

Peter Wittkamp

Die Pkw-Dichte in Westfalen

Allgemeine Entwicklungen

Mit Jahresbeginn 2024 überschreitet die Anzahl der in Westfalen zugelassenen Personenkraftwagen erstmals die Grenze von 5 Mio. (KBA 2024).

Um die Entwicklung der Auto-Zahlen in den vergangenen Jahren deutlich werden zu lassen, wird hier das Vergleichsjahr 2018 gewählt, das für die Autoindustrie besonders schwierig und durch erhebliche Probleme gekennzeichnet war, was sogar zu einem sinkenden Autoabsatz führte – erstmals seit langer Zeit (Deutschlandfunk 2019).

Gegenüber 2018 bedeuten die genau 5.000.315 Pkw im Jahr 2024 eine Steigerung von 6,5 %. Bei den Lastkraftwagen fiel die Zunahme mit 26 % im genannten Zeitraum noch erheblich deutlicher aus. Ausschlaggebend für Letzteres ist laut Bundesverkehrsministerium der „Strukturwandel im Güterverkehr“ (BMDV 2023), wodurch der Transport von Stückgütern,

Paketsendungen usw. – nicht zuletzt durch den Online-Handel – enorm zugenommen hat.

Bei den Pkw-Bestandszahlen waren die Steigerungen innerhalb Westfalens im Kreis Olpe (+14,4 %), in Bochum (+12,1 %) sowie in Bielefeld und im Kreis Borken (jeweils +8,9 %) am höchsten (eigene Berechnungen nach KBA 2024).

Die Pkw-Dichte 2024

Im Sinne einer besseren Vergleichsmöglichkeit zwischen den einzelnen Teilräumen wird üblicherweise nicht die jeweilige absolute Anzahl der Pkw zugrunde gelegt, sondern ihre Anzahl pro 1.000 Einwohner. Laut Kraftfahrtbundesamt (KBA) betrug für das Land Nordrhein-Westfalen insgesamt am 01.01.2024 der entsprechende Wert 582. In Abbildung 1 werden die Pkw-Dichte-Zahlen für Westfalen dargestellt. Hier lagen zu dem genann-

ten Zeitpunkt 20 der insgesamt 27 westfälischen Kreise und kreisfreien Städte über dem NRW-Durchschnitt sowie 7 darunter. Am geringsten waren die Werte in der „Fahrrad- und Studentenstadt“ Münster (473) und in Gelsenkirchen (479). Auch Herne (505), Dortmund (506), Hagen (529) und Bielefeld (534) wiesen noch vergleichsweise niedrige Dichte-Werte auf. In den Großstädten bietet der ÖPNV in der Regel gute Möglichkeiten der Mobilität. Zudem gehört der Besitz eines Autos für viele Menschen in einkommensschwächeren Regionen wie z. B. in Gelsenkirchen keineswegs zum normalen Lebensstandard.

Eine besonders hohe Pkw-Dichte wies Anfang 2024 der Kreis Olpe (687) auf. Mit etwas Abstand folgten der Kreis Minden-Lübbecke (662), der Hochsauerlandkreis (661) und der Kreis Herford (658).

Aus verschiedenen Quellen können vier Hauptursachen für eine besonders hohe Pkw-Dichte herauskristallisiert werden:

- Fahrten mit dem Fahrrad kommen – bei größeren Entfernungen, bei z. T. fehlenden Fahrradwegen und bergigen Strecken – in manchen Teilregionen kaum in Betracht,
- das ÖPNV-Angebot wird als wenig attraktiv wahrgenommen,
- die Wirtschaftskraft und -struktur geht mit großer Kfz-Mobilität einher und
- der Trend geht „zum Zweit- oder Drittwagen“ (Statistisches Bundesamt 2023).

Im Sauerland kommen diese Aspekte oft verstärkt zur Geltung. Auf den Internetseiten des SPD Stadtverbands Arnsberg heißt es beispielsweise: „Es fehlt an ÖPNV-Anbindungen oder die Taktfrequenz ist zu schlecht“.

Zu den Indikatoren für die Wirtschaftskraft einer Region zählt u. a. die Arbeitslosenquote. Diese betrug 2023 z. B. im Kreis Olpe 4,1 %, während sie in Dortmund, Hagen und Herne bei jeweils über 11 %, in Gel-

Quellen: KBA 2024; IT-NRW 2021, 2024; eigene Berechnungen

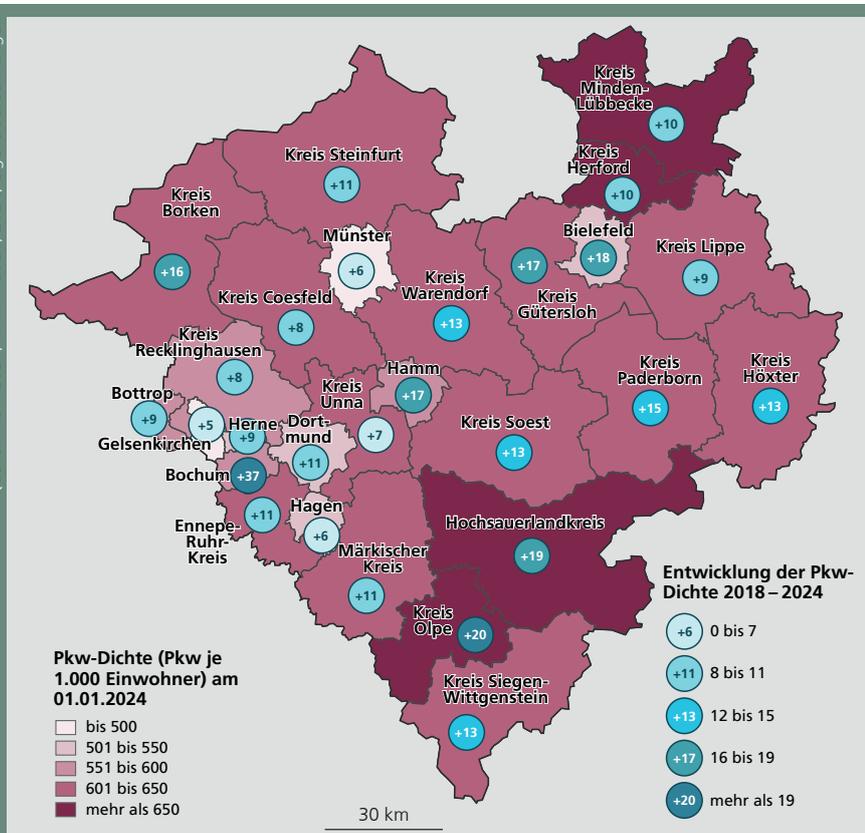


Abb. 1: Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einw.) am 01.01.2024 sowie deren Entwicklung 2018–2024 (in %) in den Kreisen/kreisfreien Städten Westfalens

senkirchen sogar bei 14,6 % lag (https://statista.com/...).

Bei dem Kauf von – i. d. R. teuren – Elektro-Fahrzeugen spielen sozioökonomische **Disparitäten** sicherlich noch eine größere Rolle. Pkw mit Elektroantrieb machten am 01.01.2024 in Gelsenkirchen und Herne jeweils weniger als 2 % des Pkw-Gesamtbestands aus, in Münster sowie im Kreis Paderborn dagegen jeweils 3,9 % und in Bielefeld 4,0 % (KBA 2024).

Die Entwicklung der Pkw-Dichte 2018–2024

Auch bei der Entwicklung der Pkw-Dichtewerte vom jeweiligen Jahresanfang 2018 bis 2024 nehmen die Stadt Bochum und der Kreis Olpe eine besondere Position ein: Der Wert erhöhte sich in Bochum von 556 auf 593 (+37), im Kreis Olpe von 667 auf 687 (+20) Pkw pro 1.000 Einwohner. Danach folgen auf den nächsten Rängen der Hochsauerlandkreis (+19), dann die Städte Bielefeld (+18) und Hamm (+17) sowie der Kreis Gütersloh (+17). Gering waren dagegen die Zuwächse in Gelsenkirchen (+5) sowie in Hagen und Münster (jeweils +6). Die Ursachen, die schon im Zusammenhang mit dem Ist-Zustand 2024 genannt wurden, machen sich also auch – zumindest im Grundsatz – bei den Entwicklungsprozessen bemerkbar.

Pkw mit gewerblichen Haltern

Die enorme Zunahme der Pkw-Dichte in einigen Teilregionen ist vor allem in Bochum im Wesentlichen auf die Tatsache zurückzuführen, dass in den Statistiken die Pkw mit gewerblichen Haltern ebenso gezählt werden wie diejenigen von privaten Haltern. Und gerade die Ersteren, die zugelassenen „Firmenwagen“, haben speziell in Bochum in weit höherem Maße zugenommen als in den übrigen Städten oder Kreisen Westfalens. Aus den Daten des KBA lässt sich errechnen, dass in Bochum die Anzahl der „pri-

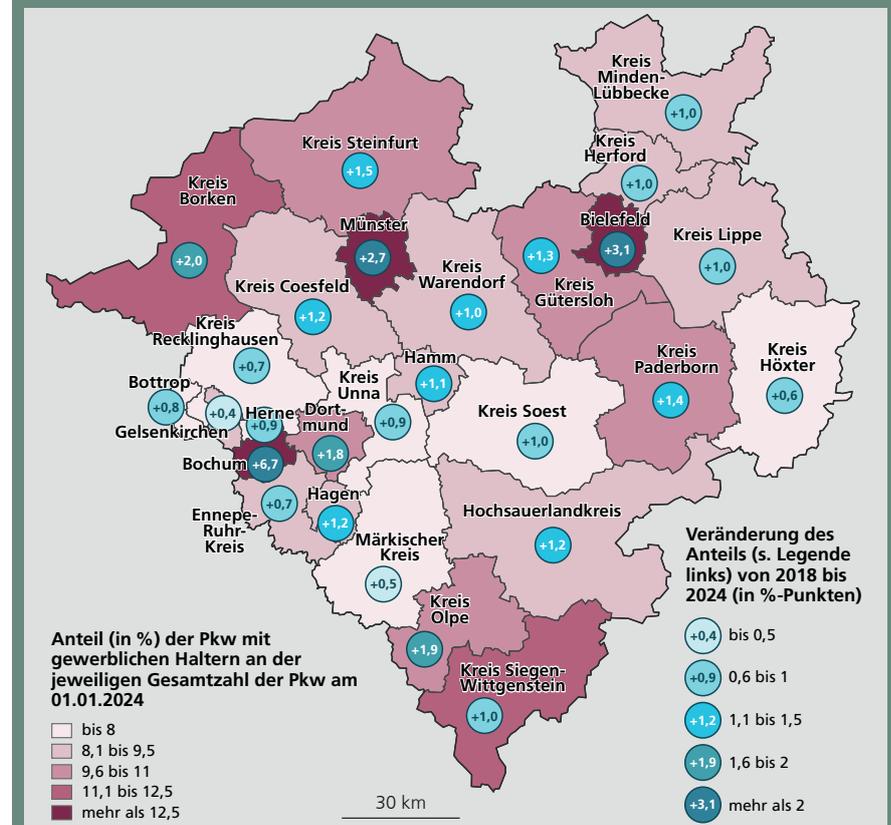


Abb. 2: Pkw-Anteile (in %) mit gewerblichen Haltern an der jeweiligen Pkw-Gesamtzahl am 01.01.2024 sowie deren Veränderungen (in %-Punkten) im Vergleich zum 01.01.2018 in den Kreisen/kreisfreien Städten Westfalens

vaten“ Pkw zwischen 2018 und 2024 um 3,4 % (auf insgesamt 171.699), derjenigen mit gewerblichen Haltern jedoch von 27.264 im Jahr 2018 auf 45.037, also um ca. 65 % zugenommen hat. In Bochum haben u. a. auf dem früheren Opel-Gelände – nach der Schließung des Opel-Werkes Anfang Dezember 2014 – viele Dienstleister und Unternehmen aus der IT-Branche einen Standort gefunden.

Abbildung 2 zeigt den Prozentanteil der Pkw mit gewerblichen Haltern an der jeweiligen Gesamtzahl der zugelassenen Pkw am 01.01.2024. In Bochum hatten „Dienstfahrzeuge“ einen Anteil von 20,8 % an allen Pkw. Dahinter wiesen Münster (18,0 %) und Bielefeld (14,4 %) ebenfalls beachtliche Werte auf. Überregionale Behörden, Verwaltungen, Bildungseinrichtungen und Dienstleistungsunternehmen, die sich in diesen Oberzentren konzentrieren, haben an der dortigen Vielzahl an Dienstfahrzeugen zweifellos einen erheblichen Anteil. Dementsprechend weist der Kreis Höxter in dieser Hinsicht mit 6,0 % den geringsten Wert auf.

In Bezug auf die Pkw mit gewerblichen Haltern ist auch der Blick auf die Entwicklung seit 2018 aufschlussreich: Hatte der Anteil dieser Pkw etwa in

Bochum 2018 noch bei 14,1 % gelegen, erhöhte sich dieser Anteil 2024 auf 20,8 %, also um 6,7 Prozentpunkte. In Bielefeld gab es ein Plus von 3,1, in Münster von 2,7 Prozentpunkten. Gelsenkirchen z. B. wies dagegen lediglich ein Plus von 0,4 Prozentpunkten auf.

Vergleichsaspekt: Lkw-Dichte

Während sich eine speziell im tertiären Wirtschaftssektor stark prosperierende Entwicklung eher bei der Pkw-Dichte bemerkbar macht, sind viele Lkw eher dort anzutreffen, wo speziell die Industrie stark vertreten ist. Aus den Daten des KBA (2024) lässt sich errechnen, dass beispielsweise im Kreis Olpe, wo laut IT.NRW im Jahr 2022 insgesamt 52,9 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Gewerbe tätig waren, die westfalenweit höchste Lkw-Dichte herrschte: Am 01.01.2024 kamen hier statistisch 56 Lkw auf 1.000 Einwohner. Dortmund dagegen wies, bei lediglich 16,9 % der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe im Jahr 2022, Anfang 2024 mit nur 29 den niedrigsten Wert bei der Lkw-Dichte in Westfalen auf. ■