



Dr. Uwe Kunert, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin

SIEBEN FRAGEN AN UWE KUNERT

»Trotz unterdurchschnittlicher Zulassungszahlen nimmt der Fahrzeugbestand zu«

1. Herr Dr. Kunert, Sie haben Fahrleistungen, Verbrauch und Zulassungszahlen der Kraftfahrzeuge in Deutschland untersucht. Wie haben sich die Fahrleistungen und die Neuzulassungen der Nutzfahrzeuge in den letzten Jahren entwickelt? Aufgrund der Wirtschaftskrise waren bei den Nutzfahrzeugen viel stärkere Nachfragerückgänge zu verzeichnen als im Personenverkehr. 2009 und 2010 ist sogar der Bestand der schweren Nutzfahrzeuge zurückgegangen. In den Folgejahren ist dank der hohen Neuzulassungen der Bestand wieder gewachsen, aber man hat immer noch nicht wieder das Niveau vor der Krise erreicht. Auch die Fahrleistungen dieser Fahrzeuge sind wieder gestiegen, jedoch noch nicht auf das Niveau vor der Krise.
2. Wie hat sich die Zahl der Zulassungen bei privaten Kraftfahrzeugen entwickelt? 2007 und 2008 sank die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland. 2009 wurden dann unterstützt durch die Abwrackprämie wieder 3,8 Millionen Pkw neu zugelassen. Weil das vornehmlich eine vorgezogene Nachfrage war, brach danach die Nachfrage nach neuen Fahrzeugen entsprechend ein und lag 2010 und 2011 mit etwa drei Millionen unter dem langjährigen Durchschnitt, der bei rund 3,3 Millionen Neuzulassungen pro Jahr liegt. Trotzdem ist zu bemerken, dass im Durchschnitt noch immer etwa 500 000 Fahrzeuge im Jahr hinzukommen.
3. Wie sieht es bei den Fahrleistungen der Pkw aus? Nach unseren Ermittlungen werden pro Jahr über 600 Milliarden Kilometer von deutschen Pkw im In- und Ausland zurückgelegt, 57 Prozent davon mit Benzinfahrzeugen und etwa 40 Prozent mit Dieselfahrzeugen. Die alternativen Antriebsarten haben leider noch eine relativ geringe Bedeutung. Immerhin tragen die gasbetriebenen Fahrzeuge rund zwei Prozent zur Fahrleistung bei, Tendenz steigend.
4. Wie hat sich der durchschnittliche Verbrauch pro Fahrzeug entwickelt? Machen sich moderne Spritspartechiken dabei bemerkbar? Ja. Seit dem Jahr 2000 ist bei

Benzinfahrzeugen der Verbrauch im Bestand um etwa ein Zehntel zurückgegangen, bei Dieselfahrzeugen leider nur halb so stark, weil diese auch stark an Leistung und Gewicht zugelegt haben. Die motorische Effizienz wird also durch Gewicht und Leistung teilweise wieder aufgezehrt.

5. Der tatsächliche Verbrauch eines Fahrzeugs ist in der Praxis meist höher als die Werksangabe. Ist diese Differenz in Ihren Berechnungen berücksichtigt? Ja. Wir beobachten aber, dass diese Differenzen insbesondere für Dieselfahrzeuge zunehmen. Damit entstehen unzutreffende Signale für Autokäufer, weil sie nur schwer berechnen können, wie sich höhere Ausgaben für bessere Effizienztechnologie amortisieren.
6. Wie verteilen sich die zugelassenen Pkw nach Alter und Geschlecht der Halter? Diesbezüglich beobachten wir zwei klare Trends. Zum einen sind heute etwa 36 Prozent der Pkw in weiblichen Händen. Das hat sich in den letzten zehn bis 20 Jahren stark verändert. Ebenso stark verändert hat sich der Anteil der Fahrzeuge, die von Personen über 65 gekauft oder gehalten werden. Das sind heute 20 Prozent. Auch treten die Älteren dabei immer stärker als Neuwagenkäufer in Erscheinung.
7. Wie schätzen Sie die zukünftige Entwicklung der Kraftfahrzeugnutzung ein? Es gibt unterschiedliche Tendenzen, die gegenläufig wirken. Zum einen altert unsere Gesellschaft, womit im Prinzip weniger Mobilität und weniger Automobilität verbunden ist. Gleichzeitig nimmt die ältere Bevölkerung erlerntes Mobilitätsverhalten mit ins Alter und wird das Auto mehr nutzen als frühere Generationen. Zudem wird auch die Erwerbstätigkeit weiter zunehmen, was mit deutlich mehr Autoverkehr verbunden ist. Die Gegentendenz dazu sind längere Ausbildungsphasen von städtischer, studentischer Bevölkerung, die eher andere oder verschiedene Verkehrsmittel nutzt. Insgesamt rechne ich mit einer leichten Tendenz zur weiteren Motorisierung für die kommenden zehn bis 15 Jahre.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.



Das vollständige Interview zum Anhören finden Sie auf www.diw.de/interview



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e. V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
www.diw.de
79. Jahrgang

Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake
Prof. Dr. Tilman Brück
Prof. Dr. Christian Dreger
Dr. Ferdinand Fichtner
Prof. Dr. Martin Gornig
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Karsten Neuhoff, Ph.D.
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spiß
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Georg Weizsäcker, Ph.D.

Chefredaktion

Dr. Kurt Geppert
Nicole Walter

Redaktion

Renate Bogdanovic
Sebastian Kollmann
Dr. Richard Ochmann
Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Karl Brenke
Hermann Buslei

Textdokumentation

Lana Stille

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49-30-89789-249
Nicole Walter
Tel. +49-30-89789-250
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805 - 19 88 88, 14 Cent./min.
ISSN 0012-1304

Gestaltung

Edenspiekermann

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit Quellen-
angabe und unter Zusendung eines
Belegexemplars an die Serviceabteilung
Kommunikation des DIW Berlin
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.