



# Die Entwicklung des Pkw-Bestands bis 2025

Eine Vorausschätzung für die Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs

Werner Brachat-Schwarz, Dr. Helmut Büringer, Dagmar Glaser

Der Pkw-Bestand wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Unter der Annahme, dass die Pkw-Dichte – Pkw je 1 000 Erwachsene – bis zum Jahr 2020 konstant bleiben wird, wird die Zahl der privat zugelassenen Pkw allein aufgrund der voraussichtlichen Entwicklung der Erwachsenenanzahl von 2006 bis 2020 landesweit um gut 4 % auf 5,77 Mill. zu- und danach nur geringfügig abnehmen. Wird berücksichtigt, dass die Pkw-Dichte voraussichtlich auch in Zukunft weiter ansteigen wird, liegt der landesweite Anstieg des Pkw-Bestands bis 2020 bei 11 %, bis 2025 sogar bei 13 %. Dann kämen – rein rechnerisch – 696 privat zugelassene Pkw auf 1 000 Erwachsene, heute sind es „erst“ 638.

Regional wird die Entwicklung sehr ungleich verlaufen. Am stärksten wird der private Pkw-Bestand im Landkreis Biberach zunehmen: Im Jahr 2025 werden dort 127 000 Pkw zugelassen sein, 23 % mehr als im Jahr 2006. Der Landkreis Biberach wird damit im Jahr 2025 mit 797 privat zugelassenen Pkw je 1 000 Erwachsene nach dem Zollernalbkreis (803) die höchste Pkw-Dichte der 44 Stadt- und Landkreise aufweisen. In den Stadtkreisen wird der Pkw-Bestand nur unterdurchschnittlich ansteigen oder sogar zurückgehen. Insgesamt werden sich die Unterschiede in der Pkw-Dichte zwischen den einzelnen Kreisen weiter vergrößern.

Der Pkw-Bestand hat sich in den letzten Jahrzehnten stetig erhöht. 1950 gab es landesweit erst 89 000 Fahrzeuge, 1963 wurde die Millionengrenze überschritten und zu Beginn des Jahres 2006 waren es bereits 6,27 Mill. Pkw. Der Motorisierungsgrad, das heißt die Zahl der Pkw je 1 000 Erwachsene, lag zuletzt bei 721. Wird die Pkw-Dichte nur auf die privat zugelassenen Pkw bezogen, so kamen zu Beginn des Jahres 2006 auf 1 000 Erwachsene 638 Fahrzeuge.

Im Folgenden sollen nur die privat zugelassenen Pkw in die Regionalanalyse einbezogen werden, weil für die gewerblichen Fahrzeuge praktisch kein kreisspezifischer Trend ableitbar ist.<sup>1</sup> Die Entwicklung der gewerblich zugelassenen Fahrzeuge ist nämlich nicht nur stärker von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängig

als die Zulassung der privaten Pkw; hinzu kommt vielmehr, dass die Entscheidungen weniger, oftmals bundesweit tätiger Unternehmen über die regionale Zulassung der Pkw zu gravierenden Schwankungen des Fahrzeugbestandes führen können.

## Je akademischer der Kreis desto geringer der Motorisierungsgrad

Innerhalb des Landes bestehen erhebliche Unterschiede im Motorisierungsgrad der Privatpersonen: Die höchsten Pkw-Dichten (private Pkw je 1 000 Erwachsene) haben die Kreise:

Zollernalbkreis	725,
Hohenlohekreis	710,
Landkreis Heilbronn	709,
Landkreis Böblingen	707,
Landkreis Rastatt	704,
Landkreis Biberach	704.

Die mit Abstand niedrigsten Werte haben die Universitätsstädte

Heidelberg	411,
Freiburg im Breisgau	408.

Insgesamt zeigt sich erwartungsgemäß, dass die Stadtkreise durchweg die geringsten und die Landkreise im unmittelbaren Einzugsgebiet einer großen Stadt sowie die ländlich geprägten Landkreise eine jeweils hohe Pkw-Dichte haben. Ursächlich für den geringen Motorisierungsgrad in den großen Städten sind die hohe Arbeitsplatzzentralität und die überdurchschnittliche Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen. Diese ermöglichen es, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV) oder zu Fuß zur Arbeit bzw. zum Einkaufen zu gehen. Hinzu kommt, dass der öffentliche Verkehr in großen Städten tendenziell besser ausgebaut ist als in dünner besiedelten Gebieten. Ferner hat die spezifische Bevölkerungsstruktur in den Großstädten einen Einfluss auf den Motorisierungsgrad: Bevölkerungsgruppen wie Senioren, Studenten und Ausländer, die schlechter motorisiert sind als die übrige Bevölkerung, sind hier – zum Teil allerdings nur geringfügig – häufiger anzutreffen als in den ländlichen Räumen.

Dipl.-Volkswirt Werner Brachat-Schwarz ist Leiter des Referats „Landesinformationssystem, Regionalstatistik, Zentrale Informationsdienste, Internetangebot“ im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

Dr. Helmut Büringer ist Leiter des Referats „Umweltbeobachtung, Ökologie, Umweltökonomische Gesamtrechnungen“ im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

Dipl.-Volkswirtin Dagmar Glaser ist Referentin im Referat „Unternehmensregister, Tourismus und Verkehr, Außenhandel“ des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

<sup>1</sup> Am Ende des Beitrags werden allerdings Ergebnisse einer Trendberechnung zum gesamten Pkw-Bestand für das Land insgesamt dargestellt.

## Nicht nur Erwachsenenanzahl bestimmt Pkw-Bestand

Der künftige Pkw-Bestand ist von zwei Faktoren abhängig: Zum einen von der Entwicklung der Bevölkerungszahl im Erwachsenenalter und zum anderen vom Verbraucherverhalten, das heißt der Entscheidung der Haushalte über die Zahl ihrer Pkw. Das Verbraucherverhalten selbst ist wiederum von anderen Größen, vor allem von den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig. Insbesondere ist von einer weiter zunehmenden Motorisierung der Frauen und künftigen Senioren auszugehen<sup>2</sup>, die zu einer weiter ansteigenden Pkw-Dichte führen wird. Schließlich wird die Motorisierung auch davon bestimmt, welche Entwicklung die mit dem Auto konkurrierenden Verkehrsmittel ÖPNV, Bahn und Flugzeug nehmen werden. Um die beiden Hauptdeterminanten der künftigen Entwicklung zu erfassen und darzustellen, wurden zwei Prognosevarianten gerechnet: In einer als *demografische Variante* bezeichneten Rechnung wird der künftige Pkw-Bestand ausschließlich aus der erwarteten Änderung der Erwachsenenanzahl bei konstantem Motorisierungsgrad ermittelt. In einer zweiten, als *Verhaltensvariante* bezeichneten Vorausrechnung – die als Hauptvariante anzusehen ist – wird zusätzlich die Entwicklung des Motorisierungsgrades in den letzten Jahren angemessen berücksichtigt und fortgeschrieben (*vgl. i-Punkt*).

### Rein demografisch bedingter Anstieg des Pkw-Bestands in den Kreisen

Nach der aktuellen Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes wird sich die Zahl der Erwachsenen von Anfang 2006 bis Anfang 2020 landesweit um 4 % auf 9,05 Mill. erhöhen, um dann bis Anfang 2025 um etwa 30 000 Erwachsene zurückzugehen.<sup>3</sup> Wird in der demografischen Variante unterstellt, dass der Motorisierungsgrad im Prognosezeitraum gegenüber dem Basisjahr 2006 unverändert bleibt, so entspricht der Anstieg des Pkw-Bestandes exakt demjenigen der Bevölkerungszahl im Erwachsenenalter. Im Jahr 2015 könnten dann 5,73 Mill. Pkw in Baden-Württemberg auf Privatpersonen zugelassen sein, gut 180 000 oder 3 % mehr als 2006; im Folgejahrzehnt wird der private Pkw-Bestand voraussichtlich in etwa auf diesem Niveau verharren.

Die Entwicklung des Pkw-Bestands aufgrund der unterstellten Entwicklung der Bevölkerung im Erwachsenenalter<sup>4</sup> wird dabei bis 2025 allerdings sehr unterschiedlich ausfallen: Der höchste prozentuale Zuwachs wird für die Landkreise Heilbronn und Biberach (jeweils + 9 %) erwartet



### Zur Berechnung der Pkw-Bestände nach der Verhaltensvariante

Hierzu wurde auf die Entwicklung des Motorisierungsgrades der Privatpersonen seit dem Jahr 2000 zurückgegriffen und mit einem linearen Trend extrapoliert – allerdings unter der Maßgabe, dass die so ermittelte Veränderungsrate der Pkw-Dichte bis 2015 nur zu 75 %, danach nur zur Hälfte Berücksichtigung findet. Die Vorausrechnung unterstellt damit, dass sich die regionale Entwicklung des letzten Jahrzehnts in abgeschwächter Form fortsetzen wird. Während bei der Ermittlung des Trends für die *privaten* Pkw die Zahl der Erwachsenen als Bezugsgröße gewählt wurde, war dies bei der Trendermittlung für den *gewerblichen* Pkw-Bestand die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter, das heißt die Bevölkerung zwischen 25 und 65 Jahren.

– also für Kreise, die bereits heute über eine weit überdurchschnittliche Pkw-Dichte verfügen. Dagegen wird – demografisch bedingt – in den Stadtkreisen Mannheim, Stuttgart und Heidelberg sowie im Landkreis Heidenheim der private Pkw-Bestand zurückgehen (*vgl. Tabelle*).

### Motorisierungsgrad wird weiter ansteigen

Die stetige Zunahme der Pkw-Dichte in den letzten Jahren lässt vermuten, dass die Annahme eines konstanten Motorisierungsgrades eher unwahrscheinlich ist; allein seit dem Jahr 2000 ist die Pkw-Dichte landesweit um fast 6 % auf 638 private Pkw je 1 000 Erwachsene angestiegen. Damit geben die Ergebnisse der demografischen Variante, die diesen Trend bei der Motorisierung außer Acht lässt, aller Voraussicht nach die untere Grenze der künftigen Entwicklung an.<sup>5</sup>

In den 44 Stadt- und Landkreisen ist die Entwicklung des Motorisierungsgrades in den letzten Jahren zum Teil sehr unterschiedlich verlaufen. Während in einigen Stadtkreisen – vor allem in Heidelberg – die Zahl der Pkw je 1 000 Einwohner in den letzten Jahren weiter gesunken ist, hat in den meisten Landkreisen die Pkw-Dichte erheblich zugenommen. Damit sind die regionalen Unterschiede in den vergangenen Jahren tendenziell sogar noch größer geworden. Für eine Trendfortschreibung bedeutet dies vor allem, dass jeweils die Kreisspezifika und nicht nur die Landesentwicklung zugrunde gelegt werden kann (*vgl. i-Punkt*).

2 Vgl. Shell Pkw-Szenarien bis 2030: Flexibilität bestimmt Motorisierung. Hrsg. von Shell Deutschland Oil, 2004, S. 22 ff. (Zitierweise: Shell Pkw-Szenarien).

3 Vgl. Cornelius, Ivar: Die Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2050, in: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 2/2007, S. 5 ff.

4 Vgl. Eildienst „Landkreis Heilbronn wächst bis 2025 voraussichtlich am stärksten“ vom 22. Februar 2007.

5 Dies gilt nicht für die Stadtkreise Stuttgart, Karlsruhe, Heidelberg und Freiburg im Breisgau, da hier aufgrund der vergangenen Entwicklung ein Absinken des Motorisierungsgrades bis 2025 errechnet wurde (*vgl. Tabelle*).

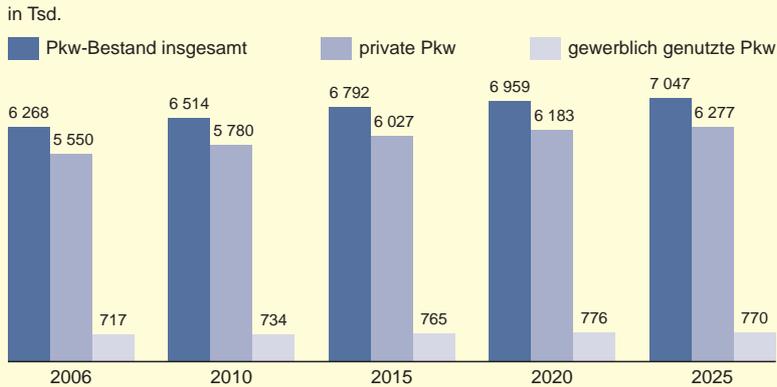
**T** Voraussichtliche Entwicklung des privaten Pkw-Bestandes in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs bis 2025

Stadtkreis (SKR) Landkreis (LKR) Region Regierungsbezirk Land	Pkw-Bestand am 1. Januar 2006		Voraussichtlicher Pkw-Bestand zu Beginn des Jahres 2025				Veränderung des Pkw-Bestandes des 2006 bis 2025	
			Demografische Variante <sup>1)</sup>		Verhaltensvariante <sup>2)</sup>		Demografische Variante	Verhaltens- variante
	1 000	je 1 000 Erw.	1 000	je 1 000 Erw.	1 000	je 1 000 Erw.	%	
Stuttgart (SKR)	232,7	463	230,7	463	230,1	462	- 0,9	- 1,1
Boblingen (LKR)	211,7	707	219,2	707	239,1	771	+ 3,5	+ 12,9
Esslingen (LKR)	283,9	680	293,4	680	316,0	732	+ 3,3	+ 11,3
Göppingen (LKR)	141,5	681	144,4	681	160,7	758	+ 2,0	+ 13,6
Ludwigsburg (LKR)	280,3	677	292,1	677	322,3	747	+ 4,2	+ 15,0
Rems-Murr-Kreis (LKR)	223,3	664	231,7	664	257,7	738	+ 3,8	+ 15,4
<b>Region Stuttgart</b>	<b>1 373,4</b>	<b>631</b>	<b>1 407,7</b>	<b>631</b>	<b>1 523,9</b>	<b>683</b>	<b>+ 2,5</b>	<b>+ 11,0</b>
Heilbronn (SKR)	55,5	555	55,8	555	56,4	561	+ 0,5	+ 1,7
Heilbronn (LKR)	184,9	709	202,0	709	215,3	756	+ 9,3	+ 16,5
Hohenlohekreis (LKR)	61,9	710	65,1	710	72,8	794	+ 5,3	+ 17,6
Schwäbisch Hall (LKR)	102,9	688	109,9	688	122,2	765	+ 6,8	+ 18,8
Main-Tauber-Kreis (LKR)	76,7	693	77,5	693	87,8	785	+ 1,0	+ 14,5
<b>Region Heilbronn-Franken</b>	<b>481,9</b>	<b>680</b>	<b>509,4</b>	<b>680</b>	<b>554,2</b>	<b>740</b>	<b>+ 5,7</b>	<b>+ 15,0</b>
Heidenheim (LKR)	72,4	665	71,8	665	80,6	746	- 0,8	+ 11,3
Ostalbkreis (LKR)	169,0	672	175,0	672	192,9	741	+ 3,5	+ 14,1
<b>Region Ostwürttemberg</b>	<b>241,4</b>	<b>670</b>	<b>246,8</b>	<b>670</b>	<b>273,5</b>	<b>742</b>	<b>+ 2,2</b>	<b>+ 13,3</b>
<b>Regierungsbezirk Stuttgart</b>	<b>2 096,7</b>	<b>646</b>	<b>2 163,2</b>	<b>646</b>	<b>2 351,0</b>	<b>702</b>	<b>+ 3,2</b>	<b>+ 12,1</b>
Baden-Baden (SKR)	28,1	605	29,0	605	30,6	640	+ 3,2	+ 9,0
Karlsruhe (SKR)	119,5	495	121,7	495	117,9	480	+ 1,8	- 1,3
Karlsruhe (LKR)	238,3	685	249,1	685	268,6	739	+ 4,5	+ 12,7
Rastatt (LKR)	130,6	704	135,7	704	148,9	773	+ 3,9	+ 14,0
<b>Region Mittlerer Oberrhein</b>	<b>516,5</b>	<b>629</b>	<b>534,7</b>	<b>629</b>	<b>565,4</b>	<b>665</b>	<b>+ 3,5</b>	<b>+ 9,5</b>
Heidelberg (SKR)	50,6	411	50,2	411	45,8	375	- 0,8	- 9,5
Mannheim (SKR)	128,3	496	126,4	496	133,1	523	- 1,5	+ 3,8
Neckar-Odenwald-Kreis (LKR)	80,3	664	83,6	664	91,7	728	+ 4,2	+ 14,3
Rhein-Neckar-Kreis (LKR)	286,8	657	294,7	657	319,5	712	+ 2,8	+ 11,4
<b>Region Rhein-Neckar<sup>3)</sup></b>	<b>546,0</b>	<b>581</b>	<b>553,1</b>	<b>581</b>	<b>588,8</b>	<b>619</b>	<b>+ 1,3</b>	<b>+ 7,9</b>
Pforzheim (SKR)	49,4	505	49,6	505	52,9	538	+ 0,4	+ 7,0
Calw (LKR)	89,1	696	92,7	696	103,8	779	+ 4,1	+ 16,5
Enzkreis (LKR)	109,6	703	115,3	703	127,7	778	+ 5,2	+ 16,5
Freudenstadt (LKR)	65,1	668	68,5	668	77,7	758	+ 5,2	+ 19,3
<b>Region Nordschwarzwald</b>	<b>313,3</b>	<b>653</b>	<b>325,5</b>	<b>653</b>	<b>361,5</b>	<b>726</b>	<b>+ 3,9</b>	<b>+ 15,4</b>
<b>Regierungsbezirk Karlsruhe</b>	<b>1 375,7</b>	<b>614</b>	<b>1 412,6</b>	<b>614</b>	<b>1 515,4</b>	<b>659</b>	<b>+ 2,7</b>	<b>+ 10,2</b>
Freiburg im Breisgau (SKR)	74,5	408	78,1	408	77,9	407	+ 4,8	+ 4,5
Breisgau-Hochschwarzwald (LKR)	129,8	649	139,5	649	150,6	701	+ 7,5	+ 16,0
Emmendingen (LKR)	83,7	666	89,5	666	97,9	729	+ 7,0	+ 17,0
Ortenaukreis (LKR)	223,3	670	234,4	670	263,0	752	+ 5,0	+ 17,8
<b>Region Südlicher Oberrhein</b>	<b>511,3</b>	<b>608</b>	<b>541,1</b>	<b>608</b>	<b>587,7</b>	<b>660</b>	<b>+ 5,8</b>	<b>+ 14,9</b>
Rottweil (LKR)	78,0	694	81,8	694	93,0	789	+ 4,8	+ 19,2
Schwarzwald-Baar-Kreis (LKR)	111,6	653	113,9	653	127,0	729	+ 2,0	+ 13,8
Tuttlingen (LKR)	74,2	693	78,2	693	88,2	782	+ 5,4	+ 18,9
<b>Region Schwarzwald-Baar-Heuberg</b>	<b>263,8</b>	<b>676</b>	<b>273,7</b>	<b>676</b>	<b>308,1</b>	<b>761</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>+ 16,8</b>
Konstanz (LKR)	137,6	609	144,6	609	160,0	674	+ 5,0	+ 16,3
Lörrach (LKR)	117,2	659	122,8	659	139,5	748	+ 4,8	+ 19,1
Waldshut (LKR)	93,3	700	96,4	700	109,5	795	+ 3,3	+ 17,3
<b>Region Hochrhein-Bodensee</b>	<b>348,1</b>	<b>648</b>	<b>363,9</b>	<b>648</b>	<b>409,0</b>	<b>728</b>	<b>+ 4,5</b>	<b>+ 17,5</b>
<b>Regierungsbezirk Freiburg</b>	<b>1 123,2</b>	<b>635</b>	<b>1 179,1</b>	<b>635</b>	<b>1 304,6</b>	<b>703</b>	<b>+ 5,0</b>	<b>+ 16,2</b>
Reutlingen (LKR)	147,0	648	151,7	648	166,8	713	+ 3,2	+ 13,5
Tübingen (LKR)	102,8	589	107,9	589	113,7	620	+ 5,0	+ 10,6
Zollernalbkreis (LKR)	112,3	725	113,4	725	125,8	803	+ 1,0	+ 12,0
<b>Region Neckar-Alb</b>	<b>362,2</b>	<b>651</b>	<b>373,5</b>	<b>651</b>	<b>406,0</b>	<b>708</b>	<b>+ 3,1</b>	<b>+ 12,1</b>
Ulm (SKR)	52,6	524	55,2	524	59,1	562	+ 4,9	+ 12,4
Alb-Donau-Kreis (LKR)	104,5	700	111,2	700	125,7	791	+ 6,5	+ 20,4
Biberach (LKR)	103,6	704	112,5	704	127,3	797	+ 8,6	+ 22,9
<b>Region Donau-Iller<sup>3)</sup></b>	<b>260,7</b>	<b>657</b>	<b>278,6</b>	<b>657</b>	<b>311,7</b>	<b>735</b>	<b>+ 6,9</b>	<b>+ 19,6</b>
Bodenseekreis (LKR)	112,4	677	118,9	677	130,8	745	+ 5,8	+ 16,4
Ravensburg (LKR)	146,3	671	155,0	671	173,7	751	+ 6,0	+ 18,7
Sigmaringen (LKR)	73,1	696	76,1	696	85,0	778	+ 4,1	+ 16,3
<b>Region Bodensee-Oberschwaben</b>	<b>331,8</b>	<b>678</b>	<b>350,1</b>	<b>678</b>	<b>389,5</b>	<b>755</b>	<b>+ 5,5</b>	<b>+ 17,4</b>
<b>Regierungsbezirk Tübingen</b>	<b>954,6</b>	<b>662</b>	<b>1 002,0</b>	<b>662</b>	<b>1 106,9</b>	<b>731</b>	<b>+ 5,0</b>	<b>+ 16,0</b>
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>5 550,2</b>	<b>638</b>	<b>5 756,1</b>	<b>638</b>	<b>6 276,6</b>	<b>696</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>+ 13,1</b>

1) Der Pkw-Bestand berechnet sich aus der voraussichtlichen Zahl der Erwachsenen, multipliziert mit der als konstant unterstellten Pkw-Dichte des Jahres 2006.  
 - 2) Der Pkw-Bestand berechnet sich aus der voraussichtlichen Zahl der Erwachsenen unter Berücksichtigung des regionalen Trends der Pkw-Dichte der letzten Jahre.  
 - 3) Soweit Land Baden-Württemberg.

S

## Voraussichtliche Entwicklung des Pkw-Bestands in Baden-Württemberg bis 2025\*)



\*) Ergebnisse der Verhaltensvariante.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

217 07

Entsprechend der Annahmen zur künftigen Pkw-Ausstattung der Haushalte wird die Zahl der privaten Pkw deutlich stärker zunehmen als bei der rein demografischen Variante: Nach der Verhaltensvariante werden im Jahr 2015 etwa 6,03 Mill. und im Jahr 2025 ca. 6,28 Mill. Pkw in Baden-Württemberg zugelassen sein. Dies bedeutet ein Plus gegenüber 2006 von knapp 9 % bzw. 13 %. Die Pkw-Dichte wird damit um 58 Pkw je 1 000 Erwachsene bis zum Jahr 2025 ansteigen (+ 9 %).<sup>6</sup>

### Stärkster Anstieg des Pkw-Bestands im Landkreis Biberach

Am stärksten wird der private Pkw-Bestand im Landkreis Biberach zunehmen: Im Jahr 2025 werden dort gut 127 000 Pkw zugelassen sein, 23 % mehr als im Jahr 2006. Dieses enorme Wachstum resultiert aus dem zweitstärksten prozentualen Anstieg der Erwachsenenanzahl unter den 44 Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs (vgl. demografische Variante), kombiniert mit dem sechsthöchsten Anstieg der Pkw-Dichte. Der Landkreis Biberach wird damit im Jahr 2025 mit 797 privat zugelassenen Pkw je 1 000 Erwachsene landesweit nach dem Zollernalbkreis (803) die höchste Pkw-Dichte haben. In den Stadtkreisen wird der Pkw-Bestand dagegen nur unterdurchschnittlich ansteigen oder sogar zurückgehen. Die Unterschiede im Motorisierungsgrad werden sich auch in Zukunft zwischen den einzelnen Kreisen des Landes tendenziell weiter vergrößern. So wird sich der Trend zur überdurchschnittlichen Motorisierung – vor allem in ländlich geprägten Kreisen mit einer bereits hohen Pkw-Dichte

und zur unterdurchschnittlichen Entwicklung in den Stadtkreisen mit einer relativ geringen Pkw-Verfügbarkeit – fortsetzen.

### Relativ geringer Anstieg der gewerblichen Pkw-Anzahl

Wenn auch nicht für die einzelnen Stadt- und Landkreise eine Vorausschätzung des Pkw-Bestands *insgesamt*, das heißt einschließlich gewerblich genutzter Fahrzeuge, sinnvoll ist, so ist hierzu immerhin für das Land *insgesamt* eine Trendaussage zur künftigen Entwicklung möglich: Unter der Annahme, dass sich der Trend ähnlich wie bei den privaten Pkw fortsetzen wird (vgl. *i-Punkt*), errechnet sich ein Gesamt-Pkw-Bestand von 6,79 Mill. für das Jahr 2015 und von 7,05 Mill. für 2025 (vgl. *Schaubild*). Die prozentuale Bestandsveränderung bei den gewerblich zugelassenen Fahrzeugen wird dabei bis zum Jahr 2025 mit + 7 % deutlich unter dem Plus bei den privaten Pkw liegen.

### Ausblick: Fahrleistung je Pkw wird weiter sinken

Landesweit betrachtet ist davon auszugehen, dass die Gesamtfahrleistung nicht im selben Umfang ansteigen wird wie der Pkw-Bestand. Vielmehr ist zu erwarten, dass die Fahrleistung je Pkw in Zukunft weiter zurückgehen wird: Zum einen wird der Anteil der Frauen und Senioren, deren jährliche Fahrleistung weit unterdurchschnittlich ist, deutlich zunehmen; zum anderen wird auch die Zahl der Zweit- und Drittfahrzeuge nochmals ansteigen. Auch wenn – wie gezeigt – der Pkw-Bestand und damit der „hausgemachte“ Individualverkehr in den ländlichen Gebieten überdurchschnittlich stark zunehmen wird, bedeutet dies aber nicht, dass die Ballungsräume von dieser Entwicklung unberührt bleiben werden. Vielmehr ist zu erwarten, dass aufgrund der engen Verflechtung zwischen Großstädten und Umland die Stadtkreise eine stärkere Belastung erfahren werden, als es der unterdurchschnittliche Anstieg der Pkw-Dichte erwarten lässt. ■

Weitere Auskünfte erteilen  
Werner Brachat-Schwarz, Telefon 0711/28 35,  
[Werner.Brachat-Schwarz@stala.bwl.de](mailto:Werner.Brachat-Schwarz@stala.bwl.de)  
Dr. Helmut Büringer, Telefon 0711/641-24 18,  
[Helmut.Bueringer@stala.bwl.de](mailto:Helmut.Bueringer@stala.bwl.de)  
Dagmar Glaser, Telefon 0711/27 30,  
[Dagmar.Glaser@stala.bwl.de](mailto:Dagmar.Glaser@stala.bwl.de)

<sup>6</sup> Der angenommene Anstieg der Pkw-Dichte liegt damit in etwa in der Mitte dessen, was andere Institute für die Bundesrepublik unterstellt haben: Die Shell-Studie beispielsweise geht von einem Anstieg zwischen 9 % und 18 % bis zum Jahr 2030 aus; vgl. Shell Pkw-Szenarien, S. 7.