

Busch | Demary | Engels | Haucap | Kehder | Loebert | Rusche

Sharing Economy in Deutschland

Stellenwert und Regulierungsoptionen für
Beherbergungsdienstleistungen



Nomos

Die Reihe „Wettbewerb und Regulierung von Märkten und Unternehmen“ wird herausgegeben von

Prof. Dr. Justus Haucap, Heinrich-Heine-Universität
Düsseldorf

Prof. Dr. Gregor Krämer, Alanus Hochschule für
Kunst und Gesellschaft, Alfter

Prof. Dr. Jürgen Kühling, Universität Regensburg

Prof. Dr. Gerd Waschbusch, Universität des Saarlandes,
Saarbrücken

Band 39

Christoph Busch | Vera Demary | Barbara Engels
Justus Haucap | Christiane Kehder | Ina Loebert
Christian Rusche

Sharing Economy in Deutschland

Stellenwert und Regulierungsoptionen für
Beherbergungsdienstleistungen



Nomos

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8487-5505-9 (Print)

ISBN 978-3-8452-9690-6 (ePDF)

1. Auflage 2019

© Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2019. Gedruckt in Deutschland. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von Auszügen, der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung, vorbehalten. Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

Vorwort

Ein Thema, das Unternehmen, Politik, Wissenschaft, Verbraucherschutz und andere Teile der Zivilgesellschaft in jüngerer Zeit besonders umgetrieben hat, ist der Boom der sogenannten Sharing Economy. Im besonderen Fokus standen in Deutschland zunächst die diversen Gerichtsverfahren gegen den Ride-Sharing Dienst Uber, dessen Geschäftsmodell insbesondere dem klassischen Taxi-Gewerbe große Sorgen bereitet. Uber ist jedoch nur ein besonders prominentes Beispiel für die neuen Plattformen, die nicht mehr selbst die nachgefragten Dienstleistungen produzieren, sondern diese „nur noch“ vermitteln, sich also nur auf einen Teil der Wertschöpfung konzentrieren. Kernidee der Sharing Economy ist dabei stets, dass viele Ressourcen (wie etwa PKWs oder Wohnungen) einen beträchtlichen Teil der Zeit ungenutzt bleiben. Durch intelligente Vermittlungsplattformen lässt sich diese Auslastung deutlich erhöhen. Somit lassen sich volkswirtschaftlich betrachtet erhebliche Effizienzpotenziale heben, indem die Auslastung dieser Ressourcen verbessert wird, also weniger Verschwendung stattfindet. Gleichwohl liegen für Deutschland kaum belastbare Daten über das Ausmaß der Sharing Economy und ihre Auswirkungen vor.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat uns vor diesem Hintergrund beauftragt, die Bedeutung der Sharing Economy in Deutschland empirisch zu analysieren, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf den Unterkunftssektor gelegt werden sollte, der entsprechend in einem größeren Detailgrad betrachtet wird. Insbesondere wird dabei auch auf Wettbewerbseffekte der Sharing-Unternehmen eingegangen und geprüft, ob und inwieweit im Unterkunftssektor der Sharing Economy regulatorischer Handlungsbedarf besteht. Somit werden Ableitungen für diesen Handlungsbedarf getroffen, die aus ökonomischer und juristischer Sicht Optionen für eine Regulierung darstellen. Um die Wirkung von regulatorischen Maßnahmen abschätzen zu können, eignet sich das Konzept der sogenannten Reallabore. Dabei wird eine Regulierung in einem begrenzten Rahmen eingeführt und geprüft, welche Effekte sie tatsächlich hat, ob diese den gewünschten Wirkungen entsprechen und inwieweit Anpassungen der Regulierung notwendig sind, bevor ein flächendeckender Einsatz erfolgt. Im Rahmen unserer Studie werden Vorschläge für solche Reallabore für den Unterkunftssektor erarbeitet.

Das Ergebnis unserer Analyse ist die vorliegende Studie, die ursprünglich unter dem Titel „Analyse des Stellenwerts der Sharing Economy im Wirtschaftsraum Deutschland“ erstellt und im September 2018 im BMWi vorgestellt wurde. Zahlreichen Personen gebührt Dank, da sie erheblich zum Gelingen der Studie beigetragen haben. Zu nennen sind insbesondere Dr. Sabine Hepperle, Andreas Kolbe, Kerstin Lehmann, Imme Müller, Dr. Kirstin Pukall, Gregor Schlosser, Alexander Stedtfeld und Dr. Marion Weber (alle BMWi) sowie Henning Ehrenstein und Valentina Schaumburger (Europäische Kommission), die unsere Erwägungen in diversen Gesprächsrunden kritisch und konstruktiv kommentiert haben. Dank für hilfreiche Kommentare gilt auch sämtlichen Teilnehmern und Teilnehmerinnen dreier Workshops im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie am 14. November 2017, 10. April 2018 und 13. September 2018, die allesamt Zeit investiert haben, um unsere Analyse und Befunde mit uns zu diskutieren. Tim Klaws und seinem Team bei Airbnb gebührt Dank für die Bereitstellung zahlreicher Daten, die wir für die vorliegende Analyse auswerten konnten.

Düsseldorf, Köln und Osnabrück im Oktober 2018

Die Autoren

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	17
2	Die Sharing Economy in Deutschland in den Sektoren Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände	25
2.1	Marktüberblick	25
2.1.1	Mobilitätssektor	26
2.1.2	Unterkunftssektor	47
2.1.3	Sektor Alltagsgegenstände	54
2.1.4	Bedeutung von Unternehmen als Kunden in der Sharing Economy	60
2.2	Marktentwicklung der wichtigsten Sharing-Plattformen in Deutschland	63
2.2.1	Mobilitätssektor	64
2.2.2	Unterkunftssektor	69
2.2.3	Alltagsgegenstände	72
2.3	Rolle der Sharing-Anbieter im Markt	75
2.3.1	Mobilitätssektor	75
2.3.2	Unterkunftssektor	78
2.3.3	Sektor Alltagsgegenstände	79
2.3.4	Beitrag der Sharing Economy zum Bruttoinlandsprodukt	79
2.4	Effekte der Sharing Economy auf Beschäftigung	80
2.4.1	Beschäftigung bei Sharing-Unternehmen	81
2.4.2	Arbeitsmarkteffekte für Anbieterinnen und Anbieter auf P2P-Sharing-Plattformen	83
2.4.3	Beschäftigung bei etablierten Anbietern	86
2.4.4	Gesamtwirkungen	87
3	Die Sharing Economy im Unterkunftssektor	89
3.1	Angebot an Unterkünften	90
3.1.1	Methodik	90
3.1.2	Das Airbnb-Angebot in Deutschland	92
3.1.3	Professionelle Anbieterinnen und Anbieter	95

3.2 Nachfrage nach Unterkünften	102
3.3 Marktanteile im Unterkunftssektor	108
3.3.1 Stellenwert der Sharing Economy für den gesamten Unterkunftssektor	111
3.3.2 Stellenwert der Sharing Economy für die Unterkunft von Gästen aus dem Inland und aus dem Ausland	113
3.4 Wettbewerbseffekte der Sharing Economy im Unterkunftssektor	115
3.4.1 Wettbewerb mit etablierten Unternehmen	115
3.4.2 Motivation der Nutzerinnen und Nutzer	117
3.4.3 Konzentrationstendenzen	120
3.5 Effekte auf die Verfügbarkeit von Wohnraum	122
3.6 Problemlagen in der Sharing Economy im Unterkunftssektor	129
3.6.1 Problemlagen unter Sharing-Economy-Gästen	130
3.6.2 Problemlagen unter Sharing-Economy-Anbieterinnen und -Anbietern	135
3.7 Empirische Schlussfolgerungen	139
4 Regulierungsbeispiele aus der Praxis für die Sharing Economy im Unterkunftssektor	141
4.1 Amsterdam	141
4.2 Chicago	145
4.3 Paris	149
4.4 San Francisco	150
4.5 Wien	152
5 Handlungsoptionen für die Sharing Economy im Unterkunftssektor	155
5.1 Registrierungspflicht	155
5.1.1 Behördliche Registrierung	156
5.1.2 Registrierung über die Vermittlungsplattform	156
5.1.3 Europarechtliche Vorgaben	158
5.2 Besteuerung	164
5.2.1 Besteuerung – Status quo	164
5.2.2 Durchsetzung der Steuererhebung	167

5.3	Steuerung der Vermietungstätigkeit	171
5.3.1	Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum – Status quo	171
5.3.2	Instrumente zur Steuerung der Vermietung von Privatunterkünften an Touristen	172
5.3.3	Szenarienanalyse: Steuerung der Vermietungstätigkeit über Sharing-Plattformen	192
5.4	Schutz der Stadtbevölkerung	197
5.4.1	Schutz der Stadtbevölkerung – Status quo	197
5.4.2	Zusätzliche Maßnahmen zum Schutz der Stadtbevölkerung	200
5.4.3	Szenarienanalyse: Schutz der Stadtbevölkerung	202
5.5	Verbraucherschutz	205
5.5.1	Verbraucherschutz – Status quo	205
5.5.2	Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung des Verbraucherschutzes	206
5.6	Melderechtliche Pflichten der Anbieter	212
5.6.1	Melderechtliche Pflichten in Deutschland	212
5.6.2	Melderechtliche Pflichten in Österreich – Ein Exkurs	217
6	Vorschläge für Reallabore im Unterkunftssektor der Sharing Economy	219
6.1	Reallabore – Definition und Merkmale	219
6.2	Vorschlag 1: Einziehung und Abführung von Steuern durch Airbnb	220
6.3	Vorschlag 2: Einführung einer Registrierungspflicht	222
6.4	Vorschlag 3: Erprobung von Schwellenwerten	224
7	Neue Daten	226
7.1	Anforderungen an die Datenerfassung	226
7.2	Ziel: Erfassung des Beitrags der Sharing Economy zum Wohlstand	227
7.3	Ziel: Erfassung der Größe der Sharing Economy im Unterkunftssektor	229
7.3.1	Erfassung von Daten auf Basis der Beherbergungsstatistik	230
7.3.2	Erfassung von Daten über eine Registrierungspflicht	231

Inhaltsverzeichnis

7.3.3 Erfassung von Daten im Rahmen bestehender regelmäßiger Erhebungen	233
7.3.4 Neue Methoden zur Datenerfassung	234
8 Fazit	237
Literatur	239
Anhang	259

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Suchinteresse an "Sharing Economy" im internationalen Vergleich	18
Abbildung 2-1: Anzahl zugelassener PKW in Deutschland 2008-2017	34
Abbildung 2-2: Abfahrts- und Ankunftsorte von BlaBlaCar im Mai 2016	39
Abbildung 2-3: Sharing Economy im Bereich Alltagsgegenstände	55
Abbildung 2-4: Erlaubte Nutzung der Sharing Economy im Rahmen von Geschäftsreisen	61
Abbildung 2-5: Entwicklung von stationsbasiertem und Free-Floating-Carsharing in Deutschland	65
Abbildung 2-6: Suchinteresse an „car2go“, „Carsharing“ und „Flinkster“ seit 2012 in Deutschland im Vergleich	66
Abbildung 2-7: Entwicklung der Fahrzeuge von Flinkster und car2go	67
Abbildung 2-8: Finanzierungsrunden für BlaBlaCar (Comuto SA) seit 2010	68
Abbildung 2-9: Entwicklung der Google-Suchanfragen nach „Airbnb“ und „Couchsurfing“ in Deutschland	69
Abbildung 2-10: Finanzierungsrunden für Airbnb seit Gründung	70
Abbildung 2-11: Entwicklung des Airbnb-Angebots in Deutschland	72
Abbildung 2-12: Entwicklung der Google-Suchanfragen nach „fairleihen“ und „frents“ in Deutschland	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-13: Entwicklung der Anzahl angebotener Artikel auf fairleihen.de	74
Abbildung 2-14: Auswirkungen von Carsharing auf andere Mobilitätsformen	76
Abbildung 2-15: Sharing-Unternehmen in Deutschland nach Rechtsform	82
Abbildung 3-1: Airbnb-Inserate nach Unterkunftsarten	94
Abbildung 3-2: Airbnb-Inserate pro Gastgeberin und Gastgeber	98
Abbildung 3-3: Nachfrage nach Sharing-Übernachtungen in Deutschland	103
Abbildung 3-4: Inländische Nachfrage nach Sharing-Unterkünften nach Bundesländern	104
Abbildung 3-5: Anzahl der Übernachtungen inländischer Gäste in Sharing-Unterkünften	105
Abbildung 3-6: Inländische Gäste in Sharing-Unterkünften nach Alter	106
Abbildung 3-7: Gründe für die Wahl einer Sharing-Unterkunft	108
Abbildung 3-8: Entwicklung der Übernachtungen im Unterkunftssektor in Deutschland	109
Abbildung 3-9: Bautätigkeit und Baubedarf in Deutschland	124
Abbildung 3-10: Einwohnerinnen und Einwohner in Berlin seit 2004	125
Abbildung 3-11: Entwicklung der Durchschnittsmieten	126
Abbildung 3-12: Gründe gegen eine Sharing-Buchung in Deutschland	134

Abbildung 3-13: Schadensfälle in Sharing-Unterkünften in Deutschland	136
Abbildung 3-14: Gründe gegen die Vermietung auf Sharing-Plattformen in Deutschland	138
Abbildung 4-1: Registrierungsverfahren für Shared Housing Units in Chicago	148
Abbildung 5-1: Szenarienanalyse zum Wohnungsmarkt	195
Abbildung 5-2: Szenarienanalyse zum Schutz der Stadtbevölkerung	204
Abbildung 8-1: Hygiene und Sauberkeit in Sharing-Unterkünften in Deutschland	260
Abbildung 8-2: Elektrik und elektronische Geräte in Sharing-Unterkünften in Deutschland	262
Abbildung 8 3: Bausubstanz in Sharing-Unterkünften in Deutschland	263
Abbildung 8-4: Brandschutz in Sharing-Unterkünften in Deutschland	264
Abbildung 8 5: Probleme mit den Nachbarn in Sharing-Unterkünften in Deutschland	265

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Geschäftsmodelle des Carsharings im Vergleich	28
Tabelle 2-2:	Free-Floating-Carsharing-Unternehmen in Deutschland	29
Tabelle 2-3:	Die 5 größten Anbieter von stationsbasiertem Carsharing in Deutschland	31
Tabelle 2-4:	P2P-Carsharing-Plattformen in Deutschland	33
Tabelle 2-5:	Anbieter von Ridesharing in Deutschland	38
Tabelle 2-6:	Anbieter von B2C-Bikesharing in Deutschland	42
Tabelle 2-7:	Anbieter von P2P-Bikesharing in Deutschland	43
Tabelle 2-8:	Anbieter von Rollersharing in Deutschland	45
Tabelle 2-9:	Haustausch-Anbieter in Deutschland	50
Tabelle 2-10:	Vermittler kostenloser privater Unterkünfte in Deutschland	50
Tabelle 2-11:	Vermittler kostenpflichtiger privater Unterkünfte in Deutschland	52
Tabelle 2-12:	Airbnb-Angebote nach Ländern	53
Tabelle 2-13:	B2C-Anbieter im Sektor Alltagsgegenstände in Deutschland	58
Tabelle 2-14:	P2P-Anbieter im Segment Alltagsgegenstände in Deutschland	59
Tabelle 3-1:	Absolute Fallzahlen der Befragung von Nutzerinnen und Nutzern	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-2:	Airbnb-Inserate nach Bundesländern	93
Tabelle 3-3:	Top 10-Airbnb-Städte	97
Tabelle 3-4:	Airbnb-Unterkünfte mit starker Buchung	100
Tabelle 3-5:	Airbnb-Inserate nach Bettenanzahl	101
Tabelle 3-6:	Marktanteil der Sharing-Plattformen im Unterkunftssektor in Deutschland	113
Tabelle 3-7:	Marktanteile der Sharing Economy im Unterkunftssektor in Deutschland für Gäste aus dem Inland und Ausland	114
Tabelle 4-1:	Regulierungsüberblick für Amsterdam	144
Tabelle 5-1:	Beispiele für Schwellenwerte	169
Tabelle 5-2:	Rechenbeispiel - Indifferenzwerte	184
Tabelle 5-3:	Rechenbeispiel - Gewinnrealisierungsmöglichkeiten bei verschiedenen Schwellenwerten	186

1 Einleitung

Digitalisierung verändert zum einen vorhandene Märkte und Geschäftsmodelle. Bestehende Prozesse werden digital neu- oder umorganisiert, Geschäftsmodelle angepasst und Wertschöpfungsketten werden zu Wertschöpfungsnetzwerken, innerhalb derer es neben vertikaler Zusammenarbeit mit Zulieferern und Kunden auch zu horizontalen Kooperationen, etwa mit Wettbewerbern oder anderen Unternehmen auf der gleichen Stufe, kommt. Zum anderen erlaubt Digitalisierung auch das Entstehen ganz neuer Unternehmen, deren Konzepte und Ideen vor wenigen Jahren so oft noch nicht denkbar waren. Erst neue technologische Möglichkeiten haben diese Geschäftsmodelle ermöglicht und befördert. In vielen Fällen verändern diese neuen Unternehmen ebenfalls Märkte und Wettbewerb.

Die Sharing Economy ist ein ganzer Wirtschaftsbereich, der aus den neuen digitalen Technologien heraus entstanden ist. In Deutschland hat – gemessen an Suchanfragen für den Begriff bei Google – das Interesse an der Sharing Economy seit dem Jahr 2013 zugenommen (s. Abbildung 1-1). Seit Mitte des Jahres 2014 sind die Suchanfragen dann noch einmal deutlich gestiegen. Das Konzept, Güter zu teilen statt zu besitzen, ist bekanntermaßen nicht neu (Demary, 2015, 4). Bibliotheken oder auch genossenschaftliches Eigentum sind nur zwei Beispiele, die eine lange Tradition haben. Neu an der Sharing Economy ist insbesondere die Bedeutung digitaler Technologie (OECD, 2017, 282). Typisch für die Unternehmen der Sharing Economy ist eine webbasierte Plattform, die Transaktionen vermittelt, oder auch die Verwendung einer App für die Abwicklung solcher Transaktionen. Durch deren Einsatz wird eine drastische Steigerung der Transaktionszahlen im Bereich des Sharings ermöglicht. Laut OECD haben zwischen Mai 2015 und Mai 2016 191 Millionen Konsumentinnen sowie Konsumenten der EU-28 Staaten eine Transaktion auf einer Sharing-Plattform durchgeführt (OECD, 2017, 282). Die technologische Entwicklung, insbesondere der schnelle und weit verbreitete Zugang zum Internet, ist somit entscheidend für die Entstehung und Entwicklung der Sharing Economy.

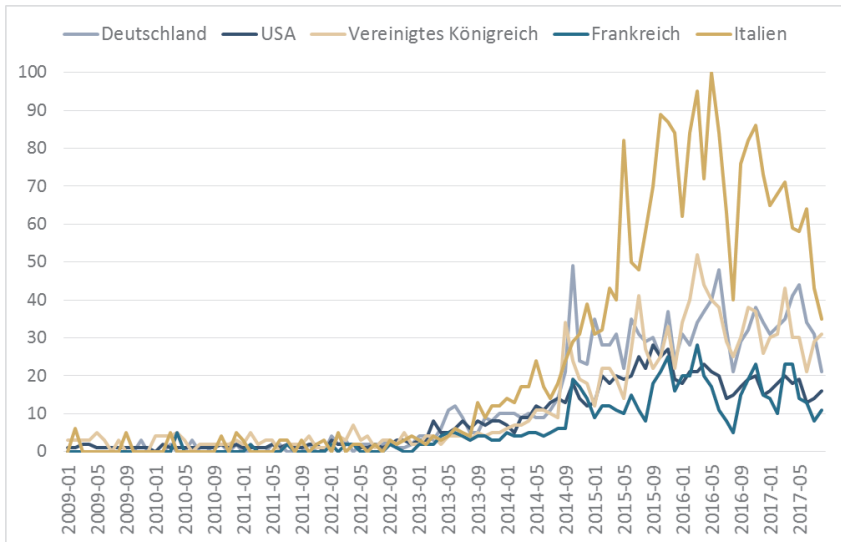
Für die deutsche Wirtschaft ist die Sharing Economy mit zahlreichen Chancen, aber auch Herausforderungen verbunden. Zu den Chancen gehört, dass sie potenziell Märkte über den Eintritt von Wettbewerbern mit einer neuen Dynamik versehen, Arbeitsplätze schaffen, Konsummöglich-

1 Einleitung

keiten ausweiten, Gründungen vereinfachen und die Entwicklung von Regionen befördern kann. Gleichzeitig ist sie vor allem in regulatorischer Hinsicht und bei der Durchsetzung von Regularien mit Herausforderungen verbunden, weil viele Unternehmen der Sharing Economy die regulatorischen Rahmenbedingungen eventuell als nicht auf ihr Geschäftsmodell anwendbar wahrnehmen. Dies führt dann dazu, dass die Wettbewerbsbedingungen für diese Unternehmen und die etablierten Wettbewerber mit meist klassischem Geschäftsmodell nicht identisch sind.

Abbildung 1-1: Suchinteresse an "Sharing Economy" im internationalen Vergleich

Indizierte Google-Suchanfragen seit 2009, Maximum: 100, Länderauswahl, Stand: 10. August 2017



Die Daten zeigen die Gesamtsuchanfragen für „Sharing Economy“ in den jeweiligen Ländern relativ zum Maximum an Anfragen in diesem Zeitraum (100).

Quelle: Google Trends; eigene Darstellung.

Eine Abwägung der Chancen und Herausforderungen der Sharing Economy ist grundsätzlich schwierig. Zum einen ist die Sharing Economy sehr heterogen. Sharing-Unternehmen sind in verschiedensten Märkten mit unterschiedlichen Geschäftsmodellen aktiv. Ein Blick auf die Sharing Economy als Ganzes reicht deshalb nicht aus; es sind immer einzelne Märkte zu

analysieren. Zum anderen ist die Datenlage zur Sharing Economy schlecht (OECD, 2017, 282). Dies liegt unter anderem daran, dass die technologiebasierten Sharing-Geschäftsmodelle vergleichsweise neu sind, eine zeitliche Entwicklung also kaum zu analysieren ist. Die Heterogenität und die fehlende Erfassung dieses Wirtschaftssegments in offiziellen Statistiken tragen ebenfalls dazu bei, dass eine umfassende empirische Evidenz zur Sharing Economy bisher nicht vorliegt. Daher sind auch Ableitungen für mögliche Anpassungen der regulatorischen Rahmenbedingungen einzelner Märkte, in denen auch Sharing-Unternehmen aktiv sind, auf empirischer Basis derzeit kaum zu treffen.

Ziel der vorliegenden Studie ist es vor diesem Hintergrund, die Bedeutung der Sharing Economy in Deutschland für drei Sektoren empirisch zu analysieren. Die betrachteten Sektoren sind Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände. Neben einem Marktüberblick wird auch die Entwicklung der drei Sektoren beleuchtet. Ein besonderer Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf dem Unternehmensektor, der entsprechend in einem größeren Detailgrad betrachtet wird. Insbesondere wird dabei auch auf Wettbewerbseffekte der Sharing-Unternehmen eingegangen und geprüft, ob und inwieweit regulatorischer Handlungsbedarf besteht. Eine stark eingeschränkte Datenlage erschwert allerdings die Identifikation von potenziellen Handlungsbedarfen im Unternehmensektor. An einigen Stellen müssen aufgrund mangelnder Verfügbarkeit von Daten zum Sharing-Economy-Angebot im Unternehmensektor und dessen tatsächlicher Nutzung Annahmen getroffen werden.

In einem weiteren Schritt werden Handlungsoptionen entwickelt, die aus ökonomischer und juristischer Sicht konkrete Möglichkeiten für eine Regulierung aufzeigen. Dabei wird in Szenarien vorgegangen, um nach Umfang des empirisch belegten Handlungsbedarfs das Ausmaß der Regulierung anpassen zu können. Um die Wirkung von regulatorischen Maßnahmen abschätzen zu können, eignet sich das Konzept der sogenannten Reallabore. Dabei wird eine Regulierung in einem begrenzten Rahmen eingeführt und geprüft, welche Effekte sie tatsächlich hat, ob diese den gewünschten Wirkungen entsprechen und inwieweit Anpassungen der Regulierung notwendig sind, bevor ein flächendeckender Einsatz erfolgt. Im Rahmen dieser Studie werden Vorschläge für solche Reallabore für den Unternehmensektor erarbeitet.

Definition der Sharing Economy

Der Begriff der Sharing Economy ist zwar international weit verbreitet (s. Abbildung 1-1 und zur Methodik Kapitel 2.2). Dennoch gibt es keine allgemein anerkannte Definition. Das Spektrum der Definitionen reicht von der Ausgestaltung der Geschäftsmodelle (Hienert/Smolka, 2014, 10 ff.) bis zu den Motiven für die Aktivitäten (Stokes et al., 2014, 9 ff.). Einige der Definitionen beschränken sich auf sogenannte Peer-to-Peer-(P2P)-Geschäftsmodelle (Derojeda et al., 2013, 3; Demary, 2017, 5), bei denen Transaktionen zwischen Privatpersonen stattfinden. Andere erweitern diesen Fokus auch auf Transaktionen zwischen Unternehmen und Privatpersonen (Business-to-consumer, B2C) oder sogar zwischen Unternehmen und anderen Unternehmen (Business-to-business, B2B) (Demary, 2015, 4 ff.). Schließlich werden neben webbasierten Aktivitäten gelegentlich auch traditionelle Geschäftsmodelle zur Sharing Economy gerechnet, wenn sie den Aspekt des Teilens beinhalten (i-share, o. J.).

Vor diesem Hintergrund wird die Sharing Economy in dieser Studie wie folgt definiert:

Zum Bereich der Sharing Economy sind solche Unternehmen zu zählen, deren Geschäftsmodell auf der webbasierten Vermittlung von temporären Nutzungsrechten zur häufig sequenziellen Nutzung von Gütern, zum Teil kombiniert mit Dienstleistungen, an wechselnde Endkonsumenten basiert. Dies umfasst Geschäftsmodelle, in denen das Unternehmen selbst die Güter bereitstellt (z. B. kommerzielles Car Sharing wie DriveNow) sowie solche, bei denen fremde Güter vermittelt werden (z. B. private Unterkunftsvermittlung über Airbnb).

Diese Definition beinhaltet die folgenden Kernelemente:

- Im Rahmen der Sharing Economy findet *keine Eigentumsübertragung* statt. Im Kern der Geschäftsmodelle steht stattdessen die mehrfache, sequenzielle Nutzung von Gütern. Damit sind sämtliche Geschäftsmodelle ausgeschlossen, die sich auf einen Eigentumsübergang, auch von bereits genutzten Gütern, fokussieren (wie zum Beispiel eBay Kleinanzeigen oder Kleiderkreisel).
- Für die Abgrenzung der Sharing Economy von seit langem bestehenden, ähnlichen Geschäftsmodellen wie etwa Bibliotheken ist wichtig, dass die Vermittlung von Transaktionen *mithilfe des Internets* erfolgt. Dies geschieht häufig durch eine digitale Plattform, kann aber beispielsweise auch über eine App erreicht werden (mit der zum Beispiel

Autos der Unternehmen DriveNow und car2go geortet, gebucht und gefahren werden können). Entscheidend ist dabei, dass die gesamte Transaktion online abgewickelt wird. Dies umfasst in der Regel die Suche nach einem Gut, dessen Buchung und die Bezahlung. Ist beispielsweise nur eine Reservierung online möglich, wird ein Geschäftsmodell nicht der Sharing Economy zugerechnet. Auch Geschäftsmodelle, die einem schwarzen Brett ähneln und bei denen die Kontaktaufnahme beispielsweise telefonisch mit dem einzelnen Anbieter erfolgt, werden ausgeschlossen.

- Die Sharing Economy umfasst die Übertragung temporärer Nutzungsrechte *gegen Entgelt* oder *ohne Entgelt*. Es existieren verschiedene Finanzierungsformen der Sharing-Plattformen, die in der Definition allesamt enthalten sind.
- Nachfrager in der Sharing Economy ist der *Endkonsument*. Zur Sharing Economy zählen daher P2P- und B2C-Modelle. Vor dem Hintergrund der Ziele dieser Studie ist diese Einschränkung sinnvoll. Zwar gibt es auch Geschäftsmodelle, die das Sharing zwischen Unternehmen (B2B) ermöglichen (Behrendt et al., 2015, 10; Demary, 2015, 7). Diese sind jedoch weder in der öffentlichen Diskussion um die Sharing Economy noch in Bezug auf mögliche Regulierungsnotwendigkeiten präsent. Sharing zwischen Unternehmen ist in der Regel durch klassische Miet- oder Leasingverträge abgedeckt, sodass die gerade im P2P-Bereich der Sharing Economy auftretenden Abgrenzungsprobleme zwischen privatem und professionalisiertem Angebot entfallen. Außerdem kommt auch eine Befragung des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswissenschaft und Organisation unter traditionellen Unternehmen aller Branchen (Bauer et al., 2015, 54f.) zu dem Ergebnis, dass Sharing-Aktivitäten dieser Unternehmen allenfalls ein Nischenphänomen sind. Sharing-Geschäftsmodelle kämen überwiegend im „kommerzialisierten Privatbereich“ vor. Dennoch wird in Kapitel 2.1.4 der Vollständigkeit halber auch kurz auf die Bedeutung der B2B-Geschäftsmodelle der Sharing Economy in Deutschland eingegangen.

Abgrenzung der Sektoren Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände

In dieser Studie werden die drei Sektoren Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände analysiert. Um eine möglichst genaue quantitative Einordnung zu ermöglichen, werden diese drei Sektoren im Folgenden zunächst abgegrenzt.

1 Einleitung

Mobilität

Unter Mobilität wird die Beweglichkeit von Personen im geografischen Raum mithilfe eines Fahrzeugs verstanden. Zu den Anwendungen im Rahmen der Sharing Economy gehören bislang vor allem Autos, Motorroller und Fahrräder. Ausgeschlossen sind Mobilitätsformen wie Bus und Bahn, die nach festen Fahrplänen fahren.

Die Abgrenzung des Sharings im Mobilitätssektor von der klassischen Vermietung (zum Beispiel Autovermietung) ist nicht ganz trennscharf. Dies trifft vor allem auf das stationsgebundene B2C-Sharing von Autos, aber auch Fahrrädern zu. Allgemein gilt, dass bei stationsgebundenen Sharing-Angeboten eine dezentrale Bereitstellung der Fahrzeuge auch in Randlagen erfolgt. Damit werden oft mehr Möglichkeiten zur Abholung und Rückgabe der Fahrzeuge offeriert als bei klassischen Vermietern, die sich lediglich auf Innenstädte und wichtige Verkehrsknotenpunkte (zum Beispiel Flughäfen und Bahnhöfe) konzentrieren. Zudem wird beim B2C-Sharing im Mobilitätssektor häufig ein Rahmenvertrag geschlossen, der weitere Vereinbarungen bei jeder Nutzung überflüssig macht. Die Vermietung im Privatkundensegment erfordert dagegen üblicherweise für jede Nutzung einen erneuten Vertragsabschluss.

Unterkunft

Zum Sektor Unterkunft wird Wohnraum oder ähnliches gezählt, in dem eine oder mehrere Personen temporär übernachten. Die ursprüngliche Idee dabei war, dass Privatpersonen den eigenen Wohnraum dafür zur Verfügung stellen (das sogenannte Homesharing). Dieser Idee folgt auch diese Abgrenzung und beschränkt die Sharing Economy im Sektor Unterkunft auf P2P-Geschäftsmodelle.

Dementsprechend zählen zum einen Teile von privaten Wohneinheiten wie einzelne Zimmer einer Wohnung und zum anderen ganze private Wohneinheiten zur Sharing Economy. Bei letzteren ist bedeutsam, dass die Wohneinheit lediglich temporär zur Verfügung steht, etwa an einzelnen Wochenenden des Jahres, an denen der eigentliche Nutzer diese nicht nutzt. Klassische Ferienwohnungen und -häuser, deren ausschließliche Nutzung in der Vermietung an Gäste besteht, werden nicht zur Sharing Economy gerechnet. Dies gilt auch dann, wenn sie durch Privatpersonen vermietet werden. Vor diesem Hintergrund werden Vermittlungsplattformen für klassische Ferienhäuser sowie Ferienwohnungen, wie beispielsweise

se HomeAway (inklusive Tochterfirma Fewo-direkt) und BestFewo.de nicht betrachtet. Expedia.de und TripAdvisor werden ebenfalls nicht untersucht. Im Bereich Beherbergung sind auf diesen Portalen fast ausschließlich Ferienhäuser und Ferienwohnungen sowie Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels und Pensionen zu finden. Auch letztere zählen dabei nicht zur Sharing Economy, weil hier der Aspekt der ansonsten privaten Nutzung des Wohnraums fehlt. Entsprechend dieser Trennlinie wird in dieser Studie davon abgesehen, Portale wie beispielsweise Booking.com, Trivago oder HRS zu betrachten. Diese Vermittler haben sich auf professionalisierte Unterkünfte spezialisiert und nicht auf Homesharing.

Die Abgrenzung des Sektors Unterkunft in dieser Weise ist nicht ganz trennscharf. Die Unterscheidung von privaten und professionalisierten sowie temporären und ständigen Anbietern ist insbesondere beim Angebot ganzer Wohneinheiten oft schwer möglich.

Alltagsgegenstände

Alltagsgegenstände sind Konsumgüter, die im privaten Umfeld zur generellen Nutzung vorhanden sind, aber nicht verbraucht werden. Lebensmittel zählen daher nicht zu diesem Sektor. Die Abgrenzung trifft jedoch beispielsweise auf Elektrogeräte, Kleidung oder Werkzeug zu.

Die Abgrenzung der B2C-Sharing-Geschäftsmodelle von der klassischen Vermietung ist im Segment Alltagsgegenstände besonders komplex. Für die Zurechnung zur Sharing Economy ist daher insbesondere von Bedeutung, dass es sich bei dem betreffenden Gut um eines handelt, das regelmäßig genutzt wird. Güter, die einmalig, äußerst selten oder saisonal genutzt werden, werden ausgeschlossen. Dazu zählen unter anderem Umzugszubehör, Materialien für Feste und Partys sowie Zubehör für saisonale Sportarten wie Skifahren oder Windsurfen. Gerade diese Abgrenzung entbehrt nicht einer leichten Unschärfe. Es zeigt sich daran insbesondere, dass die klassische Vermietung und das Sharing sich bei B2C-Geschäftsmodellen nur schwerlich unterscheiden lassen.

Für alle Geschäftsmodelle der Sharing Economy gilt, dass es neben den spezialisierten Anbietern, die ausschließlich beispielsweise Mitfahrgelegenheiten vermitteln, auch eher generalisierte Angebote gibt. So lassen sich unter anderem auf Plattformen wie eBay Kleinanzeigen nach einigem Suchen auch Mitfahrgelegenheiten finden. Der Hauptzweck der Plattform ist dies jedoch nicht. Dieser besteht in der Möglichkeit, Inserate aller Art zu publizieren, darunter vor allem Verkauf- und Kaufangebote sowie Angebot

und Nachfrage von Dienstleistungen aller Art. In der folgenden Analyse der Sharing Economy in den Sektoren Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände wird primär auf die spezialisierten Anbieter in diesem Segment abgestellt. Diese Geschäftsmodelle haben sich auf den Sharing-Aspekt fokussiert und diesem damit überhaupt erst seine heutige Bedeutung verschafft.

Im Folgenden wird zunächst in den Kapiteln 2 und 3 die quantitative Bedeutung der Sharing Economy in Deutschland analysiert. Kapitel 2 gibt zu diesem Zweck einen Überblick über die Marktstruktur und die Marktentwicklung in den Sektoren Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände. Außerdem wird auf den Zusammenhang zwischen der Sharing Economy und der Beschäftigung eingegangen. Kapitel 3 fokussiert auf den Unterkunftssektor und untersucht detailliert Angebot, Nachfrage und Marktanteile der Sharing Economy in diesem Sektor. Darüber hinaus wird auf Wettbewerbseffekte abgestellt sowie die Wirkung auf die Verfügbarkeit von Wohnraum geprüft.

Die folgenden Kapitel widmen sich dann der Ausarbeitung von Optionen für eine Regulierung des Unterkunftssektors der Sharing Economy. Dazu werden in Kapitel 4 zunächst beispielhaft die Regelungen in sechs ausgewählten Städten weltweit vorgestellt. Sollten sich Regulierungsbedarfe ergeben, zeigt Kapitel 5 entlang der Bereiche Registrierungspflicht, Besteuerung, Wohnraumversorgung, Schutz der Stadtbevölkerung und Verbraucherschutz Optionen dafür auf. Reallabore als Konzept zur Erprobung und Evaluation von Regulierungsmaßnahmen sowie Vorschläge dafür im Unterkunftssektor der Sharing Economy werden in Kapitel 6 thematisiert. Kapitel 7 befasst sich mit den Möglichkeiten einer verbesserten Datenerhebung in diesem Sektor. Kapitel 8 schließt mit einem Fazit.

2 Die Sharing Economy in Deutschland in den Sektoren Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände

Die Sharing Economy kennzeichnet ihre große Heterogenität, die eine differenzierte Betrachtung erforderlich macht. Da quantitative Informationen auch zu einzelnen Sektoren rar sind, ist eine empirische Betrachtung, wie sie in diesem Kapitel vorgenommen wird, mit großem Rechercheaufwand verbunden. Einige Fragen lassen sich dennoch nicht quantitativ beantworten. Gleichsam ist die quantitative Vermessung der Sharing Economy in Deutschland von großer Bedeutung, um ihre Relevanz für die deutsche Wirtschaft abschätzen zu können.

Vor diesem Hintergrund werden in diesem Kapitel die drei Sharing-Economy-Sektoren Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände empirisch untersucht. Dazu wird in Abschnitt 2.1 zunächst ein Überblick über die drei Sektoren, die relevanten Geschäftsmodelle und die in Deutschland in diesen Bereichen aktiven Unternehmen gegeben. Abschnitt 2.2 befasst sich anschließend mit der Marktentwicklung in diesen drei Bereichen auf Basis quantitativer Fallstudien. Abschnitt 2.3 diskutiert, ob es sich bei den Sharing-Angeboten um Substitute oder Komplemente der etablierten Angebote handelt. Davon wird auch direkt beeinflusst, welche Wirkungen der Sharing Economy auf Beschäftigung möglich sind, was in Abschnitt 2.4 thematisiert wird.

2.1 Marktüberblick

Im Folgenden wird ein Überblick über die drei Sharing-Economy-Sektoren Mobilität, Unterkunft und Alltagsgegenstände in Deutschland gegeben. Zunächst werden für Deutschland die Mitte 2017 zu den einzelnen Sektoren gehörigen Sharing-Plattformen identifiziert. In einem weiteren Schritt werden dann aus verschiedenen Quellen aktuelle Daten zu diesen Unternehmen zusammengetragen. Zu diesen Quellen zählen unter anderem Geschäftsberichte, Presseartikel, Pressemitteilungen und Wertpapierprospekte; zu den Daten jegliche verfügbare Unternehmensinformation, wie zum Beispiel Finanzierungsrunden, Anzahl der Angebote und Anzahl der Kundinnen sowie Kunden. In einem finalen Schritt werden die so gewonne-

nen Daten abhängig vom jeweiligen Sektor aggregiert und aufbereitet. Auf diese Weise wird ein aktueller Marktüberblick geschaffen.

2.1.1 Mobilitätssektor

Mobilität hat für Deutschland eine besonders große Bedeutung. Das Deutsche Mobilitätspanel (MOP) belegt das Ausmaß der Mobilität hierzulande: Jeder Einwohner ab einem Alter von zehn Jahren legte im Jahr 2015 pro Tag durchschnittlich eine Strecke von 40,9 Kilometern zurück (Chlund et al., 2016, 40 f.). Die damit verbundene Verkehrsleistung wurde zu fast drei Vierteln (72,7 Prozent) vom motorisierten Individualverkehr (PKW, Krad, auch als Beifahrer) getragen. 18,4 Prozent entfielen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), 3,4 Prozent auf Fahrräder und 2,7 Prozent wurden zu Fuß zurückgelegt. Im Vergleich zu 2014 hat dabei der motorisierte Individualverkehr an Bedeutung sogar noch gewonnen (2014: 69,4 Prozent), während die Bedeutung des ÖPNV gesunken ist (2014: 19,8 Prozent). Insgesamt ist die Verkehrsleistung im Vergleich der beiden Jahre jedoch leicht gesunken: 2014 wurde im Durchschnitt pro Tag eine Strecke von 41,6 km zurückgelegt.

Demnach besteht in Deutschland erstens ein hoher Bedarf an Mobilität und zweitens ein großes Interesse am motorisierten Individualverkehr. Für die Sharing Economy im Mobilitätssektor bedeutet dies ein erhebliches Marktpotenzial. Ob und inwieweit dies auch zu entsprechenden Angeboten geführt hat, wird im Folgenden thematisiert. Gemäß der Definition aus Kapitel 1 werden dabei alle Geschäftsmodelle untersucht, die webbasiert ein Fortbewegungsmittel temporär zur Verfügung stellen oder vermitteln, welches sequentiell oder gemeinsam genutzt wird. Um Sharing von der Vermietung abzugrenzen, muss entweder ein Rahmenvertrag zur Anwendung kommen, der den beliebigen Gebrauch von Fahrzeugen ohne weitere Vereinbarung mithilfe von digitalen Technologien wie Apps erlaubt oder zumindest eine große Anzahl von räumlich sowie nach Fahrzeugen diversifizierten Anbietern vorhanden sein (zum Beispiel P2P-Carsharing), die über eine Plattform vermittelt werden können. Des Weiteren ist es unerheblich, ob private oder professionalisierte Transaktionspartner beteiligt sind. Aufgrund der großen Bedeutung von PKW für die Mobilitätsleistung in Deutschland fokussiert die Analyse zunächst auf Anwendungen in diesem Bereich. Unter einem PKW werden dabei Kraftfahrzeuge unter 3,5 Tonnen und mit maximal acht Sitzen verstanden. Im nächsten Schritt werden dann weitere Fortbewegungsmittel thematisiert.