

Dossier

# Sharing Economy

## **Inhalt**

1. Einleitung: Wie die Sharing Economy uns schon jetzt beeinflusst
2. Definition – Was ist Sharing Economy?
3. PwC-Studie: Sharing Economy in Deutschland bereits weit verbreitet
4. UBA-Studie: Sharing Economy entlastet die Umwelt
5. BVL-Umfrage: Stimmungsbarometer Sharing Economy
6. DHL Trend Research: Sharing Economy - Potenziale für die Logistik

## **1. Einleitung: Wie die Sharing Economy uns schon jetzt beeinflusst**

Unternehmen wie Uber, AirBnB oder Spotify verdienen dank digitaler Plattformen Milliardensummen, verändern gefühlt nebenbei unser Leben und verunsichern gleichzeitig ganze Wirtschaftsbereiche. Ihr Geschäftsmodell beruht auf dem Teilen von Ressourcen, für das sie Online-Plattformen bereitstellen. Dort bringen sie Menschen mit gemeinsamen Interessen zusammen und ermöglichen wiederum Geschäftsmodelle, die noch vor wenigen Jahren undenkbar gewesen wären. Gleichzeitig fühlen sich besonders die jüngeren Generationen von dem Angebot angesprochen, nur für die Dinge zu zahlen, die sie auch nutzen. Warum ein eigenes Auto kaufen, das die meiste Zeit herumsteht und an Wert verliert? Wieso noch für Filme bezahlen, die nur einmal angesehen werden und anschließend im Regal einstauben?

Auf der einen Seite sorgt Sharing Economy somit für ein bewussteres Konsumverhalten. Auf der anderen Seite sorgt sie dafür, dass geteilte Güter effizienter eingesetzt werden müssen. Das übernehmen die unterschiedlichen Sharing-Plattformen, über die Verbraucher schon heute Autos, Fahrräder, Medien oder Kleidung teilen. Tendenz steigend. Demzufolge wenden sich auch die Deutschen immer mehr der sogenannten Ökonomie des Teilens zu: Fast 40 Prozent haben im vergangenen Jahr Sharing-Angebote genutzt. Das geht es aus einer Umfrage von PricewaterhouseCoopers (PwC) hervor. Weitere 40 Prozent planen in diesem Jahr, Angebote der Sharing Economy zu nutzen. Für die Logistik stellt sich die Frage, was dieser Trend für den Wirtschaftsbereich bedeutet? Werden Logistik-Unternehmen ihren Fuhrpark in Zukunft kurzfristig je nach Auftragslage zusammenstellen? Werden Lagerflächen bald nur noch aufgrund kurzfristiger Bedarfe vergeben?

Mit dem vorliegenden Themen-Dossier gibt die BVL eine Orientierung zu den folgenden Fragen: Was bedeutet eigentlich Sharing Economy? Wie verbreitet ist sie bereits in Deutschland? Welche Auswirkungen kann sie auf die Logistik in urbanen Räumen haben? Was denken eigentlich BVL-Mitglieder über Sharing Economy in der Logistik und welche Potenziale birgt diese für den ganzen Wirtschaftsbereich? Dazu hat die BVL unterschiedliche Quellen ausgewertet.

## 2. Definition – Was ist Sharing Economy?

Sharing Economy oder die Ökonomie des Teilens bezeichnet das systematische Leihen und Verleihen oder zeitgleiche gemeinsame Nutzen von Gegenständen oder Ressourcen wie Räumen und Flächen. Mittlerweile wird Share Economy auch synonym für das Teilen von Wissen, Informationen und Daten verwendet. Organisiert werden Sharing-Angebote fast ausschließlich über digitale Plattformen oder soziale Netzwerke, weil mit ihrer Hilfe ein größerer Nutzerkreis erreicht und somit eine höhere Nutzung der geteilten Güter erzielt werden kann. Deswegen wird der Begriff oft auch in Verbindung mit diesen genannt.

Hier geht es zur Definition:

<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/sharing-economy-53876>

## 3. PwC-Studie: Sharing Economy in Deutschland bereits weit verbreitet

Gemäß einer repräsentativen Umfrage der Wirtschaftsprüfungs- und Beratergesellschaft PwC aus dem Spätsommer 2017 nutzen 39 Prozent der Deutschen Angebote der sogenannten Sharing-Economy. Dafür gaben sie durchschnittlich 884 Euro aus. Weitere 40 Prozent gaben zum Zeitpunkt der Umfrage an, im kommenden Jahr Sharing-Angebote nutzen zu wollen. Eine besonders hohe Bereitschaft für solche Sharing-Angebote besteht bei den 18- bis 39-Jährigen. Sie machen laut der Umfrage rund 53 Prozent aller Nutzer aus. Genutzt werden die Sharing-Angebote überwiegend aus ökonomischen Gründen (50 Prozent) sowie aus Umweltschutzgründen (25 Prozent).

In der PwC-Studie wurden Sharing-Economy-Angebote in die Kategorien „Hotels und Unterkunft“, „Automotive und Transport“, „Handel und Konsumgüter“, „Dienstleistungen“, „Finanzierung“, „Medien und Unterhaltung“ sowie „Maschinen“ unterteilt. Demzufolge stellt sich der deutsche Sharing-Economy-Markt wie folgt dar:

- 17 Prozent der Deutschen nutzten 2017 Sharing-Angebote der Kategorie **Hotels und Unterkünfte**. Dazu zählen unter anderem Plattformen wie Couchsurfing, AirBnB oder 9flats. Für das Jahr 2018 sieht PwC in diesem Bereich in Deutschland ein Wachstumspotenzial von 21 Prozent.
- 16 Prozent der Deutschen nutzten 2017 Sharing-Angebote der Kategorie **Automotive und Transport**. Darunter fallen Carsharing- und Bikesharing-Angebote sowie Mitfahrgelegenheiten wie Uber, MyTaxi, Car2Go oder DriveNow. Für das Jahr 2018 sieht PwC in diesem Bereich in Deutschland ein Wachstumspotenzial von 23 Prozent.

- 20 Prozent der Deutschen nutzten 2017 Sharing-Angebote der Kategorie **Handel und Konsumgüter**. Darunter fallen Plattformen, die Nutzern Güter wie Kleidung oder Spielzeug zur Verfügung stellen. Für das Jahr 2018 beziffert PwC in diesem Bereich in Deutschland ein Wachstumspotenzial von 14 Prozent.
- 13 Prozent der Deutschen nutzten 2017 Sharing-Angebote der Kategorie **Dienstleistungen**. Darunter fallen Anbieter und Plattformen, über die beispielsweise Haushaltsdienstleistungen bezogen werden können. Für das Jahr 2018 beziffert PwC in diesem Bereich ein Wachstumspotenzial von 37 Prozent.
- 9 Prozent der Deutschen nutzten 2017 Sharing-Angebote der Kategorie **Finanzierung**. Darunter fallen Finanzierungsdienstleistungen, bei denen sich Nutzer gegenseitig Geld leihen sowie Crowd-Funding. Für das Jahr 2018 beziffert PwC in diesem Bereich in Deutschland ein Wachstumspotenzial von 2 Prozent.
- 23 Prozent der Deutschen nutzten 2017 Sharing-Angebote der Kategorie **Medien und Unterhaltung**. Darunter fallen Angebote wie Spotify oder Netflix. Für das Jahr 2018 sieht PwC in diesem Bereich in Deutschland einen Rückgang von 8 Prozent.
- 8 Prozent der Deutschen nutzten 2017 Sharing-Angebote der Kategorie **Maschinen**. Darunter fallen Angebote, über die in der Regel wenig genutzte Geräte, beispielsweise Werkzeuge, geliehen werden können. Ein Beispiel hier ist Mietbox24. Für das Jahr 2018 beziffert PwC in diesem Bereich in Deutschland ein Wachstumspotenzial von 51 Prozent.

PwC beziffert den Sharing-Economy-Umsatz des vergangenen Jahres auf rund 20 Milliarden Euro. Professor Nikolas Beutin, Leiter Customer Practice bei PwC Europe, prognostiziert außerdem, dass der Sharing-Economy-Umsatz in Deutschland im Verlauf des Jahres 2018 um 5,3 Prozent auf rund 24,1 Milliarden steigen wird.

Hier geht es zur PwC-Studie:

<https://www.pwc.de/de/digitale-transformation/share-economy-report-2017.pdf>

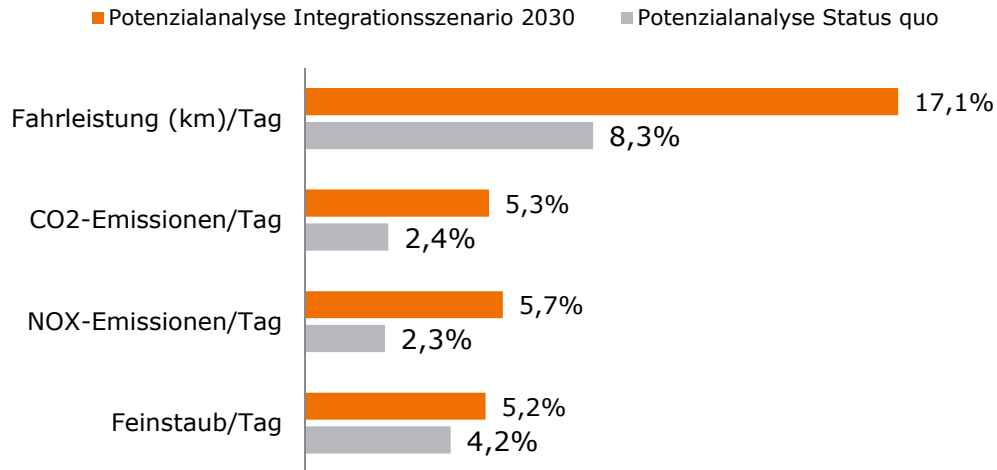
#### **4. UBA-Studie: Sharing Economy entlastet die Umwelt**

Deutschland ist ein Mobilitätsland. Das bedeutet, dass die Menschen hierzulande häufig mit dem Auto unterwegs sind. Laut den Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) waren zum 1. Januar 2018 rund 63,7 Millionen Kraftfahrzeuge und Anhänger in Deutschland zugelassen. Davon allein knapp 46,5 Millionen Pkw. Laut KBA kommen somit auf je 1.000 Einwohner 687 Kraftfahrzeuge.

So viele Fahrzeuge verursachen natürlich enorme Schadstoff- und Lärm-Emissionen, unter denen vor allem Städte leiden. Neben unterschiedlichen alternativen Antriebstechnologien wie der Elektromobilität oder Brennstoffzellen liegen die Hoffnungen derzeit auf Shared-Mobility-Konzepten. Diese sollen zum einen das Potenzial haben, die Umweltbelastungen des Verkehrs zu senken und zum anderen den Bedarf an Parkplätzen in Städten senken. Letzteres konnte bereits durch eine Begleitstudie über die Auswirkungen des Carsharings in der Stadt München belegt werden: Weil rund 40 Prozent der Carsharing-Kunden dort auf den Kauf eines eigenen Autos verzichteten und elf Prozent ihren eigenen Pkw sogar ganz abgeschafften, ist der Pkw-Bestand in der Stadt um 1.550 Privatwagen gesunken.

Das Forschungsprojekt „Umwelt- und Kostenvorteile innovativer urbaner Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr“ des Umweltbundesamtes hat sich unter anderem mit der Frage beschäftigt, ob sich durch in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) integrierte Car- und Bike-Sharing-Mobility-Angebote die verkehrsbedingten Umweltbelastungen in Städten reduzieren lassen. Das größte Potenzial sehen die Autoren der Studie dabei in einer Kombination aus ÖPNV und stationsgebundenem Car-Sharing. Vom Status quo ausgehend ließen sich laut Studie rund 8,3 Prozent der täglich gefahrenen Fahrzeugkilometer auf eine Kombination aus ÖPNV und stationsgebundenem Car-Sharing verlagern. Durch eine weitere Zunahme solcher Sharing-Angebote, der weiteren Integration dieser in den ÖPNV sowie durch eine Förderung von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen könnten laut Studie bis 2030 sogar rund 17,1 Prozent der täglich gefahrenen Fahrzeugkilometer auf eine solche Kombination verlagert werden.

## Verlagerbare Pkw-Fahrleistung und einzusparende Emissionen pro Tag



Quelle: Mucha (2015), Grafik: eigene Darstellung (BVL)

Die daraus resultierenden Emissionseinsparungen fallen allerdings vergleichsweise gering aus: Im Status-quo-Szenario führen sie zu einem Rückgang von rund 2,4 Prozent der CO<sub>2</sub>-, 2,3 Prozent der Stickstoffoxid- und 4,2 Prozent der Feinstaub-Emissionen. Im Integrations-Szenario bis 2030 ließen sich so rund 5,3 Prozent der CO<sub>2</sub>-, 5,7 Prozent der Stickstoffoxid- und 5,2 Prozent der Feinstaub-Emissionen reduzieren.

Laut Autoren der Studie liegt das vor allem daran, dass durch Car- Sharing-Angebote lediglich gefahrenere Pkw-Kilometer auf etwas emissionsärmere Sharing-Fahrzeuge verlagert werden. Die Einsparungen könnten aber noch zunehmen, wenn sich der Anteil an alternativen Antriebsformen in den Car-Sharing-Flotten in Zukunft signifikant erhöht.

Hier geht es zur Studie des Umweltbundesamtes:

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2016-12-14\\_umkomoko\\_end1\\_kurz-dt\\_fin.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2016-12-14_umkomoko_end1_kurz-dt_fin.pdf)

Hier geht es zu den weiteren Quellen:

[https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html)

<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/carsharing-studie-belegt-positive-effekte-auf-den-stadtverkehr/13450910-3.html>

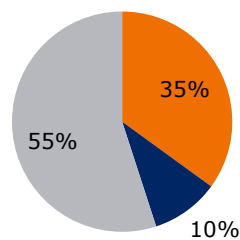
## 5. BVL-Umfrage: Stimmungsbarometer Sharing Economy

Wie es um die Sharing Economy in der Logistik bestellt ist, wollte die BVL im März 2018 von ihren Mitgliedern wissen. Sie hat dazu interessante Antworten erhalten. Beispielsweise geben 65 Prozent der befragten Logistiker an, Sharing-Economy-Dienste in Anspruch zu nehmen. Damit liegen sie deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

Zu den Fragen:

### Nutzen Sie persönlich bereits Sharing-Dienste?

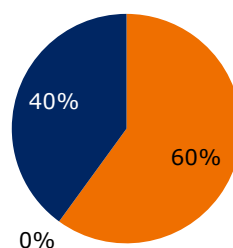
- Nein, nutze ich nicht.
- Ja, nutze ich regelmäßig.
- Ja, nutze ich hin und wieder.



Die Auswertung zeigt, dass sich Sharing-Dienste im Privaten bereits stark etabliert haben, Angebote wie Netflix, Spotify oder Airbnb sind für viele Nutzer kaum mehr wegzudenken. Lediglich ein Drittel der Befragten gibt an, keine Sharing-Dienste zu nutzen.

### Was halten Sie von Sharing Economy in der Logistik?

- Gut, um kurzfristige Engpässe zu bewältigen.
- Wird bei uns nicht gebraucht.
- Ist ein Modebegriff - in der Logistik gibt es Angebote, wie die kurzfristige Anmietung von Lagerflächen oder Trailern, schon lange.

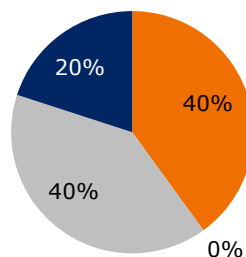




Die Auswertung zeigt, dass Sharing Economy im Bewusstsein der Logistiker angekommen ist. Zudem sind sich die Befragten einig, dass solche Angebote nützlich sind. Ob sich deren Nutzung zukünftig weiter verbreiten wird, steht und fällt mit dem Angebot. Im Jahr 2017 hat DHL Trend Research sieben Möglichkeiten benannt, Sharing-Economy-Konzepte in der Logistik einzusetzen. Darunter findet sich unter anderem das Teilen von Lager- und Logistikflächen, von Transportkapazitäten sowie von Logistikdaten. Das entspricht auch den Ergebnissen der Befragung:

### Welche Sharing-Form würden Sie mit Ihrem Unternehmen am ehesten nutzen?

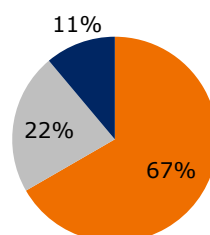
- Lagerflächen an- oder vermieten
- Büroräume anmieten (Coworking Spaces)
- IT-Plattformen nutzen
- Fahrzeuge, Trailer etc. an- oder vermieten



Die Ergebnisse zeigen, dass die Mehrheit der Logistiker derzeit vor allem die Anbindung und Nutzung von IT-Plattformen sowie das Teilen von Lagerflächen in Betracht zieht.

### In Innenstädten sind Logistikflächen Mangelware. Sollten Gebäude, die entweder zeitweise oder ständig leer stehen, für die Logistik genutzt werden können?

- Ja, solange sich das Gebäude dafür eignet.
- Nein, Logistikflächen sollten nicht in die Zentren verlagert werden, das ist für die Logistiker nicht praktikabel.
- Nein, das wäre zu belastend für die Anwohner.



Die Zahlen zeigen, dass sich zwar eine Mehrheit für die logistische Nutzung leer

stehender Gebäude in Stadtzentren ausspricht, rund ein Drittel der befragten Logistiker äußert jedoch auch Bedenken bezüglich dieser Verwendung.

Hier geht es zur BVL-Umfrage:  
<https://www.bvl.de/sharing-umfrage>

## **6. DHL Trend Research: Sharing Economy - Potenziale für die Logistik**

In der Logistik geht es stets um größtmögliche Flexibilität und Effizienz. Daher sollte es kaum verwundern, dass in diesem Wirtschaftsbereich der Ansatz „Teilen statt besitzen“ im Vergleich zu anderen Branchen seit langem erfolgreich praktiziert wird. Der Fuhrpark eines Transportunternehmers wird zu großen Teilen geleased, dadurch entfallen die hohen Anschaffungskosten und die Fahrzeuge bleiben bei relativ kurzen Laufzeiten immer auf dem neuesten Stand der Technik. Auch Lager werden zunehmend gemietet und nicht selbst gebaut. Bei Bedarf werden einfach weitere Lagerflächen angemietet oder nach Ablauf der Mietzeit wieder abgestoßen. Und über klassische Stückgut-Kooperationen teilen sich einzelne Transportunternehmer ganze Sendungen. Denn kein Unternehmen allein wäre in der Lage, Sendungen flächen- und kostendeckend von A nach B zu transportieren. Die Sharing Economy in der Logistik gestaltet das Teilen über digitale Plattformen nun noch flexibler. Die Zusammenarbeit gestaltet sich kurzfristig und auftragsbezogen und ist nicht mit längerfristigen Verpflichtungen verbunden. Gleichzeitig bedeutet dies jedoch auch, dass der Bedarf an zertifizierten Leistungen entlang der Wertschöpfungskette steigen wird, damit ausleihende Logistiker auch bei Sharing-Angeboten sicherstellen können, dass die geliehene Ressource im Sinne ihres Kundenauftrags zufriedenstellende Resultate liefert. Darüber hinaus verschwimmen die Grenzen von B2C, B2B und C2C zunehmend. So ist es zukünftig nicht abwegig, dass Transportunternehmen kurzfristig freie urbane Lagerflächen wie leere Kellerabteile oder Parkplätze über Plattformen von Nutzern mieten, um ihre Innenstadtbelieferung umzusetzen. Ebenfalls denkbar ist, dass Nutzer selbst zur Packstation werden oder die Belieferung auf der letzten Meile im Auftrag eines Logistikunternehmens selbst erledigen. Alle diese Modellvorstellungen können über digitale Plattformen nahezu in Echtzeit organisiert werden.

Im DHL-Trend-Report „Sharing Economy Logistics – Rethinking logistics with access over ownership“ vom Mai 2017 beschreibt das Unternehmen wesentliche Elemente der sogenannten Sharing Economy, benennt erfolgreiche Beispiele anderer Wirtschaftsbereiche und beschreibt zudem mögliche Anwendungsfälle für Sharing-Economy-Ansätze in der Logistik:

### **1. Wirklich geteilte Lagerung**

Derzeit ist die Verteilung und Nutzung von Lagerflächen in Multi-Customer-Lagerhallen unflexibel. Feste Lagerflächen werden auf vertraglicher Basis über einen festgelegten Zeitraum bestimmten Kunden zugeteilt – meist ohne die tatsächliche Auslastung der Flächen während der Vertragslaufzeit zu berücksichtigen.

Die Idee hinter der „wirklich geteilten Lagerung“ besagt, dass überschüssige Logistikflächen in Lagerhäusern auf digitalen Plattformen angeboten werden. Über diese sollen also nur die Flächen vergeben werden, die auch benötigt werden. Dadurch würden Multi-Customer-Lagerhäuser Third-Party-Logistics-Providern (3PL) den Vorteil bieten, dass sie mit nur einem Lager mehrere Kunden bedienen können.

### **2. Diskrete Lagerung in Städten**

Mit der diskreten Lagerung in Städten ist gemeint, dass Stadtbewohner Flächen, die sie selber nicht nutzen, über digitale Plattformen beispielsweise an Logistikunternehmen vermieten. Nicht benötigte Flächen könnten beispielsweise Kellerräume, Garagen oder Parkplätze sein.

### **3. Gemeinschaftliche Güter auf Abruf**

Derzeit werden hauptsächlich Güter geteilt, die relativ teuer in der Anschaffung sind, wie beispielsweise Autos oder Fahrräder. Es gibt aber auch einen Trend hin zum Teilen von Alltagsgegenständen von geringerem Wert. Dieser bietet Logistikdienstleistern die Möglichkeit, ihr Know-how, ihre Lager und Fahrzeuge einzusetzen, um die Abholung, Lagerung und Zustellung der Artikel zwischen einzelnen Plattform-Nutzern zu organisieren.

### **4. Teilen von Logistik-Gütern**

Logistiker mit eigenem Fuhrpark können die Auslastung ihrer Fahrzeuge erhöhen, indem sie nicht genutzte Fahrzeuge über Sharing-Plattformen an private Nutzer vermieten. Diese könnten sie dann zum Beispiel für Umzüge oder den sonstigen privaten, kurzfristigen Transport sperriger Güter verwenden.

### **5. Teilen von Transportkapazitäten**

Auch in Zeiten begrenzter Transportkapazitäten fahren viele Lkw ohne voll ausgelastet zu sein. Diverse Frachtbörsen nehmen sich daher der Herausforderung an und versuchen über das Teilen von Daten zwischen Logistikunternehmen und Kunden die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen.

### **6. Mitarbeiter auf Abruf**

Aufgrund des Fachkräftemangels in der Logistik schaffen es viele Unternehmen nicht mehr, saisonale Auftragsspitzen zu bewältigen. Neben weiterer Automatisierung von Prozessen bietet sich hier eine wertvolle Möglichkeit, dem

Mangel an Fachkräften zu begegnen, indem Logistik-Facharbeiter über digitale Plattformen auf Abruf dort eingesetzt werden, wo sie kurzfristig benötigt werden.

### **7. Teilen von Logistik-Daten**

Logistikdienstleister betreiben umfassende Transport- und Liefernetzwerke und sind in der Lage, qualitativ hochwertige Daten über aktuelle Lieferprozesse bereitzustellen. Gleichzeitig sammeln Sharing-Plattformen zahlreiche Daten über viele verschiedene Logistik-Prozesse. Diese Daten sollten gesammelt und ausgewertet werden (Datamining), um daraus neue Trends zu identifizieren oder Städte beispielsweise effizienter und somit umweltfreundlicher versorgen zu können.

Hier geht es zum DHL Trend Report Sharing Economy:

[http://www.dhl.com/content/dam/downloads/g0/about\\_us/logistics\\_insights/DHL Trend Report Sharing Economy.pdf](http://www.dhl.com/content/dam/downloads/g0/about_us/logistics_insights/DHL_Trend_Report_Sharing_Economy.pdf)