



Tobias Schulze

Von der Produkt- zur Gemeinwohlorientierung

Paradigmenwechsel in der Berliner Politik zur digitalen Stadt

Seit den 1980er Jahren geistert das Paradigma der smarten Stadt durch politische, ökonomische und wissenschaftliche Debatten. Getrieben wurden diese Debatten zumeist von Vor- und Nachdenkern kommerzieller Anbieter entsprechender Technologien, Produkte und Anwendungen. So trieb IBM das Konzept mit weltweiten Initiativen an – ganz besonders nach dem Einbruch der Weltwirtschaft in den Jahren 2008 und 2009 (Dirks/Keeling 2009). Es blieb nicht bei der Theorie und dem Marketing: Weltweit sind Städte und Stadtteile nach dem Muster einer Smart City umgebaut oder sogar neu geschaffen worden.¹ Entscheidend beim klassischen Smart-City-Ansatz bleibt das Produkt, die Technologie. Sie ist nach marktförmigen Gesichtspunkten entwickelt worden und muss nun entsprechend kommerzialisiert werden. Bezahlte wird nicht immer mit Geld, sondern oft auch mit der Privatisierung öffentlichen Raums, mit Daten von Bürgerinnen und Bürgern oder mit Einfluss auf öffentliche Belange.

Auch der Senat von Berlin hat sich im Jahr 2015 unter einer SPD-CDU-Koalition dem allgemeinen Trend folgend eine Smart-City-Strategie gegeben.² In den Zielen ist die Stadt als Standort für Technologieentwicklung und Markt für entsprechende Unternehmen klar zu erkennen: Berlin solle „Pilotmarkt für innovative Anwendungen“ sein und die Wettbewerbsfähigkeit der Region gestärkt werden. Bereits in dieser Strategie waren auch Ziele, wie die Nachhaltigkeit der Stadtentwicklung, Verringerung urbaner Probleme von Stress und Sicherheit oder der Ausweitung von Teilhabe, enthalten. Damit bewegte sich diese Strategie im Kanon der EU-Initiativen zur Innovationsförderung, die die Industrieorientierung durch die Anbindung an gesellschaftliche Großfragen bemäntelt und für die sie auch gemacht war.

Und so verblieb die Umsetzung der Strategie bei einzelnen Inseln und allzuoft bei den Prozessen, die die zunehmende Technisierung und Digitalisierung des Alltags ohnehin mit sich bringen. Und diese werden in der Regel durch datengetriebene Geschäftsmodelle global aktiver Unternehmen befeuert.³ Natürlich ist auf diese Weise auch Berlin in den vergangenen Jahren immer digitaler geworden: Routing, Sharing, E-Payment. Aber weder ist das strategisch angegangen und begleitet worden, noch wurde hier eine Folgenabschätzung im Sinne des Gemeinwohls vorgenommen. Und wie in anderen Städten⁴ regte sich Widerstand gegen einen zu starken Einfluss von Daten- und Technologieunternehmen auf die Stadtentwicklung. Schlagzeilen

machten etwa die Proteste gegen einen Start-up-Campus von Google in Kreuzberg, aber auch gegen eine geplante Amazonzentrale in Friedrichshain.

Kommerzielle und gemeinwohlorientierte Digitalisierung

Verknüpft mit der Kritik entstand der Zusammenschluss von zivilgesellschaftlichen Initiativen, von Wissenschaft und NGOs in einem Bündnis „Digitale Stadt“, das sich gestaltend in die Digitalisierung Berlins einbringt.⁵ Im Mittelpunkt steht der Wunsch nach Mitbestimmung bei der Regulierung von Digitalisierungsprozessen und der Anspruch, dass die vielfältige zivilgesellschaftliche Expertise auch von der Stadtpolitik genutzt wird. Als Grundlage beruft sich das Bündnis unter anderem auf die Deklaration der „Cities Coalition of Digital Rights“⁶, die auch der Senat von Berlin unterzeichnet hat. Im Zentrum steht eine Digitalisierung von Städten, die sich am Recht auf informationelle Selbstbestimmung und an einer Orientierung des Gemeinwohls misst. Angesichts des Ungleichgewichts zwischen kommerzieller und gemeinwohlorientierter Digitalisierung Berlins forderte das Bündnis die mittlerweile regierende Koalition aus SPD, LINKER und Grünen auf, politisch zu handeln und bei neuen Strategien zur Digitalisierung einen deutlich breiteren Ansatz zu wählen. Vorbilder und Ideengeber waren andere „Rebel Cities“, insbesondere Barcelona oder abgeschwächt Wien. In Barcelona hatte sich eine linke Stadtregierung mit der Aktivistin Ada Colau an der Spitze und der damaligen CIO Francesca Bria ein „Neudenken“ der Smart City auf die Fahnen geschrieben (Charnock/March/Ribe-

1 So etwa New Songdo City in Südkorea. Eine Analyse dazu bei Keeton 2015.

2 Online unter https://www.berlin-partner.de/fileadmin/user_upload/01_chefredaktion/02_pdf/02_navi/21/Strategie_Smart_City_Berlin.pdf

3 Zur Kritik an diesem Ansatz vgl. Bauriedl/Strüver 2018 oder aktuell: das Interview mit Alice Strüver in der taz vom 13.9.2020.

4 Das Beispiel Toronto ist unter den Smart-City-Projekten von Google sicher der interessanteste Fall. Mehr bei Wakefield 2019.

5 Mehr unter <https://digitalesberlin.info/>

6 Online unter <https://citiesfordigitalrights.org/declaration>



ra-Fumaz 2021) und Digitalisierungsbewegungen in aller Welt inspiriert.⁷

In Berlin stand zunächst die Erarbeitung einer übergreifenden Digitalisierungsstrategie als Aufgabe des Koalitionsvertrags an – federführend bei der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe. Im Rahmen des Programms „Modellprojekte Smart Cities“ des Bundesbauministeriums ersetzt Berlin zudem die alte Smart-City-Strategie aus dem Jahr 2015 – federführend bei der Senatskanzlei. Über eine Integration beider Strategieprozesse wird nach der Abgeordnetenhauswahl im September 2021 und der Neubildung einer Koalition zu sprechen sein.

Neuausrichtung der Digitalpolitik

Entscheidend bleibt jedoch die Neuausrichtung der Digitalpolitik der Stadt Berlin: Es wird ein breiterer Ansatz der Beteiligung gewählt und die Frage gestellt, was Menschen, Organisationen und weitere Stakeholder eigentlich von digitalen Anwendungen und Methoden in ihrer Stadt erwarten. Dabei wird insbesondere Expertise aus Wissenschaft und NGOs einbezogen, um neue Ideen zu entwickeln. Ziel soll es sein, die digitale Stadt von unten zu bauen und Projekte aus der Stadt zu fördern und wachsen zu lassen. Die Leitthemen lauten: Nachhaltigkeit, Gemeinwohl, Resilienz und Kooperation.

Mit fünf ersten Projekten, die ab Januar 2022 in die Umsetzung gehen, startet die Praxisphase.⁸ So soll es ein Modell für eine smarte Platzgestaltung als Mobilitätshub geben. Hier sind die Berliner Verkehrsbetriebe einbezogen. Im Stadtbezirk Treptow-Köpenick soll es einen digital gestützten Bürgerhaushalt geben. Und als Projekt der Resilienz sollen Sensoren die Auswirkungen von Starkregenereignissen sichtbar machen und Maßnahmen zum Umgang damit modellierbar gestalten. Auch die Gewinnung von Wetter- und Klimadaten bei Ausfall der Stromversorgung dienen der Krisenfestigkeit. Und nicht zuletzt soll in einem Modellprojekt eine gemeinwohlorientierte Datengovernance im Zusammenspiel mit privaten Unternehmen, in diesem Fall Siemens⁹, entwickelt werden. Besonders das letzte Projekt hat richtungsweisenden Charakter. Je stärker Politik und Zivilgesellschaft eigene Digitalisierungsvorhaben entwickeln und vorantreiben, umso mehr Reibungspunkte zur Datenpolicy kommerzieller Anbieter ergeben sich.

Mit den datengetriebenen Geschäftsmodellen muss sich eine gemeinwohlorientierte Stadtpolitik auch die Frage

stellen, wie sie politische Hoheit über die Bedingungen und Beschränkungen dieser Geschäftsmodelle gewinnen kann – eine aktive Datenpolitik. Besonders deutlich wurde dies in Berlin am Beispiel des Zusammenspiels der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) bzw. des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) auf der einen und Google bzw. Sharingfirmen als größte Sammler von Mobilitätsdaten auf der anderen Seite. Derzeit stellen die BVG und die S-Bahn Fahrdaten in Echtzeit über offene Schnittstellen zur Verfügung, Google – aber auch kleinere Anbieter – greifen darauf zu und integrieren sie in Apps oder Routingangebote. Aber das städtische Nahverkehrsunternehmen entwickelte mit Jelbi¹⁰ ein eigenes Angebot, das den Umweltverbund aus ÖPNV, Rad und Fußverkehr mit Sharingangeboten verknüpft. Die Idee, dem Routing von Google und dem Wildwuchs der Sharinganbieter eine eigene kommunale Alternative entgegenzustellen, wurde weit begrüßt und diskutiert. Es ging um die erklärte Idee, den Markt des intermodalen Routings und erst recht des Ticketings nicht allein Google zu überlassen. Aber diese Konkurrenz wirft auch Fragen nach der Hoheit über die öffentlichen Daten auf: Sollte ein öffentliches Unternehmen weiter seine Verkehrsdaten offen zur Verfügung stellen, auch wenn Private diese kommerzialisieren? Also mit Datenkonzernen kooperieren oder alle Chancen nutzen, um die eigenen Angebote nach vorn zu bringen?



Abb. 1: Vernetzung durch klare Regelungen und gegenseitige Nutzungsverträge (Foto: Jost)

Unsere Stadt, unsere Regeln

In diesem Fall fiel die Entscheidung aufgrund verkehrspolitischer Erwägungen. Da Touristen realistischerweise zumeist keine lokale Extraapp installieren, sollte der ÖPNV weiter so leicht nutzbar wie möglich sein. Aber die Frage steht, ob Google nicht etwas zurückgeben kann in die Allgemeinheit. Die von Google erhobenen Mobilitätsdaten der Nutzerinnen und Nutzer wären etwa für die aktuell neu aufzustellende Verkehrslenkung hilfreich. Auch die Aus-

¹⁰ Mehr unter <https://www.jelbi.de/>

⁷ Zum Konzept mit vielen Beispielen vgl. die hervorragende Studie von Bria/Morozov.

⁸ Mehr unter <https://smart-city-berlin.de/modellprojekt>

⁹ Unter dem Namen Siemensstadt 2.0 wird derzeit unter Federführung des Unternehmens ein Wohn- und Industriekomplex im Nordwesten der Stadt geplant. Dabei steht nicht nur die Bodenverwertung unter Kritik, sondern auch die Smart-City-Konzeption nach klassischem Muster.



Abb. 2: Smart City Berlin: Die Stadtgesellschaft gestaltet mit. (© 123comics 2021)

lastung des ÖPNV lässt sich mit den Bewegungsdaten von Mobiltelefonen – selbstverständlich aggregiert und anonym – in Echtzeit auswerten. Auch das wäre interessant für eine öffentliche intermodale Verkehrsplanung in unserer Stadt. Hier gilt es, klare Regelungen oder gegenseitige Nutzungsverträge zu verabreden: unsere Stadt, unsere Regeln.

Und dabei lassen sich kommunale Plattformen in der Sharingökonomie noch deutlich ausbauen und gleichzeitig die Regulierung kommerzieller Angebote vorantreiben.¹¹ Ein Gemeinwesen, das sich nicht von Daten- und Plattformkonzernen abhängig machen will, sollte beides versuchen. Ob öffentliche Mobilitätsapps, Taxiplattformen oder genossenschaftliches Carsharing – „Plattformkommunalismus“ werden solche Initiativen beschrieben, in denen Standards gesetzt und Qualitätskriterien für Sharingangebote verankert werden können. Und es werden Gatekeeper à la Amazon oder Lieferando vermieden, die Margen im mittleren zweistelligen Prozentbereich fordern und Dienstleistungen bei gleichzeitig schlechten Arbeitsbedingungen verteuern.

Eine kooperative und von unten wachsende Stadt braucht Räume. Mit dem CityLab¹² hat die Stadt hier einen Experimentierraum geschaffen, in dem Menschen aus Start-ups, Wissenschaft, NGOs und Verwaltung zusammensitzen und Ideen entwickeln. Das InfraLab¹³ wurde von öffentlichen und privaten Infrastrukturunternehmen Berlins als weite-

res Labor für Zukunftsexperimente ins Leben gerufen. Weitere lokale Labs kommen dazu. Der Raum allein ist wichtig, aber er reicht nicht aus. Diese Labs müssen von Menschen mit Leben gefüllt werden, die sich kreativ um Projektmanagement und Netzwerken kümmern können. Besonders, wenn Verwaltungen eingebunden sind, etwa bei der Optimierung und Digitalisierung von Geschäftsprozessen, sind Brückenbauer und Ideengeber gefragt. Labs sind eine Infrastruktur, die dauerhaft Geld, auch für Personal, kostet, sich aber doppelt und dreifach in Form von Ideen und Kooperation auszahlt.

Modernisierung der Verwaltung

Was bei der Neuausrichtung der Digitalisierungspolitik nicht leicht fällt, ist im lange Zeit kaputt gesparten Berlin die Modernisierung der Verwaltung – sowohl in Hinblick auf digitale Infrastruktur als auch auf eine kreativere Verwaltungskultur. Seit dem Mauerfall wurde praktisch nichts investiert, sondern Personal abgebaut und der Mangel verwaltet. Dienstgebäude müssen mit Breitbandanschlüssen ausgestattet, Verwaltungen unter zentrale Administration des IT-Dienstleisters gebracht und IT-Personal aufgebaut werden. Es fehlt schlicht noch an der Basis für eine agile, mit Puffern ausgestattete digitale Verwaltung, die Partnerin von Zivilgesellschaft sein kann. Aber die elektronische Akte steht in den Startlöchern. Die Homeofficefähigkeit wurde zwangsweise während der Pandemie ebenso beschleunigt wie die Digitalisierung der Schulen und Hochschulen. Wir

11 Vorschläge ausführlich bei Piétron/Ruhaak/Niebler 2021

12 Informationen unter <https://www.citylab-berlin.org/>

13 Informationen unter <https://infralab.berlin/>



haben das Stadtportal berlin.de aus einer schwierigen Public Private Partnership in die kommunale Hand geholt und werden es zur Schnittstelle von Open Data, E-Government, Beteiligungs- und Servicetools ausbauen.

Zukünftig wird es um ein echtes Transparenzgesetz gehen, das die Datensilos der Verwaltungen nutzbar macht. Der Debatte um digitale Souveränität, um „Public Money – Public Code“ wurde angesichts der Notwendigkeit, dass diese wachsende Stadt funktioniert, noch nicht die notwendige Aufmerksamkeit zuteil. Das muss sich ändern.¹⁴

Ein großer, noch weiter zu hebender Schatz liegt bei den kommunalen Unternehmen. Alle, ob Wasserbetriebe, Stadtreinigung, Verkehrsbetriebe, Stadtwerke, die Netzbetreiber, Wohnungsunternehmen und erst recht die Krankenhäuser von Charité und Vivantes, arbeiten an der Digitalisierung ihrer Leistungen, an neuen Kooperationsprojekten und der Schaffung von digitaler Infrastruktur. Hier muss der entscheidende Push von der Landespolitik kommen, die den Unternehmen die Unterstützung auch bei etwas risikobehafteten und neuartigen Projekten gibt. Von einer „Smart Rebel City“¹⁵ sind wir noch ein Stück entfernt. Aber die Richtung zu einer gemeinwohlorientierten Digitalisierung der Stadt stimmt, auch wenn sie immer wieder mit der Kreativität der Stadt gegen die Fliehkräfte marktorientierter Metropolenentwicklung durchgesetzt werden muss.



Tobias Schulze

Stellvertretender Vorsitzender der Berliner LINKEN und Sprecher für Wissenschaft, Netzpolitik und digitale Verwaltung der Linksfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin

Quellen:

Dirks/Keeling (2009): A Vision of Smarter Cities – How Cities Can Lead the Way Into a Prosperous and Sustainable Future. IBM Institute for Business Value 2009. <https://www.ibm.com/downloads/cas/2JYLM4ZA>

Keeton, Rachel (2015): When Smart Cities Are Stupid. <http://www.newtownsinstitute.org/spip.php?article1078>

Bauriedl/Strüver (Hrsg.) (2018): Smart City – Kritische Perspektiven auf Digitalisierung in Städten.

„Smart Cities verschärfen Klüfte“ – Interview mit Alice Strüver. taz vom 13.9.2020. Online unter <https://taz.de/Forscherin-ueber-Smart-Cities/!5713408/>

Wakefield, Jane (2019): „The Google City that Has Angered Toronto“. <https://www.bbc.com/news/technology-47815344>

Charnock/March/Ribera-Fumaz (2021): From Smart to Rebel City? Worlding, Provincializing and the Barcelona Model. Urban Studies 2021. Vol. 58(3). S. 581–600. <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0042098019872119>

Bria/Morozov: Die smarte Stadt neu denken – Wie urbane Technologien demokratisiert werden können. <https://www.rosalux.de/publikation/id/38134/die-smarte-stadt-neu-denken>

Piétron/Ruhaak/Niebler (2021): Öffentliche Mobilitätsplattformen. DIGITAL-POLITISCHE STRATEGIEN FÜR EINE SOZIAL-ÖKOLOGISCHE MOBILITÄTS-

¹⁴ Dazu einige Ausführungen in Schulze 2019

¹⁵ Zurückgehend auf David Harvey hier der Versuch einer Begriffssetzung <http://www.smartrebelcity.org/>

WENDE. https://www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/Studien_8-21_Mobilit%C3%A4tswende_Web.pdf

Schulze, Tobias (2019): Von der Verwaltungsdigitalisierung zur Open City in Berlin, in: Forum Wohnen und Stadtentwicklung 2/2019. S. 69–72. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/FWS/2019/2_2019/FWS_2_19_Schulze.pdf

Das Baugesetzbuch – Gesetze und Verordnungen zum Bau- und Planungsrecht

Textausgabe/Synopse

**15. Auflage, ca. 640 Seiten, DIN A5, broschiert
Bonn, August 2021**



Einzelpreis: 34,50 Euro
zzgl. Versandkosten

ISBN: 978-3-87941-816-9
– JETZT BESTELLEN!

Die 15. überarbeitete Auflage der Textausgabe zum BauGB „Das Baugesetzbuch – Gesetze und Verordnungen zum Bau- und Planungsrecht“ beinhaltet alle mit dem Gesetz zur Mobilisierung von Bauland (Baulandmobilisierungsgesetz)

einhergehenden Rechtsänderungen. Eingearbeitet sind zudem die Änderungen der Immobilienwertermittlungsverordnung durch das Grundsteuerreformgesetz, das Gesetz zur Änderung des Umweltschadensgesetzes, des Umweltinformationsgesetzes und weiterer umweltrechtlicher Vorschriften sowie die Änderungen von Raumordnungsgesetz und Raumordnungsverordnung durch das Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen. Die Textausgabe berücksichtigt ferner die Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Bestellung Fax 0228/725 99-95

vhw-Verlag, Dienstleistung GmbH
Hinter Hoben 149, 53129 Bonn