

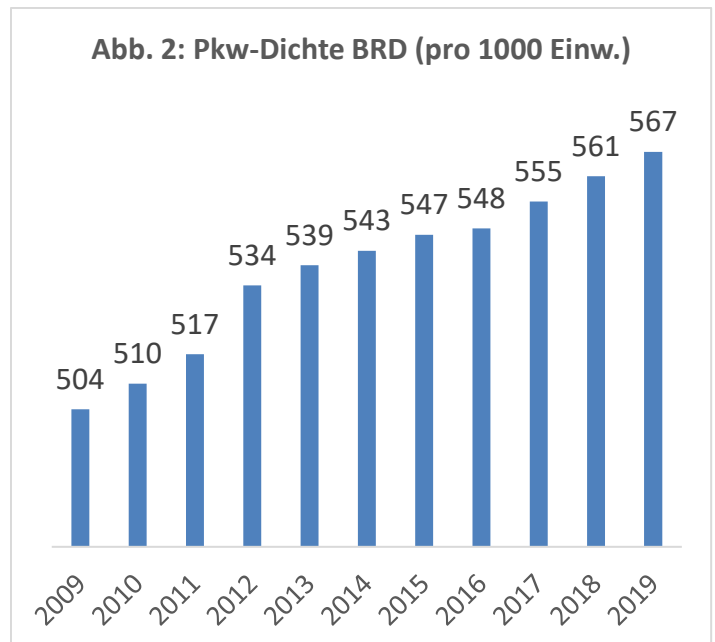
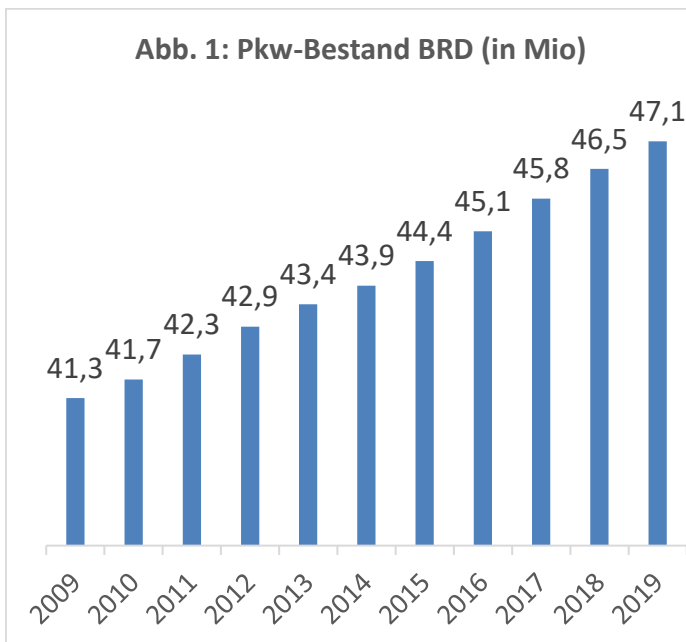
Mobility Services: Die große Ernüchterung

Ferdinand Dudenhöffer *

Sharing Economy, das Teilen von Autos, und Mobility Apps á la UBER wurde vor mehr als 10 Jahren als große Zukunft beschreiben. Internet und Smart-Phone erlauben neue Nutzungsformen von Autos. Nicht mehr der Besitz, sondern die Nutzung steht im Mittelpunkt des zukünftigen Kunden. Mobilität wurde von Soziologen und Verkehrsforschern als Trend ausgemacht. Das eigene Auto „verstaubt“. Die Autobauer müssen sich als Mobilitätskonzerne positionieren, lauteten die Parolen. Macht eine Bestandsaufnahme und 10-Jahres-Bilanz stellt sich Ernüchterung ein. Nach wie vor ist das eigene Auto in Deutschland beliebt und wichtiges Konsumgut.

Fakt 1: Der Pkw-Besitz ist in letzten 10 Jahren kontinuierlich gestiegen

Abb. 1 und Abb. 2. zeigen den Sachzusammenhang. Waren im Jahre 2009 noch 41,3 Millionen Pkw in Deutschland angemeldet ist die Zahl über die letzten 10 Jahre kontinuierlich auf 47,1 Millionen Pkw gestiegen. Damit ist im Zehn-Jahres-Zeitraum der



Pkw-Bestand in Deutschland um 5,8 Millionen Fahrzeuge oder 14% gestiegen. Abb. 2 illustriert den kontinuierlich steigenden Wunsch der Bevölkerung für das eigene Auto. Kamen im Jahre 2009 noch 504 Pkw auf 1000 Einwohner ist die Pkw-Dichte

* Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer ist Direktor des CAR-Instituts an der Universität Duisburg-Essen.

kontinuierlich um Zehn-Jahres-Zeitraum auf 567 Pkw pro 1000 Einwohner gestiegen. Beachtenswert ist dabei, dass jedes Jahr sowohl Pkw-Bestand als auch die Pkw-Dichte angestiegen ist. Es gab also keinerlei Anzeichen auf eine Trendumkehr. Vielmehr war das Gegenteil der Fall, der Trend zum persönlichen Auto ist sehr stabil. Dies steht im klaren Widerspruch zu den Behauptungen, dass die deutsche Bevölkerung „Auto-müde“ sei. Das Gegenteil ist der Fall wie die lange Zeitreihe zeigt.

Fakt 2: Auch in Großstädten stabiler Trend zu steigendem Pkw-Bestand

Immer wieder wurde argumentiert, dass gerade in Großstädten das eigene Auto wenig nützlich ist und Stadtbewohner auf das eigene Auto verzichten. Auch hier zeigen die Daten, dass dies nicht mit der Realität übereinstimmt. Richtig ist, dass natürlich durch die gute ÖPNV-Vernetzung in den Großstädten weniger eigene Auto genutzt werden, aber interessant – auch hier stieg der Trend zum eigenen Auto, wie Abb. 3 zeigt.

Abb.3: Auch in Großstädten steigender Pkw-Bestand

	Städte	Pkw-Bestand 1.1.2019	Pkw- Bestand 1.1.2009	Diff in %	Diff absolut
1	BERLIN	1.210.790	1.088.221	11,3%	122.569
2	HAMBURG	794.618	711.450	11,7%	83.168
3	MUENCHEN	725.690	612.380	18,5%	113.310
4	HANNOVER	578.638	505.393	14,5%	73.245
5	KÖLN	482.847	423.862	13,9%	58.985
6	FRANKFURT MAIN	336.413	295.271	13,9%	41.142
7	DÜSSELDORF	310.614	268.917	15,5%	41.697
8	STUTT GART	301.793	272.792	10,6%	29.001
9	ESSEN	287.883	258.433	11,4%	29.450
10	DORTMUND	286.461	259.258	10,5%	27.203
11	NÜRNBERG	244.837	217.146	12,8%	27.691
12	BREMEN	242.480	215.894	12,3%	26.586
13	DUISBURG	229.610	209.639	9,5%	19.971
14	LEIPZIG	227.314	187.616	21,2%	39.698
15	DRESDEN	226.278	198.639	13,9%	27.639
16	BOCHUM	197.114	193.674	1,8%	3.440
17	WUPPERTAL	171.706	152.619	12,5%	19.087
18	MANNHEIM	151.038	135.417	11,5%	15.621
19	BRAUNSCHWEIG	144.741	110.668	30,8%	34.073
20	KARLSRUHE	140.712	129.031	9,1%	11.681
21	WOLFSBURG	137.862	106.648	29,3%	31.214
22	GELSENKIRCHEN	121.583	111.208	9,3%	10.375
23	MAGDEBURG	111.076	97.476	14,0%	13.600
24	INGOLSTADT	97.955	79.389	23,4%	18.566
25	FREIBURG	92.378	81.059	14,0%	11.319
	Bund	47.095.784	41.321.171	14,0%	5.774.613

So ist etwa in der Stadt Berlin der Pkw-Bestand um 122.569 Fahrzeuge oder 11,3% auf 1,21 Millionen Fahrzeuge in den letzten 10 Jahren gestiegen. Das oft gebrachte

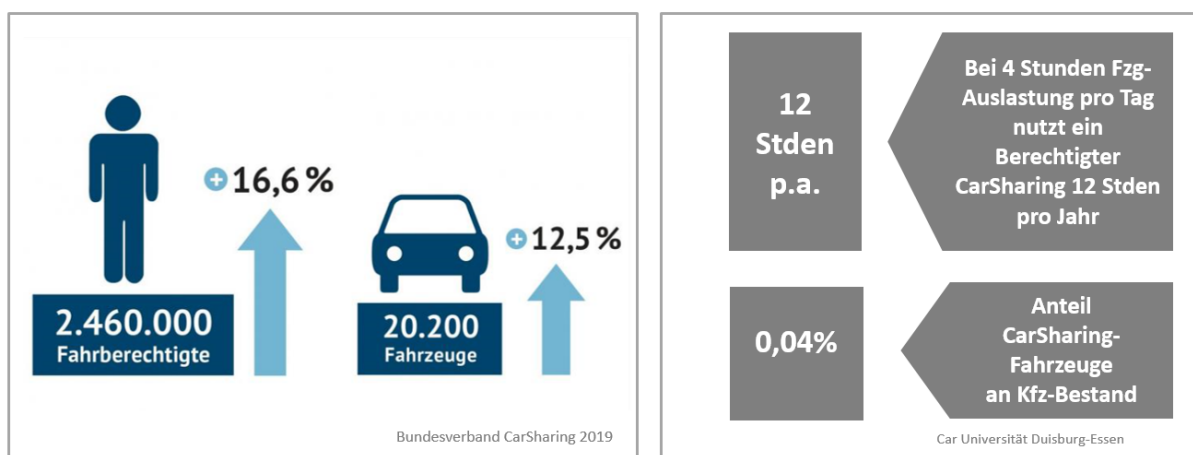
Argument, die Berliner wollen kein Auto steht im Widerspruch zu den Fakten. Gleiches gilt für Hamburg, in größerem Ausmaß für München, für Hannover, Köln, Frankfurt, Düsseldorf, Stuttgart, Essen und so fort. Einzig Bochum, die frühere Opel-Stadt, fällt in der Auflistung der Abb. 3 mit sehr kleinem Wachstum aus dem Raster. Der Wegzug von Opel scheint sich hier bemerkbar zu machen. Insgesamt gilt für Ruhrgebietsstädte wie Bochum, Duisburg, Gelsenkirchen nur ein geringer Pkw-Bestands-Zuwachs. Gerade diese Städte leiden unter höherer Arbeitslosigkeit, sprich wenig Wachstum und gerade in diesen Städten ist CarSharing nur sehr schwach ausgeprägt. Nicht das geringe Interesse am persönlichen Auto, sondern die ökonomische Lage scheint hier die Wachstumsbremse zu sein. Gleichzeitig werden CarSharing-Angebote in den Ruhrgebietsstädten kaum angenommen. Selbst wenn aus ökonomischen Gründen das persönliche Auto weniger stark ausgeprägt ist, schafft es CarSharing nicht, die Menschen zu begeistern.

Fakt 3: CarSharing Bestandszahlen sind auch nach 10 Jahren noch sehr niedrig

Abb. 4 zitiert die vom Bundesverband CarSharing für das Jahr 2019 für Deutschland genannte Daten. Gerade 20.200 Fahrzeuge sind bei den CarSharern in Deutschland im Angebot bzw. Bestand. Das entspricht 0,04 Prozent aller Pkw in Deutschland. 0,04% nach 10 Jahren CarSharing scheint nicht der ganz große Erfolg

Abb. 4: CarSharing

Wie groß ist der Erfolg wirklich?



... viele „theoretisch“ Berechtigte

Sehr überraschend hoch ist die gemeldete Zahl an Fahrberechtigten. Allerdings passt diese Angabe wenig zur Anzahl der Fahrzeuge. Unterstellt man für ein CarSharing Fahrzeug durchschnittlich 4 Stunden Nutzung pro Tag, eine eher hohe Zahl nach unseren Erfahrungen, nutzt ein durchschnittlicher Fahrberechtigter ein Fahrzeug nur 12 Stunden im Jahr. Die Zahl erscheint äußerst unrealistisch, sprich es scheinen viele „Karteilaichen“ bei den Fahrberechtigten zu sein. Vielleicht deshalb, weil man bei Anmeldung mit einem Bonus- und Incentive belohnt wurde. Fazit: Selbst die Zahlen des CarSharing-Verbandes zeigen die Bedeutungslosigkeit nach mehr als 10 Jahren CarSharing.

Fakt 4: CarSharing ist schwieriges Geschäftsmodell

CarSharing ist ein schwieriges Geschäftsmodell. Der CarSharing-Anbieter hat hohe Kapazitätskosten durch die Fahrzeuge im Bestand. Werden die Fahrzeuge nur gering ausgelastet oder sind die Preise wenig kostendeckend fahren die Unternehmen in die Verluste.

Abb. 5 zeigt die Entwicklung wichtiger CarSharing Anbieter. Die mit viel Engagement gestarteten Unternehmen „Car2go“ von Daimler und DriveNow von BMW-Sixt wurden neben anderen Angeboten zusammengelegt. Zwar weisen beide Anbieter bzw. jetzt die zu ShareNow fusionierten Anbieter Anzahl der Kunden und Fahrzeuge aus, Profitabilitätskennziffern wurden bisher allerdings

Abb. 5: CarSharing Anbieter

	Gründung/ Veränderung	
car2go	2009	ShareNow 2019
DriveNow	2011	
Flinkster	2010	
Stadtmobil	1999	
Cambio CarSharing	2000	
Greenwheels	1988	
CiteeCar	2012	2015 Insolvenz
CarUnity (Opel)	2015	2017 eingestellt
Multicity (Citroen)	2012 (Berlin)	2017 eingestellt
Mazda Carsharing	2018	2019 eingestellt
Spotcar	2014	2015 eingestellt

nicht kommuniziert. Zusätzlich hatte sich weit vor der Fusion bereits Car2go aus einer ganzen Reihe von Städten wie Ulm, San Diego, Lyon, Toronto, Miami, London, Birmingham, Minneapolis, Columbia, Kopenhagen, Eugene, Stockholm zurückgezogen. Zusätzlich gab es bei der Muttergesellschaft nach der Fusion im Februar 2019 bereits Geschäftsführerwechsel. Ein profitables Geschäft fusioniert man nicht und nicht kommunizierte Profitabilitätskennziffern sind ebenfalls kein ermutigendes Signal.

Eine ganze Reihe von Autobauer ist mit eigenen CarSharing-Modellen gestartet, von denen relativ wenig übrig geblieben ist. So hat etwa Opel sein CarUnity-Projekt mit der Nutzung von nachbarschaftswagen eingestellt, gleiches gilt für Multicity von Citroen und das Mazda CarSharing, wie Abb. 5 zeigt. Die noch bestehenden Modelle, wie etwa bei Ford, werden meist als Händler-CarSharing genutzt, um bei Fahrzeug Reparaturen den Kunden einen Mietwagen anzubieten. Mit hohen Erwartungen ist bereits 2015 das CarSharer CiteeCar gescheitert, der mit mehr als 500 Fahrzeugen in deutschen Großstädten ein System angeboten hatte, bei dem die Fahrzeuge in Kundennähe abgestellt werden konnten und ein Host sich darum kümmerte.

Fazit: Keine Trendwende zur Abkehr des persönlichen Autos- neue Produkte, wie Car-Abos machen das persönliche Auto risikoloser und komfortabler. Es spricht einiges dafür, dass in Zukunft der Wunsch zum persönlichen Auto ausgeprägt bleibt.

Die von Verkehr- und Mobilitätsforscher immer wieder vorgebrachten Erfolgsmeldungen zum CarSharing und Abkehr vom persönlichen Auto sind wenig nachvollziehbar. Das Gegenteil scheint der Fall, wie unsere Analyse zeigt.

Mit der Elektromobilität wird der Pkw mit den sogenannten Car-Abo Modellen eine weitere Möglichkeit erhalten, das persönliche Auto risikolos zu nutzen. Bei einem Großteil der Firmenwagen ist heute das sogenannte Full-Service-Leasing üblich. Car-Abo ist das Full-Service-Leasing für den Privatkunden. In einer monatlichen Rate sind alle Kosten – ausser Kraftstoff – abgedeckt.