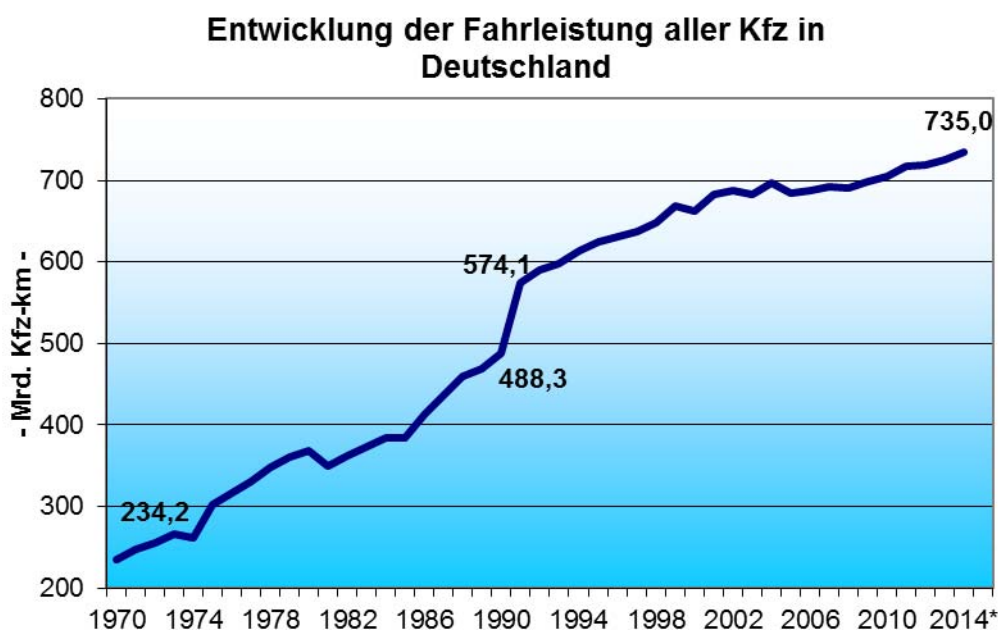


# 1 Rahmenbedingungen

## 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 infolge der 2. Energiekrise (1979/1980) erhöhten sich die Fahrleistungen rasch wieder.



Quellen: DIW, BAST

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 149,3 Cent im Jahr 2013.

### Teuer durch die Steuer

Bis 2003 waren hauptsächlich Steuererhöhungen für Verteuerungen an der Zapfsäule verantwortlich. Seither sind der Rohölpreis und die Entwicklung des Wechselkurses zum US-Dollar die ausschlaggebenden Einflussfaktoren. Während der Höchstpreisphase im Jahr 2012 wurden zumindest beim Dieselmotorkraftstoff die Ausgaben für Steuern vom Produktpreisanteil ein- und überholt. Nur beim Benzin blieb der größte Teil des Tankstellenpreises noch die Besteuerung.

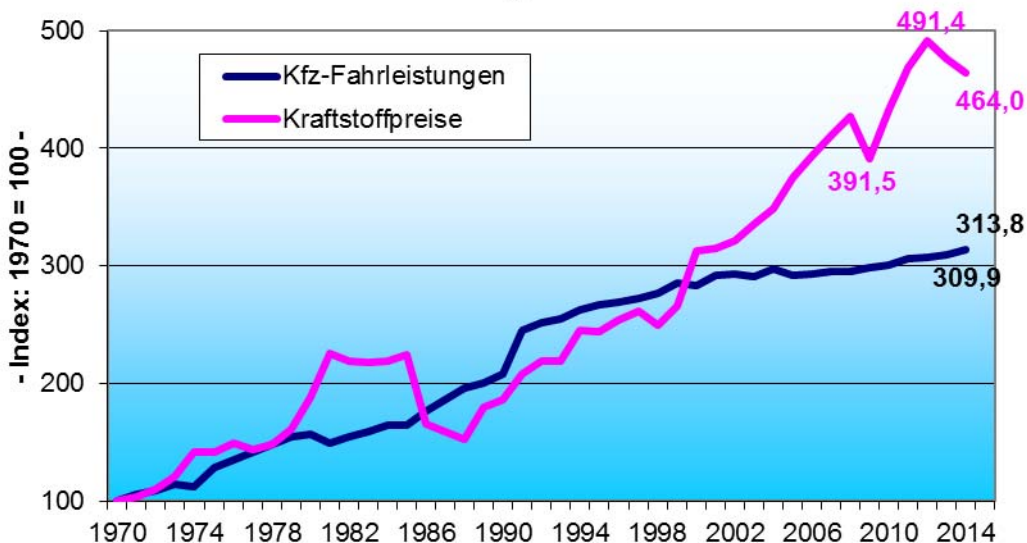
### Fahrleistung kaum zu stoppen

Wie sich die Preise zukünftig entwickeln und welche Auswirkungen die aktuell moderaten Preise bewirken, bleibt abzuwarten. In der Vergangenheit hat sich bewährt, dass Preissteigerungen nur kurzfristig Fahrleistungsrückgänge zur Folge hatten, einem weiteren Anwachsen also nur kurz entgegenstanden. Umgekehrt bewirkten Perioden mit günstigen Kraftstoffpreisen nicht unbedingt starke Fahrleistungssteigerungen.

Die größten Fahrleistungsanteile hatte 2013 mit 615,1 Milliarden Fahrzeug-Kilometern der Pkw. Lkw und Sattelschlepper hatten eine Fahrleistung von zusammen 81 Milliarden Kilometer.

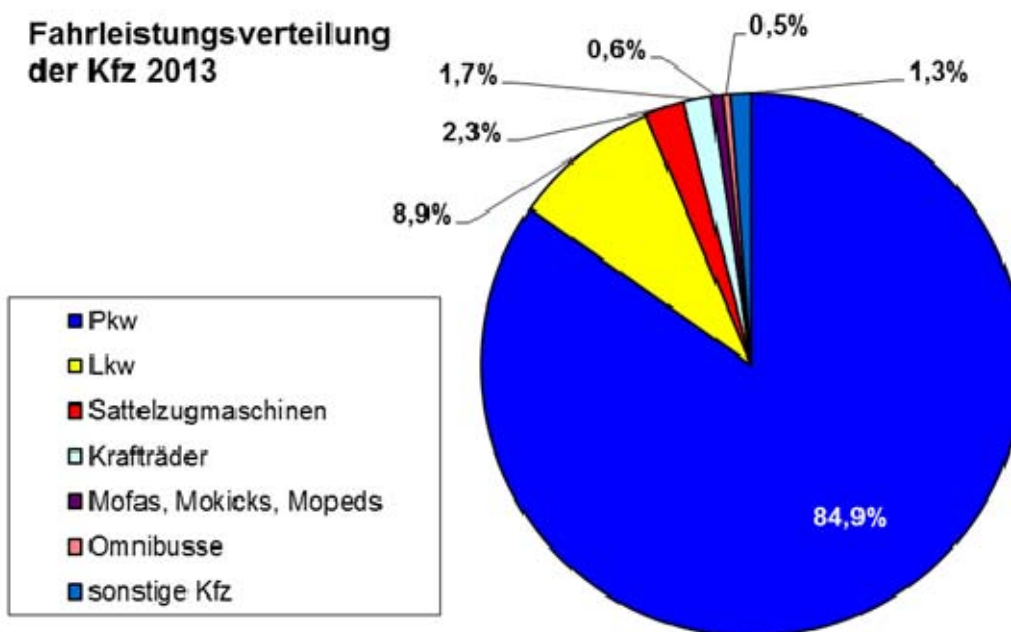
Die stetige Zunahme des Pkw-Bestands und der (damit einhergehende) häufigere Besitz von mehreren Fahrzeugen in einem Haushalt führten zwar zur Erhöhung der Gesamtfahrleistung, die durchschnittliche Einzelfahrleistung der Pkw hat allerdings abgenommen. Grund hierfür ist, dass Zweit- und Drittautos weniger häufig genutzt werden und zum Teil als „Spartenfahrzeuge“ bestimmten Zwecken wie Stadt- oder Einkaufsfahrten vorbehalten sind.

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



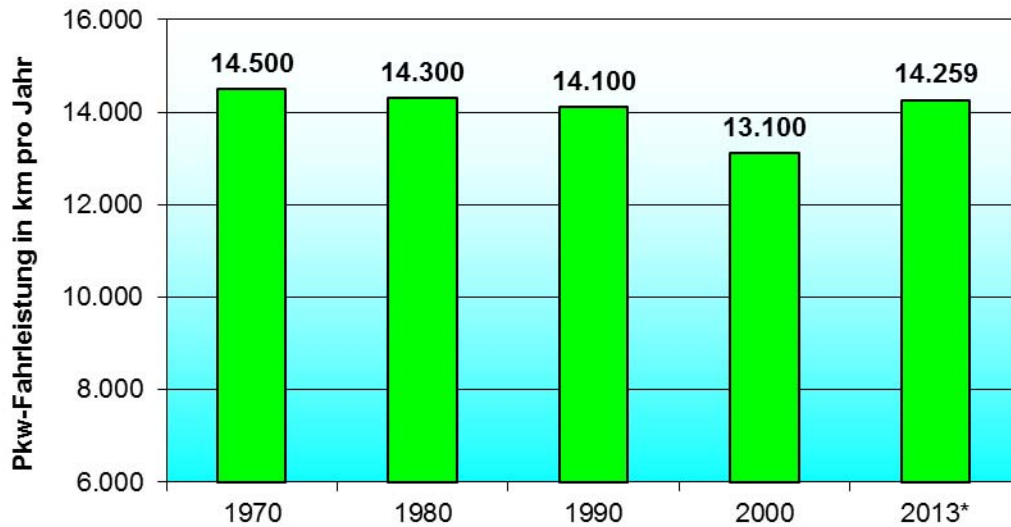
Quellen: ADAC, DESTATIS, DIW

**Fahrleistungsverteilung der Kfz 2013**



Quelle: DIW

### Entwicklung der durchschnittlichen Pkw-Jahresfahrleistung



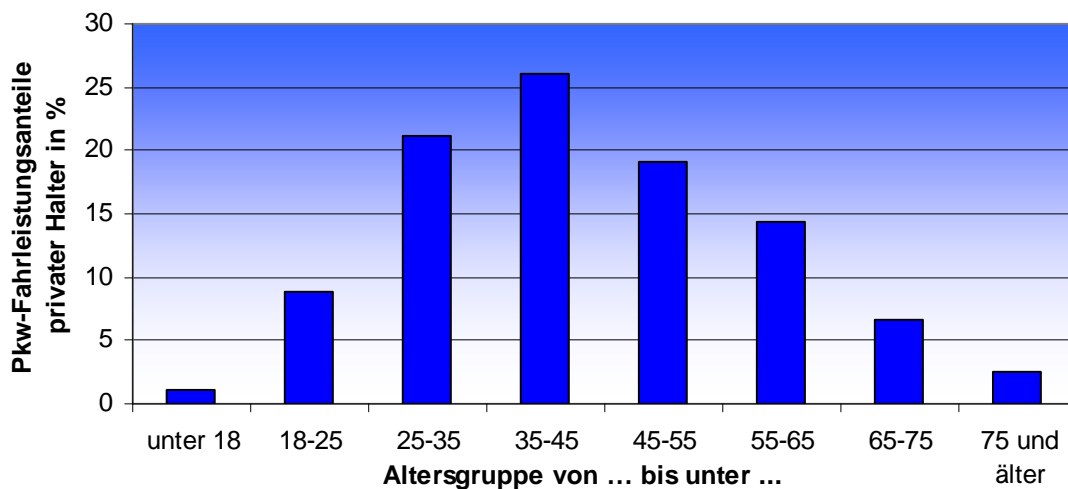
\* 2013: KBA-Ergebnisse aus Echtdate

Quellen: DIW, KBA

Erstmals für das Jahr 2013 veröffentlichte das Kraftfahrt-Bundesamt statistisch abgesicherte Werte der durchschnittlichen Fahrleistungen von Kfz. Jeder Pkw fuhr im Mittel 14.259 Kilometer.

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

### Prozentuale Verteilung der Fahrleistungsanteile von Pkw-Fahrern nach Altersgruppen



Quellen: DIW, IVT, BASt