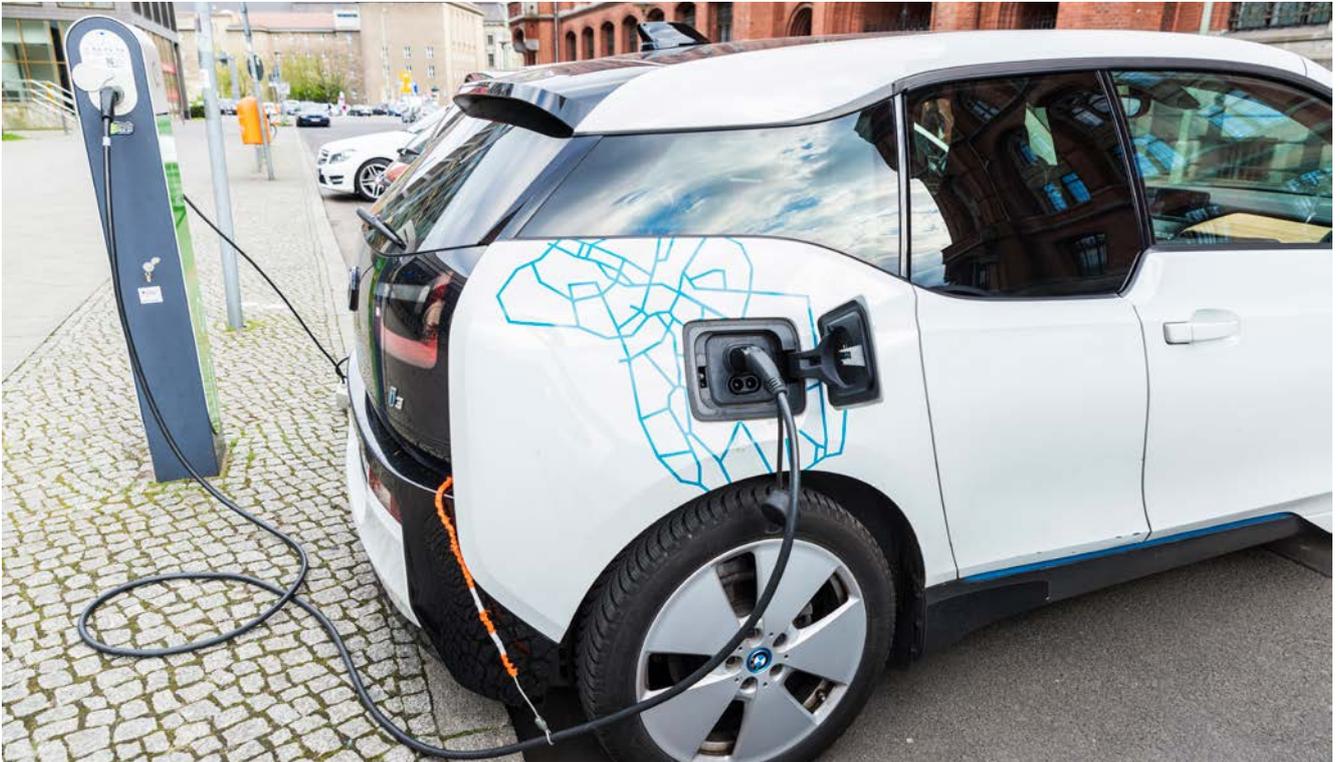


Auf einen Blick

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 „Pakets 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

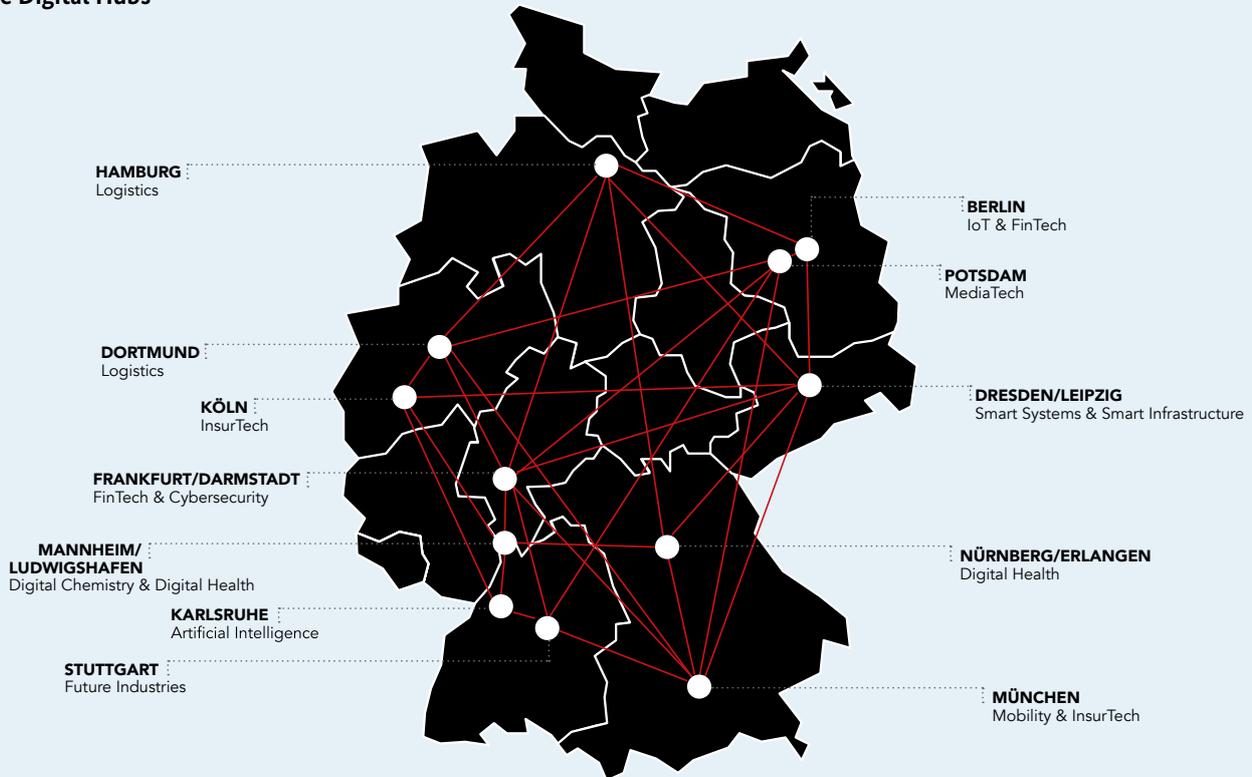
Zum ersten Mal präsentierte sich die Digital Hub Initiative des BMWi im Ausland – mit einem Stand auf dem diesjährigen WebSummit in Lissabon, einer seit 2009 jährlich stattfindenden internationalen Technologiemesse. Die Veranstaltung gehört zu den relevantesten Technologie-Events in Europa und zeichnet 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

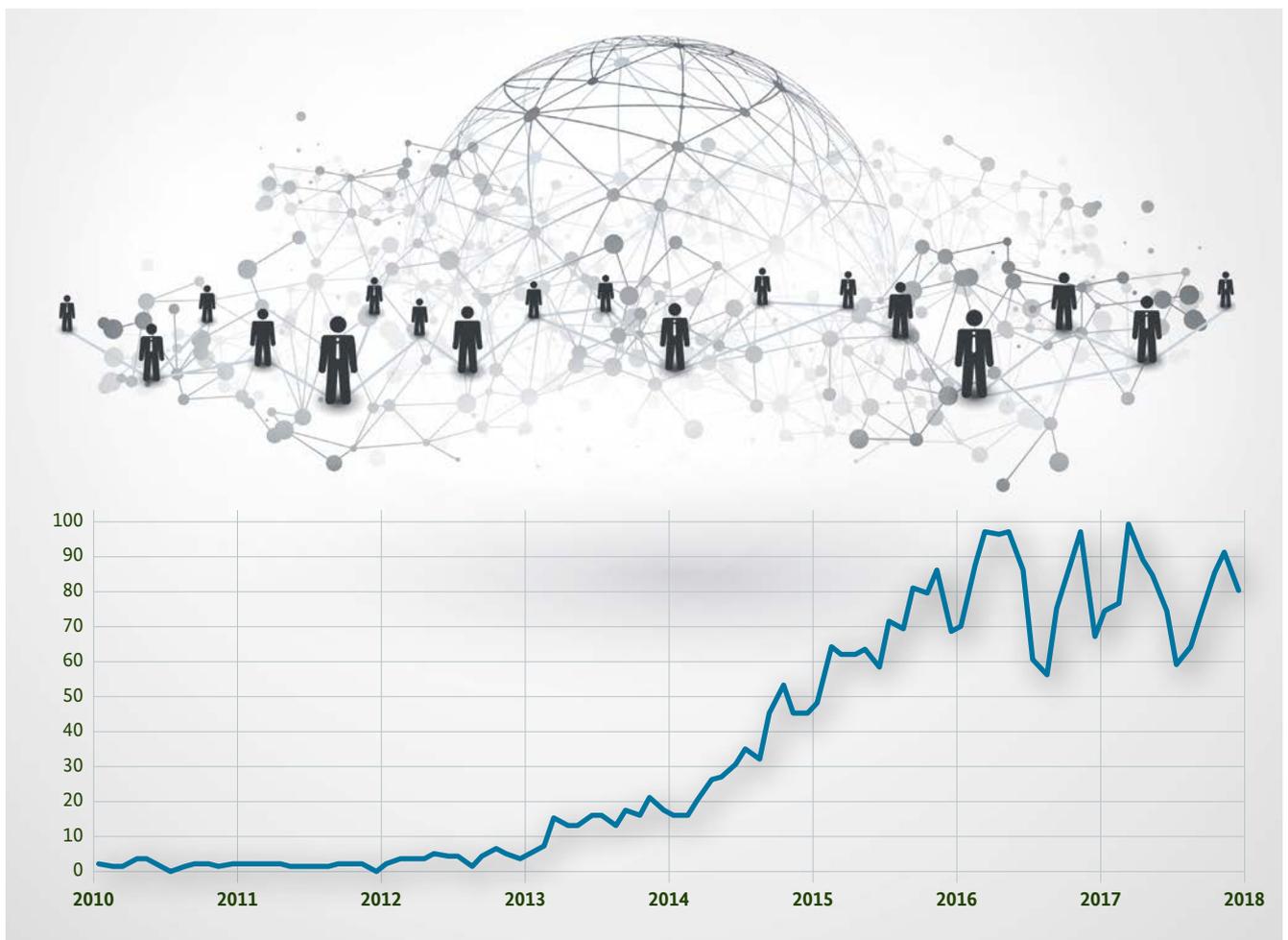


Grafik des Monats

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.