



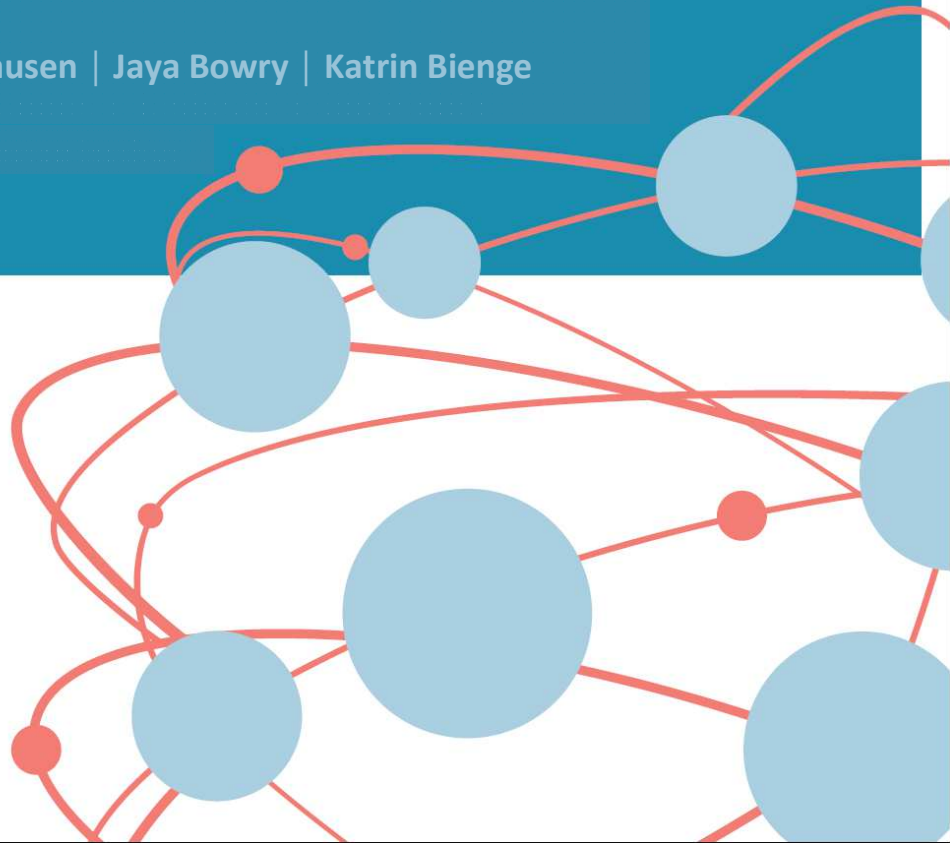
# NsBRESS

Nutzen statt Besitzen  
Ressourceneffizienz- und  
Diffusionspotenziale



## Five Shades of Sharing Eine Szenariogeschichte rund um die Haken und Ösen der Sharing Economy

Jens Clausen | Jaya Bowry | Katrin Bienge



---

## Impressum

### Autoren/-innen

Jens Clausen (Borderstep), Jaya Bowry (f10), Katrin Bienge (Wuppertal Institut)

#### **Borderstep – Institut für Innovation und Nachhaltigkeit gGmbH**

Clayallee 323, 14169 Berlin

Jens Clausen, clausen@borderstep.de

Tel. +49 (0) 511 / 30059245

© Borderstep Institut 2017

### Kontakt:

#### Projektkoordination



**Wuppertal  
Institut**

#### **Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH**

FG Nachhaltiges Produzieren und Konsumieren

Martina Schmitt, martina.schmitt@wupperinst.org

Tel. +49 (0)202 / 2492-128

#### Projektpartner

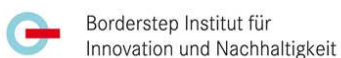


**faktor 10**  
Institut für nachhaltiges Wirtschaften

#### **Faktor 10 – Institut für nachhaltiges Wirtschaften gGmbH**

Holger Rohn, holger.rohn@f10-institut.org

Tel. +49 (0) 6031 / 791137



Borderstep Institut für  
Innovation und Nachhaltigkeit

#### **Borderstep – Institut für Innovation und Nachhaltigkeit gGmbH**

Jens Clausen, clausen@borderstep.de

Tel. +49 (0) 511 / 30059245

Das Projekt wird im Rahmen der Innovations- und Technikanalyse (ITA) durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert (FKZ 16/1653).



**Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung**

Gestaltung Deckblatt: VisLab, Wuppertal Institut. Abbildungen Deckblatt: Fahrräder: imageegami, Fotolia; Schlüsselübergabe und Gartenarbeitende: Thinkstock

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
1.1	Das Vorhaben .....	4
1.2	Five Shades of Sharing.....	4
<b>2</b>	<b>Warum verbreiten sich Nutzen statt Besitzen-Angebote nur schleppend? .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Szenariogeschichte „Sharing in Stadt und Land“.....</b>	<b>8</b>
3.1	Sharing Economy in der Vorstadt.....	8
3.2	Sharing Economy in der Metropole .....	12
<b>4</b>	<b>Literatur .....</b>	<b>15</b>

---

# 1 Einleitung

## 1.1 Das Vorhaben

Im Rahmen des Vorhabens „Nutzen statt Besitzen - sozio-technische Ressourceneffizienz- und Diffusionspotenziale ausgewählter Angebotsformen“ wurden die Potenziale zur Verringerung des Ressourcenverbrauchs und die Chancen der Diffusion von Nutzen statt Besitzen-Angebotsformen aus der Sharing Economy ermittelt. Ziel ist es, die Transformation zu einer nachhaltigen Gesellschaft zu unterstützen. Da sich im Bereich der neuen und flexiblen Konsum- und Eigentumsmodelle durch Nutzen statt Besitzen kontinuierlich neue Geschäftsmodelle etablieren, wurden diese aktuellen Entwicklungen aufgegriffen und anhand spezifischer Fallbeispiele untersucht. Das Projekt wurde gefördert aus Mitteln der Innovations- und Technikanalyse des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und unter Leitung des Wuppertal Instituts in Kooperation mit dem Borderstep Institut und dem Faktor 10-Institut durchgeführt.

## 1.2 Five Shades of Sharing

Es gibt eine sehr plausible Annahme, die der Sharing Economy zugrunde liegt: Durch „geteilte“ Nutzung, wie sie typisch für Nutzen-statt-Besitzen-Angebote ist, erfolgt grundsätzlich eine Umweltentlastung. Denn wenn ein Produkt nicht nur von einer, sondern von mehreren Personen genutzt wird, dann braucht man weniger von diesen Produkten.

Unsicherheit bezüglich dieser Annahme kommt allerdings auf, wenn aus China über extremes Wachstum des Bike-Sharings berichtet wird und Kommunen tausende Räder einsammeln lassen, weil sie die Stadt "verstopfen", u.a. aus Mangel an Abstellplätzen (Mayer-Kuckuk, 2017). Auch Berichte über weltreisende Couchsurfer machen neugierig, ob die Idee von kostenlosen (geteilten) Übernachtungsmöglichkeiten bei gleichzeitig erhöhtem Reiseaufkommen aus ökologischer Sicht in der Summe fruchtbar ist?

Das zentrale Ergebnis des Projektes zeigt dann auch, dass die Sharing Economy keineswegs immer den Königsweg der Nachhaltigkeit im ökologischen Konsum darstellt. Auch die geteilte Nutzung führt nicht immer und nicht überall zu umweltentlastenden Effekten. Vielmehr scheint es so zu sein, dass neue Angebote Veränderungen im Konsumverhalten zur Folge haben können. Durch vielfältige Verhaltensänderungen können sich so Wirkungen ergeben, die die ursprünglich intendierte Umweltentlastung sogar konterkarieren.

Da die hierfür wesentlichen Kontexte aufgrund ihrer Vielfältigkeit nicht so gut wissenschaftlich-systematisch darstellbar sind, gibt diese Broschüre einen Einblick in ein konkretes Szenario, mit dem wir die Möglichkeiten und Grenzen der Sharing Economy und einige ihrer möglichen gegenläufigen Effekte aufzeigen wollen. Vorabgestellt ist in Abschnitt 2 eine kurze Einführung zu den „Five Shades of Sharing“, fünf wesentlichen Typen von Sharing-Angeboten, die sowohl von ihrem Effekt auf die Ressourceneffizienz wie auch mit Blick auf ihre Diffusion im Markt sehr unterschiedlich zu beurteilen sind.

Die Szenariogeschichte will primär nachdenklich machen, aber sie zeigt auch Aspekte des Sharings, die uns wichtig und positiv erscheinen. Eine Reihe von Angeboten ist aus unserer Sicht teils aus ökologischen, teils aus sozialen oder kulturellen Gründen sehr wünschenswert und auch förderungswürdig.

Bei anderen Angeboten zeigt uns die Geschichte, dass Sharing zuweilen auch „alter Wein in neuen Schläuchen“ ist. So werden Ferienwohnungen heute oft auch auf Flatsharingplattformen angeboten und ist ein Dorfgemeinschaftshaus wirklich etwas so viel anderes als ein Cohousing-Gemeinschaftshaus?

---

## 2 Warum verbreiten sich Nutzen statt Besitzen-Angebote nur schleppend?

Wenn Verbraucherinnen und Verbraucher Nutzen statt Besitzen-Angebote in Anspruch nehmen, dann sind meistens Verhaltensänderungen notwendig. Carsharing statt eigenes Auto, Wohngemeinschaft (WG) statt Einzimmerwohnung, Couchsurfing statt Hotel: all dies sind nicht nur Angebote, sondern auch alltägliche Herausforderungen. Die Dienstleistung wird in anderer Form erbracht. Und Neues auszuprobieren erfordert Mut und Energie. Dies dürfte ein wesentlicher Grund dafür sein, dass erst vier von zwanzig im Rahmen des Projektes untersuchten Nutzen statt Besitzen-Angebote einen Verbreitungsgrad von mehr als 10% erreicht haben.

Und in drei dieser vier Fälle ist es letztlich so, dass man dennoch besitzt. Denn sowohl den Gebrauchtwarenhandel (On- und Offline) wie auch den digitalen Mediendownload haben wir den neuen Konsumformen zugerechnet, aber in allen drei Fällen wird schließlich etwas zum dauerhaften Verbleib erworben oder weitergegeben. Nutzen statt Besitzen als Gesamtkonzept hat es also schwer, in die Breite der Gesellschaft vorzudringen. Woran kann das liegen?

Die Notwendigkeit von Verhaltensänderung ist einer der wirksamsten hemmenden Faktoren für die Verbreitung von Konsumformen bzw. Innovationen (Clausen, 2017; Clausen & Fichter, 2017; Fichter & Clausen, 2013). Auch eingespartes Geld entschädigt meist (gefühl) nicht für die Anstrengung, die damit verbunden ist ein anderes Verhalten an den Tag legen zu müssen. Dies zeigt sich am Beispiel des auch 25 Jahre nach Markteinführung noch sehr begrenzten Verbreitungsgrades des Carsharing. Denn Carsharing ist zwar preiswert, erfordert aber ein grundsätzlich anderes Mobilitätsverhalten, wie z. B. sorgfältigere Planung und Absprachen. Da geben wir (bzw. die meisten von uns) doch lieber mehr aus. Grundsätzlich haben es Nutzen statt Besitzen-Angebote deshalb schwer, die Alltagsroutinen und somit auch die Gesellschaft zu verändern.

Würden die Konsumentinnen und Konsumenten rationaler entscheiden, also einen bewussten Blick auf die insgesamt aufgewendete Zeit und Kosten werfen (Autokosten nicht nur anhand des Benzinverbrauchs beurteilen, Zeit und Kosten für Werkstattbesuche, gesparte Zeit für die Parkplatzsuche etc.) fiel die Entscheidung vielleicht anders aus. Aber so rational wird über den eigenen Konsum meist nicht nachgedacht und entschieden.

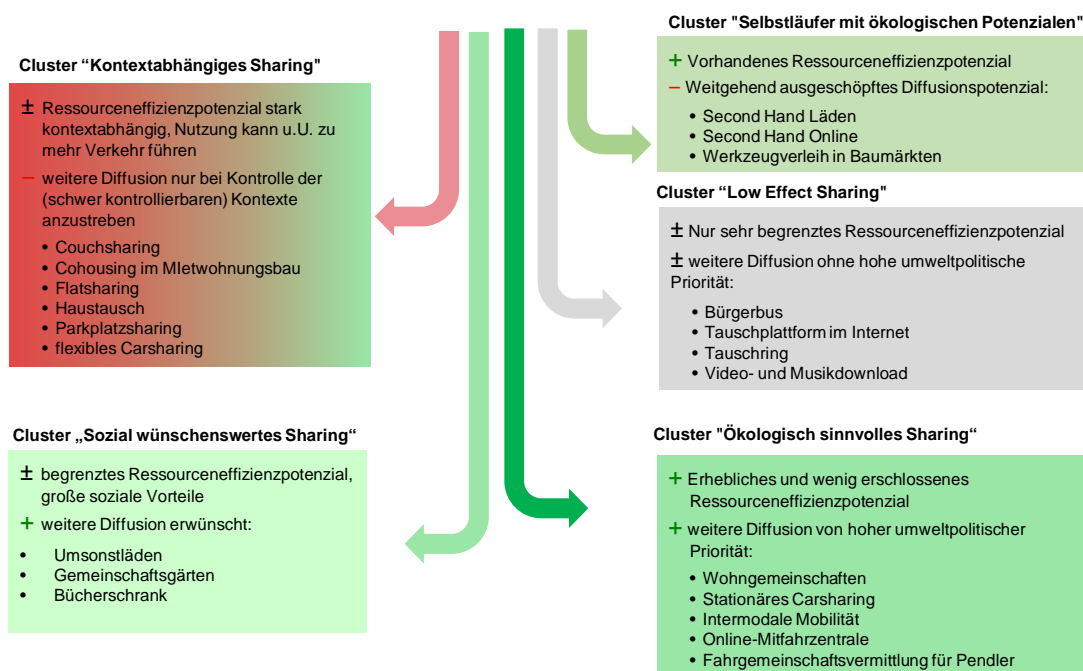
Nutzen statt Besitzen funktioniert aber dort, wo die Verhaltensänderung sich quasi „selbst belohnt“. Dies belegt das Beispiel der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT), die viele begeistert nutzen und dabei ohne Probleme fundamental neue Verhaltensweisen adaptieren. Wir lernen die Bedienung von Smartphones und akzeptieren das ständige "Gepiepse", weil es einfach immense Vorteile bietet. In der Folge verbreitet sich z.B. der digitale Mediendownload.

### **Sind alle Nutzen statt Besitzen-Angebote ressourcensparend?**

In der Untersuchung wurde klar, dass die den Nutzen statt Besitzen-Angeboten meist unterstellte Ressourceneffizienz und -schonung keineswegs immer gegeben ist.

Es lassen sich mit Blick auf die Wirkungen der Angebote fünf Typen erkennen:

Abbildung 1: Versuch der Typisierung von Angeboten der Sharing Economy



Quelle: Borderstep Institut, Wuppertal Institut, Faktor 10 Institut 2017

Unter den „Selbstläufern mit ökologischen Potenzialen“ finden sich Fälle mit schon weitgehend ausgeschöpften Diffusionspotenzialen. Diese Angebote helfen zwar, Ressourceneffizienzpotenziale zu erschließen, bedingen aber keine umweltpolitische Handlungsnotwendigkeit. Denn wesentliche zusätzliche Umweltentlastungen lassen sich durch eine weitere Verbreitung kaum erschließen. Second-Hand-Läden, Second-Hand-Online, wie auch der Werkzeugverleih haben sich bereits weit in der Gesellschaft verbreitet. Das Potenzial für weitere Gebrauchtgüterläden, für noch mehr Gebrauchtgüterhandel im Internet oder noch mehr Baumärkte, die einen Werkzeugverleih anbieten, ist kaum noch vorhanden. Die Märkte scheinen weitgehend gesättigt zu sein.

Im „Low Effect Sharing“ finden sich Angebote, die keine großen Ressourceneffizienzpotenziale aufweisen, allerdings auch keine wesentlichen negativen Effekte erwarten lassen. Sie können zumindest aus umweltpolitischer Sicht von einer Förderung ausgenommen werden. Je nach Interessenlage von Akteuren spricht aber nichts gegen ihre Förderung aus anderen Gründen, z.B. zur Verbesserung des Mobilitätssystems (Bürgerbus). Auch Tauschplattformen im Internet und regionale Tauschringe bieten eher kleine Vorteile und stehen somit nicht auf einer bundesweiten umweltpolitischen Agenda. Der Cloudservice Video- und Musikdownload wird sich vermutlich eigendynamisch noch weiter verbreiten. Sein Verbreitungsgrad lag zwar 2015 erst bei um die 35%, aber als IKT-Service wird er sich auch ohne Hilfe der Umweltpolitik weiter verbreiten. Überdies sind die davon ausgehenden Ressourceneffizienzpotenziale eher klein.

Im „ökologisch sinnvollen Sharing“ finden sich Angebote mit hohen und bisher wenig erschlossenen Ressourceneffizienzpotenzialen, die es durch eine verstärkte Diffusion prioritär zu fördern gilt: So ließe sich z.B. durch mehr WGs die Wohnfläche pro Person deutlich reduzieren, was erhebliche Auswirkungen auf den Ressourcen- und Energieverbrauch hätte. Auch mit den Mobilitätsangeboten Carsharing (besonders der standortgebundenen Variante), Carpooling (private Mitfahzentralen oder Carpooling mit Unternehmensbezug für Pendler) sowie auch durch die Konzepte der multimodalen Mobilität lassen sich erhebliche Ressourcen- und Energieeffizienzpotenziale erschließen.

Im Cluster „sozial wünschenswertes Sharing“ finden sich die Angebote Umsonstläden, Gemeinschaftsgärten und auch öffentliche Bücherschränke. Diese Sharing-Angebote weisen zwar ökologisch nur geringe Vorteile auf, sind aber aus sozialer oder kultureller Sicht sehr wünschenswert und damit förderwürdig.

---

Im „**kontextabhängigen Sharing**“ findet sich ungefähr ein Drittel aller Nutzen statt Besitzen-Angebote. Bei diesen Angeboten ist es nicht grundsätzlich klar, dass sie ökologisch positiv wirken. So stellte sich z.B. heraus, dass die sowieso eher begrenzten ökologischen Vorteile, die mit Flatsharing, Haustausch oder Couchsurfing verbunden sind durch häufigere und längere Reisen schnell wieder aufgezehrt werden können. Wer also mit dem Rad durch Holland fährt und dabei „couchsurft“ macht es ökologisch richtig. Wer aber für drei Tage mit dem Billigflieger nach Madrid fliegt und dort umsonst übernachtet, lebt zwar billig, verursacht aber durch den Transport erhebliche zusätzliche Ressourcen- und Energieverbräuche. Ähnlich kann es bei einer Cohousing-Gemeinschaft sein, deren Wohnungen zwar häufig etwas kleiner als üblich sind, deren Flächenvorteil durch große Gemeinschaftsräume aber wieder aufzehrt wird. Je nach Wohnlage, z.B. am Stadtrand, kann auch zusätzliche Mobilität erforderlich werden. Und das flexible „free floating“ Carsharing wird nicht nur genutzt, um ein eigenes Auto zu substituieren, sondern ersetzt auch schon mal Fahrten mit dem öffentlichen Nahverkehr oder dem Fahrrad. Damit wirkt es nicht immer positiv, sondern führt anteilig zu zusätzlichem Autoverkehr. Auch eine Verbreitung des Parkplatzsharing könnte zu mehr Autoverkehr führen, nämlich immer dann, wenn häufiger Auto gefahren wird, weil man sicher ist, dass man einen Parkplatz finden wird.

Die umwelt- bzw. ressourcenpolitischen Konsequenzen von Nutzen statt Besitzen-Angeboten sind also unterschiedlich:

- In einigen Fällen heißt es „laufen lassen“, nämlich immer dann, wenn keine großen Potenziale erschließbar sind.
- Aus umweltpolitischer Sicht „fördern“ heißt es im Spektrum der von uns untersuchten Fälle besonders bei den Wohngemeinschaften und einer Reihe von neuen eigentumslosen Mobilitätsformen, mit denen teilweise erhebliche Ressourceneffizienzpotenziale erschlossen werden können.
- Formen von "Sozial wünschenswertem Sharing" wie Umsonstläden, Gemeinschaftsgärten oder Bücherschränke könnten aus sozialen oder kulturellen Gründen unterstützt werden.
- „Leitplanken setzen“ heißt es überall dort, wo Angebote die Sharing Economy kontextabhängig den Ressourcen- und Energieverbrauch auch mal stark steigen lassen können und die durch Leitplanken in ökologisch verträglichere Bahnen gelenkt werden müssen. Wo genau es zu Verhaltensänderungen und erhöhtem Verbrauch kommen kann, muss ggf. durch Forschung ermittelt werden.
- „Gezielt Leitplanken setzen“ ist die Handlungsempfehlung überall dort, wo Nutzen statt Besitzen-Angebote kontextabhängig mit erhöhten Ressourcen- und Energieverbräuchen verbunden sein können und durch Leitplanken in ökologisch verträglichere Bahnen zu lenken sind. Dies betrifft beispielsweise Couchsurfing und flexibles Carsharing oder das- und Parkplatzsharing. Leitplanken sollten jedoch nur dort gesetzt werden, wo zusätzliche Umweltbelastungen, z.B. Reboundeffekte, erwartet werden müssen. Hierzu bedarf es der vertieften Untersuchung dieser Fälle.

Die Dynamiken, die beim kontextabhängigen Sharing zu Verhaltensänderungen führen, sind das zentrale Thema der folgenden Szenariogeschichte. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Berücksichtigung der Unterschiede zwischen Stadt und Land, die als wesentliche Kontextfaktoren die Entwicklung und die Potenziale der Sharing Economy mitbestimmen.

### 3 Szenariogeschichte „Sharing in Stadt und Land“

#### 3.1 Sharing Economy in der Vorstadt

Klaus und Anne wohnen mit ihren Kindern Johannes und Carlotta in einer hübschen Neubausiedlung „im Grünen“, so ungefähr 12 km vor der Stadt am Rande eines gewachsenen Dorfes, heute schon fast eine kleine „Schlafstadt“. Sie sind so weit hinaus gezogen, weil dort zum einen das Bauland billiger war, zum anderen arbeitet Anne als Ingenieurin am Rande einer Nachbarstadt in noch einmal ungefähr 30 km Entfernung. Johannes ist 17 Jahre alt, und macht im nächsten Jahr das Abitur. Carlotta geht in die 8. Klasse, beide sind Schüler einer Gesamtschule in der Stadt. Klaus arbeitet im Umweltamt der Stadt.

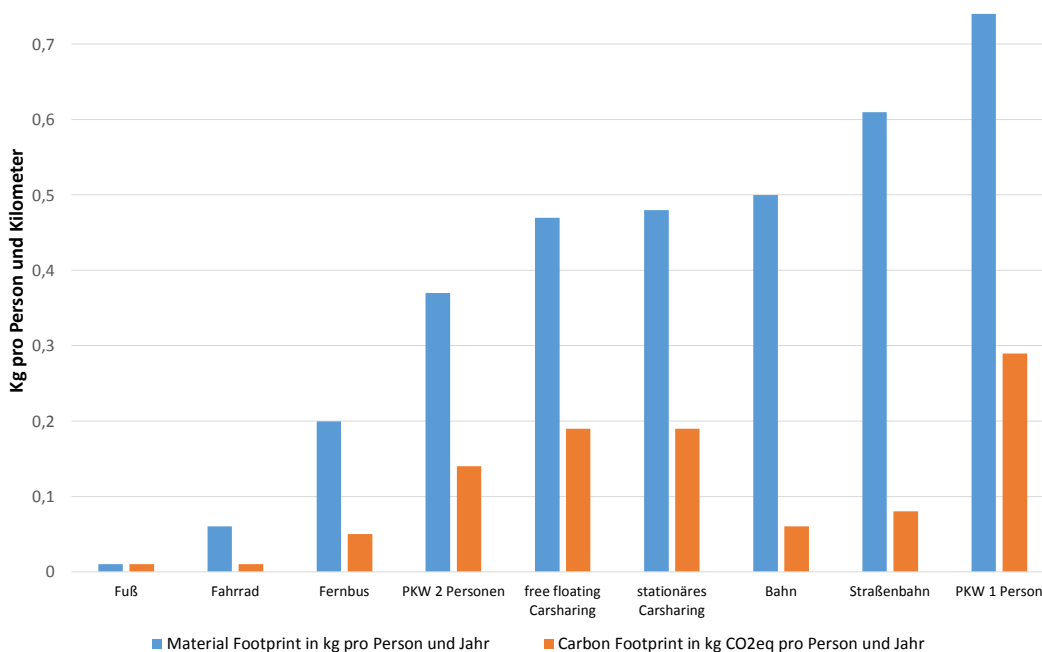
Klaus und Anne sehen sich als ökologisch engagierte moderne Familie. Deshalb haben sie auch ein Kfz-70-Haus gebaut, als sie vor acht Jahren hierher gezogen sind. Eingekauft wird im Supermarkt vor Ort, aber Klaus bringt auch aus dem Öko-Supermarkt in der Stadt einiges mit. Anne fährt auf der Fahrt in den Feierabend manchmal beim Hofladen eines Biobauern vorbei. Im letzten Urlaub sind sie mit dem Mietwagen von San Francisco nach Los Angeles die Route 66 entlang gefahren. Das musste mal sein. Paddeln an der Müritz und Wandern in den Alpen geht ja nicht immer.

Durch ein Schulprojekt von Carlotta kam dann diese Broschüre über die „Sharing Economy“ ins Haus. Klaus fand das gleich klasse. Man muss nicht alles selber haben und durch Teilen werden ja auch die Bande in der Nachbarschaft fester geknüpft. Auch Müllvermeidung ist für Klaus beruflich schon immer wichtig gewesen. Mit vier Smartphones fühlte sich die Familie auch für Online-Angebote gut gerüstet.

Nach dem Abendessen haben sich die Vier dann mal zusammengesetzt. Carlotta sollte ein Referat halten: „Wie kann meine Familie mit der Sharing Economy die Umwelt schützen?“ Die Vier hatten sich nun vorgenommen, für die vier Konsumfelder „Mobilität“, „Wohnen“, „Reisen“ sowie „Alltagsgegenstände“ einmal zu überlegen, was denn so durch die Sharing Economy für sie an Möglichkeiten entstehen könnten.

Carlotta schlägt als erstes eine Grafik auf, die die Treibhausgasemissionen und den Materialverbrauch zeigt, die mit verschiedenen Formen der **Mobilität** verbunden sind:

Abbildung 2: Material- und Treibhausgasintensitäten für einzelne Verkehrsmittel



Quelle: Bienge 2017



---

Klaus, Johannes und Carlotta sind sich da gleich sicher: Wir machen das bisher schon gar nicht schlecht. Wir fahren ja alle mit dem Bus in die Stadt und dann mit der Straßenbahn weiter. Zweimal in der Woche fängt Johannes Schule aber später an, da dauert die Verbindung länger. Er hatte schon mal einen Zettel ans schwarze Brett in der Schule gehängt, um eine Mitfahrgelegenheit zu suchen. Aber aus seinem Dorf kommt halt kein anderer Schüler. Johannes nimmt sich also vor, mal auf einem Carpooling Portal zu suchen, ob er da nicht bei irgendwem mitfahren kann.

Zufußgehen und Fahrrad fahren tut die Familie so weit vor der Stadt nicht ganz so häufig. Zum Einkaufen im Supermarkt natürlich und auch in den Wald wird geradelt, aber zur Schule oder zur Arbeit ist es einfach zu weit. Vielleicht mal bei gutem Wetter und auch dann wäre eigentlich ein E-Bike wünschenswert.

Anne sieht dagegen „alt aus“. Die „Öffis“ kann sie vergessen. Da muss sie erst in die Stadt, dann in die Nachbarstadt und dann mit dem Bus zu ihrer Firma fahren. Das dauert einfach viel zu lange. Ob Sie eine Fahrgemeinschaft nutzen kann hat sie schon geprüft. Es gibt nur zwei Kollegen, die zumindest einen ähnlichen Weg haben. Einer der Kollegen ist ein fast „kriminell“ notorischer Frühaufsteher und der andere Kollege fährt nach der Arbeit dreimal in der Woche zum Handballtraining. Wie Anne es auch dreht und wendet, sie braucht ein eigenes Auto, um zumindest die Arbeitswege zurückzulegen. Anne hat schon mal an ein Elektroauto gedacht. In einen bezahlbaren Kleinwagen passt aber die ganze Familie nicht mit hinein und gegenwärtig ist ihr ein Wagen der Golf-Klasse, selbst mit E-Auto Zuschuss von 4.000 €, noch zu teuer. Ein Freund aus Norwegen hat von Steuervorteilen bis zu 20.000 € erzählt: ja dann, ... dann wäre das alles möglich.

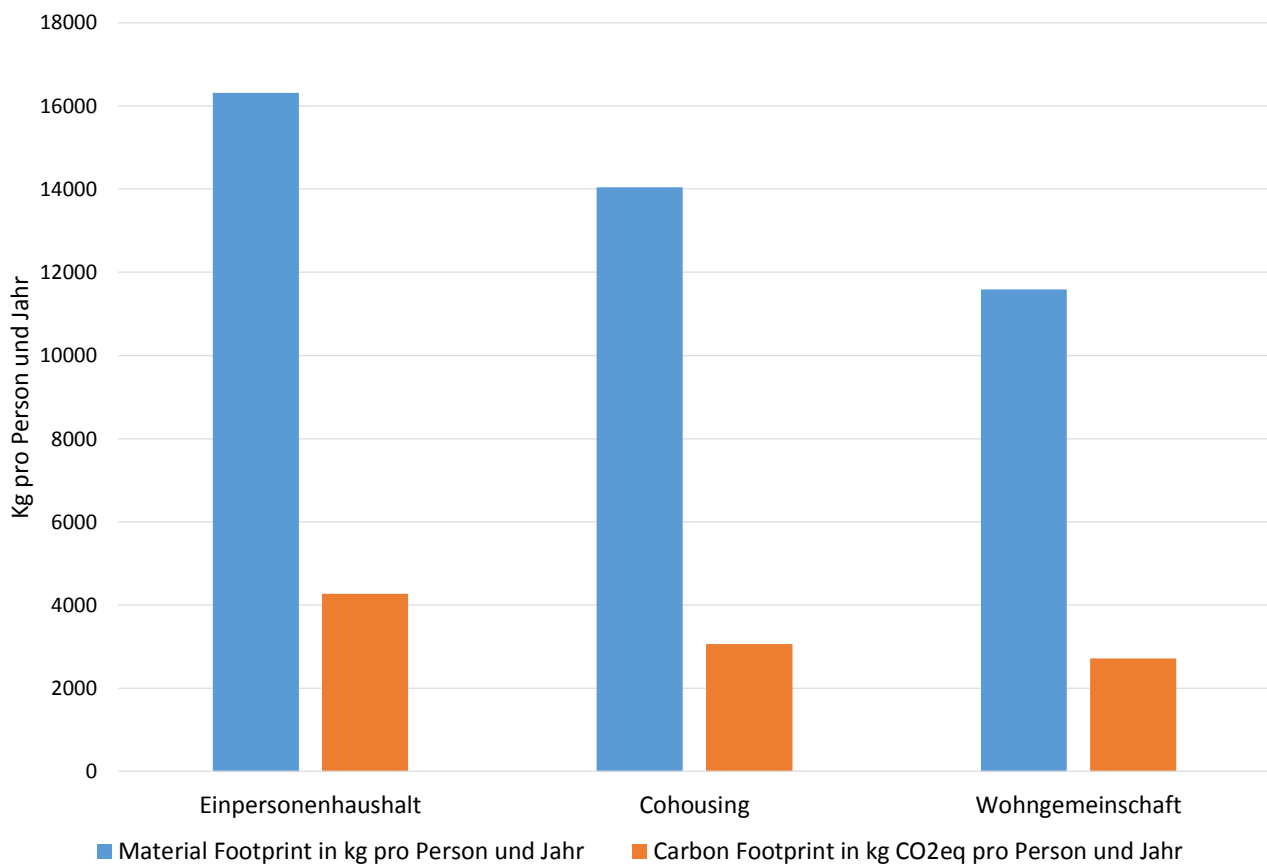
Carsharing nutzt die Familie nicht. In ihrem Vorort gibt es keine Carsharing-Station und dann steht ja auch Annes „Familienauto“ zur Verfügung. Mit dem erprobt Johannes jetzt auch seinen neuen Führerschein.

Johannes fällt noch ein, dass Carpooling für ihn vom Studienbeginn an wichtig wird. Die Fahrt vom Studienort nach Hause oder zumindest bis in die Stadt (zu seiner Freundin, die noch zur Schule geht) wird er sich mit der Deutschen Bahn nicht so oft leisten können, wie er gerne möchte, denn das Semesterticket gilt in diesem Gebiet nicht mehr.

Das Ergebnis ist aber dann doch ein wenig ernüchternd. In ihrem Vorort sind die Mobilitätsangebote der Sharing Economy bisher wenig hilfreich. Das wird aber für Johannes anders werden, wenn sein Studium anfängt. Carlotta gibt aber noch nicht auf.

Als nächstes schlägt sie die Seite mit den Daten zum **Wohnen** in der Sharing Economy auf.

**Abbildung 3: Material- und Treibhausgasintensitäten für verschiedene Wohnformen**



Quelle: Bienge 2017, Datenbasis: Cohousing-Wohnung mit 2,2 Bewohnern und zusätzlichen Gemeinschaftsräumen, Wohngemeinschaft mit 2,8 Bewohnern

Sie erklärt, dass der höchste Ressourcenverbrauch mit einem Einpersonenhaushalt verbunden ist. Wohnt man dagegen in einer etwas kleineren Mietwohnung (im Cohousing), hat zudem noch einen Gemeinschaftsraum und kann eine Waschmaschine nutzen verbessert sich die Ökobilanz. Und wenn – wie hier gezeigt – 2,8 Personen in einer WG leben (oder besser noch mehr), wird es noch besser.

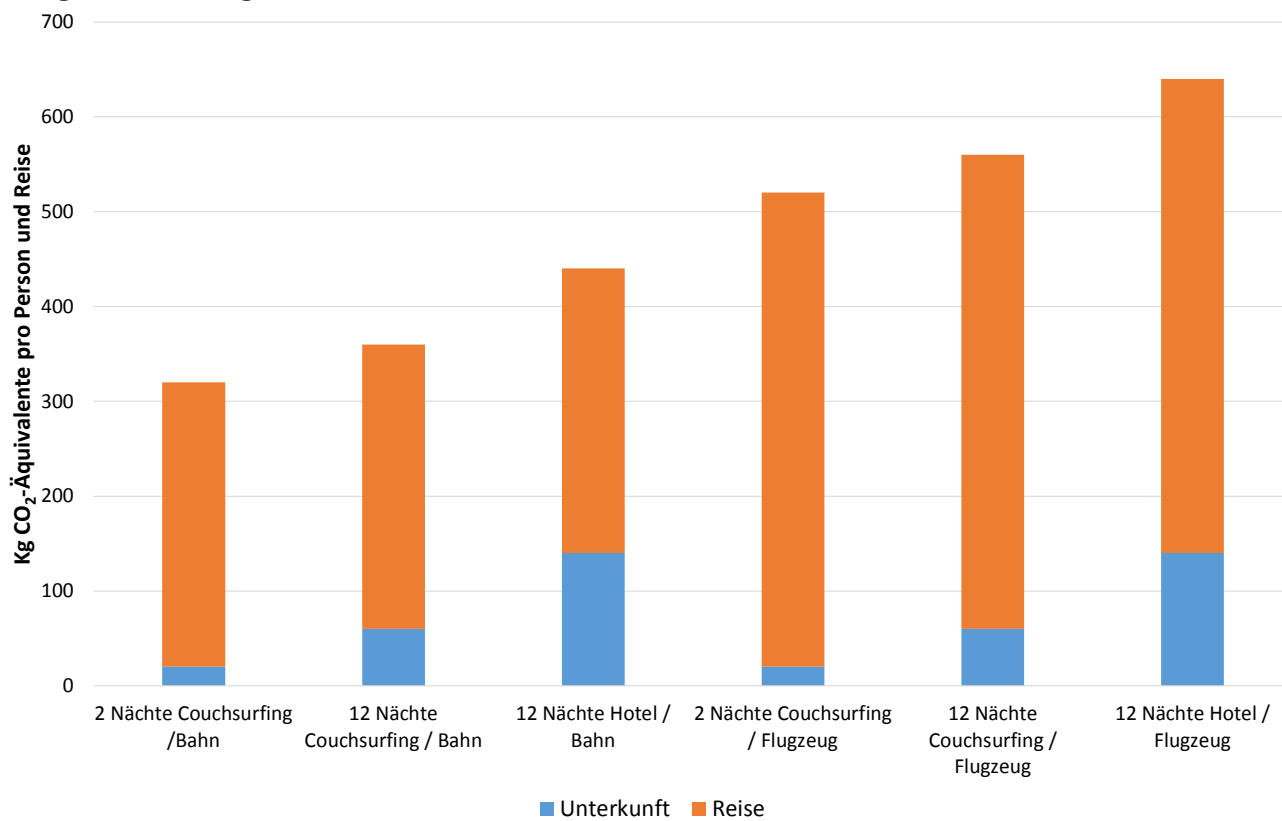
Klaus rechnet kurz nach und sagt: „Mit vier Personen im Niedrigenergiehaus stehen wir, was die Treibhausgasemissionen betrifft, sowieso viel besser da als alle abgebildeten Vergleichswerte, obwohl die Wohnfläche natürlich groß ist.“ Klaus und Anne haben aber vorgesorgt. Wenn die Kinder ausgezogen sind haben sie vor, zum Treppenhaus hin eine Tür einbauen zu lassen. Dann können sie den ersten Stock vermieten, ohne dass jemand durch die Wohnung muss. Bleibt nur die Frage, ob jemand so weit draußen eine Wohnung mieten will.

Johannes wird in seinen Plänen bestärkt, sich keinesfalls eine Einzimmerwohnung am Studienort zu mieten. Das wäre ihm auch viel zu einsam, zumal er dort noch niemanden kennt. Eine WG wäre eine gute Alternative oder für die erste Zeit ein Studentenwohnheim, wenn er dort einen Platz bekommt. Besonders günstig wäre es natürlich, zu Tante Birgit zu ziehen und Untermieter zu werden. Das wäre ja auch eine Form von WG, aber mit WG-Partys sähe es dann wohl schlecht aus. Bei unbekanntem Leuten würde er dagegen nur ungern zur Untermiete wohnen.

Anne bemerkt, dass sie in ihrer Wohnsiedlung natürlich keine Gemeinschaftsräume haben, wie für Cohousing charakteristisch, aber das Dorfgemeinschaftshaus viele der Funktionen übernehmen würde. Auch dort gäbe es hier und da Veranstaltungen und man könne es sogar für große Familienfeiern unproblematisch mieten. Aber hier in der Vorstadt ist fast jedes Haus groß genug, um daheim zu feiern.

Carlotta blättert nochmal um und kommt zum Thema **Reisen und Urlaub**. Auch da bietet die Sharing Economy einiges.

**Abbildung 4: Treibhausgasintensitäten für verschiedene Reiseformen**



Quelle: Bienge 2017, Datenbasis für eine Reise von München nach Madrid

Früher kamen ja nur der Zeltplatz (bis Klaus und Anne das nicht mehr komfortabel genug war), eine Ferienwohnung und ein Hotel in Frage. Heute kann man auch durch Couchsurfing unterkommen.

Johannes schaut sich die Grafik an und bemerkt, dass es offenbar drei Einflussfaktoren auf die Treibhauswirkung eines Urlaubs (gemessen als kg CO<sub>2</sub> Äquivalente pro Person und Reise) gibt: Neben der Unterkunft ist dies natürlich die Dauer des Urlaubs und die Anreise. Dass die Anreise eine so große Rolle spielt, hätte er nicht gedacht. Anne schätzt, dass auch die Entfernung des Urlaubsziels wichtig sein dürfte.

Klaus meint, dass sie ja meistens sowieso nicht fliegen und in den Urlaub fahren sie als Familie ja auch nicht einzeln im PKW. Die Transportmittelfrage lässt sich also lösen: Bahn, Fernbus oder ein vollbesetzter PKW erscheinen günstig und unterscheiden sich nicht wesentlich. Wichtig ist bei der Wahl des Transportmittels nur, auf keinen Fall zu fliegen. Und wenn man alleine oder zu zweit reist, könnte man ja theoretisch auch eine Mitfahrgelegenheit nutzen.

Zudem ist offenbar die Dauer des Aufenthalts wichtig. Da die Anreise viel umweltbelastender ist als der Aufenthalt, ist es umweltfreundlicher, länger an einem Ort zu bleiben und sich eine Gegend gründlich anzusehen. In jeden Ferien ein Kurzurlaub von einer Woche oder kürzer ist also nicht so günstig. Auch die Freizeitforscher meinen ja, dass wirkliche Erholung erst in der dritten Woche anfängt.

Carlotta fragt: „Und wo schlafen wir?“ Hotel, Ferienwohnung und Flatsharing sind, was den Ressourcenverbrauch betrifft, ohne große Unterschiede. Klaus erinnert sich auch, dass er vor zwei und vor drei Jahren die Ferienwohnungen für die Familie auf einem Flatsharing-Portal gebucht hat. Und Couchsurfing? Johannes ist bereits Couchsurfing-Mitglied und schaut gerade mal nach: Im Sommer wollen wir als Familie nach Norditalien, am besten nach Ligurien. Tatsächlich gibt es dort 293 Couchsurfing Unterkünfte, aber wenn

---

du „Kids-friendly“ ankreuzt, sind es nur 2 Unterkünfte. Für Familien ist dies wohl eher nicht geeignet, sondern eher für Alleinreisende.

Klaus erinnert sich wieder an seinen Beruf, die Arbeit im Umweltamt und in der Abfallwirtschaft. Sharing meint er, ist ja auch auf das Teilen von Dingen ausgerichtet. Da würde man doch sicher ganz konkret was einsparen können. Carlotta schlägt die Seite mit den „**Alltagsgegenständen**“ auf. Da sieht sie eine Liste, was und wie man z.B. leihen oder tauschen kann:

- Vermietung von Spezialwerkzeug, aber auch von Partymaterial, Sportequipment oder -kleidung,
- Tausch in regionalen Tauschringen oder Tauschplattformen in Internet,
- Digitaler Download von Medien,
- Büchertausch über öffentliche Bücherschränke,
- Gebrauchtwarenläden und Online-Second-Hand-Portale für Waren des privaten Bedarfs,
- Umsonstläden und Leihläden,
- Gemeinschaftsgärten.

Oh, meint Anne, davon gibt's hier ja kaum was. In der Stadt, nun ja, da gibt es viele solche Angebote, aber hier auf dem Land? Mediendownload ist natürlich überall verfügbar und für Carlotta und Johannes ist Download und Streaming von Musik und Youtube-Videos ganz normal. Sogar der Familienfernseher ist seit neuestem internetfähig, sie haben wegen der Umstellung auf DVB-T2 extra einen Neuen gekauft. Auch der Online-Gebrauchtwarenmarkt auf eBay wird von ihnen immer wieder mal genutzt. Das verlängert die Nutzungsdauer der Produkte, meint Klaus, der über eBay aber auch seiner Sammelleidenschaft frönt. Aber weder ein Leihladen, noch ein Bücherschrank finden sich in ihrem Vorort und auch kein Second-Hand-Laden. Ein Gemeinschaftsgarten wäre ziemlich unsinnig, da zu fast jedem Haus ein Garten gehört. In der Stadt ist Klaus aber schon ein paarmal an einem der Bücherschränke gewesen. In Gebrauchtwarenläden und auf Flohmärkten hat Anne immer wieder eingekauft, insbesondere Sachen zum Anziehen, als die Kinder noch klein waren. Auch die städtische Bibliothek wird von der Familie von Zeit zu Zeit aufgesucht. Letztes Jahr haben sie mal eine große Fuhre an Dingen, die nicht mehr genutzt wurden, zum Fairkaufhaus und eine andere zu einem Umsonstladen in der Stadt gefahren.

Als sie das Haus gebaut haben hat der Werkzeugverleih eine wichtige Rolle gespielt. Da kamen einige Geräte zum Einsatz, die man eigentlich nicht unbedingt selbst besitzen muss, weil man sie sonst nur selten braucht. Und letztes Jahr fuhr Carlotta mit dem Sportkurs zum Skifahren, da war auch der Skiverleih praktisch. Im neuen Haus haben sie ja nicht so viel Abstellraum und wer weiß, ob Carlotta so schnell wieder Skifahren möchte.

Insgesamt stellen sie fest, dass sie für das Referat von Carlotta gar nicht so viel gefunden haben, was die Familie mit Blick auf die Sharing Economy machen kann. Johannes schlägt vor, Carlotta könne noch mit ihrer Cousine Linda telefonieren, die gerade ihr Studium in der Metropole beendet und zumindest in einer WG wohnt.

### **3.2 Sharing Economy in der Metropole**

Linda ist mit ihrer Masterarbeit für den Abschluss in Betriebswirtschaft beschäftigt, aber für das Telefonat mit Carlotta nimmt sie sich gerne Zeit.

Ja, sie wohnt in einer WG, aber ein Mitbewohner hat gerade gekündigt. Linda und ihre Mitbewohnerin Marie haben sich dazu entschlossen, das Zimmer nicht mehr zu vermieten. Marie ist schon fertig mit dem Studium und hat gerade einen Job bei einer Bank bekommen und Linda will auch demnächst arbeiten. So dringend brauchen sie das Geld also nicht mehr. Sie wollen sich stattdessen ein gemeinsames Wohnzimmer einrichten. Da wird dann ein gemütliches Schlafsofa stehen, auf dem auch mal Gäste untergebracht werden können. Carlotta ist gerne eingeladen.

---

Ein weiterer Grund, der zu diesem Entschluss geführt hat ist, dass Marie und Linda im letzten Jahr per „Couchsurfing“ durch Portugal „gezogen“ sind. Das war eine tolle Erfahrung. Besonders die drei Nächte bei Giorgio, der war bestimmt schon 75 oder 80 Jahre alt. Giorgio hatte extra sein Englisch aufgefrischt, damit er sich mit Couchsurfern besser verständigen kann. Dadurch, dass er jetzt oft Gäste hat, ist nach dem Tod seiner Frau wieder richtig Schwung in sein Leben hineingekommen. Aber auch die anderen sechs Gastgeber waren toll. Linda und Marie haben Portugal von einer sehr schönen Seite kennen gelernt. In den drei Wochen in Portugal sind die beiden so oft nicht nur zum Schlafen, sondern auch zum Essen eingeladen worden, dass sie sich spontan noch einen Abstecher mit dem Flugzeug nach Madeira leisten konnten. Auch Couchsurfing ist daher ein Grund, warum Linda und Marie das dritte Zimmer nicht mehr permanent vermieten wollen. Dann haben sie die Möglichkeit, ab und zu mal Couchsurfer aufzunehmen, was ja Voraussetzung ist, um selbst Couchsurfing nutzen zu können.

Die Sharing Economy hat für Linda und Marie auch in der Alltagsmobilität Bedeutung. Da es in ihrem Quartier kaum Parkplätze gibt, haben sie kein eigenes Auto. Sie sind Mitglied in zwei verschiedenen Carsharing-Organisationen. Ein Anbieter hat drei Wagen gleich um die Ecke von ihrer Wohnung stehen (stationär), was für den Wochenendeinkauf total praktisch ist. Der andere Anbieter hat sich auf Free-Floating Carsharing spezialisiert, ein System, das es ermöglicht Kleinstwagen an einem Ort auszuleihen, zu nutzen und an einem anderen Ort wieder abzustellen. Dazu entschieden haben sie sich, nachdem Marie auf der Rückfahrt von einer Party in der U-Bahn „blöd angemacht“ wurde. Jetzt mieten sie sich für späte Rückfahrten lieber einen Carsharing-Kleinstwagen. Ansonsten nutzen die beiden in der Stadt aber vorwiegend die öffentlichen Verkehrsmittel. Linda zahlt, weil sie ja noch ein Semesterticket hat, sowieso nichts und auch Marie nutzt den ÖPNV gerne. Wenn das Wetter gut ist, fährt sie auch gerne mit dem Rad. Meist nutzt sie die Verleihräder der Bahn. Da zahlt sie einen Jahresbeitrag und kann die Fahrräder nutzen und an vielen Stationen wieder abstellen. Nachdem ihr bereits zwei Mal das Fahrrad geklaut wurde ist das für sie die entspanntere und kostengünstigere Lösung.

Für weitere Reisen sind beide häufig mit dem Fernbus und auch mit Mitfahrgelegenheiten unterwegs gewesen. Seit Marie Geld verdient, gönnt sie sich aber auch schon mal ein Sparpreis-Ticket der Bahn. Das ist einfach viel schneller, bequemer und durch den Job wird ja auch die Zeit knapper.

Was denn so mit anderen Angeboten wäre fragt Carlotta, z.B. Vermietung von Sportsachen oder so. Da fängt Linda an zu erzählen. Sie hat da jemanden kennengelernt, der total auf Kitesurfing steht. In diesem Jahr haben sich die beiden schon dreimal ins Auto gesetzt und sind über das Wochenende an die Ostsee gefahren. Da kann man sich dann diese Kites ausleihen. Das macht total Spaß.

Aber auch andere Dinge hat Linda schon geliehen, wie beispielsweise ein Fußbodenschleifgerät, damals als sie eingezogen sind und die Wohnung renoviert haben. Und sie ist Mitglied bei einem Onlineportal, über das man Kleidung ausleihen oder gebraucht kaufen und verkaufen kann. Das hat zu Anfang viel Spaß gemacht, aber ständig leihen macht dann doch viel Arbeit. Und die meisten, die bei dem Onlineportal registriert sind, tauschen ihre Sachen nicht mehr, sondern verkaufen sie: Bestellen, bezahlen, auspacken, einpacken, abschicken. Ob das so ökologisch ist, wenn man die Kleidung ständig durch ganz Deutschland mit der Post verschickt? Seit sie an der Masterarbeit sitzt, hat sie dort nur einmal ein Kleid ausgeliehen, als sie zur Hochzeit eines Freundes eingeladen war. Für besondere Kleidungsstücke, die man selten trägt, ist das wirklich praktisch. Sie hat auch schon einmal an einer Kleidertauschparty teilgenommen. Eine entfernte Bekannte hat diese organisiert und Leute über Facebook eingeladen. Das war wirklich lustig, sie hat ein paar Stücke, die zu klein geworden waren „unter die Leute gebracht“ und selbst eine tolle Jacke, die sicherlich nicht ganz billig war, abgestaubt.

Ein Bekannter von Linda, Jonas, macht aber bei noch einer anderen Aktivität mit. Er studiert Biologie und organisiert mit Freunden einen Nachbarschaftsgarten. Den gibt es schon seit acht Jahren und nun machen immer mehr Leute mit, selbst Touristen schauen vorbei und man erzählt sich, dass in der Nähe des Gartens sogar die Wohnungspreise schon nach oben gehen. Der Garten wird ökologisch bewirtschaftet und dort werden nicht nur seltene Gemüsesorten angebaut, die ganz lecker schmecken, sondern Jonas und seine Freunde schaffen es sogar, Saatgut zu gewinnen und so zur Erhaltung einiger Sorten beizutragen. Am interessantesten ist es aber, dort so viele verschiedene Menschen unterschiedlichen Alters anzutreffen, die

---

eine gemeinsame Leidenschaft teilen. So macht die Arbeit einfach immer Spaß. Carlotta kann nicht nachvollziehen, wie man sich für Gartenarbeit begeistern kann. Sie hasst es, wenn ihre Eltern sie bitten mal ein Beet umzugraben oder Blumen zu gießen.

Carlotta fragt nochmal nach dem Tauschen. Oh ja, Linda liest gerne neben der betriebswirtschaftlichen Fachliteratur auch Romane. Die besorgt sie sich in einem öffentlichen Bücherschrank. Das tolle daran ist, dass man nie weiß, was gerade drin steht. Natürlich findet sie nicht immer was Geeignetes, aber immer wieder. Und sie hat ein aufgeräumtes Bücherregal, weil sie die gelesenen Bücher oft wieder zurückbringt. Nur die, die ihr sehr gut gefallen haben, behält sie manchmal. Und der Bücherschrank ist einfach viel näher als die Bibliothek, die sie auch ab und an nutzt. Auch als Mitglied in einem Tauschring hat sie sich mal versucht. Davon ist sie jedoch schnell wieder abgekommen, da das Angebot relativ überschaubar oder veraltet war. Und die Wege waren selbst in der Stadt oft lang. Als Betriebswirtin hat sie irgendwann gesagt, sind ihr die Transaktionsaufwände zu hoch.

Wichtiger sind ihr da die Gebrauchtläden, egal ob online oder offline. Da kann man suchen stöbern, wenn mal Zeit dazu ist. Bei einem Trödler um die Ecke haben Marie und Linda ein Sofa gesehen, was gut in ihren neuen Gemeinschaftsraum passen würde. Manchmal nehmen sie aber auch Sachen mit, die sie gar nicht unbedingt benötigt hätten. Wenn man was Konkretes braucht, findet man leider nicht immer was man sucht, dann gibt es ja immer noch das Kaufhaus. Im Internet einkaufen versucht sie allerdings zu vermeiden.

Carlotta dankt ganz herzlich. Für ihr Referat hat sie so ja doch noch einiges zusammen bekommen.

---

## 4 Literatur

Bienge, K. (2017). *Zusammenfassung Ressourceneffizienzpotenzialanalyse von Nutzen statt Besitzen Angeboten*. Wuppertal: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Clausen, J. (2017). *Zusammenfassung Diffusionsanalyse von Nutzen statt Besitzen Angeboten*. Berlin: Borderstep Institut für Innovation und Nachhaltigkeit. Abgerufen von <https://www.borderstep.de/wp-content/uploads/2017/03/Clausen-Diffusionsanalyse-Zusammenfassung.pdf>

Clausen, J., & Fichter, K. (2017). *Umweltinnovationen und ihre Diffusion als Treiber der Green Economy. Zweiter Teilbericht (im Erscheinen)*. Dessau-Roßlau.

Fichter, K., & Clausen, J. (2013). *Erfolg und Scheitern „grüner“ Innovationen*. Marburg: Metropolis.

Mayer-Kuckuk, F. (2017, März 13). Reifen an Reifen. *Frankfurter Rundschau*, S. 34–35.