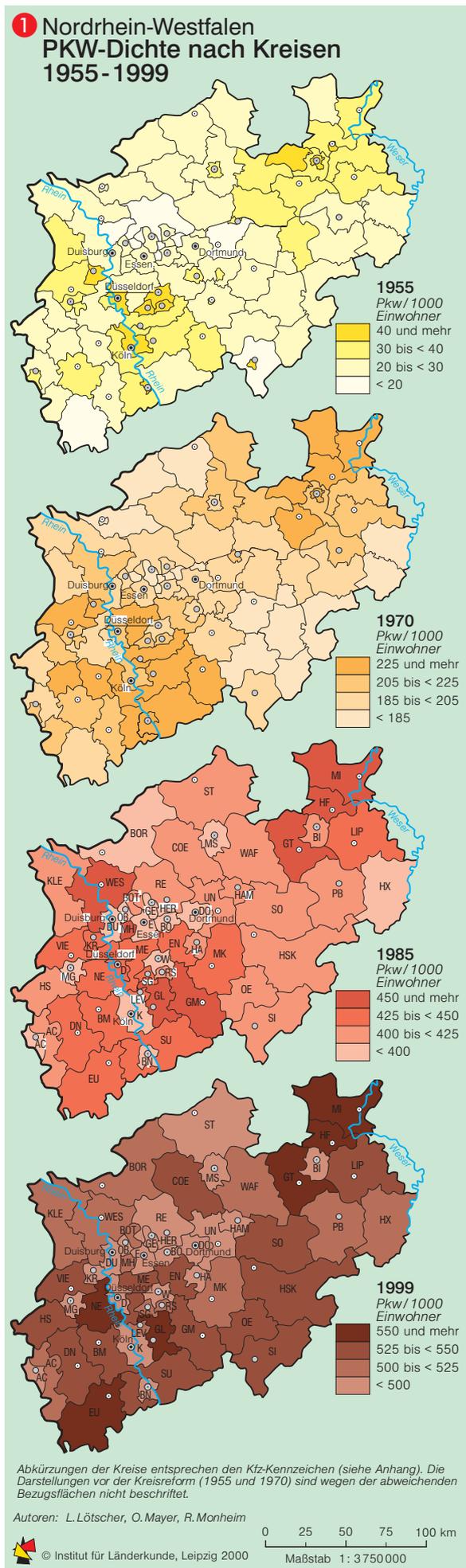


# Entwicklung der privaten Motorisierung

Lienhard Lötscher, Oliver Mayer, Rolf Monheim



Seit den 1950er Jahren haben der „American Way of Life“ und mit ihm das Auto – auch wenn es sich längst nicht alle Mitbürger leisten können oder wollen – unsere Lebensweise nachdrücklich beeinflusst. Das Auto vor der Haustür verspricht nicht nur Prestige, sondern in erster Linie Mobilität, da es jederzeit zur Verfügung steht. So hat die private Motorisierung in einem Maße zugenommen, die stets sämtliche Prognosen übertraf. Die aufkommende Diskussion um Lebensqualität und nachhaltige Entwicklung, aber auch um zunehmend verstopfte Verkehrswege, Lärm und Abgase, führt vermehrt zu Bemühungen, die Mobilitätswünsche auch anders zu befriedigen. Geringere Pkw-Dichten in Städten mit umweltfreundlicher Verkehrsplanung weisen in diese Richtung. Die über lange Zeit stark ansteigende Kurve der privaten Motorisierung ist in den letzten Jahren abgeflacht. Vergleiche zwischen Städten sowie innerhalb der EU zeigen, dass die Motorisierungsrate nicht mit ökonomischer Stärke, sondern ganz wesentlich mit Schwächen in Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur zusammenhängt.

## Pkw-Bestand

In der BRD stieg der Pkw-Bestand nach Kriegsende zunächst nur langsam an **2**. Seit Ende der 1950er Jahre betrug die Zunahme durchschnittlich etwa 850.000 Pkw pro Jahr. Die Ölkrise 1973 und 1979 verringerten die Zuwachsraten lediglich vorübergehend. Der Pkw-Bestand in der DDR blieb weit unter dem der BRD. Mit der Wiedervereinigung stieg die Zahl der Pkw in den neuen Ländern jedoch dramatisch an. Seit der Mitte der 1990er Jahre hat sich das Pkw-Wachstum insgesamt deutlich abgeschwächt. 1999 sind in Deutschland insgesamt 42,3 Millionen Pkw zugelassen.

## Motorisierung

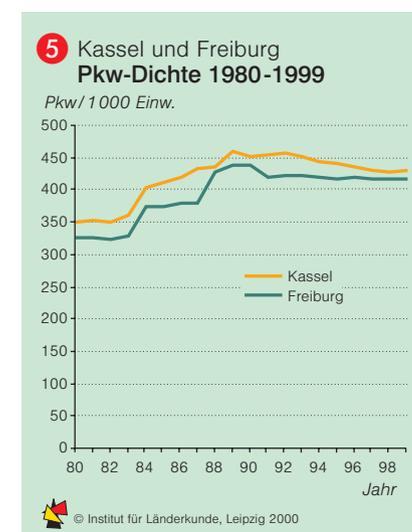
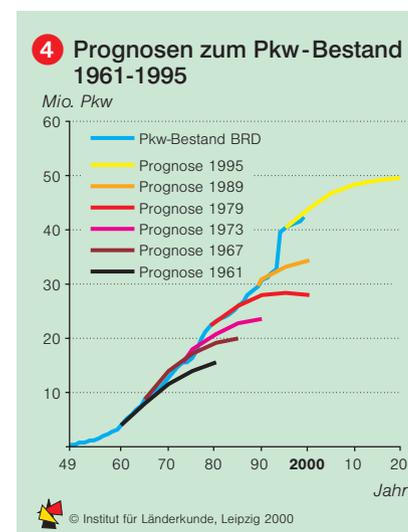
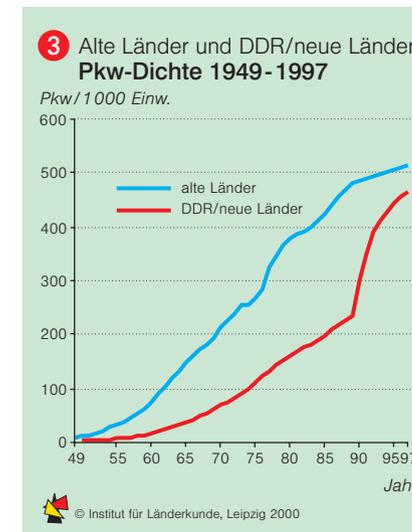
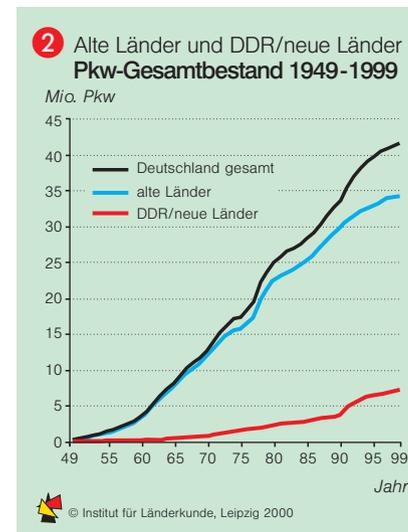
1999 gibt es in Deutschland **3** durchschnittlich 516 Personenkraftwagen pro 1000 Einwohner (630/1000 Erwachsene). Generell finden sich in Süddeutschland und im zentralen Bereich Norddeutschlands hohe Pkw-Dichten **6**. Die höchsten Dichten sind im suburbanen Umland der großen Städte anzutreffen. Ausnahmen bilden Städte mit Automobilherstellern (Wolfsburg: 647 Pkw/1000 Ew., Ingolstadt: 650 Pkw/1000 Ew.), Kreise, in denen viele Mietfahrzeuge (z.B. Schaumburg: 884 Pkw/1000 Ew., zugleich höchster Wert) bzw. Vertreterfahrzeuge (z.B. Hohenlohekreis: 629 Pkw/1000 Ew.) zugelassen sind, wie auch Landeshauptstädte (z.B. Wiesbaden 748 Pkw/1000 Ew.), in denen zahlreiche Fahrzeuge der öffentlichen Hand gemeldet sind.

Unterdurchschnittliche Pkw-Dichten finden sich im Emsland und (noch) in den neuen Ländern, mit Ausnahme des Korridors Hannover – Berlin. Die geringste Pkw-Dichte in Deutschland mit nur 335 Pkw/1000 Ew. liegt im Landkreis Leipziger Land vor. Pkw-Dichten von unter 500 Pkw/1000 Ew. kommen fast nur in kreisfreien Städten vor. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass es dort ein besseres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln gibt und die zurückzulegenden Wege vielfach so kurz sind, dass sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Die hohe Pkw-Dichte von durchschnittlich 516 Pkw je 1000 Ew. suggeriert, nahezu jedem Haushalt in Deutschland stünde ein Pkw zur Verfügung. Tatsächlich befindet sich in rund 25% aller Haushalte kein Pkw, in den Großstädten sogar bis zu 40%. Bei Haushalten von Alleinstehenden, Frauen und älteren Menschen ist z.T. weit mehr als die Hälfte ohne Auto.

Mit einer Pkw-Dichte von 516 Pkw/1000 Ew. liegt Deutschland deutlich über dem Durchschnitt in der Europäischen Union mit 442 Pkw/1000 Ew. Eine höhere Pkw-Dichte gibt es in Italien (577 Pkw), geringere Dichten z.B. in Frankreich (441 Pkw), Großbritannien (376 Pkw), den Niederlanden (370 Pkw) und Dänemark (332 Pkw). Die beiden letztgenannten Staaten fördern systematisch die Fahrradnutzung und den öffentlichen Verkehr.

## Pkw-Prognosen

Seit Ende der 1950er Jahre veröffentlicht die Deutsche Shell AG regelmäßig Prognosen zum Wachstum des Pkw-Bestandes in der Bundesrepublik, die oft als Grundlage zur Verkehrsplanung herangezogen werden **4**. Doch bislang wurden alle Prognosen nach wenigen Jahren von der Realität übertroffen. Sie wirkten als *self-fulfilling-prophecies*: Weil eine starke Zunahme des Pkw-Bestandes



## Pkw-Dichte in Kassel und Freiburg

In Kassel und Freiburg sind seit den 1990er Jahren verstärkt Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer) umgesetzt worden. Der leichte Rückgang der Pkw-Dichte deutet darauf hin, dass der politische Wille zur Förderung des Umweltverbundes Wirkung zeigt.

## Zur Datenlage

Bis 1990 bestanden zwei deutsche Staaten, deren Pkw-Statistiken ungleich differenziert vorliegen. In der DDR wurde der Pkw-Besitz für das gesamte Staatsgebiet veröffentlicht, die Angaben für die Bezirke waren vertrauliche Verschlussache. Die Statistik seit 1990 enthält keine Angaben zu Fahrzeugen mit DDR-Kennzeichen, die noch bis Ende 1993 zugelassen waren, so dass zuverlässige Aussagen zur Anzahl der Pkw in Deutschland nur bis 1990 und ab 1994 möglich sind.

Bundesweit sind 10,7% aller Pkw nicht auf Privatleute, sondern auf Firmen und Institutionen zugelassen. Diese Daten liegen jedoch nicht regional differenziert vor. Städte und Kreise mit zentralen Funktionen – besonders Landeshauptstädte – weisen überdurchschnittliche Werte auf, da dort viele Behörden und große Firmen ihre Pkw anmelden. Beispielsweise sind in Wiesbaden alle Polizeifahrzeuge des Landes Hessen gemeldet. In Städten mit Hauptverwaltungen großer Automobilhersteller (Wolfsburg, Ingolstadt) sind viele Autos zugelassen, die z.B. als Vorführwagen im ganzen Bundesgebiet unterwegs sind. Universitätsstädte weisen besonders niedrige Pkw-Werte auf, aber viele Studenten haben ihr Auto noch in ihrem Heimatort angemeldet.

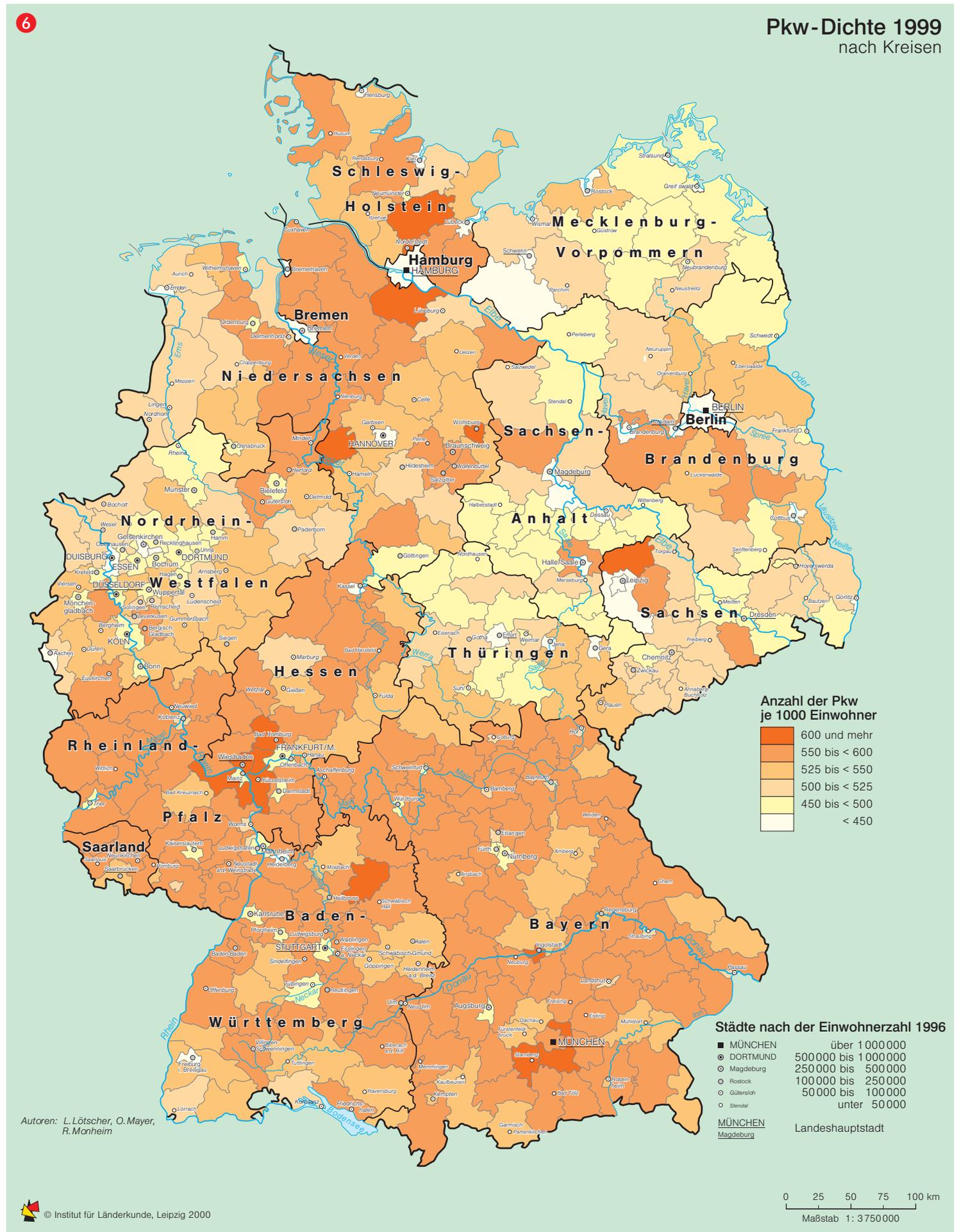
befürchtet wurde, glaubten die Entscheidungsträger, die Infrastruktur, d.h. vor allem das Straßennetz, entsprechend ausbauen zu müssen. Das bessere Angebot führte zu einer verstärkten Nachfrage und somit zu einem weiteren Anstieg der Motorisierung.

Seit 1977 wird die Pkw-Dichte in Pkw je 1000 Erwachsene statt je 1000 Einwohner angegeben. Das Sättigungsniveau sollte nach der Prognose aus diesem Jahr mit 548 Pkw je 1000 Erwachsene 1990 erreicht sein. Aber auch diese Annahme ist inzwischen überholt. Die 1999 erstellte Shell-Prognose geht davon aus, dass die Pkw-Dichte von heute 630 Pkw je 1000 Erwachsene auf 750 Pkw im Jahr 2020 ansteigen wird. Dass diese scheinbar naturgesetzliche Zunahme auch ohne „Krisenszenario“ ausbleiben und sich sogar umkehren kann, zeigen die Beispiele von Freiburg und Kassel **5**.

## Entwicklung in NRW **1**

In NRW betrug die Motorisierung 1955 erst 31 Pkw/1000 Ew. In den größeren Städten war der Pkw-Bestand höher als auf dem Land, vermutlich weil das Straßennetz in den Städten besser ausgebaut war, und die Bevölkerung über ein höheres Einkommen verfügte. Nur im Ruhrgebiet war die Pkw-Dichte vergleichsweise gering. Im nördlichen Ruhrgebiet befanden sich sogar die geringsten Werte von NRW.

Bis 1970 stieg die Pkw-Dichte auf etwa das Zehnfache. Besonders hohe Werte fanden sich ähnlich wie 1955 in Ostwestfalen und im südlichen Rheinland. Unterdurchschnittliche Dichten traten in den peripheren Regionen auf. Eine Trendwende mit geringeren Pkw-Dichten in den Städten deutete sich bereits an, z.B. in Köln, Wuppertal und Münster.



Bis 1985 verdoppelte sich die Pkw-Dichte in NRW. Erneut lag sie entlang des Rheins und in Ostwestfalen über dem Durchschnitt. In den großen Städten verstärkte sich die Tendenz zu geringeren Dichten als im Umland. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr sowie geringere Reiseweiten

ein Auto nicht unbedingt erforderlich machten, andererseits Engpässe der Infrastruktur (Parken) dessen Nutzung erschwerten.

Bis 1999 stieg die Pkw-Dichte in NRW nur noch um etwa 25% auf 504 Pkw/1000 Ew. Damit hat sich die Zuwachsrate deutlich verlangsamt. Hohe Dichten finden sich im suburba-

nen Einzugsbereich großer Städte sowie in Ostwestfalen und in der Eifel. Die Tendenz der kreisfreien Städte zu unterdurchschnittlichen Pkw-Dichten wird jetzt noch deutlicher. ♦