iwd

Der Informationsdienst
des Instituts der deutschen Wirtschaft

Digitalisierung | 05.10.2018 | Lesezeit 4 Min.

Sharing Economy: Ein Trend unter der Lupe

Leihen und teilen statt kaufen und besitzen – das ist der charmante Grundgedanke der Sharing Economy. Doch deren Boom ruft auch Kritiker auf den Plan. Eine Bestandsaufnahme am Beispiel von zwei Sektoren.

Die Urlaubsunterkunft über Airbnb gebucht, mit dem Leihrad vom Bahnhof ins Büro geradelt, für den Besuch der Freunde am anderen Ende der Stadt schnell den Car2Go-Smart genommen – die Alltagsgewohnheiten vieler Menschen in Deutschland ändern sich dank des immer stärkeren Aufkommens der Sharing Economy gerade massiv.

Die Grundidee, Güter zu teilen anstatt sie zu kaufen und zu besitzen, ist an sich nicht neu, auch Bibliotheken und Genossenschaften funktionieren so. Neu an der Sharing Economy ist vor allem die Reichweite, die mit Hilfe des Internets zu erzielen ist. Zum Einsatz kommen dabei zum einen webbasierte Plattformen und zum anderen Apps, die die mobile Nutzung der Angebote sehr komfortabel machen.

Manche Sharing-Geschäftsmodelle basieren darauf, dass ein kommerzieller Anbieter Güter bereitstellt, die sich die Kunden teilen. Ein anderer Ansatz ist es, wenn ein Unternehmen mit Hilfe seiner Plattformtechnik dafür sorgt, dass private Anbietern und Kunden zueinander finden.

Sharing-Anbieter nutzen teilweise regulatorische

> Schlupflöcher aus oder ignorieren bestehende Regelungen und verschaffen sich dadurch einen unfairen Wettbewerbsvorteil.

Doch so charmant wie die Sharing Economy auch sein mag, weil sie ein attraktives Angebot schafft und helfen kann, knappe Ressourcen besser einzusetzen – der Boom hat auch unerwünschte Nebenwirkungen. So nutzen Sharing-Anbieter teilweise regulatorische Schlupflöcher aus oder ignorieren bestehende Regelungen und verschaffen sich dadurch einen unfairen Wettbewerbsvorteil gegenüber konventionellen Anbietern. Das war zum Beispiel bei Uber der Fall: Dessen Geschäftsmodell, die Vermittlung von privaten Fahrdiensten, ist mittlerweile in Deutschland nicht mehr zulässig, weil kostenträchtige Standards der Personenbeförderung nicht beachtet wurden. Heute darf Uber nur noch normale Funktaxis vermitteln.

Um die ökonomische Bedeutung des Sharing-Trends besser einschätzen zu können, hat das Institut der deutschen Wirtschaft in Zusammenarbeit mit der Düsseldorfer DICE Consult eine Bestandsaufnahme vorgenommen. Untersucht wurden verschiedene Bereiche der Sharing Economy, neben der inzwischen sehr populären Vermittlung von privaten Urlaubsunterkünften via Airbnb auch …

… das Teilen von Alltagsgegenständen

Das Teilen und Verleihen von Haushaltsgeräten, Werkzeug, Baby-Erstausstattung oder Kleidung – ob zwischen privaten Haushalten oder von professionellen Anbietern – ist bislang nicht über einen Nischenstatus hinausgekommen.

Den idealtypischen Gedanken der Nachbarschaftshilfe verfolgen beispielsweise fairleihen.de und frents.de. Ihr Ziel ist, das Angebot von und die Nachfrage nach Dingen des täglichen Lebens über eine Art Kleinanzeigenportal zusammenzubringen, bei dem es aber nicht ums Verkaufen, sondern ums Verleihen geht.

Das gemeinnützige Berliner Unternehmen fairleihen.de wurde 2013 gegründet. Es bietet seit Ende 2015 relativ konstant um die 2.000 Artikel in Berlin und Brandenburg an und hatte Mitte 2017 rund 3.000 Nutzer. Frents existiert bereits seit 2010, es agiert bundesweit und verzeichnete 2017 gute 20.000 Leihgegenstände.

Weil die Mengen überschaubar sind und diese Art Plattformen eher vor sich hinzudümpeln scheinen, haben sie derzeit kaum ökonomischen Einfluss – weder in

eine positive noch in eine negative Richtung, sprich: Es werden weder nennenswerte Ressourcen gespart noch herkömmliche Angebote verdrängt.

… Carsharing und Co.

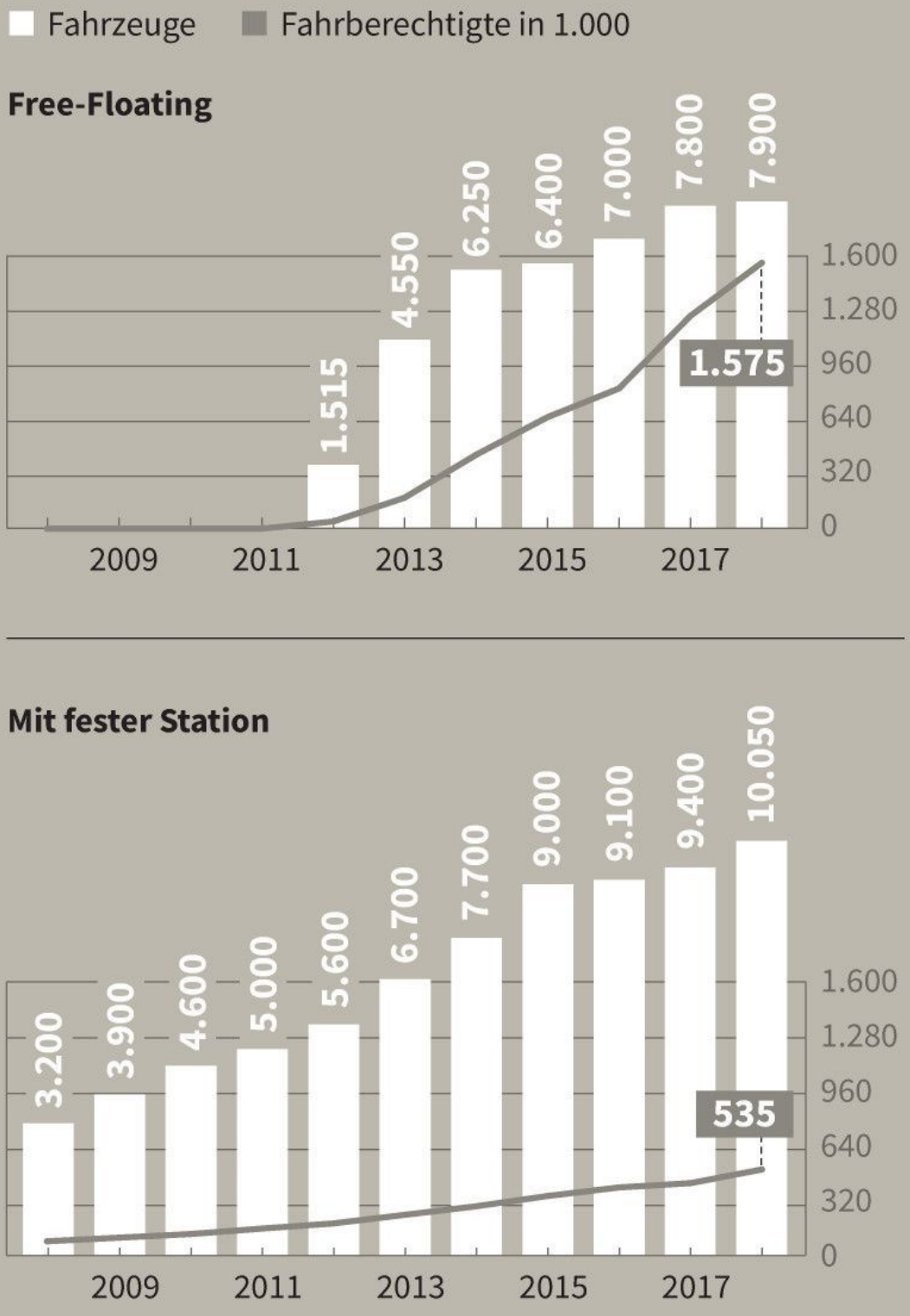
Spätestens seit dem Sommer 2018, als quasi über Nacht Tausende von orangenen, sonnengelben und apfelgrünen Leihfahrräder die Bürgersteige vieler Großstädte fluteten, ist unübersehbar, dass sich Sharing im Bereich Verkehr nicht auf Autos beschränkt. Neben Fahrrädern sind mittlerweile sogar Roller im Angebot.

Trotz des teilweisen Verbots von Uber hat sich auch das sogenannte Ridesharing noch nicht überlebt. Die plattformgestützte Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten ist nach wie vor beliebt. Dass auch Rendite-Hoffnungen in diesem Bereich schlummern, zeigt die letzte Finanzierungsrunde des französischen BlaBlaCar im Jahr 2015, die dem Käufer von Mitfahrzentrale.de und Mitfahrgelegenheit.de 200 Millionen Dollar in die Kassen gespült hat.

Am spannendsten ist gleichwohl die Frage, ob sich die – vor allem mit dem Carsharing verbundenen – Hoffnungen auf eine Entlastung des Verkehrssektors inzwischen erfüllen. Die Antwort fällt zwiegespalten aus. Immerhin ist die Zahl der Nutzer mit dem Aufkommen des stationsungebundenen Carsharings à la car2go und DriveNow ab 2011 regelrecht explodiert (Grafik):

Im Jahr 2018 waren in Deutschland knapp 1,6 Millionen Menschen für Carsharing nach dem sogenannten Free-Floating-Prinzip angemeldet sowie eine gute halbe Million für das klassische Sharing über feste Stationen.

Carsharing: Immer mehr Nutzer



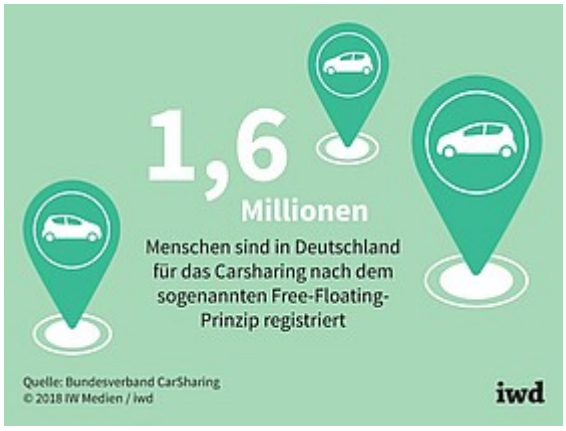
Stand: jeweils 1. Januar; Free-Floating: Das Auto kann innerhalb des vorgegebenen Nutzungsgebiets auf jedem freien Parkplatz abgestellt werden

Quelle: Bundesverband CarSharing

© 2018 IW Medien / iwd

iwd

Die Zahl der verfügbaren Fahrzeuge stagniert jedoch seit einigen Jahren. Das Erfreuliche am Boom des Carsharings ist, dass die Nutzer ihren privaten Pkw tatsächlich häufiger stehen lassen. Laut einer Befragung im Jahr 2014 gilt dies für ein gutes Drittel der Autofahrer. Viele Carsharer fahren zudem seltener Taxi oder Mietwagen. Unterm Strich haben allerdings auch der öffentliche Nahverkehr und die Bahn Carsharing-Kunden als Fahrgäste verloren.



Kernaussagen in Kürze: