

DOMINIK PIÉTRON

PLATTFORM-KOMMUNALISMUS

FÜR EINE TECHNOLITISCHE INFRASTRUKTUROFFENSIVE VON UNTEN

Dieser Artikel plädiert für den Aufbau öffentlicher Plattformen in kommunaler Trägerschaft als Gegenmodell zur finanzmarktgetriebenen Plattformisierung in der Smart City. Er zeigt auf, wie bereits bestehende kommunale Plattforminitiativen große Technologiekonzerne aus dem Markt drängen und zugleich als technopolitische Einstiegsprojekte für eine sozial-ökologischen «Ausbau des Öffentlichen» dienen. Aus diesen Beispielen wird das politische Programm des *Plattform-Kommunalismus* entwickelt, das – in Ergänzung zum genossenschaftlichen Plattform-Kooperativismus – die Schaffung digitaler Gemeingüter auf kommunaler Ebene anstrebt. Digitale Technologien werden dabei zunehmend zum Terrain gesellschaftlicher Auseinandersetzungen zwischen technokratischer Fremdsteuerung auf der einen und Emanzipation auf der anderen Seite.

1 DIGITALE PRIVATISIERUNG

Die Digitalisierung bringt die gesellschaftlichen Verhältnisse zum Tanzen. Wichtigster Veränderungstreiber sind derzeit Online-Plattformen, die sich zu einer Art proprietärem Betriebssystem für die digitale Gesellschaft entwickelt haben. Egal ob im Dienstleistungsbereich, in den sozialen Medien oder im Einzelhandel – Plattformunternehmen bündeln die Datenströme zahlreicher Akteure und schwingen sich zu mächtigen Gatekeepern auf. Dabei versetzen sie ganze Berufsgruppen in eine kollektive, vasallenartige Abhängigkeit. Es gibt kaum noch Medienschaffende, die ohne Twitter und Google auskommen, Händler*innen müssen gerade in der Corona-Pandemie zunehmend auf Amazon zurückgreifen, und für Taxi- oder Kurierfahrer*innen führt kein Weg mehr an Uber, Free Now oder Take Away vorbei.

Vieles deutet darauf hin, dass die gesellschaftliche Ungleichheit in der Plattformökonomie verschärft wird: Die Verlierer sind vor allem Plattformarbeiter*innen, Soloselbstständige und kleine Unternehmen, die sich den einseitig gesetzten Bedingungen der Plattformunternehmen unterwerfen und hohe Provisionen von bis zu 30 Prozent ihres Umsatzes abführen müssen. Die Gewinner sind dagegen einige wenige Plattformunternehmen und ihre Kapitalgeber, die zu Monopolen tendieren und ganze Märkte in ihren Besitz nehmen. Denn dies ist das besondere an der Winner-takes-it-all-Logik der Plattformökonomie: Im Vergleich zu traditionellen Kaufhäusern stoßen Plattformen kaum an räumliche Grenzen (Skaleneffekte) und werden umso attraktiver, je mehr Menschen sie nutzen (Netzwerkeffekte). Plattformmonopole wie Amazon sind schlicht effizientere Koordinationsmechanismen als dezentrale Märkte mit vielen kleinen

Anbietern. Sie erheben und vermitteln deutlich mehr und qualitative bessere Informationen, als es der Preismechanismus auf klassischen Märkten jemals könnte, und binden auf diese Weise immer neue Teile der Wertschöpfung in ihr Geschäftsmodell ein.

Nach dem E-Commerce-Boom der 2000er Jahre und dem anhaltenden Industrie-4.0-Trend verbreitet sich das Plattformmodell nun vermehrt auch im Bereich der Daseinsvorsorge – das heißt in Infrastrukturbereichen wie Gesundheit, Bildung, Nahversorgung, Wohnen und Mobilität, in denen traditionell öffentliche Unternehmen in vorwiegend kommunaler Trägerschaft agieren. Gerade im Mobilitätsbereich lassen sich bereits heute die Konturen einer *digitalen Privatisierung* der Daseinsvorsorge erkennen:

Plattformen wie Google Maps ist es gelungen, sich selbst zur zentralen digitalen Anlaufstelle für essenzielle Dienstleistungen zu entwickeln und dabei auch die öffentlichen Versorger in ihre Wertschöpfungsketten einzubinden. Die Google-Tochter berechnet einen Großteil der Fahrten mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und lenkt gleichzeitig Passagiere auf eigene Sharing-Angebote und die seiner Werbekunden.¹ Darüber hinaus können sich private Plattformen in der Daseinsvorsorge ungehindert die Daten der Nutzer*innen aneignen und diese beliebig auswerten, sodass sie am Ende mehr über die Nutzung der öffentlichen Dienstleistungen wissen als die kommunalen Unternehmen selbst.

Diese datenbasierte Informationsmacht schafft zusätzlich Marktchancen für die Technologiekonzerne, aus denen wiederum neue technologische Abhängigkeiten für die Kommunal- und Stadtverwaltungen resultieren – bis schließlich

die Auslagerung weiter Teile der öffentlichen Daseinsvorsorge an Plattformkonzerne als die «effizienteste» Lösung erscheint. Diese Abhängigkeitsspirale ist bereits in zahlreichen Städten in Kanada und in den USA zu beobachten, in denen die Taxiplattform Uber die kommunalen Busnetze ersetzt hat, mit zum Teil gravierenden Folgen für die Umwelt, die soziale Teilhabe und die städtischen Kassen.²

Die bisherigen Versuche des Gesetzgebers, die Plattformen zur Einhaltung grundlegender wettbewerbs-, arbeits-, steuer- und datenschutzrechtlicher Standards zu verpflichten, haben sich als weitgehend unwirksam erwiesen. Die Technologiekonzerne haben sich darauf spezialisiert, Strafmaßnahmen in jahrelangen Gerichtsprozessen abzublocken und effektive Regulierung mit einem beispiellosen Lobbyapparat gezielt zu torpedieren.³ So drängt sich die grundlegendere Frage auf, ob plattformbasierte Infrastrukturen nicht prinzipiell eine öffentliche Angelegenheit sind, die dementsprechend auch transparent und demokratisch organisiert werden sollten.

2 AUFSTIEG DER ÖFFENTLICHEN PLATTFORMEN

Tatsächlich stellen Plattformen für den öffentlichen Sektor keineswegs «Neuland» dar, wie angesichts des gängigen Vorurteils inkompetenter öffentlicher Verwaltungen vielfach angenommen wird. Während sich die sozialwissenschaftliche Plattformforschung bisher fast ausschließlich auf private Anbieter konzentrierte, haben auch Anbieter auf kommunaler und Bundesebene verstärkt damit begonnen, eigene «öffentliche Plattformen»⁴ aufzubauen, um ihrer Versorgungspflicht gerecht zu werden: Mobilitäts-Apps für den Personennahverkehr, öffentliche Lernplattformen für Schulen, die elektronische Patientenakte für Gesundheitsleistungen oder öffentliche Wohnungsportale sind mitunter schon seit vielen Jahren am Markt.

Wie weit öffentliche Plattformen bereits im Mobilitätsbereich Fuß gefasst haben, zeigt die im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung und Attac erstellte Studie «Öffentliche Mobilitätsplattformen. Digitale Strategien für eine sozial-ökologische Mobilitätswende».⁵ Sie untersucht erstmals umfassend die Verbreitung von sogenannten Mobility-as-a-Service-Plattformen (MaaS) in Deutschland, die die Zugänge zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Sharing-Diensten (Auto, Fahrrad, Roller, Scooter, Taxi, Shuttle sowie Bus und Bahn) auf einer zentralen Smartphone-App bündeln und so eine umfassende Mobilitätsversorgung ohne den Rückgriff auf den privaten Pkw ermöglichen. Von den 25 untersuchten MaaS-Mobilitätsplattformen in Deutschland werden acht durch Privatunternehmen betrieben, 17 befinden sich in öffentlicher Hand. 14 MaaS-Plattformen werden von Kommunalunternehmen betrieben. Hier zeichnet sich ein deutlicher Trend ab – allein seit 2018 bieten zehn zusätzliche Mobilitätsplattformen in kommunaler Trägerschaft ihre Dienste an.

Kommunale Mobilitätsplattformen wie Jelbi (Berliner Verkehrsbetriebe), Switchh (Hamburger Hochbahn), KVV Mobil (Karlsruher Verkehrsverbund) oder Leipzig Move (Leipziger Verkehrsbetriebe) scheinen auf den ersten Blick lediglich eine logische Weiterentwicklung des ÖPNV darzustellen, indem die öffentlichen Verkehrsunternehmen hier digitale Zugänge zu ihren Verkehrsmitteln bereitstellen. Bei genauerer Betrachtung erweisen sich öffentliche Plattformen jedoch als umfassende Infrastrukturprojekte mit politischer Sprengkraft: Erstmals treten kommunale Akteure im Wettkampf um

Winner-takes-it-all-Märkte an – und sie haben gute Chancen, finanzmarktgetriebene Gatekeeper-Plattformen wie Uber oder Google Maps aus der Daseinsvorsorge zu verdrängen. Schon heute haben sich öffentliche Plattformen wie Jelbi, Leipzig Move oder KVV Mobil zum attraktivsten lokalen Vermittler für Mobilitätsdienste entwickelt; sie verfügen über das vielfältigste Mobilitätsangebot vor Ort und bieten erstmals einen zentralen Buchungsservice an. Darüber hinaus können kommunale Verwaltungen im Rahmen ihrer Hoheitsrechte alle relevanten privaten Mobilitätsanbieter in einer Stadt per Sondernutzungserlaubnis dazu verpflichten, ihre Daten für öffentliche Plattformen bereitzustellen.⁶ Auf diese Weise könnten sich Kommunalunternehmen die Dynamik der tendenziellen Monopolisierung auf Plattformmärkten zu eigen machen und ihren Gestaltungsanspruch in der öffentlichen Daseinsvorsorge verteidigen.

Gelingt es den öffentlichen Anbietern, sich in ihrem Stadtgebiet mit eigenen Plattformen als dominanter Vermittler von Mobilitätsdienstleistungen zu etablieren, könnten sie sich von großen Technologiekonzernen unabhängig machen und erhielten darüber hinaus weitreichende neue Gestaltungsmöglichkeiten wie die Steuerung von Datenflüssen, die Regulierung des Marktzugangs, Preismanipulation, Anbieterkontrolle und Generierung von Informationsmacht. Diese digitalen «Steuerungspotenziale» waren bisher nur privaten Plattformbetreibern vorbehalten.⁷ In öffentlicher Hand könnten sie jedoch zu einer wichtigen Grundlage für die sozial-ökologische Ausrichtung der Mobilitätswende werden, wie in der oben genannten Studie aufgezeigt wird. Sie könnten verschiedentlich Anreize für klimafreundliches Verkehrsverhalten setzen und private Mobilitätsdienste intelligent in den ÖPNV integrieren, damit der Zugang zum ÖPNV kostengünstig erweitert und attraktiver wird.

Parallel zu den besonders elaborierten Mobilitätsplattformen werden auch kommunale Plattformen in den Bereichen Wohnen (inberlinwohnen oder sowon), Energie (Tal.Markt), Sorgearbeit (Kitafinder München) oder Nahversorgung (Online City Wuppertal, Monheimer Lokalhelden) aufgebaut. Hier zeigt sich das ganze Potenzial öffentlicher, digitaler Infrastrukturen für eine sozial-ökologische Transformation: Kommunale Plattformen können die technische Grundlage für eine nicht marktliche Koordinierung zur Verteilung von essenziellen Gütern und Dienstleistungen bereitstellen, die nicht durch den Preis bzw. eine ungleiche Einkommensverteilung verzerrt, sondern direkt an den Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtet ist. So lassen sich auf Basis von plattformbasierten Umfragen und Datenanalysen umfassende Versorgungspläne erstellen, die mit den verfügbaren Ressourcen abgeglichen und entsprechend den individuellen Prioritäten befriedigt werden können.⁸

3 PLATTFORMEN ALS KOMMUNALISTISCHES PROJEKT?

Eine Besonderheit der kommunalen Plattformen in Deutschland besteht darin, dass sie sich überregional zu einem föderierten Plattformökosystem verbinden. Zahlreiche kommunale Verkehrsunternehmen haben im Rahmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) damit begonnen, ihre Mobilitätsplattformen dezentral zu vernetzen.⁹ Zu diesem Zweck haben sie einen eigenen interoperablen Datenstandard entwickelt, der einen plattformübergreifenden Austausch von Tarif-, Echtzeit-, Ticket- und Kundendaten ermöglicht. Damit können beispielsweise schon heute

Nutzer*innen der RMV-Mobilitätsplattformen in Frankfurt am Main mit ihrer App ein Ticket für die Kölner Verkehrsbetriebe kaufen. Dieses interkommunale Plattformnetzwerk verspricht nicht nur hohen Komfort für Reisende, sondern erlaubt auch eine umfassende Autonomie der Städte bei der Gestaltung ihrer lokalen Plattformen und höhere Datenschutzstandards durch die dezentrale Speicherung der Daten.

Diese aktuell entstehende dezentrale Infrastruktur öffentlicher Mobilitätsplattformen weist erstaunliche Parallelen zur Theorie des Kommunalismus auf, wie sie insbesondere von Murray Bookchin entwickelt wurde. Nach Bookchin lässt sich der Kommunalismus als eine «Regierungsstruktur [begreifen], bei der im Wesentlichen autonome lokale Gemeinschaften in einer Konföderation locker miteinander verbunden sind».¹⁰ Damit durchbricht der Kommunalismus den festgefahrenen Dualismus von Staat und Markt und eröffnet eine dritte strategische Governance-Perspektive mit folgenden drei Grundprinzipien:

- **Subsidiarität:** Die überwiegende politische Gestaltungsmacht geht im Kommunalismus nicht von Nationalstaaten, sondern von den Bürger*innen einzelner Städte und Regionen aus, wie derzeit beispielsweise in der autonomen Föderation Rojava in Nordsyrien.
- **Gemeinwirtschaft:** Die Bereitstellung lebenswichtiger Güter und Dienstleistungen wird nicht privatwirtschaftlich koordiniert, sondern von demokratischen Gemeindeversammlungen im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge organisiert. Dieser Gedanke findet sich mit Bezug auf die kommunale Selbstverwaltung auch im deutschen Grundgesetz.¹¹
- **Föderation:** Kommunen schließen sich zu überregionalen Konföderationen zusammen, um im Stil eines Multi-Level-Governance-Ansatzes gemeinsamen Herausforderungen wie der Klimakrise zu begegnen und die gegenseitige Abhängigkeit der Gemeinschaften zu demokratisieren.

Es wäre wohl vermessen, den eher bürokratisch geprägten Trend deutscher Kommunen zum Aufbau öffentlicher Plattformen mit den revolutionär-kommunistischen Projekten in Vergangenheit und Gegenwart gleichzusetzen – und doch können kommunale Mobilitätsplattformen als technologisches Äquivalent zum Kommunalismus verstanden werden: Derzeit entwickeln öffentliche Unternehmen ihre Plattformen im kollektiven Bewusstsein, ein souveränes Gegenmodell zu übermächtigen Technologiekonzernen aufzubauen; sie halten dabei am Prinzip der öffentlichen Finanzierung lebenswichtiger Dienstleistungen fest und einigen sich im Rahmen einer interkommunalen Plattformföderation auf gemeinsame Standards.¹² Damit erneuern sie ihren Anspruch auf die Bereitstellung und Vermittlung öffentlicher Güter im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung und knüpfen unmittelbar an die Kämpfe für das «Recht auf die digitale Stadt» an, wie es unter anderem Evgeny Morozov und Francesca Bria formuliert haben.¹³

Vor dem Hintergrund unserer zunehmend technisierten Gesellschaft stellt diese digitale Infrastrukturoffensive der Kommunen eine wichtige Aktualisierung des kommunalistischen Programms dar, die als *Plattform-Kommunalismus* bezeichnet werden kann. Der Begriff wurde kürzlich erstmals von Matthew Thompson am Beispiel der Bürgerbeteiligungsplattform Decidim aus Barcelona verwendet,¹⁴ ließe sich jedoch auch auf die kommunalen Plattformen der digitalen Daseinsvorsorge in Deutschland übertragen. In An-

lehnung an Thompson empfiehlt sich folgende Arbeitsdefinition: *Plattform-Kommunalismus bezeichnet eine Strategie politischer Akteure auf kommunaler Ebene, die darauf abzielt, die wachsende Dominanz des Plattformkapitalismus im (städtischen) Alltag zurückzudrängen, indem öffentliche Plattformen unter kommunaler Kontrolle entwickelt werden, über die die Produktion und Bereitstellung von essenziellen Gütern und Dienstleistungen demokratisch koordiniert werden können.*

4 RISIKEN

Der rasante technologische Wandel im Bereich der Daseinsvorsorge eröffnet neue politische Steuerungs- und Kontrolloptionen. Wer Zugriff auf diese Mechanismen bekommt, steht zurzeit im Zentrum der Auseinandersetzung zwischen unterschiedlichen Akteursgruppen. Der Plattform-Kommunalismus bietet hier ein praktikables Gegenmodell zur digitalen Privatisierung durch große Konzerne. Doch auch die Plattformtechnologie ist *nicht neutral*, das heißt, sie kann nicht beliebig genutzt werden, sondern ist immer auch Ausdruck ihrer gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und spiegelt die ökonomischen Machtverhältnisse wider, unter denen sie entwickelt wurde.

Die zentrale Herausforderung des Plattform-Kommunalismus besteht folglich darin, nicht in die Falle des «technischen Solutionismus»¹⁵ zu tappen und soziale und ökologische Herausforderungen auf technologische Fragestellungen zu verengen. So werden unter dem Label der Smart City seit Jahren vermeintliche Lösungen versprochen, die letztendlich jedoch häufig eine ganze Reihe neuer, unerwarteter Probleme hervorbringen. In Bezug auf öffentliche Plattformen sind dabei die drei größten Problemfelder Verselbstständigung, Datenmissbrauch und technologische Abhängigkeiten von zentraler Bedeutung:

4.1 Verselbstständigung

Gerade im Vergleich mit Murray Bookchins Theorie des Kommunalismus wird deutlich, dass kommunalen Plattformen das demokratische Fundament fehlt. So sind Kommunalunternehmen als Betreiber von öffentlichen Plattformen zwar formal den Städten und Kreisen sowie dem Gemeinwohlprinzip unterstellt, haben sich in den letzten Jahrzehnten jedoch weitgehend verselbstständigt und folgen zunehmend einer rein betriebswirtschaftlichen Logik.

Damit der Plattform-Kommunalismus ein echtes Gegenmodell zur finanzmarktgetriebenen Plattformisierung darstellen kann, muss er nicht *für*, sondern *mit* den Bürger*innen der Stadt bzw. des Landkreises entwickelt werden. Dazu sollte erstens die Partizipation der Bevölkerung nicht nur punktuell erfolgen, sondern im Rahmen von Bürgerräten verstetigt werden, die in den Entscheidungsgremien der Kommunalunternehmen eingebunden sind und dort gemeinsam mit der verfassten Zivilgesellschaft für Transparenz und Empowerment verschiedener gesellschaftlicher Gruppen sorgen. Um politische Teilhabe für alle zu ermöglichen, sollten Bürgerräte repräsentativ nach Quoten oder per Losverfahren besetzt werden, ihre Mitglieder finanziell entschädigt und durch Expert*innen beraten werden. Damit die Zivilgesellschaft auch direkt zur Weiterentwicklung der Plattform als digitalem Gemeingut beitragen kann, sollten Kommunalunternehmen zweitens den Code der Plattformsoftware möglichst offenlegen und eine eigene Open-Source-Community aufbauen, pflegen und finanzieren.

4.2 Datenmissbrauch

Die Sammlung und Auswertung von Daten ist seit jeher eine Kernaufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge, die sich im digitalen Zeitalter umso mehr der berechtigten Skepsis, Überwachung und Fremdbestimmung voranzutreiben, stellen muss. Zudem können Datensätze mit mangelnder Repräsentativität zu einer Verzerrung (Bias) von Algorithmen führen, die die Benachteiligung bestimmter Gruppen fest- und fortschreibt.

Effektiven Schutz vor Überwachung und Diskriminierung können letztlich nur die Vergesellschaftung der Datenkontrolle und der Aufbau sogenannter *Datencommons* garantieren. Dazu empfiehlt sich das Modell der Datentreuhänder bzw. Datengenossenschaften,¹⁶ mit dem die Daten der Nutzer*innen von öffentlichen Plattformen kollektiv verwaltet und für ausgewählte, gemeinwohlorientierte Zwecke zur Verfügung gestellt werden können. Auf diese Weise wird nicht nur das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung durchgesetzt, sondern auch eine erweiterte «algorithmische Rechenschaftspflicht»¹⁷ für (kommunale) Unternehmen begründet, die die Bürger*innen zu einer demokratischen Kontrolle darüber befähigen, welche (personenbezogenen) Daten erhoben und ausgewertet und wofür sie genutzt werden.

4.3 Technologische Abhängigkeit

Ein Großteil aller öffentlichen Plattformen in der Kommunalverwaltung basiert auf Software von Privatfirmen. Da viele dieser Softwarehersteller mit proprietären, das heißt nicht frei verfügbaren Schnittstellen und Datenformaten arbeiten und aufeinander abgestimmte Lösungen als intransparente Komplettpakete verkaufen, droht die permanente Gefahr der technologischen Abhängigkeit von einzelnen Softwareherstellern (Vendor-Lock-in).¹⁸ Diese technologische Abhängigkeit von Softwarefirmen kann langfristig hohe Kosten produzieren und die Handlungsfähigkeit der Kommunen erheblich einschränken. Auch das sogenannte Hosting ist entscheidend: Wenn der Datenverkehr öffentlicher Plattformen über die Server der Softwarehersteller läuft, kann dies nicht nur die Datensouveränität kommunaler Unternehmen einschränken, sondern auch die Einhaltung der Datenschutzpflichten erschweren.

Im Idealfall machen sich Kommunalunternehmen unabhängig von proprietärer Plattformsoftware und befähigen ihre Beschäftigten, eigene plattformbasierte Zugänge zur Daseinsvorsorge zu entwickeln, wie es zum Beispiel die Hamburger Hochbahn oder die Stadtwerke Wien schon tun. Kleinere Kommunen sollten dagegen im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe bestimmte Standards für Softwarehersteller einfordern: Erstens sollten kommunale Akteure den Datenverkehr kontrollieren und über unabhängige Server in der Europäischen Union laufen lassen. Zweitens sollte die Software auf offenen Datenstandards aufbauen, sodass stets auf andere Anbieter ausgewichen werden kann. Drittens sollte die Codebasis der Software dokumentiert und modular aufgebaut sein, sodass Open-Source-Programmierer*innen aus der Zivilgesellschaft sie an die Bedürfnisse der Stadt- bzw. Landbevölkerung anpassen können. Entsprechende Open-Source-Softwaremodule sollten über öffentliche Datenbanken zugänglich gemacht werden, um Ressourcen zu bündeln und Synergien herbeizuführen.

5 STRATEGIE UND AKTION

Der sich bundesweit abzeichnende Plattform-Kommunalismus bietet vor diesem Hintergrund eine klare Transformationsperspektive: Er appelliert an die (Stadt-)Bevölkerung, die lokale Zivilgesellschaft und die Kommunalverwaltung, eigene öffentliche Plattformen als digitale Gemeingüter zu entwickeln und diese in einem föderativen Netzwerk über offene Standards mit anderen Kommunen und gemeinwohlorientierten Akteuren zu verbinden.

In diesem Sinne verhält sich der Plattform-Kommunalismus komplementär zu seinem genossenschaftlichen Pendant, dem Plattform-Kooperativismus.¹⁹ Öffentliche Plattformen versuchen ebenso wie Plattformgenossenschaften eine sozialverträgliche Alternative zum finanzmarktgetriebenen Plattformkapitalismus aufzubauen, haben dabei jedoch eine deutlich größere Reichweite. Als kommunale Dienstleistungsgrundlage verfügen sie über eine vergleichbar gute Finanzierungsgrundlage und können auf einen umfassenden Ressourcenpool an öffentlichen Gütern und Dienstleistungen zurückgreifen, die sie als «Hebel» einsetzen können, um eine kritische Masse an Nutzer*innen zu erreichen und lokale Netzwerkeffekte zu generieren. Plattform-Kooperativismus und -Kommunalismus können sich gegenseitig ergänzen, indem zum Beispiel öffentliche Mobilitätsplattformen als zusätzlicher digitaler Vertriebskanal für genossenschaftliche Taxipattformen fungieren.

So bündelt das strategische Programm des Plattform-Kommunalismus verschiedene technopolitische Bottom-up-Projekte, die gemeinsam eine «Ausweitung des Öffentlichen»²⁰ bzw. eine digitale «Erneuerung des Fundamentalen»²¹ anstreben: Es zeigt erstens einen Weg auf, wie der zunehmenden Konzentration von ökonomischer Macht in den Händen weniger Technologiekonzerne mit dezentralen und demokratischen Mitteln begegnet werden kann. Zweitens bildet es den Rahmen für die Digitalisierung der öffentlichen Daseinsvorsorge, die kein Luxus ist, sondern sich unmittelbar aus der Versorgungspflicht der Kommunen ableitet. Und drittens verspricht es eine technische Basis für alternative, nicht marktliche Koordinationsmechanismen, mit denen die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen an die Erfordernisse einer tiefgreifenden sozial-ökologischen Transformation angepasst werden können.

Der Erfolg dieser Strategie hängt letztlich davon ab, ob auch die sozialen Bewegungen und lokalen Initiativen, Vereine und Interessengruppen ihre eigenen technologischen Grundlagen reflektieren und die gemeinschaftliche Kontrolle und Entwicklung von essenziellen Plattformen als eine öffentliche Angelegenheit begreifen. Gefordert sind neue politische Institutionen, die politische Teilhabe auf kommunaler Ebene erleichtern, sowie eine aktive Bürgerschaft, die ihr Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung als demokratisches Machtmittel versteht. Auf diese Weise können sich kollektive Datenrechte und ein sozialer Infrastrukturausbau gegenseitig bestärken und die kommunale Selbstverwaltung kann sich ins digitale Zeitalter hinüberretten.

Dominik Piétron ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Humboldt-Universität zu Berlin am Lehrstuhl «Soziologie der Zukunft der Arbeit». Er forscht im Themenfeld Politische Ökonomie des digitalen Kapitalismus und ist im Bündnis digitale Stadt Berlin aktiv.

1 Staab, Philipp/Piétron, Dominik: Wer kontrolliert die Smart City?, in: Tagesspiegel Background, 20.8.2019, unter: <https://background.tagesspiegel.de/digitalisierung/wer-kontrolliert-die-smart-city>. 2 Cecco, Leyland: The town that replaced public transit with Uber, in: The Guardian, 16.7.2019, unter: <https://www.theguardian.com/cities/2019/jul/16/the-innifil-experiment-the-town-that-replaced-public-transit-with-uber>. 3 Lobbycontrol: Big Tech: Rekordausgaben für Lobbyarbeit in den USA, 27.1.2021, unter: www.lobbycontrol.de/2021/01/big-tech-rekordausgaben-fuer-lobbyarbeit-in-den-usa/. 4 Piétron, Dominik: Öffentliche Plattformen und Datengenossenschaften. Zur Vergesellschaftung digitaler Infrastrukturen, in: Daum, Timo/Nuss, Sabine (Hrsg.): Die unsichtbare Hand des Plans, Berlin 2021, S. 110–124. 5 Piétron, Dominik/Ruhaak, Anouk/Niebler, Valentin: Öffentliche Mobilitätsplattformen. Digitale Strategien für eine sozial-ökologische Mobilitätswende, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Studien 8/2021, Berlin 2021. 6 Ebd., S. 63 f. 7 Schaupp, Simon/Jochum, Georg: Die Steuerungswende. Zur Möglichkeit einer nachhaltigen und demokratischen Wirtschaftsplanung im digitalen Zeitalter, in: Nuss, Sabine/Butollo, Florian (Hrsg.): Marx und die Roboter. Vernetzte Produktion, Künstliche Intelligenz und lebendige Arbeit, Berlin 2019. 8 Morozov, Evgeny: Digital Socialism? The Calculation Debate in the Age of Big Data, in: New Left Review 116–117/2019. 9 Akteure des Dialog- und Stakeholderprozesses im Rahmen der Initiative Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr: Digitale Vernetzung im öffentlichen Personennahverkehr. Roadmap 2.0, Dezember 2020, unter: www.digital-vernetzt-mobil.de/wp-content/uploads/2016/11/Roadmap-2020.pdf. 10 Bookchin, Murray: Die nächste Revolution. Libertärer Kommunalismus und die Zukunft der Linken, Münster 2015, S. 36. 11 «Den Gemeinden muss das Recht gewährleistet sein, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln.» (Art. 28 Grundgesetz) 12 Diese föderierte Struktur vernetzter Einzelplattformen im Plattform-

Kommunalismus weist auch Ähnlichkeiten mit dem «Fediverse» auf – einer dezentralen Netzinfrastruktur von Social-Media-Plattformen, wie Mastodon, Hubzilla, Diaspora, PixelFed oder Friendica, die weltweit über einen offenen Datenstandard miteinander verbunden sind. Fediverse-Nutzer*innen können plattformübergreifend Freundschaftsanfragen stellen, Fotoalben teilen, Beiträge liken und kommentieren. Zudem können sie sich frei für eine Plattform entscheiden, von der aus sie auf das interoperable Netzwerk zugreifen wollen, und auf diese Weise selbst bestimmen, wo ihre Daten gespeichert werden. 13 Morozov, Evgeny/Bria, Francesca: Die smarte Stadt neu denken. Wie urbane Technologien demokratisiert werden können, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin 2017. 14 Thompson, Matthew: What's so new about New Municipalism?, in: Progress in Human Geography 2/2021, S. 23. 15 Morozov, Evgeny: To Save Everything, Click Here. The Folly of Technological Solutionism, New York 2013. 16 Piétron: Öffentliche Plattformen und Datengenossenschaften. 17 Pasquale, Frank: The Second Wave of Algorithmic Accountability, Law and Political Economy, Blog-Beitrag, 25.11.2019, unter: <https://lpeproject.org/blog/the-second-wave-of-algorithmic-accountability/>. 18 Fraunhofer FOKUS/Fraunhofer IAIS/Fraunhofer IML: Urbane Datenräume. Möglichkeiten von Datenaustausch und Zusammenarbeit im urbanen Raum, Berlin 2018, S. 176. 19 Scholz, Trebor: Platform Cooperativism. Challenging the Corporate Sharing Economy, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, New York 2016. 20 Candeias, Mario: Szenarien grüner Transformation, in: Brie, Michael/Candeias, Mario (Hrsg.): Transformation im Kapitalismus und darüber hinaus, Berlin 2012, S. 143; Deutscher Bundestag: Schlussbericht der Enquete-Kommission «Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität – Wege zu nachhaltigem Wirtschaften und gesellschaftlichem Fortschritt in der Sozialen Marktwirtschaft», Drucksache 17/13300, Berlin 2013, S. 484. 21 Foundational Economy Collective: Foundational economy. The infrastructure of everyday life, Manchester 2018, S. 183.

IMPRESSUM

STANDPUNKTE 4/2021 erscheint online
und wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung
V. i. S. d. P.: Gabriele Nintemann
Straße der Pariser Kommune 8A · 10243 Berlin · www.rosalux.de
ISSN 1867-3171
Redaktionsschluss: Juni 2021
Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin
Satz/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation

Diese Publikation ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit
der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Sie wird kostenlos abgegeben
und darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden.