

Digitale Neugestaltung der Mobilität

Gerecht und von unten

Die schöne neue Verkehrswelt ist klimaneutral und kommt digital daher – so das Versprechen. Digitale Tools und Plattformen allein machen aber noch lange keine echte Mobilitätswende. Auch das Überwinden bestehender sozialer Hierarchien und Privilegien spielt eine wichtige Rolle in der Debatte um zukunftsfähiges Unterwegssein.

Von Anja Höfner, Max Bömelburg und Nicolas Guenot

Der Einsatz digitaler Technik in der Gestaltung der städtischen Mobilität und die Rolle digitaler Plattformen als immer wichtigerer Zugangspunkt für verschiedene Mobilitätsangebote sind in den letzten Jahren zu einem wichtigen Thema geworden. (1) Gleichzeitig wird der aktuelle Zustand der Mobilitätsinfrastruktur sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum scharf kritisiert, denn sie wurde autogerecht konzipiert und muss grundsätzlich neu gedacht werden, um angesichts der Klimakrise zukunftsfähig zu werden. Die Debatte rund um die viel diskutierte Digitalisierung des Verkehrsbereichs muss also in dem breiteren Rahmen der sozialökologischen Transformation geführt werden.

Mit der Verbreitung digitaler Geräte und Infrastrukturen werden immer mehr Daten über Verkehrsaufkommen, Auslastung der Fahrzeuge, Routenplanung und Fahrscheinausgaben erhoben. Damit werden Mobilitätsangebote einfacher zugänglich und digitale Steuerungsmöglichkeiten erweitert. Das Versprechen einer

Digitalisierung der Mobilität liegt in der Entwicklung multimodaler Plattformen, die einen bequemen und einheitlichen Zugang zu und Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen. Sowohl flexible und personalisierte Angebote – oft unter dem Begriff *Mobility-as-a-Service* diskutiert – als auch die wenigen entwickelten multimodalen Plattformen (wie zum Beispiel Jelbi in Berlin) konnten am bisherigen Verhältnis der unterschiedlichen Verkehrsmittel noch nichts ändern. So entfielen 2018 fast drei Viertel des Personenverkehrs auf den motorisierten Individualverkehr. Auch am ökologischen Fußabdruck der Mobilität hat sich die letzten Jahrzehnte wenig verändert. Das multimodale Angebot ist jedoch zumindest in Städten vielfältiger geworden – durch verschiedenste Leihfahrräder, E-Scooter, geteilte Autos, Rufbusse und vor allem neue digitale Reiseplanungs- sowie Fahrplananwendungen.

Undemokratische Machtkonzentration

Obwohl sich die Städte erhoffen, ihren Verkehr durch digitale Technik umweltfreundlicher und störungsfreier zu organisieren, ist die bisherige Entwicklung der Technik von Unternehmen geprägt (vgl. S. 92 ff.). Die Aneignung von Verkehrsdaten ist für private Akteure ein wichtiger Schritt, um von sogenannten Plattformeffekten zu profitieren. Darunter versteht man die Anhäufung von Daten und Nutzer(inne)n durch monopolistisch agierende Unternehmen, um daraus das attraktivste Angebot aufbauen zu können und so die Entwicklung alternativer Plattformen, denen weniger finanzielle und fachliche Ressourcen zur Verfügung stehen, zu erschweren. Dabei geraten Städte und Verkehrsbetriebe in Schwierigkeiten, wenn sie die nötige digitale Kompetenz nicht aufbauen können. Zudem verlieren sie durch die entsprechende Abhängigkeit von Technikunternehmen sowohl die Kontrolle über Daten als auch einiges an Innovations- und Gestaltungsmacht in der Verkehrsplanung. Mobilitätsangebote sind noch selten überregional und Verkehrsdaten generell wenig verfügbar. Dennoch ist eine Verschiebung hin zu privaten digitalen Plattformen zu beobachten. Der Zugang zu Verkehrsmitteln erfolgt jetzt auf unterschiedlichen Ebenen häufiger über digitale Angebote – wie beim Abrufen von Fahrplänen, dem Anfordern von Fahrtmöglichkeiten oder der Anmietung von Fahrzeugen. Parallel damit geht eine Externalisierung einher, wodurch Beschäftigte der Mobilitätsbran-

che weniger bei kommunalen Verkehrsbetrieben arbeiten, sondern zunehmend in prekäre Arbeitsverhältnisse – bis hin zur Solo-Selbstständigkeit wie bei Uber – gedrängt werden.

Das Recht auf ökologische Mobilität für alle

Wenn digitale Mobilitätsplattformen zunehmend eine zentrale Rolle für die Mobilitätswende spielen sollen, müssen sie sozialökologischen Zielen dienen. Angesichts der Klimakrise und der nötigen Senkung der CO₂-Emissionen müssen sie zu einer Reduzierung des Verkehrs und vor allem zum Abschied vom privaten Auto als Norm und Zwang beitragen. Dabei wird der einfache Zugang zu einer Verkehrsform, bei der mehrere Verkehrsmittel in Kombination genutzt werden können, zukünftig eine entscheidende Rolle spielen. Und genau dafür sind multimodale Plattformen relevant. Diese neue Art der multimodalen Mobilität muss aber mit Blick auf ein Recht auf Mobilität für alle gestaltet werden, jenseits von Zwängen und Privilegien. Denn viele Menschen sind aufgrund ihrer Erwerbs- und Sorgetätigkeiten auf zuverlässig zur Verfügung stehende Mobilitätsangebote für ihre täglichen Strecken angewiesen. Gleichzeitig hat die Corona-Pandemie gezeigt, dass eine selbstbestimmte Mobilität ein Privileg ist. Dieser Bereich ist stark von sozialen Hierarchien und Privilegien geprägt, deren Überwindung ein wichtiger Teil der Mobilitätswende sein muss. Darüber hinaus wird noch kontrovers diskutiert, inwiefern es zunächst darum gehen müsste, mithilfe digitaler Tools und Elektromobilität den unökologischen Autoverkehr mit Verbrennungsmotoren zurückzudrängen. Andererseits steht aber auch die Frage im Raum, ob angesichts globaler Ungerechtigkeiten und der Steigerung des Verkehrs durch Reboundeffekte das Problem eines Übermaßes an Mobilität thematisiert werden sollte.

Um die Nutzung ökologischer Verkehrsmittel attraktiver zu machen, muss der Einsatz digitaler Technik bedürfnisorientiert sein und dementsprechend den lokalen Kontext berücksichtigen. Während eine hochfrequentierte Busroute nach Taktfahrplan abgedeckt werden kann, sollte trotz geringerer Fahrgastzahlen im Umland einer größeren Stadt durch flexible Mobilitätsangebote der Zugang zum Nahverkehrssystem ermöglicht werden – wie beispielsweise in Leipzig mit digital unterstützten Rufbussen, die hier Flexa heißen. (2) Sie binden die Außenbezirke

**„ Diskursiv ist die Neugestaltung der Mobilität
bereits voll im Gange, in der Praxis steht die
Mobilitätswende jedoch erst ganz am Anfang.“**

an den städtischen ÖPNV an. Bei der lokalen Mobilitätsgestaltung ist die Frage der Vereinheitlichung umstritten. Auf der einen Seite sind lokalspezifische Lösungen ökologisch sinnvoll und für eine demokratische Kontrolle bestärkend. Auf der anderen Seite ermöglicht eine überregionale Vereinheitlichung eine zugänglichere und attraktivere Mobilität für alle. Dabei spielen die Fragen nach gemeinsamen Standards für Verkehrsdaten und die Zentralisierung der Mobilitätsplattformen eine zentrale Rolle.

Auf der technischen Ebene müssen sich digitale Mobilitätsangebote an Datensparsamkeit und Datenschutz orientieren. Bei der Erhebung und Nutzung von Verkehrsdaten sind ökologische und demokratische Faktoren gegenüber der Nützlichkeit der Daten abzuwägen – egal, ob es sich um Fahrplan-, Echtzeit- oder Kartendaten und Routenanfragen handelt. Jenseits von persönlichen Bewegungsdaten müssen auch kollektive Verkehrsdaten vorsichtig behandelt werden, denn sie sind eine wichtige Grundlage der öffentlichen Mobilitäts- und Stadtplanung. Kommunale Spielräume bei der Gestaltung von Mobilitätsangeboten sind zu erweitern, damit eine langfristige, ökologische und demokratische Planung möglich ist. Tatsächlich ist die Fähigkeit der Städte, ihre Kontrolle über Daten zu sichern, ein wichtiges Ziel, um einer möglichen Machtkonzentration bei einzelnen privaten Akteuren entgegenzuwirken. Digitale Mobilitätsplattformen sollten Teil einer gemeinwohlorientierten Infrastruktur sein und daher auf der Idee aufgebaut werden, dass die Werkzeuge und Daten, die unsere Mobilität ermöglichen und gestalten, Gemeingüter sind. Eine Herausforderung in der Diskussion rund um den Einsatz digitaler Technik ist die nötige breitere Rahmung: Digitale Tools allein können nie soziale, ökologische oder gesellschaftliche Probleme lösen. Eine Vision von digitalen Mobilitätsangeboten muss sich deswegen einer grundlegenden sozialökologischen Mobilitätswende unterordnen – klimafreundlich, am Gemeinwohl und dem Abbau von Barrieren

und Diskriminierungen orientiert, transparent und demokratisch. Anhand dieser Zielorientierung lassen sich unterschiedliche Strategien diskutieren.

Wenn der Verkehr so schnell wie möglich klimaneutral werden muss, ist es sinnvoll, die Mobilitätswende digital zu unterstützen und durch attraktive multimodale Plattformen reale Alternativen zum Auto im Privatbesitz zu schaffen. Parallel zur Unterstützung der Entwicklung solcher öffentlichen Plattformen sollten zivilgesellschaftliche Ansätze wie zum Beispiel nicht profitorientierte Sharing-Angebote oder Buchungssysteme für Lastenräder gefördert werden. Dies braucht sowohl aktive Menschen aus der sogenannten Tech-Szene als auch die Schaffung eines unterstützenden institutionellen Rahmens. Das Ziel dabei ist, allen Menschen Zugang zu einem guten ÖPNV zu ermöglichen – deshalb müssen sowohl Bewohner(innen) der städtischen Räume als auch Beschäftigte in der Mobilitätsbranche die Technikentwicklung mitgestalten können.

Gerecht und transparent gestalten

Aber welche Prinzipien liegen dieser nötigen Entwicklung zugrunde? Eine gerechte und transparente Mobilitätsgestaltung von unten erfordert Aktionen auf zwei Ebenen. Zunächst bedarf es öffentlich finanzierter Entwicklungsprozesse gemeinwohlorientierter Mobilitätsangebote sowie die Förderung offener Standards. Verkehrsdaten sind als Gemeingut zu verstehen, was durch eine datensensible Politik der Open Data zu erreichen wäre, wodurch persönliche Daten wenig oder gar nicht erhoben werden, während kollektive Daten für alle zugänglich gemacht werden. Auf einer institutionellen und staatlichen Ebene muss außerdem eine undemokratische Machtkonzentration bei Technologiefirmen verhindert werden. Dafür sind gesetzliche Eingriffe wie die Verpflichtung für Mobilitätsplattformen, offene Schnittstellen zu betreiben oder auf Verkehrsdaten basierende Software unter Open-Source-Lizenzen zu entwickeln, geeignet.

Diskursiv ist die Neugestaltung der Mobilität bereits voll im Gange, in der Praxis steht die Mobilitätswende jedoch erst ganz am Anfang. Technologiekonzerne streben durch den Aufbau von Mobilitätsplattformen in privaten Händen eine harte Veränderung an und begründen diese Entwicklung mit der Dringlichkeit, die von der Klimakrise ausgeht. Wir brauchen aber viel eher einen sanften Einsatz digitaler

Technik, der sich den Zielen einer sozialökologischen Mobilitätswende unterordnet und die Werkzeuge einer zukunftsfähigen Mobilität in öffentliche Hände legt – sei es in Kommunen und Verkehrsbetrieben als auch bei ehrenamtlichen oder genossenschaftlichen Projekten, die eine Gestaltung von unten ermöglichen (vgl. S. 92 ff.). Die Bewegung, die die nötigen öffentlichen multimodalen Plattformen Realität werden lässt, muss noch zusammenkommen – die Konturen der Mobilitätswende sind aber da und zeigen teilweise schon, wohin die Reise führt. —

Anmerkungen

- (1) Dieser Text basiert auf Diskussionen mit Vertreter(inne)n aus Umweltorganisationen, Gewerkschaften, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Tech-Bewegungen, die im Rahmen des Projekts „digital bewegt“ stattgefunden haben. Mehr Informationen unter <https://digital-bewegt.org>.
(2) <https://www.l.de/verkehrsbetriebe/kundenservice/services/flexa>



Worauf fahren Sie (zukünftig) ab?

- a) Auf autofreie (Innen-)Städte, Fahrrad-schnellwege und viel mehr Nachtzugstrecken in Europa.
b) Mehr multimodale Mobilität, weniger Autos und Kinofilme gucken im Nachtzug.
c) Auf das Ausstellungsabteil und die Büche-rei im Langstreckenzug von Paris nach Beirut.

Zu den Autor(inn)en

- a) Anja Höfner, geb. 1989, war als Teil der Forschungsgruppe „Digitalisierung und sozial-ökologische Transformation“ des IÖW bei der Organisation der Bits & Bäume-Konferenz 2018

aktiv und ist Mitherausgeberin des Sammelbandes „Was Bits und Bäume verbindet“.

b) Max Bömelburg, geb. 1993, ist Politologe und in verschiedenen sozialen Bewegungen aktiv. Er beschäftigt sich mit dem Erstarken des Überwachungskapitalismus sowie Klimagerechtigkeit und Digitalisierung.

c) Nicolas Guenot, geb. 1983, ist promovierter Informatiker und beschäftigt sich mit den gesellschaftspolitischen Aspekten der Digitalisierung. Er engagiert sich für Klimagerechtigkeit und war Teil des Organisationsteams der Bits & Bäume-Konferenz 2018.

Kontakt

Konzeptwerk Neue Ökonomie e.V.

Anja Höfner, E-Mail a.hoefner@knoe.org

Max Bömelburg, E-Mail m.boemelburg@knoe.org

Nicolas Guenot, E-Mail n.guenot@knoe.org