

Autor: Elmar Huss  
 Tabellen und Grafiken: Adriana Wenzlaff  
 Karten: Ronald Bauch

## Mehr kleinere, aber auch Zuwachs bei großen Autos - Dank der Umweltprämie? Die Münchner Autolandschaft im Wandel

### Teil 1: Auswertung der PKW - Bestandsdaten

#### Das Wichtigste in Kürze:

- 600 000 Münchner Pkw – 80 Prozent davon Privat-Pkw
- 8 000 Privat-Pkw Zuwachs im ersten Halbjahr 2009
- Kleine und große Pkws verbuchen die größten Zuwächse von Januar bis Juni 2009
- Über die Hälfte der Münchner Autos haben 1,5 bis 2 Liter Hubraum
- Bestand an Mini- und Kleinwagen und gehobenen Mittelklassewagen steigt kontinuierlich seit drei Jahren
- Zu Lasten der Kompaktklasse werden in München im ersten Halbjahr des Förderungszeitraums vermehrt Mini- und Kleinwagen und Pkw der „Luxusklasse“ registriert
- Ein Münchner Pkw ist zum 1. Juli 2009 durchschnittlich 6,72 Jahre alt
- VW als inländisches Fabrikat bei Privat-Pkws vorn
- Motorisierungsgrad im ersten Halbjahr 2009 auf 409 Privat-Pkw je 1 000 volljährige Einwohner/innen gestiegen
- Höherer Motorisierungsgrad eher in finanziell besser situierten Stadtteilen
- Mini- und Kleinwagen stark vertreten in traditionellen Wohnbezirken der mittleren Stadt
- 55 Prozent der Münchner Privat-Pkw nicht prämierelevant – 41 Prozent potentielle Altfahrzeuge zum Verschrotten und 4 Prozent mögliche Neufahrzeuge

Zunächst müssen wir das Fragezeichen in der Überschrift erläutern. Letztendlich ist ausschließlich das zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in der Lage die zahlenmäßigen Auswirkungen der hier zitierten staatlichen Fördermaßnahme zu berechnen. Die Daten unseres kommunalen (örtlichen) Fahrzeugregisters geben allerdings ausreichend Anlass für berechtigte Thesen. Einige werden wir im Folgenden erläutern.

*600 000 Münchner Pkw - 80 Prozent davon Privat-Pkw*

Am 1. Juli 2009 waren knapp 600 000 Pkws auf Münchner Besitzer zugelassen (599 952), das ist eine neue Rekordmarke. Cirka 80 % davon entfielen auf natürliche Personen (475 168 Privat- Pkw), der Rest auf Firmen, Betriebe, Vereinigungen und ähnliche juristische Personen (124 784 Firmen-Pkw). Im Verlauf der zurückliegenden drei Jahre sind knapp 6 900 Autos oder 1,16 % hinzugekommen. Im selben Zeitraum ging die Zahl der Firmenautos um etwa 500 zurück, der private Pkw-Bestand erhöhte sich um ca. 7 400 (siehe Tabelle 1, Grafik 1a und 1b, Seite 16). Der Rückgang von 1 729 Pkws im zweiten Halbjahr 2008 (595 649 Pkw) auf ein Zwischentief zu Beginn des Jahres 2009 (593 920 Pkw) signalisiert, dass potentielle Käufer den Erwerb eines Fahrzeugs hinausschoben, weil in den Medien bereits Spekulationen über die bevorstehende Förderung verbreitet wurden.

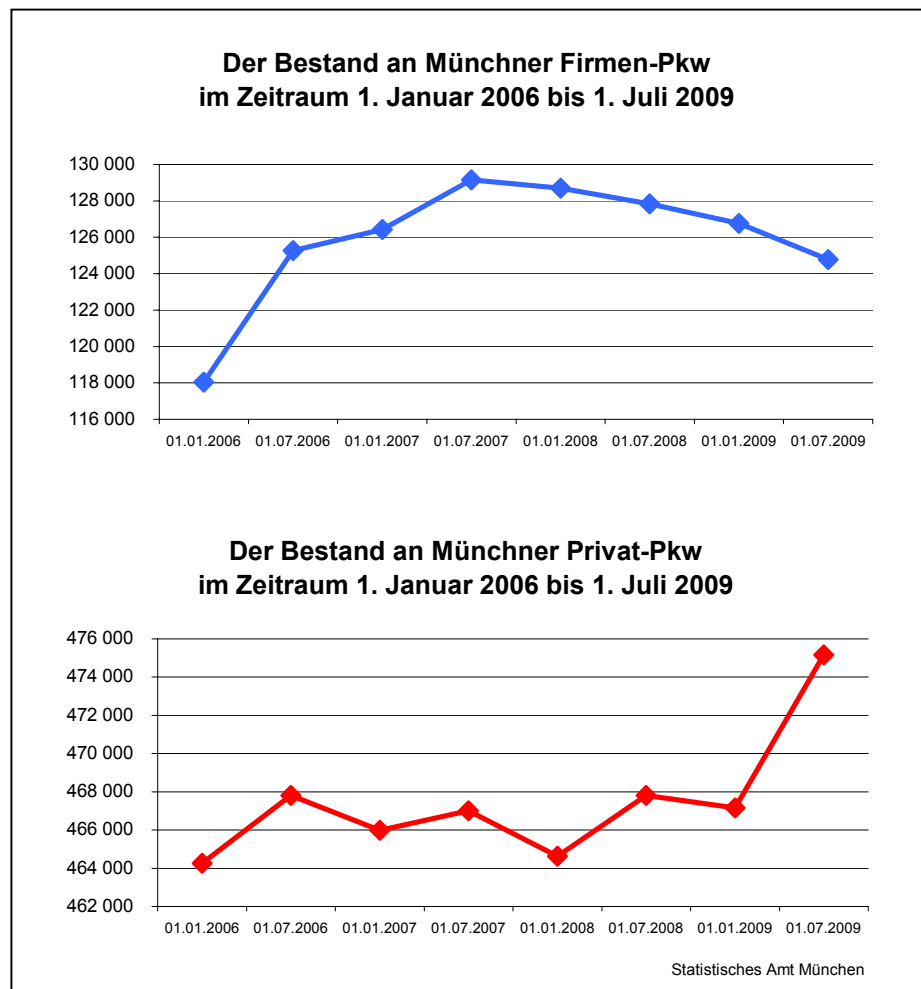
Tabelle 1

**Der Münchner Pkw-Bestand von juristischen und natürlichen Personen im Zeitraum 1. Juli 2006 bis 1. Juli 2009**

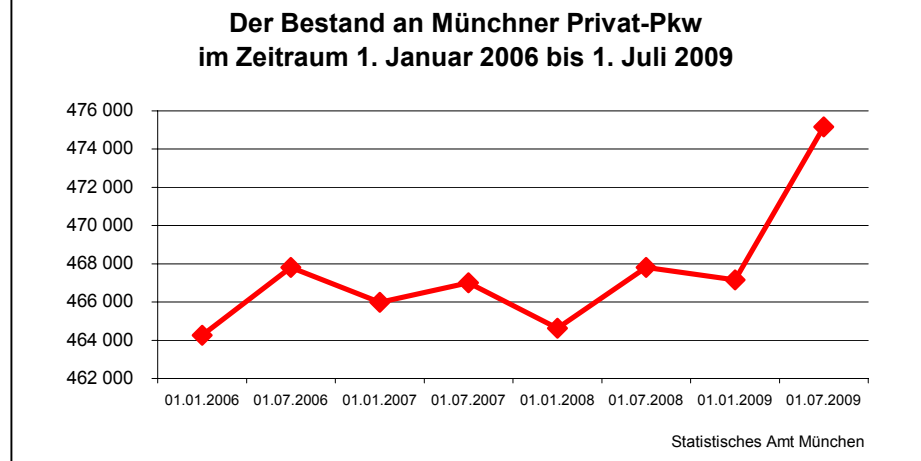
Pkw- Halter	01.07.2006	01.07.2007	01.07.2008	01.07.2009	Veränderung 2006 zu 2009	
					absolut	in %
Juristische Personen (Firmen-Pkw)	125 273	129 161	127 833	124 784	-489	-0,39
Natürliche Personen (Privat-Pkw)	467 808	467 011	467 816	475 168	7 360	1,57
<b>Zusammen</b>	<b>593 081</b>	<b>596 172</b>	<b>595 649</b>	<b>599 952</b>	<b>6 871</b>	<b>1,16</b>

Statistisches Amt München

Grafik 1a



Grafik 1b



8 000 Privat-Pkw Zuwachs im ersten Halbjahr 2009

Die Einführung der Umweltprämie (vulgo Abwrackprämie: geläufig, aber entsetzlich!) im Januar 2009 ist Anlass, jeweils den Bestand vom 1. Januar und 1. Juli 2009 vergleichend unter die Lupe zu nehmen. Gewährt wurde nach der „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von Personenkraftwagen“ (letzte Änderung vom 26.06.2009) ein staatlicher Zuschuss von 2 500 Euro beim Kauf eines neuen – oder Jahreswagens und gleichzeitiger Verschrottung eines mindestens neunjährigen Altfahrzeugs. Tatsächlich stieg der Autobesitz natürlicher Personen in der ersten Jahreshälfte 2009 um 8 000 Pkws oder 1,71 %. Gleichzeitig reduzierten sich die Firmen-Pkw (nicht antragsberechtigt für Prämie) um insgesamt fast 2 000 Fahrzeuge oder -1,56 % (siehe Tabelle 2, Seite 17).

Tabelle 2

### Der Münchner Pkw-Bestand von juristischen und natürlichen Personen im ersten Halbjahr 2009

Hubraumklasse	Juristische Personen (Firmen-Pkw)			
	01.01.2009	01.07.2009	Veränderung 01.01. zum 01.07.2009	
			absolut	in %
1- 1500 cm <sup>3</sup>	10 335	9 530	-805	-7,79
1501 – 2000 cm <sup>3</sup>	74 160	73 669	-491	-0,66
2001 – 3000 cm <sup>3</sup>	33 410	32 974	-436	-1,30
> 3000 cm <sup>3</sup>	8 853	8 611	-242	-2,73
<b>Zusammen</b>	<b>126 758</b>	<b>124 784</b>	<b>-1 974</b>	<b>-1,56</b>
Natürliche Personen (Privat-Pkw)				
1- 1500 cm <sup>3</sup>	122 373	126 643	4 270	3,49
1501 – 2000 cm <sup>3</sup>	241 036	242 306	1 270	0,53
2001 – 3000 cm <sup>3</sup>	83 345	84 981	1 636	1,96
> 3000 cm <sup>3</sup>	20 408	21 238	830	4,07
<b>Zusammen</b>	<b>467 162</b>	<b>475 168</b>	<b>8 006</b>	<b>1,71</b>

Statistisches Amt München

*Kleine und große Pkws verbuchen die größten Zuwächse von Januar bis Juni 2009*

Wir erwarten demnächst weitere Daten, die sich mittelbar auf die Auswirkungen der Umweltprämie zurückführen lassen, zum Beispiel die Neuzulassungszahlen und die Statistiken zur Außerbetriebsetzung und werden baldmöglichst darüber in einem Folgebeitrag berichten.

Erste Hinweise darauf lassen sich aber schon heute aus dem Bestandsvergleich 1. Januar und 1. Juli 2009 ablesen, der Zeitraum, in dem viele Kaufverträge in Verbindung mit Verschrottung des Altfahrzeugs abgeschlossen wurden und die Zahl weiterer Anmeldungen für die Prämie so richtig Fahrt aufnahm.

Autos der unteren Hubraumklassen trugen überproportional zum Zuwachs bei. Allein in der Klasse bis 1 500 cm<sup>3</sup> Hubraum kamen zwischen 1. Januar und 1. Juli 2009 insgesamt 3 465 Fahrzeuge hinzu, ein Plus von 2,6 % in diesem Segment. Die bisher bekannten Zahlen des BAFA deuten darauf hin, dass die Wirkungen der Prämie auch bundesweit in erster Linie zur Erhöhung der Anteile bei den Minis, Kleinwagen und der Kompaktklasse beigetragen haben<sup>1)</sup>.

In München ging es aber auch in der hubraumstarken Gruppe parallel zur Förderung nach oben und was die prozentuale Steigerung angeht, nicht viel weniger als bei den Mini- und Kleinwagen. Bei Autos mit mehr als drei Litern Hubraum betrug der Zuwachs 588 Fahrzeuge, das sind 2,0 % allein im ersten Halbjahr 2009 (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3

### Der Münchner Pkw- Bestand nach Hubraumklassen im ersten Halbjahr 2009

Hubraumklasse	Der Münchner Pkw- Bestand nach Hubraumklassen im ersten Halbjahr 2009			
	01.01.2009	01.07.2009	Veränderung 01.01. zum 01.07.2009	
			absolut	in %
1- 1500 cm <sup>3</sup>	132 708	136 173	3 465	2,61
1501 – 2000 cm <sup>3</sup>	315 196	315 975	779	0,25
2001 – 3000 cm <sup>3</sup>	116 755	117 955	1 200	1,03
> 3000 cm <sup>3</sup>	29 261	29 849	588	2,01
<b>Zusammen</b>	<b>593 920</b>	<b>599 952</b>	<b>6 032</b>	<b>1,02</b>

Statistisches Amt München

1) Vgl. Seite 5 „ABWRACKPRÄMIE UND UMWELT– eine erste Bilanz“, IFEU Heidelberg, Heidelberg, 31.08.2009.

Über die Hälfte der Münchner Autos haben 1,5 bis 2 Liter Hubraum

Nach Hubraum eingeteilt, entfallen zum 01. Juli 2009 rund 53 % – also gut die Hälfte der Münchner Pkws – auf Autos mit einem Hubraum zwischen 1 501 und 2 000 cm<sup>3</sup>, jeder 5. Pkw hat 1 001 bis 1 500 cm<sup>3</sup> in den Zylindern und jeder 10. zwei bis zweieinhalb Liter Hubraum. In die nächsthöhere Klasse, nämlich 2,5 bis 3 Liter zählen 9 % der Pkw und jedes 20. gehört mit über 3 Litern zur oberen Mittel,- oder Oberklasse. Schließlich sind noch 3,5 % so genannte Miniwagen mit unter 1 000 cm<sup>3</sup> in München angemeldet (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4

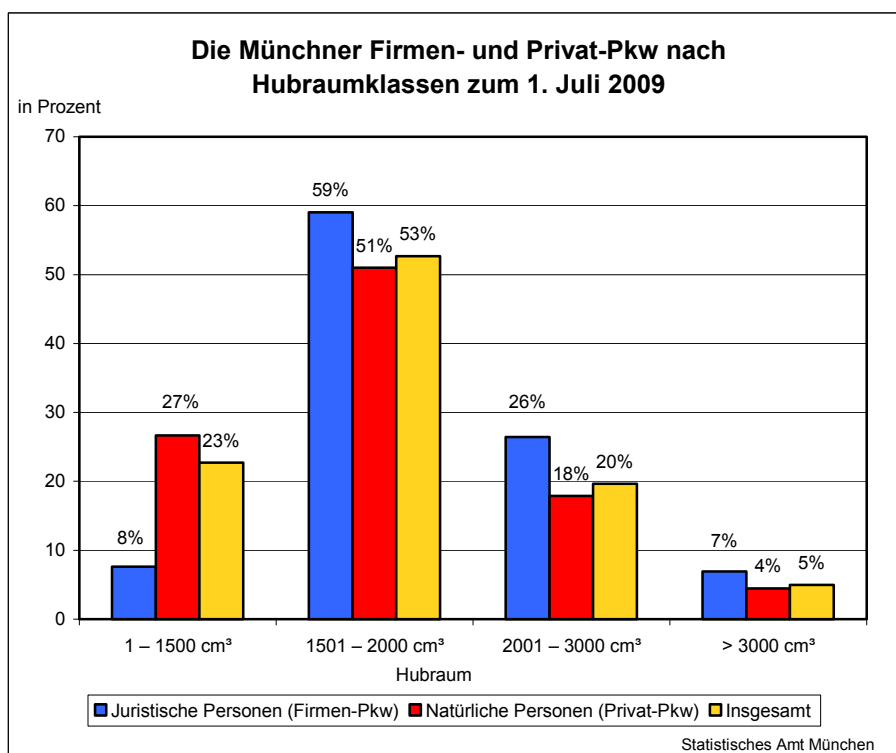
Der Münchner Pkw-Bestand nach Hubraumklassen im Zeitraum 1. Juli 2006 bis 1. Juli 2009

Hubraumklasse	01.07.2006	01.07.2007	01.07.2008	01.07.2009	Veränderung 01.07.2006 zum 01.07.2009	
					absolut	in %
1 – 1000 cm <sup>3</sup>	20 021	20 300	20 452	20 787	766	3,83
1001 – 1500 cm <sup>3</sup>	108 306	111 105	111 757	115 386	7 080	6,54
1501 – 2000 cm <sup>3</sup>	313 616	313 702	314 888	315 975	2 359	0,75
2001 – 2500 cm <sup>3</sup>	72 956	69 944	65 950	64 255	-8 701	-11,93
2501 – 3000 cm <sup>3</sup>	47 372	50 606	52 477	53 700	6 328	13,36
> 3000 cm <sup>3</sup>	30 810	30 515	30 125	29 849	- 961	-3,12
<b>Zusammen</b>	<b>593 081</b>	<b>596 172</b>	<b>595 649</b>	<b>599 952</b>	<b>6 871</b>	<b>1,16</b>

Statistisches Amt München

Firmen- und Privatautos zeigen eine unterschiedliche Hubraumstruktur. Generell sind zum 1. Juli 2009 Betriebsautos größer, über 2 Liter Hubraum hat jeder dritte Firmenwagen, aber nur jedes fünfte private Auto. Bei den Mini- und Kleinwagen (bis 1 500 cm<sup>3</sup>) sind die Pkws, die auf Firmen eingetragen sind - mit einem Anteil von ca. 8 % an allen Firmen-Fahrzeugen - gegenüber 27 % in der Gruppe Privat-Pkw stark unterrepräsentiert (siehe Grafik 2).

Grafik 2



*Bestand an Mini- und Kleinwagen und gehobenen Mittelklassewagen steigt kontinuierlich seit drei Jahren*

Zwischen den ausgewählten sechs Hubraumklassen gibt es im Verlauf der vergangenen drei Jahre Bestandsveränderungen in unterschiedlichem Umfang. Zunächst fällt auf, dass es auch mittelfristig nicht nur bei den kleineren Autos Zuwächse gegeben hat. In diesem Zeitraum verzeichnen wir bei den Kleinwagen mit 1 001 bis 1 500 cm<sup>3</sup> Hubraum zwar ein Plus von rund 7 %, aber auch über 13 % bei den Fahrzeugen der gehobenen Mittelklasse im 2,5- bis 3-Liter Bereich. Im selben Zeitraum zurückgegangen ist der Bestand in der Hubraumklasse zwischen 2 001 und 2 500 cm<sup>3</sup> (untere Mittelklasse) nämlich um 8 700 Pkw oder -12 %. Nur im leichten Aufwind befindet sich seit drei Jahren der größte Anteil des Münchner Autobestands, das ist die Kompaktklasse, mit 1 501 bis 2 000 cm<sup>3</sup> Hubraum, mit einem Plus von knapp 1 %. Deutlich rückläufig dagegen verläuft der Trend bei den über 3-Liter „schweren“ Straßenkreuzern. Ihr Bestand hat sich in den letzten drei Jahren um ca. 1 000 Fahrzeuge oder 3 % verringert. Bei den Miniwagen, das sind die Autos mit bis zu 1 000 cm<sup>3</sup> am anderen Ende der Klassifizierung, deutet der Trend in dieser Zeitspanne mit knapp 4 % Zugewinn nach oben (siehe Tabelle 4, Seite 18).

*Zu Lasten der Kompaktklasse werden in München im ersten Halbjahr des Förderungszeitraums vermehrt Mini- und Kleinwagen und Pkw der „Luxusklasse“ registriert*

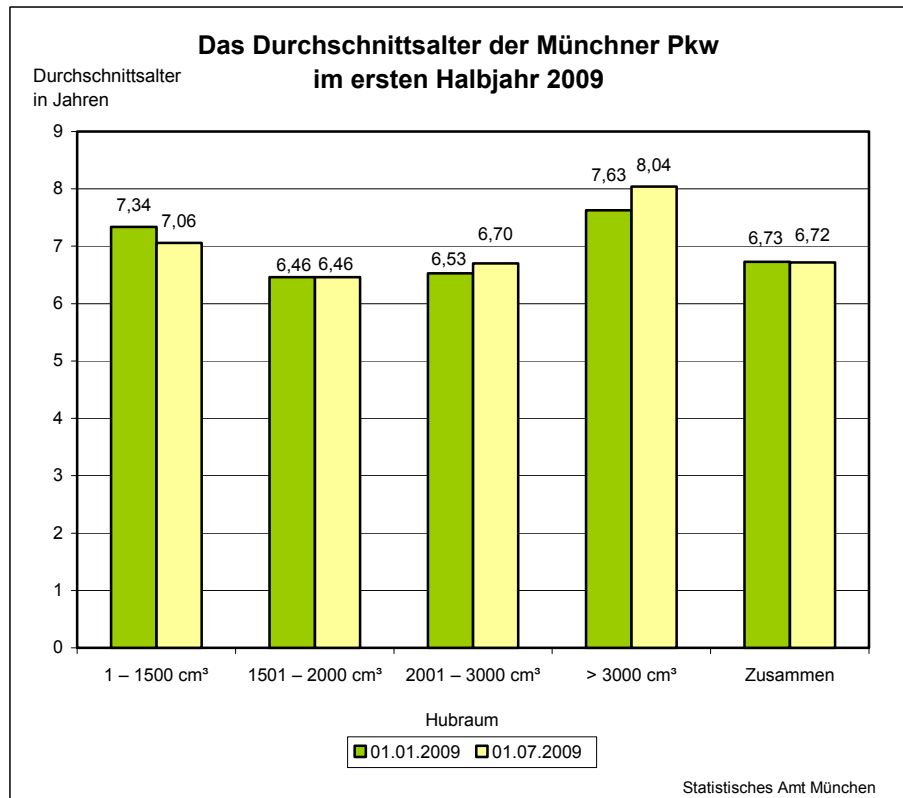
Allein in den ersten sechs Monaten in denen eine Prämie beantragt werden konnte, verbuchen wir einen Nettozuwachs von über 8 000 Münchner Privat-Pkws. Über die Hälfte davon (4 270) entfällt auf die Mini- und Kleinwagen (bis 1 500 cm<sup>3</sup> Hubraum). Deshalb steht mit hoher Wahrscheinlichkeit die Umweltprämie Pate bei dieser aktuellen Entwicklung. Ein Fünftel des Zugewinns waren Autos der Mittelklasse mit 2 001 bis 3 000 cm<sup>3</sup> Hubraum (1 636 oder +2,0 %). Das Resümee in diesem Zusammenhang: während der Bestand der Kompaktklasse (1 501 bis 2 000 cm<sup>3</sup>), zumindest in den ersten sechs Monaten der Förderung, prozentual nur unwesentlich (+0,5 %) ansteigt, legen sowohl Mini- und Kleinwagen (+3,5 %) als auch die Großen mit über 3-Liter Hubraum (+4,1 %) zu (siehe Tabelle 2, Seite 17). Es sieht so aus, als hätte die Prämie den mittelfristig angelegten Trend (siehe oben) kurzfristig noch verstärkt. Als These könnte man formulieren, dass sich der Münchner Kundenkreis derzeit zu Lasten der Kompaktklasse in die Nachfrager der Mini- und Kleinwagen einerseits und die der „Luxusklasse“ auf der anderen Seite differenziert. In keiner der vergangenen, vergleichbaren Zeitspannen wird nämlich eine Zuwachsrates an Mini- und Kleinwagen in dieser Größenordnung erreicht oder übertroffen. Auch die ersten Veröffentlichungen von Bundesergebnissen berichten übrigens von einem beträchtlichen Plus an Kleinwagen durch die Abwrackprämie, der Boom bei den Autos der Oberklasse könnte ein münchenerischer sein. Die Auswertung der Neuzulassungen wird zu gegebener Zeit weitere Interpretationen ermöglichen.

*Ein Münchner Pkw ist zum 1. Juli 2009 durchschnittlich 6,72 Jahre alt*

Ein Münchner Pkw war zur Mitte dieses Jahres durchschnittlich 6,72 Jahre alt. Damit ist der Münchner Pkw durchschnittlich fast eineinhalb Jahre jünger, als der deutsche Pkw mit 8,2 Jahren zum Stand 01. Januar 2009<sup>2)</sup>. In München war eine relevante Verjüngung etwa durch mehr Pkw mit Erstzulassungen im ersten Halbjahr 2009 infolge der Umweltprämie nicht zu spüren. Älter sind im Mittel die Kleinen einerseits und die ganz Großen andererseits. Ein Kleinwagen bis 1 500 cm<sup>3</sup> Hubraum zählte zur Jahresmitte 7,06 Jahre, Autos mit über 3-Liter sind im Mittel fast genau ein Jahr älter (8,4 Jahre). Ein durchschnittlicher Mittelklassewagen (2 001 bis 3 000 cm<sup>3</sup>) hat sechseinhalb Jahre auf den Achsen (siehe Grafik 3, Seite 20).

2) Vgl. Seite 2 „ABWRACKPRÄMIE UND UMWELT“ – eine erste Bilanz, IFEU Heidelberg, Heidelberg, 31.08.2009

Grafik 3



Wegen diverser, globaler Verflechtungen auch, und vor allem im Bereich der Autoindustrie, ist eine Unterscheidung zwischen in- und ausländischen Herstellern der Münchner Pkws nicht unproblematisch. Wir gliedern trotzdem die Privat-Pkw nach den klassischen deutschen Herstellern, zu denen wir BMW, Daimler (Mercedes-Benz) und Opel zählen, Audi und Porsche vom Mutterkonzern VW getrennt auswerten und den ausländischen Herstellern, die wir zu einer Gruppe zusammenfassen. Die nichtdeutschen Fabrikate repräsentieren mit 38,5 % die relative Mehrheit der in München zugelassenen Pkw, und zwar stabil im Verlauf der vergangenen drei Jahre (siehe Grafik 4, Seite 21).

Bei den Inländern hat zum 1. Juli 2009 VW die Nase vorn, und zwar mit 18 % ziemlich deutlich vor BMW (13,9 %), Daimler (12,5 %), Opel (9,1 %) und Audi (6,9 %). Porsche als sechster im Ranking erreicht am 1. Juli 2009 einen Marktanteil von – leicht aufgerundet – 1,1 % und zählt damit im Vergleichszeitpunkt 1. Juli 2006, ebenso wie BMW, Daimler und Audi zu den Gewinnern, während VW und Opel im Münchner Bestand rückläufig bilanzieren.

Inwieweit die Umweltprämie den geringen Verschiebungen (siehe Grafik 4 und Tabelle 5, Seite 21) zwischen den Herstellern zu Grunde liegt, wird die beabsichtigte Auswertung der Neuzulassungszahlen ergeben. Entsprechend muss man die Außerbetriebsetzungen nach Fabrikaten berücksichtigen, die ja eine zentrale Bedingung für die Förderung waren.

Uns interessiert, wie sich der Münchner Motorisierungsgrad (MG) entwickelt hat und in welchen Stadtbezirken besondere Abweichungen vom Mittelwert auftreten. Der MG sagt aus, wie viele Privatautos rechnerisch auf 1 000 volljährige Münchner/innen (18 Jahre und älter) mit hiesigem Hauptwohnsitz kommen. Die Berechnung aus den Grunddaten vom 1. Juli 2006 und 1. Juli 2009 ergibt einen Rückgang des MG von 417 auf 409, weil die Zunahme des Autobestands nicht mit der Aufwärtsentwicklung der Einwohnerzahl Münchens Schritt hielt. Kurzfristig und vermutlich unter Mitwirkung der Umweltprämie ist der MG dann im ersten Halbjahr 2009 von 398 auf 409 angestiegen.

*VW als inländisches Fabrikat bei Privat-Pkws vorn*

*Motorisierungsgrad im ersten Halbjahr 2009 auf 409 Privat-Pkw je 1 000 volljährige Einwohner/innen gestiegen*

Grafik 4

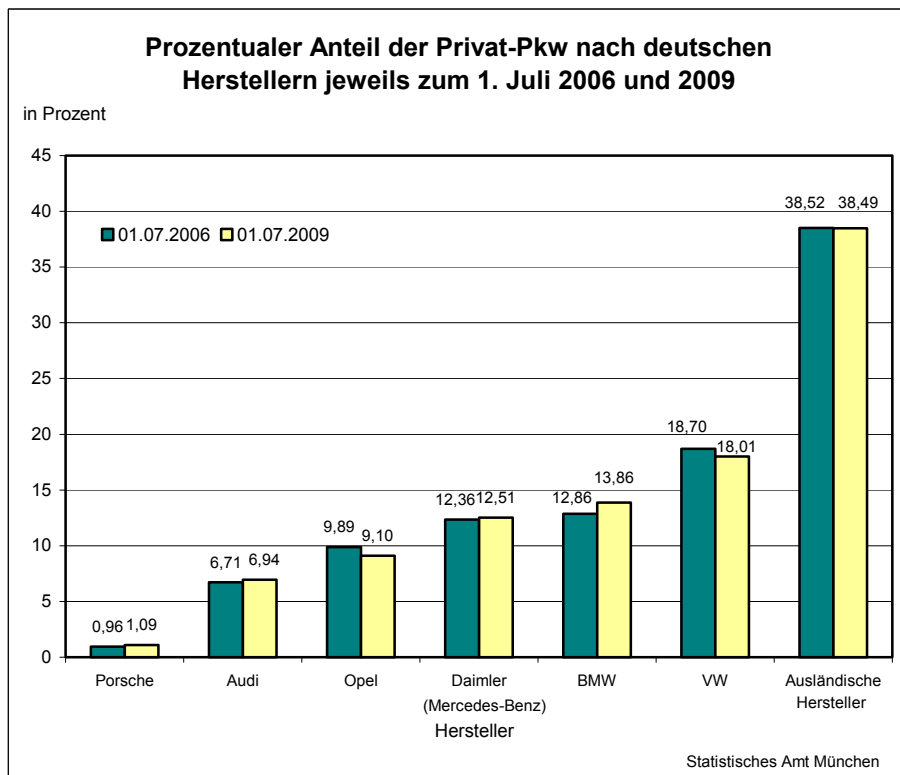


Tabelle 5

Der Bestand an Münchner Privat-Pkws nach deutschen Herstellern jeweils zum 1. Juli 2006 und 2009

Hersteller	01.07.2006		01.07.2009	
	absolut	in %	absolut	in %
Audi	31 381	6,71	32 963	6,94
BMW	60 147	12,86	65 859	13,86
Daimler (Mercedes-Benz)	57 805	12,36	59 459	12,51
Opel	46 252	9,89	43 235	9,10
Porsche	4 496	0,96	5 174	1,09
VW	87 463	18,70	85 583	18,01
Ausländische Hersteller	180 264	38,52	182 895	38,49
<b>Zusammen</b>	<b>467 808</b>	<b>100,00</b>	<b>475 168</b>	<b>100,00</b>

Statistisches Amt München

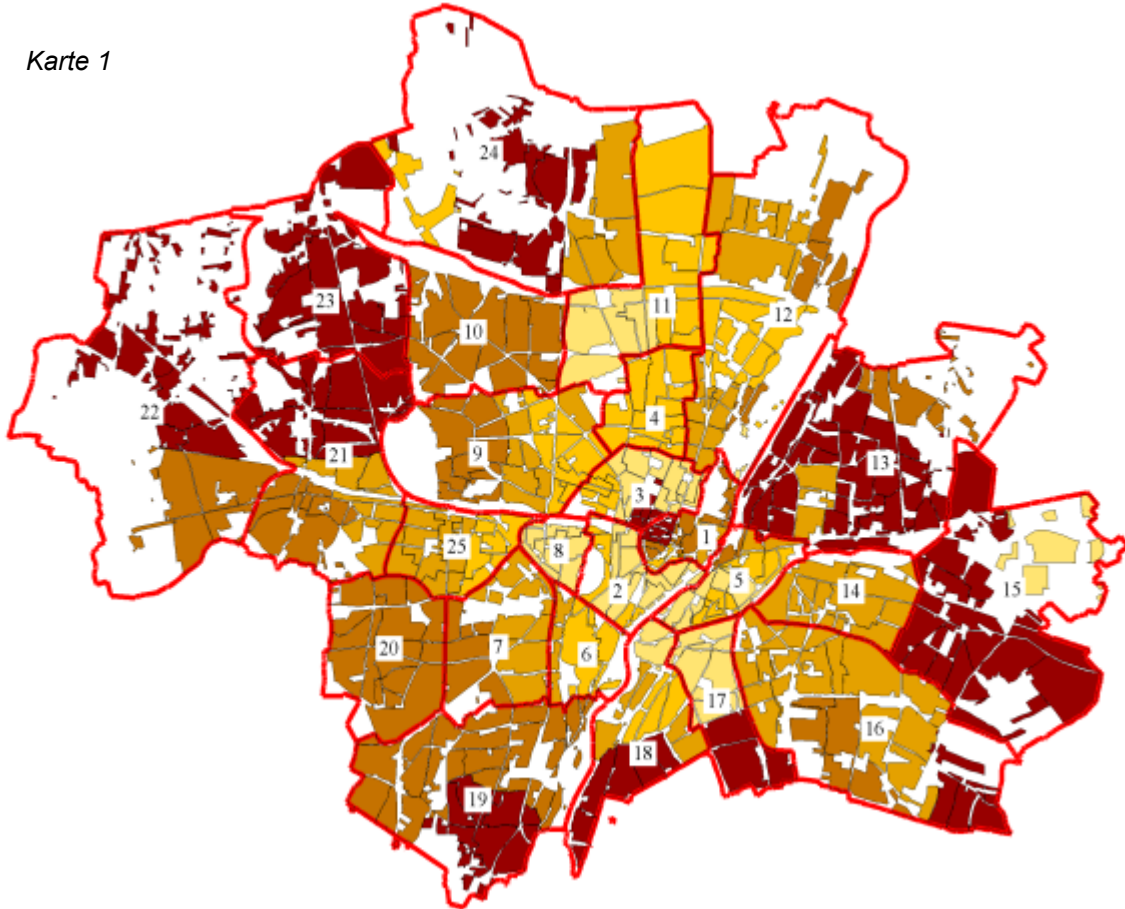
Bezogen auf die Münchner Stadtbezirke haben Allach – Untermenzing (548), Trudering – Riem (531) und Bogenhausen (498) den höchsten Motorisierungsgrad zum 01. Juli 2009, die Schwanthalerhöhe (301), Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt (305) und Maxvorstadt (306) den geringsten.

*Höherer Motorisierungsgrad eher in finanziell besser situierten Stadtteilen*

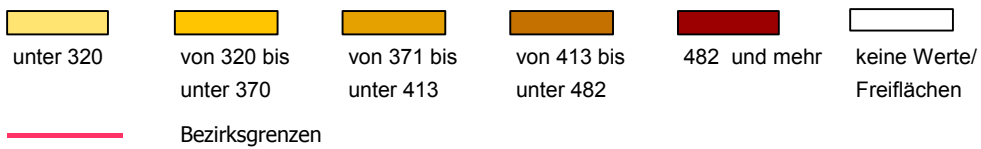
Noch deutlicher werden die eigentlichen Schwerpunkte auf der thematischen Karte mit den Münchner Bezirksteilen. Die Gebiete der höchsten Intensität, gekennzeichnet durch die rote Farbe sehen wir – ziemlich zusammenhängend – vor allem in Teilen des nordwestlichen, östlichen und südlichen Stadtrands. Prinzipiell also überall dort, wo wegen der Bewohnerstruktur vergleichsweise überdurchschnittliche, finanzielle Voraussetzungen für den Erwerb und das Halten eines oder mehrerer Pkws gegeben sind, und wo gleichzeitig genügend Raum für deren Unterbringung zur Verfügung steht, sei es auf öffentlichen (Straßen) oder privaten Flächen (Garagen, Stellplätze). In vielen Fällen mag auch das private Auto – besonders in Randlagen – eine bessere Erreichbarkeit von benötigter Infrastruktur gewährleisten.

Motorisierungsgrad der Münchner Bezirksteile am 1. Juli 2009

Karte 1



Anzahl der Privat-Pkw je 1 000 Einwohner/innen = 18 Jahre (Hauptwohnsitzbevölkerung)



Bezirk

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 01 Altstadt - Lehel               | 14 Berg am Laim   |
| 02 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt | 15 Trudering - Riem   |
| 03 Maxvorstadt                    | 16 Ramersdorf - Perlach   |
| 04 Schwabing-West                 | 17 Obergiesing  |
| 05 Au - Haidhausen                | 18 Untergiesing - Harlaching                                      |
| 06 Sendling                       | 19 Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln |
| 07 Sendling - Westpark            | 20 Hadern   |
| 08 Schwanthalerhöhe               | 21 Pasing - Obermenzing   |
| 09 Neuhausen - Nymphenburg        | 22 Aubing - Lochhausen - Langwied                                 |
| 10 Moosach                        | 23 Allach - Untermenzing  |
| 11 Milbertshofen - Am Hart        | 24 Feldmoching - Hasenberg  |
| 12 Schwabing - Freimann           | 25 Laim   |
| 13 Bogenhausen                    |   |

Statistisches Amt München

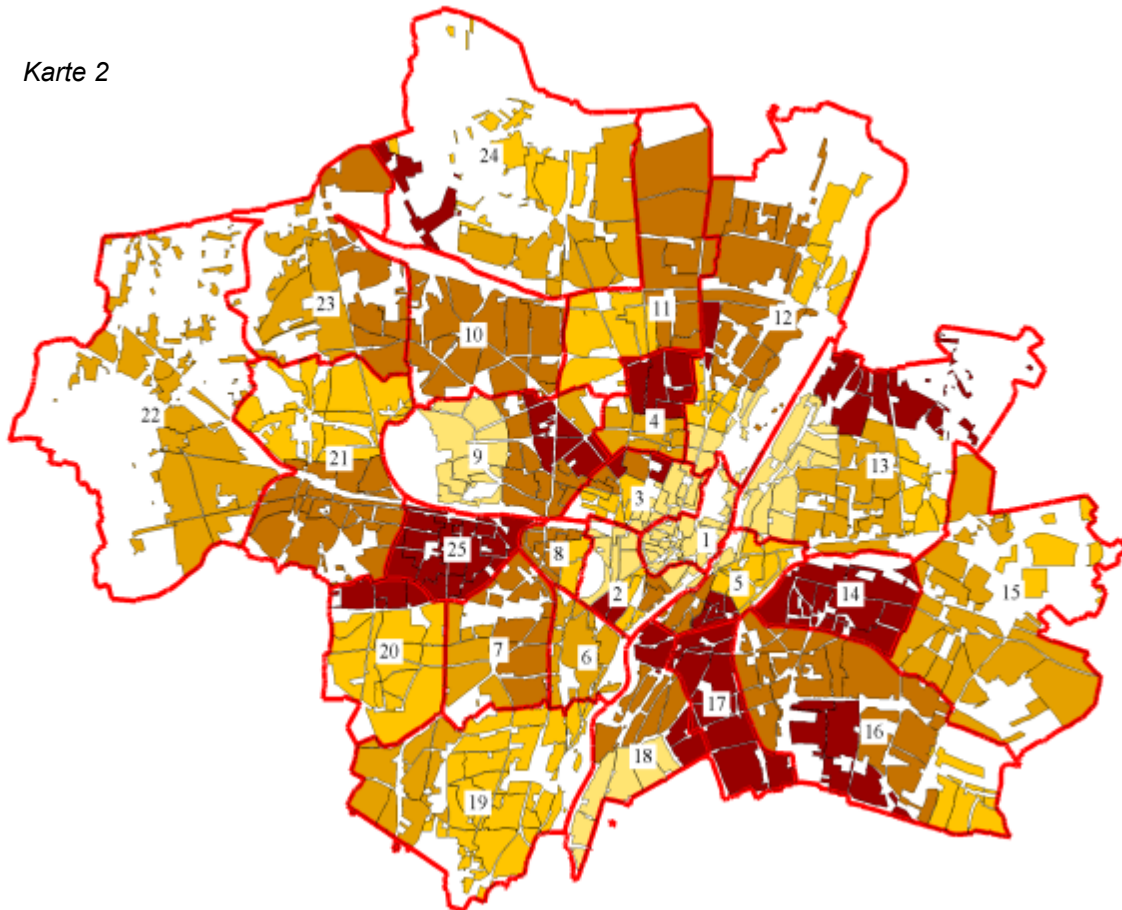


Zu gegebener Zeit sollen weitere, in die räumliche Tiefe der Quartiere führende Untersuchungen zusätzliche Zusammenhänge zwischen Motorisierungsgrad und sozialräumlicher Situation und/ oder Milieustruktur aufdecken. Neben weiteren qualitativen Merkmalen der Haushalte werden auch solche zum Pkw einfließen (z.B. Emissionsgruppe und Fahrzeugsegmente).

Einige Beispiele für höchste MG in den Münchner Bezirksteilen: Altaubing, Lochhausen, Langwied, Obermenzing, Untermenzing, Allach, Feldmoching, Siedlung Lerchenauer See, Fasanerie, ganz Bogenhausen mit Ausnahme von Arabellapark, Parkstadt und Johanneskirchen, Trudering - Riem mit Ausnahme der Messestadt, Waldperlach, Fasangarten, Harlaching, Mengerschwaige und Solln (siehe Karte 1, Seite 22). Den Sonderfall Stadtkern einmal ausgenommen, sind die o.g. Bedingungen für den Pkw-Besitz in der übrigen Stadt in dem Maße nicht gegeben, was die unterdurchschnittliche Motorisierung der Haushalte in den klassischen Vorstädten und den daran anschließenden Mittelbezirken erklärt (gelb/ ocker eingefärbt).

**Prozentualer Anteil der Privat-Pkw bis zu 1 500 cm<sup>3</sup> Hubraum zum 1. Juli 2009 in den Münchner Bezirksteilen**

Karte 2



Prozentualer Anteil der Münchner Privat-Pkw in der Hubraumklasse bis 1 500 cm<sup>3</sup>



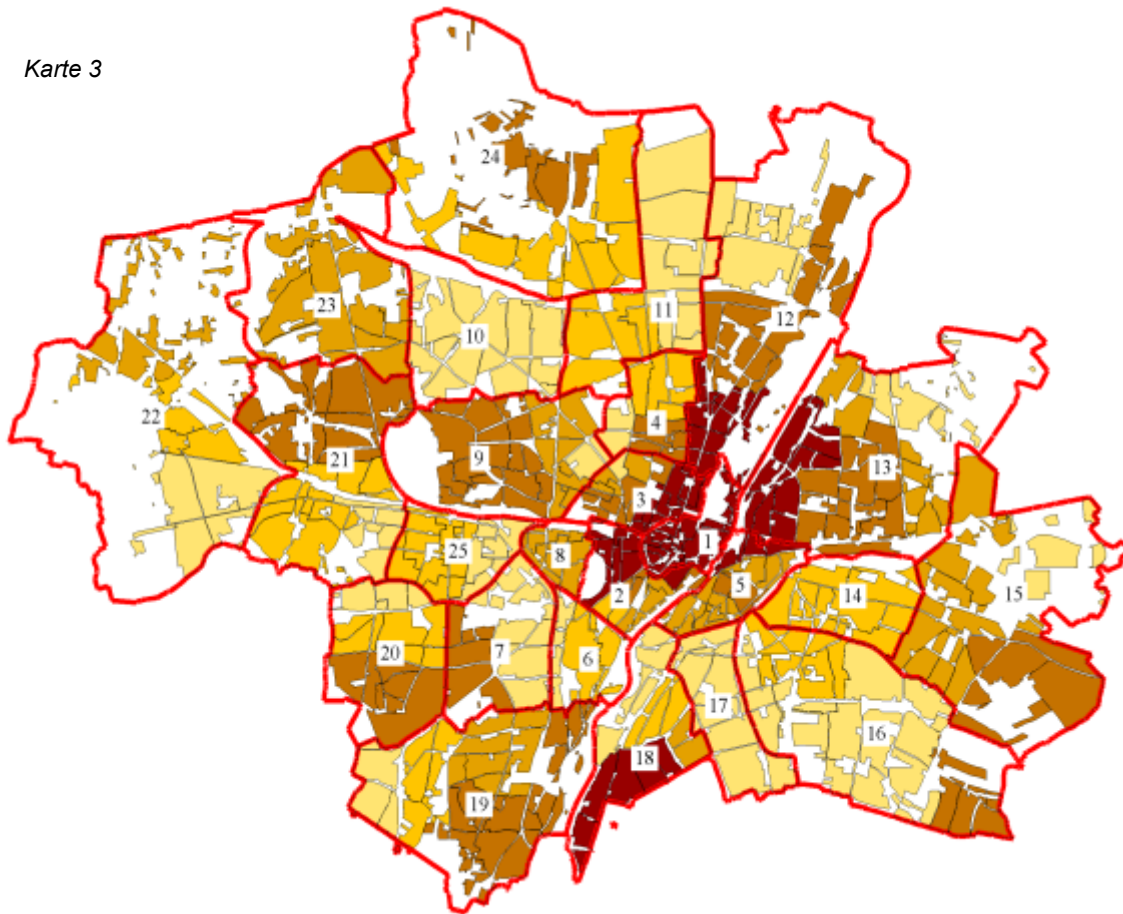
 Bezirksgrenzen

Genauere Bezeichnung der Stadtbezirke, siehe Karte 1.

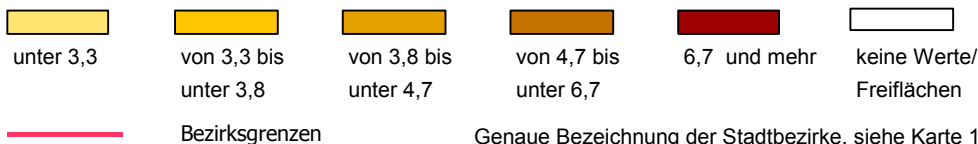
Statistisches Amt München

**Prozentualer Anteil der Privat-Pkw mit 3 000 cm<sup>3</sup> und mehr Hubraum zum 1. Juli 2009 in den Münchner Bezirksteilen**

Karte 3



Prozentualer Anteil der Münchner Privat-Pkw in der Hubraumklasse von 3 000 cm<sup>3</sup> und mehr



Genaue Bezeichnung der Stadtbezirke, siehe Karte 1.

Statistisches Amt München

*Mini- und Kleinwagen stark vertreten in traditionellen Wohnbezirken der mittleren Stadt*

Im vorliegenden beschränken wir uns auf die räumliche Verteilung der auf private Personen zugelassenen Pkws nach zwei aggregierten Hubraumklassen (bis 1 500 cm<sup>3</sup> und über 3 000 cm<sup>3</sup>). Mini- und Kleinwagen bis 1 500 cm<sup>3</sup> sind im Stadtkern sowie im weit überwiegenden Teil der Einfamilienhausgebiete des Stadtrands unterrepräsentiert, dagegen aber stark vertreten in traditionellen Wohnbezirken der mittleren Stadt, z.B. in Laim, im nördlichen Neuhausen, Schwabing-West, Berg am Laim und Obergiesing. Man trifft sie gerade dort nicht mit den höchsten Quoten an, wo der Motorisierungsgrad am höchsten ist (siehe Karte 2, Seite 23).

Auch die Dichte der Pkws der Oberklasse, die wir in der Kategorie mit über 3-Liter Hubraum zusammengefasst haben, ist nur partiell dort am höchsten wo es die meisten Autos gibt. Die wirklich großen „Wagen“ haben ihre Schwerpunkte in Altstadt und Lehel, im Klinikviertel der Ludwigsvorstadt und entlang des Bavariarings, im südlichen Teil der Maxvorstadt (Königsplatz), im Schwabing längs der Achse Ludwig-/Leopoldstraße und um die Münchner Freiheit, am Biederstein, Herzogpark und in Altbogenhausen. Auch in Toplagen am Stadtrand sind die Premiumfahrzeuge der Autohersteller häufig anzutreffen (siehe Karte 3, oben).

55 Prozent der Münchner Privat-Pkw nicht prämierelevant – 41 Prozent potentielle Altfahrzeuge zum Verschrotten und 4 Prozent mögliche Neufahrzeuge

Im Hinblick auf die bevorstehende Veröffentlichung von detaillierten Zulassungszahlen haben wir den Münchner Bestand an Privat-Pkw von der Jahresmitte 2009 nach Zeiträumen der Erstzulassung ausgezählt, um die Größenordnung der potentiell prämierelevanten Altfahrzeuge (zu verschrottende Fahrzeuge), die möglicherweise prämierelevanten Neufahrzeuge (ohne Jahreswagen), und die Autos die dafür nicht infrage kommen, zu zeigen. 55 % das ist ein deutlich überwiegender Anteil der Münchner Privat-Autos war zu diesem Zeitpunkt nicht Prämien relevant, knapp 193 000 Pkws, ca. 41 % waren alt genug um dem Gesetz nach als „Schrottauto“ herzuhalten und nur 4 % des Münchner Privat-Pkw Bestands wurde im ersten Halbjahr 2009 erstmals zugelassen, wäre also in Verbindung mit der Verschrottung eines Altautos für die Inanspruchnahme einer Umweltprämie geeignet gewesen (siehe Tabelle 6 und Grafik 5).

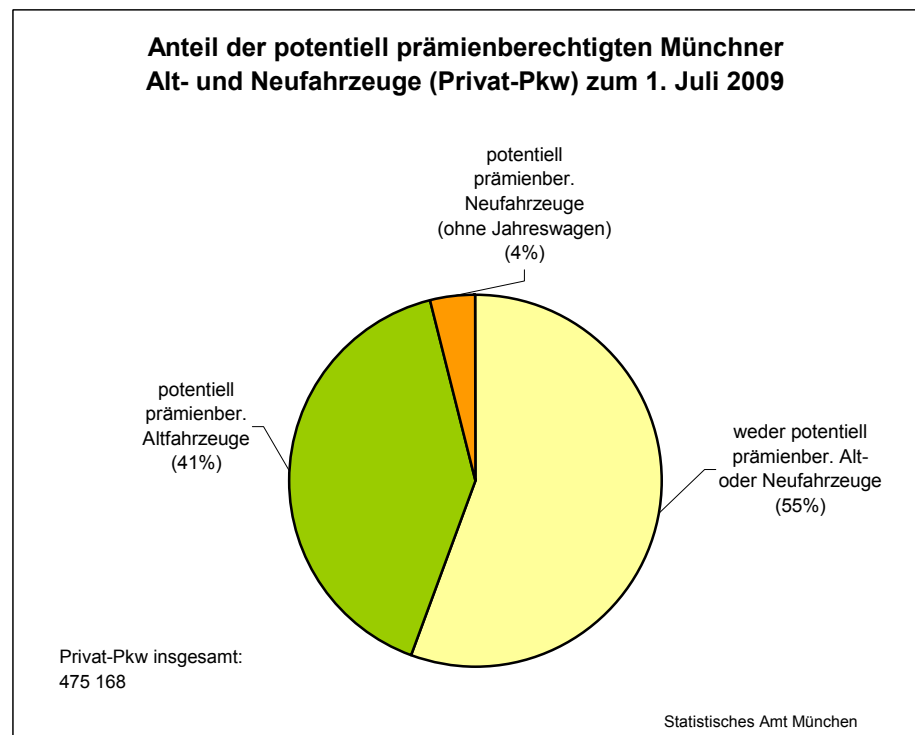
Tabelle 6

**Die potentiell Umweltprämie-berechtigten Münchner Privat-Pkw zum 1. Juli 2009**

Erstzulassung	Potentiell prämierelevante Pkw	Hubraumklassen				Insgesamt	
		1 – 1500 cm <sup>3</sup>	1501 – 2000 cm <sup>3</sup>	2001 – 3000 cm <sup>3</sup>	> 3000 cm <sup>3</sup>	absolut	in %
bis einschl. Juni 2000	potentiell prämierelevante Altfahrzeuge	48 272	101 294	33 608	9 582	192 756	40,57
Januar 2009 bis Juni 2009	potentiell prämierelevante Neufahrzeuge (ohne Jahreswagen)	9 150	7 413	1 938	387	18 888	3,98
Juli 2000 bis Dezember 2008	Weder potentiell prämierelevante Alt- oder Neufahrzeuge	69 221	133 599	49 435	11 269	263 524	55,46
<b>Zusammen</b>		<b>126 643</b>	<b>242 306</b>	<b>84 981</b>	<b>21 238</b>	<b>475 168</b>	<b>100,00</b>

Statistisches Amt München

Grafik 5



Zusammenfassend haben wir während der intensiven Beschäftigung mit den Münchner Pkw-Bestandszahlen und deren Auslegung in Bezug auf die Umweltprämie einige interessante Erkenntnisse gewonnen. Allerdings können wir bezugnehmend auf die einleitenden Bemerkungen mit den Interpretationen unserer Auswertungen nur Vermutungen bzgl. des Einflusses der Umweltprämie anstellen. Wie die Umweltprämie tatsächlich Münchens Pkws beeinflusst hat, können nur Auswertungen des BAFA zeigen, die verständlicherweise noch einige Zeit benötigen. Nun sind wir erstmal gespannt, wie sich die Neuzulassungen nach dem Auslaufen der Umweltprämie entwickeln.