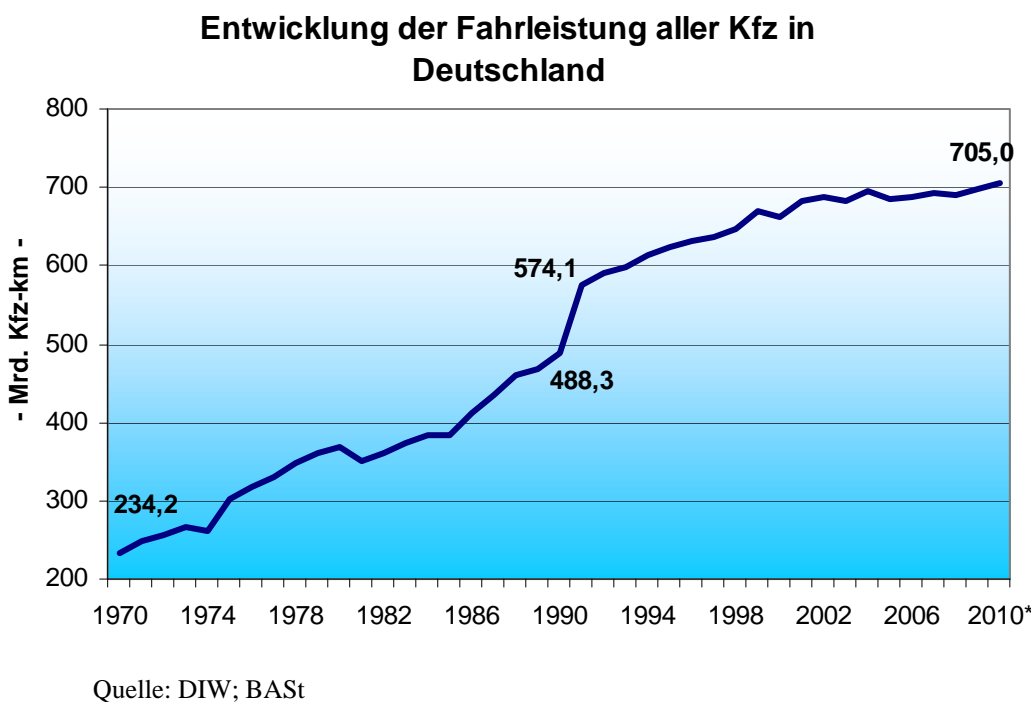


1.3 Entwicklung der Fahrleistungen

Die Fahrleistungen aller Kraftfahrzeuge in Deutschland haben sich dynamisch entwickelt. Wie der Bestand an Fahrzeugen, verdreifachten sich seit 1970 auch die Gesamtfahrleistungen bis heute.

Dabei zeigte sich, dass wirtschaftliche Einflüsse auf die Entwicklung der Fahrleistung dauerhaft wenig Wirkung hatten. Nach Stagnationsphasen wie der „1. Energiekrise“ im Winter 1973 oder nach zeitweiligen, rückläufigen Entwicklungen in Folge der zweiten Energiekrise (1979/1980) erhöhten sich die Fahrleistungen rasch wieder.



Die Steigerung der Fahrleistungen in Deutschland fand statt, obwohl der (Brutto-) Preis für Kraftstoffe noch weit stärker zunahm. Der Literpreis für Super erhöhte sich von 63,8 Pfennig (32 Cent) um mehr als das Vierfache auf durchschnittlich 140,5 Cent im Jahr 2010.

Teuer durch die Steuer

Bisher waren neben relativ mäßigen Rohölpreissteigerungen hauptsächlich Steuererhöhungen für Verteuerungen an der Zapfsäule verantwortlich. Während der Höchstpreisphase im Jahr 2008 wurden zumindest beim Diesel-Kraftstoff die Ausgaben für Steuern vom Produktpreisanteil ein- und überholt. Nur beim Benzin blieb der größte Teil des Tankstellenpreises noch die Besteuerung.

Fahrleistung kaum zu stoppen

Wie sich die Preise zukünftig entwickeln und ob die andauernd hohen Preise ähnlich folgenlos bleiben wie bisher, wird die Zukunft zeigen. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass Preissteigerungen nur kurzfristig Fahrleistungsrückgänge zur Folge hatten, einem weiteren Anwachsen also nur kurz entgegenstanden.

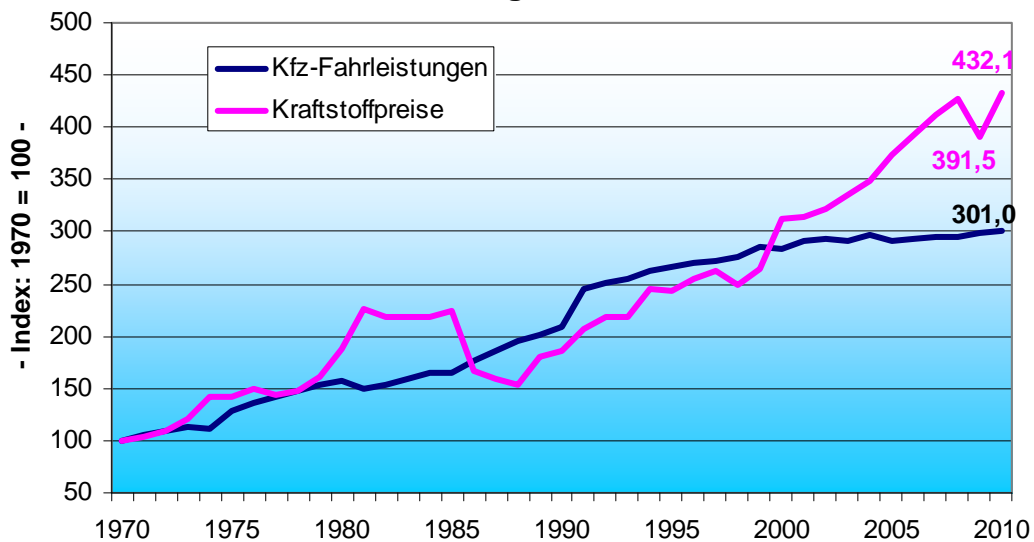
Die größten Fahrleistungsanteile hat mit 585 Milliarden Fahrzeug-Kilometern der Pkw. Lkw und Sattelschlepper haben eine Fahrleistung von zusammen 78 Milliarden Kilometer.

Die stetige Zunahme des Pkw-Bestandes und der (damit einhergehende) häufigere Besitz von mehreren Fahrzeugen in einem Haushalt führten zwar zur Erhöhung der Gesamtfahrleistung – die durchschnittliche Einzelfahrleistung der Pkw hat allerdings abgenommen.

Grund hierfür ist, dass Zweit- und Drittautos weniger häufig genutzt werden und zum Teil als „Spartenfahrzeuge“ bestimmten Zwecken wie Stadt- oder Einkaufsfahrten vorbehalten sind.

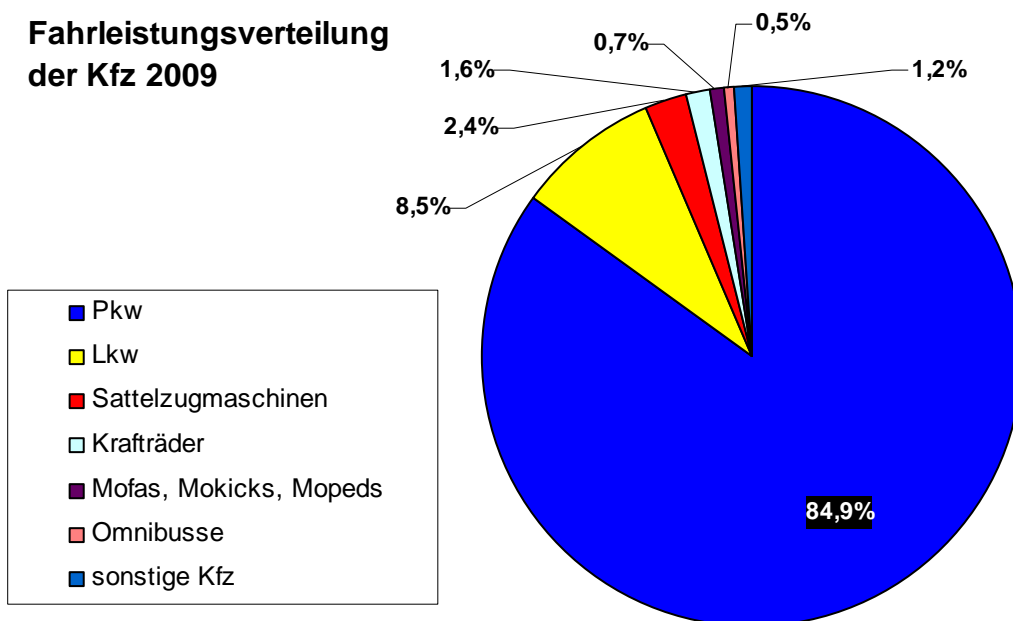
Die „mittleren“ Altersgruppen dominieren entsprechend der Autohaltung auch die Anteile bei den Fahrleistungen von Pkw. Mit zunehmendem Alter nimmt die Nutzungshäufigkeit ab.

Entwicklung des Preises für Super-Benzin und der Fahrleistungen von Kfz



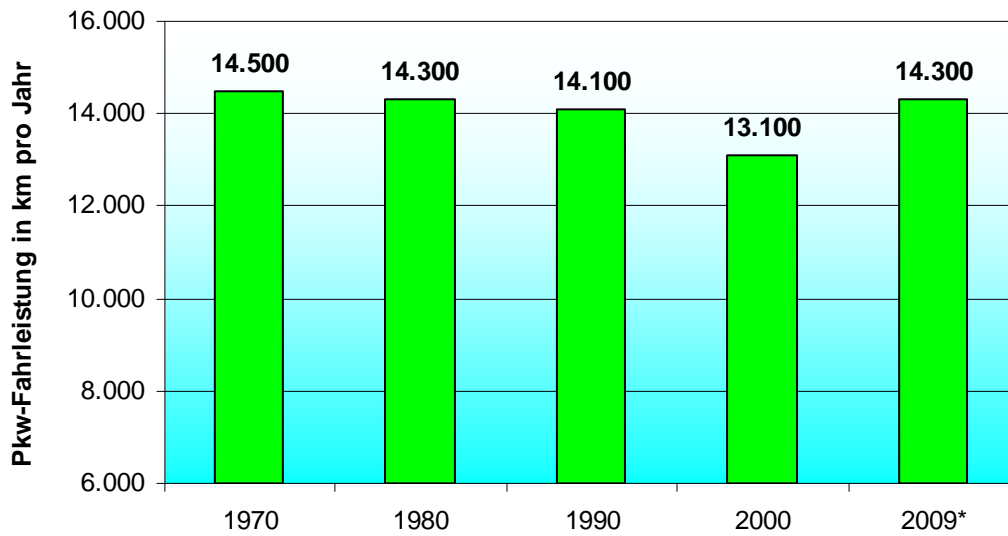
Quelle: ADAC, DESTATIS, DIW

Fahrleistungsverteilung der Kfz 2009



Quelle: DIW

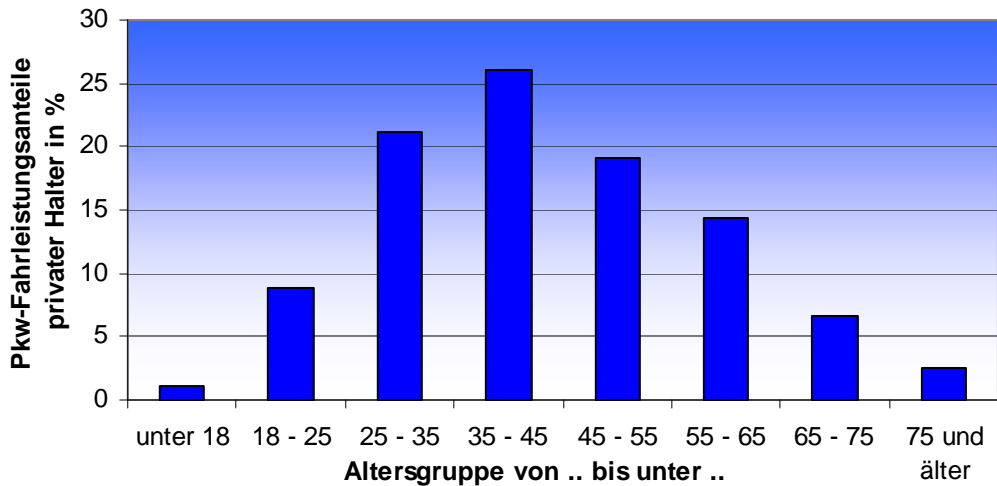
Entwicklung der durchschnittlichen Pkw-Jahresfahrleistung



* 2009: Durchschnittsberechnungen mit verändertem Bestand ohne vorübergehend stillgelegte Pkw

Quelle: DIW

Prozentuale Verteilung der Fahrleistungsanteile von Pkw-Fahrern nach Altersgruppen



Quelle: DIW, IVT; BAST