



## DIE ENTWICKLUNG DES KFZ-BESTANDES IN ZEITEN DER UMWELTPRÄMIE

- Mit einem Plus von 62 % bei den Erstzulassungen privater Pkw liegt Dortmund 2009 im bundesweiten Trend. Ein Zuwachs um rund 3.700 Fahrzeuge belegt eine positive Entwicklung über die Umweltprämie hinaus.
- Der Pkw-Bestand in Dortmund ist 2009 - wohl als Folge der Umweltprämie - jünger geworden. Der Anteil Neufahrzeuge liegt bei 7 % nach 4,4 % im Vorjahr, 42,7 % (2008: 44,7 %) der Pkw sind acht Jahre oder älter. Das Durchschnittsalter ist von 8,6 auf 8,4 Jahre gesunken.
- Zwar sind im Vergleich zum Vorjahr 2009 überdurchschnittlich viele Kleinwagen (< 50 KW) und kaum mehr Pkw mit mehr als 100 KW verkauft worden, insgesamt aber wird der Bestand leistungsstärker. Das und die Tatsache, dass bei den Altfahrzeugen überwiegend solche mit grüner Plakette im Bestand fehlen, lässt vermuten, dass im Zuge der Umweltprämie im Trend kleine, emissionsarme Fahrzeuge durch kleine Fahrzeuge ersetzt worden sind.
- Unverändert gut die Hälfte der Neuzulassungen sind deutsche Fabrikate, die übrigen europäischen Hersteller stellen ein Viertel, die asiatischen Hersteller ein Fünftel des Neubestandes 2009.
- Die meisten Neufahrzeuge haben VW und Opel verkauft, mit Abstand folgen Fiat und Ford. Relativ zum Ausgangsbestand 2008 am stärksten zugelegt haben Fiat, Daewoo, Dacia und Kia. Im Vorjahresvergleich kaum gewonnen haben die Premiummarken.
- Die Bestandszahlen haben sich 2009 anders entwickelt als die Neuzulassungen. Mercedes und BMW legen zu, weil sie immer mehr ältere Fahrzeuge im Bestand haben. Bei VW geht das gute Ergebnis auf viele Neuzulassungen trotz Einbußen bei den älteren Fahrzeugen zurück. Opel und Ford haben zwar 2009 viele neue Autos verkauft, aber gleichzeitig sind noch mehr alte Fahrzeuge abgängig, so dass die Bilanz negativ ausfällt.
- Der Blick auf die Stadtteile zeigt, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen Neuzulassungen und Ausgangsbestand sowie Kaufkraft gibt. Dieser Zusammenhang gilt 2008 wie 2009 in nahezu unveränderter Stärke, ist also losgelöst von der Umweltprämie zu beobachten.

## DIE UMWELTPRÄMIE

Die Umweltprämie, im alltäglichen Sprachgebrauch auch „Abwrackprämie“ genannt, wurde am 14.01.2009 vom Bundeskabinett beschlossen. Der Zeitraum der Förderung lag zwischen dem 27. Januar und dem 02. September des Jahres 2009. Das Gesamtvolumen der geförderten Mittel beläuft sich auf 5 Milliarden Euro, welche aus dem „Investitions- und Tilgungsfonds“ des Bundes bereitgestellt wurden.

### Ziel der Umweltprämie:

Es gab zwei ausschlaggebende Gründe für die Einführung der Umweltprämie. Zum einen die Verringerung des Schadstoffausstoßes durch den Anreiz, alte PKW zu verschrotten. Zum anderen sollte der angespannte Absatzmarkt der Automobilhersteller unterstützt werden.

### Voraussetzungen:

Um die Förderprämie von 2.500 Euro zu erlangen, mussten die Antragsteller im oben genannten Zeitraum ein auf sie zugelassenes Fahrzeug abmelden und verschrotten lassen und zeitgleich ein neues Fahrzeug auf ihren Namen kaufen und zulassen. Dabei galt, dass das zu verschrottende Fahrzeug mindestens neun Jahre alt und mindestens 1 Jahr auf die Person zugelassen sein musste. Für den Erwerb eines Neufahrzeugs galt, dass dieses mindestens die Euro-4 Abgasnorm erfüllen musste. Ebenso galt die Förderung nur für Neu- oder Jahreswagen. Neben dem regulären Kauf war auch das Leasing eines Neuwagens für die Förderung zulässig.

### Vorläufige Bilanz:

- Im geförderten Zeitraum sind knapp 2 Millionen Anträge auf Erstattung der Umweltprämie eingegangen. Diese Zahl der verschrotteten PKW entspricht den durchschnittlichen Jahreswerten, es gab also keinen signifikanten Anstieg durch die Umweltprämie.
- Das durchschnittliche Alter der verschrotteten Fahrzeuge lag bei 14,4 Jahren, welches ebenso den Vergleichszahlen der Vorjahre gleicht.
- Die meisten Neuzulassungen sind im Bereich der Klein- und Mittelklassewagen zu verbuchen, wobei besonders die Kleinwagen einen sprunghaften Anstieg zu verzeichnen haben. Fahrzeuge der gehobenen Klasse sowie Sport- und Geländewagen sind dagegen kaum gefragt.
- Insgesamt sind etwa 450.000 Fahrzeuge mehr zugelassen worden als im 1. Halbjahr 2008. Das entspricht einem Anstieg von 27 %.
- Im Vergleich zwischen den abgewrackten PKW und den neu zugelassenen Fahrzeugen ergeben sich folgende Werte für Luftschadstoffemissionen: Stickoxide: -87 %, Kohlenmonoxid: -74 %, Benzol: -82 %, NMHC: -77 %, Russpartikel: -99 %.

### Quellen:

BAFA: <http://www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/umweltpraemie/dokumentel/foederrichtlinie> (Stand 10.09.09)  
BMU: <http://www.bmu.de/verkehr/downloads/doc/44905.php> (Stand 10.09.09)

### Impressum

<b>Herausgeber</b>	Stadt Dortmund, Fachbereich Statistik, 44122 Dortmund
<b>Redaktion</b>	Ernst-Otto Sommerer (verantwortlich), Berthold Haermeyer
<b>Produktion</b>	Ulrich Böttcher, Manfred Gabriel, Bernd Schulte
<b>Satz</b>	Vera Lagemann
<b>Layout</b>	Gerd Schmedes, Gabak Solutions, Grafische Konstruktionen, Dortmund
<b>Kontakt</b>	InfoLine (0231) 50-22124, Telefax: (0231) 50-24777
<b>eMail</b>	daten@stadtdo.de
<b>Internet</b>	www.statistik.dortmund.de

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

## ZUM ANLASS DER UNTERSUCHUNG

Nach vierjähriger Pause kann der Fachbereich Statistik seit Mitte 2008 wieder kleinräumige Daten zum Kraftfahrzeugbestand zur Verfügung stellen. Mit den Daten des Jahres 2009 ist damit erstmals ein Vorjahresvergleich möglich. Das Hauptaugenmerk im folgenden Bericht liegt dabei auf möglichen Auswirkungen der Umweltprämie (alltagssprachlich: „Abwrackprämie“), die Anfang des Jahres eingeführt wurde und im Laufe des letzten Jahres in der öffentlichen Diskussion einen breiten Platz eingenommen hat.

Da die Inanspruchnahme der Umweltprämie bei der Meldebehörde nicht erfasst wird, kann die Kfz-Statistik keine direkten Aussagen zu den Wirkungen der Förderung treffen. Sie bietet aber verschiedene Auswertungsmöglichkeiten, die Rückschlüsse auf die Umweltprämie zulassen. Dazu gehört der Vergleich der Erstzulassungen 2008 und 2009 nach An-

zahl, Hersteller, Leistung etc.. Damit werden Veränderungen im Bestands-Zugang beschrieben. Dazu gehört - in eben solcher Differenzierung - auch der Vergleich der Bestände, die aufgrund ihres Alters für die Umweltprämie in Frage kamen, zu den Stichtagen 31.12.2008 und 31.12.2009. Er erlaubt Rückschlüsse auf den Bestands-Abgang<sup>1</sup>.

Nach einer kurzen Beschreibung der Entwicklung des Kfz-Bestandes insgesamt zwischen Ende 2008 und Ende 2009 werden die privaten Pkw-Zulassungen 2008 und 2009 insgesamt und nach Herstellern, Schadstoffgruppen, Kraftstoffarten und Leistung (KW) verglichen. Dem schließt sich eine kleinräumige Betrachtung des Bestandes und der Erstzulassungen an. Den Abschluss bildet eine Betrachtung der Veränderungen des Gesamtbestandes im Vorjahresvergleich.

## ENTWICKLUNG DES KFZ-BESTANDES NACH FAHRZEUGARTEN 2008/2009

### Rund 3.000 Pkw mehr als vor einem Jahr

Ende 2009 waren in Dortmund 280.731 Kraftfahrzeuge (und zusätzlich 20.153 Anhänger) angemeldet. Das sind rund 3.250 Kfz oder 1,2 % mehr als Ende 2008. Mit 245.653 stellen die Pkw den mit Abstand größten Teil aller Kfz. Im Vorjahresvergleich bedeutet das einen Zuwachs ca. 3.000 oder 1,2 %. Relativ stärker gestiegen ist die Zahl der Krafträder (2,0 %). Der Mix der Fahrzeugarten ist aber mit Ausnahme des Anteils privater Pkw, der um 0,4 %-Punkte gestiegen ist, nahezu unverändert geblieben.

Rund neun von zehn Pkw sind privat genutzt. Zwischen Ende 2008 und Ende 2009 ist die Zahl der privaten Pkw um 3.700 gewachsen, die der geschäftlichen hingegen ist um rund 660 niedriger als vor einem Jahr<sup>2</sup>. Damit ist der Anteil geschäftlicher Pkw von 9,4 % auf 9,1 % gesunken.

<sup>1</sup> „Bestands-Zugang“ bzw. „-Abgang“ beziehen sich auf den Bestand in Dortmund. Nicht alle Neuzulassungen müssen notwendigerweise in Dortmund erfolgt sein, bei den Abgängen kann es sich um endgültige Stilllegungen oder Neuanmeldungen in anderen Orten handeln.

<sup>2</sup> Als private Fahrzeuge werden die Fälle mit persönlicher Anrede (Herr/Frau) gewertet, als geschäftliche entsprechend die ohne diese Anredeform.

Fahrzeugbestand 2008 und 2009 in Dortmund

Abb. 1

Merkmal	Krafträder	Pkw	Darunter Private Pkw	Busse	Lkw	Zugmaschinen	Sonstige Kfz*	Kfz insgesamt	Anhänger	Insgesamt
2008	19.060	242.622	219.708	370	12.323	1.850	1.250	277.475	19.700	297.175
2009	19.442	245.653	223.400	368	12.240	1.806	1.222	280.731	20.153	300.884
Veränderung 12/2008 zu 12/2009										
Absolut	382	3.031	3.692	-2	-83	-44	-28	3.256	453	3.709
%	2,0	1,2	1,7	-0,5	-0,7	-2,4	-2,2	1,2	2,3	1,2
Anteil an allen Kfz										
2008	6,9	87,4	79,2	0,1	4,4	0,7	0,5	100,0		
2009	6,9	87,5	79,6	0,1	4,4	0,6	0,4	100,0		

\* Einschl. keine Angabe.

## PKW-ERSTZULASSUNGEN 2008/2009

### Weniger Geschäftsfahrzeuge, aber 62 % mehr private Pkw neu zugelassen

Im Jahr 2009 sind in Dortmund etwas mehr als 20.000 Pkw erstmals zugelassen worden<sup>3</sup>. Das sind knapp 4.500 oder fast 30 % mehr als im Vorjahr. Bezeichnend vor dem Hintergrund der Umweltprämie ist, dass dieser Zuwachs ausschließlich auf private Pkw entfällt: Mit 15.500 sind 62 % mehr Privat-Pkw erstmals angemeldet worden als im Vorjahr. Bei den Geschäftsfahrzeugen ist der Trend umgekehrt: Nach 6.200 im Vorjahr sind im Jahr 2009 nur noch rund 4.700 Erstzulassungen zu verzeichnen, ein Rückgang um ein knappes Viertel. Nur noch 23,3 % der Erstzulassungen (nach 39,4 % im Vor-

jahr) entfallen auf den geschäftlichen Bereich. In Relation zum Bestand ist das allerdings weiterhin deutlich mehr als bei den privaten Zulassungen: Von 1.000 Geschäftsfahrzeugen sind 213 erstmals angemeldet worden, von 1.000 Privatfahrzeugen lediglich 70.

Schon aufgrund der älteren Fahrzeugflotte sind private Pkw-Besitzer eher als geschäftliche Zielgruppe der Umweltprämie. Das Augenmerk gilt deshalb im Folgenden ausschließlich den 223.400 privaten Pkw.

### ERSTZULASSUNGEN PRIVATER PKW NACH MERKMALEN

Wie bereits erwähnt, sind im Jahr 2009 62 % mehr private Pkw erstmals zugelassen worden als im Vorjahr. Das dürfte gerade angesichts der schwierigen Wirtschaftslage in erster Linie der Umweltprämie zuzuschreiben sein. Die Zuwachsrategie demnach etwas über dem Bundesdurchschnitt, der - bezogen auf das erste Halbjahr 2009 - bei rund 50 % lag<sup>4</sup>.

Auch wenn der Effekt der Umweltprämie wegen der fehlenden Erfassung bei der Anmeldung nicht exakt beantwortet werden kann, liefert der Vergleich der Erstzulassungen 2009 mit denen des Vorjahres doch wichtige Hinweise darauf, welche Fahrzeuge (nach Hersteller, Schadstoffgruppen, Antrieb, Leistung) im letzten Jahr stärker und welche weniger nachgefragt wurden.

### Fiat legt am stärksten zu, Volkswagen, Opel und Ford überdurchschnittlich

So zeigt sich mit Bezug auf die Hersteller zunächst folgerichtig, dass der Großteil im Vorjahresvergleich mehr oder weniger deutliche Zuwächse verzeichnet. Nicht oder wenig profitiert haben neben einigen kleinen Marken - durchaus erwartungsgemäß - die hochwertigen Marken wie Mercedes, BMW und Audi. Überdurchschnittlich gewonnen haben dagegen die - gemessen an den absoluten Zahlen - größten Anbieter Ford (+78 %), Opel (+91 %) und Volkswagen (+93 %).

Darüber hinaus gibt es vier Fabrikate, von denen 2009 mehr als doppelt so viele Autos in Dortmund verkauft wurden als 2008. Neben den kleinen Anbietern KIA, Dacia und Daewoo ist das vor allem Fiat mit einer Steigerung der Zulassungszahlen von 264 auf 833.

<sup>3</sup> Genau genommen sind die Erstzulassungen leicht untererfasst, da nur die Fahrzeuge berücksichtigt sind, die 2009 angemeldet wurden und das am 31.12.2009 auch noch waren. Erstzulassungen, die im Jahresverlauf wieder abgemeldet wurden, sind nicht enthalten.

<sup>4</sup> Quelle: Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU): Abwrackprämie und Umwelt - eine erste Bilanz, August 2009, S. 5.

Pkw-Erstzulassungen 2008 und 2009

Abb. 2

Merkmal	Pkw-Erstzulassungen	Davon privat	Davon geschäftlich
2008	15.807	9.578	6.229
2009	20.253	15.533	4.720
	In % der Erstzulassungen		
2008	100,0	60,6	39,4
2009	100,0	76,7	23,3
	In % aller Pkw		
2008	6,5	4,4	27,2
2009	8,2	7,0	21,3
	Entwicklung 2008/2009		
Absolut	4.446	5.955	-1.509
%	28,1	62,2	-24,2

### Mehrzahl der Neuzulassungen auch 2009 aus deutscher Produktion

Betrachtet man die Zahlen nach Hersteller-Regionen zusammengefasst, sind die weitaus meisten Neuzulassungen (8.019) deutsche Fabrikate; die sonstigen europäischen Hersteller konnten ihre Zulassungszahlen mit 4.084 mehr als verdoppeln; die japanischen bzw. koreanischen Hersteller haben 3.246 Neufahrzeuge verkauft. Damit kommt der Großteil der Neuzulassungen (52 %) weiterhin aus deutscher Produkti-

on, der Anteil ist im Vorjahresvergleich lediglich um 1,8 %-Punkte rückläufig.

Wenig ergiebig ist die Auswertung nach Schadstoffgruppen. 2008 wie 2009 erfüllen praktisch alle neu zugelassenen Fahrzeuge die Voraussetzungen für die grüne Plakette.

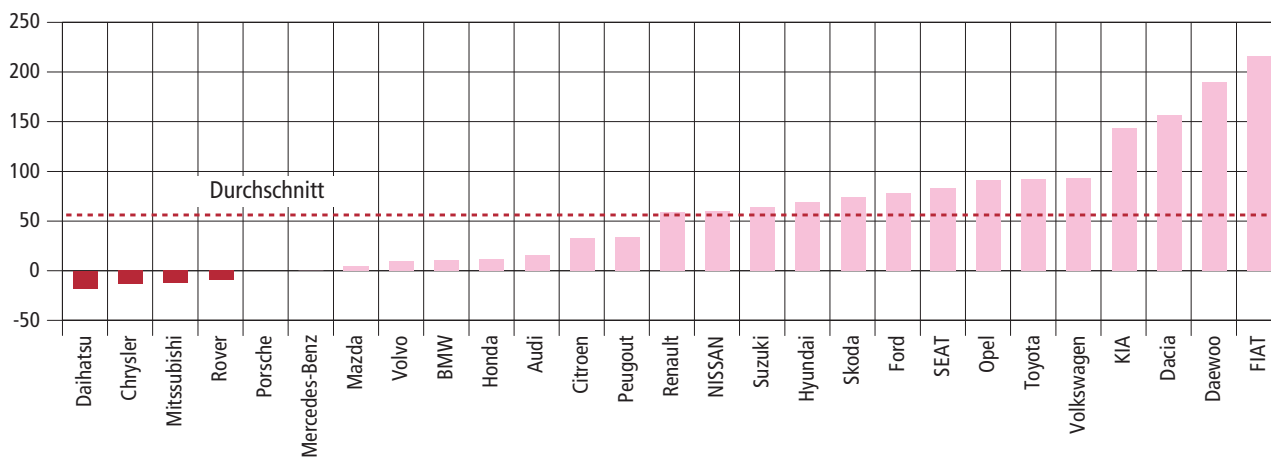
### Trend zurück zu Benzin-Fahrzeugen mit meist geringerer Leistung

Der Blick auf die Kraftstoffarten zeigt - wohl vor dem Hintergrund der Preisentwicklung - eine deutliche Verschiebung von Diesel- hin zu Benzinfahrzeugen. Waren 2008 noch 23 % der Neufahrzeuge dieselbetrieben, ist dieser Anteil binnen Jahresfrist auf 15 % zurückgegangen. Anders ausgedrückt: Im Vorjahresvergleich sind fast doppelt so viele Benziner, aber kaum mehr Dieselfahrzeuge neu angemeldet worden. Alternative Kraftstoffe spielen mengenmäßig keine Rolle. Der Anteil an den Neufahrzeugen (0,9 %) war im letzten Jahr sogar auf einem sehr niedrigen Niveau weiter rückläufig.

Im letzten Jahr sind vor allem deutlich mehr leistungsschwächere Neuwagen verkauft worden als 2008. Die Zahl der Neufahrzeuge mit weniger als 50 KW liegt mit 2.707 fast drei Mal so hoch. Der Anteil stieg von 11,2 % auf 17,4 % aller Neuzulassungen. Zudem wurden mehr als doppelt so viele Pkw mit 51 bis 75 KW neu angemeldet, mit fast 6.500 stellen sie mehr als 40 % der neuen Pkw. Die Steigerungsraten bei den stärkeren Fahrzeugen mit mehr als 100 KW sind dagegen mit weniger als 10 % deutlich unterdurchschnittlich.

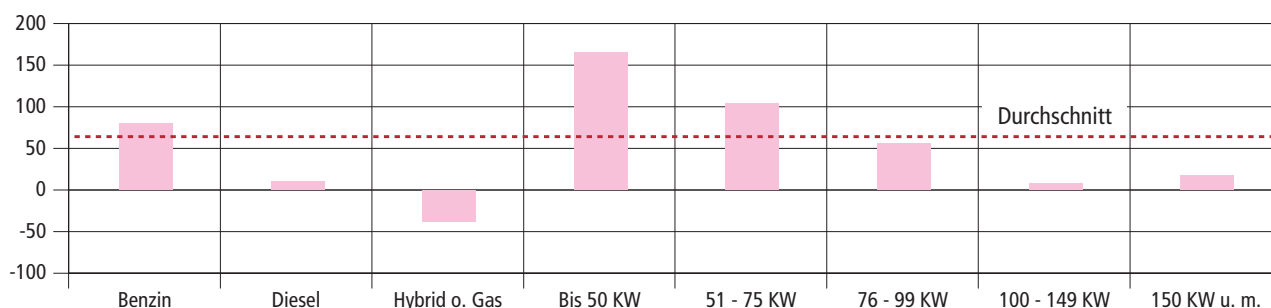
Entwicklung der Erstzulassungen 2008/2009 in Dortmund nach Herstellern (%)

Abb. 3



Entwicklung der Erstzulassungen 2008/2009 nach Antrieb und Leistung (%)

Abb. 4



## KFZ-BESATZ UND ERSTZULASSUNGEN IN DEN STADTTTEILEN

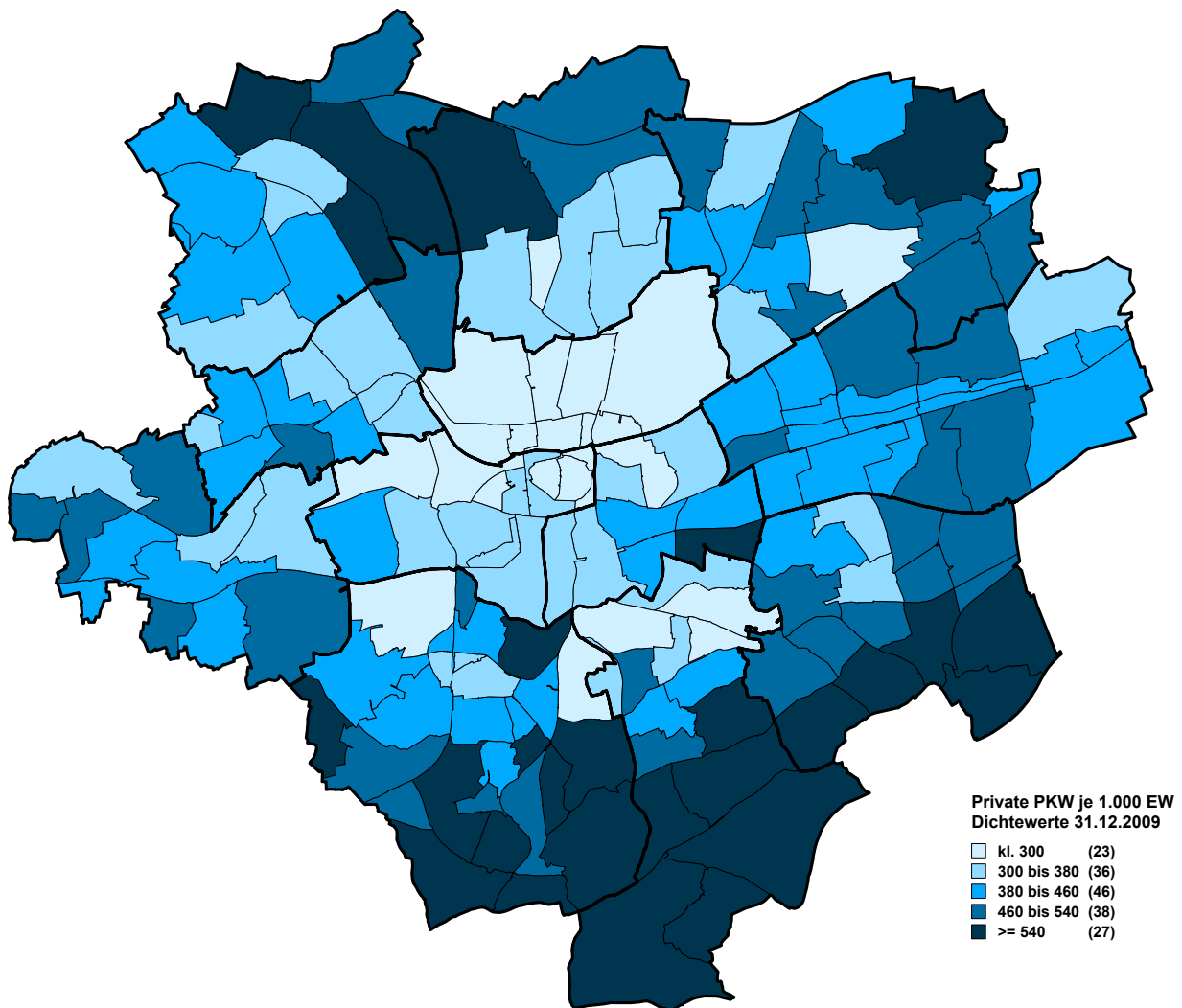
Anteile schwanken zwischen weniger als 200 Pkw und mehr als 600 Pkw je 1.000 Einwohner

223.400 private Pkw bei 576.824 Einwohnern bedeuten 387 Pkw je 1.000 Einwohner. Lässt man die Kinder und Jugendlichen außer Betracht, verfügen derzeit 46 % der Dortmund-erinnen und Dortmunder über ein eigenes Auto. Die kleinräumige Betrachtung auf Ebene der Unterbezirke zeigt, dass die Ausstattungsdichte in den Stadtteilen sehr unterschiedlich ist, wobei das Muster anderer Wohlstandsindikatoren (Einkommen, Arbeitslosigkeit) sich auch hier widerspiegelt. Die (relativ) wenigsten Autos fahren in der Nordstadt, in einigen Unterbezirken weniger als 200 je 1.000 Einwohner; kaum hö-

her sind die Werte in den nördlichen Bezirken der von Innenstadt-West und -Ost und Hörde sowie in Scharnhorst-Ost. In den Innenstadt-Bezirken weist nur die südliche Gartenstadt sehr hohe Dichtewerte auf, was ein Hinweis darauf ist, dass neben ökonomischen auch Lage-Kriterien Einfluss auf die individuelle Motorisierung haben dürften. Vergleichsweise hohe Pkw-Zahlen finden sich neben der Gartenstadt vor allem in den südlichen Unterbezirken in Aplerbeck, Hörde und Hombruch.

Private Pkw je 1.000 Einwohner zum 31.12.2009 in den Unterbezirken der Stadt Dortmund

Abb. 5



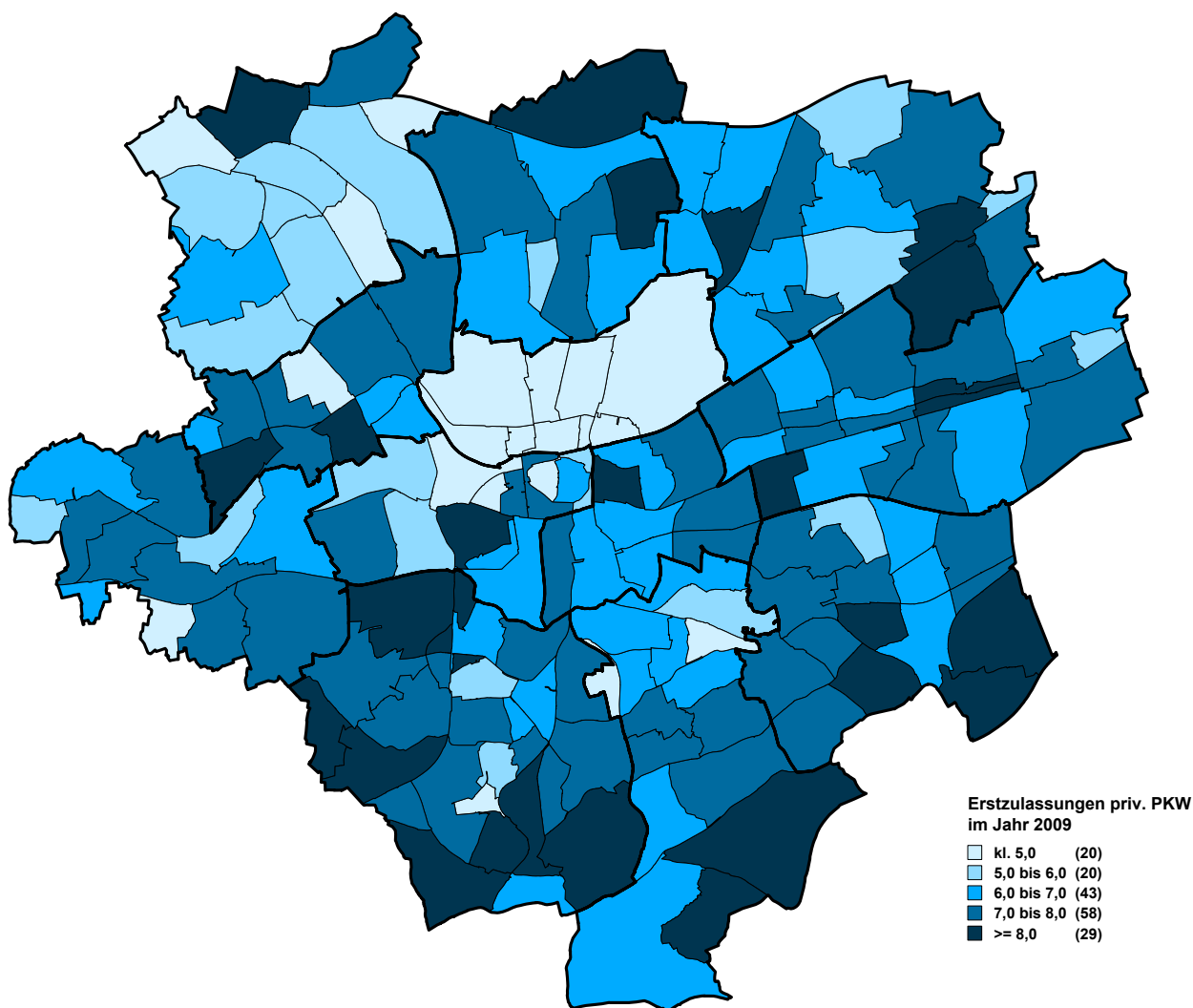
### Neuzulassungen zwischen weniger als 4 % und mehr als 9 % des Pkw-Bestandes

Bei den Erstzulassungen fallen sehr niedrige Anteile (unter 4 % des Pkw-Bestandes) in der Nordstadt und im Unterbezirk Union auf. Darüber hinaus ergibt sich ein eher uneinheitliches Bild, in der Fläche hohe Konzentrationen (mehr als 9 %

des Pkw-Bestandes) finden sich vor allem in Teilbereichen des Stadtbezirkes Hombruch sowie in den Unterbezirken Kirchderne, Kurl-Nord und Pferderennbahn.

Erstzulassungen privater Pkw im Jahr 2009 in den Unterbezirken der Stadt Dortmund

Abb. 6



### Positiver Zusammenhang zwischen Pkw-Dichte, Einkommen und Erstzulassungen

Die Beschreibung lässt schon vermuten, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen Pkw-Dichte und Erstzulassungsrate besteht. Abbildung 7 belegt das anschaulich. Daraus ist zu folgern, dass relativ hohe Pkw-Neuzulassungen in der Tendenz auch relativ jüngere Bestände bedeuten. Diese Aussage wird dadurch gestützt, dass die Erstzulassungsraten mit steigendem Anteil älterer Fahrzeuge sinken.

Das leitet über zur Frage nach dem Zusammenhang zwischen sozialer Situation, gemessen am Einkommen, und Pkw-Erstzu-

lassungen. Auch hier ist das Bild deutlich: Höhere Einkommen bedeuten vergleichsweise viele neue Autos, niedrige Einkommen umgekehrt auch weniger Neuzulassungen. Das gilt 2008 wie 2009 in der Tendenz gleichermaßen. Die Trendlinie 2009 verläuft - wie beim Zusammenhang mit der Pkw-Dichte auch - auf höherem Niveau fast parallel zu der von 2008. Der Zusammenhang besteht also augenscheinlich weitgehend unverändert, die Umweltprämie<sup>5</sup> hat jedenfalls bestehende Disparitäten nicht weiter verstärkt.

### In 168 von 170 Unterbezirken steigende Zulassungen im Vorjahresvergleich

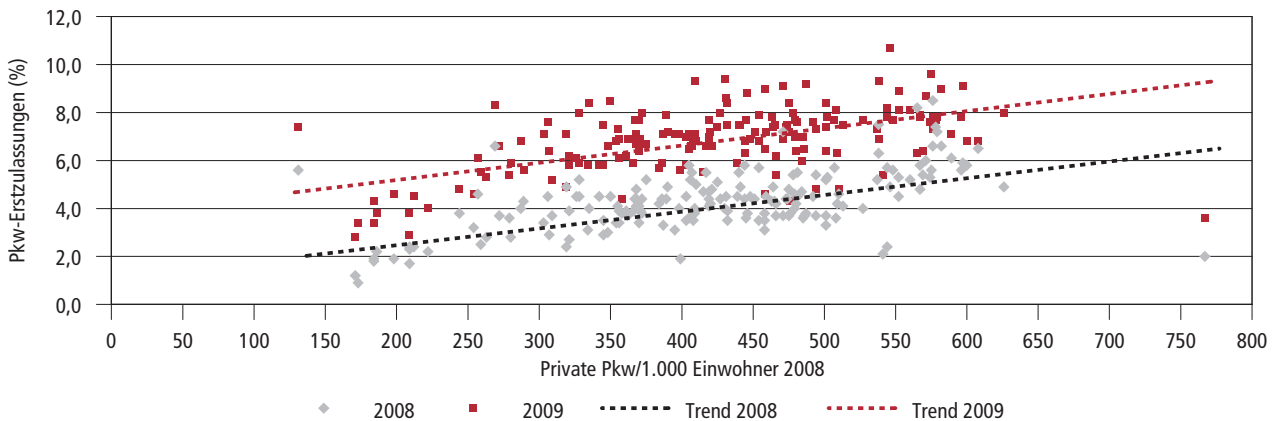
Die gestiegenen Zulassungszahlen im letzten Jahr spiegeln sich in den 170 Statistischen Unterbezirken durchgängig wider, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung. In 34 Unterbezirken, verteilt über alle Stadtbezirke mit Ausnahme Lütgendortmunds, ist die Zahl der Erstzulassungen 2009 mehr als doppelt so hoch wie 2008. Sieht man von einigen Unterbezirken mit absolut wenigen Fällen ab, ist der relative Zuwachs

im Unterbezirk Eving am höchsten: Mit 94 Neuzulassungen liegt der Wert drei Mal so hoch wie im Vorjahr. In der Rangfolge schließen sich an die Unterbezirke Mailoh, Nordmarkt-Südost und Kurl-Nord. Am anderen Ende stehen 17 Unterbezirke mit unterdurchschnittlichen Zuwachsraten von weniger als 20 %, in zwei Fällen (Brünninghausen, Schanze) sind die Zulassungszahlen entgegen dem Trend sogar rückläufig.

<sup>5</sup> *Genauer: Der Zeitraum, in dem die Umweltprämie galt, denn einbezogen sind auch die Erstzulassungen, bei denen keine Umweltprämie in Anspruch genommen wurde.*

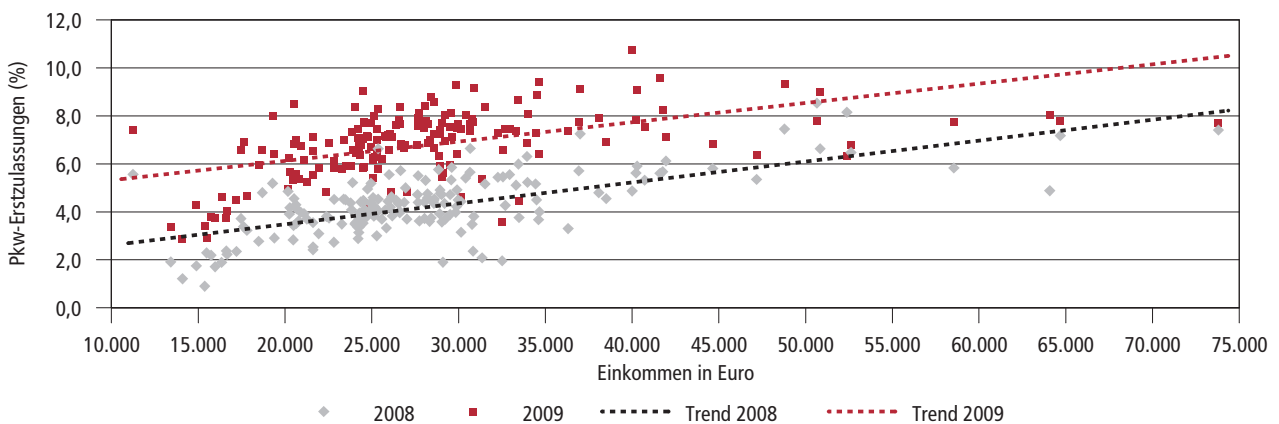
Zusammenhang Pkw-Dichte und Erstzulassungsrate

Abb. 7



Zusammenhang Einkommen\* und Erstzulassungsrate

Abb. 8



\* Gesamtbetrag der Einkünfte je Steuerpflichtigen 2004.



## VERÄNDERUNG DES BESTANDES 2008/2009

Die Bezeichnung „Umweltprämie“ weist auf die Zielsetzung hin: Durch den Austausch älterer gegen Neu-Fahrzeuge sollte der Fahrzeugpark jünger und damit energieeffizienter werden. Dabei gibt es originär keine Auswirkungen auf die Anzahl der Fahrzeuge (Austausch). Der Kfz-Bestand in Dort-

mund ist trotzdem im letzten Jahr um knapp 3.700 größer geworden. Über die Prämienfälle hinaus hat es also im Saldo deutlich mehr An- als Abmeldungen gegeben, sei es im Neu- oder Gebrauchtwagenmarkt.

### Privater Pkw-Bestand 2009 jünger als 2008

Ist der Bestand damit jünger geworden? Eindeutig ja. Der Anteil der unter einjährigen Fahrzeuge ist 2009 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 6.000 Pkw und damit von 4,4 % auf 7,0 % des Bestandes angewachsen, der Anteil der über 8 Jahre alten Fahrzeuge von 44,7 % auf 42,7 % um fast 3.000 Pkw rückläufig. Das Durchschnittsalter ist von 8,6 auf 8,4 Jahre gesunken<sup>6</sup>.

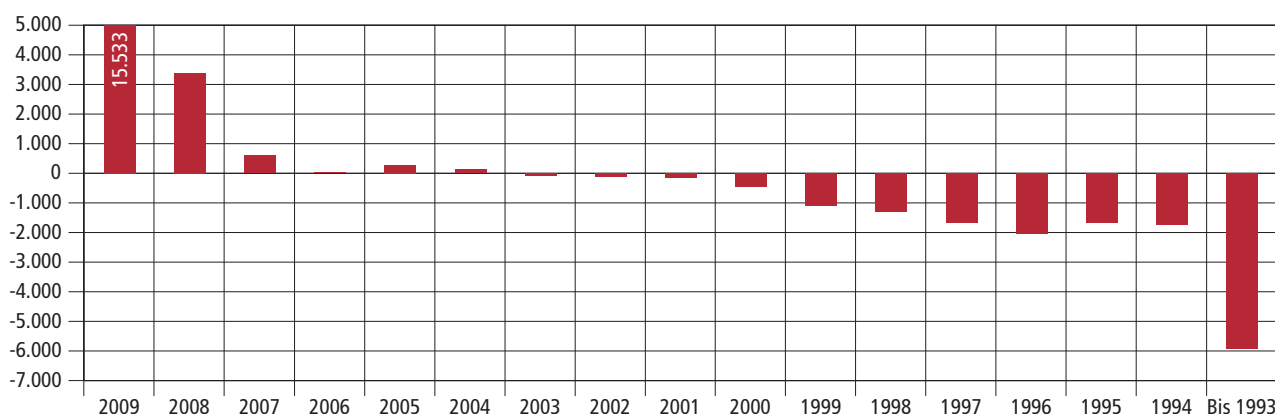
Die Auswertung nach Zulassungsjahren (s. Abb. 9) zeigt neben dem mehr als 15.000 Neuzulassungen des Jahres 2009 vor allem, dass das Baujahr 2008 im Bestand 2009 3.400 Fahrzeuge mehr aufweist als Ende 2008. Das deutet auf eine große Bedeutung von ein- bis zweijährigen Autos („Jahreswagen“) hin, möglicherweise auch im Zusammenhang mit

der Umweltprämie (die auch den Kauf von Jahreswagen ermöglichte). Die Differenz bleibt bis zum Baujahr 2004 positiv, d. h. zwei- bis fünfjährige Autos wurden 2009 im Saldo häufiger an- als abgemeldet. Ab dem Baujahr 2003 ist der Saldo negativ, die Bestände 2009 sind dann niedriger als nach den Vorjahresbeständen zu erwarten gewesen wäre. Diese Differenz wird kontinuierlich größer, der relative „Verlust“, gemessen am Ausgangsbestand des Vorjahres beträgt beim Baujahr 2000 8 %, er steigt dann über 10 % beim Baujahr 1999 und 20 % beim Baujahr 1996 auf 30 % bei Baujahren vor 1994. Die Abwrackprämie hat diese Effekte sicherlich verstärkt, auch wenn der konkrete Einfluss quantitativ nicht messbar ist.

<sup>6</sup> Einschließlich der gewerblichen Pkw liegt das Durchschnittsalter 2009 bei 8,0 Jahren. Dieser Wert liegt knapp unter dem NRW-Wert von 8,3 und dem Bundeswert von 8,2 Jahren (Quelle: Kraftfahrtbundesamt). Es gibt aber auch Städte mit sehr viel jüngeren Beständen: In München etwa liegt das Durchschnittsalter bei 6,7 Jahren (Quelle: Statistisches Amt der Landeshauptstadt München, 2. Quartalsheft 2009, S. 19).

Entwicklung der Anzahl privater Pkw 2009/2008 nach Zulassungsjahren

Abb. 9



### Mehr grüne, weniger gelbe und rote Plaketten

Mit der Verjüngung einher gehen - gemessen an den Schadstoffklassen - weniger Emissionen. Ende 2009 lag die Zahl der Privat-Kfz mit grüner Plakette um 6.643 höher als vor Jahresfrist. Das entspricht einem Plus von 3,4 %. Bei insgesamt 3.700 Fahrzeugen mehr bedeutet das umgekehrt, dass die Zahl der Fahrzeuge ohne oder mit roter bzw. gelber Plakette um knapp 3.000 oder mehr als 11 % zurückgegangen ist.

Dieser Rückgang ist ausschließlich auf unter 9-jährige Autos zurückzuführen, bei den älteren Fahrzeugen ist diese Zahl konstant, hingegen ist die Anzahl der Pkw mit grüner (!) Plakette in dieser Altersklasse um eben jene knapp 3.000 niedriger als im Vorjahr. Es sind also im Zuge der Umweltprämie auch viele relativ emissionsarme Altfahrzeuge vom Markt genommen wurden.

### Bei Neuzulassungen viele leistungsschwächere Pkw, der Bestand wird aber leistungsstärker

Diese These wird durch den Blick auf die KW-Klassen bestätigt. Im Vorjahresvergleich ist die Zahl der über 8-jährigen privaten Pkw bis 50 KW (-2.720) und zwischen 50 und 75 KW (-2.543) deutlich zurückgegangen, dagegen gibt es fast 2.500 mehr leistungsstärkere Pkw in dieser Altersklasse. Auch bei den 1- bis 8-jährigen Pkw gibt es bis 100 KW rund 2.000 Fahrzeuge weniger, über 100 KW rund 2.000 Fahrzeuge mehr. Etwas anders ist das Bild bei den Neuzulassungen: Hier ist der Anteil der Fahrzeuge mit weniger als 75 KW von 45 % 2008 auf 59 % 2009 gestiegen. Jeder 6. Neuwagen des Jahres 2009 hat sogar weniger als 50 KW. Pkw über 100 KW sind im letzten Jahr entgegen dem Trend kaum mehr verkauft worden

als 2008. Der Anteil von 20 % ist aber deutlich höher als bei den über 8-jährigen Fahrzeugen (12 %), d. h. der Trend zu leistungsstärkeren Fahrzeugen besteht fort. Das bestätigt die Gesamtsicht: Der Pkw-Bestand Ende 2009 ist leistungsstärker als ein Jahr zuvor. Der Anteil der Fahrzeuge mit bis zu 75 KW ist um 2 %-Punkte auf 56,6 % zurückgegangen, der Anteil der Fahrzeuge mit mehr als 100 KW von 17,2 % auf 18,9 % gestiegen. Anders ausgedrückt: Ende 2008 bewegten sich Privat-Pkw mit in der Summe „nur“ 16,5 Mio. KW in Dortmund, ein Jahr später lag dieser Wert schon bei 17,2 Mio. KW. Die Leistung pro Pkw ist von 75 KW auf 77 KW gestiegen.

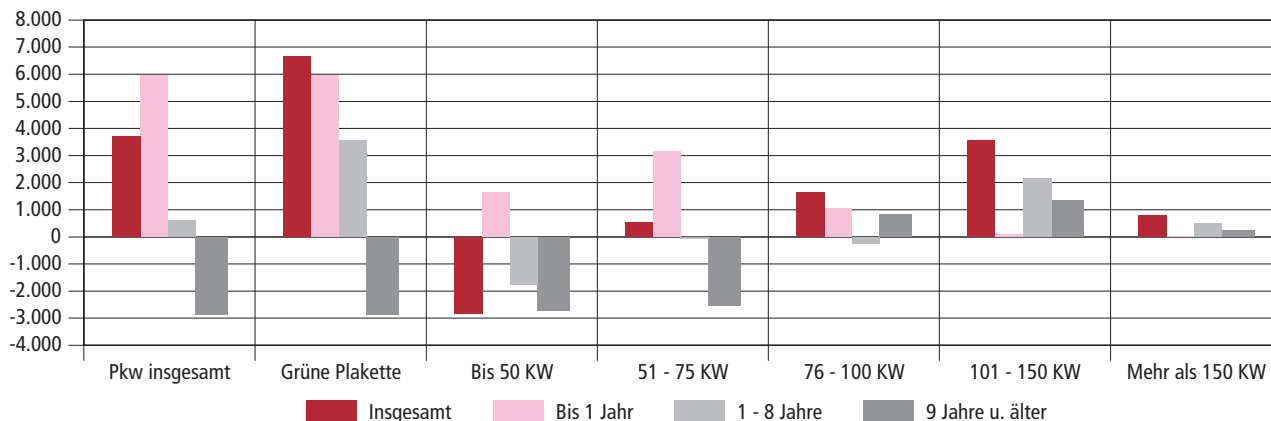
Private Pkw nach Schadstoffklassen 2008/2009

Abb. 10

Merkmal	2008 Anzahl	2009 Anzahl	Vergleich 2008/2009	
			Anzahl	%
Private Pkw insgesamt	219.708	223.400	3.692	1,7
darunter: Keine Plakette	4.985	3.822	-1.163	-23,3
Rote Plakette	5.281	4.224	-1.057	-20,0
Gelbe Plakette	15.624	14.893	-731	-4,7
Grüne Plakette	193.818	200.461	6.643	3,4
Private Pkw, 9 Jahre u. älter	98.209	95.364	-2.845	-2,9
darunter: Keine Plakette	4.968	3.812	-1.156	-23,3
Rote Plakette	4.580	4.105	-475	-10,4
Gelbe Plakette	1.472	3.133	1.661	112,8
Grüne Plakette	87.189	84.314	-2.875	-3,3

Veränderung des Pkw-Bestandes vom 31.12.2008 bis 31.12.2009

Abb. 11

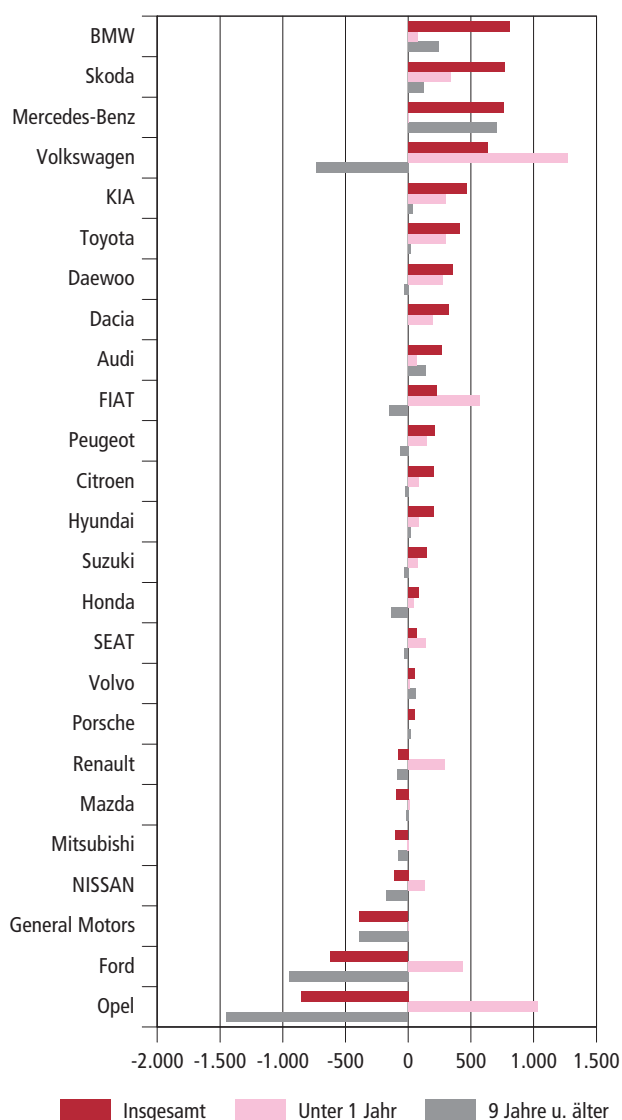


## Mercedes und BMW mit mehr Altfahrzeugen, VW gewinnt durch Neuzulassungen, Ford und Opel verlieren trotz Neuzulassungen

Der Blick auf die Hersteller zeigt einige bemerkenswerte Unterschiede. Die größten Bestandszuwächse zwischen Ende 2008 und Ende 2009 verzeichnen BMW, Skoda und Mercedes mit einem Plus von jeweils rund 800 Pkw. Bei Mercedes geht dieses Plus fast ausschließlich auf Altfahrzeuge (9 Jahre und älter) zurück, bei BMW eher auf 1- bis 8-jährige (hier nicht dargestellt), bei Skoda dagegen überwiegend auf Neufahrzeuge. VW hat deutliche Einbußen bei den über 8-jährigen Pkw durch noch größere Zuwächse bei den Neuzulassungen mehr als kompensiert, so dass die Bilanz insgesamt positiv aussieht. Fiat hat trotz hoher Neuzulassungszahlen einen nur leichten Bestandszuwachs, der durch entsprechende Abgänge auch schon bei den unter 9-jährigen Pkw begründet ist. Am Ende der Rangfolge stehen Ford und Opel, die zwar auch viele Erstzulassungen verzeichnen, aber im Vergleich etwa zu VW noch stärkere Verluste bei den älteren Fahrzeugen.

Absolut ist der Bestand der Baujahre 2000 und früher, der für die Umweltprämie relevant ist, 2009 um knapp 16.000 Pkw rückläufig. Das bedeutet einen Rückgang um 14 %; dieser Anteil schwankt zwischen den unterschiedlichen Herstellern deutlich. Relativ am stärksten verloren haben General Motors, Daewoo und Daihatsu mit mehr als 20 %. Kaum niedriger sind die Rückgänge bei SEAT, KIA, Ford, Fiat und Mitsubishi. Durchschnittliche Abgänge verzeichnen neben einigen japanischen und französischen Modellen die „großen“ Hersteller Volkswagen und Opel. Die hochwertigen Marken Audi, Volvo, Saab, BMW und Mercedes haben dagegen nur 7 % bis 9 % ihrer Bestände eingebüßt. Noch besser schneiden nur Chrysler und Jaguar sowie als einzige Marken mit einem leichten Bestandszuwachs Porsche und Alfa-Romeo ab.

Pkw-Bestand 2009/2008 nach Herstellern (Saldo) Abb. 12



## DIE KFZ-STATISTIK - AUFBAU UND AUSWERTUNGSMÖGLICHKEITEN

Neben dem Einwohnerregister ist die Kfz-Statistik eine der „großen“ kommunalen Datenquellen. Sie beinhaltet eine Reihe von Informationen und Merkmalen für jedes einzelne der gegenwärtig mehr als 300.000 gemeldeten Fahrzeuge in Dortmund. Das ermöglicht eine Vielzahl von sachlich und räumlich differenzierten Analysen.

Der Fachbereich Statistik erhält jeweils zum 30.06. und 31.12. eines Jahres von den Bürgerdiensten einen aktuellen Auszug des Kfz-Registers mit Angaben zum Fahrzeug und seinem Halter, die dann umfassend aufbereitet werden. Standardtabellen stehen im Informationssystem des Fachbereichs Statistik (DOStat) zur Verfügung. Auf Anfrage sind (ggf. kostenpflichtige) Sonderauswertungen möglich. Über die halbjährliche Auswertung hinaus wird die Entwicklung des Fahrzeugbestandes nach Fahrzeugarten monatlich dokumentiert.

### Welche Merkmale sind im Datensatz enthalten?

Bezüglich der Fahrzeuge sind dies Angaben zur Art des Fahrzeuges (Pkw, Krad, Lkw, Bus, Anhänger etc.), zum Alter (Zulassungsdatum), zum Hersteller/Modell, zur Kraftstoffart, zu den Schadstoffgruppen (Plaketten), zu Leistungsmerkmalen (KW, Hubraum, Höchstgeschwindigkeit, Drehzahl) und schließlich auch zu Gewicht, Sitzplatzzahl und Anhängelast. Getrennt ausgewiesen sind auch Saisonkennzeichen. Vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge sind in den Auswertungen nicht berücksichtigt.

Beim Halter ist zunächst zwischen gewerblichen und privaten Fahrzeugen zu unterscheiden. Bei privaten Haltern finden sich Angaben zum Geschlecht und zum Alter. Bekannt ist auch die Dauer der Zulassung auf den gegenwärtigen Halter. Nicht im Datensatz enthalten ist selbstverständlich der Name des Halters, wohl aber die Adresse (wodurch Auswertungen für beliebige Teilräume möglich sind). Mit Bezug zur Einwohnerzahl können Dichtewerte (z. B. Pkw je 1.000 Einwohner) ermittelt werden.

Zu bedenken ist, dass es sich beim Kfz-Register um eine Bestandsdatei handelt; Zu- und Abgänge sind nur im Saldo zu erfassen. Aussagen zum „Schicksal“ von Einzelfahrzeugen sind nicht möglich. Unbekannt bleibt also z. B., von wo gebrauchte Fahrzeuge nach Dortmund kommen, und was mit denen geschehen ist, die nicht mehr im Bestand sind.