

# Mobilitäts- plattformen in öffentliche Hand.

**F**ür eine klimagerechte Mobilitätswende muss der private PKW weitgehend ersetzt werden durch Bus-, Bahn- und Radfahren sowie Zufußgehen. Für viele dieser Verkehrsmittel boomen inzwischen »Mobilitätsdienste« wie Car- oder Bike-Sharing, Lastenräder, E-Roller, »On-Demand«-Fahrdienste oder Rufbusse auf dem Land. Sie versprechen, Lücken im ÖPNV zu schließen, den »letzten Kilometer« zwischen Haustür und Haltestelle zu bedienen und langes Warten auf Bus und Bahn zu vermeiden. Vernetzt werden die Angebote durch digitale Mobilitätsplattformen. Weil diese datengetrieben sind, passen sie sich flexibel an individuelle Bedürfnisse an und stellen eine attraktive Alternative zum Privatauto dar. Ist doch cool, oder?

## »Private« sind das Problem!

Mobilitätsdienste und -plattformen sind überwiegend in den Händen von profitorientierten Konzernen. Private Anbieter wie GoogleMaps, Uber oder Lime haben innerhalb weniger Jahre weltweit den Markt erobert – denn dank des »Netzwerkeffekts« ist eine Plattform umso attraktiver, je mehr Mobilitätsdienste sie in sich vereint. Das macht Plattform-Monopole wahrscheinlich: Ähnlich wie bei Such- (Google) oder Shopping-Plattformen (Amazon) kann ein Anbieter den Markt fast vollständig dominieren – und so schnell zum Gatekeeper werden, den Datenverkehr mit den Kund\*innen kontrollieren und einseitige Bedingungen vorgeben. Wer mehr zahlt, dessen Mobilitätsdienst wird vermittelt. Damit bestimmen sie auch Steuerung und Funktionalität von digitalen Mobilitätsmärkten.

Private Betreiber wollen Marktbeherrschung und maximalen Gewinn. Klimaziele sind ihnen egal. Wenn es Gewinn verspricht, sabotieren sie den Ausbau des ÖPNV, indem sie zahlungskräftige Kund\*innen durch parallele »On-Demand«-Angebote mit Kleinbussen, Taxis oder Diensten wie Uber locken. Diese Angebote

**Klimagerecht,  
demokratisch  
kontrolliert,  
datengeschützt**

werden nach Kundenhäufung platziert – also meist in großen Städten und dort innerstädtisch anstatt in (ländlichen) Regionen mit schlechter Verkehrsanbindung, wo sie tatsächlich sinnvoll wären. Nutzung und Weiterverkauf von Kund\*innendaten sind eine Goldgrube für die Konzerne, Datenschutz schränkt sie ein. Zur Gewinnmaximierung drücken sie Löhne und verschlechtern Arbeitsbedingungen. Private Plattformen sind qua Geschäftsmodell das Gegenteil einer sozial-ökologisch orientierten Mobilitätspolitik und sorgen häufig für mehr statt weniger klimaschädlichen Verkehr.

## Mobility-as-a-Service-Plattformen (MaaS)

Mobility-as-a-Service-Plattformen (MaaS) bündeln verschiedene Mobilitätsdienste und schaffen so ein anbieterübergreifendes Mobilitätsportfolio aus einer Hand. Unternehmen wie GoogleMaps, Moovit oder FreeNow wollen sich so zu einer Art »Amazon der Mobilität« entwickeln.

## Plattform-Kommunalismus als Alternative!

Auf dem Land oder in Randgebieten von Städten können einzelne »On-Demand«-Angebote wie Lastenräder, Rufbusse, Bike- oder sogar Carsharing und Taxi-Fahrdienste durchaus ökologisch und sozial sinnvoll sein: Um den Zugang zum ÖPNV attraktiver zu gestalten, um Lücken im Angebot von Verkehrsträgern zu schließen, für »Teilen statt Besitzen«, als Steuerungsinstrument oder als Anreiz für klimafreundliches Verkehrsverhalten.

Kollektive Verkehrsmittel sind Gemeingüter. Welche neuen Mobilitätsdienste sinnvoll sind, kann nur eine demokratische Öffentlichkeit entscheiden. Plattformen müssen in öffentliche Hand – demokratisch kontrolliert, datengeschützt und miteinander verknüpft!

Stand Ende 2020 versuchen in Deutschland 17 öffentliche Mobilitätsplattformen (international z. B. in Wien

# einfach. umsteigen



Klimagerechte  
**Mobilität  
für alle!**

oder Austin, Texas) nach dem Mobility-as-a-Service-Prinzip lokale Sharing- und Fahrdienste zu integrieren und über ein zentrales Buchungssystem zugänglich zu machen: Über die Brancheninitiative »Mobility Inside« oder im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Durch »Plattform-Kommunalismus« können so digitale Steuerungspotenziale genutzt und ein attraktiver »ÖPNV 2.0« geschaffen werden: Mit Bus und Bahn im Fokus, ergänzt durch vielfältige und flexible Zubringerdienste für die Wege zwischen Haustür und Haltestelle oder als Ergänzung zu schlecht ausgebautem ÖPNV.

Diese Ansätze sind zu begrüßen, wichtig dabei sind demokratische Kontrolle und Datenschutz:

Für eine inklusive und bedürfnisorientierte Verkehrswende müssen die Nutzer\*innen einbezogen werden, um **Transparenz und Teilhabe** zu sichern. Kommunalpolitiker\*innen können z. B. auf die Einrichtung von Mobilitätsräten zur demokratischen Kontrolle drängen. Damit kann verhindert werden, dass einflussreichere gesellschaftliche Gruppen neue Mobilitätskulturen prägen und Menschen ohne Smartphone, Bankkonto oder Kreditkarte ausgeschlossen werden. Die Bürger\*innenräte können auch sozial-ökologische Kriterien für die Routing-Algorithmen der Plattform definieren, durch die z. B. klimafreundliche Verkehrsmittel prominenter angezeigt oder Anbieter mit unhaltbaren Arbeitsbedingungen ausgeschlossen werden.

Kommunale Plattformen können **Datenschutz und informationelle Selbstbestimmung** mit digitaler Verkehrssteuerung in Einklang bringen. Dafür müssen sie nach dem Prinzip der »Datensparsamkeit« arbeiten, bei dem die Erhebung, Nutzung und Weitergabe von personenbezogenen Daten auf ein Minimum reduziert wird (z. B. durch anonyme Bezahlssysteme). Daten müssen sie gemeinwohlorientiert nutzen, z. B. durch den Einsatz von unabhängigen, demokratisch kontrollierten Datentreuhänder\*innen und den Aufbau eigener IT-Kompetenz in den Verwaltungen. Und sie müssen digitale Souveränität gewährleisten, z. B. durch den Einsatz von Open-Source-Technologien, wo immer möglich.

## Kommunen aller Länder vereinigt Euch! Gebt Über keine Chance!

Die »digitale Privatisierung« der Mobilität kann am besten verhindert werden, indem Uber und Co. überflüssig gemacht werden. Öffentliche Plattformen können zur Realisierung einer radikalen Verkehrswende beitragen, wenn sie richtig gemacht sind. Deshalb fordern wir kommunale Akteur\*innen auf: Baut eigene, gemeinwohlorientierte Mobilitätsplattformen auf – nach diesen Kriterien:

- Orientierung an den Bedürfnissen der Bevölkerung
- Ergänzung des ÖPNV, keine Konkurrenz
- Sharing-Angebote und Fahrdienste als ÖPNV-Zubringer in Randgebieten und auf dem Land
- Einbindung und Förderung nicht-kommerzieller Carsharing- oder Taxi-Genossenschaften
- Bevorzugung klimafreundlicher Mobilitätsangebote über die Routing-Algorithmen
- gute Arbeitsbedingungen bei privaten Mobilitätsdiensten als Bedingung für Marktzulassung
- gemeinwohlorientierte und sparsame Nutzung von Daten
- demokratische Kontrolle zum Beispiel durch Bürger\*innenräte
- digitale Souveränität durch Open-Source-Technologien
- Vernetzung mit anderen zu einem landesweiten Plattform-System in öffentlicher Hand, bei dem Nutzer\*innen einer öffentlichen Plattform auch alle anderen nutzen und direkt buchen können.

Quellennachweis unter [attac.de/verkehrswende-literatur](http://attac.de/verkehrswende-literatur); Stand: Mai 2021

Mit unserer Kampagne **einfach.umsteigen: Klimagerechte Mobilität für alle!** setzen wir uns in Attac für eine radikale Verkehrswende ein. Entdecke mehr:

**[attac.de/einfach-umsteigen](http://attac.de/einfach-umsteigen)**

**Wer oder was ist Attac?** Im globalisierungskritischen Netzwerk Attac engagieren sich Menschen aller Kontinente für eine soziale, gerechte, solidarische, demokratische Welt – in Deutschland bereits mit rund 29.000 Menschen. Sei dabei! Mehr Informationen: [attac.de](http://attac.de) und [info@attac.de](mailto:info@attac.de)

