



BRANCHENREPORT

„SHARING ECONOMY“ 2020

Kontakt:

Abteilung Betriebswirtschaft, AK Wien, +43 1 50165 DW 12650

Bei Verwendung von Textteilen wird um Quellenangabe und Zusendung eines Belegexemplares an die AK Wien, Abteilung Betriebswirtschaft, ersucht.

Impressum

Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien,
Prinz-Eugen-Straße 20–22, 1040 Wien, Telefon: (01) 501 65 0
Offenlegung gem. § 25 MedienG: siehe wien.arbeiterkammer.at/impressum
Zulassungsnummer: AK Wien 02Z34648 M
AuftraggeberInnen: AK Wien, Betriebswirtschaft

Autoren:

Michael Heiling | Michael.Heiling@akwien.at | +43 1 50165 12665
Simon Schumich | Simon.Schumich@akwien.at | +43 1 50165 12682

Foto:

Syda Productions – Fotolia

Grafik Umschlag und Druck: AK Wien
Verlags- und Herstellungsort: Wien
© 2016 bei AK Wien



Stand Juli 2020

Im Auftrag der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

<https://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/WirtschaftundPolitik/branchenanalysen/index.html>

INHALT

1	Kurzfassung.....	4
	Deutsch	4
	Englisch.....	4
2	Einleitung.....	5
	Problemhintergrund und Zielsetzung.....	5
	Begriff und Ausprägung der „Sharing Economy“	6
	Vorgangsweise, Aufbau und Methodik	9
3	Ergebnis-Update: 2017-2020	10
	Wirtschaftliche Daten und Beschäftigte.....	16
	Daten zur Eigentümerstruktur	18
	Gesamtbetrachtung und Interpretation des Updates.....	19
4	Exkurs: Mobility-Sharing im öffentlichen Raum	20
	Allgemeiner Überblick	20
	Wirtschaftliche Daten und Beschäftigte.....	23
	Daten zur Eigentümerstruktur	24
	Gesamtbetrachtung und Interpretation.....	25
5	Ergebnisse und Ableitungen	26
	Dynamisch und intransparent.....	26
	Politische Ableitungen.....	27
6	Anhang.....	28
	Literaturverzeichnis.....	28
	Tabellenverzeichnis.....	31
	Abbildungsverzeichnis.....	31

1 KURZFASSUNG

Deutsch

Die Entwicklung von „Sharing Economy“-Plattformen, auf denen Waren und Dienstleistungen geteilt und gehandelt werden, stellt sich sehr dynamisch dar. Digitale Plattformkonzepte entwickeln in oft kurzer Zeit hohe öffentliche und politische Aufmerksamkeit, welche die Politik und die Gesellschaft vor Regulierungsherausforderungen stellen. Dieser AK-Branchenreport gibt einerseits ein Update zu den bereits 2017 untersuchten Plattformen und versucht – dort wo es möglich ist – Rückschlüsse auf die wirtschaftliche Entwicklung zu ziehen. Andererseits wird ein konkreter, abgrenzbarer Bereich – das „Mobilitätssharing“ im öffentlichen Raum – beleuchtet, um auch hier einen Überblick über wirtschaftliche Strukturdaten zu geben. Ziel dieser Analyse ist es, einen Grundlagenbeitrag zu leisten und eine Momentaufnahme des dynamischen Bildes der „Sharing Economy“ zu ermöglichen. Es zeigt sich, dass die „Sharing Economy“ weiterhin sehr dynamisch und intransparent ist. Raschere Regulierung, vermehrte internationale Vernetzung und der Fokus auf Arbeitsbedingungen, Rechtssicherheit und Transparenz werden essentielle Voraussetzungen für eine faire und nachhaltige „Sharing Economy“ sein.

Englisch

The development of “sharing economy” platforms, on which goods and services are shared and traded, is very dynamic. Digital platform concepts often develop a high level of public and political attention which leads to regulatory challenges. On the one hand, this industry report provides an update on the platforms already examined in 2017 and tries - wherever possible - to draw conclusions about the economic development. On the other hand, a specific, delimitable area - “mobility sharing” in public space - is analyzed in order to provide an overview of economic structural data. The aim of this analysis is to make a basic contribution to enable a snapshot of the dynamic picture of the “sharing economy”. It is shown that the “sharing economy” continues to be very dynamic and non-transparent. Rapid regulation, better international networking and a focus on working conditions, legal certainty and transparency will be essential prerequisites for a fair and sustainable “sharing economy”.

2 EINLEITUNG

Problemhintergrund und Zielsetzung

Die **Entwicklung von Online-Plattformen**, auf denen Waren und Dienstleistungen geteilt und gehandelt werden, stellt sich weiterhin **sehr dynamisch** dar. Dem Sektor der sogenannten „Sharing Economy“ wird ein hohes Wachstum zugeschrieben. Eine Betrachtung der letzten Jahre lässt **innerhalb der „Branche“ eine sehr diverse Entwicklung vermuten**. Einerseits ist es im Bereich der Dienstleistungsplattformen teilweise zu Rückzügen aus lokalen Märkten (z.B. die Reinigungsplattform Helpling) oder zumindest zu einer deutlich zurückhaltenderen Werbe- und Kommunikationsstrategie der Plattformen gekommen. Andererseits sind neue „Submärkte“ (etwa der Bereich des E-Scooter-Sharings im öffentlichen Raum) deutlich sichtbarer geworden. Sie werden aufgrund der hohen Anzahl an neuen Anbietenden auch sehr intensiv bearbeitet. In sehr ähnlichen Branchen (etwa dem Free-Floating-Carsharing im öffentlichen Raum) kommt **es eventuell bereits zu einer Konsolidierung; zumindest sind Fusionen zwischen vormaligen KonkurrentInnen** (Car2Go und DriveNow) zu beobachten.¹

Die Änderungen vollziehen **sich weiterhin rasch**. Digitale Tauschplattformen entwickeln in oft kurzer Zeit hohe öffentliche und politische Aufmerksamkeit, es sind aber mitunter 2020 andere „Sharing-Plattformen“ (z.B. E-Scooter im öffentlichen Raum) als noch vor einigen Jahren (etwa Uber oder AirBnB), welche **die Politik und die Gesellschaft vor Regulierungsherausforderungen stellten** (vgl. Klopff/Schumich, 2018).

Der Plattformwirtschaft wurde **Mitte der 2010er-Jahre enormes Wachstumspotenzial zugesprochen**. So wurde der europaweite Bruttoumsatz von „kollaborativen Plattformen“ (Online-Plattformen, auf denen Güter als auch Dienstleistungen vermittelt werden, bei denen aber kein Eigentumsübergang stattfindet) für 2015 auf 28 Milliarden Euro geschätzt und dabei **ein Wachstumspotenzial auf bis zu 572 Milliarden angenommen** (vgl. Europäische Kommission, 2016: 2). Andere Schätzungen gehen zwar von einem geringeren Volumen aus², die faktische Beschäftigung der Politik mit den Plattformen zeigt aber, **dass sie ein relevanter Gesellschafts- und Wirtschaftsfaktor sind**. Inwieweit die 2020 beginnende Covid-19-Krise **mittelfristige Auswirkungen auf die Branche hat, die selbst als „disruptiv“ beschrieben wird, kann noch nicht beurteilt werden**. Von einigen Plattformen wurden massive Umsatzrückgänge berichtet, andere (wie etwa E-Scooter-Anbieter) sind nur vorübergehend aus dem urbanen Raum verschwunden. Es steht außer Frage, dass die Branche in Veränderung begriffen ist und sich auch vor der Covid-19-Krise verändert hat.

Der AK-Branchenmonitor „Sharing Economy“ hat bereits 2017 versucht ein **strukturelles Überblicksbild über in Österreich zugängliche Plattformen, ihre EigentümerInnen und ihre wirtschaftlichen Grunddaten zu geben**. Die vorliegende Analyse – der AK-Branchenreport „Sharing Economy 2020“ – gibt einerseits **ein Update zu den bereits 2017 untersuchten Plattformen und versucht** – dort wo es möglich ist – Rückschlüsse auf die wirtschaftliche Entwicklung zu ziehen. Andererseits wird ein konkreter, abgrenzbarer Bereich – **das „Mobilitätssharing“ im öffentlichen Raum** – beleuchtet, um auch hier einen Überblick über wirtschaftliche Strukturdaten zu geben. Ziel dieser Analyse ist es, **einen Grundlagenbeitrag zu leisten, um eine Momentaufnahme des dynamischen Bildes der „Sharing Economy“ zu ermöglichen**. Diese kann möglicherweise einen Beitrag zur Beantwortung folgender Fragen leisten und als Grundlage für weitere Untersuchungen dienen:

- **Welche „Sharing-Plattformen“** (im weitesten Sinne) sind derzeit für österreichische KonsumentInnen zugänglich?

¹ Näheres siehe im Kapitel 3.

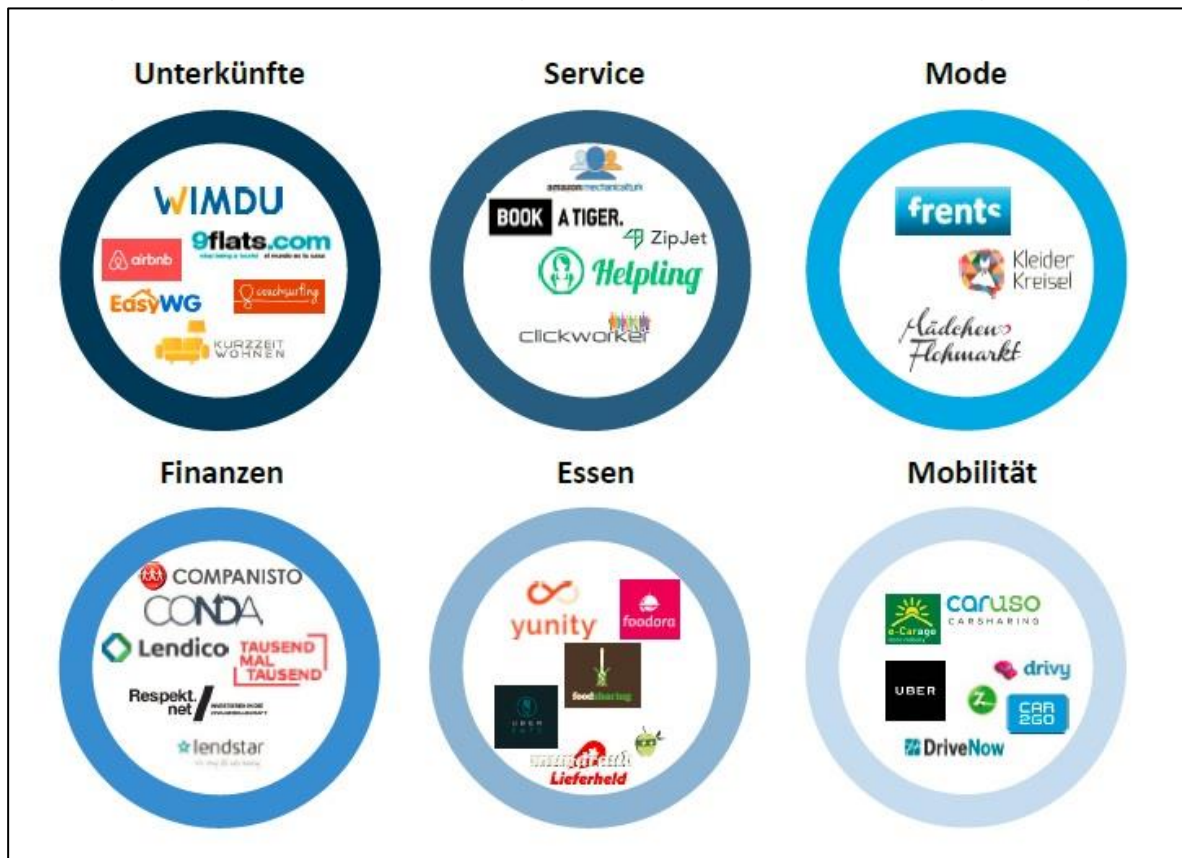
² Etwa „zwischen 0,04 % und 0,9 %“ der Wirtschaftsleistung je Mitgliedstaat (vgl. Eljas-Taal et al., 2018) oder 26,5 Milliarden Euro für 2016 (vgl. Europäische Kommission, 2018: 31).

- Welche **wirtschaftlichen Strukturdaten** weisen „Sharing-Plattformen“ auf, sofern die Daten für Österreich verfügbar sind (z.B. EigentümerInnen, Beschäftigte, wirtschaftliche Performance)?
- Wie haben sich **diese Strukturdaten** seit 2017 **entwickelt oder verändert**?

Begriff und Ausprägung der „Sharing Economy“

Unter dem Dachbegriff der „Sharing Economy“ sammelt sich **eine Vielfalt an Konzepten und Praktiken**: In der Regel versteht man darunter das **Teilen oder die Zurverfügungstellung nicht ausgelasteter Ressourcen in Form von Gütern (z.B. nicht benutzter Wohnraum oder Fahrzeuge) oder Dienstleistungen auf monetärer Basis oder nicht-monetärer Basis mithilfe digitaler Plattformen** (vgl. Botsman, 2013). Daneben stehen Formate des Teilens, bei denen zwar formal physische Räume oder Güter geteilt werden, de facto aber die Dienstleistung im Vordergrund steht, dazu gehören etwa Personentransporte. Das Prinzip des Teilens ist an sich bei Weitem nichts Neues, weil Gewerbe und Privatpersonen oder Privatpersonen untereinander vermutlich schon weit vor der Etablierung des derzeit vorherrschenden Wirtschaftssystems Güter und Dienstleistungen geteilt, getauscht oder gegen Gegenleistungen/Entgelte überlassen haben. Konzepte, die es schon lange gibt und bei denen Ressourcen auch geteilt bzw. genutzt werden, wie etwa öffentliche Schwimmbäder oder Bibliotheken, werden meist nicht mit dem Label der „Sharing Economy“ in Verbindung gebracht, obwohl dies genauso gut denkbar wäre (vgl. Himpele, 2016: 24). **Der populäre Begriff der „Sharing Economy“ ist daher durchaus kritisch zu betrachten, da er einerseits Wirtschaftsprozesse beschreibt, die originär nichts mit „Teilen“ zu tun haben und andererseits bestimmte Formen – etwa das „öffentlichen Teilen“ (von z.B. öffentlichem Raum) – meist nicht umfasst.** Die Innovation der „Sharing Economy“ (im Sinne der oben angeführten Beschreibung von Botsman, 2013) betrifft daher nicht das Teilen oder das gemeinsame Nutzen an sich, **sondern vielmehr die digitale Technik und Infrastruktur.** In diesem Kontext sind fast alle Formen von Gütern und Dienstleistungen denkbar, wie die folgende Grafik zeigt:

Abbildung 1: Überblick über die Vielfalt von digitalen Plattformen innerhalb der „Sharing Economy“



Quelle: Eigene Darstellung

Eine sehr breite Einteilung der „Sharing Economy“ erlaubt **in der Regel drei Konzepte** (Scholl et al., 2015: 8):

- **Tausch, Weiterverkauf oder Verschenken** gebrauchter Güter (mit Eigentumsübertragung)
- **Entgeltliche und entgeltfreie (vorrübergehende) Überlassung** des Gebrauchs an Gütern (ohne Eigentumsübertragung)
- Bezahlter und unbezahlter Austausch von diversen **Dienstleistungen** (ohne Eigentumsübertragung)

Im ersten Anwendungsprinzip handelt es sich um die **Wiederverwendung bereits produzierter Waren durch Tausch, Schenkung oder Weiterverkauf**. Dieses Konzept kann somit zu einer Verlängerung der Nutzungsdauer von materiellen Gütern führen. Nach einem erfolgreichen Tausch oder Weiterverkauf erfolgt hierbei ein Eigentumswechsel zwischen AnbieterIn und AbnehmerIn. Dieses Konzept ist ebenfalls alt und hat etwa lange schon auf Flohmärkten stattgefunden. Digitale Marktplattformen wie Willhaben oder Kleiderkreisel haben aber insbesondere die Potenziale für nicht-gewerbliche AnbieterInnen und AbnehmerInnen sicherlich erhöht. Die Plattformen treten dabei als VermittlerInnen auf, die sich mit Transaktionsgebühren oder mit Werbeeinnahmen finanzieren.

Im zweiten „Sharing-Konzept“ geht es im Grundprinzip um eine intensivere und effizientere Nutzung bestimmter materieller Güter, die sowohl monetär als auch nicht-monetär erfolgen kann. Die anfragende Nutzerin hat die Möglichkeit, ein bestimmtes Gut (z.B. ein Auto oder eine Wohnung) zeitlich begrenzt zu nutzen. Der Anbieter kann das angebotene Gut für einen bestimmten Zeitraum kostenlos zur Verfügung stellen oder gegen Bezahlung vermieten. Online-Plattformen wie beispielsweise Couchsurfing, AirBnB oder Fairleihen fallen darunter. Auch hier gilt, **dass Miet- und Überlassungsverträge per se natürlich nichts Neuartiges sind, aber das Potenzial der Online-Plattform auch sehr kurzfristige Vertragsverhältnisse für nicht-gewerbliche NutzerInnen attraktiv machen kann.**

Das dritte Konzept, welches ebenso unter dem Dachbegriff der „Sharing Economy“ subsummiert wird, hat mitunter starke Auswirkungen auf Arbeitsrealitäten und Arbeitsbedingungen. **Der bezahlte oder unbezahlte „Austausch“ von speziellen Fertigkeiten und Services spielt sich auch jenseits konventioneller Arbeits- und Dienstleistungsmärkte ab.** Eine wesentliche Abgrenzung innerhalb dieses Konzeptes ist die „Orts(un)gebundenheit“ (vgl. Schmidt, 2016: 5). Es sind sowohl spezialisierte Tätigkeiten ortsgebunden (etwa Reparaturdienstleistungen) und ortsungebunden (etwa Programmier Tätigkeiten) sowie Tätigkeiten für die keine formale Qualifikation erforderlich ist ortsgebunden (etwa Reinigungstätigkeiten) und ortsungebunden denkbar – für die ortsunabhängige Kategorie existiert der Begriff des „Crowdworks“ im engeren Sinne (vgl. Risak, 2017: 21), je kleinteiliger die Aufgaben sind desto eher wird auch (eher im ortsunabhängigen Bereich) von „Mikrotasking“ (vgl. Schmidt, 2016: 7) gesprochen. Neben nicht-kommerziellen Konzepten im Sinne von „Nachbarn helfen Nachbarn“ entstand eine Vielfalt an unterschiedlichen Online-Plattformen, wie MyHammer, BookATiger oder Clickworker, die sich schlichtweg mit der kommerziellen Vermittlung von Dienstleistungen beschäftigen.

Diese dritte Kategorie ist aus arbeitsrechtlicher und arbeitswissenschaftlicher Perspektive besonders relevant, da es sich hier bei der „geteilten“ Ressource um menschliche Arbeit handelt (vgl. Heiling/Schumich, 2018: 26), die mitunter außerhalb von etablierten Arbeitsvertragsverhältnissen geleistet wird. Auch diese Kategorie ist es, die dazu führt, **dass der Begriff der „Plattformökonomie“ als Sammelbegriff für diese drei Konzepte als passender betrachtet wird.** Der Begriff „Sharing Economy“ löst einerseits (mitunter fälschlich) Assoziationen des altruistischen oder kooperativen Handelns aus, andererseits könnte der Begriff des „Plattformkapitalismus“ nicht-profitorientierte Konzepte ausklammern. So erscheint „Plattformwirtschaft“ oder „Plattformökonomie“ als ein weniger wertender, „möglichst neutraler“ Begriff (vgl. Schmidt, 2016: 9). Die derzeitige Faktenlage weist auch

darauf hin, dass Plattformen in der überwiegenden Mehrheit profitorientiert organisiert sind und daher die Assoziation des altruistischen Handels aufgrund der Begriffe „Sharing Economy“ oder „Collaborative Economy“ in der Mehrheit der Fälle falsch ist¹.

In diesem Branchenreport entscheiden wir **uns grundsätzlich für eine sehr breite Definition der „Sharing Economy“ und orientieren uns dafür an diesen drei Kategorien und an der digitalen Plattform im Zentrum des „Sharing-Ökosystems“**. Dies soll ein möglichst breites „Dach“ über dem Begriff der „Sharing Economy“ ermöglichen. Darüber hinaus werden – wie schon im Branchenreport 2017 – Plattformen untersucht, die bereits von anderen Quellen auf Sammel Listen der „Sharing Economy“ dargestellt wurden. Diese Einteilung in die oben beschriebenen drei Konzepte ist nicht unproblematisch, weil sie auf wesentliche Fragen nicht eingeht. Dazu gehört etwa die Frage ob das „Sharing“ mit einer Profitorientierung der Plattformbetreibenden oder der Anbietenden einhergeht. In diesem Zusammenhang unterscheidet etwa Dobusch zwischen „marktlicher“ und „nicht-marktlicher“ (Dobusch, 2016: 21f.) „Sharing“-Praktiken. Diese Unterscheidung geht weiter als die bloße Frage, ob die Plattformbetreibenden von einer gewinnorientierten oder von einer nicht-gewinnorientierten Organisation betrieben werden. Auf Basis der Plattformorganisation könnte wiederum zwischen For-Profit-Organisation, Non-Profit-Organisation oder auch einer nicht-professionellen oder nicht-formalen Organisation der Plattform – d.h. dem Grad der Professionalisierung – unterschieden werden (vgl. Hamann et al., 2019: 349).

Wir selbst haben in früheren Arbeiten auf Ebene der Art der Ressource (Gut oder Dienstleistung) unterschieden (vgl. Heiling/Schumich, 2018: 22f oder Heiling/Kuba, 2017: 31), eine weitere oft verwendete Einteilung bezieht sich auf die Plattformteilnehmenden („business-to-business“ „business-to-customer“ oder „customer-to-customer“). Auf diese Kategorien geht der dargestellte – sehr breite – Ansatz nicht ein, aber **er ermöglicht eine umfangreiche Betrachtung von Phänomenen die im Begriffsumfeld der „Sharing Economy“ präsent sind. Hauptsächlich aus diesem Grund und aus Gründen der Vergleichbarkeit wählen wir – wie schon im Branchenreport 2017 – erneut den Begriff der „Sharing Economy“ und setzen diesen gleichzeitig unter Anführungszeichen**, um diesem Widerspruch und der sehr breiten Verwendung sichtbar Rechnung zu tragen.

¹ So sind auch laut Europäischer Kommission etwa 95 % aller „kollaborativen Plattformen“ profitorientiert (vgl. Europäische Kommission, 2018b: 14), dargestellt und genauer ausgeführt etwa bei Baum (2019: 6).

Vorgangsweise, Aufbau und Methodik

In einem ersten Schritt – einem Update des AK-Branchenreports 2017 (**Kapitel 3**) – werden jene **Plattformen, die bereits in den Branchenreport „Sharing Economy“ 2017 aufgenommen wurden erneut untersucht**. Dabei wird zunächst dargestellt, ob die Plattform im Jahr 2017 von Österreich aus zugänglich war und ob dies auch noch 2020 der Fall ist. Weiters wird dargelegt, ob eine zugehörige österreichische Gesellschaft existiert, die die Plattform betreibt.

Sofern verfügbar, werden in einem zweiten Schritt wirtschaftliche **Strukturdaten (Umsatz, Bilanzsumme und Beschäftigte) dargestellt, und zwar getrennt für 2017 und heute**. Zuletzt werden die EigentümerInnen der Plattformen und die Änderungen in diesem Zusammenhang seit 2017 dargestellt. Als Quelle für diese Analyse dient – wenn nicht anders gekennzeichnet – das Firmenbuch der Republik Österreich und die dort hinterlegten bzw. von den Gesellschaften selbst offengelegten Urkunden und Jahresabschlüsse. Am Ende des dritten Kapitels werden **die Ergebnisse kurz zusammengefasst und interpretiert**.

Im darauffolgenden Kapitel (**Kapitel 4**) werden – in Form eines Exkurses – **Plattformen analysiert, die Fahrzeuge (Fahrräder, E-Scooter, Personenkraftwagen) im öffentlichen Raum ohne Eigentumsübertragung überlassen**. Die Analyse folgt dabei der gleichen Methodik und dem gleichen Aufbau wie im Kapitel 3. Derartige Plattformen waren in der Stichprobe des AK-Branchenreports 2017 noch deutlich unterrepräsentiert, sind aber gut abgrenzbar und zeigen den dynamischen Charakter der gesamten „Sharing-Economy“ gut auf. Auch hier wird auf die von den Gesellschaften selbst veröffentlichten Daten aus dem Firmenbuch der Republik Österreich zurückgegriffen. Den Abschluss bilden eine gemeinsame Zusammenfassung und eine Interpretation der gesammelten und dargestellten Daten.

3 ERGEBNIS-UPDATE: 2017-2020

In diesem Kapitel werden **die Zahlen des Branchenreports „Sharing Economy“ aus dem Jahr 2017 aktuell verfügbaren Zahlen gegenübergestellt**. Die empirischen Ergebnisse aus dem Jahr 2017 zeigten, dass von ursprünglich 121 untersuchten Plattformen im deutschsprachigen Raum zwar 70 Plattformen für NutzerInnen in Österreich zugänglich waren, jedoch lediglich 21 Plattformen mit einer österreichischen Gesellschaft im Firmenbuch der Republik Österreich oder einem Verein registriert waren (vgl. Heiling/Schumich, 2017: 10). Es blieb somit ein **intransparentes Umfeld des „Sharing Economy“-Sektors, in dem lediglich 17 Gesellschaften etwas genauer unter die Lupe genommen werden konnten und nur eine einzige plattformbetreibende Gesellschaft einen ausführlichen Jahresabschluss im österreichischen Firmenbuch hinterlegt hatte**. Im Gesamten waren bei den 17 genauer betrachteten „Sharing“-Gesellschaften lediglich 223 Personen als Beschäftigte gemeldet und mehr als die Hälfte der untersuchten Unternehmen hatte zum damaligen Stichtag ein negatives Eigenkapital zu verzeichnen (vgl. Heiling/Schumich, 2017: 15).

Um die zeitliche Dynamik der „Sharing“-Plattformen abzubilden, wird als Datengrundlage auf das Unternehmenssample aus dem Jahr 2017 zurückgegriffen und um die aktuell verfügbaren Werte – zum Stichtag 01. Februar 2020 – ergänzt. Dadurch können im Anschluss Thesen zur zeitlichen Entwicklung des Plattformsektors in Österreich diskutiert werden. An dieser Stelle muss natürlich eingeräumt werden, dass der Sektor der Plattformunternehmen gemeinhin als sehr dynamisch, schnell veränderlich oder schnell wachsend (vgl. Europäische Kommission, 2018a: 11; Prassl, 2018: 3) beschrieben wird und daher die Unternehmen, **die von 2017 bis 2020 durchgängig tätig waren, wieder nur einen kleinen Ausschnitt der „Sharing“-Landschaft darstellen**. In Ergänzung dazu werden im darauffolgenden Kapitel dieses Branchenreportes andere „Sharing“-Bereiche betrachtet, um **auf diese Weise ein aussagekräftigeres Gesamtbild darzustellen**.

In der **nachfolgenden Tabelle sind** auf Basis von zwei Arbeiten (vgl. Bartik et al., 2015; PeerSharing, 2016) **121 Plattformen** abgebildet, wobei die Zugänglichkeit aus Österreich sowie das Vorhandensein einer zugehörigen österreichischen Gesellschaft getrennt für 2017 und 2020 dargestellt wird.

Tabelle 1: Überblick von Zugänglichkeit und Rechtspersönlichkeit der „Sharing Economy“-Plattformen

Name	Zugänglich in Österreich		Gesellschaft oder Verein in Österreich vorhanden	
	2017	2020	2017	2020
airbnb	✓	✓	gelöscht	gelöscht
Alles und umsonst	✓	✓	nein	nein
Ampido	✓	✓	nein	nein
Besser mitfahren	✓	✓	nein	nein
Blablacar	✓	✓	nein	nein
Bookalokal	x	x	nein	nein
BookATiger	✓	x	ja	gelöscht
Bookelo	x	x	nein	nein
Bring Hand	x	x	nein	nein
Camp in my Garden/Campspace	x	✓	nein	nein
Campanda	✓	✓	nein	nein
Car2Go/Sharenow	✓	✓ (als Sharenow)	ja	ja
CarSharing.at	x	X	nein	nein
carsharing24/7	✓	eingestellt	ja	ja (andere Aktivität)

Caruso Carsharing	✓	✓	ja	ja
Carzapp	x	x	nein	nein
Checkrobin	✓	✓	ja	ja
CleanAgents	x	x	nein	nein
Conda	✓	✓	ja	ja (neue Rechtsform)
couchsurfing	✓	✓	nein	nein
Craigslist	✓	✓	nein	nein
DieTauschbörse.de	x	x	nein	nein
Drivy/Getaround	✓	✓ (als Getaround)	ja	ja
EasyWG	✓	eingestellt	nein	nein
Eatwith	✓	✓	nein	nein
Ebay	✓	✓	gelöscht	gelöscht
E-Carage	✓	✓	ja	ja
Entrusters	x	x	nein	nein
Etsy	x	✓	nein	nein
Fahrtgemeinschaft	✓	✓	nein	nein
Fairleihen	x	x	nein	nein
Fairmondo	✓	✓	nein	nein
Flinc	x	x	nein	nein
FoodSharing	✓	✓	nein	nein
Freecycle	✓	✓	nein	nein
frents	✓	eingestellt	nein	nein
Gartenpaten	✓	✓	nein	nein
Gebraucht.de	✓	x	nein	nein
Givebox	✓	✓	nein	nein
Gloveler	✓	✓	nein	nein
Gnibble	x	x	nein	nein
HalloCamper	x	x	nein	nein
Helping	x	x	gelöscht	gelöscht
HomeExchange	✓	✓	nein	nein
Homejoy	x	x	nein	nein
Jib.li	x	x	nein	nein
JoinMyMeal	✓	✓	nein	nein
Karzoo	✓	x	nein	nein
Kinderado	x	x	nein	nein
Klamottenbox	✓	eingestellt	nein	nein
Kleiderei	✓	eingestellt	nein	nein
Kleiderkorb	✓	✓	nein	nein
Kleiderkreisel	✓	✓	nein	nein
Kurzzeit Wohnen	✓	✓	ja	ja
Lazooz	✓	✓	nein	nein
LeihDirWas	x	x	nein	nein
leih-ein-Buch	x	x	nein	nein

lendstar	✓	eingestellt	nein	nein
Literatoo	✓	eingestellt	nein	nein
Mädchen Flohmarkt	✓	✓	nein	nein
Mamikreisel	✓	✓	nein	nein
MatchRider	x	x	nein	nein
Meal Sharing	x	x	nein	nein
MeineErnte	x	x	nein	nein
MiFaZ	✓	✓	nein	nein
Miralia	x	x	nein	nein
Nebenan	x	x	nein	nein
Nestpick	✓	✓	nein	nein
NightSwapping/Cosmopolit Home	✓	x	nein	nein
Packmule	x	x	nein	nein
Parkbob	✓	✓	ja	ja
Parkinglist	✓	✓	nein	ja
Parkonaut	x	x	nein	nein
Parkplace	✓	✓	nein	nein
Parktag	x	x	nein	nein
Parku	✓	eingestellt	ja	gelöscht
paulcamper	✓	✓	nein	nein
Peerby	x	x	nein	nein
PiggyBee	x	✓	nein	nein
Raumobil	x	✓ (als GreenMobility)	nein	nein
Rebelle	✓	✓	nein	nein
Respekt.net	✓	✓	ja	ja
Roomsurfer	x	x	nein	nein
Share-a-taxi	x	x	nein	nein
Shared Earth	x	x	nein	nein
Sharely	x	x	nein	nein
Sharoo	x	x	nein	nein
Shelfsailor	x	x	nein	nein
Shipizy	x	x	nein	nein
Shpock	✓	✓	ja	ja
smava	x	✓	nein	nein
Snappcar	x	x	nein	nein
Spinlister	✓	✓	nein	nein
Stuffle	✓	eingestellt	nein	nein
Swap in the City	x	x	nein	nein
swap.com	x	x	nein	nein
Swapy	✓	eingestellt	nein	nein
Tamyca	x	x	nein	nein
Tausch dich fit	✓	x	nein	nein
Tauschbook	x	x	nein	nein
Tauschgnom	✓	✓	nein	nein

Tauschticket	x	x	nein	nein
Thangs	✓	eingestellt	nein	nein
thredUP	✓	✓	nein	nein
Trunkbird	x	x	nein	nein
Uber	✓	✓	ja	ja
UnserParkplatz	✓	x	nein	nein
Use Twice	✓	✓	gelöscht (aber: natürliche Person)	gelöscht (aber: natürliche Person)
Velogistics	✓	eingestellt	nein	nein
Vintage Kids	x	x	nein	nein
VizeEat	✓	✓ (als eatwith.com)	nein	nein
Waffeltausch	x	x	nein	nein
Wifis.org	✓	x	nein	nein
willhaben.at	✓	✓	ja	Ja
Wimdu	✓	✓ (als hometogo)	nein	nein
Wir.de	x	x	nein	nein
With Locals	✓	✓	ja (Einzelunternehmer)	ja (Einzelunternehmer)
WunderCar	x	x	nein	nein
Zeit42	x	x	nein	nein
1000x1000.at	✓	✓	ja	Ja
9flats.com	✓	✓	nein	nein

Quelle: Eigene Darstellung

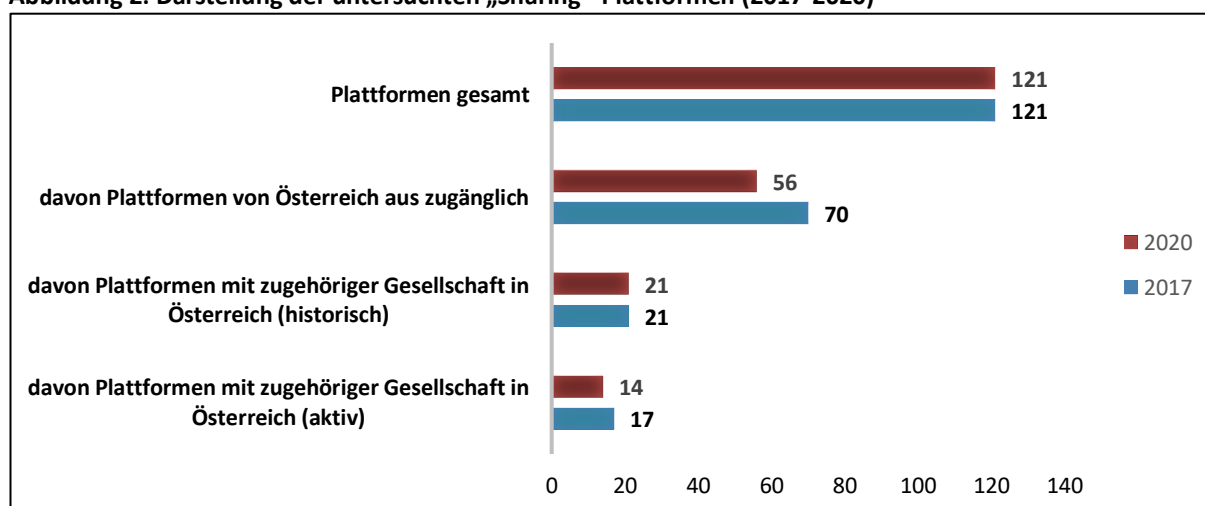
Zunächst wurde untersucht, wie viele „Sharing“-Plattformen im Jahr 2020 noch in Österreich tätig waren. Während im Jahr 2017 noch 70 Plattformen bzw. 57,9 % der aufgelisteten Plattformen für NutzerInnen aus Österreich zugänglich waren, lag im Jahr 2020 nur noch bei 56 Plattformen eine grundsätzliche Zugänglichkeit vor. **56 Plattformen entsprechen 46,3 % der in Summe aufgelisteten Plattformen; gegenüber 2017 war dies somit ein Rückgang von mehr als elf Prozentpunkten.** In nur wenigen Fällen war eine Veränderung des Geschäftsmodells oder der Zielmärkte der Grund dafür. In der überwiegenden Anzahl der Fälle ist die gesamte Plattform nicht mehr online zugänglich, weil sich die betreibende Gesellschaft vom Markt zurückgezogen hat oder liquidiert wurde. In nur knapp drei Jahren betraf dies 20 % der ursprünglich zugänglichen „Sharing“-Plattformen. Dieser Rückgang spricht für eine dynamische Branchenstruktur. Die durchschnittliche Überlebensquote einer Unternehmensneugründung beträgt laut Wirtschaftskammer Österreich allerdings nach drei Jahren 77,2 % (vgl. WKÖ, 2020). Daher erschließt sich, dass die betrachteten Plattformen nicht signifikant von anderen jungen Unternehmen abweichen.

Zweitens konnte anhand des Impressums eruiert werden, wie viele „Sharing“-Plattformen noch 2020 im österreichischen Firmenbuch registriert waren. Während 2017 noch für 17 von 70 Plattformen (24,3 %) zumindest eine österreichische Gesellschaft (Personengesellschaft, Verein oder Kapitalgesellschaft) als Betreiber vorhanden war, waren dies aktuell 14 von 56 Plattformen (25,0 %).

Die grundsätzlich vergleichbare und analysierbare Grundgesamtheit hat sich somit innerhalb von drei Jahren weiter verringert, wenngleich sich der Anteil an in Österreich analysierbaren Plattformen marginal erhöhte. Die übrigen untersuchten Plattformen, die auch aus Österreich zugänglich waren, hatten überwiegend einen bundesdeutschen Hintergrund. In nicht unwesentlichen Fällen (z.B. AirBnB, Ebay) waren im Impressum auch britische, irische oder amerikanische Betreibergesellschaften angeführt.

Zwei Gesellschaften – die 2017 noch im Firmenbuch der Republik Österreich eingetragen waren – wurden mittlerweile liquidiert, es handelt sich dabei um die Book A Tiger Austria GmbH (Betreiberin von BookATiger) und die Parku A GmbH (Betreiberin von Parku). Bereits bei der Untersuchung 2017 liquidiert waren die Helping Austria GmbH, die UseTwice e.U., die AirBnB Austria GmbH und die Ebay Austria GmbH, wobei die letzteren beiden Plattformen weiterhin für österreichische NutzerInnen zugänglich sind. UseTwice wird laut Impressum und AGB von einer natürlichen Person betrieben. Die Betreibergesellschaft der nicht mehr aktiven Plattform Carsharing 24/7 firmiert zwar weiter, jedoch mit offensichtlich anderem Unternehmensgegenstand.

Abbildung 2: Darstellung der untersuchten „Sharing“-Plattformen (2017-2020)



Quelle: Eigene Darstellung

Aus diesem Grund verblieben **die folgenden 14 Plattformen**, die von österreichischen Unternehmen betrieben werden, für eine aktualisierte Betrachtung bzw. einen zeitlichen Vergleich von 2020 mit jenen Werten von 2017. In einigen Fällen konnten Änderungen der Plattformbezeichnung oder der Gesellschaft festgestellt werden.

Tabelle 2: „Sharing Economy“-Plattformen mit Rechtspersönlichkeit in Österreich

Name der Plattform	Name des Unternehmens (in Österreich)	FB-Nummer	Kurzbeschreibung	gegründet
Car2Go/ShareNow ¹	Car2go Österreich GmbH	FN 368902d	Car Sharing, KFZ Vermietung	2011
Caruso Carsharing	CARUSO Carsharing eGen	FN 435825w	Car Sharing, Mobilitätsforschung	2015
Checkrobin	Checkrobin GmbH	FN 388462v	Paketsdienste, Paketzustellung	2012
Conda	CONDA Crowdinvesting Austria GmbH ²	FN 477829s	Crowdinvesting, Unternehmensberatung	2013
Drivy/Getaround	Drivy Austria GmbH ³	FN 453227k	Car Sharing	2010
E-Carage	Parkhaus Elbl Betriebsges.m.b.H.	FN 193916t	Parkgaragen, KFZ-Vermietung	2000
Kurzzeitwohnen	Kurzzeitwohnen GmbH	KN 402252y	Vermittlung von Wohnungen an Geschäftskunden	2013
Parkbob	Parkbob GmbH	FN 430551p	Information über Parkplätze, Kosten, Verbote	2015
Respekt.net	Respekt.net-Betriebsgesellschaft m.b.H.	FN 337892a	Crowdfunding-Plattform, finanzielle Projektunterstützung	2009
Shpock	finderly GmbH	FN 372485y	Kauf/Verkauf gebrauchter Gegenstände	2011
Uber	Uber Austria GmbH	FN 396409f	Fahrtvermittlungsdienst	2009
Willhaben.at	willhaben internet service GmbH & Co KG	FN 271792w	Kauf/Verkauf gebrauchter Gegenstände	2005
With Locals	Discover Vienna with locals e.U.	FN 430335x	Essen und Stadtrundgänge	2015
1000x1000.at	1000x1000 Crowdbusiness GmbH	FN 410915m	Innovationsförderungs-Plattform	2014

Quelle: Eigene Darstellung

¹ Mit Verschmelzungsvertrag vom 26.9.2019 erfolgte die Fusion von Car2Go und DriveNow zu „ShareNow“, die Car2Go Österreich GmbH und die DriveNow Austria GmbH wurden entsprechend verschmolzen. Der letzte verfügbare Jahresabschluss der Car2Go Österreich GmbH ist von dieser Verschmelzung noch nicht berührt.

² Der Teilbetrieb „Crowdinvesting“ der Conda AG wurde am 22.9.2017 in die Conda Crowdinvesting Austria GmbH eingebracht, die Conda AG 2019 in eine GmbH umfirmiert.

³ Die Drivy Austria GmbH wurde mit Generalversammlungsbeschluss vom 5.12.2019 umbenannt und firmiert seither als Getaround Austria GmbH.

Wirtschaftliche Daten und Beschäftigte

Wie schon bei der Untersuchung im Jahr 2017 angemerkt, lässt sich im Allgemeinen eine sehr unbefriedigende Datenlage zur Einschätzung der wirtschaftlichen Performance der Plattformen feststellen. Diese hat sich im Bereich der Darstellung der Umsätze geringfügig verbessert, bei der Zugänglichkeit zu Beschäftigtenzahlen aber weiterhin verschlechtert. Während von den 14 grundsätzlich überprüfbaren Plattformen 2017 lediglich eine ihren Umsatz (oder ihr Rohergebnis) für Österreich ausgewiesen hat, waren dies nun drei. Hier gilt weiterhin, dass **der Großteil der profitorientierten Unternehmen, die als Teil der „Sharing Economy“ wahrgenommen werden, aufgrund ihres Geschäftsmodells (wenig Beschäftigte, geringe Umsätze bei teilweise hohen Profitmargen) zu klein sind, um ihre gesamten Jahresabschlüsse laut Unternehmensgesetzbuch in Österreich veröffentlichen zu müssen – wenngleich sich die Zahl jener Gesellschaften, die ihre Gewinn- und Verlustrechnung publizieren, erhöht hat.**

In Hinblick auf die Veröffentlichung von Beschäftigtendaten zeigte sich in der aktuellen Studie eine stärkere Intransparenz. Während 2017 noch elf Gesellschaften ihre Beschäftigtenzahlen darstellten und in Summe 216 Personen im Jahresdurchschnitt beschäftigten, so waren 2020 nur noch für sechs „Sharing“-Gesellschaften Beschäftigtenzahlen verfügbar. Dieser weiter eingeschränkte Zugang zu Daten ist vor allem auf die Schaffung von Kleinstkapitalgesellschaften im Sinne des § 221 Unternehmensgesetzbuch (UGB) zurückzuführen, die gegenüber den kleinen Kapitalgesellschaften dahingehend privilegiert sind, dass sie keinen Anhang zum Jahresabschluss publizieren müssen. In Summe beschäftigten diese Gesellschaften aber ungleich mehr Beschäftigte als noch 2017, nämlich 391 Personen im Jahresdurchschnitt. **Die Konzentration hat sich allerdings weiter erhöht, während sich 2017 zeigte, dass zwei Drittel der Beschäftigten auf zwei Plattformen (Shpock und Willhaben) verteilt waren, waren es nunmehr über 90 Prozent.** Bemerkenswert war außerdem ein sichtbarer Anstieg der Beschäftigten bei der Uber Austria GmbH von drei Personen im Jahresdurchschnitt auf 13, wenngleich dieser Anstieg das Volumen der vermittelten Arbeit auf dieser Plattform in Österreich bei weitem nicht abbildet.

Für das jeweilige Umsatzvolumen gibt es **nur geringfügig mehr verfügbare Zahlen als 2017.** Willhaben.at ist nun nicht mehr die einzige untersuchte Plattform, die eine Gewinn- und Verlustrechnung publizierte, auch die finderly GmbH (Shpock) und Conda (Conda GmbH und Conda Crowdinvesting Austria GmbH) veröffentlichen entsprechende Zahlen. Bei der einzigen – im Zeitverlauf – vergleichbaren Plattform (willhaben.at) war das Umsatzwachstum beträchtlich. Die Umsatzerlöse stiegen um mehr als 90 % von 18,3 Mio Euro auf 33,4 Mio Euro. Das entsprechende Jahresergebnis vor Steuern betrug 4,4 Mio Euro, was einer Umsatzrentabilität von über 13 % gleichkommt. Im Branchenreport 2017 war diese nur etwas mehr als halb so hoch. Die Conda AG wies einen Umsatz von 601.000 Euro aus, die finderly GmbH (die die Plattform Shpock betreibt) ein Rohergebnis von über 9 Mio Euro. Die beiden letztangegprochenen Plattformen mussten aber zuletzt unter dem Strich Verluste im jeweils letzten verfügbaren Jahresabschlussjahr darstellen. Die zuletzt noch **verhältnismäßig geringen Vermögenswerte konnten von insgesamt 23,8 Mio Euro auf 27,1 Mio Euro gesteigert werden.** Wie schon 2017 hatten lediglich vier Plattformen eine Bilanzsumme und somit ein bewertetes Gesamtvermögen von mehr als 1 Mio Euro. Gleichzeitig verbesserte sich die **Kapitalausstattung jener Plattformen, die nach wie vor durch eine österreichische Gesellschaft betrieben werden.** Anstatt sieben Gesellschaften hatten in der aktuellen Untersuchung lediglich vier Gesellschaften eine bilanzielle Überschuldung im Sinne eines negativen Eigenkapitals.

In Summe zeigte sich **weiterhin eine unbefriedigende Datenlage**, die nur einen eingeschränkten Blick auf ein Gesamtbild zulässt. Auch durch die Einführung der Kleinstkapitalgesellschaft hat sich **der Zugang zu Unternehmensdaten weiter verschlechtert.** Große und präsenste Plattformen veröffentlichten weiterhin keine (ausreichenden) Zahlen für Österreich. Die **Anzahl der Beschäftigten stieg in Summe, wobei dies konzentriert auf einzelne Plattformen zurückzuführen ist.** Für jene „Sharing“-Plattformen, die weiterhin aus Österreich agieren, weist **die finanzielle Stabilität gegenüber 2017 eine Verbesserung auf.**

Tabelle 3: Bilanzdaten und Beschäftigte der in Österreich registrierten „Sharing Economy“-Plattformen

Name der Plattform	Beschäftigte Österreich		Bilanzsumme Österreich in T€		Umsatz Österreich in T€	
	2017	2020	2017	2020	2017	2020
in TEUR						
Car2Go/ShareNow	7	8	8.191	4.677	k.A.	k.A.
Caruso Carsharing	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Checkrobin	9	k.A.	1.209	733 *	k.A.	k.A.
Conda	9	14 ¹ (6)	280 *	948 (114)	k.A.	601 (k.A.)
Drivy/Getaround	k.A.	k.A.	k.A.	44	k.A.	k.A.
E-Carage	12	10	435 *	313 *	k.A.	k.A.
Kurzzeit Wohnen	3	k.A.	165 *	270 *	k.A.	k.A.
Parkbob	3	k.A.	128	342	k.A.	k.A.
Respekt.net	0	k.A.	58 *	96	k.A.	k.A.
Shpock	48	151	8.316 *	5.154 *	k.A.	9.775 (Rohergebnis)
Uber	3	13	188	1.037	k.A.	k.A.
Willhaben.at	118	203	4.599 *	13.358	18.287	33.407
With Locals	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
1000x1000.at	4	k.A.	181 *	172	k.A.	k.A.

Quelle: Eigene Darstellung, *Negatives Eigenkapital

¹ Conda AG und Conda Crowdfunding Austria GmbH, die Werte in Klammer beziehen sich auf die Conda Crowdfunding Austria GmbH.

Daten zur Eigentümerstruktur

In einem nächsten Schritt wurden die **EigentümerInnen der Plattformen** – jeweils aus dem Bericht 2017 und zum Firmenbuchstand Februar 2020 – dargestellt und identifiziert. Die EigentümerInnen beziehen sich jeweils auf die obengenannten Gesellschaften bzw. im Falle von Conda auf die Conda GmbH (die wiederum 96 % an der operativ tätigen Conda Crowdinvesting Austria GmbH hält).

Tabelle 4: „Sharing Economy“-Plattformen und ihre Eigentümerstruktur

Name der Plattform	EigentümerIn 2017	EigentümerIn 2020
Car2Go/Sharenow	Daimler AG, (D); Europcar Groupe S.A. (F)	Car2Go Deutschland GmbH (D) ¹
Caruso Carsharing	Genossenschaft	Genossenschaft
Checkrobin	Dietrich Mateschitz Beteiligung GmbH; D.A.CH.S. Capita AGI (CH), L3M Investments GmbH (Privatstiftung Lauda), Laura Invest GmbH, Birko Beteiligungs GmbH, Attila Dogudan Privatstiftung und natürliche Personen	Dietrich Mateschitz Beteiligung GmbH; D.A.CH.S. Capital AG (CH), Laura Demeter GmbH (A), Birko Beteiligungs GmbH (A), Eder-Privatstiftung (A) und zwei natürliche Personen
Conda	3C-Design Werbe- und Designgesellschaft m.b.H., Hermann Hauser Investment GmbH, PROMAO AG (Liechtenstein), Rise GmbH, Schmaltz GmbH und Privatpersonen	Startup300 AG (A)
Drivy/Getaround	Drivy SAS (F)	Getaround SAS (F)
E-Carage	Drei natürliche Personen	Zwei natürliche Personen
Kurzzeit Wohnen	PDP Holding GmbH und eine natürliche Person	PDP Holding GmbH und eine natürliche Person
Parkbob	Ertler Holding GmbH, Pioneers Ventures Digital GmbH & Co KG, Meck Investments GmbH & Co KG und zwei natürliche Personen	Ertler Holding GmbH (A), Meck Investments Unternehmensbeteiligung GmbH & Co KG (A), Speedinvest GmbH über zwei Tochtergesellschaften (A), FBC Partners AG (CH), Overlay BeteiligungsgmbH (D) und vier natürliche Personen
Respekt.net	respekt.net - Verein zur Förderung von Respekt, Toleranz, Offenheit und solidarischem Fortschritt	respekt.net - Verein zur Förderung von Respekt, Toleranz, Offenheit und solidarischem Fortschritt
Shpock	Schibsted Cassified Media AS (Norwegen) und zwei natürliche Personen	Marketplaces Austria Holding AS (Norwegen), Rechtsnachfolge der Schibsted Cassified Media AS (Norwegen)
Uber	Uber International Holdings BV, (Niederlande)	Uber International Holdings BV, (Niederlande)
Willhaben.at	Styria Media Group AG (A, über Töchter) Schibsted Cassified Media AS (Norwegen)	Styria Media Group AG (A, über Töchter) Marketplaces Austria Holding AS (Norwegen)
With Locals	Natürliche Person, Einzelunternehmung	Natürliche Person, Einzelunternehmung
1000x1000.at	HBA Beteiligungs GmbH; isn – innovation service network GmbH; Hasch & Partner Anwaltsgesellschaft mbH	isn – innovation service network GmbH; Hasch & Partner Anwaltsgesellschaft mbH, Riedergarten Immobilien GmbH, Verein „Business Revolution Society“

Quelle: Eigene Darstellung

Der Blick auf die EigentümerInnen zeigt weiter ein **eher diverses Bild**. Eine (nicht profitorientierte) Gesellschaft wurde (alleine) von einem Verein gehalten, eine war in Form einer Genossenschaft organisiert. Die überwiegende Anzahl aller Gesellschaften (10 von 14) wurde weiterhin mehrheitlich von profitorientierten Kapitalgesellschaften gehalten. Bei den Gesellschaften die (mehrheitlich) von Kapitalgesellschaften oder natürlichen Personen gehalten wurden, gab es in 5 von 12 Fällen Änderungen bei den EigentümerInnen, die nicht ausschließlich auf Namensänderungen zurückzuführen waren. Nimmt man reine Veränderungen der Gesellschaftsform oder des Gesellschaftsnamens ohne Auswirkung auf die tatsächlichen Eigentumsverhältnisse mit auf, so waren es sogar neun von zwölf, was für eine **verhältnismäßig hohe Dynamik** spricht. Sichtbar ist weiterhin, dass **beide „größeren“ österreichischen Marktplattformen (Willhaben und Shpock) offenbar im Portfolio des gleichen norwe-**

¹ Trotz der bereits vollzogenen Fusion der Dienste mit DriveNow zu ShareNow ist weiterhin die Car2Go Deutschland GmbH als Alleineigentümerin eingetragen.

gischen Medienkonzerns (Schibsted) stehen, dem die Marketplaces Austria Holding AS zuzuordnen ist. Prominente Veränderungen gab es bei Checkrobin, die Investmentgesellschaften von Attila Dogudan bzw. der Erben nach Niki Lauda sind nicht mehr investiert, dafür aber die der Familie Benko zuzurechnende Laura Demeter GmbH. Neu im Feld dieser Liste ist auch die in Wien börsennotierte startup300 AG, die in ihrem Portfolio – neben der Mehrheit an Conda – eine Reihe weiterer Plattformgesellschaften hält. Die startup300 AG ist dabei eine Publikumsgesellschaft, an der derzeit kein/e einzelne/r InvestorIn mehr als 10 % der Aktien hält.

Gesamtbetrachtung und Interpretation des Updates

Im Großen und Ganzen ist die **publizierte Datenlage der aktiven Plattformunternehmen weiterhin unbefriedigend**. Es können aus dem kleinen Ausschnitt mit Sicherheit keine allgemeingültigen Aussagen, sondern **maximal Tendenzen und Hinweise abgeleitet werden**. Ein Mitgrund für die unbefriedigende Datenlage ist auch die Einführung der Kleinstkapitalgesellschaften mit weiteren Publizitätsprivilegien, vielmehr aber die Tatsache, **dass (auf Basis einer Grundgesamtheit aus den Jahren 2015 und 2016) innerhalb von knapp drei Jahren die Anzahl der aus Österreich zugänglichen Plattformen um 20 % und die Anzahl der grundsätzlich untersuchbaren österreichischen Gesellschaften um etwa 17 % gesunken ist**.

Innerhalb der vergleichbaren Gruppe sind allerdings **die Beschäftigten (wenn auch auf zwei Plattformen konzentriert) stark angestiegen. Etwas verbessert haben sich die Vermögenswerte und die Kapitalausstattung**. Beide Beobachtungen könnten ein Hinweis darauf sein, dass es sich bei den sogenannten „Sharing-Plattformen“ um Organisationen handelt, die sich auf einem Markt bewegen, **der Konzentrationstendenzen („The Winner takes it all“) aufweist und sich weiterhin relativ dynamisch entwickelt**. Für Letzteres könnten auch die relativ starken Veränderungen bei den EigentümerInnen der Plattformgesellschaften sprechen.

4 EXKURS: MOBILITY-SHARING IM ÖFFENTLICHEN RAUM

In diesem Kapitel werden – in Form eines Exkurses – **„Sharing Economy“-Plattformen analysiert, die Fahrzeuge (wie etwa E-Scooter, Personenkraftwagen, Fahrräder oder Mopeds) im öffentlichen Raum ohne Eigentumsübertragung mit Hilfe einer digitalen Plattform (meist über eine App) überlassen.** Denn besonders im Bereich dieser Plattformen im Feld des „Free Floatings“ (Herrmann et al., 2014: 152) sind in den letzten drei Jahren viele neue PlattformbetreiberInnen hinzugekommen. Die Listen erheben hier keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es werden lediglich **Plattformen untersucht, die bisher begonnen oder ihre Absicht erklärt haben, im öffentlichen Raum Fahrzeuge zu vermieten.** MietwagenanbieterInnen, die etwa von eigenen Geschäftsräumlichkeiten aus Fahrzeuge anbieten, wurden hier dementsprechend nicht aufgenommen. **Als örtliche Eingrenzung wurde hier die Stadt Wien gewählt,** da hier derzeit in Österreich die größte Vielfalt an „leihbaren“ Fahrzeugen im öffentlichen Raum zu finden ist. Diese Form des – auch oft sogenannten – „Sharings“ wird von den Anbietenden **oftmals als Hoffnungsträger für ressourcenschonende Mobilität propagiert, wenngleich die Praxis oft gegenteilige Tendenzen zeigt** (vgl. Hamann et al., 2019: 345), also „keine nachhaltigere Form“ der Mobilität und darüber hinaus auch hier eine gewisse Anfälligkeit „für Monopolisierungstendenzen“ (ebd.) zu erkennen ist. Nicht zuletzt zeigt sich die Besonderheit, dass eben das geteilte Gut sowie letztlich auch die meist kommerziellen AnbieterInnen mit ihren Profitinteressen den öffentlichen Raum beanspruchen, wodurch der Druck auf diesen steigt (vgl. Ritt, 2019: 8). Die besonderen Regulierungsansprüche an den öffentlichen Raum sowie die sehr dynamische Entwicklung der AnbieterInnen in den letzten Jahren sind Anlass genug, um diese „Sharing-Plattformen“ genauer zu betrachten.

Neben einem allgemeinen Überblick über die neu hinzugekommenen AnbieterInnen **folgt die Untersuchung derselben Methodik und Aufbau wie im Kapitel 3.** Plattformen im Bereich des „Mobility-Sharings“ im öffentlichen Raum waren in der Stichprobe des AK-Branchenreports 2017 noch deutlich unterrepräsentiert (Uber, Car2Go und DriveNow wurden bereits 2017 betrachtet und daher im Kapitel 3 abgehandelt), sind aber gut abgrenzbar und zeigen den dynamischen Charakter der gesamten „Sharing-Economy“ gut auf. Auch hier wird auf die von den Gesellschaften selbst veröffentlichten Daten aus dem Firmenbuch der Republik Österreich zurückgegriffen. Abschließend werden die Ergebnisse wieder kurz zusammengefasst und interpretiert.

Allgemeiner Überblick

Im Zuge einer Onlinerecherche und einer Bestandsaufnahme im öffentlichen Raum **konnten insgesamt 15 „Mobility-Sharing“-AnbieterInnen im Bereich des „Free Floatings“ identifiziert werden,** die in den Bereichen Car-sharing, Fahrrädersharing, E-Moped-Sharing und E-Scooter-Sharing zumindest vorübergehend im Jahr 2020 in Wien präsent waren. Insbesondere beim E-Scooter-Sharing gab es laut Autorevue im Februar 2020 alleine in Wien neun aktive Anbieter: Lime, Bird, Tier, Wind/Byke, Circ (vormals Flash), Hive, KiwiRide, Rollmi/Hollmi und Max Motion. Zudem haben auch drei weitere Anbieter (Arolla, Voi und Bolt) angekündigt, auf den Wiener Straßen unterwegs sein zu wollen. Insgesamt waren etwa 9.000 Elektroroller behördlich registriert (Schlögl, 2020a). Nach dem Corona-Lockdown im März und April 2020 konnte bei einem Recherche-Update festgestellt werden, dass Anfang Juli nur noch sechs E-Scooter-Betreiber in Wien tätig waren: Lime, Bird, Tier, Circ, KiwiRide und Max Motion (Schögl, 2020b).

Von den ursprünglich 15 identifizierten Anbietern waren bis auf Bird und DonkeyRepublic alle auch mit einer österreichischen Kapitalgesellschaft im Firmenbuch der Republik Österreich eingetragen. Bird wurde 2017 vom ehemaligen Uber-Geschäftsführer Travis VanderZanden in Santa Monica (USA) gegründet und war bereits nach 14 Monaten seit der Unternehmensgründung mit 2 Milliarden Dollar bewertet und weltweit in 120 Städten aktiv (vgl. Yakowicz, 2019). Jedoch hat Bird in Österreich kein registriertes Unternehmen, sondern man geht laut den Allgemeinen Geschäftsbedingungen einen Vertrag mit Bird Rides Europe B.V. (Niederland) ein. DonkeyRepublic verweist zwar auf seiner Webpräsenz auf eine österreichische Telefonnummer – laut Impressum und Allgemeinen Geschäftsbedingungen wird DonkeyRepublic jedoch von einer dänischen Gesellschaft, der Donkey Republic Admin ApS, betrieben. Eine entsprechende Gesellschaft in Österreich oder eine Gesellschaft mit der dänischen Gesellschaft als Mutter existiert derzeit nicht. Allerdings werden auch seit März 2020 keine österreichischen Standorte mehr auf der Webpräsenz gelistet.

Tabelle 5: Überblick der „Mobility-Sharing“-Plattformen

Name	Bereich/Feld	Gesellschaft oder Verein in Österreich vorhanden
Bird	E-Scooter	nein
Circ (vormals Flash)	E-Scooter	ja
Hive	E-Scooter	ja
Holmi/Rollmi	E-Scooter/Carsharing/Beförderung	ja
KiwiRide	E-Scooter	ja
Lime	E-Scooter	ja
Tier	E-Scooter	ja
Wind/Byke	E-Scooter	ja
Max Motion	E-Scooter	ja
Voi	E-Scooter	ja
Bolt	E-Scooter/Carsharing/Beförderung	ja
E-Loop	Carsharing	ja
Citybike	Fahrräder	ja
DonkeyRepublic	Fahrräder	nein
ÖAMTC easy way	E-Mopeds	ja

Quelle: Eigene Darstellung

Der Überblick zeigt, dass **13 von 15 AnbieterInnen über eine österreichische Gesellschaft verfügen**. Für wiederum elf von 13 Gesellschaften gilt, dass diese seit 2017 gegründet wurden. In den beiden anderen Fällen (EasyWay und Citybike) wird das Mobilitätsangebot nicht von einer eigens dafür gegründeten Gesellschaft, sondern von einer bereits länger bestehenden Gesellschaft betrieben, deren Hauptgeschäftszweig allerdings nicht der Betrieb von „Mobilitätssharing“ ist. **Auffällig ist allerdings, dass die meisten neu gegründeten Gesellschaften im Firmenbuch und in ihren Gesellschafterverträgen tatsächlich die „Vermietung“ von Gegenständen als Geschäftszweig darstellen** und daher tatsächlich das physische Angebot und nicht die dahinterstehende technische Plattformlösung im Fokus steht.

Tabelle 6: Überblick der „Mobility-Sharing“-Plattformen mit zugehöriger österreichischer Gesellschaft

Name der Plattform	Name des Unternehmens (in Österreich)	FB-Nummer	Kurzbeschreibung/ Geschäftszweig laut Firmenbuch	gegründet
Circ (vormals Flash)	LMTS Red White GmbH	488186x	Vermietung von Sport- und Freizeitgeräten	2018
Hive	Ride Hive GmbH	516989d	Vermietung von Sport- und Freizeitgeräten	2019
Holmi/Rollmi	Holmi GmbH*	506135t	Webportale, u.a. Vermietung von Sport und Freizeitgeräten, Reisebüros, Programmieraktivitäten	2019
KiwiRide	DW Sharing GmbH*	511134v	Vermietung von Sport- und Freizeitgeräten	2019
Lime	Lime GmbH*	496327v	Vermietung von Sport- und Freizeitgeräten	2018
Tier	Tier Mobility Austria GmbH	497038p	Vermietung von Sport- und Freizeitgeräten	2018
Wind/Byke	WIND Mobility WMA GmbH*	501124y	Vermietung von Sport- und Freizeitgeräten	2018
Max Motion	Max Motion GmbH*	510554s	An- und Verkauf von Elektrorollern und Elektroscootern sowie Vermietung	2019
Voi	Voi Technology GmbH	509404z	Vermietung von beweglichen Sachen	2019
Bolt	Bolt AT TX GmbH* und Bolt AT MM GmbH*	515503v bzw. 515502t	Betrieb eines Bike- und Roller-Sharing-Systems; Marketing- und Kommunikationsagentur bzw. Taxi-funkzentrale; Marketing- und Kommunikationsagentur.	2019
E-Loop	Caroo Mobility GmbH*	475722t	Aufbau und Betrieb eines automatisierten Systems zur Vermietung von Elektrofahrzeugen einschließlich der Unterhaltung einer Fahrzeugflotte (lt. Gesellschaftervertrag)	2017
Citybike	Gewista Werbegesellschaft mbH	69991d	Außenwerbung, Werbungsmit-tlung, Beratung, Gestaltung, Herstellung, Herausgabe, Verlegen von Werbung, Vermittlung von Sponsoren (lt. Gesellschaftervertrag)	1963
ÖAMTC easy way	ÖAMTC-Betriebe, GmbH	96287z	Unter (vielen) anderem Betrieb von Ladestationen, Vermittlung aller mit dem Gesellschaftszweck in Verbindung stehender Geschäfte (lt. Gesellschaftervertrag)	1968

Quelle: Eigene Darstellung, *Gründungsprivilegiert gemäß § 10b GmbHG

Fünf der 13 Gesellschaften (bzw. sechs von 14, für Bolt sind zwei Gesellschaften eingetragen) wurden erst im Jahr 2019 gegründet, acht Gesellschaften sind gründungsprivilegiert. Die beiden bereits länger existierenden Unternehmen sind der Außenwerbungsmittler/-vermarkter Gewista (der Citybike betreibt) und die ÖAMTC-Betriebe, GmbH – eine Tochter des ÖAMTC (die EasyWay betreibt). **In diesen Fällen betrifft der Betrieb der Mobilitätslösung augenscheinlich nur einen sehr geringen Teil des eigentlichen Unternehmensvolumens bzw. der eigentlichen Unternehmenstätigkeit.**

Wirtschaftliche Daten und Beschäftigte

Die offengelegten wirtschaftlichen Strukturdaten sind im Bereich des „Mobilitäts-Sharings“ zum aktuellen Zeitpunkt **noch weniger ergiebig, als für die im Kapitel 3 dargestellte Gesamtgruppe**. Einerseits wurde eine Reihe von Gesellschaften erst im Jahr 2019 eingetragen, weswegen noch kein offengelegter Jahresabschluss vorliegt. Andererseits sind mit Ausnahme der Betreibergesellschaften von Citybike¹ und EasyWay alle dargestellten Kapitalgesellschaften kleine oder kleinste Gesellschaften und als solche in Bezug auf ihrer Offenlegungspflichten privilegiert.

Die **Umsätze werden daher lediglich bei Citybike und EasyWay ausgewiesen, wobei sich diese Umsätze auf den gesamten Geschäftsbereich der Gesellschaft beziehen und daher keine Aussage über das Volumen des „Sharing-Geschäftsbereiches“ zulassen**. Für die **Beschäftigten gibt es lediglich bei Lime eine Veröffentlichung**, hier war zuletzt lediglich ein/e Beschäftigte/r im Jahresdurchschnitt angestellt, was im Vergleich zur doch beträchtlichen öffentlichen Präsenz im urbanen Raum und der in dem Zusammenhang anfallenden Arbeit äußerst gering erscheint.

Die **Bilanzsummen (Gesamtvermögenswerte) der Gesellschaften bewegten sich zwischen 14.000 und 908.000 Euro, wobei nur fünf der Unternehmen (außer Citybike und EasyWay) überhaupt eine Zahl publiziert haben**. Von diesen fünf Gesellschaften wiesen drei zum Zeitpunkt der Untersuchung ein negatives Eigenkapital auf. Diese Zahlen weisen – neben dem Umstand, dass in diesem Teilbereich der „Sharing Economy“ die Daten- und Zahlenlage im Firmenbuch noch deutlich unbefriedigender ist – wiederum auf eine im Vergleich zu anfallenden Arbeit sehr geringes Volumen von Normarbeitsverhältnissen und auf ein derzeit noch nicht gewinnbringendes Geschäftsmodell hin. Der **Markt scheint eher noch in einer Phase zu sein, in der AnbieterInnen mit entsprechenden Eintrittskosten konfrontiert sind**, die wohl durch hohe Gewinnerwartungen in der Zukunft gerechtfertigt werden.

Tabelle 7: Bilanzdaten und Beschäftigte der „Mobility-Sharing“-Plattformen

Name der Plattform	Beschäftigte Österreich	Bilanzsumme Österreich in T€	Umsatz Österreich in T€
Circ (vormals Flash)	k.A.	14	k.A.
Hive	k.A.	k.A.	k.A.
Holmi/Rollmi	k.A.	k.A.*	k.A.
KiwiRide	k.A.	k.A.*	k.A.
Lime	1	908	k.A.
Tier	k.A.	120**	k.A.
Wind/Byke	k.A.	18*/**	k.A.
Max Motion	k.A.	k.A.*	k.A.
Voi	k.A.	k.A.	k.A.
Bolt	k.A.	k.A.	k.A.
E-Loop	k.A.	308*/**	k.A.
Citybike (gesamte Gesellschaft)	143	162.171	84.125
ÖAMTC easy way (gesamte Gesellschaft)	228	33.161	38.413

Quelle: Eigene Darstellung,

* Unternehmen gründungsprivilegiert gemäß § 10b GmbHG, geleistete Einlage maximal 10.000 Euro

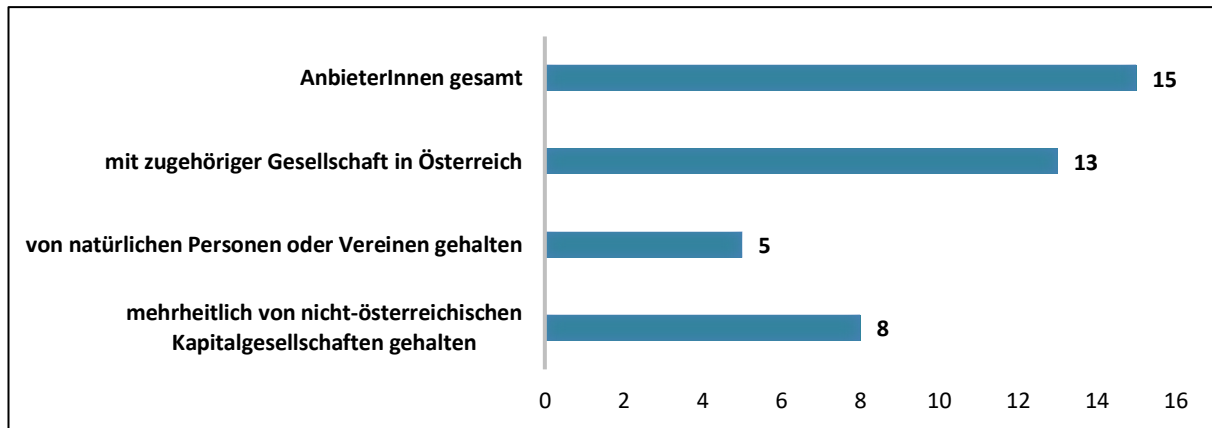
** Negatives Eigenkapital

¹ Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Analyse wurde Citybike von der Gewista WerbegmbH betrieben, im Juli 2020 wurde von der Stadt Wien der Plan angekündigt, das Mobilitätsangebot in öffentliches Eigentum zu überführen.

Daten zur Eigentümerstruktur

Die Eigentümerstruktur der Plattformen zeigt **mehrheitlich ein Bild von ausländischen Muttergesellschaften**. **Von den 13 betrachteten Gesellschaften waren lediglich drei ausschließlich in österreichischem Eigentum**, vier von dreizehn waren im Eigentum von natürlichen Personen.

Abbildung 3: Darstellung der Eigentumsverhältnisse der „Sharing“-AnbieterInnen



Quelle: Eigene Darstellung

Die Herkunft der Gesellschaften ist dabei relativ divers, Tier und Wind werden von einer bundesdeutschen Kapitalgesellschaft gehalten, Circ hat die Muttergesellschaft in Luxemburg, Hive in Spanien, Voi in Schweden, Lime in den Niederlanden und Bolt (beide Gesellschaften) in Irland. Citybike (das von der Gewista WerbegmbH betrieben wird) wird mehrheitlich von einem französischen Konzern gehalten, wobei eine Minderheitsbeteiligung auch auf eine mehrheitlich der Wiener Städtischen zuzurechnenden Holding zurückzuführen ist. Hier wurde allerdings im Juli 2020 von der Stadt Wien angekündigt, den Betrieb in öffentliches Eigentum zu überführen. Lediglich EasyWay (das von einer ÖAMTC-Tochter betrieben wird) lässt sich – wenig überraschend – auf einen Verein zurückführen. **Kein einziger Anbieter ist – was die Eigentümerstruktur betrifft – vollständig auf einen österreichischen Konzern bzw. eine österreichische Holding zurückzuführen.**

Tabelle 8: „Mobility-Sharing“-Plattformen und ihre Eigentümerstruktur

Name der Plattform	EigentümerIn
Circ (vormals Flash)	LMTS Holding S.C.A. (Luxemburg)
Hive	Ride Hive Operations S.L. (Spanien)
Holmi/Rollmi	Zwei natürliche Personen (Österreich)
KiwiRide	Zwei natürliche Personen (Österreich, Russland)
Lime	Lime Network B.V. (Niederlande)
Tier	Tier Mobility GmbH (Deutschland)
Wind/Byke	Wind Mobility GmbH (Deutschland)
Max Motion	Eine natürliche Person (Österreich)
Voi	Voi Technology AB (Schweden)
Bolt	Main Origo Limited (Irland)
E-Loop	Sechs natürliche Personen (Österreich und Schweiz)
Citybike	JCDecaux Central Eastern Europe Holding (Frankreich) und Progress BeteiligungsgmbH (Österreich)
ÖAMTC easy way	ÖAMTC (Ö, Verein) via ÖAMTC-Beteiligungs GmbH (Österreich)

Quelle: Eigene Darstellung

Gesamtbetrachtung und Interpretation

In Summe ist die Datenlage im Bereich des „Mobilitäts-Sharings“ im öffentlichen Raum **noch unbefriedigender als in der Stichprobe in Kapitel 3**. Von 15 AnbieterInnen hatten grundsätzlich 13 auch eine österreichische Gesellschaft eingetragen, das sind mehr als in der Gesamtstichprobe. **Allerdings waren aus den Jahresabschlüssen dieser Gesellschaften – aufgrund der sehr jungen und kleinteiligen Struktur – mehrheitlich keine brauchbaren Daten zu gewinnen**. Lediglich bei zwei Gesellschaften lagen umfangreiche Jahresabschlussdaten vor: In diesen beiden Fällen umfasste das „Sharing“-Angebot jedoch nur einen kleinen Teil der gesamten Geschäftsbereiche. **Für die anderen Unternehmen war nur in einem einzigen Fall ein Beschäftigtenstand angeführt, und dieser bezog sich auf durchschnittlich nur eine/n Beschäftigte/n im Jahr. Bei diesen Unternehmen war nur in fünf Fällen eine Bilanzsumme angegeben**, wobei drei von diesen fünf Gesellschaften ein negatives Eigenkapital aufweisen und somit bisher in Summe eher Verluste als Gewinne verbucht haben.

Auf Ebene der **Eigentümerstrukturen waren zum Zeitpunkt der Untersuchung mehrheitlich ausländische Kapitalgesellschaften vorherrschend**. Die Minderheit der Gesellschaften wird von natürlichen Personen oder Vereinen gehalten, wobei auch hier nur in drei von fünf Fällen die Eigentümerschaft ausschließlich in österreichischer Hand war.

Für diese Stichprobe kann hier also im Bereich des „Mobilitätssharings“ im öffentlichen Raum – sofern die Gesellschaften zu diesem Zweck gegründet wurden – von **meist sehr jungen Unternehmen mit beträchtlicher Intransparenz gesprochen werden, die mehrheitlich im Eigentum von ausländischen Kapitalgesellschaften stehen**. Um die Eigenkapitalausstattung und das Beschäftigungsvolumen über die oben angeführte Darstellung einzuschätzen, reichen die erhobenen Daten nicht aus.

5 ERGEBNISSE UND ABLEITUNGEN

Dieser Beitrag soll als **Momentaufnahme in Bezug auf die dynamische Entwicklung der „Sharing Economy“** dienen. Es wird ein **struktureller Überblick** über in Österreich zugängliche Sharing-Economy-Plattformen gegeben. Nach einer begrifflichen Abgrenzung und einem Update des AK-Branchenmonitors 2017 wurde in einem weiteren Kapitel das abgrenzbare **„Mobilitätssharing“ im öffentlichen Raum näher betrachtet** und ebenso strukturell abgebildet.

Dynamisch und intransparent

Die Ergebnisse zeigen im Großen und Ganzen, dass die **publizierte Datenlage** der aktiven „Sharing Economy“-Plattformen auch weiterhin **äußerst unbefriedigend** ist und lediglich aus einem kleinen Ausschnitt der einzelnen Plattformen Tendenzen und Hinweise abgeleitet werden können. Insbesondere beim **„Mobilitätssharing“** zeigte sich in den letzten drei Jahren eine **enorme Dynamik von meist sehr jungen Unternehmen mit beträchtlicher Intransparenz**, die mehrheitlich im Eigentum von ausländischen Kapitalgesellschaften stehen und – wohl auch mit teils beträchtlichen Markteintrittskosten – um Marktanteile in neu entstehenden Märkten (z.B. „E-Scooter-Sharing“) buhlen.

Um die **Eigenkapitalausstattung** und das **Beschäftigungsvolumen** über die oben angeführte Darstellung einzuschätzen, **reichen die erhobenen Daten nicht aus**. Auch grundsätzlich gilt, dass es für Plattformunternehmen neben bestimmten wirtschaftlichen Strukturkriterien (wie etwa Bilanzsumme, Umsatzerlöse oder Beschäftigte) auch andere Daten braucht, um das tatsächliche Ausmaß der wirtschaftlichen Aktivität einschätzen zu können. **Beinahe alle untersuchten „Sharing“-Plattformgesellschaften sind aufgrund des Geschäftsmodells** (geringe Umsätze und Bilanzsumme bei teilweise hohen Profitmargen) **immanent zu klein, um vollständige Jahresabschlüsse im österreichischen Firmenbuch veröffentlichen zu müssen**.

In einem besonderen **Missverhältnis** stehen augenscheinlich die **erhobenen Zahlen zu Beschäftigten und der tatsächlich sichtbare Erwerbsarbeitsaufwand** der rund um Plattformen geleistet wird. In Summe stieg zwar die Anzahl der Beschäftigten jener Plattformen, die bereits 2017 betrachtet wurden, allerdings war dies vor allem auf eine Konzentration bei einzelnen Plattformen zurückzuführen. Im Bereich des Mobilitätssharings waren für jene Unternehmen, deren Hauptzweck der Betrieb des Mobilitätssharings war, so gut wie keine Beschäftigten ausgewiesen. Dies steht mitunter auch im Widerspruch zu Angaben der Unternehmen selbst. Alleine von Seiten des E-Scooter-Anbieters Lime heißt es, **dass an fast 170 Standorten mehr als Zehntausend Menschen arbeiten, die sich physisch um die Servicierung der E-Scooter kümmern** (vgl. Wilhelm/Pichler, 2019). Man nennt sie je nach Plattform umgangssprachlich auch **„Juicer“, „Ranger“, „Charger“ oder „Hunter“**. Das Wort Beschäftigte/r fällt jedoch in diesem Zusammenhang meist nicht. Es gibt – etwa bei Lime – auch **keinen Dienstvertrag für die „Independent Juicers“ deren Verdienst**, auf fünf bis sieben Euro pro Roller geschätzt wird. Hinzu kommt, dass die „JuicerInnen“ einen Gewerbeschein benötigen und damit ihre Steuern, die Sozialversicherung und mögliche Sachschäden selbst zu bezahlen haben. Die **Plattform verlagert somit das gesamte Service-Risiko an externe „Selbstständige“**, die jedoch abhängig vom Plattformbetreiber agieren müssen. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Plattformbeschäftigte manchmal angestellt, in vielen Fällen aber auch prekär als Selbstständige arbeiten. Der **Eintritt ins „Ökosystem“ der Onlineplattformen** ist dabei meist nur möglich, wenn a priori die **Eigentums-, Kontroll- und Steuerungsrechte (oft in Form von AGBs) der Plattformbetreiberin akzeptiert werden**.

Politische Ableitungen

Auf politischer Ebene sollte aufgrund der oben dargestellten Intransparenz über **neue Offenlegungskriterien bei digitalen Plattformen** diskutiert werden. Bekannte Plattformunternehmen wie Airbnb oder Uber – die oft international tätig und lokal schwer zu fassen sind – werben zwar mit „Sharing“, teilen jedoch wenig eigene Daten und Informationen mit der Öffentlichkeit. Insbesondere Plattformen, die weltweit oder europaweit tätig sind, haben mitunter gar keine Niederlassungen oder Gesellschaften in Österreich. Sie weisen dementsprechend lokal keinen Gewinn bzw. nur geringe Gewinne und Umsätze aus, obwohl sie de facto eine hohe Präsenz in den lokalen Märkten haben und daher auch Umsätze mit lokalen EndkundInnen erwirtschaften. **Transparenz erscheint als Grundlage für eine regulatorische und steuerrechtliche Fassbarkeit der Plattformunternehmen unabdingbar.** Daher erscheint es als notwendig, dass sich die Offenlegungskriterien für „Sharing“-Plattformen ab einer bestimmten definierten Größe nicht nur an traditionellen Kenngrößen wie Umsatz, Bilanzsumme und Beschäftigten orientieren. **Vielmehr sollten neue Kennwerte – wie etwa UserInnen-Anzahl, AnbieterInnen-Anzahl, Reichweite, Transaktionsvolumen – zur Transparenz- und Veröffentlichungsdiskussion in Erwägung gezogen werden.** Zudem muss es – unabhängig vom formellen Standort – eine Gewährleistung der Kooperation von „Sharing Economy“-Plattformen und den zuständigen Behörden geben, um auch die örtliche Fassbarkeit zu ermöglichen. **Aufgrund der dynamischen Entwicklung der „Sharing Economy“ kommt es zu einem teilweise nicht regulierten sektoralen Wandel, der auch mit der Verschiebung von Wertschöpfungsketten einhergeht.** Hier braucht es Gleichbehandlung: Plattformen, die zum Beispiel Übernachtungsmöglichkeiten vermitteln, sollen auch wie Anbieter von Übernachtungsmöglichkeiten behandelt werden und nicht wie IT-Unternehmen. Speziell bei Fragen der **Erwerbsarbeit über „Sharing“-Plattformen** (sowohl das ortsgebundene „Gigwork“ und das ortsungebundene „Crowdwork“ auf Online-Plattformen) **gilt es, zunächst einmal das Phänomen bezifferbar zu machen, um eine Fassbarkeit zu gewährleisten und in weiterer Folge faire Arbeitsbedingungen für Betroffene einzufordern.** Die Art und Weise wie Güterplattformen organisiert sind, ist mitunter sehr unterschiedlich. Zwischen Kapitalorientierung und Gemeinwohlorientierung ist in der Sharing Economy grundsätzlich alles möglich. Deshalb **sollte in der „Sharing Economy“ zwischen gemeinwohlorientierten und profitorientierten Formen unterschieden werden.** Aktuelle Entwicklungen zeigen auch, dass es möglich ist, Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum in öffentliches Eigentum zu überführen. In der Praxis ist allerdings insbesondere im Bereich der Plattformarbeit eine sehr starke Tendenz hin zur entgeltlichen Abwicklung und zur gewinnorientierten Organisation durch die PlattformbetreiberInnen zu erkennen. Diese Sharing-Plattformen werden von KapitalgeberInnen offenbar als besonders renditeversprechend betrachtet. Es liegt auch die Vermutung nahe, dass die vorgeblich technische Innovation stark auf einer Prekarisierung der Dienstleistungsarbeit basiert. Diesem Bereich sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

In allen Überlegungen zu rechtlichen und politischen Ableitungen ist eine internationale Zusammenarbeit mit anderen Kontrollinstanzen – insbesondere mit den europäischen Institutionen – essentiell, um für faire und sozial verträgliche Bedingungen sorgen zu können. Zudem können auch **internationale Kooperationen auf gewerkschaftlicher Ebene** (z.B. die „Frankfurter Erklärung zu plattformbasierter Arbeit“¹) dazu führen, **dass soziale und rechtliche Mindeststandards für Beschäftigte auf Plattformen diskutiert und umgesetzt werden.** Dabei spielen auch das Thema Mitbestimmung und Partizipation für Plattformbeschäftigte eine wichtige Rolle, also die Möglichkeit sich selbst zu organisieren und eigene interessenpolitische Forderungen zu erstellen und durchzusetzen. Rechtssicherheit und Transparenz sind Voraussetzungen für eine faire „Sharing Economy“: **Die Rechte von über Plattformen arbeitenden Menschen müssen jedenfalls geschützt werden, um zu verhindern, dass nationale oder kollektivvertragliche Standards unterschritten werden.** Dies gilt unabhängig davon, ob sie angestellt oder als neue Selbstständige tätig sind bzw. ob die Plattformen als ArbeitgeberInnen oder lediglich als vermeintliche VermittlerInnen auftreten.

¹ Siehe dazu die „Frankfurter Erklärung“ im Volltext unter: https://www.igmetall.de/download/20161214_Frankfurt_Paper_on_Platform_Based_Work_DE_1c33819e1e90d2d09e531a61a572a0a423a93455.pdf,

6 ANHANG

Literaturverzeichnis

Bartik, Herbert/Lutter, Johannes/Antalovsky, Eugen (2015): The Big Transformers. Sharing- und On-Demand-Economy auf dem Vormarsch, Konsequenzen und Handlungsoptionen für die öffentliche Hand im Personentransport- und Beherbergungswesen. Europaforum Wien. Februar 2015. Im Auftrag der Stadt Wien, MA23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik, Wien, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/big-transformers.pdf>, Zugriff am: 21.02.2020.

Baum, Josef (2019): Strategien und Maßnahmen zur effektiven Herstellung von Wettbewerbsneutralität in der Digitalwirtschaft – Studie im Auftrag des Verbandes der öffentlichen Wirtschaft und der Gemeinwirtschaft Österreichs, https://www.voewg.at/wp-content/Di_Digital%C3%B6konomie_Studie_Baum_20190117.pdf, Zugriff am 02.07.2020.

Botsman, Rachel (2013): The sharing Economy Lacks a Shared Definition, <https://www.fast-coexist.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition>, Zugriff am: 09.07.2020.

Europäische Kommission (2016): Mitteilung der Kommission - Europäische Agenda für die kollaborative Wirtschaft, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/DE/1-2016-356-DE-F1-1.PDF>, Zugriff am 02.07.2020.

Europäische Kommission (2018a): Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Förderung von Fairness und Transparenz für gewerbliche Nutzer von Online-Vermittlungsdiensten, https://www.parlament.gv.at/PAKT/EU/XXVI/EU/02/02/EU_20273/imfname_10806452.pdf, Zugriff am 04.02.2020.

Europäische Kommission, Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (2018b): Study to Monitor the Economic Development of the Collaborative Economy at sector level in the 28 EU Member States, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0cc9aab6-7501-11e8-9483-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-72448580>, Zugriff am 30.06.2020.

Dobusch, Leonhard (2016): Die zwei Gesichter der „Sharing Economy“, Wirtschaftspolitik – Standpunkte, 1/2016, 21–23.

Eljas-Taal Katre/Kay, Neil/Porsch, Lucas/Svatikova, Katarina (2018): A methodology for measuring the collaborative economy, <https://voxeu.org/article/methodology-measuring-collaborative-economy>, Zugriff am 30.06.2020.

Floemer, Andreas (2019): Circ, Tier, Lime und viele weitere: Diese E-Scooter-Verleiher sind in Deutschland aktiv, t3n online, <https://t3n.de/news/circ-lime-tier-voi-e-scooter-e-tretroller-sharing-anbieter-deutschland-juli-2019-1170978/>, Zugriff am: 06.03.2020.

Gropp, Martin (2020): Fusion auf dem E-Scooter-Markt, FAZ Online vom 28.01.2020, <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/e-scooter-fusion-auf-dem-rollermarkt-bird-kauft-circ-16604630.html>, Zugriff am 06.03.2020.

Hamann, Thomas/Güldenberger, Stefan/Renzl, Birgit (2019): Overshare and collapse: How sustainable are profit-oriented company-to-peer bike-sharing systems? *Die Unternehmung*, 73/4, 345-373.

Heiling, Michael/Kuba, Sylvia (2016): Die Ökonomie der Plattform, in: Lutz, Doris/Risak, Martin (2016): *Arbeit in der Gig-Economy. Rechtsfragen neuer Arbeitsformen in Crowd und Cloud*, 28-45.

Heiling, Michael/Schumich, Simon (2017): Branchenreport „Sharing Economy“ 2017, https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Branchenanalyse_Sharing_Economy_2017.pdf, Zugriff am 04.02.2020.

Heiling, Michael/Schumich, Simon (2018): Zwischen Teilhabe und Marktanteilen: Entwurf einer Landkarte für die „Sharing Economy“, *Momentum Quarterly – Zeitschrift für gesellschaftlichen Fortschritt*, 7/2018, 17-28, <https://www.momentum-quarterly.org/ojs2/index.php/momentum/article/view/2576/2066>, Zugriff am: 30.06.2020.

Herrmann, Sascha/Schulte, Frederik/Voß, Stefan (2014): Increasing Acceptance of Free-Floating Car Sharing Systems Using Smart Relocation Strategies: A Survey Based Study of car2go Hamburg, In: González-Ramírez R.G., Schulte F., Voß S., Ceroní Díaz, J.A. (eds): *Computational Logistics. ICCL 2014. Lecture Notes in Computer Science*, vol 8760, Springer, Cham.

Himpele, Klemens (2016): Von der Share zu Fair Economy. Herausforderungen der Share Economy für die kommunalpolitische Steuerung. *Kurswechsel – Zeitschrift für gesellschafts-, wirtschafts- und umweltpolitische Alternativen*, 2/2016, 23–31.

Holmi (2020): Fahre für Holmi und steigere deinen Umsatz, <https://holmi.at/fahren/>, Zugriff am: 06.03.2020.

Klopf, Patricia/Schumich, Simon (2018): Luftmatratze vs. Hotel – Wie man Home Sharing reguliert, <https://awblog.at/home-sharing-wien/>, Zugriff am 01.07.2020.

PeerSharing (2016): Online-gestütztes Peer-to-Peer Sharing in Deutschland (Stand 2016), URL: http://www.peersharing.de/data/peersharing/user_upload/Dateien/Datenbank_Stand_06_2016.pdf, Zugriff am: 21.02.2020.

Prassl, Jeremias (2018): Gemeinsame Stimme in der Plattform-Wirtschaft: Herausforderungen, Chancen, Lösungen. Bericht an den EGB, <https://www.etuc.org/sites/default/files/publication/file/2018-09/Prassl%20report%20DE1.pdf>, Zugriff am 03.02.2020.

Risak, Martin (2017): Gig-Economy und Crowdwork – was ist das? in: Lutz, Doris/Risak, Martin (2016): *Arbeit in der Gig-Economy. Rechtsfragen neuer Arbeitsformen in Crowd und Cloud*, 12-27.

Ritt, Thomas (2020): Digitalisierung braucht Gestaltung – dringend, in: AK Stadt. ArbeitnehmerInneninteressen im urbanen Raum, 4/2019, 6-9, <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/resolver?urn=urn:nbn:at:at-akw:g-3338742>, Zugriff am: 06.07.2020.

Schmidt, Florian (2016): Arbeitsmärkte in der Plattformökonomie – Zur Funktionsweise und den Herausforderungen von Crowdwork und Gigwork, <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/12826.pdf>, Zugriff am 30.06.2020.

Schögl, Tamara (2020a): E-Scooter in Wien: Alle Anbieter und Preise 2020 im Vergleich, <https://autorevue.at/ratgeber/e-scooter-wien-vergleich>, Online Redaktion von Auto Revue, veröffentlicht am 24.02.2020, Zugriff am 06.03.2020.

Schlögl Tamara (2020b): E-Scooter in Wien: Alle Anbieter und Preise 2020 im Vergleich, <https://autorevue.at/ratgeber/e-scooter-wien-vergleich>, Online Redaktion von Auto Revue, veröffentlicht am 07.07.2020, Zugriff am 22.07.2020.

Scholl, Gerd/ Behrendt, Siegfried/ Flick, Christian/ Gossen, Maike/ Henseling, Christine/ Richter, Lydia (2015): Peer-to-Peer Sharing, Definition und Bestandsaufnahme, PeerSharing Arbeitsbericht 1, Studie des Forschungsprojekts "Peer-Sharing – Internetgestützte Geschäftsmodelle für gemeinschaftlichen Konsum als Beitrag zum nachhaltigen Wirtschaften", September 2015, Berlin.

Schumich, Simon (2016) Sharing Economy. Die Ökonomie des Teilens aus Sicht der ArbeitnehmerInnen. Wien: ÖGB Verlag.

Schumich, Simon/ Heiling, Michael (2016) AK Policy Paper „Sharing Economy“. November 2016, https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/AK_Policy_Paper_Nr.4_Sharing_Economy.pdf, Zugriff am 04.10.2019.

Verfürden, Michael (2018): Daimler-Tochter Mytaxi verleiht jetzt auch E-Scooter, Handelsblatt Online vom 27.11.2018, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/leihservice-hive-daimler-tochter-mytaxi-verleiht-jetzt-auch-e-scooter-/23683810.html?ticket=ST-4370025-sNSOLcDCSe9e1QPpZ2dN-ap1>, Zugriff am 06.03.2020.

Vienna.at (2019): Preise, Fahrzonen, Vorteile: Alle E-Scooter-Anbieter in Wien im Vergleich, Online vom 02.10.2019, <https://www.vienna.at/preise-fahrzonen-vorteile-alle-e-scooter-anbieter-in-wien-im-vergleich/6372627>, Zugriff am 06.03.2020.

Wilhelm, Z. / Pichler, G. (2019) *High Roller? Das riskante Geschäft mit Leih-Scootern*. DerStandard Online vom 27. April 2019. Online verfügbar unter: <https://www.derstandard.at/story/2000102089183/high-roller-riskante-geschaefft-mit-leih-scootern-juicer-lime-bird>, Zugriff am 22.07.2020.

WKO (2020): Lebensdauer von Unternehmensgründungen, Stand 2019, Online von Jänner 2020, http://wko.at/statistik/wgraf/2020_01_Überlebensquoten_2019.pdf, Zugriff am 18.08.2020.

Yakowicz, Will (2019): 14 Month, 120 Cities, \$2 Billion: There's Never Been a Company Like Bird. Is the World Ready?, <https://www.inc.com/magazine/201902/will-yakowicz/bird-electric-scooter-travis-vanderzanden-2018-company-of-the-year.html>, Zugriff am 06.03.2020.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überblick von Zugänglichkeit und Rechtspersönlichkeit der „Sharing Economy“-Plattformen.....	10
Tabelle 2: „Sharing Economy“-Plattformen mit Rechtspersönlichkeit in Österreich	15
Tabelle 3: Bilanzdaten und Beschäftigte der in Österreich registrierten „Sharing Economy“-Plattformen	17
Tabelle 4: „Sharing Economy“-Plattformen und ihre Eigentümerstruktur	18
Tabelle 5: Überblick der „Mobility-Sharing“-Plattformen	21
Tabelle 6: Überblick der „Mobility-Sharing“-Plattformen mit zugehöriger österreichischer Gesellschaft.....	22
Tabelle 7: Bilanzdaten und Beschäftigte der „Mobility-Sharing“-Plattformen.....	23
Tabelle 8: „Mobility-Sharing“-Plattformen und ihre Eigentümerstruktur	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick über die Vielfalt von digitalen Plattformen innerhalb der „Sharing Economy“	6
Abbildung 2: Darstellung der untersuchten „Sharing“-Plattformen (2017-2020)	14
Abbildung 3: Darstellung der Eigentumsverhältnisse der „Sharing“-AnbieterInnen	24

#FÜRIMMER

Gesellschaftskritische Wissenschaft: die Studien der AK Wien

Alle Studien zum Download:
wien.arbeiterkammer.at/service/studien



▶ youtube.com/AKoesterreich
▶ twitter.com/arbeiterkammer
▶ facebook.com/arbeiterkammer
▶ [@ich.bin.die.gerechtigkeit](https://instagram.com/ich.bin.die.gerechtigkeit)
ARBEITERKAMMER.AT/100

AK | **100**
JAHRE
GERECHTIGKEIT