

Dramatischer Trend: Junge Leute kaufen keine Neuwagen

Deutsche Wirtschafts Nachrichten | Veröffentlicht: 22.12.15 18:15 Uhr

Der Kauf eines Neuwagens wird zur Sache für alte Leute: Der durchschnittliche Käufer ist 53 Jahre alt, das Alter steigt schneller als die Alterung der Bevölkerung. Junge Leute haben andere Fahrgewohnheiten - eine dramatische Herausforderung für die verwöhnte deutsche Auto-Industrie.

Die Neuwagenkäufer in Deutschland waren dieses Jahr so alt wie nie zuvor. Genau 53 Jahre alt war ein Käufer im Schnitt, als er seinen neuen Wagen in Empfang nahm, wie aus einer am Dienstag veröffentlichten Untersuchung des Duisburger CAR-Instituts hervorgeht. 2014 lag das Durchschnittsalter eines Neuwagenkäufers demnach noch bei 52,1 Jahren; 1995 noch bei 46,1 Jahren.

„**Im deutschen Neuwagenmarkt existiert ein Methusalem-Effekt**“, erklärte der Leiter des CAR-Instituts, Ferdinand Dudenhöffer. Der Markt altere schneller als die Gesamtbevölkerung, die im Schnitt 44,3 Jahre zähle. Fast 34 Prozent aller Neuwagenkäufer sind demnach sogar älter als 60 Jahre – 2008 lag ihr Anteil erst bei 26,5 Prozent.

Mit Ausnahme von Audi – hier sind die Neuwagenkäufer mit 52,2 Jahren unterdurchschnittlich jung – ist der Altersschnitt der Neuwagenkäufer bei den großen deutschen Herstellern relativ hoch: BMW-Neuwagenkäufer sind laut Analyse 53 Jahre alt, VW-Käufer 54,8 Jahre, Opel-Käufer 55,2 Jahre und Mercedes-Käufer 55,3 Jahre.

Ein Hoffnungsschimmer für die Autokonzerne ist demnach das Kaufverhalten der ausländischen Bevölkerung, die im Durchschnitt mit 39,3 Jahren deutlich jünger ist als die Bevölkerung mit deutschem Pass. Mittelfristig rechnet das CAR-Institut damit, dass die ausländischen Einwohner pro Jahr rund 30.000 Neuwagen in Deutschland nachfragen.

Tatsächlich ist für junge Leute ein Neuwagen schlicht zu teuer. Um trotzdem mobil zu bleiben, hat sich das Nutzungsverhalten dramatisch verändert – und zwar weltweit: Das Carsharing-Segment umfasst mehrere Millionen Kunden weltweit und greift auf eine Fahrzeugflotte von tausenden Fahrzeugen zurück. Obwohl Carsharing zurzeit speziell auf Städte in den Industrienationen konzentriert ist, entwickelt sich dieser Trend auch in den Schwellenländern. Carsharing hat ein enormes Potenzial, die Autobranche aufzumischen. Durchschnittlich wird ein Auto nur zwei Stunden am Tag aktiv eingesetzt.

In Europa könnte ein Carsharing-Fahrzeug vier bis zehn Autos ersetzen, in den USA sechs bis 23 Autos. Etwa 56 Prozent der Fahrer können sich vorstellen, ein Auto mit anderen

Fahrern zu teilen. Derzeit gibt es weltweit 1,8 Millionen registrierte Nutzer. Zwischen 2006 und 2012 ist die Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge um 272 Prozent gestiegen. Bis 2020 wird erwartet, dass die Nutzerzahlen auf 50 Millionen steigen. Etwa eine halbe Million Fahrzeuge wird dann im Einsatz sein. Europa ist mit 28 Prozent Anteil am weltweiten Carsharing-Markt vertreten, die USA mit 30 Prozent und der Rest mit 42 Prozent.

Genau diesen Trend und seine Folgen für den Wirtschaftsstandort Deutschland erklärt DWN-Herausgeber Michael Maier in seinem neuen Buch. Er analysiert, **warum Deutschland so schlecht für die Zukunft gerüstet ist**: Die Politik hat keine Innovationen gefördert, sondern versucht, die Privilegien der Platzhirschen so lange als möglich zu schützen. So könnte es eines Tages kommen, dass ein traditionsreiches Unternehmen wie **Volkswagen, vom Manipulationsskandal geschwächt**, von einem US-Technologiekonzernen übernommen wird – und Deutschland zur Werkbank für eine dynamische globale Wirtschaft wird.

Das Management-Journal urteilt: „Wer die globalen politischen, wirtschaftlichen und militärischen Probleme dieser Welt verstehen will, muss ‚Das Ende der Behaglichkeit‘ lesen.“

Michael Maier: „Das Ende der Behaglichkeit. Wie die modernen Kriege Deutschland und Europa verändern“. FinanzBuch Verlag München, 228 Seiten, 19,99€. Bestellen Sie das Buch [hier direkt beim Verlag](#).

Oder kaufen Sie es im guten deutschen Buchhandel – das Buch ist überall erhältlich. Wir unterstützen den Buchhandel ausdrücklich, er muss gefördert werden!

Oder bestellen Sie das Buch bei Amazon. *Mit einem Kauf unterstützen Sie die Unabhängigkeit der Deutschen Wirtschafts Nachrichten.*