

CarSharing: Neuer Zufluchtsort nach Dieselgate?

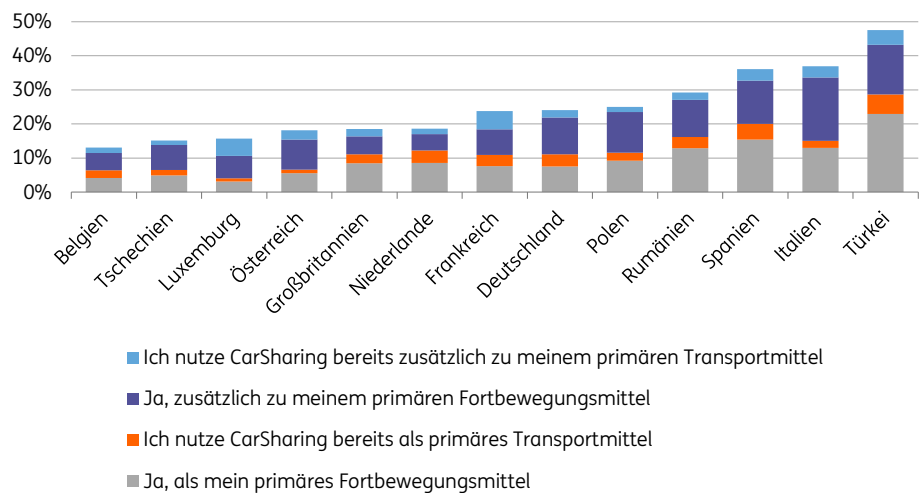
Ein Viertel aller Deutschen nutzt bereits Car-Sharing-Dienste oder möchte innerhalb des nächsten Jahres mit der Nutzung beginnen. Doch das eigene Auto bleibt noch lange die Nr. 1

Während sich vor 10 Jahren gerade einmal 116.000 Nutzer in Deutschland für CarSharing-Dienste registriert hatten, so nutzen mittlerweile über 2 Millionen Menschen dieses Angebot. In Europa hat sich die Anzahl der CarSharing-Nutzer allein zwischen 2016 und 2018 verdoppelt, mittlerweile sind hier fast 12 Millionen Nutzer registriert. Geringe Kosten, eine nachhaltige Transportmöglichkeit und eine flexible Alternative zum eigenen Auto spielen dabei eine wichtige Rolle, wie eine repräsentative Umfrage der ING in 13 europäischen Ländern zeigt.

Interesse am CarSharing zeigen vor allem Menschen, die kein Auto besitzen und/oder öffentliche Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel nutzen. Junge Menschen und Personen in Ballungszentren, wo Parkplätze begrenzt sind, sind ebenfalls interessiert, sowie Personen, die in Ländern mit relativ niedrigeren Einkommen leben.

Im europäischen Vergleich – ausführliche Ergebnisse zum Stand von CarSharing in Europa finden sich im internationalen Report "[Car sharing unlocked](#)" – findet sich Deutschland im Mittelfeld wieder. Während 5,8 % der Befragten CarSharing bereits nutzen, möchten weitere 18,3 % innerhalb des nächsten Jahres mit der Nutzung beginnen. Dennoch bleibt der Markt für CarSharing vergleichsweise klein. Im Jahr 2025 wird CarSharing weniger als 1 % der Pkw-Flotte in Europa ausmachen, auch wenn der Business Case in dichtbesiedelten Gebieten sicherlich größer wird. Als primäres Transportmittel hat CarSharing jedoch noch einen weiten Weg vor sich. In Deutschland würden nur 7,5 % der Befragten das „geteilte“ Auto als Nr. 1 fahren wollen. Bei allem Hype um CarSharing – das eigene Auto bleibt vorerst doch heilig.

Abb. 1 Ziehen Sie innerhalb des nächsten Jahres die Nutzung von CarSharing in Betracht?



Carsten Brzeski
Chief Economist
Frankfurt +49 69 27 222 64455
Carsten.Brzeski@ing-diba.de

Inga Fechner
Economist
Frankfurt +49 69 27 222 66131
Inga.Fechner@ing-diba.de

Quelle: ING International Survey

Nicht nur das Wetter ist momentan ungemütlich. Die Schlagzeilen um Fahrverbote und Nachrüstungen schmälern die Fahrfreude von Diesel-Fahrern derzeit erheblich. Denn nach Hamburg und Stuttgart schlagen jetzt auch die Wellen in Frankfurt hoch: Zum 1. Februar 2019 kommen Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge der Euro Norm 1-4, sofern nicht mit Nachrüstungen oder einer Umstiegsprämie doch noch Abhilfe geschaffen wird.

Doch nicht nur von regulatorischer Seite kommt Ungemach für Pkw-Besitzer. Denn die zunehmende Urbanisierung gestaltet die Parkplatzsuche in Großstädten und Ballungszentren immer schwieriger. Bereits jetzt kosten Garagen-Stellplätze hier gerne mal 20.000 Euro oder mehr. Bewohnerparkausweise sind zwar in der Regel mit geringeren Kosten verbunden, damit ist aber noch lange kein Parkplatz vor der Haustür garantiert. Denn gegenüber dem Jahr 2000 ist der Bestand an Pkw um 8,5 % Prozent gestiegen, allein im ersten Halbjahr dieses Jahres wurden um 2,9 % mehr Pkw zugelassen als im Jahr davor. Warum das eigene Auto also nicht mal stehen lassen und es mit CarSharing probieren?

Was ist CarSharing?

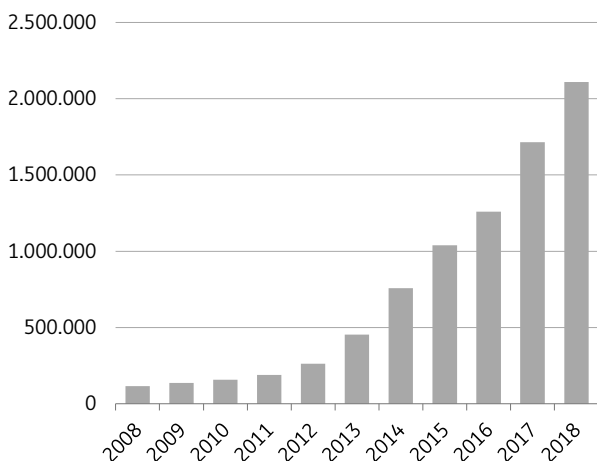
Bereits in den späten 1940er Jahren finden sich Berichte über CarSharing. Doch erst mit dem flächendeckenden Besitz von Smartphones, Apps und vernetzten Autos funktioniert dieser Dienst für die breite Masse.

Es gibt keine einheitliche Definition darüber, was CarSharing ist. Im Kern geht es jedoch darum, dass eine Person ein Fahrzeug von einer anderen Person oder von einem Unternehmen gegen eine vereinbarte Geldzahlung nutzen kann. Für die Dauer der Nutzung steht das Fahrzeug der Person exklusiv zur Verfügung (Quelle: ACEA). CarSharing grenzt sich insofern vom Autoverleih ab, als dass das Fahrzeug in der Regel nur für einen kurzen Zeitraum und für eine kurze Distanz genutzt wird. Das Auto kann jedoch auch für längere Distanzen genutzt werden, was jedoch mit dem entsprechenden Preisaufschlag verbunden ist. Je nach Anbieter kann das Fahrzeug frei abgestellt werden oder muss wieder an eine feste Station zurückgebracht werden.

Wie sieht es derzeit in Deutschland aus?

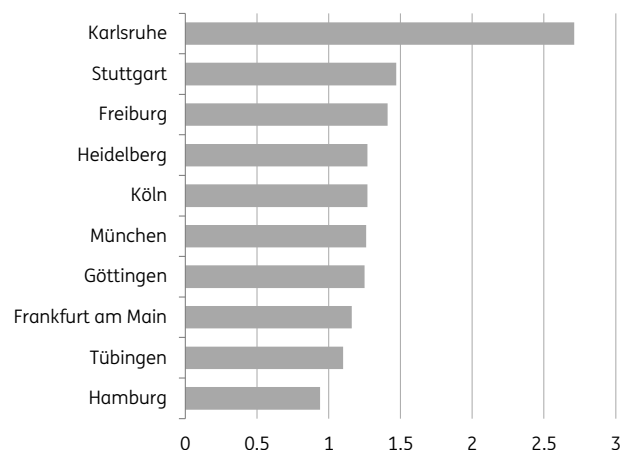
Laut dem Bundesverband CarSharing nutzen über zwei Millionen Menschen in Deutschland flottenbasierte CarSharing-Dienste. Mittlerweile werden diese in 677 Städten und Gemeinden angeboten, deutschlandweit stehen knapp 18.000 Fahrzeuge zur Verfügung.

Abb. 2 Registrierte CarSharing-Nutzer bei flottenbasierten Anbietern in Deutschland (jeweils zum 1. Januar)



Quelle: Bundesverband CarSharing, statista

Abb. 3 CarSharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner (2017)
Car-Sharing Städteranking 2017 ab 50.000 Einwohnern, Top 10



Quelle: Bundesverband CarSharing

Allgemein bleibt CarSharing aber deutlich ein Phänomen der urbanen Gegenden. In den deutschen Städten mit mindestens 50.000 Einwohnern gibt es aktuell in Karlsruhe mit

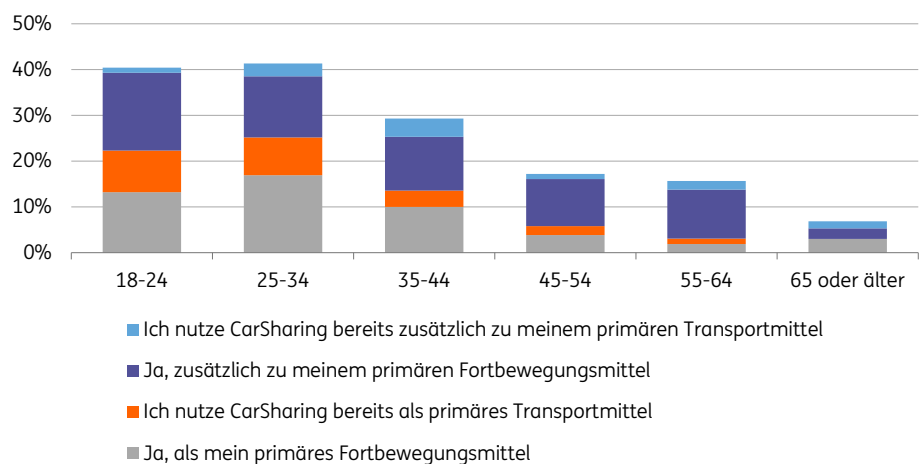
2,71 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner mit Abstand das größte Angebot, gefolgt von Stuttgart (1,47) und Freiburg (1,41). Ganz am Ende der Tabelle rangieren Worms, Remscheid, Bottrop und Gelsenkirchen mit 0,01 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner (CarSharing-Städteranking 2017).

Zusätzlich zu den flottenbasierten Anbietern gibt es noch privates CarSharing, d. h. jeder Autobesitzer kann sein Auto auf einer dedizierten Internetplattform einstellen (Peer-to-Peer-CarSharing). Die größte Vermittlerplattform gibt an, 6.000 Autos in ganz Deutschland zur Auswahl zu haben (Quelle: CarSharing News, Drivy). Zahlen darüber, wie oft diese Angebote tatsächlich genutzt werden, liegen unseres Wissens jedoch nicht vor.

Wer nutzt CarSharing?

Die repräsentativen Ergebnisse einer internationalen Studie, die das Marktforschungsunternehmen Ipsos im Auftrag der ING in Deutschland und zwölf weiteren europäischen Ländern durchgeführt hat, zeigen, dass 5,8 % der Befragten bereits CarSharing-Dienste nutzen, während 18,3 % innerhalb des nächsten Jahres damit beginnen möchten. ¾ der Befragten haben jedoch nicht vor, innerhalb des nächsten Jahres mit der Nutzung zu beginnen.

Abb. 4 Ziehen Sie innerhalb des nächsten Jahres die Nutzung von CarSharing in Betracht?



Quelle: ING International Survey

Vor allem junge Leute möchten CarSharing nutzen oder nutzen diese Dienstleistung bereits. Dabei nutzen 10 % der 18-24-Jährigen CarSharing bereits als primäres Transportmittel oder zusätzlich zum primären Transportmittel, bei den 25-34-Jährigen sind es sogar 11 %. Jeweils 30 % möchten das geteilte Auto innerhalb des nächsten Jahres nutzen. Mit zunehmendem Alter sinkt das Interesse – vor allem, wenn CarSharing als primäres Fortbewegungsmittel genutzt werden soll. Als sekundäres Transportmittel ist CarSharing aber durchaus beliebt.

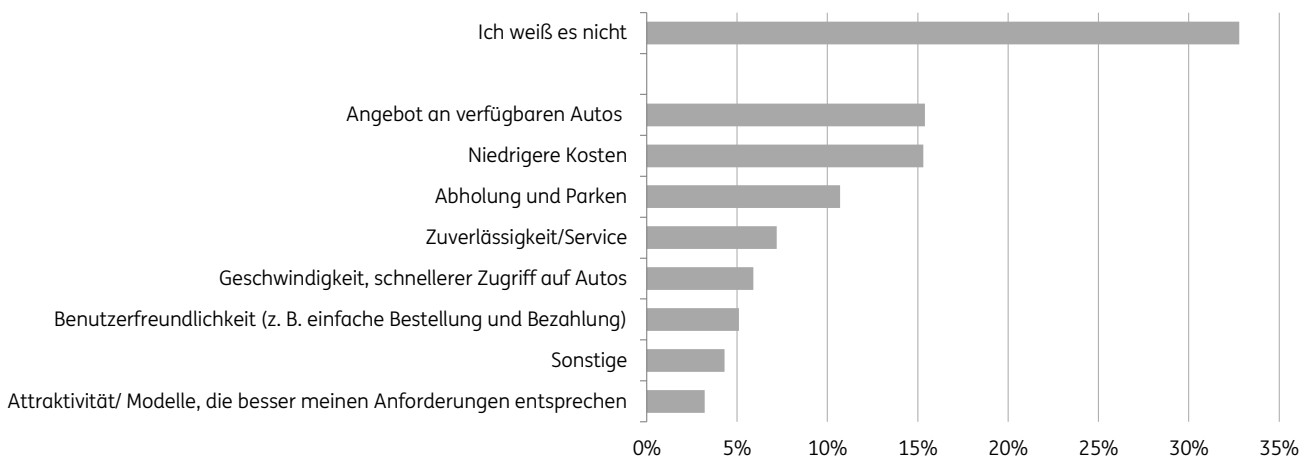
Über 10 % der 35-64-Jährigen planen, ab und zu auf ein geliehenes Auto zurückzugreifen. Als Nr. 1 kommt es jedoch noch nicht an, vor allem nicht bei denjenigen, die ein Auto besitzen. Immerhin 17 % der 25-34-Jährigen möchten CarSharing jedoch zu ihrem zukünftigen Transportmittel Nr. 1 machen. In der Gruppe der 45 bis über 65-Jährigen sind es hingegen durchschnittlich nur 3 %.

Was hindert die Nutzung von CarSharing?

Auch wenn die Nutzungszahlen in den letzten Jahren deutlich gestiegen sind und auch das Interesse am CarSharing zunimmt, stellen sie noch keine Konkurrenz zum eigenen Autobesitz dar. Auf private Halter entfallen laut dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 41,5 Millionen Pkw. Was muss sich also ändern, damit CarSharing stärker genutzt wird?

Das Angebot an verfügbaren Autos als auch niedrigere Kosten werden als wichtigste Stellschrauben angesehen, um die Nutzung von CarSharing zu erhöhen. Auch beim Abholen und Parken sehen die Befragten Verbesserungsbedarf. Derzeit gehört mit 56 % der Großteil der verfügbaren Fahrzeuge stationsbasierten Anbietern, d. h., dass das Fahrzeug an einer festen Station abgeholt und auch wieder an eine feste Station zurückgebracht werden muss. Die Verbesserung von Geschwindigkeit, Benutzerfreundlichkeit oder der Attraktivität der Modelle spielt dagegen nur eine kleinere Rolle.

Abb. 5 Was muss sich am ehesten ändern, damit Sie CarSharing nutzen oder öfter nutzen?



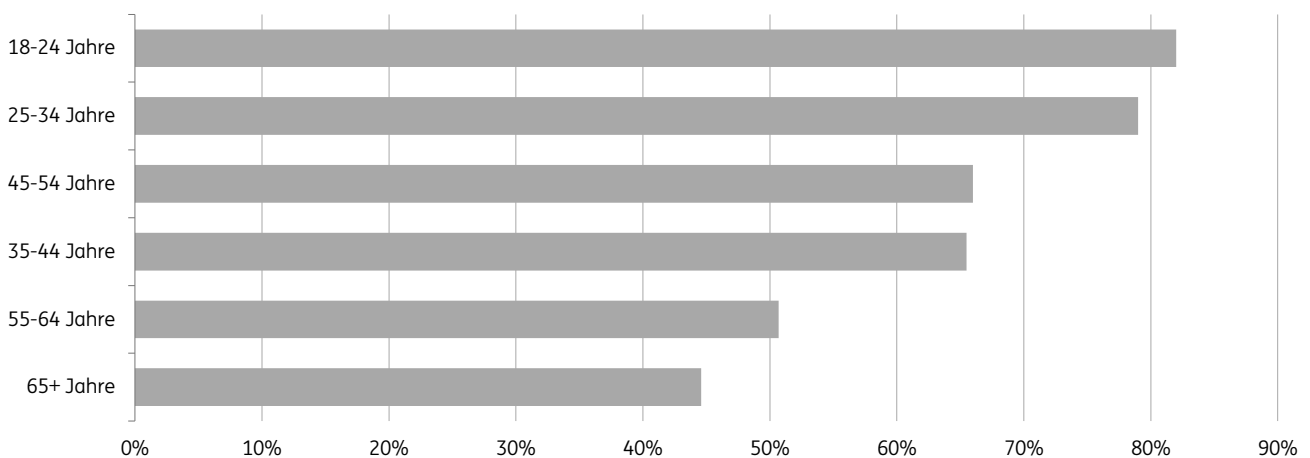
Quelle: ING International Survey

Dass 33 % auf die Frage, „was sich am ehesten ändern muss, damit Sie CarSharing nutzen oder öfter nutzen“, mit „ich weiß es nicht“ antworten, zeigt jedoch, dass eine große Anzahl an Menschen CarSharing nicht als Nutzungsoption betrachtet. Der Großteil dieser Gruppe plant nicht, CarSharing-Dienste jemals zu nutzen.

Autokonzerne sollten junge Leute nicht abschreiben

Auch wenn sich vor allem junge Leute für CarSharing interessieren, sollten Autokonzerne diese Kundengruppe noch nicht abschreiben.

Abb. 6 Prozent der Befragten, die einem Auto emotionalen Wert beimessen



Quelle: ING International Survey

Denn die jüngere Generation scheint ihre emotionale Bindung zum Auto doch noch nicht verloren zu haben: Über 80 % der Befragten 18-24-Jährigen fahren gerne Auto oder erfreuen sich am Design. Auch als Statussymbol sind Autos noch nicht abgeschrieben. Ganz anders sieht es dagegen im Alter aus. Während in der Altersgruppe der 55-64-

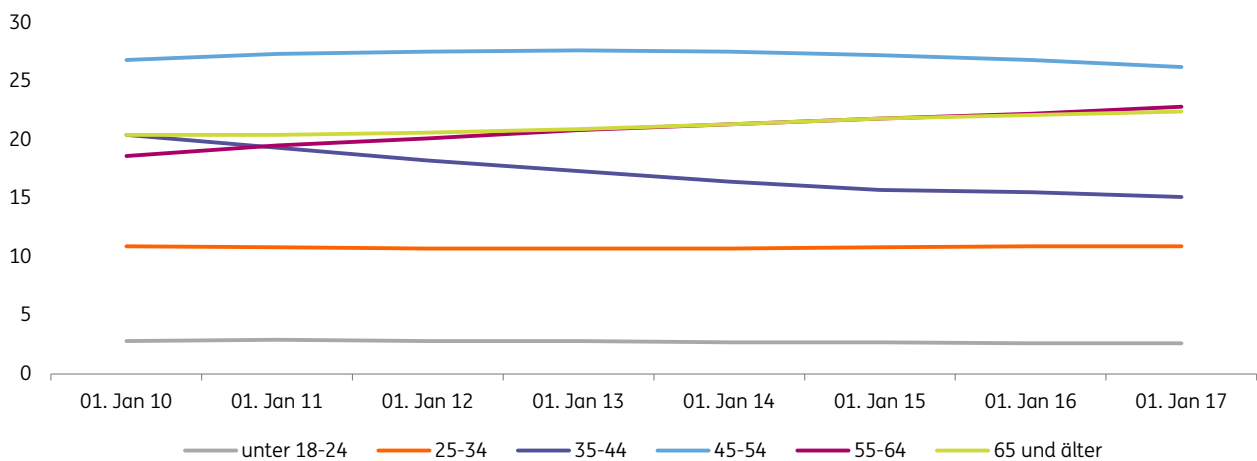
Jährigen noch eine knappe Mehrheit (51 %) einem Auto einen emotionalen Wert beimisst, sind es bei den über 65-Jährigen gerade einmal 45 %. Hier spielt das Auto bei der Mehrheit der Befragten also nur eine Rolle, um von A nach B zu kommen. Aussehen, Fahrspaß oder auch der persönliche Freiraum werden hinten angestellt.

Mit dem Fortschreiten der alternden Gesellschaft gibt es jedoch neue Zielgruppen

Im Gegensatz zu der geläufigen Annahme, dass junge Leute kein eigenes Auto besitzen möchten, hält sich der Bestand in dieser Gruppe seit Jahren auf konstantem Niveau (Abb. 7). Dagegen gibt es in anderen Altersgruppen interessante Verschiebungen: Während in der Gruppe der betagteren Autofahrer (55 und älter) der Bestand um 6,2 Prozentpunkte gegenüber 2010 zugenommen hat, ist der Pkw-Bestand bei den 35-54-Jährigen um 5,9 Prozentpunkte zurückgegangen. Tatsächlich liegt die Altersgruppe der 35-44-Jährigen auch leicht über dem Gesamtdurchschnitt, was die Nutzung von CarSharing angeht. So greifen bereits 7,6 % auf ein geteiltes Auto zurück, während 21,7 % sich die baldige Nutzung vorstellen können (im Gegensatz zu 5,8 %, bzw. 18,3 %).

Abb. 7 Der eigene Autobesitz bleibt dominant, gerade bei Älteren

Bestand an Pkw nach Lebensalter des Halters im Zeitverlauf



Quelle: KBA

Der Einfluss von CarSharing bleibt gering

Auch wenn die Zuwachsraten bei den CarSharing-Mitgliedern in den letzten Jahren beachtlich sind und das Interesse steigt, wird der Einfluss von CarSharing vorerst gering bleiben. Im Jahr 2025 wird CarSharing ca. 1 % der Pkw-Flotte in Europa ausmachen, 2035 sind es dann jedoch schon 2,6 %, wie die Analyse des internationalen ING-Reports „[Car sharing unlocked](#)“ zeigt.

Vor allem für junge Leute und im urbanen Umfeld ist die Nutzung von CarSharing-Diensten schon jetzt jedoch eine echte Alternative zu herkömmlichen Transportmitteln – gerade auch, wenn z. B. der Einkauf nach Hause transportiert werden muss.

Mit zunehmender Urbanisierung, Regulierung und der fortschreitenden Digitalisierung beschleunigt sich die Akzeptanz des CarSharing-Marktes.

Doch in der Autonavigation Deutschland bleibt das eigene Auto vorerst die Nr. 1 – Fahrverboten und Nachrüstungen zum Trotz.

Die Befragung wurde im Rahmen der ING International Survey (IIS) durchgeführt

Ziel der mehrmals jährlich durchgeführten IIS ist ein besseres Verständnis der finanziellen Entscheidungsfindung von Konsumenten. Die Umfrage wurde vom Ipsos Meinungsforschungsinstitut in Form einer Onlinebefragung durchgeführt. In Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Österreich, Polen, Rumänien, Spanien, der Tschechischen Republik und der Türkei wurden je ca. 1.000 Befragungen durchgeführt, in Luxemburg 500. Der internationale Report „[Car sharing unlocked: How to get to a 7.5 million shared car fleet in Europe by 2035](https://think.ing.com/reports/car-sharing-hurdles-costs-europe/)“ steht online zur Verfügung unter: <https://think.ing.com/reports/car-sharing-hurdles-costs-europe/>.

Disclaimer / wichtige rechtliche Hinweise

Diese Veröffentlichung wurde von der volkswirtschaftlichen Abteilung der ING-DiBa („ING“) zu reinen Informationszwecken erstellt, ohne Berücksichtigung von Anlagezielen, finanzieller Situation oder Mitteln einzelner Nutzer/Leser. Die Informationen in dieser Veröffentlichung stellen weder eine Anlageempfehlung noch eine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung oder ein Angebot oder eine Aufforderung zur Abgabe eines Angebots zum Kauf oder Verkauf eines Finanzinstruments dar. Mit angemessener Sorgfalt wurde darauf geachtet, dass die Angaben in dieser Veröffentlichung nicht unzutreffend oder irreführend sind; ING gewährleistet nicht ihre Genauigkeit oder Vollständigkeit. ING haftet nicht für Schäden, die direkt, indirekt oder mittelbar aus der Nutzung dieser Veröffentlichung entstehen. Wenn nicht anders angegeben, sind alle Ansichten, Voraussagen oder Einschätzungen allein die des Autors oder der Autoren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung und können sich ohne Ankündigung ändern.

Die Verbreitung dieser Veröffentlichung kann durch Gesetz oder Verordnung in verschiedenen Rechtsordnungen eingeschränkt werden. Wer in den Besitz dieser Veröffentlichung gelangt, sollte sich über derartige Einschränkungen informieren und diese beachten.

Der Inhalt dieser Veröffentlichung und der zugrunde liegende Datenbestand sind urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe, Vertrieb oder Veröffentlichung sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung der ING gestattet. Alle Rechte sind vorbehalten. Die ING-DiBa wird von der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) beaufsichtigt. Die ING-DiBa hat ihren Sitz in Frankfurt am Main und ist eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Registernummer HRB 7727.