ADAC

ADAC Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität | Ausgabe 23 – Frühjahr 2023

Automobilität im Wandel

Es heißt, das Auto sei der Deutschen liebstes Kind. In der Tat befindet sich der Pkw-Bestand auf einem Höchststand. Bei der Verkehrsmittelwahl entscheidet sich selbst in der Stadt die Mehrheit für den Pkw. Die Gründe sind unterschiedlich: Flexibilität, Unabhängigkeit oder fehlende Alternativen.

Noch bis zur Jahrtausendwende galt der Führerscheinerwerb, gepaart mit dem ersten eigenen Wagen, als Zeichen des Eintritts ins Erwachsenenleben, die Automarke repräsentierte gesellschaftlichen Status. In dieser Hinsicht wandeln sich die Zeiten. Immer mehr Menschen nutzen das Auto eher aus praktischen Gründen und neben anderen Verkehrsmitteln.

Der Erfolg des motorisierten Individualverkehrs birgt zugleich Probleme, die zu lösen sind. Neben den schädlichen Auswirkungen der fossilen Antriebsenergien auf Klima und Umwelt werden die Verkehrssicherheit sowie der Flächenbedarf für Parkplätze und Autoverkehr kritisiert.

Moderne Lösungsvorschläge beinhalten neue Raumaufteilungen mit höherer Aufenthaltsqualität durch eine geringere Pkw-Präsenz, die stärkere Berücksichtigung von alternativen, umweltfreundlicheren Fortbewegungsmitteln, Sharingangebote im Verbund mit dem ÖPNV, innovative Fahrzeugtechnik sowie Infrastruktur für erneuerbare Energien.

Doch leicht fällt der Mobilitätswandel nicht. Die Herausforderungen bei der Umsetzung sind groß. Etwa vier von zehn Autonutzern können nach eigenen Angaben nicht auf den ÖPNV umsteigen, so das Ergebnis einer aktuellen ADAC Umfrage. Gelingt es, zehn Prozent des Pkw-Verkehrsaufkommens von der Straße auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, müsste dieser etwa 43 Prozent mehr Menschen als heute transportieren – gerade zu Stoßzeiten eine gewaltige Zukunftsaufgabe mit hohem Investitionsbedarf.

Die Frage nach tragfähigen Lösungen vor Ort beschäftigt die Bürger. Immerhin die Hälfte wäre laut einer ADAC Befragung bereit, an der Umgestaltung ihrer Stadt oder Gemeinde aktiv mitzuwirken.

Steffen Fitzer
Leiter Abteilung Verkehr und Technik, ADAC Pfalz e.V.

Das Auto hat eine tragende Rolle für die Mobilität in Deutschland. Fast 49 Millionen Pkw erbringen mehr als das Fünffache der Verkehrsleistung aller Busse und Bahnen. Diese starke Rolle verdient Anerkennung. Sie ist Ansporn, an mehr Nachhaltigkeit des Autoverkehrs zu arbeiten, denn diesbezüglich ist noch einiges zu tun. Und nicht nur hier, sondern auch im Hinblick auf attraktivere andere Verkehrsformen.

Die Automobilität befindet sich im Wandel. Um die Klima- und Umweltschutzziele einzuhalten, werden immer mehr, langfristig alle Pkw klimaneutral und emissionsarm unterwegs sein. Vernetzte Fahrzeuge und autonomes Fahren setzen weitere Akzente in Richtung Nachhaltigkeit.

Doch Staus in und vor unseren Städten sowie Platzprobleme und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern lassen sich allein durch die Antriebswende nicht lösen. Dafür werden ÖPNV, Fahrrad, Mikromobilität und Sharing eine größere Rolle im Mobilitätsmix spielen müssen, was in Innenstädten leichter zu erreichen ist als auf dem Land.

Der Pkw bleibt für unsere Mobilität weiterhin relevant – je nach Raumtyp unterschiedlich, auf jeden Fall nachhaltiger und vernetzter in einem vielfältigeren Verkehrssystem.

Pkw gestern und heute

Dipl.-Ing. Christian Weiser und Dr. Daniela Wühr

Rund drei Viertel der gesamten Verkehrsleistung werden vom motorisierten Individualverkehr erbracht. Laut Prognosen soll dieser Anteil langfristig zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zurückgehen, wenngleich die absolute Zahl aufgrund des allgemeinen Wachstums weiter steigen dürfte. Was sagen weitere Faktoren über die Rolle und Zukunft des Pkw aus?

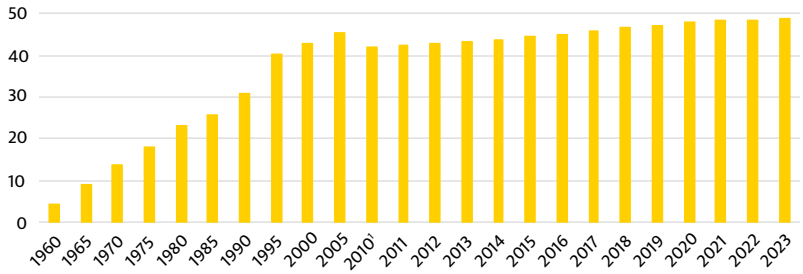
» Führerscheinbesitz

Die Pkw-Fahrerlaubnisquote liegt mit 90 Prozent auf einem sehr hohen Niveau, in der Altersgruppe bis 25 Jahre sind es 84 Prozent. Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil an Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit. Das gilt auch innerhalb der Gruppe der 18- bis 25-Jährigen und verstetigt sich in den mittleren Jahrgängen, wenn sich die Einkommenssituation stabilisiert und Kinder hinzukommen. Dann ist das Auto als Hauptverkehrsmittel sehr wahrscheinlich, es sei denn, den Familien werden alltagstaugliche Alternativen geboten. Sobald jedoch ein Auto angeschafft wurde, wird es auch genutzt und verdrängt im Alltag alternative Verkehrsmittel.

» Pkw-Bestand

Die Zahl der Autos in Deutschland wächst auch in Großstädten seit Jahren langsam, aber stetig: Rund 49 Millionen Pkw sind deutschlandweit aktuell zugelassen, so viele wie noch nie trotz rückläufiger Neuzulassungen in den letzten Jahren. Gleichzeitig steigt das Alter der Pkw und hat aktuell mit einem Durchschnittswert von über zehn Jahren einen neuen Höchstwert erreicht.

Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland von 1960 bis 2023

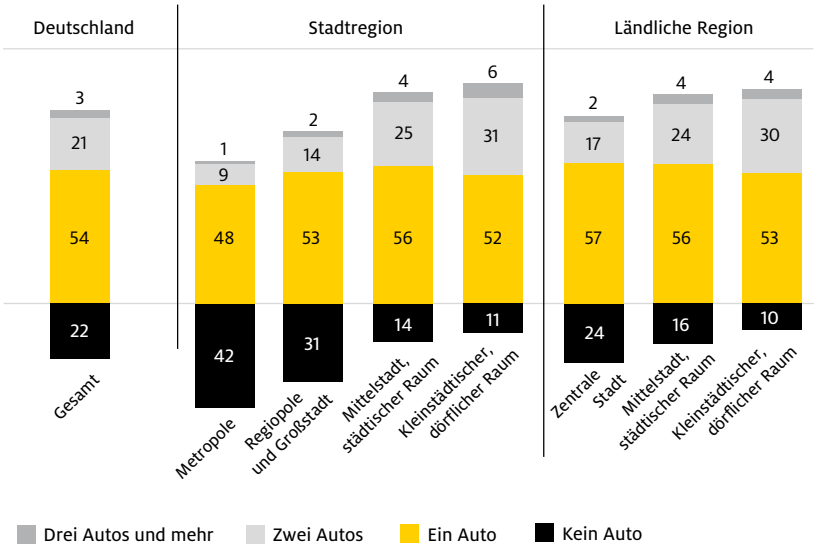


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt/Statista, Angaben in Millionen, Stand jeweils 1. Januar,[1] ab 2008 ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge

» Pkw-Besitz

Rund 90 Prozent aller Pkw sind auf private Halter zugelassen. Vier von fünf privaten Haushalten verfügen über mindestens einen Pkw, bei einem Fünftel sind es zwei. Dabei gibt es je nach Raumtyp deutliche Unterschiede: In Metropolen kommen wesentlich mehr Menschen ohne ein Auto aus, während im ländlichen Raum neun von zehn Haushalten über mindestens einen Pkw verfügen. Eine Schere deutet sich an: Während im städtischen Raum die digital gestützten intermodalen Mobilitätsalternativen zunehmen, bleibt die Autoabhängigkeit im ländlichen Raum auf einem hohen Niveau.

Pkw-Besitz nach Raumtyp

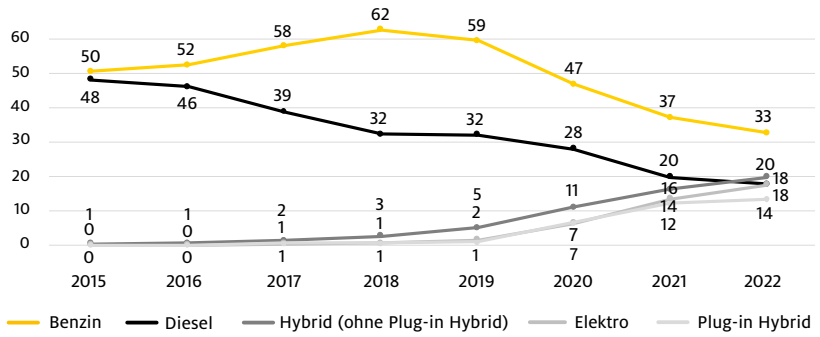


Quelle: Mobilität in Deutschland 2017, Angaben in Prozent

Antriebsarten

Fast zwei Drittel aller Autos auf deutschen Straßen sind Benziner, gefolgt von Diesel-Pkw mit einem Anteil von rund 30 Prozent. Der Verbrenneranteil geht bei den Neuzulassungen zurück, Elektro- und Hybridfahrzeuge verbuchen starke Zuwächse. Auch wenn sie im Bestand derzeit noch ein Nischendasein fristen, geht der Trend eindeutig hin zu diesen Antriebsformen. Aufgrund der zum Jahreswechsel weggefallenen staatlichen Förderung werden Plug-in-Hybride künftig jedoch an Relevanz verlieren. Der Anteil von neu gekauften Benzinern ist dagegen von etwa 62 Prozent im Jahr 2018 auf knapp 33 Prozent im Jahr 2022 gesunken, unter Einrechnung der Hybride ohne Plug-in sind es über 50 Prozent.

Anteil der Antriebsarten an Pkw-Neuzulassungen in Deutschland bis 2022



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Angaben in Prozent, Werte gerundet

Der Anteil von Dieselfahrzeugen sank seit dem Abgasskandal 2015 von 48 Prozent auf aktuell nur noch knapp 18 Prozent. Um die politisch angestrebten 15 Millionen reine Elektroautos im Jahr 2030 zu erreichen, müssten deren Zulassungszahlen deutlich schneller steigen.

Emissionen

Effizientere Motoren, bleifreies Benzin, schwefelfreier Diesel sowie Partikelfilter und Katalysatoren haben dazu beigetragen, die Umweltbelastungen des Pkw-Sektors deutlich zu reduzieren. Mit der Abgasnorm Euro 6d-TEMP müssen die Grenzwerte endlich nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch im realen Verkehr eingehalten werden. Die Erneuerung der Fahrzeugflotte hilft, die Luftqualität künftig weiter zu verbessern. Einsparungen beim Verbrauch wurden in der Vergangenheit jedoch durch schwerere Fahrzeuge und eine Zunahme der Fahrleistungen kompensiert. Große Hoffnungen auf eine Verringerung des CO_2-Ausstoßes werden daher der Elektromobilität zugeschrieben. Aber auch alternative Kraftstoffe stellen einen wichtigen Baustein der klimaneutralen Mobilität dar.

Pkw-Segmente und Fahrzeuggröße

Der Trend zu SUV und Geländewagen ist ungebrochen, ihr Anteil an den Neuzulassungen nimmt kontinuierlich zu und lag zuletzt mit etwa 40 Prozent sogar etwas über dem der Segmente Kleinwagen, Kompakt- und Mittelklasse zusammengenommen. Aber auch Alltagsautos werden immer größer, wie das Beispiel VW Golf zeigt: Die Breite des Wolfsburger Bestsellers wuchs von der ersten Generation bis heute von 1,80 Meter auf mehr als 2,07 Meter an.

Wegezwecke und Wegelängen

Der Pkw wird hauptsächlich für die berufliche Mobilität genutzt, etwa die Hälfte der Fahrleistungen werden mit Fahrten zum Arbeitsplatz sowie für dienstliche Zwecke erbracht. Ein Viertel entfällt auf den Wegezweck Freizeit. Die mittlere mit einem Pkw zurückgelegte Wegelänge beträgt 16 Kilometer, rund ein Fünftel aller Wege sind kürzer als zwei Kilometer und ca. ein weiteres Viertel drei bis fünf Kilometer lang. Obwohl nur ein Prozent der Pkw-Fahrten länger als 100 Kilometer ist, entfällt darauf rund ein Viertel der Pkw-Gesamtfahrleistung.

Sharingangebote

2022 verzeichneten die deutschen Carsharing-Anbieter insgesamt 3,4 Millionen registrierte Kunden. Auf der Angebotsseite gab es 30.200 Fahrzeuge – ein Flottenzuwachs von etwa 15 Prozent gegenüber 2021 oder ein Plus von knapp 50 Prozent gegenüber 2019. Mittlerweile ist Autoteilen keine Domäne der Großstädte mehr: In der Hälfte aller Orte mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern und in 522 kleineren Orten stehen Fahrzeuge zum Teilen. Deutschlandweit gibt es an 935 Orten Carsharing-Fahrzeuge.

ADAC Expertenreihe 2023:
Verkehr wandeln. Mobil bleiben.
Zukunftsfähige Konzepte für Kommunen, die alle bewegen.

Alle Infos zur Veranstaltung und Anmeldung finden Sie auf **adac.de/expertenreihe2023**

Weiterführende Informationen:
adac.de/expertendialog
adac.de/verkehr/standpunkte-studien/fachinformationen
adac.de/news/pkw-bestand-deutschland/

Die Zukunft des Pkw

Trends

- Der Pkw ist aus dem Alltag der meisten Menschen und Unternehmen auch in Zukunft nicht wegzudenken. Er bietet ein hohes Maß an Flexibilität und Komfort sowie vergleichsweise kurze Reisezeiten in der Nah- und Regionalmobilität.
- Laut Prognosen sollen die Pkw-Verkehrsleistungen langfristig auf dem derzeitigen Niveau stagnieren.
- Die Pkw-Fahrerlaubnisquote bleibt in Deutschland absehbar hoch, eine Trendwende beim Pkw-Bestand ist noch nicht greifbar. Junge Menschen in Großstädten erwerben den Führerschein zwar später als in der Vergangenheit, doch Senioren und (deutlich mehr) Seniorinnen nutzen die Fahrerlaubnis länger – bei steigendem Durchschnittsalter.
- Sharing, Ridepooling oder On-Demand-Angebote des ÖPNV stellen an manchen Orten eine zunehmend relevante Alternative zur Nutzung des eigenen, privaten Pkw dar.
- Ortslagen in Stadt und Land mit einem gut ausgebauten ÖPNV, attraktiven Sharingangeboten und kurzen Wegen, die auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, bieten vielfältige Möglichkeiten für eine größere Autounabhängigkeit oder den Verzicht auf den Zweitwagen.
- Digitale Arbeitsformen, allen voran Homeoffice und Videokonferenzen, sowie betriebliche Mobilitätsangebote wie Jobtickets lassen eine gewisse Entlastung der Städte vom Pkw-Pendelverkehr erwarten. Bisher sind diese Effekte aber ungleichmäßig über die Woche verteilt.

Folgerungen und Empfehlungen

- Insbesondere in ländlichen Gebieten wird der Pkw weiterhin die tragende Säule der Alltagsmobilität bleiben. Wenn sich das ändern soll, müssen dort zuerst ÖPNV, Fahrrad und neue Mobilitätsdienste erheblich attraktiver werden.
- Automobilität ermöglicht eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, die viele ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen ohne Pkw kaum wahrnehmen könnten. Deshalb bleibt die Erreichbarkeit mit dem Pkw auch eine Kernanforderung an urbane Räume.
- Um die weiter steigenden Pkw-Zahlen in den Städten zu bewältigen, müssen vorhandene Stellplätze durch ein durchdachtes Parkraummanagement effektiver genutzt werden. Beim Bau neuer Quartiere wird auch zukünftig eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen vorzusehen sein, wenn gleich flächensparend in Form von Tief- oder Quartiersgaragen.
- Das erhöhte Sicherheits- und Komfortbedürfnis der Autofahrer, ausgelöst unter anderem durch den demografischen Wandel sowie die Antriebswende, werden in großen Fahrzeugmaßen und -gewichten sichtbar. Diese neuen Anforderungen sollten sich in den Stellplatzbreiten in Parkhäusern, Tiefgaragen und auf Parkplätzen spiegeln und so das Umparken vom Straßenrand in diese Parkbauten fördern.
- Klima- und Umweltschutz sowie eine höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden werden nicht allein durch weniger Pkw-Verkehr, sondern im Zusammenwirken von Antriebs- und Energiewende bei allen Kraftfahrzeugen sowie einem veränderten Mobilitätsverhalten erreicht.
- Der Pkw der Zukunft wird sauberer, sicherer, leiser und mit weniger CO_2-Emissionen unterwegs sein. Dies wird vor allem durch die Erneuerung der Flotte und den Wechsel auf alternative Antriebe und Energien erfolgen. Die Kommunen können mit gutem Beispiel in ihrer Flotte vorangehen und den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur mit zügiger Planung und Genehmigung unterstützen.
- Lange Pkw-Fahrten über 100 Kilometer mit hohem Anteil an den CO_2-Gesamtemissionen können vor allem durch ein entsprechendes Bahnangebot und günstige, digital gestützte Mitfahrgelegenheiten ersetzt werden.

Impressum

Herausgeber und Druck
ADAC Pfalz e.V.
Verkehr und Technik
Europastraße 1, 67433 Neustadt/Weinstraße
expertendialog@adac.de
adac.de/verkehr

Hinweis zum Widerruf und Neubezug
Wenn Sie den Bezug des ADAC Expertendialogs abbestellen oder neu bestellen möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an expertendialog@adac.de

Datenschutz-Hinweis
Allgemeine Informationen zum Datenschutz finden Sie auf adac.de/datenschutz-dsgvo

Gender-Hinweis
Alle Inhalte wenden sich an und gelten für alle Geschlechter. Soweit grammatikalisch männliche, weibliche oder neutrale Personenbezeichnungen verwendet werden, dient dies allein der besseren Lesbarkeit.

04.23