

---

## Themenpapier Datenkooperationen

Ideensammlung aus dem Fachworkshop

„Daten für die Stadtentwicklung – Voraussetzungen und Modelle  
für gemeinwohlorientierte Kooperationen“ am 18. Mai 2020

---



## Ausgangslage

*Auf der Grundlage von validen Daten lassen sich Prozesse in der Kommune besser planen, steuern und optimieren. Einige Daten liegen in der Kommune schon in nutzbarer Form vor, andere müssen von verschiedenen Akteuren innerhalb und außerhalb der Kommune erst noch gewonnen werden. Datenkooperationen können hier für die gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung ein lohnenswertes Vorgehen und wirksames Instrument zur Erreichung von stadtentwicklungspolitischen Zielen sein.*

Rund 30 Expert\*innen und Mitglieder der Dialogplattform Smart Cities diskutierten am 18. Mai 2020 in einem digitalen Fachworkshop über die Potentiale, die Herausforderungen und die Umsetzungsmöglichkeiten für Datenkooperationen. Im Vordergrund der Diskussion stand die Frage wie Datenkooperationen insbesondere zwischen der öffentlichen Hand und Unternehmen gefördert werden können und wie sichergestellt werden kann, dass eine kooperative Datennutzung dem Gemeinwohl dient.

## Neue Herausforderungen für die Stadtentwicklung: Data Governance und Resilienz

**DataGovernance – Herausforderungen für die Stadtentwicklung**, Prof. J. Rabe, Einstein Center for Digital Futures

Im Eingangsvortrag stellte Professor Jochen Rabe dar, welche Chancen und Risiken die datengetriebene Stadt birgt. Die Digitalisierung und die resultierende Einführung einer cyber-physischen Welt mit autonomen, interaktiven und künstlich intelligenten Anwendungen geschieht überall zugleich und in einer Geschwindigkeit, die einen entsprechenden Umbau von Städten nur noch bedingt erlaube. Die Städte verändern sich zwar in ihrer physischen Form vergleichsweise wenig, aber in der Art und Weise, wie sie „betrieben“ werden umso gravierender. Urban Big Data ermögliche diesen Transformationsprozess und sei sowohl Treiber der Entwicklung als auch Instrument für den steuernden, zielgerichteten Umgang mit den Veränderungen. Doch sähen sich Kommunen mit zahlreichen Herausforderungen konfrontiert, wenn sie sich auf der Grundlage von Daten hin zu mehr Resilienz entwickeln wollen - Resilienz gleichbedeutend mit der Anpassungsfähigkeit, die Städte im Angesicht des Klimawandels, neuer Mobilitätsformen oder auch des demografischen Wandels entwickeln müssen. Vor dem Hintergrund des rapiden Wandels und der gegenwärtigen Beschleunigung, würden diese Herausforderungen immer drängender: Die öffentliche Verwaltung

müsse sich schnell, effektiv und effizient mit Neuerungen auseinandersetzen, um am Puls der Zeit zu bleiben.

#### (Selbst)Verständnis der Bürger\*innen: Partizipation neu gedacht

Ebenso müsse die Rolle der Bürger\*innen neu verstanden werden: Diese forderten mehr aktive Beteiligung an der Stadtentwicklung wofür eine organisatorische Transformation hin zur Smart City gefragt sei. Um den Interessen der einzelnen Mitglieder der Stadtgesellschaft und den Erfordernissen einer umfassenden Daseinsvorsorge gerecht zu werden, sieht Rabe das Zusammenspiel aus Smart Society und Smart Citizens als notwendig an. Neue Formen der Partizipation und demokratischen Mitbestimmung seien denkbar. Als Beispiel diene etwa [BBBlockchain](#), eine auf der Blockchain-Technologie basierende Partizipationsplattform, die erhöhte Transparenz und Mitsprache in der Stadtentwicklung ermöglichen soll.

Rabe plädierte für den freien Zugang zu Daten, die für das Gemeinwohl und die Daseinsvorsorge relevant seien, und sieht regulative Werkzeuge in gegebenen Fällen als nötig an um privatwirtschaftliche Anwendungen an die Ziele nachhaltiger Stadtentwicklung anzupassen. Dies berge Potenzial für Konflikte, wenn privaten Interessen Gemeinwohlinteressen (teilweise) zuwiderlaufen – neue, interdisziplinäre Kooperationsformen seien gefragt. Damit einher gehen müsste ein neues Verständnis von Stadtentwicklung, insbesondere in Bezug auf die Handhabung und Kontextualisierung von Daten. Hier sei, so Rabe, die Privatwirtschaft der öffentlichen Verwaltung voraus. Jedoch könnten neue Kooperationsformen und Geschäftsmodelle entstehen, die eine erfolgreiche Sektorkopplung „im Betrieb“ von Städten ermöglichen. Für Rabe ist klar, dass administrative Werkzeuge und Ressourcen gefunden werden müssen mit deren Hilfe aus Urban Data gewonnene Erkenntnisse mit geringer Verzögerung in konkrete Lösungen überführt werden können. Das Ziel ist die „Userfication“ der Stadt, in Folge dessen die „Nutzer\*innen“ in zunehmendem Maße die Stadt selbst gestalten und prägen. Entsprechende Dienstleistungen und Infrastrukturen müssten zunehmend interaktiv und reaktionsschnell funktionieren, was agilere Regulationen verlange.

## Kooperationsmöglichkeiten zwischen öffentlicher Hand und privaten Unternehmen

**Business-to-Government Data Sharing** Michael Pfefferle, Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien bitkom e.V.

Die privatwirtschaftliche Sicht stellte Michael Pfefferle in seinem Vortrag Business-to-Government Data Sharing vor. Privatunternehmen stünden den Datenkooperationen mit der öffentlichen Hand (business to government, B2G) grundsätzlich offen gegenüber, jedoch bedürfe es weiterer Regulierungen. Die aktuelle Rechtsunsicherheit in Bezug auf Datenschutz und Datenform ließen Firmen zurückhaltend agieren. Mit Bezug auf den Abschlussbericht der High-Level Expert Group on Business-to-Government Data Sharing bleibe festzustellen, dass auf EU-Ebene aktuell kaum Regulierungen für B2G Data Sharing existieren. Hier sehe bitkom e.V. Verbesserungspotenzial und hat Empfehlungen für die Neufassung des EU Data Act.

### Konkrete Empfehlungen des bitkom e.V. zum B2G Data Sharing

Erster Punkt der Empfehlung ist die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens, der neben Transparenzvorschriften auch die Anforderungen für den Datenaustausch reguliert. Für bitkom e.V. ist es von oberster Priorität sektorübergreifend eine hohe Datenqualität zu gewährleisten. Ein Schlüssel zum Erfolg könne die Standardisierung der Aufzeichnung und Beschreibung von Daten sein.

Punkt zwei bezieht sich auf die Umsetzung der im Bericht der Expertenkommission vorgeschlagenen vier Kompensationskategorien: Für Datensätze von hohem öffentlichem Interesse sollten keine Kompensationen anfallen. Für weitere Daten könnten Kompensationen - abhängig vom Risiko für den Anbieter, der Höhe der Investitionen oder der Frequenz des Datenzugangs - möglich sein. Bitkom e.V. befürchtet gleichzeitig, dass eine Gesetzgebung, die die gemeinsame Nutzung von Daten verbindlich vorschreibt, zu mehr Rechtsunsicherheit führt. Die Datenerhebung und -aufbereitung sowie das Data Sharing bedeuten grundsätzlich einen Mehraufwand für Unternehmen, was Innovationen eher hemme als befördere. Bitkom e.V. plädiert für die Ernennung von »Data Stewards« sowohl in Unternehmen als auch bei öffentlichen Stellen.

Ein verpflichtendes B2G Data Sharing ist für bitkom e.V. nicht erstrebenswert, da Marktverzerrungen und negative Auswirkung für die Privatwirtschaft zu erwarten seien. Rahmenbedingungen für ein funktionierendes B2G wären: freiwillige Datenherausgabe der Privatwirtschaft, Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Anforderungen sowie Rechtssicherheit und Schutz von

Geschäftsgeheimnissen. Öffentliche Stellen hätten derzeit laut Pfefferle weder die Kapazitäten noch die Ressourcen Datensätze zu erwerben bzw. effektiv mit ihnen umzugehen.

#### Zahlreiche Faktoren müssen in B2G-Kooperationen bedacht werden

Die Schwierigkeiten für Kooperationen beruhen oft auf der unterschiedlichen Kultur der Privatwirtschaft und des öffentlichen Sektors im Hinblick auf **Geschwindigkeit und Taktzahl**. Die Privatunternehmen agieren schnell, am besten noch vor dem Wettbewerb; die Kommunen konzipieren ihre Programme und planen langfristig, im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Es bleibt zu klären, wie eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten erreicht werden kann.

Dabei muss ein grundsätzliches **Vertrauen**, zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen aufgebaut werden, um sich auf Augenhöhe zu begegnen. In der Kommunalverwaltung, ebenso wie in Unternehmen, geht es auch intern darum, **Wissen und Kompetenzen** über Digitalisierung bei den Mitarbeiter\*innen aller Hierarchiestufen aufzubauen. Für die Schaffung eines „qualifizierten Mindsets“ bei Angestellten sind Investitionen in die Weiterbildung, Vernetzung und Vertrauensbildung notwendig. Die Verwaltung braucht aktive „Mitreiter\*innen“, die einen konstruktiven Dialogprozess führen und den Prozess unterstützen. Ein **Leitbild**, das Leitlinien zum Umgang mit der Digitalisierung formuliert und von den (Verwaltungs-)Angestellten und der Führung als verbindlich akzeptiert ist, kann die digitale Transformation befördern. Kommunen und Unternehmen befinden sich hier in einem Prozess, der neben ökonomischen auch soziokulturellen Aspekte betrifft.

Auch im Verhältnis mit den **Bürger\*innen** muss Vertrauen aufgebaut werden, Information und Sensibilisierung bezüglich des Umgangs mit Daten sind nötig. Die Gesellschaft fordert Transparenz darüber, welche Daten erhoben und wie diese genutzt werden. Die öffentliche Verwaltung muss mit dem neuen, aktiveren Rollenverständnis der Bürger\*innen jedoch erst umgehen lernen. Es gilt den Gestaltungsrahmen für eine [bürgerorientierte Smart City](#)<sup>1</sup> auszuloten. Beispielhafte Ansätze gibt es bereits in [Mannheim](#) oder [Heidelberg](#).

#### Beispiele für B2G aus der Praxis

Im [Projekt SMLE](#) der Stadt Wien wurde von 2012 bis 2015 zum Thema Mobilität in Großstädten eine multimodale Mobilitätsplattform auf der Grundlage eines Public-Private-Partnerships ins Leben gerufen. In dem Kooperationsprojekt sind die Kommune, private Anbieter sowie Mobilitätsverbände

Partner. Die einheitliche Plattform zur Nutzung und Abrechnung stellt eine Trademark für die digitale Stadt Wien dar und hat als vorzeigbares Ergebnis eine erhöhte Nutzung der User des ÖPNV gezeigt.

[Smart Prague 2030](#) befasst sich mit der Herausforderung, neue Mobilitätskonzepte für die steigende Anzahl an Einwohner\*innen in Prag zu finden. Als multimodale Plattform wurde die App »My Prague« geschaffen, die Car-/Bikesharing-Angebote bündelt. Die Anwenderdaten der App werden ausgewertet und erlauben der Stadt die Planung entlang der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger\*innen und der Tourist\*innen.

### Datentransparenz und Datensouveränität

Wichtig ist dabei die **Datentransparenz** im Sinne der Datentransparenzverordnung (DaTraV).

Für Kommunen geht es in der Debatte auch um das Thema der **Datensouveränität**. Wie können Kommunen ihre Datensouveränität behalten, wenn Daten Dritten zur Verfügung gestellt werden müssen? Und wie wird der Umgang mit Open Source Anwendungen in diesem Sinne definiert? Es gilt, die erweiterten Spielräume von Kommunen durch Open Source Anwendungen mit der individuellen Datensouveränität der Nutzer\*innen abzuwägen.

#### Einsatz von „Data Stewards“ im öffentlichen und privaten Sektor

Aus der Diskussion wird klar, dass Kommunen für die strategische Stadtentwicklung und Stadtplanung in Bereichen wie Verkehr, Gesundheit, Demografie, Bildung usw. die Datenerhebung und -nutzung von Privatunternehmen als immer wichtiger einschätzen. In diesem Kontext sollte geprüft werden, ob Daten sinnvoll und effizient in der Politik und Stadtplanung genutzt werden und genutzt werden können – mitunter ist also das grundsätzliche Teilen aller Daten nicht zielführend. Denn ebenso wie wissenschaftliche Erkenntnisse oft in der Praxis anders umgesetzt werden als dies von ihren Ermittlern beabsichtigt war, laufen auch Kommunen Gefahr, zwar Daten zu erheben und zu teilen, aber nicht mehr die Kontrolle zu haben über ihre Nutzung. Zur Sicherstellung der Datenqualität, des Datenschutzes, der Datensicherheit und -suffizienz können bereichsspezifische sogenannte Data Stewards im öffentlichen wie im privaten Sektor eingesetzt werden.

In der Zukunft werden städtische Probleme wohl nicht mehr ohne die Privatwirtschaft gelöst werden können, doch gibt es sowohl auf kommunaler als auf privatwirtschaftlicher Seite noch erhebliche Vorbehalte vor Kooperationen. Mit der Etablierung sogenannter Data-Trusts (O’Hara 2019) könnte die

bereichsspezifische, demokratische Selbstverwaltung der Datenkontrolle von Kommunen und Staaten sichergestellt werden. Dies erfordert auch eine Bereitschaft der kommunalen Verwaltung die Quantifizierbarkeit von Stadtentwicklung neu zu betrachten.

## Wettbewerb und Kosten

Die Kosten der Datenerhebung und des Data Sharing spielen für den privaten und öffentlichen Sektor eine wichtige Rolle. Jedoch liegen bisher kaum konkrete Daten vor, welche die Bildung eines Preisindex erlauben würden. Beide Sektoren haben ein Interesse daran, dass die Kosten für die Erhebung, Aufbereitung und Weitergabe von Daten geregelt werden. Auf der Grundlage der PSI-Richtlinie sollen nur kommunale Unternehmen und Kommunen verpflichtet werden ihre Daten kostenfrei zur Weiterverwendung zur Verfügung zu stellen. Über die Kosten, die der Privatwirtschaft entstehen, liegen bisher noch nicht ausreichende Informationen vor. Die Kommunen wünschen sich eine Regelung der Preise, damit diese nicht ins Extreme steigen. Für private Unternehmen ist die kostenfreie Herausgabe ihrer Daten keine Option. Die Gefahr der **Wettbewerbsverzerrung** zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen ist ein strittiger Punkt bezüglich des Aufbaus von Kooperationen und Datenherausgabe. Kommunen und kommunale Unternehmen befürchten, dass es zu einem Ungleichgewicht kommt, wenn sie ihre Daten kostenfrei zur Verfügung stellen müssen, die Privatwirtschaft dies jedoch nicht tun muss. Kommunale Unternehmen sind im Gegensatz zu privaten Akteuren der Daseinsvorsorge verpflichtet. Doch wenn beide ähnliche Dienstleistungen und Produkte anbieten und kosteneffizient arbeiten müssen, muss ein fairer Wettbewerb sichergestellt sein. Mögliche strukturelle Ungleichgewichte aus den unterschiedlichen Rechten und Pflichten beim Data Sharing von privaten und öffentlichen Unternehmen könnten über noch zu definierende Unterstützungsstrukturen ausgeglichen werden. Ob und inwieweit Privatunternehmen sich auf Kooperationen mit Kommunen einlassen hängt auch oft von der Größe bzw. Einwohnerzahl von Kommunen ab. Bei mittelgroßen und kleinen Kommunen ist das Interesse der Privatwirtschaft an Kooperationen mit den Kommunen eher eingeschränkt, da die

Die Stadt Hamburg nimmt eine Vorreiterrolle ein: Der Vertrag mit E-Scooter-Anbietern ist veröffentlicht unter: <https://www.hamburg.de/contentblob/12739712/7242056ae13651f702172cbc2adb4281/data/%202019-06-20-plev-vereinbarung-hamburg-final.pdf>

Gewinnerwartungen sich in Grenzen halten. Anders stellt sich die Situation bei Großstädten oder Regionen dar.

Ein funktionierendes B2G Data Sharing stellt das “Mobility Data Specification (MDS)” dar, ein Projekt der Open Mobility Foundation (OMF), das eine Plattform für Mobilitätsoptionen in Städten anbietet (e-Roller, Fahrräder, Mopeds, Char Sharing). Es liefert einen standardisierten Weg für Kommunen und Behörden Daten aufzunehmen, zu vergleichen und zu analysieren und die Ergebnisse entsprechend für Verkehrsplanung zu nutzen. MDS wurde als open-source Projekt vom Los Angeles Department of Transportation (LADOT) im November 2019 gestartet und gehört heute der Open Mobility Foundation.

### Standards und Interoperabilität

Zur Schaffung von Standards für die Funktion von Informationssystemen für Interoperabilität<sup>ii</sup>, d.h. um Daten auszutauschen und die Weitergabe von Informationen zu ermöglichen, sind die Erfahrungen der Kommunen essenziell. Mit allgemein gültigen Regulierungen könnten die noch bestehenden Rechtsunsicherheiten behoben werden, gerade auch wenn es um Vergaberichtlinien von Behörden und Kommunen geht. Hier könnten beispielsweise Musterverträge hilfreich sein, wie die Nutzung des öffentlichen Raums z.B. durch Car-Sharing-Anbieter geregelt werden kann. Das gilt insbesondere für kleinere Kommunen, die gegenüber großen Privatunternehmen strukturell eher benachteiligt sind. Mit einer Standardisierung, die über bilaterale Verträge hinausgeht, könnte sich die Zusammenarbeit von Kommunen und der Privatwirtschaft insgesamt und bundesweit effizienter gestalten lassen.

Das Projekt Smart Country der Bertelsmann Stiftung hat gemeinsam mit GovData, dem Datenportal für offene Daten in Deutschland, die Idee des Musterdatenkatalogs entwickelt. Der Musterdatenkatalog wurde vom KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung (Wien) erstellt und baut auf Erfahrungen mit einem Musterdatenkatalog für ausgewählte österreichische Städte auf. In Kooperation mit den Städten Bonn, Düsseldorf, Köln und Moers sowie dem IT-Dienstleister kdVz Rhein-Erft-Rur wurde in einem ersten Schritt ein Musterdatenkatalog für Nordrhein-Westfalen erarbeitet.

## Geschäftsmodelle für kommunale Unternehmen

### Upstream Mobility und das „Wiener Modell“<sup>1</sup>

#### Digitalisierung und Mobilität als kommunale Verantwortung

Bei Upstream Mobility werden alle Daten zur Nutzung der Mobilitätsangebote der Stadt den B2B Partnern von Upstream Mobility über eine Plattform zugänglich gemacht. Der IT-Dienstleister verknüpft die Information der Verkehrsbetriebe und anderer Quellen, und ermöglicht so der Wirtschaft oder privaten Organisationen eigene Applikationen oder Geschäftsmodelle auf diese Infrastruktur aufzusetzen. Das geschieht mit einer digitalen Vernetzungsinfrastruktur über alle Anbieter hinweg. So stellt Upstream als Service über eine Schnittstelle Informationen über Verkehrsmittel, Reservierung und Abrechnung zur Verfügung. Diese Funktionalität können B2B Kunden in ihren Service integrieren und bekommen als Mehrwert nicht nur Daten, sondern Funktionalitäten. Mit Upstream ist Wien den entscheidenden Schritt der Trennung von Infrastruktur und Frontend, der App und dem Bereitstellen der digitalen Infrastruktur für Dritte, gegangen. Anders als der bisher übliche Weg von Verkehrsunternehmen, eine App mit dem dazugehörigen Backend zu erstellen und danach Partner zu integrieren und die User Experience für den Kunden zu optimieren, löst Upstream das Backend heraus und macht Infrastruktur für alle verfügbar. So wird sichergestellt, dass kritische digitale Infrastruktur in der eigenen Hand behalten wird. Eine solche Infrastruktur kann als Multiplikator dienen, um neue Lösungen schneller und volkswirtschaftlich kosteneffizienter zu generieren.

Bei Upstream wird zwischen Mobilitätspartnern und Businesskunden differenziert. Mobilitätspartner sind jene Anbieter von Mobilitätsleistungen, die mit der Plattform verknüpft sind und die Plattform als Bündelstelle nutzen. Die Businesskunden können etwa die Graz Linien, die Wiener Linien, aber auch Unternehmen aus der Privatwirtschaft sein. Die Plattform steht jedem Unternehmen, egal welcher Größe, offen. Das Preismodell hat die kostendeckende Arbeit zum Ziel. Upstream Mobility hat die Vision, einen wesentlichen Beitrag dazu zu leisten wie man mit den Ressourcen der Stadt – Energie, Raum und Zeit - zielführender umgeht. Die digitale Infrastruktur soll zudem ein Asset für die Stadt und eine Gestaltungsmöglichkeit der öffentlichen Hand darstellen.

Weitere Informationen: <https://www.upstream-mobility.at/>

### **Integriertes Smart City Handlungsprogramm und Smarter Together: Stadtwerke München**

In München wurde im November 2019 das Integrierte Smart City Handlungsprogramm (ISCH)<sup>iii</sup> beschlossen das vorsieht die Landeshauptstadt zu unterstützen, zentrale stadtplanerische Herausforderungen mit den Mitteln der Digitalisierung zu lösen und die Ziele der nachhaltigen europäischen Stadt im Sinne einer Smart City zu erreichen. Dabei steht die Realisierung sektorübergreifender Lösungen im Vordergrund, um eine referatsübergreifende Experimentier- und Lernkultur zu schaffen, sowie den Aufbau eines maßnahmenorientierten Monitorings. Zu den zentralen Herausforderungen gehören neben den Themen Wachstum und Nutzungskonkurrenzen um geeignete Flächen (Wohnen, Gewerbe sowie die verkehrliche, technische und soziale Infrastruktur), die bis 2035 angestrebte Klimaneutralität der Landeshauptstadt und die Umsetzung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen. Dafür wurde eine Vielzahl smarter Projekte mit zahlreichen Partnern angestoßen und durchgeführt, etwa die energetische Gebäudesanierung, Sharing-Mobility, neue Beteiligungsverfahren, Sensorik oder die Nutzung des öffentlichen Raums.

Im Rahmen des [Smarter Together-Projekts](#) arbeitet die Stadt München mit elf Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. Das Ziel ist, mit Hilfe neuester Technologie und intelligent genutzter Daten Antworten auf die Zukunftsfragen der Stadtentwicklung zu finden. Die Stadtwerke München GmbH (SWM) und ihre Tochter, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), sind die kommunalen Versorgungs- und Dienstleistungsunternehmen der Landeshauptstadt München und ihrer Region. Als wesentliche Bausteine der kommunalen Daseinsvorsorge spielen sie eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Smart City München. Die Grundlage hierfür sind die aus bestehenden Kundenbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen erhobene und verarbeitete Daten, die genutzt werden, um die Mobilität aus öffentlichem Nahverkehr, Mieträder, CarSharing und E-Ladestationen multimodal zu vernetzen. Die Datennutzung ist die Basis für neue Geschäftsfelder, in denen öffentliche Unternehmen mit privaten Unternehmen im Wettbewerb stehen können.

Die Stadtwerke sehen große Herausforderungen, wenn es um Data Sharing mit der Privatwirtschaft geht. Den Erfahrungen der SWM nach darf die Öffnung von Daten der öffentlichen Hand nicht dazu führen, dass öffentlichen Unternehmen in weiten Teilen ihre Geschäftsgrundlage entzogen wird. Als öffentliche Unternehmen sehen sich die SWM und die MVG in Teilen im direkten Wettbewerb mit Anbietern der Privatwirtschaft. Eine einseitige Verpflichtung öffentlicher Unternehmen ihre Daten

(unentgeltlich) an Dritte herausgeben zu müssen, würde zu erheblichen Marktverzerrungen führen – dies muss auch bei Kooperationen <sup>iv</sup>berücksichtigt werden.

Daher sehen die SWM weiteren Handlungsbedarf<sup>v</sup> und die Notwendigkeit einer Konkretisierung der Kriterien für Data Sharing sowie klare Governance-Strukturen auf EU-Ebene, die Hand in Hand gehen sollten mit der Vereinfachung des öffentlichen Ausschreibungsprozesses.

### Coopetition

Der Gedanken wird weitergeführt mit dem Begriff **Coopetition**, womit die Kombination aus Kooperation und Wettbewerb gemeint ist. Damit soll die Positionierung kommunaler Unternehmen im Datenkooperations-Kontext gegenüber privatwirtschaftlichen geklärt werden. Doch ist Coopetition im Kontext der gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung anwendbar? Grundsätzlich ist Coopetition in Ökosystemen denkbar in denen im Wertschöpfungsprozess die Grenzen zwischen den Wettbewerbern verschwimmen und eine neue Art der Zusammenarbeit entsteht. Für die Privatwirtschaft ist es von Bedeutung, dass in diesem Setting Daten diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen, um Monopole zu vermeiden. Für Unternehmen liegt ein großer Bestandteil der Wertschöpfung im Kundenkontakt und den entsprechenden Daten von Kunden. Diese wollen sich Unternehmen gegenüber den Wettbewerbern sichern, weshalb der Prozess eines gemeinsamen Vorgehens des Datenteilens oft schleppend vorangeht. Allerdings ist zu notieren, dass sich einige privatwirtschaftliche Unternehmen für gemeinwohlorientierte Projekte öffnen, etwa wenn es um Verkehrslenkung über Kunden-Apps geht. Viele Kommunen stehen in regem bilateralem Austausch mit der Privatwirtschaft. Weitere Erfahrungswerte sind nötig, um ein gemeinsames Vorgehen auf Augenhöhe zu etablieren.

Um den Erfahrungsaustausch rund um Datenkooperationen anzuregen, wurde von der EU **Join Up Europe** ins Leben gerufen. Hier entstehen kollaborative Plattformen über das *Interoperability solutions for public administrations, businesses and citizens (ISA2) Programm*.

## Fazit

Der Fachworkshop machte deutlich, dass die Kommunen bereit sind zum interkommunalen Austausch über die Chancen und Herausforderungen des Data Sharing und der Kooperation mit der Privatwirtschaft. Auch letztere befindet sich in einem Findungsprozess bezüglich ihrer Rolle in der gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung. Für die Zukunft der Smart Cities gilt es den Austausch aller Akteure hin zu einem besseren gemeinsamen Verständnis zu fördern, und die Zivilgesellschaft entsprechend zu beteiligen.

---

<sup>i</sup> Siehe dazu: Bürgerorientierte Smart City - Potentiale und Herausforderungen, Victoria Beinrott, Zeppelin Universität TOGI Schriftenreihe - Band 12: <https://www.zu.de/institute/togi/assets/pdf/TOGI-150302-TOGI-Band-12-Beinrott-Buergerorientierte-SmartCity-V1.pdf>

<sup>ii</sup> Der Begriff Interoperabilität bezieht sich auf die Funktion von Informationssystemen, Daten auszutauschen und die Weitergabe von Informationen zu ermöglichen. Auf EU-Ebene wurden mehrere große Datenbanken für die Bereiche Migration, Asyl und innere Sicherheit eingerichtet. Diese Datenbanken enthalten Informationen über Personen. Es wurden Vorstöße unternommen, um zu ermitteln und zu erarbeiten, wo und wie diese Systeme miteinander kommunizieren und Informationen austauschen können. Jedes dieser Systeme wurde für einen bestimmten Zweck entwickelt. Gemäß den wesentlichen Datenschutzgrundsätzen darf die Interoperabilität nicht dazu führen, dass über ein anderes Informationssystem auf Daten zugegriffen wird oder Daten genutzt werden, oder dass Zugang zu mehr Daten gewährt wird, als notwendig: [https://edps.europa.eu/data-protection/our-work/subjects/interoperability\\_de](https://edps.europa.eu/data-protection/our-work/subjects/interoperability_de), 01.06.2020, 11:00 Uhr

<sup>iii</sup> Quelle: Forschungs- und Innovationsbericht der Landeshauptstadt München 2020, <http://www.wirtschaft-muenchen.de/publikationen/pdfs/Forschungs-und-Innovationsbericht-muenchen-2020.pdf>

<sup>iv</sup> Das Beispiel des e-Scooter-Mobilitätsdiensts der SWM macht den Konflikt deutlich: Mit diesem Angebot bedient der SWM alle Stadtteile, also auch die, in denen der Betrieb aufgrund der Nutzerzahlen und Instandhaltungskosten nicht profitabel ist. Wenn nun das kommunale Unternehmen relevante Mobilitätsdaten an die Privatwirtschaft freigibt ist zu befürchten, dass Konkurrenzprodukte entstehen, die jedoch nur in solchen Stadtteilen angeboten werden, in denen hohe Gewinne zu erwarten sind. Bei der im Rahmen der Daseinsvorsorge notwendigen Abdeckung aller Stadtgebiete, würde den Stadtwerken gegenüber den privaten Anbietern dann ein Nachteil entstehen.

<sup>v</sup> Siehe: Online-Konsultation zur nationalen Strategie Künstliche Intelligenz der Bundesregierung, 2018, S.9 ff.