



Digitale Plattformen und ihr Beitrag zur Nachhaltigkeitswende

Politischer Unterstützungsbedarf

// Cara-Sophie Scherf, Dr. Nele Kampffmeyer, Mira Kern, Jennifer Krauß, Moritz Mottschall

Menschen vernetzen, Lebensmittel bestellen oder individuelle Mobilitätslösungen – all dies ist heute über digitale Plattformen möglich. Hiermit sind mit Blick auf inklusives Wachstum und nachhaltige Entwicklung eine Reihe von Chancen, aber auch Risiken verbunden.

Welchen Beitrag digitale Plattformen in Zukunft leisten können und sollten, untersuchten das Öko-Institut, das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) und das Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement der Universität Stuttgart (IAT) im Projekt regGEM:digital am Beispiel der Bedürfnisfelder Ernährung und Mobilität. Zu den Chancen im Bereich Ernährung gehören die Förderung kleiner Erzeuger:innen oder nachhaltige Logistiklösungen. Für die Mobilitätswende ist die Entwicklung attraktiver Alternativen zum privaten Pkw das Ziel – möglichst auch im ländlichen Raum.

Im Folgenden sind die wesentlichen Handlungsempfehlungen, die sich an politische Akteure richten, dargestellt. Sämtliche Projektergebnisse und Publikationen können auf der [Projektwebseite](#) abgerufen werden.

Ernährungsplattformen

Im Bereich Ernährung betrifft der Regulierungs- und Förderungsbedarf weniger den Onlinehandel oder andere Aspekte der Digitalisierung, sondern die Rahmenbedingungen in der Landwirtschaft und der Logistik.

Förderung regionaler Wertschöpfungsketten

Agrarförderung von Fläche auf Umweltnutzen umstellen: Kleine Betriebe profitieren derzeit in geringem Maß von den GAP-Förderungen, da diese primär auf Fläche ausgerichtet ist. Eine stärkere Berücksichtigung von Aspekten wie Sortenvielfalt würde dazu führen, dass kleinere Betriebe tendenziell stärker profitieren.

Verwaltungsaufwand für kleine Betriebe reduzieren: Die Dokumentationsanforderungen bspw. im Hygienebereich richten sich vornehmlich an den Gegebenheiten und Kapazitäten großer Betriebe aus. Hier sollte überprüft werden, welche Erleichterungen für kleine Betriebe möglich sind.

Wirtschaftsförderung: Eine wesentliche Leerstelle in regionalen Wertschöpfungsketten sind regionale Verarbeitungsbetriebe. Entsprechende Strukturen könnten durch staatliche Beihilfen (z.B. Ausbildungsförderprogramme, Gründungszuschüsse) gefördert werden.

Kooperationen mit Anbietern der Gemeinschaftsverpflegung: Staatliche Einrichtungen sollten mit Betreibern digitaler Plattformen für regionale Lebensmittel kooperieren.

Verbesserung der Koordination: Die Zuständigkeit für regionale Wertschöpfungsketten ist häufig auf verschiedene Ministerien und Verwaltungen aufgeteilt, was die Koordination und Zusammenarbeit erschwert und dazu führt, dass Interessierte häufig keine:n klare Ansprechpartner:in haben. Bedenkenswert wäre die Einrichtung einer eigenen Stelle für regionale Wertschöpfungsketten auf Landes- oder kommunaler Ebene, ähnlich wie die bereits institutionalisierten Klimaschutzmanager:innen.

Förderung biologischer Landwirtschaft

Umsetzung der „Farm-to-Fork“-Strategie: Die (freiwillige) Farm-to-Fork-Strategie der EU beinhaltet substantielle Ziele hinsichtlich der Reduktion des Einsatzes von Pestiziden, Düngemitteln und dem Einsatz von Antibiotika in der Tierhaltung. Deutschland sollte eine Umsetzungsstrategie entwickeln, die sowohl gesetzliche Regelungen als auch Fördermaßnahmen zur Umstellung konventionell arbeitender Betriebe beinhaltet.

Sozialstaatliche Flankierung möglicher Preissteigerungen: Sollten die Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils biologischer Landwirtschaft tatsächlich flächendeckende Preissteigerungen bei Lebensmitteln zur Folge haben, wären diese mit Maßnahmen wie einer Erhöhung der Sätze von Transferleistungsempfänger:innen zu kompensieren.

Nachhaltige urbane Logistik

Niedrig- und Nullemissionszonen: Umweltzonen sollten zu Niedrigemissionszonen bzw. Nullemissionszonen weiterentwickelt werden. Dabei sollte sowohl auf Einfahrverbote als auch auf Preissteigerungen von Fahrten in die Innenstädte als Instrumente gesetzt werden.

Einrichtung innerstädtischer Logistikhubs: Für die „letzte Meile“ bei der Lieferung von Lebensmitteln ist es mit Blick auf eine möglichst effiziente und umweltschonende Logistik notwendig, sogenannte „Hubs“ einzurichten, die im besten Fall auch die Möglichkeit der Kühlung bieten. Die notwendigen Flächen könnten zum Beispiel direkt von den Kommunen zur Verfügung gestellt werden. Eine andere Option wäre, dass kommunale Akteure als Vermittler zwischen Flächenbesitzer:innen und den nachhaltigen Logistikanbietern bzw. den Plattformbetreibern agieren.

Rechtliche Rahmenbedingungen verständlich aufbereiten

Für die häufig kleinen Betreiber der Plattformen ohne Rechtsabteilung o.ä. stellt es eine Herausforderung dar, sich jeweils zu den aktuell geltenden rechtlichen Bestimmungen, sowohl im Bereich der Digitalisierung als auch bezüglich des Handels mit Lebensmitteln, zu informieren. Damit sich nicht jeder Betreiber einzeln informieren muss, wäre eine Übersicht zu den relevanten Regelungen hilfreich.

Mobilitätsplattformen

Empfehlungen an die Kommunen

Angebote in ein konsistentes Verkehrswende-Konzept einbetten

Angebote in den ÖPNV integrieren: Die Plattformen und Angebote verstehen sich als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs. Neue Mobilitätsformen sollten langfristig nicht als Alternative, sondern als intelligente Ergänzung des ÖPNV verstanden werden.

Wirtschaftlichkeit der Angebote gemeinsam mit der des ÖPNV bewerten: Die Integration neuer Mobilitätsangebote in den ÖPNV könnte die Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit des Gesamtsystems erhöhen, wenn z.B. Ridesharing-Fahrzeuge in Schwachlastzeiten kaum ausgelastete Busse ersetzen.

Vorgaben zum Bediengebiet etablieren: Ein (eigen-)wirtschaftlicher Betrieb sowohl der Sharing-Angebote als auch des Ridepoolings setzt eine hohe Auslastung voraus, die derzeit überwiegend in den Stadtzentren erreicht wird. Kommunen sollten ihre rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen, den Betrieb der Mobilitätsangebote auch in Stadtrandlagen sicherzustellen.

Kommunale Flächen bereitstellen: Kommunen sollten Flächen bereitstellen, die einer intermodalen Mobilität durch räumliche Nähe zu zentralen ÖPNV-Haltestellen zuträglich sind.

Flankierende Push-Maßnahmen umsetzen: Neben Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots an Mobilitätsalternativen (Pull-Maßnahmen) sollten Kommunen in einem Verkehrswende-Konzept konsistente Push-Maßnahmen integrieren und umsetzen. Eine Lenkungswirkung weg vom eigenen Pkw kann beispielsweise durch die Verringerung des Parkraumes, durch Parkraummanagement und mittels höherer Preise für Anwohnerparkausweise sowie perspektivisch die Einführung einer City-Maut erzielt werden. Diese Maßnahmen müssen transparent und frühzeitig kommuniziert werden, um die Akzeptanz der Bürger:innen zu erhöhen.

Datennutzung verantwortungsbewusst sicherstellen: Kommunen sollten Vorgaben zur intelligenten Teilung und Weitergabe von anonymisierten Nutzungsdaten machen. Dabei könnte die Datenerhebung in der Verantwortlichkeit der Plattformen liegen, die Verwendung und Weitergabe an Dritte hingegen durch die Kommunen erfolgen.

Empfehlungen an die Länder

Langfristige Verstetigung sicherstellen

Langfristige Finanzierungsmodelle für Mobilitätsplattformen und -angebote entwickeln: So wie der ÖPNV insgesamt benötigen digitale Angebote, die eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten und den Zugang für die breite Bevölkerung gewährleisten sollen, finanzielle Unterstützung. Da das Geschäftsmodell solcher Angebote die Daseinsvorsorge anstatt Gewinnmaximierung zum Ziel hat, ist es äußerst relevant, bereits in frühen Planungsschritten Ideen und Konzepte für eine langfristige Förderung oder Tragfähigkeit der Projekte zu integrieren.

Vorgaben zu den Fahrzeugen bestimmen: Mit der Reformierung des Personenbeförderungsgesetzes im März 2021 haben die Länder und Genehmigungsbehörden die Möglichkeit, Regelungen zur Stärkung des Klimaschutzes und der Barrierefreiheit zu treffen.

Softwareentwicklung ermöglichen: Die stärker zentralisierte Steuerung der Weiterentwicklung von in Pilotvorhaben genutzter Software und deren Schnittstellen muss mit der Schaffung entsprechender personeller Stellen gefördert werden. Nur so kann langfristig die Kompetenz ausgebaut und aufrechterhalten werden.

Empfehlungen an den Bund

Datengovernance: Auf bundespolitischer Ebene sollten die gesetzlichen Rahmenbedingungen so angepasst werden, dass Kommunen die Möglichkeit bekommen, standardisierte Daten von Mobilitätsplattformen und -anbietern einzufordern und diese für ein optimiertes Verkehrsmanagement zu nutzen. Dies beinhaltet unter anderem Standards für die Ausgestaltung technischer Schnittstellen, die Schaffung eines gesetzlichen Rahmens für Open Data im Mobilitätssektor und die Übertragbarkeit von erfolgreichen Pilotprojekten. Die Politik sollte die Plattformbetreiber zur Weitergabe anonymisierter Nutzer:innendaten verpflichten und dabei Standards für die Anonymisierung personenbezogener Daten festlegen sowie Schutzkonzepte für den konformen Umgang dieser Daten vorgeben.

Rechtliche Rahmenbedingungen zur Personenbeförderung: Die Rückkehrpflicht für Mietwagen-Dienste wie UBER und für als gebündelte Bedarfsverkehr bezeichnete Ridepooling-Dienste wie CleverShuttle besteht auch nach der Gesetzesreform weiter. Auf Bundesebene sollte deshalb geprüft werden, welche anderen Instrumente – wie z.B. eine Vorbestellfrist oder Beschränkung der Rückkehrpflicht auf Mietwagendienste und Ridepooling-Anbieter mit niedrigen Poolingquoten – genutzt werden können, um die existierenden Anbieter zu schützen und gleichzeitig negative Auswirkungen der Rückkehrpflicht wie höhere Emissionen und zusätzliche Verkehre zu vermeiden.

Bedürfnisfeldübergreifende Empfehlungen

Internalisierung externer Kosten: Für beide Bedürfnisfelder lässt sich feststellen, dass nachhaltige Angebote gegenüber konventionellen einen strukturellen Wettbewerbsnachteil haben. Gleichzeitig externalisieren konventionelle Geschäftsmodelle eine Vielzahl von Kosten auf Gesellschaft und Umwelt oder stellen notwendige Dienstleistungen im Sinne der Daseinsvorsorge grundsätzlich nicht bereit. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sollten so angepasst werden, dass eine Angleichung der Wettbewerbssituation erreicht und die Externalisierung von Kosten verhindert wird.

Entwicklung von Nachhaltigkeitskriterien: Für digitale Plattformen gibt es bisher keine einheitlichen Nachhaltigkeitskriterien. Dadurch ist es für Nutzer:innen schwer zu erkennen, welche Angebote tatsächlich einen Mehrwert im Sinne der Nachhaltigkeit bieten. Deshalb sollten für beide und auch weitere Bedürfnisfelder Kriterien zur Messung des Nachhaltigkeitsgrades entwickelt werden, die zum einen den Plattformbetreibern selbst Orientierung bieten und zum anderen der Aufklärung und Information von Nutzer:innen dienen.

Öko-Institut e.V | Freiburg | Darmstadt | Berlin

Das Öko-Institut ist eines der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstitute für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten.

www.oeko.de | info@oeko.de

Kontakt

Cara-Sophie Scherf | +49 30 405085-123 | c.scherf@oeko.de
