



01 | 2014

Informationen zur Stadtentwicklung

Statistik, Berichte, Analysen, Konzepte

**Der PKW-Bestand in Ludwigshafen
zwischen 1990 und 2012**

Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Der Pkw-Bestand in Ludwigshafen zwischen 1990 und 2012

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN
Stadtentwicklung
Postfach 21 12 25
67012 Ludwigshafen
Tel. 06 21/5 04-30 12 und Fax -34 53
E-Mail:
Joachim.Roesner@Ludwigshafen.de

Dieses Heft ist im Internet im pdf-Format downloadbar unter:
<http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/stadtentwicklung/veroeffentlichungen/>

Inhalt

1. Einleitung.....	7
2. Die Entwicklung in Ludwigshafen und der Bundesrepublik	8
3. Pkw-Dichte in den Stadtteilen	11
4. Zugelassene Pkw nach Schadstoffausstoß.....	13
5. Die weitere Entwicklung des Pkw-Bestandes.....	15
Anhang	17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pkw-Bestand und Pkw-Dichte in Ludwigshafen und dem Bundesgebiet.....	9
Tabelle 2: Pkw-Bestände im Rhein-Neckar-Raum	10
Tabelle 3: Entwicklung des Pkw-Bestandes in den Ländern	11
Tabelle 4: Entwicklung des Fahrzeugbestandes in Ludwigshafen.....	18
Tabelle 5: Pkw-Dichte nach Gebietseinheiten und Stadtteilen	19
Tabelle 6: Veränderungen bei Wohnungen und Pkw-Dichte in Ludwigshafen von 1999 zu 2012.....	20
Tabelle 7: Schadstoffgruppen 1992 bis 2005 für Ludwigshafen und ausgewählte Städte und Landkreise	21
Tabelle 8: Schadstoffgruppen 2006 bis 2012	22
Tabelle 9: Benzin- und Diesel-Pkw nach Feinstaubplaketten und Stadtteilen, Stand 31.12.2012.....	23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Entwicklung des PKW-Bestandes.....	8
-----------------------------------------------------	---

Verzeichnis der Karten

Karte 1: Pkw-Dichte nach Statistischen Bezirken	24
Karte 2: Private Diesel-Pkw mit grüner Plakette nach Statistischen Bezirken.....	25

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes bis 2012

1. Einleitung

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes verlief seit Erscheinen der letzten Veröffentlichung zu diesem Thema (Die Entwicklung des PKW-Bestandes in Ludwigshafen 1970 bis 1990, Informationen zur Stadtentwicklung 11/90) nicht mehr so rasant, wie zwischen den Jahren 1970 und 1990. Der Straßenverkehr ist weiterhin der Verkehrsträger, in den die meisten Investitionen fließen, die Mobilität hat sich aber nicht grenzenlos weiter erhöht. Öffentliche Einrichtungen, Versorgungseinrichtungen, Ärzte und die wachsende Bedeutung eines hochwertigen und schnellen Anschlusses an das Breitbandnetz, das in ländlichen Gebieten nicht immer gewährleistet ist, haben eine Umkehr der Siedlungsbewegung in die Städte eingeläutet. Die immer älter werdende Gesellschaft ist zwar weiterhin sehr mobil, möchte aber wieder mehr zentral leben und Versorgungseinrichtungen im Wohnumfeld vorfinden. Es wird wieder mehr in die Zentren investiert, was die zunehmende Zahl an Einkaufszentren in zentralen Lagen (Ludwigshafen, Kaiserslautern, Mainz) belegen.

Die planerischen Vorgaben zur Einzelhandelsansiedlungen begründet in der Novellierung des Baugesetzbuches, der Baunutzungsverordnung und des Landesentwicklungsprogrammes (LEP IV) werden dazu beitragen, dass die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben oder Einkaufszentren auf der grünen Wiese in Zukunft zurückgeht, damit einhergehen auch die Fahrten zu den Einkaufsstandorten zurück. Innerstädtische Flächen können revitalisiert werden und gleichzeitig eine Reduzierung des Flächenbedarfs in den Außenbereichen bewirken. Bei den Einkaufsgewohnheiten kann unterschieden werden in den Versorgungseinkauf, der immer noch gekennzeichnet ist durch einen wöchentlichen Großeinkauf mit dem Pkw, den Erlebniseinkauf, der in der City selbst oder den Einkaufszentren in der City stattfindet und dem E-Commerce, das Bestellen über das Internet. Die Bestellung bei Warenhäusern per Telefon oder Brief spielen keine große Rolle mehr, bzw. die Sammelbesteller von damals bestellen heute per Smartphone oder Laptop.

„Gefühl“ ist die Anzahl der Stellplätze in den Städten noch zu gering, d.h. oft findet nicht jeder Kunde vor dem Geschäft seiner Wahl oder direkt an der Fußgängerzone einen Stellplatz. Die Situation hat sich allerdings leicht entspannt, betrachtet man die gemeldeten Pkw je 100 Wohnungen. Im Vergleich zu 1990 sind auch mehr Klein- und Kleinwagen im Angebot, die schon aufgrund ihrer Größe zu einer Entspannung der Parksituation beitragen können. Mit der Erhöhung der geforderten Stellplätze je Wohnung / Gebäude wird auf die zunehmende individuelle Motorisierung der Bürger in den Neubaugebieten reagiert.

Immer leisere, verbrauchsärmere, weniger Schadstoffe ausstoßende Fahrzeuge und das Ziel von einer Million verkauften Elektrofahrzeugen bis 2020 tragen zu verbesserten Bedingungen im Wohnumfeld bei.

Betrachtet werden, soweit nicht besonders erwähnt, nur die privat-gemeldeten Pkw und Kombi, nicht die Firmenfahrzeuge.

Eine Betrachtung des Pkw-Besitzes nach Alter, Geschlecht oder Nationalität, wie dies noch in der Veröffentlichung von 1990 erfolgte, ist nur noch mit einer kostenpflichtigen Auswertung vom Landesbetrieb Daten und Information möglich. Daher wird hier darauf verzichtet.

Neu ist hingegen die Möglichkeit, Auswertungen über die Schadstoffklassen der gemeldeten Privat-Pkw zu erstellen.

2. Die Entwicklung in Ludwigshafen und der Bundesrepublik

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes in Ludwigshafen und der Bundesrepublik ist, abgesehen von wirtschaftlichen Gründen, durch einen beziehungsweise zwei Brüche gekennzeichnet (Abbildung 1). Der erste Bruch erfolgt ab dem Jahr 1993 mit der Einbeziehung der in den neuen Bundesländern gemeldeten privaten Personenkraftwagen, der zweite Bruch zum 01.01.2008 resultiert aus der Nichtberücksichtigung der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge, was etwa 12 Prozent der gemeldeten Pkw ausmachen soll (Quelle Kraftfahrtbundesamt). Die vorübergehend stillgelegten Pkw werden jetzt wie abgemeldete Fahrzeuge gewertet.

Abbildung 1: Die Entwicklung des Pkw-Bestandes

Entwicklung des PKW-Bestandes in Ludwigshafen und dem Bundesgebiet 1971 bis 2013 ¹⁾

Quelle: Stat. Landesamt, Stat. Bundesamt
 1) jeweils 01.01. eines Jahres 2) bis 1993 nur frühere Bundesrepublik 3) ab 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Pkw (ca. 12 %)
 Stadtverwaltung Ludwigshafen PKW_BUND.PRZ Stadtentwicklung, 2013

Zwischen 1990 und 2012 erfolgte ein eher moderater Zuwachs an Fahrzeugen in Ludwigshafen, der sogar rückläufig war, wenn man die Zahlen aus Tabelle 1 oberflächlich betrachtet: rund 75.600 Pkw im Jahr 1990 stehen etwa 75.500 Pkw 2012 gegenüber. Rechnet man die ca. 12 Prozent (Kraftfahrtbundesamt) vorübergehend stillgelegten Pkw hinzu, die in der Zahl von 1990 noch enthalten sind, erfolgte ein Zuwachs auf 84.600 Fahrzeuge oder knapp 12 Prozent. Das entspricht etwa der Zunahme des Wertes für die Bundesrepublik, wenn man zu den fast 31 Millionen Fahrzeugen die ca. 7 Millionen Pkw aus den neuen Bundesländern addiert und die vorübergehend stillgelegten Pkw hinzuzählt. Wie Abbildung 1 zeigt, verlaufen die Kurven für Ludwigshafen und das Bundesgebiet etwa parallel, die Kurve für die Bundesrepublik ist leicht steiler und gibt den „Nachholbedarf“ in den neuen Bundesländern wieder.

Schuld an dem geringen Wachstum haben die Finanzkrise mit dem Platzen der Immobilienblase ab 2007 und die Eurokrise ab 2009, aber auch ein beginnender Wertewandel, ein geändertes Nutzerverhalten mit Steigerungszahlen beim ÖPNV und einem Anstieg der Car-Sharing Nutzer.

Dass es nach 2009 zu einem Anstieg bei den Pkw-Zulassungen kommt (Tabelle 1), liegt an den Konjunkturprogrammen, wie der Verschrottungsprämie von 2009, die tiefere wirtschaftliche Einschnitte in der Automobilindustrie verhindern sollte und auch tatsächlich hat.

Tabelle 1: Pkw-Bestand und Pkw-Dichte in Ludwigshafen und dem Bundesgebiet

Jahr jeweils 01.01.	Stadt Ludwigshafen ¹⁾			Bundesgebiet		
	Pkw		Pkw auf 100 Wohnungen	Pkw		Pkw auf 100 Wohnungen
	Anzahl	1971 = 100		Anzahl in 1.000	1971 = 100	
1971	43.654	100,0	67,3	15.115,1	100,0	-
1975	50.531	115,8	74,4	17.898,3	118,4	77,1
1980	59.864	137,1	85,0	23.191,6	153,4	92,6
1985	64.696	148,2	87,9	25.844,5	171,0	96,5
1990	75.170	172,2	96,9	30.684,8	203,0	115,4
1991	75.588	173,2	100,5	31.321,7	207,2	-
1992	76.593	175,5	99,0	32.007,0	211,8	-
1993	77.926	178,5	101,2	32.652,0	216,0	118,7
1994 ²⁾	78.468	179,7	104,0	39.765,4	263,1	115,5
1995	78.474	179,8	103,1	40.404,3	267,3	114,6
1996	78.496	179,8	101,3	40.499,4	267,9	113,2
1997	78.186	179,1	100,4	41.045,2	271,6	113,0
1998	77.601	177,8	98,7	41.326,4	273,4	112,3
1999	76.571	175,4	96,6	41.716,7	276,0	112,0
2000	76.285	174,7	95,7	42.423,3	280,7	112,7
2001	78.201	179,1	97,7	43.772,3	289,6	115,4
2002	78.692	180,3	97,8	44.383,3	293,6	116,3
2003	78.716	180,3	97,5	44.657,3	295,4	116,4
2004	78.675	180,2	97,2	45.022,9	297,9	116,7
2005	79.020	181,0	97,3	45.375,5	300,2	117,0
2006	79.293	181,6	97,4	46.090,3	304,9	118,2
2007	79.948	183,1	97,9	46.569,7	308,1	119,0
2008 ³⁾	71.487	163,8	87,4	41.183,6	272,5	104,9
2009	71.517	163,8	87,1	41.321,2	273,4	104,9
2010	71.930	164,8	87,4	41.737,6	276,1	105,6
2011	73.134	167,5	88,6	42.301,6	279,9	106,6
2012	74.363	170,3	89,8	42.927,6	284,0	106,1
2013	75.469	172,9	91,4	43.431,1	287,3	-

1) Wohnungsbestand und Pkw-Bestand auf der Basis statistisches Landesamt

2) ab 1993 einschließlich der Fahrzeuge aus den neuen Bundesländern

3) ab 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge, etwa 12 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Die schon für 1970 bis 1990 beschriebenen Unterschiede zwischen den (kreisfreien) Städten in der Vorderpfalz und den beiden Landkreisen Bad Dürkheim und Rhein-Pfalz sind weiterhin aktuell. In den ländlichen Gebieten mit den überwiegend günstigeren Bodenpreisen sind mehr Zweit- und Dritt-Pkw gemeldet als in dem mit ÖPNV besser erschlossenen Ludwigshafen. In den sogenannten Speckgürtel sind schon bis 1990 viele junge einkommensstarke Familien gezogen, die weiterhin in den Städten, vor allem Ludwigshafen arbeiten und für den Weg zum Arbeitsplatz auf ein Fahrzeug angewiesen sind, während in Ludwigshafen wohnende Beschäftigte oft auch mit dem Fahrrad den Betrieb erreichen. Ein Zeichen dafür sind die höheren Werte bei den gemeldeten Pkw je 100 Wohnungen in den Umlandgemeinden

und –kreisen (Tabelle 2). Auch die erwachsenen Kinder der Familien in den Umlandgemeinden sind für den Besuch einer weiterführenden Schule, für das Studium oder für Freizeitaktivitäten auf einen (eigenen) Pkw angewiesen.

Die Einwohnerzahl von Ludwigshafen stieg zwischen 1990 und 2010 leicht von 167.300 auf 168.400 Einwohner.

Mit Bereinigung der Meldebestände und der Einführung der Zweitwohnsitzsteuer sank die Einwohnerzahl 2012 auf 163.947 Einwohner. Dies ändert jedoch nichts daran, dass durch die Ausweisung attraktiver Wohnbaugebiete (Neubruich, Melm) Einwohner mit höherem Einkommensniveau in der Stadt gehalten oder gewonnen werden konnten.

Indiz dafür sind die schon erwähnten Pkw je 100 Wohnungen, die sich auch für Ludwigshafen – trotz verdichteter Wohnbebauung und Stellplatzmangel – seit der Finanzkrise um mehr als 2 Punkte erhöht haben.

In Tabelle 2 ist die Entwicklung der Pkw-Zahlen und der gemeldeten Pkw je 100 Wohnungen in Teilen der Metropolregion zu sehen. Die Zahlen von 1990, 2000 und 2012 sind nicht direkt zu vergleichen, da seit dem Jahr 2008 die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge als abgemeldet gelten.

Bei Einrechnung des schon öfter genannten Prozentsatzes ergibt sich für Ludwigshafen 2012 ein Wert von 100,5 Pkw je 100 Wohnungen, für den Rhein-Pfalz-Kreis 141,5, für den Kreis Bad Dürkheim 139,1 und für den Rhein-Neckar-Kreis 138,5 Pkw je 100 Wohnungen. Für die mehr studentisch geprägten Städte Mannheim und Heidelberg steigen die Werte auf 93,5 und 88,1 Pkw je 100 Wohnungen, wenn zu den gemeldeten Fahrzeugen die vorübergehend stillgelegten addiert werden (zweiter Wert in Tabelle 2). Tatsächlich können die Werte für Mannheim und Heidelberg sogar noch höher liegen, da davon auszugehen ist, dass auch Studenten Fahrzeuge besitzen, die allerdings eher am Hauptwohnsitz zugelassen sind.

Tabelle 2: Pkw-Bestände im Rhein-Neckar-Raum

Stadt Landkreis	01.01.1990		01.01.2000		01.01.2012	
	Pkw	Pkw auf 100 Wohnungen	Pkw	Pkw auf 100 Wohnungen	Pkw	Pkw auf 100 Wohnungen
Linksrheinischer						
Teil des RNR	286.018	118,3	320.164	116,0	327.207	110,4
Ludwigshafen	75.170	100,6	76.285	95,7	74.363	89,8 / 100,5
Frankenthal	22.251	110,1	24.980	109,7	24.300	102,3
Speyer	23.304	116,6	26.358	113,6	26.713	107,3
Neustadt	26.977	119,3	29.977	114,5	29.819	108,4
Rhein-Pfalz-Kreis	71.533	133,6	84.593	131,4	90.694	126,3 / 141,5
LK Bad Dürkheim	66.783	131,9	77.971	130,6	81.318	124,2 / 139,1
Rechtsrheinischer						
Teil des RNR	575.362	113,3	653.011	113,5	663.466	108,7
Mannheim	136.905	92,5	146.647	90,7	139.002	83,5 / 93,5
Heidelberg	58.547	95,0	60.023	89,4	55.499	78,7 / 88,1
Rhein-Neckar-Kreis	249.088	124,7	295.722	126,1	313.351	123,7 / 138,5
LK Bergstraße	130.822	132,8	150.619	134,6	155.614	129,7
Rhein-Neckar-Raum						
insgesamt	861.380	114,9	973.175	114,3	990.673	109,3

Quelle: Statistische Landesämter von Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz

Die drei Städte liegen damit in beiden Betrachtungsweisen unter dem Bundesdurchschnitt von 118,3. Im Vergleich zu 1990 ist der Wert für die drei Zentren der Metropolregion etwa konstant geblieben, in den betrachteten Landkreisen weiter gestiegen.

Wenn gleiches für die Entwicklung in den Bundesländern gilt, müssten die Flächenländer, also auch Rheinland-Pfalz, steigende Pkw-Zulassungen verzeichnen. Tabelle 3 zeigt, dass fast alle Bundesländer Zuwächse verzeichnen, rechnet man die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge ein, hat der Fahrzeugbestand in allen Bundesländern zugelegt. Die weniger stark gestiegenen Pkw-Bestände in den neuen Bundesländern hängen mit dem Wegzug der jüngeren, mobilen Bürger zusammen. Berlin und Bremen ist der Verlust an gemeldeten Pkw fast so hoch wie die Zahl der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge. Ein Grund für die steigende Zahl gemeldeten Pkw in den Städten und Stadtstaaten liegt wohl darin begründet, dass man zwar wegen der besseren Versorgung – auch mit dem Öffentlichen Personennahverkehr - in die Stadt zieht, seinen Pkw trotzdem noch nicht (gleich) abschafft.

Baden-Württemberg, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Bayern mit Wachstumsraten über dem Bundesdurchschnitt zeigen, ohne die seit 2008 nicht mehr berücksichtigten vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge, die erwartete Tendenz.

Tabelle 3: Entwicklung des Pkw-Bestandes in den Ländern

Bundesland	Pkw		Veränderung in %	Pkw je 100 Wohnungen	
	01.01.1996	01.01.2012		31.12.1995	31.12.2011
Baden-Württemberg	5.404.550	5.897.054	9,1	122,7	117,2
Bayern	6.299.029	7.110.701	12,9	121,1	117,2
Berlin	1.212.572	1.135.704	-6,3	68,5	59,7
Brandenburg	1.217.009	1.330.774	9,3	110,5	103,5
Bremen	290.185	269.995	-7,0	86,3	75,9
Hamburg	710.927	731.283	2,9	86,3	81,5
Hessen	3.210.755	3.372.935	5,1	124,6	116,5
Mecklenburg- Vorpommern	803.479	819.575	2,0	103,3	91,0
Niedersachsen	3.971.289	4.255.217	7,1	119,7	111,1
Nordrhein-Westfalen	8.790.820	9.153.264	4,1	113,8	106,2
Rheinland-Pfalz	2.106.906	2.290.720	8,7	124,3	116,6
Saarland	579.352	594.513	2,6	123,4	115,3
Sachsen	2.103.480	2.081.384	-1,1	96,5	89,5
Sachsen-Anhalt	1.218.620	1.191.910	-2,2	97,4	91,3
Schleswig-Holstein	1.398.533	1.499.358	7,2	113,7	106,0
Thüringen	1.171.281	1.160.958	-0,9	106,6	99,4
Bund	40.488.787	42.895.345	5,9	112,6	106,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrtbundesamt

3. Pkw-Dichte in den Stadtteilen

Im Gegensatz zur letzten Untersuchung ist die Stadtverwaltung nicht mehr „Herr“ der Kraftfahrzeugdaten. Die Daten gehen direkt an das Kraftfahrtbundesamt (KBA), das die Daten an die TDS Informationstechnologie AG zur Auswertung auf kleinräumiger Ebene weitergibt. Eine Auswertung zum Vergleich mit den Werten für 1999 kann somit leichte Fehlerquellen aufweisen, wenn z.B. Statistische Bezirke verändert wurden. In der Tabelle 4 (Anhang) wur-

den zur leichteren Vergleichbarkeit die ehemals zu Oggersheim zählenden Statistischen Bezirke der Froschlache und der Industriestraße für 1999 Friesenheim zugeschlagen.

Kraftfahrzeuge lassen sich in Fahrzeuge unterscheiden, die einer Privatperson oder einer Firma zugeordnet sind. Auf Privatpersonen zugelassene Fahrzeuge lassen sich einer Wohnung oder Adresse zuordnen, auf Firmen gemeldete Pkw sind oft dem Betriebsitz zuzuordnen. So wurde bei einer Erhebung in einem anderen Zusammenhang festgestellt, dass die meisten Lkw der in Ludwigshafen ansässigen Speditionen nicht hier, sondern am Firmensitz gemeldet sind. Leasing- und auch Mietfahrzeuge, Firmenfahrzeuge die Mitarbeitern überlassen wurden, verfälschen das Bild etwas, da sie, genauso wie Bahn- oder Postfahrzeuge, am Sitz der Leasing- oder Verleihfirmen zugelassen sind, aber in Ludwigshafen abgestellt werden. Solche Besonderheiten sind bei Auswertungen zur Stellplatzsituation zu berücksichtigen.

Auch Fahrzeuge von Personen, die ihr Fahrzeug sowohl privat als auch als Firmen-Pkw benutzen, weil im Nebenerwerb ein Gewerbe betrieben wird oder eine „Ich-AG“ angemeldet wurde, sind auf Wohnungen gemeldet. Für einen Vergleich bietet es sich darum an, gemeldete Pkw in einem Gebiet mit den vorhandenen Wohnungen zu vergleichen (Tabelle 4, Anhang). Ein Vergleich zwischen Gebietskörperschaften oder Bundesländern nimmt als Grundlage die gemeldeten Pkw je 1.000 Einwohner.

Von 1999 zu 2012 hat sich die Zahl der Wohnungen leicht erhöht (+ 4 %), während die gemeldeten Pkw und Kombi im gleichen Zeitraum um 800 oder rund 1 Prozent sanken. Tatsächlich ist die Zahl nicht ganz so hoch, da die vorübergehend stillgelegten Pkw 2012 fehlen. In Edigheim kommt bei einem Wert von 100 Pkw je 100 Wohnungen statistisch gesehen auf eine Wohnung ein Fahrzeug. Im Bundesdurchschnitt waren 2012 je 100 Wohnungen 106 Pkw gemeldet.

Ursache für den Rückgang der gemeldeten Fahrzeuge sind nicht nur in der Umstellung der Bewertung von vorübergehend stillgelegten Fahrzeugen zu sehen, sondern auch in den schon erwähnten wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre. Diese führten, wie aus der Presse zu entnehmen ist, zu einem höheren Durchschnittsalter der Fahrzeuge und zu einem Rückgang der Neuanmeldungen. Die gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Alters- und Sozialstruktur in Ludwigshafen führten zu einem weniger starken Anstieg der Fahrzeugzahlen zwischen 2008 und 2011 (Tabelle 4 im Anhang). Bei einer gleichzeitig gestiegenen Einwohnerzahl um etwa 1.500 Personen könnte man auch vermuten, dass nur Personen ohne eigenen Pkw nach Ludwigshafen zugezogen sind. Dass dem nicht so ist, wird durch die Neubaugebiete und den dort noch gestiegenen Pkw-Anteil belegt. Die Pkw-Dichte liegt in Wohngebieten mit günstiger Einkommenssituation (Parkinsel) über der in Wohngebieten mit niedrigem Einkommen (Hemshof).

Tabelle 6 im Anhang zeigt, wie sich die Zahl der gemeldeten Pkw im Vergleich zu den Wohnungen und zu den Einwohnern entwickelt hat. In den Spalten zwei bis vier sind die Veränderungen zwischen 1999 und 2012 dargestellt. Werte über 100 zeigen einen Zuwachs im Betrachtungszeitraum an, Werte unter 100 einen Verlust.

Innerhalb der Stadt lassen sich Unterschiede in der Pkw-Dichte feststellen. Während die Zahl der Wohnungen von 1999 bis 2012 in fast allen Stadtteilen leicht gestiegen ist, war die Entwicklung beim Pkw-Bestand zumeist rückläufig. Ausnahmen sind Friesenheim, Oppau und natürlich Stadtteile mit Neubaugebieten. In Melm-Notwende stieg der Pkw-Bestand um 193 Prozent. Geringere Zuwächse von bis zu 20 Prozent finden sich in Rheingönheim, Ruchheim und Maudach (Tabellen 5 und 6, Anhang), also den eher ländlich geprägten Stadtteilen.

Vor dem Hintergrund, dass die vorübergehend stillgelegten Pkw meist wohl auf dem privaten Grundstück abgestellt werden, ist tatsächlich aber von höheren Werten an Fahrzeugen je 100 Wohnungen auszugehen.

Weitere Ursachen für die Unterschiede zwischen den Stadtteilen oder Teilbereichen innerhalb der Stadtteile sind in der Alters- und Bevölkerungsstruktur, der Nähe zu den Arbeitsplätzen, der Nahversorgung, dem ÖPNV-Angebot und dem Angebot an Stellplätzen zu suchen. In den innerstädtischen Stadtteilen leben vielen Familien mit Migrationshintergrund und geringem Haushaltseinkommen. Bei einer guten ÖPNV-Anbindung, guter Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und der Nähe zum größten Arbeitgeber von Ludwigshafen, der BASF, ist die Pkw-Dichte je 100 Wohnungen geringer: In Nord-Hemshof kommen auf 100 Wohnungen 78 und in Mitte 84 Pkw. Die meisten Privatfahrzeuge je Wohnung gibt es im Neubaugebiet Melm/Notwende, mit 117 Pkw auf 100 Wohnungen, gefolgt von einem Teilbereich von Friesenheim (nördlich der Sternstraße) und Rheingönheim. Insgesamt liegt der Besatz an privaten Pkw in allen eher ländlichen Stadtteilen bei einem Wert von über 100 Pkw je 100 Wohnungen

Die Differenz zwischen dem Herderviertel mit 680 Pkw je 1.000 Einwohner und dem Stadtbezirk Nord mit gerade einmal 290 Pkw je 1.000 Einwohner betrug 1999 fast 400 Pkw. Der Abstand zwischen dem höchsten (Ruchheim, 559) und niedrigsten Wert (Westend, 231) bei den Pkw je 1.000 Einwohner betrug 2012 nur noch 328 Fahrzeuge. Der Wert ist stadtweit zurück gegangen, im Herderviertel vermutlich auf Grund des veränderten Altersgefüges im Quartier.

Der Bundesdurchschnitt liegt aktuell bei etwa 530 Pkw je 1.000 Einwohner und damit fast um 100 Pkw über dem Stadtdurchschnitt (Tabelle 6), was die Aussage belegt, dass die Zahl der gemeldeten Pkw abhängig von der Größe einer Stadt und dem Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs ist.

Gleiches zeigt auch Karte 1 (Anhang). Die Statistischen Bezirke der (erweiterten) Innenstadt und die Gebiete entlang der Nahverkehrsachsen sind in hellen Farben gehalten, es gibt also weniger Pkw als Wohnungen. In den neuen und älteren Neubaugebieten hingegen und in den Randbereichen der Stadtteile überwiegen die Blautöne. Damit nicht alle Gewerbegebiete und Aussiedlerhöfe mit wenigen Wohnungen aber mehreren Fahrzeugen in tiefblauer Farbe erscheinen, wurden Bezirke mit weniger als 20 Wohnungen oder Privat-Pkw nicht dargestellt.

4. Zugelassene Pkw nach Schadstoffausstoß

Seit 1992 veröffentlichen die Statistischen Landesämter Zahlen zum Schadstoffausstoß der Fahrzeuge. Ab 2006 liefert die TDS AG aus Hannover die Daten des Kraftfahrtbundesamtes im Auftrag des Projektkreises Hersteller / Importeure Kfz-Daten / -Strukturen an die Kommunen auf Basis der Statistischen Bezirke. Damit einher ging auch die Umstellung auf die mittlerweile gebräuchlichen Euro-Normen.

In Tabelle 7 (Anhang) ist die Entwicklung der schadstoffreduzierten Fahrzeuge ab 1992 dargestellt, als es noch keine einheitliche Eingruppierung in Europa gab. In der letzten Spalte ist der prozentuale Anteil an schadstoffreduzierten Pkw an den gemeldeten Pkw insgesamt eingetragen. Auffällig ist, dass Ludwigshafen und Mannheim den niedrigsten Anteil an schadstoffreduzierten Fahrzeugen bei den betrachteten Städten und Landkreisen haben. Mainz und Kaiserslautern sind in den ersten Jahren führend beim Anteil schadstoffreduzierter Fahrzeuge, ab 2001 gehört Mainz allerdings zu den Gebietskörperschaften mit dem niedrigsten Anteil schadstoffreduzierter Fahrzeuge (Tabelle 7 und 8, Anhang). Betrachtet man die Schadstoffklassen im Einzelnen, sind in Mainz die meisten Pkw in den Klassen mit dem geringsten Schadstoffausstoß und dementsprechend die wenigsten Fahrzeuge mit hohem Ausstoß zugelassen. Fast annähernd so gut schneidet Kaiserslautern ab. In beiden Städten finden sich Besserverdienende, die in der Landesverwaltung oder den Forschungseinrichtungen arbeiten und in neue Technologien investieren. Ludwigshafen liegt bei den schadstoffreduzierten Pkw zwar vor Mainz, betrachtet man die einzelnen Schadstoffklassen, holt

Ludwigshafen seit 2010 auf und liegt 2012 bei der Euro-Norm 5 und höher hinter den beiden Spitzenreitern Mainz und Kaiserslautern.

Städte und Landkreise haben sich in den letzten Jahren, was den Wert der schadstoffreduzierten Pkw angeht, angenähert (Tabelle 7 und 8, Anhang). In 2006 und 2012 ist der Anteil der Fahrzeuge mit Euro 1 Norm in Frankenthal und Ludwigshafen am höchsten. Die Stadt Mainz erreicht hier Werte wie die Landkreise. Bei der Euro 4 Norm haben Mainz und Ludwigshafen die höchsten Anteile. Wahrscheinlich weil viele Leasing-Pkw und von Firmen den Mitarbeitern zur Verfügung gestellten Pkw häufiger und nach dem neuesten technischen Standard bestellt werden. Sonst trifft für die Städte (Ausnahme Mainz) auch beim Schadstoffausstoß zu, dass dort die älteren Fahrzeuge gemeldet sind.

Grund für das recht gute Abschneiden der Landkreise ist die Tatsache, dass viele Besserverdiener im Speckgürtel wohnen. Bei der Anschaffung eines Pkw können sie leichter den Mehrpreis für das Abgasreinigungsanlage bezahlen. Das heißt auch, dass die Fahrzeuge der „Städter“ wahrscheinlich im Durchschnitt älter sind als die Fahrzeuge in den umliegenden Landkreisen. Ludwigshafen holt in diesem Bereich, nicht zuletzt wegen seiner Neubaugebiete auf.

Die Tabelle 8 und Karte 2 im Anhang stellen die Zahl der Benzin- und Diesel-Pkw mit der zur Zeit höchsten, grünen, Plakette bezogen auf die Stadtteile bzw. Statistischen Bezirke dar. Auffällig ist auch hier die Verteilung; entlang der Hauptachsen des Zentren-Achsen-Modells der Stadt Ludwigshafen herrschen die hellen Farben vor, d.h. dort gibt es mehr ältere „Dreckschleudern“ als in den Außenbereichen und den Neubaugebieten.

Die „saubersten“ Fahrzeuge findet man in den Industriegebieten, Edigheim und der Pflingstweide. Dort sind mehr als 98 Prozent der Pkw mit einer grünen Plakette gemeldet, ungeachtet der Tatsache, zu welcher Euro-Norm sie gehören. Gleichzeitig sind hier die wenigsten Diesel-Pkw gemeldet, bei denen nicht in Fahrzeuge mit oder ohne Partikelfilter unterschieden werden kann. Auch bei den Diesel-Pkw stellen die in Industriegebieten gemeldeten Pkw (96 %) wieder die größte Gruppe „sauberer“ Personenkraftwagen, gefolgt von Rheingönheim (70 %) und Maudach (65 %). In Edigheim (63 %) sind auch noch viele „saubere“ Diesel gemeldet. Die Pflingstweide liegt auf einem vorderen Platz bei sauberen Benzin-Pkw (99 %), bei den Diesel mit grüner Plakette allerdings auf dem letzten Platz 53 %).

Die meisten Diesel sind in den Gewerbegebieten gemeldet, hier liegt ihr Anteil bei fast 60 Prozent, in den Stadtteilen zwischen 20 und 28 Prozent.

Die hohen Werte umweltfreundlicher Fahrzeuge in den Industriegebieten, also bei firmeneigenen Pkw und Pkw, die Firmenangehörigen zur Verfügung gestellt werden sind erklärbar: durch Leasingverträge, dem Bestreben verbrauchsarme Fahrzeuge anzuschaffen und damit die laufenden Kosten zu senken oder Fahrzeuge mit hoher Laufleistung durch Neufahrzeuge zu ersetzen.

Während zum Teil schon zwanzig Jahre alte Autos mit Benzinmotor die Anforderungen für die grüne Plakette schaffen, können die Dieselfahrzeuge eher als Indikator für längere Intervalle bei der Fahrzeugbeschaffung, der Bevölkerungsstruktur oder dem Alter der Bevölkerung dienen.

Stadtteile mit einem geringen Anteil an Diesel-Pkw mit grüner Plakette – Friesenheim, Oppau, Edigheim, Pflingstweide, Oggersheim und Gartenstadt – sind Stadtteile mit dem höchsten Anteil an Einwohnern über 60 Jahren. Es liegt nahe zu vermuten, dass sich Personen diesen Alters keine neuen Fahrzeuge mehr zulegen. In den genannten Stadtteilen liegt der Anteil an Bevölkerung über 65 Jahren zum Teil bei über 25 %, in den übrigen Stadtteilen zwischen 11 % und 17 %.

Einen vergleichbaren niederen Anteil an sauberen Diesel-Pkw haben West und Nord-Hemshof. In den beiden Stadtteilen liegt der Anteil an älteren Bewohnern aber nur bei etwa 12 %. Hier sind die Kaufkraftschwäche und der Migrationshintergrund Ursache für die älteren Pkw.

5. Die weitere Entwicklung des Pkw-Bestandes

Alles in allem wird die Zahl der gemeldeten Fahrzeuge langsam weiter steigen. Eine Prognose abzugeben, um wieviel Prozent die Zahl der gemeldeten Fahrzeuge steigt ist schwierig. Die Zahl der rein privat genutzten Fahrzeuge wird möglicherweise konstant bleiben, aber Pkw die privat und für Dienstleistungen (Zustell-, Hol- und Bringdienste) eingesetzt werden, wird ansteigen. In der Veröffentlichung von 1990 wurde von einem Zuwachs von 10 % in den nächsten 10 Jahren gesprochen. Im Jahr 2000 waren aber nur rund 1.100 Fahrzeuge mehr in Ludwigshafen gemeldet. Erst zum Jahresanfang 2012 wurde der 1990 erwartete Wert erreicht, wenn zur besseren Vergleichbarkeit die damals noch anders behandelten, öfter erwähnten vorübergehend stillgelegten Pkw hinzugezählt werden. Auf Grund der wiederholt erwähnten Umstellung 2008, die die vorübergehend stillgelegten Pkw zu den abgemeldeten Fahrzeugen zählt, ist ein Vergleich zwischen 1990 und 2012 schwierig.

Die weitere Entwicklung des Fahrzeug- und Pkw-Bestandes wird abhängig sein von der wirtschaftlichen Entwicklung und politischen Vorgaben. Sollten die Zinsen auf Sparguthaben auf niedrigem Niveau verharren und gleichzeitig Sollzinsen auf Kredite auf dem derzeitigen niedrigen Stand bleiben, stehen die Chancen auf eine Erneuerung nicht nur der Firmenflotten gut. In den letzten Jahren ist das Durchschnittsalter der registrierten Pkw auf über neun Jahre gestiegen. Diese Fahrzeuge haben einen höheren CO₂- und Feinstaubausstoß, sind damit steuerlich schlechter eingestuft, die Sicherheitsstandards sind schlechter als bei Neufahrzeugen und sie sind bei schlechter Wartung auch eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer.

Eine weitere „Verschrottungsprämie“ ist in absehbarer Zeit eher unwahrscheinlich, Anreize zur Anschaffung von Elektroautos sind aber möglich. Auch die geplante Einführung der Autobahnmaut könnte Auswirkungen auf die Anschaffung eines Fahrzeuges haben, besonders wenn die Maut nicht kostenneutral für deutsche Autofahrer eingeführt werden kann.

Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der (Personen-) Kraftfahrzeuge weiter steigen wird, insbesondere der Fahrzeuge für Lieferdienste, die im Zuge des Ausbaues des Internethandels für die Pakettlieferung notwendig werden. Im privaten Bereich ist die Anschaffung abhängig von den geschilderten Bedingungen. Für die Entwicklung spielen aber auch persönliche Gründe eine Rolle, die z.B. in einer gewollt längeren Mobilität im Alter, in einem möglichst umweltverträglichen Verhalten oder in der Wohnortwahl begründet sind.

Trotz dessen, dass (ältere) Bürger gerne wieder in die Stadt ziehen, die Innen- der Außenentwicklung vorgezogen wird und sich die Versorgungslage in der Stadt verbessert, sind die Bewohner gerne selbständig / mobil. Wobei das Halten eines Pkws noch nichts über die tatsächliche Nutzung aussagt. Andere wiederum halten kein eigenes Auto mehr vor sondern bevorzugen Car-Sharing und Personen, die ihr eigenes Heim oder das lange in Familienbesitz befindliche Haus auf dem Land nicht aufgeben wollen, werden in Zukunft verstärkt auf einen eigenen Pkw angewiesen sein, wenn der demografische Wandel dazu führt, dass verschiedene Angebote (Arztpraxis, Post- oder Bankfiliale) für eine kleinere Personengruppe nicht mehr vorgehalten werden können. Mit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes ab 1994 und der S-Bahn Rhein-Neckar (2003) haben sich die Fahrtzeiten auf den Hauptachsen für die Menschen entlang des angeschlossenen Bus- und Schienennetzes verbessert. Klappt die Anbindung an den Knotenpunkten nicht oder werden Busanbindungen wegen schwacher Nachfrage weniger oder gar nicht mehr bedient, wird der Pkw in der Fläche weiterhin das wichtigste Verkehrsmittel der privaten Haushalte bleiben.

ANHANG

Tabelle 4: Entwicklung des Fahrzeugbestandes in Ludwigshafen

Jahr ¹⁾ Stand jeweils	Kraftfahrzeuge								
	ins- gesamt	Ver- änderung zu Vorjahr	Kraft- räder ²⁾	Personen- und Kombinationskraftwagen		Last- kraft- wagen	Kraft- omni- busse	Zug- ma- schinen	Sonder- kraft- fahr- zeuge
				zu- sammen	Kombinat. kraft- wagen ³⁾				
	Anzahl	%	Anzahl						
1971	47.968	+8,6	540	43.654	2.951	2.774	102	538	360
1973	51.893	+1,6	583	47.478	3.322	2.770	100	537	425
1974	53.385	+2,9	684	48.904	3.377	2.708	109	533	447
1975	55.160	+3,3	723	50.531	3.487	2.747	109	572	478
1976	56.988	+3,3	832	52.328	3.610	2.659	125	557	487
1977	60.942	+6,9	1.658	55.312	3.795	2.832	142	600	398
1978	63.025	+3,4	1.701	57.242	3.933	2.915	161	607	399
1979	64.890	+3,0	1.902	59.018	3.920	2.764	166	631	409
1980	65.883	+1,5	1.959	59.864	4.085	2.798	171	661	430
1981	68.393	+3,8	2.291	61.813	4.269	2.950	176	681	482
1982	71.946	+5,2	2.792	64.621	4.612	3.073	180	765	515
1983	71.862	-0,1	3.089	64.306	4.708	2.930	207	775	555
1984	71.446	-0,6	3.313	63.765	4.767	2.788	214	767	599
1985	72.726	+1,8	3.522	64.696	4.850	2.851	195	805	657
1986	73.970	+1,7	3.465	65.954	5.142	2.815	200	821	715
1987	76.420	+3,3	3.319	68.443	5.617	2.885	215	806	752
1988	78.871	+3,2	3.143	70.959	6.076	2.943	228	812	786
1989	80.875	+2,5	3.157	72.774	6.417	3.014	226	849	855
1990	83.703	+3,5	3.245	75.170	6.980	3.138	384	846	920
1991	84.284	+0,7	3.306	75.588	7.400	3.204	388	851	947
1992	85.449	+1,4	3.408	76.593	8.037	3.184	388	872	1.004
1993	87.115	+1,9	3.618	77.926	8.583	3.288	386	839	1.058
1994	87.849	+0,8	3.761	78.468	9.021	3.324	393	821	1.082
1995	88.154	+0,3	4.024	78.474	9.417	3.339	400	818	1.099
1996	88.356	+0,2	4.157	78.496	.	3.381	394	836	1.092
1997	88.375	0,0	4.463	78.186	.	3.395	419	823	1.089
1998	88.510	0,2	4.833	77.601	.	3.738	438	821	1.079
1999	88.091	-0,5	5.168	76.571	.	3.952	465	832	1.103
2000	88.232	0,2	5.439	76.285	.	4.034	510	819	1.145
2001	90.782	+ 2,9	5.786	78.201	.	4.220	528	887	1.160
2002	91.579	+0,9	4.852	78.692	.	4.294	558	898	1.214
2003	91.676	+0,1	4.934	78.716	.	4.248	588	868	1.239
2004	91.555	-0,1	4.912	78.675	.	4.162	594	840	1.227
2005	91.727	+0,2	4.941	79.020	.	4.084	464	800	1.229
2006	91.371	-0,4	6.095	79.293	.	4.076	379	795	661
2007	92.054	+0,7	6.109	79.948	.	4.076	359	788	670
2008 ⁴⁾	82.614	-10,3	5.584	71.487	.	3.790	287	741	623
2009	82.788	+0,2	5.683	71.517	.	3.835	303	710	613
2010	83.387	+1,3	5.800	71.930	.	3.905	269	711	606
2011	84.650	+1,5	5.775	73.134	.	3.995	268	714	605
2012	86.100	+1,7	5.834	74.363	.	4.108	268	719	636
2013					.				

1) ab 1974 einschließlich Ruchheim 2) ab 1976 einschließlich Klein- und Leichtkrafträder 3) ab 1995 nicht mehr gesondert ausgewiesen 4) ab 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge, etwa 12 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt

Tabelle 5: Pkw-Dichte nach Gebietseinheiten und Stadtteilen

Gebiets- einheiten	Stand: 01.07.1999					Stand: 31.12.2012				
	Woh- nun- gen ges.	Pkw (einschl. Kombi)		je 100 Wohnungen		Woh- nun gen ges.	Pkw (einschl. Kombi)		je 100 Wohnungen	
		ins- ges.	Privat Pkw	ins- ges.	Privat Pkw		ins- ges.	Privat Pkw	ins- ges.	Privat Pkw
Mitte	6.293	4.410	3.403	70,1	54,1	6.394	3.476	2.891	54,4	45,2
östl. der Heinigstr.	3.830	3.112	2.188	81,3	57,1	4.069	2.397	1.836	58,9	45,1
westl. der Heinigstr.	2.463	1.298	1.215	52,7	49,3	2.325	1.079	1.055	46,4	45,4
Süd	10.109	7.510	6.942	74,3	68,7	10.660	7.022	6.343	65,9	59,5
westl. der Saarland- str.	2.487	1.673	1.601	67,3	64,4	2.502	1.470	1.391	58,8	55,6
Saarlandstr. bis Mun- denheimer Str.	4.566	3.278	2.975	71,8	65,2	4.624	2.940	2.561	63,6	55,4
Mundenheimer Str. bis Luitpoldhafen	2.381	1.816	1.693	76,3	71,1	2.776	1.896	1.717	68,3	61,9
Parkinsel	675	743	673	110,1	99,7	758	716	674	94,5	88,9
Nord-Hemshof ¹⁾	7.740	5.231	5.106	67,6	66,0	7.631	4.410	3.948	57,8	51,7
Nord	4.613	2.903	2.831	62,9	61,4	4.611	2.664	2.309	57,8	50,1
Hemshof ¹⁾	3.127	2.328	2.275	74,4	72,8	3.020	1.746	1.639	57,8	54,3
West	2.280	1.646	1.424	72,2	62,5	2.281	1.481	1.241	64,9	54,4
Friesenheim ²⁾	9.003	6.994	6.861	77,7	76,2	9.963	7.656	7.448	76,8	74,8
nördl. d. Sternstr.	4.037	3.193	3.125	79,1	77,4	4.058	3.463	3.407	85,3	84,0
südl. d. Sternstr. ²⁾	4.966	3.801	3.736	76,5	75,2	4.767	3.152	3.112	66,1	65,3
Gebiet beiderseits der Sternstr. ²⁾	1.106	982	889	88,8	80,4	1.138	1.041	929	91,5	81,6
Oppau	4.783	4.668	4.415	97,6	92,3	4.819	4.737	4.589	98,3	95,2
Edigheim	4.118	4.194	4.076	101,8	99,0	4.212	4.206	4.077	99,9	96,8
Pfingstweide ³⁾	2.810	2.960	2.948	105,3	104,9	2.818	2.612	2.590	92,7	91,9
Oggersheim ⁴⁾	10.577	10.013	9.711	94,7	91,8	10.928	10.571	10.320	96,7	94,4
Oggershm. Ortsla- ge ⁵⁾	8.038	7.679	7.500	95,5	93,3	8.571	8.005	7.765	93,4	90,6
Melm-Notwende ⁶⁾	1.433	1.352	1.322	94,3	92,3	2.357	2.566	2.555	108,9	108,4
Ruchheim	2.520	3.299	3.181	130,9	126,2	2.812	3.626	3.377	128,9	120,1
Gartenstadt	8.388	7.992	7.700	95,3	91,8	8.352	7.742	7.652	92,7	91,6
E.- Reuter Siedl.	2.842	2.589	2.368	91,1	83,3	2.724	2.368	2.332	86,9	85,6
Maudacher- bis Ra- schigstr.	2.555	2.482	2.459	97,1	96,2	2.585	2.423	2.418	93,7	93,5
Raschig- bis Abteistr.	1.257	1.136	1.127	90,4	89,7	1.278	1.097	1.091	85,8	85,4
Niederfeld Siedlung	1.734	1.785	1.746	102,9	100,7	1.765	1.854	1.811	105,0	102,6
Maudach	3.023	3.510	3.422	116,1	113,2	3.231	3.694	3.584	114,3	110,9
Mundenheim ⁷⁾	6.564	5.630	5.289	85,8	80,6	6.106	4.650	4.374	76,2	71,6
Mundenheim Ortsla- ge ⁷⁾	5.678	4.741	4.560	83,5	80,3	5.211	3.934	3.676	75,5	70,5
Herderviertel	886	889	729	100,3	82,3	895	716	698	80,0	78,0
Rheingönheim ⁸⁾	2.878	3.027	2.925	105,2	101,6	3.535	3.831	3.776	108,4	106,8
Stadtteile ⁹⁾	81.086	71.084	67.403	87,7	83,1	83.742	69.714	66.210	83,2	79,1
Gewerbegeb. ¹⁰⁾	707	4.469	1.064	632,1	150,5	1.311	5.755	1.497	439,0	114,2
Stadt insges.	81.793	75.553	68.467	92,4	83,7	85.053	75.469	67.707	88,7	79,6

1) ohne Gewerbegebiet entlang der Bgm.-Grünzweig- und der Industriestraße 2) ohne Industriestr. 3) ohne Gewerbegebiet Nachtweide 4) ohne Gebiet beidseits der Mannheimer Str., K3 bzw. Sternstr., ohne Industriestr., Gewerbegebiet Rheinhortsstr. u. Westl. B9 5) zw. Bahn, B9 und K3 6) ohne Gewerbegebiet Rheinhorststr. 7) ohne Gewerbegebiet westl. der Bruchwiesen- u. südl. der Maudacher Str., ohne Kaiserwörthhafen u. ohne Bereich Raschig 8) ohne die Gewerbegebiete Giuliani u. nördl. der Schnellstr. 9) ohne die oben genannten Gewerbegebiete (Fußnoten 1 bis 8) 10) BASF und einschl. der bei den Stadtteilen ausgeklammerten Bereiche (Fußnoten 1 bis 8)

Tabelle 6: Veränderungen bei Wohnungen und Pkw-Dichte in Ludwigshafen von 1999 zu 2012, 1999 = 100

Gebietseinheiten	Wohnungen insges.	Privat-Pkw einschl. Kombi	Privat-Pkw je 100 Wohnungen	Pkw je 1.000 EW		Ein- wohner	
				1999	2012	1999	2012
Mitte	101,6	85,0	83,6	416,7	294,4	10.582	11.298
östl. der Heinigstr.	106,2	83,9	79,0	482,4	332,0	6.451	7.078
westl. der Heinigstr.	94,4	86,8	92,0	314,2	231,6	4.131	4.220
Süd	105,5	91,4	86,6	414,0	360,5	18.140	18.464
westl. der Saarlandstr.	100,6	86,9	86,3	380,3	326,0	4.399	4.500
Saarlandstr. bis Mundenheimer Str.	101,3	86,1	84,9	407,1	357,0	8.053	7.988
Mundenheimer Str. bis Luitpoldhafen	116,6	101,4	87,0	414,0	366,9	4.387	4.686
Parkinsel	112,3	100,1	89,2	571,1	476,1	1.301	1.290
Nord-Hemshof ¹⁾	98,6	77,3	78,4	323,3	260,3	16.182	15.966
Nord	100,0	81,6	81,6	287,4	242,2	10.101	10.344
Hemshof ¹⁾	96,6	72,0	74,5	382,8	292,3	6.081	5.652
West	100,0	87,1	87,0	370,6	300,4	4.442	4.532
Friesenheim ²⁾	110,7	108,6	98,1	367,4	407,3	19.035	17.591
nördl. der Sternstr.	100,5	109,0	108,5	429,6	418,7	7.432	7.450
südl. der Sternstr. ²⁾	96,0	83,3	86,8	402,6	387,8	9.441	7.967
Gebiet beiderseits der Sternstr. ²⁾	102,9	104,5	101,5	454,2	449,8	2.162	2.174
Oppau	100,8	103,9	103,2	473,5	468,2	9.858	9.314
Edigheim	102,3	100,0	97,8	493,6	505,7	8.497	7.704
Pfingstweide ³⁾	100,3	87,9	87,6	423,6	414,5	6.987	5.888
Oggersheim ⁴⁾	103,3	106,3	102,9	479,6	443,8	20.877	22.511
Oggershm. Ortslage ⁵⁾	106,6	103,5	97,1	442,7	444,7	17.347	17.187
Melm-Notwende ⁶⁾	164,5	193,3	117,4	383,0	441,0	3.530	5.324
Ruchheim	111,6	106,2	95,2	537,7	558,8	6.135	5.757
Gartenstadt	99,6	99,4	99,8	442,4	434,6	18.066	16.666
E.- Reuter Siedlung	95,8	98,5	102,8	444,5	394,5	5.824	5.566
Maudacher- bis Raschigstr.	102,2	98,3	97,2	460,7	468,4	5.387	4.868
Raschig- bis Abteistr.	101,7	96,8	95,2	396,5	387,4	2.865	2.593
Niederfeld Siedlung	101,8	103,7	101,9	447,4	484,1	3.990	3.639
Maudach	106,9	104,7	98,0	488,5	506,0	7.185	6.721
Mundenheim ⁷⁾	93,0	82,7	88,9	470,6	370,8	11.964	11.217
Mundenh. Ortslage ⁷⁾	91,8	80,6	87,8	444,6	352,9	10.663	9.648
Herderviertel	101,0	95,7	94,8	683,3	509,5	1.301	1.569
Rheingönheim ⁸⁾	122,8	129,1	105,1	468,3	452,7	6.464	7.561
Stadtteile insges. ⁹⁾	103,3	98,2	95,1	432,3	402,8	164.414	161.220
Gewerbegebiete ¹⁰⁾	185,4	140,7	75,9	1.740,3	1.885,4	2.568	2.727
Stadt insgesamt	104,0	98,9	95,1	452,5	427,3	166.982	163.947

1) ohne Gewerbegebiet entlang der Bgm.-Grünzweig- und der Industriestraße 2) ohne Industriestr. 3) ohne Gewerbegebiet Nachtweide 4) ohne Gebiet beidseits der Mannheimer Str., K3 bzw. Sternstr., ohne Industriestr., Gewerbegebiet Rheinhortsstr. u. Westl B9 5) zw. Bahn, B9 und K3 6) ohne Gewerbegebiet Rheinhortsstr. 7) ohne Gewerbegebiet westl. der Bruchwiesen- u. südl. der Maudacher Str., ohne Kaiserwörthhafen u. ohne Bereich Raschig 8) ohne die Gewerbegebiete Giulini u. nördl. der Schnellstr. 9) ohne die oben genannten Gewerbegebiete (Fußnoten 1 bis 8) 10) BASF und einschl. der bei den Stadtteilen ausgeklammerten Bereiche (Fußnoten 1 bis 8)

Tabelle 7: Schadstoffgruppen 1992 bis 2005 für Ludwigshafen und ausgewählte Städte und Landkreise

Jahr	Stadt/ Land- kreis	Pkw insge- samt	Schadstoffgruppen			Schadstoffreduziert	
			US-Norm	Europa- Norm	Stufen A, B, C	insge- samt	%
1992	Stadt LU	76.591	21.700	9.489	7.647	38.836	50,7
	Stadt FT	23.142	6.210	3.112	2.636	11.958	51,7
	Stadt KL	46.759	13.813	6.231	5.617	25.661	54,9
	Stadt MZ	87.973	27.961	12.032	9.852	49.845	56,7
	Stadt MA	143.787	42.534	17.250	14.644	74.428	51,8
	LK DÜW	68.650	18.789	10.314	8.699	37.802	55,1
	LK LU	74.233	20.607	10.740	9.362	40.709	54,8
1995	Stadt LU	78.734	23.465	9.599	6.441	54.429	69,1
	Stadt FT	24.250	7.269	3.196	2.254	17.094	70,5
	Stadt KL	47.898	14.151	6.161	4.459	34.823	72,7
	Stadt MZ	89.760	28.519	10.997	7.893	66.989	74,6
	Stadt MA	143.890	42.012	16.388	12.257	100.576	69,9
	LK DÜW	73.691	22.562	10.492	7.274	54.358	73,8
	LK LU	80.022	25.120	10.776	7.759	59.127	73,9
1998	Stadt LU	77.355	22.565	6.545	4.565	65.548	84,7
	Stadt FT	25.001	7.389	2.291	1.638	21.442	85,8
	Stadt KL	48.243	13.570	4.115	3.087	42.342	87,8
	Stadt MZ	90.569	26.170	7.226	5.290	79.671	88,0
	Stadt MA	143.802	39.311	11.368	8.517	121.143	84,2
	LK DÜW	76.585	21.878	7.042	4.936	67.192	87,7
	LK LU	83.684	24.503	7.046	5.192	73.441	87,8
2001	Stadt LU	78.201	20.725	4.287	3.072	72.744	93,0
	Stadt FT	25.485	6.680	1.462	1.081	23.946	94,0
	Stadt KL	50.328	12.234	2.552	1.991	47.705	94,8
	Stadt MZ	94.759	22.846	4.603	3.380	89.274	94,2
	Stadt MA	150.734	36.461	7.633	5.877	137.959	91,5
	LK DÜW	79.988	19.279	4.462	3.169	75.535	94,4
	LK LU	86.792	21.312	4.366	3.207	82.112	94,6
2005	Stadt LU	79.020	13.356	34.630	1.147	76.728	97,1
	Stadt FT	25.673	4.394	11.125	404	25.095	97,7
	Stadt KL	52.238	7.416	24.525	667	51.181	98,0
	Stadt MZ	96.405	13.718	44.203	1.177	93.810	97,3
	Stadt MA	155.531	-	-	-	-	-
	LK DÜW	83.972	12.272	37.769	1.200	82.135	97,8
	LK RP	90.423	13.424	39.817	1.298	88.471	97,8

Quelle: Stat. Landesämter von Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz

Tabelle 8: Schadstoffgruppen 2006 bis 2012

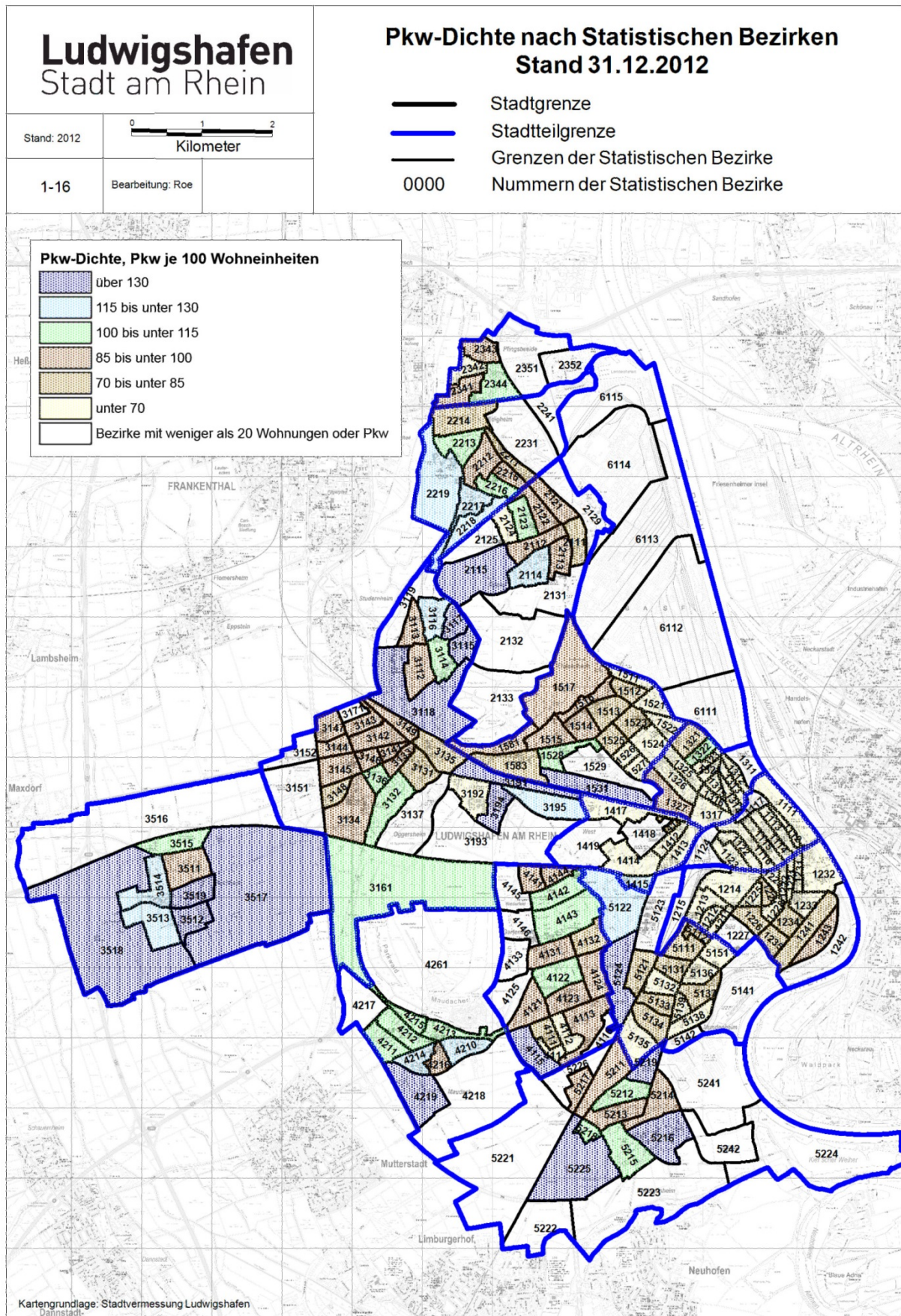
Stadt/ Land- kreis	Pkw insge- samt	darunter schadstoffreduziert							
		insge- samt	Anteil am Bestand in %	nach Emissionsgruppen					
				Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	übrige
2006									
Stadt LU	79.293	77.091	97,2	20.720	13.955	27.025	13.303	-	2.088
Stadt FT	26.118	25.524	97,7	6.886	4.577	9.288	3.982	-	791
Stadt KL	52.982	51.957	98,1	11.600	8.219	19.731	11.277	-	1.130
Stadt MZ	97.360	94.625	97,2	22.091	16.436	35.542	18.288	-	2.268
LK DÜW	85.185	83.136	97,6	20.255	16.043	31.006	13.391	-	2.441
LK RP	92.834	90.762	97,8	21.976	16.856	34.221	15.173	-	2.536
2008									
Stadt LU	71.487	69.952	97,9	11.425	22.914	13.344	21.373	-	896
Stadt FT	23.378	23.013	98,4	3.749	7.526	4.733	6.645	-	360
Stadt KL	46.602	45.988	98,7	6.269	14.433	8.990	15.792	-	504
Stadt MZ	88.654	86.673	97,8	11.897	27.127	17.516	29.118	-	1.015
LK DÜW	77.680	76.354	98,3	11.341	25.047	16.879	21.976	-	1.111
LK RP	86.123	84.828	98,5	12.322	28.070	18.195	25.072	-	1.169
2010									
Stadt LU	71.930	70.836	98,5	7.243	19.963	13.191	28.126	1.783	530
Stadt FT	23.509	23.203	98,7	2.342	6.519	4.590	8.939	597	216
Stadt KL	46.721	46.172	98,8	4.119	12.147	8.397	19.996	1.222	291
Stadt MZ	89.592	87.951	98,2	7.123	22.552	16.736	37.707	3.178	655
LK DÜW	79.000	77.864	98,6	7.108	20.870	16.337	31.127	1.721	701
LK RP	88.015	86.837	98,7	7.680	23.659	17.600	35.352	1.831	715
2012									
Stadt LU	74.363	73.444	98,8	-	17.383	12.833	28.067	9.902	5.259
Stadt FT	24.300	24.036	98,9	-	5.668	4.367	9.370	2.888	1.743
Stadt KL	47.696	47.180	98,9	-	10.477	7.839	18.212	7.560	3.092
Stadt MZ	92.150	90.578	98,3	-	18.839	15.411	36.719	14.298	5.311
LK DÜW	81.318	80.273	98,7	-	17.848	15.010	32.940	9.011	5.464
LK RP	90.694	89.636	98,8	-	20.174	16.400	37.337	9.822	5.903

Quelle: TDS AG

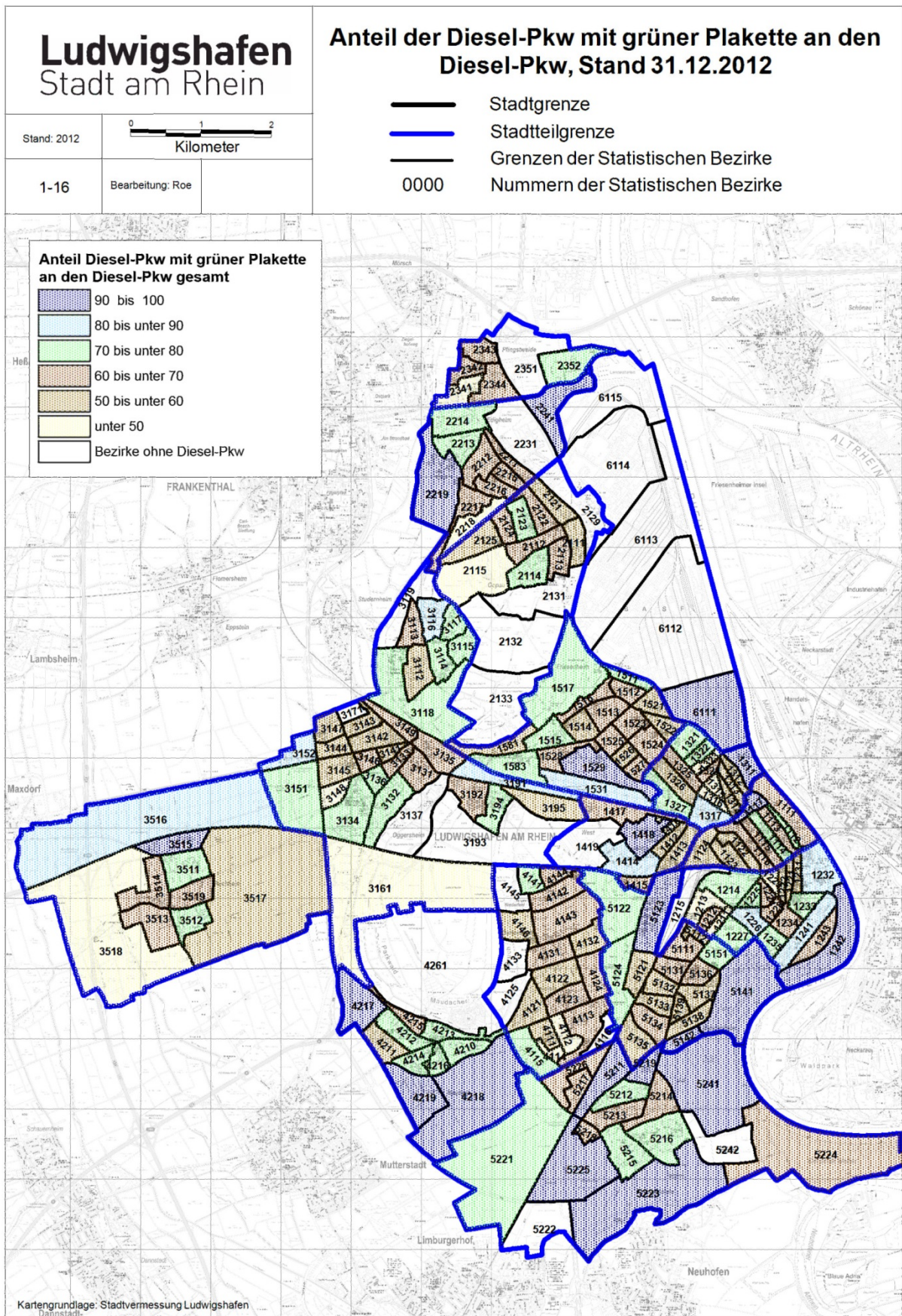
Tabelle 9: Benzin- und Diesel-Pkw nach Feinstaubplaketten und Stadtteilen, Stand 31.12.2012

Stat. Bezirk	Pkw gesamt	Benzin Pkw		Diesel-Pkw			
		gesamt	grüne Plakette	gesamt	rote Pla- kette	gelbe Pla- kette	grüne Pla- kette
Mitte	3.407	2.350	2.292	1.057	81	302	651
Süd	6.889	5.070	4.935	1.819	123	475	1.179
Nord- Hemshof	4.664	3.191	3.126	1.473	121	444	880
West	1.453	1.022	999	431	30	116	271
Friesen- heim	7.804	6.191	6.070	1.613	126	490	934
Oppau	4.621	3.698	3.617	923	78	276	536
Edigheim	4.196	3.361	3.323	835	58	239	524
Pfingst- weide	2.662	2.138	2.113	524	44	189	278
Oggers- heim	11.077	8.421	8.285	2.656	218	762	1.600
Ruchheim	3.549	2.557	2.510	992	48	221	692
Gartenstadt	7.664	6.338	6.213	1.326	103	424	750
Maudach	3.650	2.859	2.809	791	52	210	510
Munden- heim	6.019	4.427	4.335	1.592	107	429	995
Rheingön- heim	4.179	3.093	3.033	1.086	48	254	761
Industrie	2.297	962	957	1.335	13	26	1.287
Sonstige	233	144	135	89	2	5	79
LU gesamt	74.364	55.822	54.752	18.542	1.252	4.862	11.927

Karte 1: Pkw-Dichte nach Statistischen Bezirken



Karte 2: Private Diesel-Pkw mit grüner Plakette nach Statistischen Bezirken



Veröffentlichungsverzeichnis des Bereiches Stadtentwicklung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden bei der Stadtbibliothek Ludwigshafen
oder beim Stadtarchiv Ludwigshafen -

Veröffentlichungen ab 2001 stehen kostenlos zum Download bereit unter
<http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/stadtentwicklung/veroeffentlichungen/>

Nr.	K1/2003	Einzelhandelskonzeption 2003	5,00 €
Nr.	B1/2003	Schulentwicklungsbericht 2002/2003	5,00 €
Nr.	B2/2003	Kindertagesstättenbericht 2002/2003	5,00 €
Nr.	B3/2003	Statistischer Jahresbericht 2002 - Entwicklung von Bevölkerung, Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebezug im Jahr 2002 -	5,00 €
ohne Nr.	2004	Schulbezirke in Ludwigshafen am Rhein 2003	5,00 €
Nr.	K1/2004	Dokumentation Zukunftsforum Ludwigshafen 2020	kostenlos
Nr.	B1/2004	Bürgerumfrage 2003	10,00 €
Nr.	B2/2004	Die Kommunalwahlen und die Europawahl am 13.06.2004	kostenlos
Nr.	B3/2004	Kindertagesstättenbericht 2003/04	5,00 €
Nr.	B4/2004	Statistischer Jahresbericht 2003 Entwicklung von Bevölkerung, Bautätigkeit, Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebezug im Jahr 2003	5,00 €
Nr.	B5/2004	Mietspiegel der Stadt Ludwigshafen - Fortschreibung 2004	4,00 €
Nr.	B1/2005	Hilfe zum Lebensunterhalt in Ludwigshafen - Leistungsbezieherinnen und -bezieher 2000 - 2003	7,50 €
Nr.	B2/2005	Kindertagesstättenbericht 2004/2005 Grundlagendaten zur Ausbauplanung Tagesbetreuungsausbaugesetz sowie Landesprogramm „Zukunftschance Kinder - Bildung von Anfang an“	5,00 €
Nr.	B3/2005	Bundestagswahlen am 18. September 2005	kostenlos
Nr.	B4/2005	Statistischer Jahresbericht 2004 Entwicklung von Bevölkerung, Bautätigkeit, Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebezug im Jahr 2004	5,00 €
Nr.	K1/2006	Schulentwicklungsplanung 2006	5,00 €
Nr.	K2/2006	Entwicklungskonzept Innenstadt Ludwigshafen am Rhein - nur als CD erhältlich -	10,00 €
Nr.	B1/2006	Zukunftsforum Ludwigshafen 2020 - Dokumentation 1. Bilanztreffen November 2005	kostenlos
Nr.	B2/2006	Die Landtagswahl am 26. März 2006	kostenlos
Nr.	B3/2006	Statistischer Jahresbericht 2005 Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2005	5,00 €
Nr.	B4/2006	Kindertagesstättenbericht 2005/06	5,00 €
Nr.	B5/2006	Zukunftsforum 2020 - Dokumentation 2. Bilanztreffen September 2006 -	kostenlos
Nr.	B6/2006	Mietspiegel der Stadt Ludwigshafen 2006	5,00 €

Veröffentlichungsverzeichnis des Bereiches Stadtentwicklung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden bei der Stadtbibliothek Ludwigshafen
oder beim Stadtarchiv Ludwigshafen -

Veröffentlichungen ab 2001 stehen kostenlos zum Download bereit unter
<http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/stadtentwicklung/veroeffentlichungen/>

Nr.	B1/2007	Arbeitslose und Leistungsberechtigte mit Anspruch auf Grundsicherung für Arbeitssuchende (SGB II) im Jahr 2005	7,50 €
Nr.	B2/2007	Schulentwicklungsbericht 2006/07	5,00 €
Nr.	B3/2007	Statistischer Jahresbericht 2006 Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2006/07	5,00 €
Nr.	B4/2007	Kindertagesstättenbericht 2006/07 - Quantitative Aspekte der Tagesbetreuung von Kindern -	5,00 €
Nr.	B5/2007	Einwohnerprognose Ludwigshafen am Rhein 2020	5,00 €
Nr.	B1/2008	Schulentwicklungsbericht 2007/2008	5,00 €
Nr.	B2/2008	Passantenzählung 2007 in der Ludwigshafener City	5,00 €
Nr.	B3/2008	Statistischer Jahresbericht 2007 Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2007	5,00 €
Nr.	B4/2008	Kindertagesstättenbericht 2007/08 - Quantitative Aspekte der Tagesbetreuung von Kindern -	5,00 €
Nr.	B5/2008	Mietspiegel der Stadt Ludwigshafen - Fortschreibung 2008	5,00 €
Nr.	B6/2008	Zukunftsforum Ludwigshafen 2020 - Dokumentation 3. Bilanztreffen September 2008	5,00 €
ohne Nr.	2008	Schulbezirke in Ludwigshafen am Rhein - Fortschreibung 2008	5,00 €

Informationen zur Stadtentwicklung

Nr.	1/2009	Schulentwicklungsplan 2009 - Gesamtkonzept Realschule Plus, IGS, GTS -	5,00 €
Nr.	2/2009	Stadtumbau Ludwigshafen - Statusbericht 2007 Laufende Beobachtung des Stadtumbauprozesses der Ludwigshafener Innenstadt	5,00 €
Nr.	3/2009	Die Kommunalwahlen und die Europawahl am 07.Juni 2009	kostenlos
Nr.	4/2009	Struktur und Entwicklung der Wirtschaft in Ludwigshafen 2000-2007	7,50 €
Nr.	5/2009	Kindertagesstättenbericht 2008/09 - Quantitative Aspekte der Tagesbetreuung von Kindern -	5,00 €
Nr.	6/2009	Schulentwicklungsbericht 2008/09	5,00 €
Nr.	7/2009	Die Bundestagswahl am 27.Sept. 2009	kostenlos
Nr.	8/2009	Statistischer Jahresbericht 2008 Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2008	5,00 €

Veröffentlichungsverzeichnis des Bereiches Stadtentwicklung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden bei der Stadtbibliothek Ludwigshafen
oder beim Stadtarchiv Ludwigshafen -

Veröffentlichungen ab 2001 stehen kostenlos zum Download bereit unter
<http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/stadtentwicklung/veroeffentlichungen/>

Nr.	1/2010	Stadtumbau Ludwigshafen - Statusbericht 2008 - Laufende Beobachtung des Stadtumbauprozesses der Ludwigshafener Innenstadt	5,00 €
Nr.	2/2010	Passantenzählung 2009 - Passanten in der Ludwigshafener City -	5,00 €
Nr.	3/2010	Schulentwicklungsbericht 2009/10	5,00 €
Nr.	4/2010	Kindertagesstättenbericht 2009/10 - Quantitative Aspekte der Tagesbetreuung von Kindern	5,00 €
Nr.	5/2010	Mietspiegel der Stadt Ludwigshafen 2010	5,00 €
Nr.	6/2010	Statistischer Jahresbericht 2009 Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2009	5,00 €
Nr.	7/2010	Stadtumbau Ludwigshafen Statusbericht 2009 Laufende Beobachtung des Stadtumbauprozesses der Ludwigshafener Innenstadt	5,00 €
Nr.	8/2010	Einwohnerprognose Ludwigshafen am Rhein 2025	5,00 €
Nr.	1/2011	Ludwigshafen und seine Stadtteile Förderprogramme, Städtebauliche Erneuerung, Quartiersentwicklung und Quartiersprojekte - Eine Bestandsaufnahme -	5,00 €
Nr.	2/2011	Schulentwicklungsbericht 2010/11	5,00 €
Nr.	3/2011	Die Landtagswahl am 27. März 2011	kostenlos
Nr.	4/2011	Kindertagesstättenbericht 2010/11 - Quantitative Aspekte der Tagesbetreuung von Kindern	5,00 €
Nr.	5/2011	Bewältigung des Strukturwandels - Ludwigshafen im Vergleich mit sieben industriell geprägten Großstädten	5,00 €
Nr.	6/2011	Stadtumbau Ludwigshafen Statusbericht 2010 Laufende Beobachtungen des Stadtumbauprozesses der Ludwigshafener Innenstadt	5,00 €
Nr.	7/2011	Statistischer Jahresbericht 2010 Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2010	5,00 €

Veröffentlichungsverzeichnis des Bereiches Stadtentwicklung

- Vergriffene Exemplare können eingesehen werden bei der Stadtbibliothek Ludwigshafen
oder beim Stadtarchiv Ludwigshafen -

Veröffentlichungen ab 2001 stehen kostenlos zum Download bereit unter
<http://www.ludwigshafen.de/nachhaltig/stadtentwicklung/veroeffentlichungen/>

Nr.	1/2012	Bürgerumfrage 2011	5,00 €
		„Leben in Ludwigshafen“ -Textteil-	
Nr.	1/2012	Bürgerumfrage 2011	5,00 €
		„Leben in Ludwigshafen“ -Tabellenteil-	
Nr.	2/2012	Einzelhandels- und Zentrenkonzept Ludwigshafen 2011	5,00 €
Nr.	3/2012	Schulentwicklungsbericht 2011/12	5,00 €
Nr.	4/2012	Stadtumbau Ludwigshafen Statusbericht 2011	
		Laufende Beobachtungen des Stadtumbauprozesses der	5,00 €
		Ludwigshafener Innenstadt	
Nr.	5/2012	Kindertagesstättenbericht 2011/12 - Quantitative Aspekte der	5,00 €
		Tagesbetreuung von Kindern	
Nr.	6/2012	Statistischer Jahresbericht 2011	5,00 €
		Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit,	
		Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2011	
Nr.	7/2012	Passantenaufkommen in der Ludwigshafener City 2011	5,00 €
Nr.	8/2012	Räumliche Gliederungen in Ludwigshafen am Rhein	5,00 €
		Aufbau und Erläuterungen	
Nr.	9/2012	Mietspiegel der Stadt Ludwigshafen 2012 -Fortschreibung-	5,00 €
Nr.	10/2012	Nahversorgung im Wandel	5,00 €
		Lebensmittelangebot und Drogerien in Ludwigshafen 2001 - 2011/12	
Nr.	1/2013	Abschlussbericht Urban II	5,00 €
Nr.	2/2013	Straßenverzeichnis der Stadt Ludwigshafen am Rhein	5,00 €
Nr.	3/2013	Stadtumbau Ludwigshafen Statusbericht 2012	
		Laufende Beobachtungen des Stadtumbauprozesses der	5,00 €
		Ludwigshafener Innenstadt	
Nr.	4/2013	Kindertagesstättenbericht 2012/13 - Quantitative Aspekte der	5,00 €
		Tagesbetreuung von Kindern	
Nr.	5/2013	Schulentwicklungsbericht 2012/13	5,00 €
Nr.	6/2013	Kulturbericht 2012	5,00 €
Nr.	7/2013	Die Bundestagswahl am 22. September 2013	kostenlos
Nr.	8/2013	Statistischer Jahresbericht 2012	5,00 €
		Entwicklung von Bevölkerung, Wohnungsbautätigkeit,	
		Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Jahr 2012	