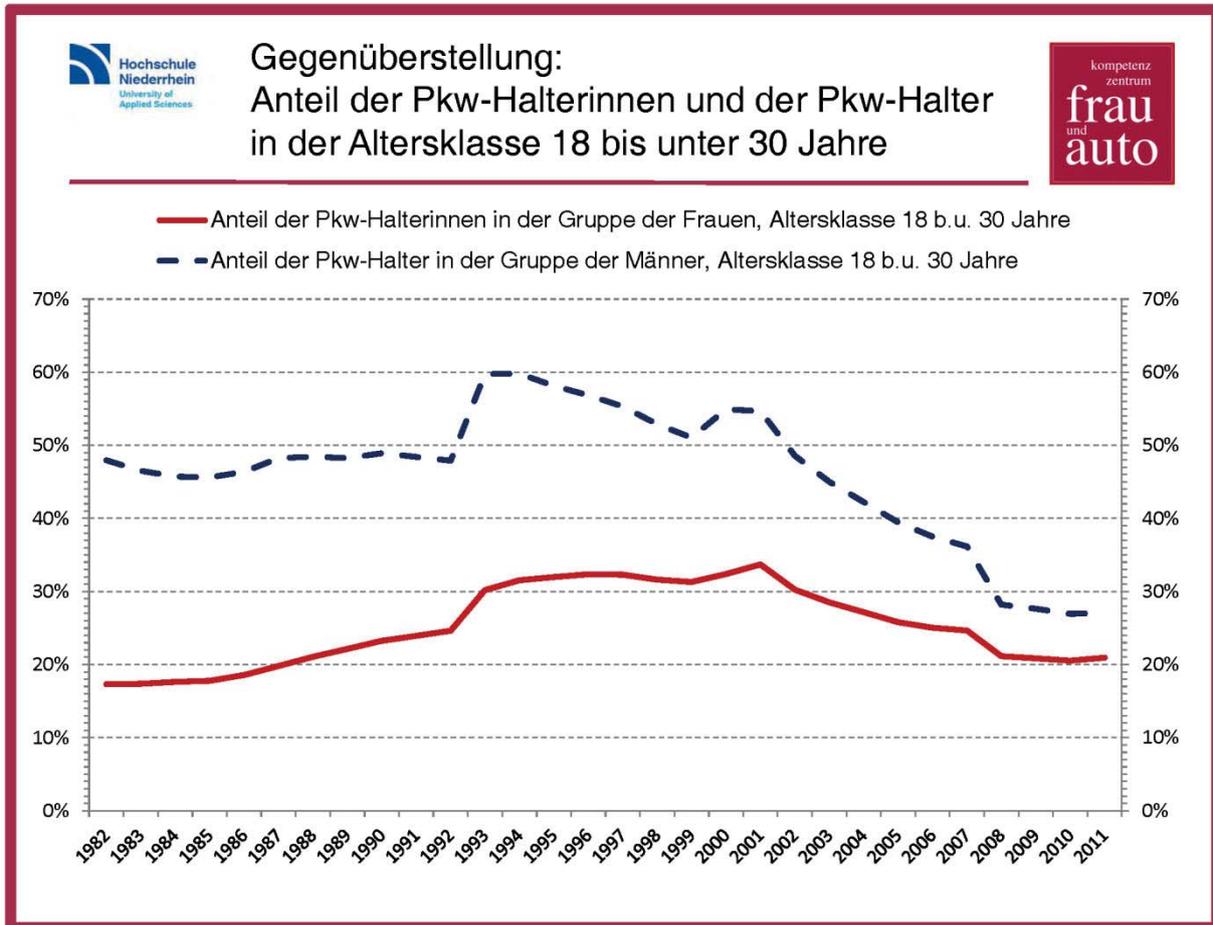




1 Sinkende Pkw-Halterquoten in der Altersgruppe „18 bis unter 30 Jahre“

Warum besitzen heute viel weniger junge Männer einen eigenen Pkw als dies noch bis zum Jahr 2000 der Fall war? ‚Kuruma Banare‘ ist das japanische Schlagwort für diese Entwicklung, die in Japan zwar zuerst beobachtet und belegt wurde, aber inzwischen auch für Deutschland bestätigt werden kann: Der Anteil der Pkw-Halter in der Gruppe der jungen Männer zwischen 18 bis unter 30 Jahre ist in den vergangenen Jahrzehnten dramatisch gesunken: Während für die Jahre zwischen 1982 und 1991 Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes belegen, dass etwa die Hälfte der betrachteten Altersgruppe der Männer Pkw-Halter waren (1982: 48%; 1994: 59,8%), ist diese Zahl in der Altersgruppe „18 bis unter 30 Jahre“ der Männer - nach statistisch bedingten Ausschlägen durch das Einfließen der Daten aus den Neuen Bundesländern ab 1992 sowie den Datenausschluss vorübergehend stillgelegter Fahrzeuge (Saison-Kennzeichen) aus den KBA-Bestandsziffern im Wechsel von 2007 auf 2008 – auf unter 30% gesunken (2011: 27,1%) [11]. Diese Entwicklung verweist auf Veränderungen im Lebensstil junger Männer und ihren Präferenzen zur individuellen Mobilität. Parallel zu dieser Entwicklung der Pkw-Halterquoten hat sich auch die Zahl der jungen Männer in der betrachteten Altersgruppe verändert. Bedingt durch den demografischen Wandel ist die Zahl der Männer zwischen 18 bis unter 30 Jahren von 7,64 Mio. im Jahr 1982 [29] auf nur noch 5,95 Mio. im Jahr 2011 zurückgegangen (mit einem zwischenzeitlichen Gipfel von 8,01 Mio. im Jahr 1986). Eine ähnliche Entwicklung zeigt die untenstehende **Abbildung 1.0** für die Gruppe der Frauen „18 bis unter 30 Jahre“. Bis 2001 ist die Quote der Pkw-Halterinnen in dieser Altersgruppe stetig angestiegen: von nur 17,3% im Jahr 1982 auf 33,7% Pkw-Halterinnen im Jahr 2001. Die Pkw-Halterinnenquote hat sich also fast verdoppelt, lag aber immer deutlich unter derjenigen der gleichaltrigen Männer. Seit der Jahrtausendwende ist auch die Pkw-Halterquote in der jungen weiblichen Altersgruppe gesunken, wenn auch weniger dramatisch als diejenige in der korrespondierenden Gruppe der jungen Männer: Sie beträgt gut 20% am 1.1.2012, wie auf Basis der aktuellen KBA-Zahlen ausgewiesen werden kann [30]. Die Pkw-Halterquoten in den Altersgruppen junger Männer und junger Frauen scheinen sich also anzugleichen. Der demografische Wandel manifestiert sich auch in der Altersgruppe der jungen Frauen: Die Zahl ist von 7,22 Mio. Frauen „18 bis unter 30 Jahren“ im Jahr 1982 auf 5,69 Mio. im Jahr 2011 gesunken, mit einem Gipfel von 7,55 Mio. im Jahr 1988 [30].

Abbildung 1.0 Gegenüberstellung: Altersklasse 18 bis unter 30 Jahre – Anteil der Pkw-Halterinnen und der Pkw-Halter



Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Statistische Mitteilungen: Bestand an Kraftfahrzeugen von 1982 bis 01.01.2012 / Statistisches Bundesamt, Statistische Jahrbücher, Bevölkerungsentwicklung 1982 – 2011

Was sind die Gründe für diese Entwicklungen? Warum besitzen heute deutlich weniger junge Männer und Frauen ein Auto als dies noch der Fall war als ihre Väter und Mütter im vergleichbaren Alter waren? Wir vermuten folgende Ursachen für diese Entwicklung:

1. Anstieg der Zahl der Studierenden; Anstieg des Anteils befristeter Arbeitsverträge bei Neueinstellungen: Der Anteil der Studierenden in der betrachteten Altersgruppe „18 bis unter 30 Jahre“ ist in den vergangenen Jahrzehnten stetig gestiegen, immer mehr junge Menschen nehmen ein Studium auf. Das ist auch erklärtes Ziel der Bildungspolitik. Es sinkt der Anteil derjenigen, die unmittelbar nach ihrem Schulabschluss eine Lehre beginnen oder eine Berufstätigkeit aufnehmen und damit auch über eigenes Einkommen verfügen. Es kann daher vermutet werden, dass mit steigendem Anteil der Studierenden das verfügbare Einkommen sinkt. Der Start in die Berufstätigkeit erfolgt für viele



junge Männer und Frauen in dieser Altersgruppe später als dies noch für ihre Väter und Mütter der Fall war. Folgende Zahlen können dies belegen: Die Quote der deutschen Studienanfänger ist von 19,8% in 1985 (insgesamt 191.473 Studienanfänger, davon Männer: 115.696 bzw. 23,4% der Altersgruppe; Frauen: 75.777 bzw. 16,0% der Altersgruppe) in 2011 gestiegen auf 52,1% (insgesamt 430.629 Studienanfänger, davon Männer: 235.018 bzw. 55,3% der Altersgruppe; Frauen: 195.611 bzw. 48,8% der Altersgruppe) [31].

Der Anteil befristeter Arbeitsverhältnisse an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stieg zwischen 1996 und 2010 nach Angaben des IAB-Betriebspanels [10] von unter 5% auf etwa 9%. Überdurchschnittlich stark ist die Bedeutung befristeter Verträge bei Neueinstellungen angewachsen: Zwischen 2001 und 2010 sind die befristeten Neueinstellungen von 32 auf 46 Prozent angestiegen. „Weit über zwei Millionen Arbeitskräfte sind heute auf Basis eines befristeten Vertrags tätig.“ [10]

- a. Der Anstieg der Studierenden beeinflusst das verfügbare Einkommen: Es ist denkbar, dass der Altersgruppe „18 bis unter 30 Jahre“ in Summe weniger Einkommen als in früheren Jahren zur Verfügung steht. Die folgenden Zahlen deuten die Dynamik bei den Studierendenzahlen an: Für die Stadtstaaten weisen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2011 eine Studienanfängerquote von insgesamt 74,9% aus (Männer 80,3% und Frauen 69,7%). Aber auch in den Flächenstaaten ist die Studienanfängerquote mit 50,5% (Männer 53,6% und Frauen 47,2%) stark gestiegen [31].
- b. Nutzung des Semester-Tickets als Alternative zum Auto: Über den einkommensbedingten Effekt hinaus mindern auch die sog. Semester-Tickets, d.h. Studierende können ÖPNV- und Bahn-Angebote in den Verkehrsverbänden des Bundeslands ohne weitere Kosten nutzen, das Interesse junger Zielgruppen an einem eigenen Auto.
- c. Urbaner Lebensstil: Der Anstieg der Studierendenzahlen erhöht in der betrachteten Altersgruppe die Einwohnerzahlen in den Mittel- und Großstädten, d.h. in der Gruppe „18 bis unter 30 Jahre“ steigt der Anteil, die einen urbanen Lebensstil pflegen.
 1. Parkraum-Probleme: In den Städten ist Parkraum ebenso knapp wie teuer, was wiederum das Interesse an einem eigenen Pkw zu mindern mag.
 2. In den Groß- und Mittelstädten (urbaner Lebensstil), insbesondere im grünalternativen Milieu der Universitätsstädte, ist CarSharing verbreitet: CarSharing mit Freunden und auch die neuen dynamischen CarSharing-Angebote Car2Go

(Smart), DriveNow (BMW und Mini) sowie weiterer Anbieter eröffnen wiederum neue Formen unkomplizierter, preiswerter Individualmobilität.

d. Durchschnittliche Ausgaben für Wohnen + Nebenkosten und Ausgaben für Kfz: Für die Gesamtbevölkerung weisen die Wägungsschemata 1991 und 2010 [32] aus, dass der Ausgabenanteil für das Wohnen plus Nebenkosten für die Jahre 1991 von 24,0% auf 31,7% gestiegen ist. Der Ausgabenanteil für den Kauf von Kraftfahrzeugen hingegen ist in diesen Jahren nicht gestiegen und liegt im Wägungsschema 2010 nur bei rund 3%. Diese Zahlen – die vermutlich in ähnlicher Relation auch für die jungen Altersgruppen zutreffend sind - zeigen, dass die durchschnittlichen Ausgaben für das Wohnen nicht nur angestiegen sind, sondern auch in einer anderen Größenordnung als die Ausgaben für den Kauf von Kraftfahrzeugen liegen.

2. Weiterhin sind Besonderheiten im jungen Lebensstil zu beachten: Beispielsweise trifft man sich am Wochenende in Cliquen von 7 bis 8 Personen, um gemeinsam auszugehen. Falls sich die Clique mit dem Auto fortbewegen wollte, müssten immer zwei Pkw bewegt werden und beide Fahrer dürften keinen Alkohol trinken. Die Aussicht, als Autofahrer auf Alkohol verzichten zu müssen, macht das abendliche Ausgehen für die Pkw-Fahrer weit weniger attraktiv als für die Nicht-Fahrer.

3. Nicht zuletzt ist bei der Analyse der Pkw-Halterquoten zu berücksichtigen, dass hohe Pkw-Versicherungsprämien für Fahranfänger dazu beitragen können, dass Zweit- oder Drittwagen auf ein Elternteil angemeldet werden, um von dessen günstigem Versicherungstarif für den Wagen zu profitieren, wobei dieses Auto jedoch von einem jungen Fahrer des Haushalts überwiegend gefahren wird.