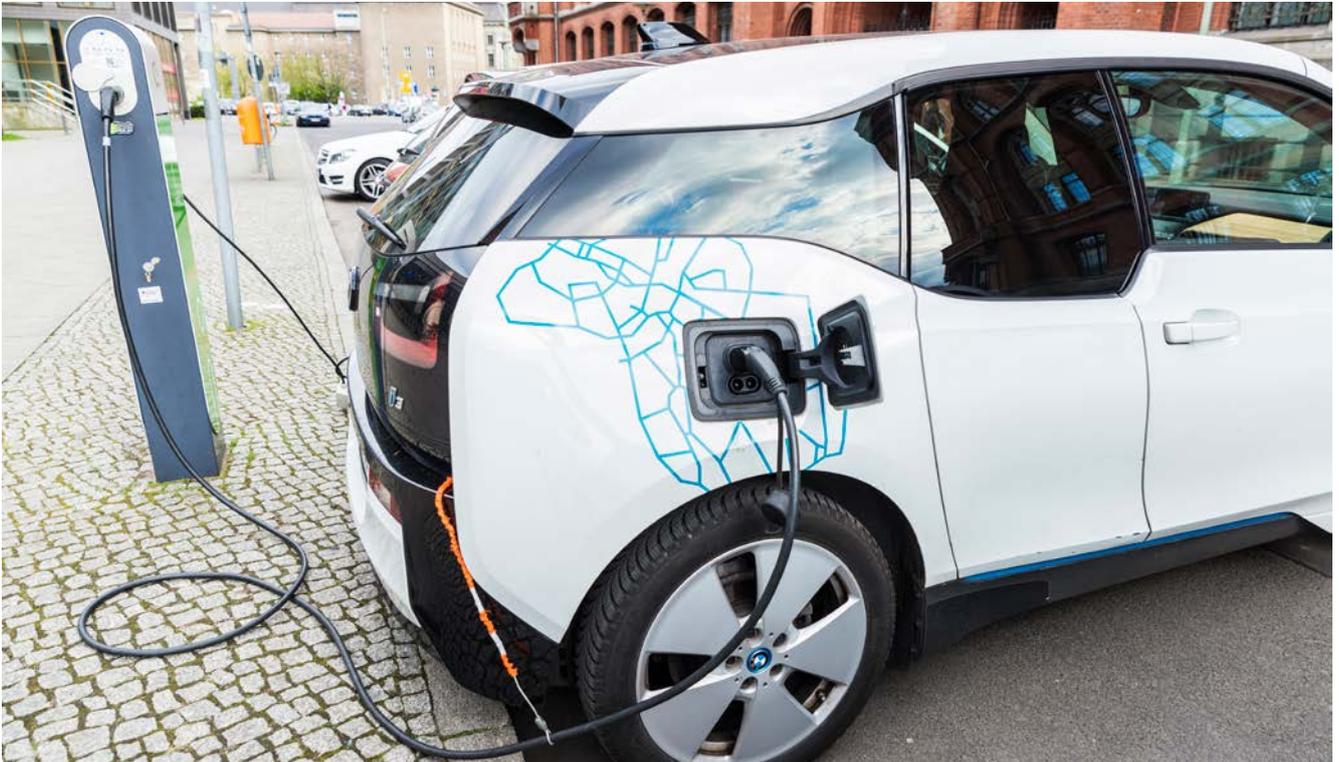


I. Wirtschaftspolitische Themen und Analysen

Auf einen Blick

Wissenschaftlicher Beirat: Sharing Economy als Chance begreifen



Der Wissenschaftliche Beirat beim BMWi hat ein Gutachten zur Sharing Economy vorgelegt. Der Beirat betont die Chancen der Sharing Economy. Er weist zugleich auf wirtschaftspolitische Herausforderungen hin, etwa mit Blick auf eine angemessene Regulierung digitaler Plattformen. Wichtig, so das Gutachten, sei ein funktionsfähiger und fairer Wettbewerb zwischen herkömmlichen und neuen Geschäftsmodellen.

Sharing Economy: wachsende Bedeutung

Ob im Taxi- oder im Hotelgewerbe, Geschäftsmodelle der Sharing Economy decken ein immer größeres Spektrum von Gütern und Dienstleistungen ab. Diese Entwicklung hat der Wissenschaftliche Beirat beim BMWi zum Anlass genommen, sich im Rahmen eines Gutachtens mit den wirtschaftspolitischen Fragen der Sharing Economy zu beschäftigen.

Die Sharing Economy zeichnet sich dadurch aus, dass nicht das Eigentum an Gütern, sondern die Nutzungsmöglichkeiten dieser Güter im Vordergrund stehen; als Anbieter treten auch Privatpersonen auf. Die Vermittlung zwischen Angebot

und Nachfrage erfolgt in der Sharing Economy typischerweise über Plattformen. Durch die Nutzung digitaler Technologien sinken dabei die Transaktionskosten. Diese Plattformen sind oftmals grenzüberschreitend tätig und geringem Wettbewerb durch konkurrierende Plattformen ausgesetzt. Um die Information der Nutzer über die Qualität von Angeboten bzw. die Vertrauenswürdigkeit von Anbietern zu verbessern, werden Bewertungs- und Reputationssysteme eingesetzt.

Der Beirat geht von einer Reihe von gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Sharing Economy aus, die aber bislang nicht umfassend quantifiziert sind. Zwar trägt die Sharing Economy dazu bei, dass Ressourcen effizienter genutzt werden und Konsumentengruppen Güter auf Märkten nachfragen können, auf denen sie zuvor aus Kostengründen nicht präsent waren (z. B. Car-Sharing anstatt Erwerb eines Kraftfahrzeugs). Ferner sind fortwährende Qualitätsverbesserungen von Dienstleistungen und schnellere Innovationszyklen möglich. Die Ertragslage etablierter, herkömmlicher Anbieter kann sich jedoch verschlechtern. Darüber hinaus gibt es Konsumenten, die nicht auf digitale Vermittlungsplattformen zugreifen können oder wollen und damit nicht an den Vorzügen der Sharing Economy teilhaben.

Herausforderungen für die Wirtschaftspolitik

Zu den Herausforderungen der Sharing Economy zählt der Beirat, dass Anbieter durch den Übergang von Eigentums- zu Nutzungsrechten und die umfangreiche Datenbasis von Vermittlungsplattformen einen größeren Spielraum für Preisdifferenzierungen erhalten. Dadurch steigen die Kostenrisiken für Konsumenten. Ferner sind digitale Plattformen von Netzwerkeffekten und positiven Skalenerträgen geprägt. Deswegen besteht ein Anreiz für Plattformbetreiber, zu einem frühen Zeitpunkt der Marktentwicklung möglichst viele Kunden an sich zu binden. Im Ergebnis kann es dazu kommen, dass der erste Anbieter auf einem Markt diesen vollständig für sich beansprucht. An die Stelle eines „Wettbewerbs im Markt“ tritt hier ein vorgelagerter „Wettbewerb um den Markt“.

Der Beirat weist darauf hin, dass Konsumenten möglicherweise von einzelnen Plattformbetreibern abhängig werden, wenn die Kosten eines Wechsels zu alternativen Betreibern zu hoch ausfallen (z. B. Verlust spezialisierter Nutzerprofile). In anderen Bereichen des Wirtschaftsrechts gibt es bereits Vorschriften zur Portabilität, damit Marktteilnehmer ohne großen Aufwand finanzielle Investitionen und Daten zu konkurrierenden Anbietern transferieren können. Die Wettbewerbspolitik sollte deshalb, so der Beirat, Erfahrungen mit bestehenden Bestimmungen zur Portabilität im Bereich von Krankenversicherungen und der Telekommunikation sammeln, bevor erwogen wird, weitere, spezifische Vorschriften für die Sharing Economy zu schaffen. Insgesamt sollten die Wettbewerbsbehörden die Aktivitäten digitaler Plattformen genau begleiten. Derzeit sieht der Beirat jedoch keinen darüber hinausgehenden Handlungsbedarf zur Reform des kartellrechtlichen Ordnungsrahmens.

Weiterentwicklung des Kartellrechts im Rahmen der 9. GWB-Novelle

Bereits im Zuge der im Juni 2017 in Kraft getretenen 9. Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen ist das Kartellrecht mit Blick auf die Herausforderungen digitaler Plattformen angepasst worden. So wurde klargestellt, dass digitale Plattformen wie Suchmaschinen oder Vergleichsportale, die auf einer Marktseite ihre Leistung unentgeltlich erbringen, dennoch den kartellrechtlichen Regelungen unterliegen. Ferner finden wichtige Merkmale der digitalen Ökonomie wie Netzwerkeffekte, Wechselkosten und Datenzugang nunmehr ausdrücklich Berücksichtigung bei der kartellrechtlichen Beurteilung von Unternehmen und Unternehmensfusionen.



Das Gutachten greift auch die in der Sharing Economy verschwimmenden Grenzen zwischen abhängiger und selbständiger Beschäftigung sowie zwischen privater und gewerblicher Tätigkeit auf. Während sich dadurch grundsätzlich Handlungsbedarf etwa mit Blick auf die gesetzliche Rentenversicherung ergeben könnte, sieht der Beirat die kurzfristigen Auswirkungen als zu diffus an, um klare Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Politikempfehlungen

Detaillierte ordnungspolitische Handlungsempfehlungen zu geben, die für alle Bereiche der Sharing Economy gleichermaßen gelten, erachtet der Beirat als kaum für möglich. Er sieht dennoch Reformbedarf und zieht folgende grundsätzliche Schlussfolgerungen:

- ▶ Der Beirat fordert die Wirtschaftspolitik auf, die Sharing Economy als Chance zu begreifen und einen zeitgemäßen ordnungspolitischen Rahmen für digitale Vermittlungsplattformen zu schaffen.
- ▶ Angebote der Sharing Economy sollten dabei nicht besser oder schlechter behandelt werden als vergleichbare herkömmliche Angebote. Dies könne zu neuen gesetzlichen Pflichten digitaler Plattformen führen, etwa mit Blick auf Haftung, Versicherung und Produktsicherheit. Gleichzeitig sollten bestehende Regulierungen vor dem Hintergrund technischer Entwicklungen auf ihre Zeitgemäßheit hin überprüft werden (etwa im Taxigewerbe: Ortskundeprüfung trotz verfügbarer Navigationssysteme; Preisregulierung trotz Preistransparenz durch Taxi-Apps).

- Schließlich spricht sich der Beirat dafür aus, Reallabore zu schaffen, in denen Unternehmen unter erleichterten oder andersartigen Regulierungssystemen operieren können. Dabei sei es unabdingbar, dass die entsprechenden Unternehmen Daten zur Verfügung stellen, die es Behörden und Wissenschaft ermöglichen zu entscheiden, wie ein optimaler Regulierungsrahmen aussehen sollte.

Mit seinem Gutachten leistet der Wissenschaftliche Beirat beim BMWi einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftspolitischen Einordnung der Sharing Economy. Das BMWi setzt sich intensiv mit dieser Thematik auseinander: Das Weißbuch Digitale Plattformen etwa fordert faire Wettbewerbsbedingungen für Anbieter innerhalb und außerhalb der Sharing Economy. Gerade mit Blick auf innovative, dyna-

mische Geschäftsfelder sollte eine evidenzbasierte Wirtschaftspolitik Erfahrungen mit unterschiedlichen Regulierungsansätzen sammeln können. Mit der Einrichtung der Projektgruppe „Reallabore“ hat das BMWi in diesem Bereich bereits Fortschritte erzielt. Zur Identifizierung möglicher Reallabore sowie zu gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Sharing Economy hat das BMWi darüber hinaus ein Gutachten in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse voraussichtlich im Frühjahr 2018 vorliegen werden.

Das Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats ist auf der Homepage des BMWi abrufbar: <http://bit.ly/2jXGqgR>.

Kontakt: Dr. Kenan Šehović
Referat: Grundsatzfragen der Wirtschaftspolitik

CO₂-Regulierung von Pkw nach 2021



Am 8. November 2017 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Fortführung der CO₂-Regulierung für neu zugelassene Personenkraftwagen (Pkw) vorgelegt. Danach sollen die CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen je Kilometer bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent gegenüber dem Jahr 2021 reduziert werden. Die Markteinführung besonders emissionsarmer Pkw soll durch eine Bonusregelung gefördert werden.

Die Europäische Union verfolgt das Ziel, die Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent unter den Stand des Jahres 1990 zu senken. Hierzu muss auch der Verkehrssektor, insbesondere der

Straßenverkehr, beitragen. Zwar hat sich die Verbrauchseffizienz der europäischen Pkw-Neuwagenflotte im Zeitraum von 2008 bis 2016 um 23,1 Prozent verbessert. Doch vor allem die wirtschaftliche Erholung in Europa und die in diesem Zusammenhang gestiegene Nachfrage nach Transportleistungen haben zuletzt wieder zu einem Anstieg der Emissionen des Straßenverkehrs geführt.

Was gilt aktuell?

Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 legt CO₂-Emissionszielwerte für in der EU erstmals neu zugelassene Pkw fest. Seit

dem Jahr 2015 gilt für die gesamte EU-Neuwagenflotte ein Zielwert von 130 Gramm CO₂ je Kilometer, der bis zum Jahr 2021 auf 95 Gramm CO₂ je Kilometer gesenkt wird. Dies entspricht einem Rückgang von 26,9 Prozent. Im Jahr 2016 lag der tatsächliche Emissionswert bei 118,1 Gramm CO₂ je Kilometer. Um den Zielwert des Jahres 2021 einzuhalten, bedarf es demnach einer weiteren Reduktion der Emissionswerte der Pkw-Neuwagenflotte um gut 23 Gramm CO₂ je Kilometer. Die einzelnen Hersteller müssen dabei spezifische Zielwerte einhalten, die vom durchschnittlichen Gewicht ihrer Neuwagenflotte abhängen. Fahrzeuge, die weniger als 50 Gramm CO₂ je Kilometer ausstoßen (insbesondere Elektrofahrzeuge), können mit einem Faktor größer als 1 auf die Flottenzielwerte angerechnet werden (sogenannte „Supercredits“). Der Anrechnungsfaktor ist degressiv ausgestaltet und beträgt im Zeitraum von 2020 bis 2022 zwischen 2 und 1,33.



Neue Zielwerte bis zum Jahr 2030

Am 8. November 2017 hat die Europäische Kommission ihren Vorschlag zur Fortführung der Pkw-CO₂-Regulierung für die Zeit nach 2021 vorgelegt. Die wichtigsten Elemente des Vorschlages sind:

- ▶ Die CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw müssen bis zum Jahr 2030 um weitere 30 Prozent im Vergleich zum Jahr 2021 reduziert werden. Bis zum Jahr 2025 müssen die CO₂-Emissionen um 15 Prozent gegenüber 2021 sinken. Dieses Zwischenziel ist genauso verbindlich wie das Langfristziel für das Jahr 2030. Im Jahr 2024 soll die Verordnung überprüft werden.
- ▶ Für besonders emissionsarme Fahrzeuge (Verbrauch von weniger als 50 Gramm CO₂ je Kilometer) sollen die Hersteller einen Bonus erhalten, sofern diese Fahrzeuge einen Anteil an der gesamten Neufahrzeugflotte von mindestens 15 Prozent im Jahr 2025 sowie 30 Prozent im Jahr 2030 erreichen.

Aus Sicht des BMWi sollte die künftige Pkw-CO₂-Regulierung möglichst langfristig angelegt und so ausgestaltet sein, dass Beschäftigung und Wertschöpfung der Fahrzeugindustrie in Europa erhalten bleiben. Künftige Einsparvorgaben müssen technisch und wirtschaftlich realisierbar sein und Anreize für eine beschleunigte Markteinführung besonders emissionsarmer Fahrzeuge beinhalten. Mit dem Beginn der Verhandlungen über den Vorschlag der Europäischen Kommission wird Anfang 2018 gerechnet.

Teil eines umfassenden Mobilitätspakets

Der Vorschlag zur Fortführung der Pkw-CO₂-Regulierung ist Teil eines umfassenden „Paketes für saubere Mobilität“. Darin enthalten sind ferner ein Vorschlag zur Novellierung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge, ein Aktionsplan für die europaweite Einführung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ein Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr sowie eine Batterieinitiative (Roadmap für eine europäische Batteriezellfertigung).

Ein solch breiter Ansatz ist notwendig, da die weitere Verbesserung der Verbrauchseffizienz von Neufahrzeugen allein nicht ausreichen wird, um die Klimaziele zu erreichen. Stattdessen müssen auch die Rahmenbedingungen für eine stärkere Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben verbessert werden. Vordringlich sind Maßnahmen zum Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe (Strom, Gas, Wasserstoff). Aber auch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, eine intelligente Verkehrslenkung und die Bereitstellung von treibhausgasneutralen Kraftstoffen können einen wertvollen Beitrag für geringere CO₂-Emissionen im Verkehrssektor leisten und sollten deshalb in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.

Kontakt: Thomas Frisch
Referat: Fahrzeugindustrie

Die Digital Hub Initiative auf dem WebSummit in Lissabon



Die Digital Hub Initiative des BMWi nutzte die internationale Technologiemesse WebSummit in Lissabon, um sich international zu präsentieren.

Anfang 2017 startete das BMWi die Digital Hub Initiative, die Start-ups mit etablierten Unternehmen zusammenbringen soll. Ziel ist es, Innovationen zu fördern und die digitale Transformation durch eine engere Zusammenarbeit zwischen alten und neuen Kräften voranzubringen. Mit der Initiative soll Deutschland als attraktiver, digitaler Standort für junge Gründer, Talente und Investoren besser wahrgenommen werden. Staatssekretär Wiese stellte die Initiative auf der Messe vor.

Internationaler Startschuss für die Digital Hub Initiative

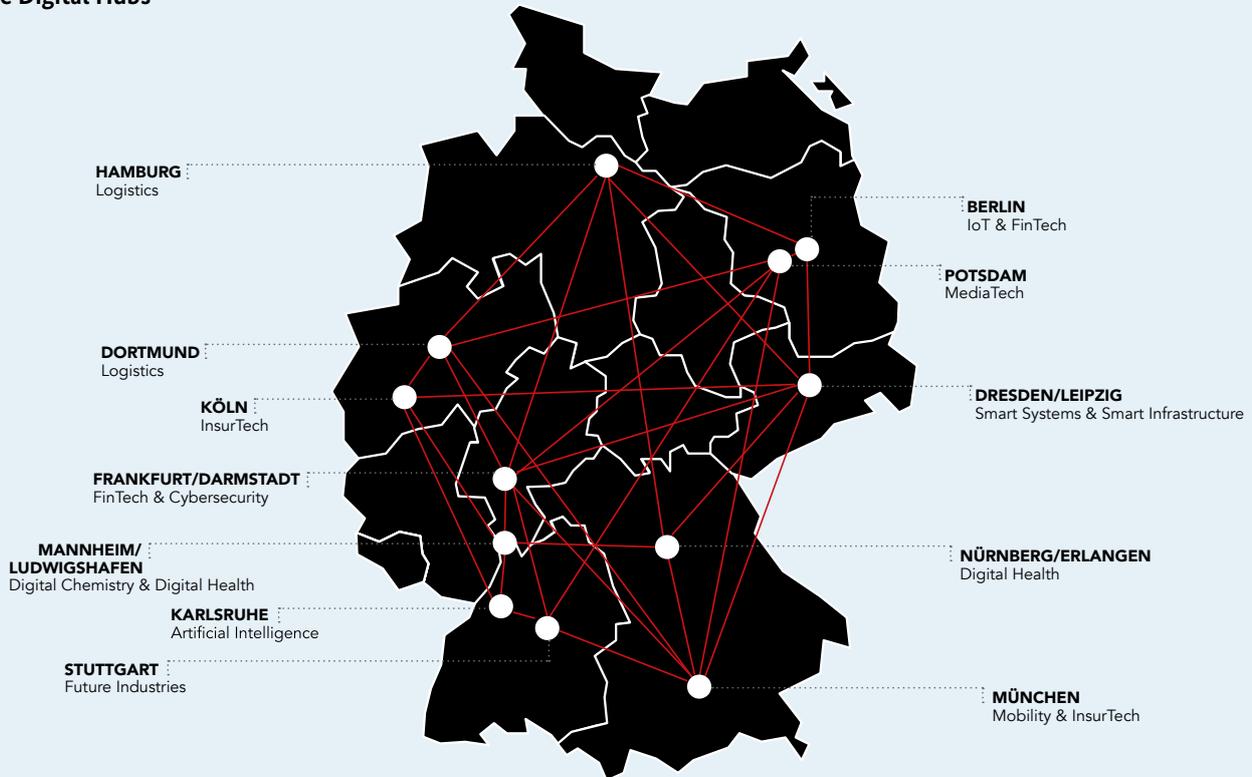
Zum ersten Mal präsentierte sich die Digital Hub Initiative des BMWi im Ausland – mit einem Stand auf dem diesjährigen WebSummit in Lissabon, einer seit 2009 jährlich stattfindenden internationalen Technologiemesse. Die Veranstaltung gehört zu den relevantesten Technologie-Events in Europa und zeichnet sich durch ein breit gefächertes und interdisziplinäres Teilnehmerfeld aus. In den vergangenen Jahren ist die Besucherzahl von zunächst 400 auf mehr als 60.000 angewachsen. Zu den Teilnehmern zählen Geschäftsführer namhafter Unternehmen, Start-ups, Investoren, Vertreter der umsatzstärksten internationalen Unternehmen mit Technologiebezug sowie Journalisten einschlägiger Leit- und Digitalmedien wie der New York

Times, TechCrunch oder WIRED. In diesem Jahr waren unter dem Slogan „Where the tech world meets“ rund 15.000 Unternehmen aus über 160 Ländern vertreten.

Der Stand des BMWi empfing Besucher unter dem Motto „The Open Door To Digital“. Interessierte wurden dort durch eine symbolische Tür von einem Concierge in Empfang genommen und hatten die Möglichkeit, an einer Deutschlandkarte die zwölf Digital Hubs und ihre Themenschwerpunkte durch eine eigens hierfür entwickelte Augmented-Reality-Anwendung kennenzulernen. Insgesamt soll die Initiative das Zusammenspiel innovativer Gründerideen mit dem Know-how etablierter Unternehmen sowie wissenschaftlicher Exzellenz fördern. Dadurch sollen die Innovationskultur insgesamt gestärkt werden und neue digitale Geschäftsmodelle entstehen.

Auch Dirk Wiese, Parlamentarischer Staatssekretär, warb auf dem WebSummit für die Hub Initiative des BMWi und unterstrich deren Relevanz für den Innovationsstandort Deutschland. Er nutzte zudem die Gelegenheit, um sich mit internationalen Gästen aus Politik und Wirtschaft über die Initiative auszutauschen, und wies darauf hin, dass zwar das Start-up-Eldorado Silicon Valley in vielerlei Hinsicht als Vorbild für die Hub Initiative diene. Doch Deutschlands Stärken und digitale Kompetenzen seien nicht nur an einem Ort, sondern dezentral anzutreffen. Dabei gelte es, Vorteile aus dieser dezentralen Struktur zu ziehen, beispielsweise über unterschiedliche Spezialisierungen und Schwerpunkte einzelner Standorte.

Die Digital Hubs



Die Digital Hub Initiative des BMWi

Mit der Digital Hub Initiative will das BMWi die Entstehung digitaler Hubs in Deutschland unterstützen. Mit ‚Hub‘ ist ein physischer Ort gemeint, an dem sich etablierte Unternehmen, Start-ups und Akteure der Wissenschaft austauschen und zusammenarbeiten können. Der „Hub“-Idee liegt zugrunde, dass die Zusammenarbeit von Unternehmen und Gründern auf engem Raum (wie im Silicon Valley) gerade auch im digitalen Zeitalter Innovation befördert. Die fünf großen Hubs Frankfurt, München, Dortmund, Berlin und Hamburg wurden als erste deutsche Digital Hubs auf dem IT-Gipfel 2016 vorgestellt. Im April 2017 wurden sieben weitere Standorte ausgewählt: Köln, Dresden/Leipzig, Karlsruhe, Stuttgart, Mannheim/Ludwigshafen, Potsdam und Nürnberg/Erlangen. Zudem verstärkt Darmstadt den Hub in Frankfurt. Jeder Hub hat sich einen branchenspezifischen Schwerpunkt, wie bspw. Mobility, FinTech oder Digital Health, gesetzt. Die Hubs sind regional finanziert und stützen sich auf ein aus der Region kommendes Netzwerk. Was allerdings fehlt, ist eine überregionale

Vernetzung der Hubs sowie die internationale Bekanntheit. Um dies zu erreichen, hat das BMWi eine Hub-Agency beauftragt sowie gemeinsam mit der GTAI eine Auslandswerbekampagne entwickelt. Unter www.de-hub.de kann man sich umfassend über die Initiative informieren.

Das Ziel der Initiative liegt darin, dafür zu sorgen, dass internationale Start-ups sich im Industrieland Deutschland ansiedeln. Es soll deutlich werden, dass sie gerade hier die besten Voraussetzungen für industrie- und ingenieurorientiertes Denken und Arbeiten vorfinden, das dann mit neuesten digitalen Technologien und Produkten verknüpft werden muss.

Die Vernetzung der Hubs untereinander beschleunigt Innovationsprozesse einzelner Branchen. Gerade in den stärker industriegeprägten Städten fehlt oftmals die Vernetzung mit der innovativen Start-up-Szene. Und dabei profitieren beide: die etablierte Wirtschaft von den frischen Ideen der Start-ups und die jungen Gründer von den Erfahrungen und Kontakten der Alteingesessenen.

Was macht ein Hub genau?

Digital Hub – der Begriff hört sich schon einmal sehr hip an. Was steckt aber genau dahinter? Idealtypisch kann man das am Münchner Mobility Hub begutachten: Im Gründungszentrum der TU München, **UnternehmerTUM**, arbeiten regelmäßig Corporates, Start-ups, Mittelständler und natürlich Experten aus dem Umfeld der Universität an den Herausforderungen der digitalen Transformation der Mobilitätsbranche. Partner des Hubs sind Audi, BMW Group, Daimler, IBM, Nokia, SAP, Stadtwerke München, ADAC, adidas, Infineon, MAN, TÜV Süd und Facebook.

Als konkretes Innovationsprogramm hat der Mobility Hub in München die **Digital Product School** ins Leben gerufen. Sie hat zum Ziel, innerhalb von drei Monaten in interdisziplinären Teams modernste digitale Produkte zu entwickeln, die konkreten Herausforderungen der Mobilitätsbranche begegnen.

Dabei gibt es Unterstützung durch Coaches und externe Experten aus den Bereichen Produktmanagement, Interaktionsdesign, Softwareentwicklung und Künstlicher Intelligenz (KI). In den Highlight Towers in München-Schwabing stehen dafür neben 1.000 Quadratmetern Bürofläche auch die neuesten KI-Technologien zur Verfügung.

Wie es nach dem WebSummit weitergeht

Der Auftritt des BMWi auf dem WebSummit hat erfolgreich die zahlreichen Möglichkeiten aufgezeigt, die die zwölf Digital Hubs für Start-ups, etablierte Unternehmen und Investoren aus dem In- und Ausland bieten. Die digitale Transformation in Deutschland ist in vollem Gange.

Viele der Besucher wollten mehr über die Initiative und die Möglichkeiten zur Ansiedlung in Deutschland erfahren. Dies führte zu zahlreichen neuen Kontakten, die nun das Hub-Netzwerk erweitern. Auch bei den Medienvertretern vor Ort stieß die Initiative auf großes Interesse.

2018 wird es zahlreiche weitere nationale und internationale Auftritte der Initiative geben.

Kontakt: Marieke Ehlers

Referat: Ökonomische Fragen der Digitalen Agenda und gesellschaftliche Entwicklungen, Digitale Souveränität

Wirtschaftspolitische Termine des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

Januar 2018	
08.01.	Auftragseingang im Verarbeitenden Gewerbe (November)
09.01.	Produktion im Produzierenden Gewerbe (November)
12.01.	Pressemeldung des BMWi zur wirtschaftlichen Lage
22./23.01.	Eurogruppe/ECOFIN
31.01. – 02.02.	Informeller WBF-Rat (Bulgarien)
Ende Januar 2018	Schlaglichter (Newsletter und Veröffentlichung auf Website)
Februar 2018	
06.02.	Auftragseingang im Verarbeitenden Gewerbe (Dezember)
07.02.	Produktion im Produzierenden Gewerbe (Dezember)
14.02.	Pressemeldung des BMWi zur wirtschaftlichen Lage
19./20.02.	Eurogruppe/ECOFIN
26.02.	Energieministerrat (TTE Energie; evtl.)
26./27.02	Informeller Rat für Auswärtige Beziehungen/Handel
Ende Februar 2018	Schlaglichter (Newsletter und Veröffentlichung auf Website)
März 2018	
08.03.	Auftragseingang im Verarbeitenden Gewerbe (Januar)
09.03.	Produktion im Produzierenden Gewerbe (Januar)
12./13.03.	WBF-Rat
12./13.03.	Eurogruppe/ECOFIN
14.03.	Pressemeldung des BMWi zur wirtschaftlichen Lage
22./23.03.	Europäischer Rat
Ende März 2018	Schlaglichter (Newsletter und Veröffentlichung auf Website)

In eigener Sache: Die „Schlaglichter“ als E-Mail-Abonnement

Der Monatsbericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie ist nicht nur als Druckexemplar, sondern auch im Online-Abo als elektronischer Newsletter verfügbar. Sie können ihn unter der nachstehenden Internet-Adresse bestellen:
www.bmwi.de/abo-service



Darüber hinaus können auf der Homepage des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie auch einzelne Ausgaben des Monatsberichts sowie Beiträge aus älteren Ausgaben online gelesen werden:

www.bmwi.de/schlaglichter

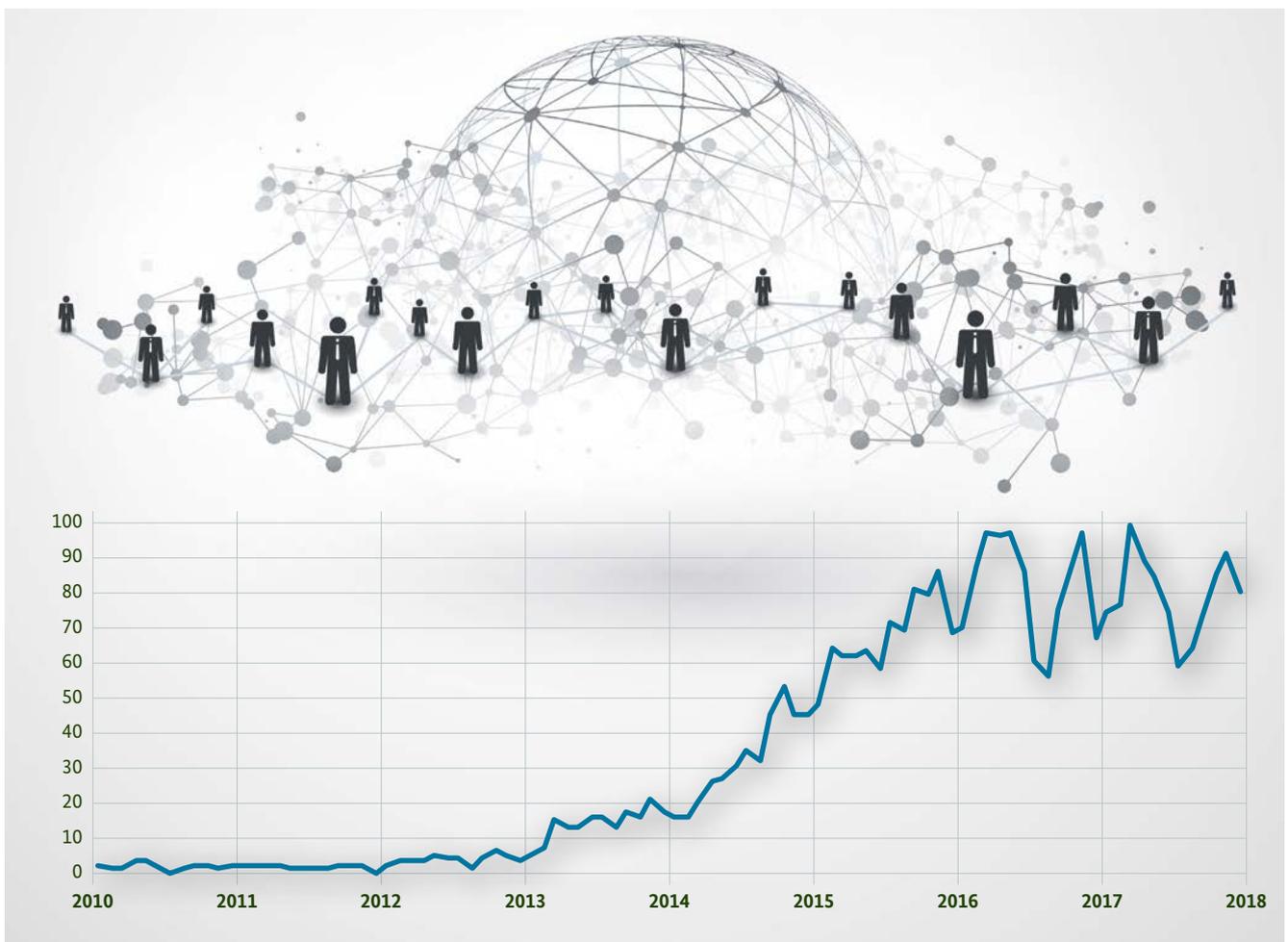


Grafik des Monats

Teilen statt kaufen: Sharing Economy ...

... bezeichnet Geschäftsmodelle, die eine geteilte Nutzung von Ressourcen ermöglichen, sei es die Wohnung oder das Auto. Die gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung der Sharing Economy ist rasant gestiegen – das spiegelt sich auch in der Häufigkeit von Web-Suchen nach diesem Begriff wider: Bis Mitte 2012 spielte der Begriff „Sharing Economy“ unter allen Google-Anfragen noch kaum eine Rolle, seitdem ist das Interesse kontinuierlich gewachsen. Besonders in den asiatischen Ländern suchen Internetnutzer nach dem Begriff, in Deutschland ist er bisher deutlich weniger gefragt. Aber auch hierzulande wird die Sharing Economy, begünstigt durch digitale Technologien, zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen.

Suchinteresse an dem Begriff „Sharing Economy“ im Zeitverlauf



Die Werte geben das Suchinteresse relativ zum höchsten Punkt im Diagramm an. Der Wert 100 steht für die höchste Beliebtheit dieses Suchbegriffs. Der Wert 50 bedeutet, dass der Begriff halb so beliebt war und der Wert 0 entspricht einer Beliebtheit von weniger als 1% im Vergleich zum Höchstwert.

Quelle: Google Trends.

Überblick über die wirtschaftliche Lage

- ▶ Die Konjunktur bleibt zum Jahresende aufwärtsgerichtet. Für das Jahr 2017 zeichnet sich insgesamt ein starkes Ergebnis für das Bruttoinlandsprodukt ab.
- ▶ Auftragseingänge und Stimmungsindikatoren senden positive Signale für die Industrie. Nach schwächeren Ergebnissen im September und Oktober dürfte sich die Industrieproduktion lebhaft fortsetzen.
- ▶ Die Anschaffungsneigung der Konsumenten und die Stimmung im Handel sind positiv.
- ▶ Die Nachfrage nach Arbeitskräften in weiten Teilen der Wirtschaft ist weiterhin sehr hoch. Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung verringern sich in der Tendenz. Strukturelle Herausforderungen bleiben am Arbeitsmarkt dennoch bestehen.

Die deutsche Konjunktur befindet sich in einem dynamischen Aufschwung. Im dritten Quartal war die Wirtschaftsleistung (BIP) stark um 0,8% gestiegen.¹ Die Konjunktur war bereits im ersten Halbjahr kräftiger als bisher statistisch ausgewiesen. Angesichts der Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf zeichnet sich ein starkes Jahresergebnis ab.² Im dritten Quartal lieferte insbesondere der positive Außenbeitrag in Höhe von 0,4 Prozentpunkten Impulse, weil die Exporte stärker expandierten als die Importe. Angesichts ausgelasteter Produktionskapazitäten und günstiger Finanzierungsbedingungen zogen die privaten Investitionen in Ausrüstungen an; sie stiegen im dritten Quartal um 2,8%. Zudem kam es zu einem Vorratsaufbau. Der private Konsum, wesentlicher Wachstumstreiber der letzten Jahre, stagnierte vorübergehend (-0,1%). Der Beschäftigungsaufwuchs setzte sich nahezu ungebremst fort und auch die Einkommen nahmen im abgelaufenen Quartal weiter zu. Insgesamt dürfte sich die gute wirtschaftliche Entwicklung zum Jahresende 2017 fortsetzen. Der Anstieg der Industrieproduktion könnte allerdings im vierten Quartal geringer ausfallen. Die konjunkturelle Grundtendenz bleibt aber kräftig. Hierauf weisen auch die rekordverdächtigen Stimmungsindikatoren hin.

Die Weltwirtschaft gewinnt auf Jahressicht weiter an Fahrt. Die weltweite Industrieproduktion nahm im September erneut zu und setzte damit ihre aufwärtsgerichtete Entwicklung fort. Im September lag sie um 3,9% über dem Niveau vor einem Jahr. Die globalen Stimmungsindikatoren spiegeln einen zunehmenden Optimismus wider. In den Industriestaaten setzte sich der konjunkturelle Aufschwung im dritten Quartal fort. Im Euroraum nahm das BIP im dritten Vierteljahr um 0,6%, in den Vereinigten Staaten um 0,8% und in Japan um 0,6% zu. Von den Schwellenländern verzeichnete China wieder eine gleichmäßigere wirtschaftliche Entwicklung und Russland und Brasilien haben ihre Rezession überwunden. Insgesamt wird daher das Wachstum der Weltwirtschaft höher ausfallen als im Vorjahr. Die OECD rechnet in ihrem Ausblick vom November nun mit einem globalen Wachstum von 3,6%.

Nach der Zahlungsbilanzstatistik der Deutschen Bundesbank erhöhten sich die Ausfuhren an Waren und Dienstleistungen im Oktober 2017 in jeweiligen Preisen leicht um 0,2% gegenüber dem Vormonat. Im weniger schwankungsanfälligen Dreimonatsvergleich bleibt der Trend angesichts des globalen Aufschwungs aufwärtsgerichtet (+0,9%). Die Einfuhren erhöhten sich im Oktober um 1,9%. Im Dreimonatsvergleich nahmen sie etwas weniger stark als die Ausfuhren um 0,7% zu. Der kumulierte Leistungsbilanzüberschuss liegt im laufenden Jahr weiterhin unter dem des Vorjahreszeitraums. Die positiven Signale der nationalen Indikatoren zur Außenwirtschaft sowie die weltwirtschaftliche Belebung deuten trotz zweier schwacher Monate auf eine weitere Expansion der deutschen Exporte hin.

Die dynamische Industriekonjunktur zeigt sich nahezu in allen Industriezweigen. Die Auftragseingänge, die bereits im dritten Quartal mit einer Rate von 3,7% sehr kräftig zunahm, erhöhten sich im Oktober nochmals (+0,5%). Entsprechend hoch sind die Auftragsbestände. Das ausgezeichnete Geschäftsklima signalisiert eine Fortsetzung der positiven Entwicklung. Nicht zuletzt wegen der Lage der Sommerferien und aufgrund von Brückentagen war die Industrieproduktion im September und Oktober rückläufig. Damit deutet sich ein nicht ganz so wachstumsstarkes Jahresendquartal an. Die Bauproduktion verläuft seit dem dritten Quartal trotz günstiger Rahmenbedingungen und einer starken Nachfrage allenfalls seitwärts. Sie war aber dennoch auch im Oktober 2017 – arbeitstäglich bereinigt –

1 In diesem Bericht werden Daten verwendet, die bis zum 15. Dezember 2017 vorlagen. Soweit nicht anders vermerkt, handelt es sich um Veränderungsdaten gegenüber der jeweiligen Vorperiode auf Basis preisbereinigter sowie nach dem Verfahren Census X-12-ARIMA kalender- und saisonbereinigter Daten.

2 Erste Ergebnisse für das Jahr 2017 veröffentlicht das Statistische Bundesamt am 11. Januar 2018.

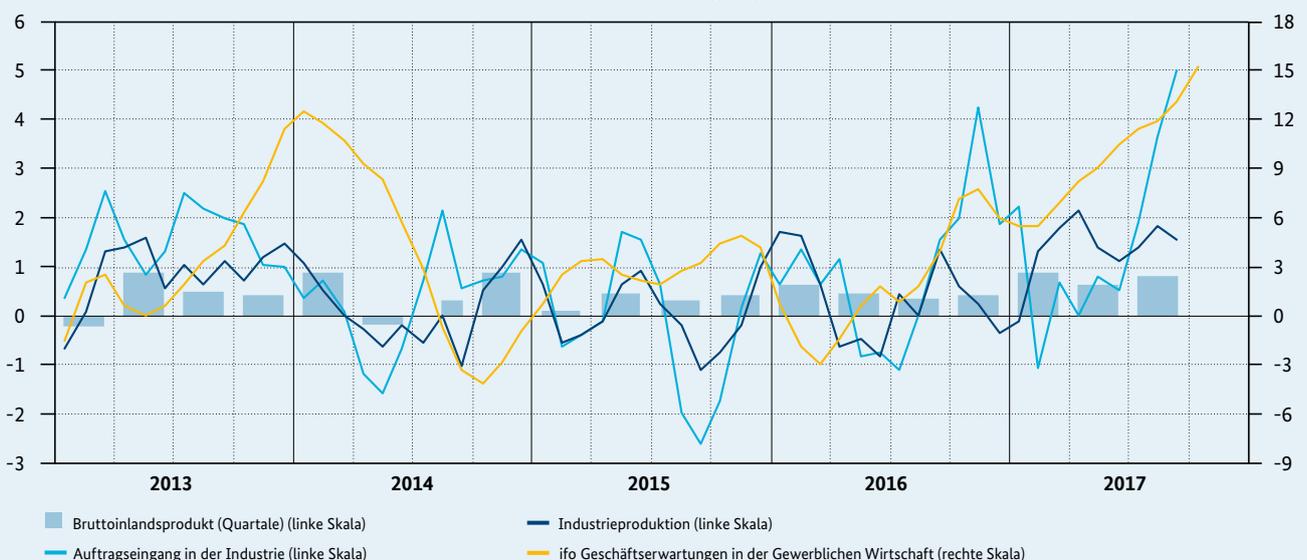
um reichlich vier Prozent höher als vor einem Jahr. Ein entscheidender Grund für die schwächere Entwicklung dürfte sein, dass sich die Bauwirtschaft nahe ihrer Kapazitätsgrenzen bewegt und Arbeitskräfte rar werden.

Der private Konsum war, gestützt auf eine gute Entwicklung von Einkommen und Beschäftigung, während des langen Aufschwungs der verlässliche Träger der binnenwirtschaftlichen Entwicklung. Im dritten Quartal ging er saisonbereinigt erstmals seit dem vierten Quartal 2013 leicht um 0,1% zurück. Dies zeigte sich auch in dem nahezu stagnierenden Umsatz im Einzelhandel (+0,2%), dessen Start in das Jahreschlussquartal ebenfalls holprig war (-1,2%). Die Umsätze im Kfz-Handel, die bis September vorliegen, blieben demgegenüber im dritten Quartal aufwärtsgerichtet. Die Inflationsrate lag im November bei 1,8%. Da Einkommen und Beschäftigung weiter zunehmen, die Konsumlaune positiv ist und sich das ifo Geschäftsklima für den Einzelhandel unverändert auf hohem Niveau bewegt, dürften die privaten Konsumausgaben weiter zunehmen.

Die Lage und der Ausblick am Arbeitsmarkt bleiben positiv. Die Erwerbstätigkeit wächst seit dem zweiten Quartal etwas moderater als im letzten Winterhalbjahr, im Oktober saisonbereinigt um 41.000 Personen. Damit waren zuletzt 650.000 Personen mehr erwerbstätig als ein Jahr zuvor. Im September stieg die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung, bereinigt um die Saisoneinflüsse, um 35.000 Personen. Die einschlägigen Frühindikatoren von BA, ifo und IAB signalisieren eine anhaltend hohe Nachfrage nach Arbeitskräften in weiten Teilen der Wirtschaft. Die Arbeitslosigkeit und die Unterbeschäftigung gingen im November saisonbereinigt um 18.000 bzw. 21.000 Personen zurück. Nach Ursprungszahlen sank die Arbeitslosigkeit auf 2,37 Mio. Personen, den niedrigsten Stand seit der Wiedervereinigung. Der Rückgang der Arbeitslosigkeit dürfte sich fortsetzen; er könnte jedoch etwas schleppender verlaufen, weil Personen mit Migrationshintergrund nach dem Abschluss von Integrations- und Sprachkursen nicht sofort auf dem Arbeitsmarkt Erfolg haben. Zudem bleiben weitere Herausforderungen, wie die Eindämmung der Langzeitarbeitslosigkeit und die höhere Arbeitslosigkeit in strukturschwachen Gebieten, bestehen.

Konjunktur auf einen Blick*

Entwicklung von Bruttoinlandsprodukt, Produktion und Auftragseingang in der Industrie sowie ifo Geschäftserwartungen



* zentrierte gleitende 3-Monats-Durchschnitte bzw. Quartale, saisonbereinigt, Veränderungen gegenüber Vorperiode in v. H. bzw. Salden bei ifo

Quellen: STBA, BBk, ifo Institut.

Emissionshandel ist fit für 2030

Die Reform des Europäischen Emissionshandels (ETS) für das nächste Jahrzehnt steht: Der Emissionshandel wird als Marktinstrument gestärkt; die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie wird dabei geschützt.

Nach mehr als zwei Jahren Verhandlung haben sich Europäische Kommission, Rat und Europäisches Parlament im November auf eine Reform der ETS-Richtlinie geeinigt. Die Bundesregierung konnte ihre zentralen Ziele bei der Reform durchsetzen: Die Preissignale sollen gestärkt werden, um Investitionsanreize für klimaneutrale Technologien zu setzen. Zudem sollen die energie- und emissionsintensiven Industrien weiterhin vor der Konkurrenz aus dem nicht vom Emissionshandel regulierten Ausland geschützt werden.



Der Emissionshandel ist das zentrale Instrument der EU-Klimapolitik. Fast die Hälfte aller europäischen Treibhausgasemissionen wird dabei erfasst. Teilnehmende Unternehmen müssen für die von ihnen verursachten Emissionen entsprechende Zertifikate einreichen. Im Industriebereich werden diese Zertifikate teilweise kostenlos zugeteilt, im Strombereich werden sie bis auf wenige Ausnahmen seit 2013 staatlich versteigert. Entsprechend den internationalen Klimaschutzverpflichtungen der EU nimmt die Gesamtzahl der neu zur Verfügung gestellten Zertifikate (sogenannter „Cap“) Jahr für Jahr ab. Damit werden langfristig Anreize für Investitionen in emissionsarme

Technologien gesetzt. Die Zertifikate können unter den Marktteilnehmern gehandelt werden. So sollen die europäischen Klimaziele für 2030 erreicht werden, indem die Emissionsreduktionen ökonomisch effizient dort durchgeführt werden, wo es am kostengünstigsten ist.

Zertifikatsüberschüsse werden abgebaut

Zuletzt war der Emissionshandel aufgrund der hohen Überschüsse an Zertifikaten¹ und der daraus resultierenden niedrigen Preise am Zertifikatemarkt in die Kritik geraten.

¹ Mit Überschüssen ist hier die Gesamtzahl der im Umlauf befindlichen Zertifikate gemeint, die von den Erwerbern gehalten und noch nicht zum Ausgleich von Emissionen eingereicht wurden.

Der Zertifikatspreis ist ein für die Wirtschaft wichtiger Indikator, da er langfristige europäische Emissionsminderungsziele in ein für Unternehmen relevantes Preissignal übersetzt. Auf diese Weise werden Emissionen bei Unternehmensentscheidungen berücksichtigt. Der Preisanreiz für die Unternehmen soll nun verstärkt werden, indem überschüssige Zertifikate am Markt schneller abgebaut und ab 2019 in einer sogenannten Marktstabilitätsreserve „geparkt“ werden. Voraussichtlich über zwei Milliarden nicht benötigte Zertifikate sollen dann im Jahr 2023 gelöscht werden. Vor einer Löschung wird die Europäische Kommission die Auswirkung auf den Zertifikatemarkt jedoch überprüfen. Auch nach 2023 sind Löschungen aus der Marktstabilitätsreserve möglich, wenn die Reserve über einen Schwellenwert anwächst. Zudem wird die Absenkrungsrate der jährlich neu zur Verfügung gestellten Zertifikatmenge von 1,74 Prozentpunkten auf 2,2 Prozentpunkte erhöht. Damit dürften sich die Zertifikatspreise von derzeit rund 7 Euro je Tonne CO₂ im Laufe der Zeit deutlich erhöhen und Investitionsanreize für klimaneutrale Technologien setzen.

Preisdruck auf Kohlekraftwerke und emissionsintensive Industrien steigt

Besondere Bedeutung hat die Reform für den Kraftwerkssektor. Hier werden steigende Zertifikatspreise den wirtschaftlichen Druck auf Kohlekraftwerke erhöhen, deren Strom damit gegenüber CO₂-ärmerer Stromerzeugung wie aus Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen oder Kraftwerken auf Erdgasbasis mittelfristig teurer wird.

Die Richtlinie ermöglicht es den Mitgliedstaaten aber auch, bei zusätzlichen nationalen Maßnahmen zur Stilllegung von Stromkapazitäten freiwillig Zertifikate aus ihren Versteigerungsmengen zu löschen. Damit soll verhindert werden, dass die in einem Mitgliedstaat nicht mehr benötigten Zertifikate in anderen Mitgliedstaaten zu höheren Emissionen führen. Man spricht auch vom sogenannten „Wasserbetteffekt“.

Mit der Reform wurde auch entschieden, dass kohlebasierte Projekte von einer Förderung über den europäischen „Modernisierungsfonds“ weitestgehend ausgeschlossen werden. Der Modernisierungsfonds soll insbesondere ost-europäische Mitgliedstaaten bei der Modernisierung ihrer Energiesysteme unterstützen.



Steigende Zertifikatspreise führen außerdem zu höheren Strompreisen an der Börse und damit auch zu indirekten Kostenbelastungen vor allem für die großen Stromverbraucher. Daher haben die Mitgliedstaaten weiterhin die Möglichkeit, in den betroffenen Sektoren jene Stromkostenbestandteile zu ersetzen, die auf die Zertifikatspreise zurückgehen. Die Einzelheiten hierzu werden jedoch erst in den künftigen Beihilfeleitlinien der Europäischen Kommission geregelt werden.

Auch für emissionsintensive Industrieanlagen, die am Emissionshandel teilnehmen, steigt der Anreiz zur Emissionsminderung. Sie bekommen zwar einen Großteil der benötigten Zertifikate kostenlos zugeteilt, müssen aber dennoch einen Teil zukaufen (siehe Abschnitt zu „Benchmarks“).

Schutz vor Carbon Leakage weiterhin erforderlich

Mit dem Klimaschutzübereinkommen von Paris wurde zwar ein wichtiger Schritt zur weltweiten Koordinierung der Klimaschutzanstrengungen gemacht, es wurden aber global noch keine gleichen Wettbewerbsbedingungen für die Industrieproduktion geschaffen. Auf europäischer Ebene bleiben damit Regelungen erforderlich, um eine Abwanderung von Industrieproduktion oder vorgelagerten Anlageinvestitionen in das nicht vom Emissionshandel regulierte Ausland (sogenanntes Carbon Leakage) zu verhindern.



Als von Carbon Leakage bedroht gelten solche Sektoren, die einem starken internationalen Wettbewerb ausgesetzt sind und emissionsintensive Produkte herstellen. Die effizientesten Anlagen in diesen Sektoren erhalten grundsätzlich Zertifikate zu 100 Prozent gratis. Der Vorschlag des Europäischen Parlaments, die freie Zuteilung je nach der Carbon-Leakage-Gefährdung zu stufen (Stufenansatz), wurde durch den Rat verhindert. Die Festlegung hätte in bestimmten Sektoren zu einer massiven Unterausstattung mit Zertifikaten geführt.

Für Sektoren, die den Schwellenwert knapp verfehlen, sieht die Einigung zudem die Möglichkeit einer qualitativen Prüfung vor, die konkrete Minderungsmöglichkeiten, Marktcharakteristika oder Gewinnspannen berücksichtigt. Das ist vor allem für Branchen wie die Industriegasproduktion wichtig, die zwar formal eine geringe Handelsintensität aufweisen, aber Teil von Wertschöpfungsketten sind, die im internationalen Wettbewerb stehen.

Benchmarks als Effizienztreiber

Ein zentrales Anliegen der Bundesregierung war es, dass die kostenlose Zuteilung für die Industrie in der kommenden Handelsperiode 2021 – 2030 nicht länger durch einen sektorübergreifenden Korrekturfaktor gekürzt wird. Dieser

Korrekturfaktor kam bislang dann zur Anwendung, wenn nicht genügend Zertifikate zur freien Zuteilung zur Verfügung standen, um allen berechtigten Anträgen aus der Industrie zu entsprechen. Als Alternative konnte in Brüssel durchgesetzt werden, dass der von der Kommission vorgesehene Versteigerungsanteil von 57 Prozent der Gesamtzertifikatsmenge im Bedarfsfall um einen bestimmten Anteil abgesenkt wird, sodass ein größerer Teil der Zertifikate frei zugeteilt werden kann. Letztendlich wird dieser „Sicherheitspuffer“ zur Vermeidung eines Korrekturfaktors nun effektiv 3,5 Prozentpunkte betragen, was nach Einschätzung von Analysten ausreichen wird.

Die kostenlose Zuteilung an die von Carbon Leakage bedrohten Sektoren erfolgt über sogenannte produktbezogene Bezugsnormen (Benchmarks), die durch die zehn Prozent emissionseffizientesten Anlagen des jeweiligen Sektors gesetzt werden. Auch bei der zukünftigen Ausgestaltung der Produkt-Benchmarks haben Rat und Parlament eine Verbesserung gegenüber den Vorschlägen der Kommission und der Ratspräsidentschaft erreichen können, indem die Benchmarks anhand realer Daten festgelegt und abgesenkt werden (statt einer pauschalen Absenkung). Zudem wird die Untergrenze für die jährliche Reduzierung dieser Benchmarks auf 0,2 Prozentpunkte abgesenkt. Die Europäische Kommission hatte hier noch eine Absenkung um jährlich 0,5 Prozentpunkte vorgeschlagen, was aber die rea-

len Minderungsmöglichkeiten vieler emissionsintensiver Sektoren überstiegen hätte. Für die Stahlindustrie wurde dieser Wert für den Zeitraum 2021 – 2025 unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung auf jährlich 0,2 Prozentpunkte festgeschrieben. Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Kuppelgase als Restgase der Stahlproduktion zur Energiegewinnung genutzt werden, anstatt sie in die Atmosphäre zu entlassen.

Innovationsfonds soll technologischen Wandel fördern

400 Millionen Zertifikate werden für den sogenannten Innovationsfonds bereitgestellt, den die Europäische Kommission verwaltet. Durch diesen werden im nächsten Jahrzehnt mehrere Milliarden Euro für die Förderung von innovativen Technologien zur Verfügung gestellt. Gefördert werden können ab 2021 nun auch innovative Industrieprojekte wie Verfahren zur Abscheidung und Nutzung von CO₂ (Carbon Capture and Usage – CCU), Verfahren zur Abscheidung und geologischen Speicherung von CO₂ (Carbon Capture and Storage – CCS), Projekte zu Erneuerbaren Energien sowie Stromspeichertechnologien. Die Projektförderungen sind vor allem für langfristige Minderungsstrategien im Industriesektor essentiell, um verstärkt Strom aus erneuerbaren Energien einsetzen zu können und prozessbedingte Emissionen etwa in der Stahl- oder Zementindustrie zu senken, also Emissionen, die zwar während der Produktion, aber nicht durch die Verbrennung von fossilen Energieträgern entstehen.

Streit um Mindestpreis vertagt

Frankreich hatte in den Verhandlungen wiederholt die Einführung eines Mindestpreises für Zertifikate des Emissionshandels gefordert, konnte sich aber in den Ratsverhandlungen nicht durchsetzen. Zuletzt hatte auch der französische Staatspräsident Macron diese Forderung wiederholt, um schneller stärkere Preisanreize für einen Wechsel weg von fossilen Brennstoffen hin zu den Erneuerbaren Energien zu setzen. Die Debatte hierzu ist weiter offen. Sowohl in der Politik als auch in der wirtschaftswissenschaftlichen Fachliteratur gehen die Meinungen zu einem Mindestpreis weiter auseinander. Die Befürworter mahnen stärkere Investitionsanreize an. Sie argumentieren, dass viele am Markt teilnehmende Unternehmen aufgrund ihres kurzen Planungshorizontes zukünftige Knappheit im Markt nicht ausreichend berücksichtigen. Dieses „Marktversagen“ führe aktuell zu einem ineffizient niedrigen Zertifikatspreis.

Sie verweisen darauf, dass es später zu raschen Preissteigerungen und damit verbunden zu einem abrupten Strukturwandel kommen könnte, wenn die technologische Anpassung den sukzessive restriktiveren Klimazielen hinterherhinke. Die Kritiker befürchten durch einen Mindestpreis weitere Wettbewerbsnachteile für die energieintensiven Industrien und verweisen auf den Überschussabbau durch die Marktstabilitätsreserve. Ein Mindestpreis würde eine teilweise Abkehr vom Emissionshandel als mengenbasiertem Instrument bedeuten und somit auch von dessen Effizienz. Dabei besteht die Schwierigkeit darin, den Mindestpreis so zu setzen, dass Anreize zur Emissionsminderung verstärkt werden, ohne gleichzeitig die Gefahr von Carbon Leakage zu verschärfen. Nach aktuellen Schätzungen müsste der Preis bei weit über 30 Euro je Tonne CO₂ liegen, um Einfluss auf die Rentabilitätsschwelle von Großemittenten wie z. B. den deutschen Braunkohle-gefeuerten Kraftwerken zu haben. Bei solchen Preisen wären große Teile der Industrie stark abwanderungsgefährdet.

Ausblick

Die Richtlinie muss nun bis zum Start der Handelsperiode am 1. Januar 2021 umgesetzt werden. Wichtig sind die noch ausstehenden Umsetzungsakte der Kommission, etwa die Zusammenstellung der Liste der von Carbon Leakage bedrohten Industriesektoren sowie die Festsetzung der Benchmarks für die kostenlose Zuteilung an die Industrie. Im Jahr 2023 steht zudem die erste „Globale Bestandsaufnahme“ unter dem Pariser Klimaschutzabkommen an. Die ETS-Richtlinie sieht vor, dass die Kommission spätestens zu diesem Zeitpunkt berichten soll, ob die Klimaschutzbemühungen im Emissionshandel im Hinblick auf neue internationale Entwicklungen ausreichend sind. Dabei kann insbesondere auch das System zum Schutz der im internationalen Wettbewerb stehenden emissionsintensiven Industrien neu gedacht werden. Hierzu soll auf den Vorschlag des Europäischen Parlaments hin auch ein Abgabesystem beim Import von CO₂-intensiven Produkten geprüft werden. Auch im Europäischen Emissionshandel gilt daher: Nach der Reform ist vor der Reform.

Verfasser: Julian Frohnecke und Dr. Christian Zankiewicz
Referat: Emissionshandel, Klimaschutz, Internationale Umweltschutzpolitik

Instant Payment – WhatsApp für Geld?

Der neue europäische Standard des European Payments Council (EPC) modernisiert den SEPA-Zahlungsverkehr. Seit dem 21. November 2017 sind nun nationale und länderübergreifende elektronische Zahlungen in Sekundenschnelle möglich. Damit schreitet die Digitalisierung auch bei Bankdienstleistungen voran. Elektronische Echtzeitzahlungen dürften zahlreiche Vorteile für Privatpersonen und Unternehmen in Europa bringen.



Instant Payment: Elektronisch in Echtzeit zahlen

Mit Instant Payment können auf elektronischem Wege Zahlungen idealerweise in Echtzeit, zumindest aber in Sekundenschnelle, und rund um die Uhr (24/7/365) ausgeführt werden.¹ Der Begriff lehnt sich dabei an Instant-Messaging-Dienste wie WhatsApp an, die sekundenschnell digitale Nachrichten versenden und empfangen. Die große Beschleunigung des elektronischen Bezahlvorgangs durch Instant-Payment-Systeme bewirkt, dass das Konto des Käufers bzw. Überweisenden unmittelbar belastet wird und gleichermaßen das Konto des Verkäufers bzw. Empfängers unmittelbar über die Gutschrift verfügt – ohne dass Zwischenakteure wie PayPal oder Kreditkartenanbieter einbe-

zogen werden. Zugleich zeichnet sich Instant Payment dadurch aus, dass es multikanalfähig ist (d. h. verfügbar für Transaktionen an der Ladenkasse, zwischen Nutzern sowie online) und verschiedenen Zahlungsinstrumenten (Überweisung, Lastschrift oder Kartenzahlung) offensteht.

Aktuell wird weltweit an entsprechenden Lösungen gearbeitet, die sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befinden. In Polen, Südkorea, dem Vereinigten Königreich und den USA sind Instant-Payment-Lösungen teilweise schon weit verbreitet, allerdings dort bislang nur auf nationaler Ebene. In Europa existiert nun erstmals ein länderübergreifendes Verfahren, das am 21. November 2017 „live“ geschaltet wurde.

¹ Instant Payments erfolgen in der Regel in Sekundenbruchteilen oder Sekunden, weshalb im Englischen auch die Begriffe „Immediate Payments“, „Real Time Payments“ oder „Near-Real Time Payments“ teilweise synonym genutzt werden.

Abbildung 1: Hauptcharakteristika von Instant-Payment-Systemen

- ▶ Ständige Verfügbarkeit 24/7/365.
- ▶ Unmittelbare Belastung des Kontos des Zahlenden.
- ▶ Unmittelbare Gutschrift auf dem Konto des Empfängers.
- ▶ Unmittelbare Bestätigung an Zahlenden und Empfänger.
- ▶ Unmittelbare Verfügbarkeit des Empfängers über gutgeschriebenen Betrag.

Europäische Instant-Payment-Ansätze

In Europa ist die Einrichtung eines länderübergreifenden Instant-Payment-Systems Teil der sogenannten Vision 2020, um die Marktinfrastruktur des Eurosystems weiterzuentwickeln. Bisher besteht mit dem SEPA-System zwar bereits ein länderübergreifendes einheitliches Verfahren für den bargeldlosen Zahlungsverkehr. Dennoch haben europäische Banken aktuell einen Werktag Zeit, um elektronische Zahlungen auszuführen. So bearbeiten die Banken Überweisungen nur gesammelt zu bestimmten Zeitpunkten, auch wenn sie online in Auftrag gegeben worden sind. Daher ist eine Verzögerung zwischen der Abbuchung vom Konto des Zahlenden und der Gutschrift auf dem Konto des Empfängers der Normalfall.

Auch vor diesem Hintergrund hatte das von der EZB geleitete Euro Retail Payments Board (ERPB) bereits 2014 die Notwendigkeit eines europäischen Echtzeitzahlungssystems festgestellt. Daraufhin hat das ERPB das Gremium der europäischen Zahlungsdienstleister (European Payments Council – EPC) um einen Entwurf für ein geeignetes Infrastrukturdiesign gebeten. Dieses System soll folgenden Kriterien genügen:

Abbildung 2: Anforderungen an Instant Payment laut ERPB

- ▶ Elektronisches Massenzahlungssystem.
- ▶ 24/7/365 – Verfügbarkeit.
- ▶ Sofortiges oder nahezu sofortiges Interbanken-Clearing.
- ▶ Unmittelbare oder nahezu unmittelbare Gutschrift auf Empfängerkonto.
- ▶ Sofortiges oder nachgelagertes Settlement mit Garantiemodell.
- ▶ Keine Einschränkungen bezüglich
 - Zahlungsinstrument: Überweisung, Lastschrift, Kartenzahlung,
 - Clearingmodalität: bilaterales Interbanken-Clearing, Clearing via Clearinghäuser oder Echtzeit-Bruttoabwicklungssysteme,
 - Abwicklungsmodalität: Geschäftsbanken- oder Zentralbankgeld, Höchstbeträge, Garantien.

Quelle: Bundesbank

Am 21. November 2017 wurde somit in Europa erstmals ein länderübergreifendes Instant-Payment-Verfahren gestartet. Mit dem sogenannten EPC-Schema („SEPA Instant Credit Transfer (SCT Inst) Scheme“) sind nun europaweite Überweisungen bis 15.000 Euro in maximal zehn Sekunden zu jedem Zeitpunkt möglich – vorausgesetzt, Geschäftsbanken sind in der Lage, Zahlungen in Echtzeit auch technisch abzuwickeln.² Als erste deutsche Bank startete die HypoVereinsbank ihr Instant-Payment-Angebot. Deren Muttergesellschaft Unicredit führte kurz darauf die erste Zahlung zwischen Deutschland und Italien in 2,5 Sekunden durch. Insgesamt beteiligten sich am Start 17 Banken aus acht Ländern. Geplant ist, dass auf freiwilliger Basis sukzessive der gesamte SEPA-Raum bedient wird (d.h. die EU-28 plus Island, Norwegen, Liechtenstein, Schweiz, Monaco und San Marino).

Parallel dazu arbeitet das Eurosystem an einer eigenen Infrastruktur, dem TARGET Instant Payment Settlement (TIPS). Dieses soll im November 2018 in Betrieb gehen und ebenfalls Echtzeitzahlungen für Privatpersonen und Unternehmen ermöglichen und so die Integration des Euroraums weiter vorantreiben.

Welche der beiden Lösungen sich durchsetzen wird und inwiefern diese miteinander kompatibel sein werden, bleibt abzuwarten. Fest steht, dass Instant Payment grundlegende Änderungen für Privatpersonen und Unternehmen bringen wird.

Viele Vorteile für Verbraucher

Die Dauer von Überweisungen verkürzt sich für den Verbraucher durch Instant Payment erheblich. Elektronische Zahlungen nähern sich somit „realen“ Barzahlungen an und verändern auf diese Weise den Charakter elektronischer Zahlungen grundlegend: Während der Empfänger unmittelbar über die gutgeschriebenen Mittel verfügt und diese anderweitig einsetzen kann, wird auch das Konto des Zahlenden unmittelbar belastet. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass Kontostände jederzeit aktuell sind. Kontoinhaber können so Einnahmen und Ausgaben besser im Blick halten (vergleichbar mit dem Blick in den Geldbeutel). Daneben verschwindet für Zahlenden und Empfänger die Bedeutung des Zeitpunkts der Transaktion: Ob es sich um einen regulären Werktag, Feier- oder Sonntag handelt, spielt in einem auf Instant Payment basierenden System keine Rolle mehr.

2 Die dazu nötige Infrastruktur wird von EBA Clearing, einem von 51 Banken getragenen europäischen Unternehmen, mit der Echtzeitzahlungplattform RT1 bereitgestellt.

Vor allem beim Onlinekauf können Privatpersonen von Instant-Payment-Lösungen profitieren, wenn Zahlungen direkt verbucht werden. Ein verzögerter Zahlungseingang trägt dann nicht mehr zu einer Verlängerung der Lieferzeiten bei. Zwar existieren auch heute schon zwischengeschaltete Systeme wie PayPal, die insbesondere im E-Commerce beschleunigend wirken und bei Verbrauchern beliebt sind. Allerdings bestätigen diese in der Regel nur eine getätigte Zahlung. Die tatsächliche Begleichung erfolgt auch hier verzögert in Form einer regulären Lastschrift. Auch könnte Instant Payment aus Konsumentensicht mit niedrigeren Transaktionskosten als andere Zahlungsmethoden einhergehen. So ist z. B. die Nutzung von Kreditkarten regelmäßig mit Kosten verbunden.

Für Verbraucher dürfte auch das Peer-to-Peer-Bezahlen, das heißt, das direkte Zahlen unter zwei Nutzern, in Echtzeit besonders interessant sein. Statt mühselig nach einem Restaurantbesuch die Rechnung unter Freunden bar aufzuteilen, könnte dies unkompliziert digital und in Echtzeit erfolgen. Insgesamt dürften Verbraucher von Lösungen, die Mobile Payment, also das Bezahlen mit Mobilgeräten, mit Instant Payment kombinieren, sehr profitieren. Bisherige Ansätze ermöglichen es zwar, über eine Smartphone-App Geld an einen Kontakt aus dem Adressbuch zu senden; technisch basieren diese aber immer noch auf im Hintergrund ablaufenden „langsamen“ SEPA-Überweisungen. Beispiele hierfür sind die Kwitt-App der Sparkassen, deren Umstellung auf Instant Payment mittlerweile angekündigt wurde, sowie die Paydirekt-App, an der sich neben den Sparkassen zahlreiche Privatbanken sowie Raiffeisen- und Genossenschaftsbanken beteiligen.

Chancen für Unternehmen und Banken

Neben den Verbrauchern dürften auch die Unternehmen einen zügigeren Zahlungsprozess begrüßen. Rechnungen werden schneller beglichen und verspätete Zahlungseingänge von Kunden seltener. Dies ermöglicht ein effizienteres und schlankeres Rechnungsmanagement, eine besser planbare Tagesdisposition sowie ein besseres Management des Umlaufvermögens. Im Idealfall bedeutet dies zudem einen geringeren Bedarf an externer Finanzierung und allgemein Effizienzgewinne durch eine weitere Digitalisierung des Bezahlprozesses – und in der Folge womöglich einen Rückgang von Bargeldzahlungen oder Scheckgebrauch (u. a. in Frankreich). Diese Vorzüge dürften sich in Transaktionen mit Kunden, aber auch mit anderen Unternehmen zeigen. Im Gegensatz zu existierenden Bezahlverfahren wie PayPal könnten Instant-Payment-Lösungen wie die von



EBA Clearing und dem Eurosystem zu erheblichen Effizienzgewinnen führen, weil sich diese einfach in die unternehmerische IT- und Prozesslandschaft integrieren lassen.

Für den europäischen Bankensektor ist Instant Payment eine wichtige Wettbewerbschance. Es kann ihm helfen, den Anschluss an die digitalen Entwicklungen im Zahlungsverkehr nicht zu verlieren und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Banken können sich ein modernes Image geben und ihre Kundenbindung stärken, indem sie ihren Kunden mit Instant Payment eine erwünschte Leistung anbieten.

Somit bietet Instant Payment gute Chancen, verlorenen Boden gegenüber außereuropäischen Banken und auch gegenüber Fintechs (digitale Finanzdienstleistungsanbieter) wieder gutzumachen. Eine große Stärke ist der bisher einzigartige länderübergreifende Charakter des europäischen Systems. Instant Payment dürfte tendenziell günstiger als Kreditkartensysteme sein und so das Girokartenmodell attraktiver machen. Hiervon könnten die europäischen Banken gegenüber den großen US-Kreditkartenanbietern profitieren.

Ein weiterer Gewinner eines derartigen Zahlungssystems dürfte der dynamisch wachsende Onlinehandel sein. Der Händler kann schnellere Geldeingänge erwarten, die Ware schneller zustellen und den Mittelzufluss zeitnah neu investieren. Auch kann er die wachsende Zahl an Retouren zügiger abwickeln, was ebenfalls im Interesse des Käufers liegt. Eine höhere Kundenzufriedenheit mit dem Kaufprozess kann zudem die Geschäftszahlen verbessern. Denkbar

ist auch, dass Reibungsverluste beim Bezahlvorgang, die im Onlinehandel bislang häufig mit Kaufabbrüchen verbunden sind, abnehmen.

Vorteilhaft für Händler sind neben dem schnelleren Geldzugang auch die geringeren Transaktionskosten gegenüber Bargeld bzw. Kreditkartenzahlungen. Das Forderungsmanagement wird deutlich einfacher, je mehr gekaufte Produkte per Instant Payment bezahlt werden.³

Mögliche Schwachstellen

Instant-Payment-Systeme sind nicht nur in Deutschland relativ neu. Derartige Zahlungsverfahren müssen sich noch bewähren und zeigen, dass sie mit eventuellen Schwachstellen adäquat umgehen können.

Ein kritischer Punkt ist, Geld zurückzuholen, das z. B. irrtümlich überwiesen wurde. Einige Banken argumentieren zwar, dass sich in diesem Fall grundsätzlich nichts gegenüber einer herkömmlichen SEPA-Überweisung ändere. Jedoch schafft die Echtzeit des Bezahlvorgangs gewissermaßen Fakten: Während eine irrtümlich getätigte reguläre SEPA-Überweisung wenige Minuten später – z. B. im Online-Banking – rückgängig gemacht werden kann, ist bei einer Instant-Payment-Zahlung das Geld dann längst dem anderen Konto gutgeschrieben. In vielen Fällen dürfte ein ehrlicher Empfänger kooperativ sein und die fälschlich geleistete Zahlung zurückerstatten. Dennoch sind hier Lösungen gefragt, wie grundsätzlich mit solchen Fällen nicht beabsichtigter Zahlungen umgegangen werden soll.

Neue Bezahlverfahren öffnen immer auch Betrugern neue Einfallstore. Gerade der Echtzeitcharakter des Bezahlvorgangs lässt sich womöglich ausnutzen. Allerdings zeigen bisherige Erfahrungen, dass Banken ein ureigenes Interesse daran haben, neue Systeme sicher zu machen. Hier werden die Banken voraussichtlich weiter an der Sicherheit von Instant Payment arbeiten müssen.

Darüber hinaus ist die Einführung von Instant Payment vor allem für die Banken mit Kosten verbunden. Wenngleich die Höhe der Umstellungskosten derzeit nur schwierig zu

beifizern ist, ist es völlig offen, inwiefern es den Kreditinstituten gelingt, mit Instant Payment Geld zu verdienen. Angesichts der aktuellen Herausforderungen der Branche wie niedrigen Zinsen oder Regulierungsvorgaben scheuen sich derzeit noch viele Banken hierzulande vor entsprechenden Investitionen: Einer Umfrage zufolge schätzen 50% der befragten Kreditinstitute die Kosten einer Instant-Payment-Einführung derzeit höher ein als die Kosten der SEPA-Umstellung vor zweieinhalb Jahren.⁴ Daneben dürften auf die unternehmerischen Finanzabteilungen neue Herausforderungen zukommen, wenn Zahlungseingänge auch am Wochenende oder nachts erfolgen. Ein Resultat hieraus dürfte wohl eine weitere Automatisierung sein.

Auch stellt sich die Frage, wie hoch die Nachfrage nach Echtzeitzahlungen ist. Die Erfahrungen anderer Länder zeigen aber zumindest, dass Bankkunden Instant-Payment-Lösungen gut annehmen.

Zudem stehen in Europa aktuell zwei parallele Systeme (EPC- und EZB-Vorhaben) im Raum. Ob dies sinnvoll ist, lässt sich noch nicht eindeutig bewerten. Einerseits kann der Wettbewerb um das beste System Innovationen auslösen, andererseits könnten sich die Systeme auch gegenseitig schwächen. Kunden und Unternehmen könnten in Ungewissheit, welche Infrastruktur sich durchsetzt, eine abwartende Haltung einnehmen, was die Umstellung auf Instant Payment insgesamt verzögern könnte. Auch ist zumindest fragwürdig, warum das Angebot des Eurosystems zusätzlich zu einem privatwirtschaftlichen Angebot des EBA Clearing notwendig ist. Mindeststandard sollte in jedem Fall sein, dass beide Lösungen auf sinnvolle Weise kompatibel sein werden.

Schlussendlich könnte die Entwicklung von Instant Payment auch die Skepsis solcher Gruppen befördern, die eine weitere Zurückdrängung von Barzahlungen befürchten. Allerdings betrifft Instant Payment zunächst vor allem elektronische Bezahlverfahren (z. B. im Onlinehandel), so dass hierdurch nicht per se Barzahlungen verdrängt werden. Andererseits könnte Instant Payment langfristig durchaus das tägliche Bezahlverhalten in Deutschland verändern und Barzahlungen in der Praxis unpopulärer machen.

³ Ebenfalls offen ist, ob eine großflächige Verbreitung und Nutzung von Instant Payment Wohlstandsgewinne durch eine Beschleunigung der Geldumlaufgeschwindigkeit bringen könnte. Grundsätzlich stehen angesichts von Echtzeittransaktionen Mittel schneller wieder für neue Ausgaben zur Verfügung. Ob und ggf. inwiefern sich dadurch das Ausgabeverhalten hin zu höheren Konsumausgaben ändert, ist jedoch Spekulation, zumal die budgetären Zwänge des Haushaltseinkommens von Instant Payment unberührt bleiben.

⁴ Bearing Point 2017: „Zahlungsverkehr 4.0 – Welche Auswirkungen hat das Digitalisierungszeitalter auf den Zahlungsverkehr?“

Abbildung 3: Vor- und Nachteile von Instant Payment

	Privatnutzer	Unternehmen	Banken
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schnellere und fortschrittliche Zahlungsabwicklung. ▶ Ständige Verfügbarkeit. ▶ Kontostand in Echtzeit, besseres Liquiditätsmanagement. ▶ Schnellerer Warenerhalt bei Internetkäufen. ▶ Attraktive Anwendungsmöglichkeiten in Verbindung mit Mobile Payment (z. B. P2P-Zahlungen). ▶ Angleichung an Barzahlung (z. B. bei Kauf eines Gebrauchtwagens). 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schnellere und fortschrittliche Zahlungsabwicklung. ▶ Potenziell verringerter Zahlungsverzug von Kunden und schnellere Rechnungsbegleichung. ▶ Bereits in (unternehmerische) IT- und Prozesslandschaft integriertes System. ▶ Planungsvorteile für die Tagesdisposition. ▶ Höhere Effizienz von E-Voicing und E-Billing. ▶ Besseres Working-Capital-Management. ▶ Potenziell verringerte Transaktionskosten für Handel. ▶ Zurückdrängung von Betrugsfällen im Handel. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit ggü. außereuropäischen Banken und Fintechs. ▶ Modernes Image und Kundenzufriedenheit. ▶ Zusätzliche Erlöse. ▶ Stärkung des Girokartenmodells.
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Problematik fälschlicherweise geleisteter Zahlungen/Rückholung von Geld. ▶ Neue Betrugsmöglichkeiten. ▶ Evtl. gebührenpflichtig. ▶ Evtl. Zurückdrängung von Barzahlungen, die größere Anonymität bieten. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Herausforderungen in Umstellungsphase. ▶ Neue Betrugsmöglichkeiten. ▶ Juristische Fragen. ▶ Evtl. weniger positiver Effekt eines schnellen Zahlungseingangs in Niedrigzinsphase. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kosten der Umstellung auf neues System/Infrastruktur. ▶ Unklarheit über Interoperabilität der Systeme von EPC und EZB. ▶ Neue Betrugsmöglichkeiten.

Ausblick: Wachsende europäische Akzeptanz – wie entwickelt sich Instant Payment in Deutschland?

Erfahrungen anderer Länder zeigen, dass Echtzeitzahlungen nachgefragt werden. So sind Blitzüberweisungen beispielsweise in Polen, dem Vereinigten Königreich und mehreren asiatischen Staaten längst üblich. Auch Österreich zeigt sich Instant Payment gegenüber sehr aufgeschlossen.

Wenngleich Instant Payment in Deutschland bislang erst bei einem großen Institut möglich ist, haben etliche Banken und Sparkassen angekündigt, ab Mitte 2018 nachzuziehen. In Deutschland vertretene Auslandsbanken, die auf anderen Märkten die Einführung von Echtzeitzahlungen forcieren, beobachten derzeit die hiesigen Marktentwicklungen und Kundenreaktionen noch.

Es erscheint jedoch kaum vorstellbar, dass die Digitalisierung in anderen Bereichen des Alltags voranschreitet, bei der Beschleunigung von Zahlungsvorgängen aber außen vor bleiben sollte. Letztlich entscheidend für den Erfolg von Instant Payment in Deutschland werden die Akzeptanz von Verbrauchern und Unternehmen sowie das Engagement von Handel und Finanzdienstleistern sein. Angesichts zahlreicher Vorteile ist aber zu erwarten, dass sich Instant Payment auch hierzulande zügig etabliert und so „WhatsApp für Geld“ Realität werden lässt.

Kontakt: Dr. Jan Weidner
Referat: Geld, Kredit, Finanzmärkte