

Autorin: Adriana Kühnl
Grafiken: Adriana Kühnl

Benzin oder Diesel? Die Münchner Personenkraftwagen nach Motorart 2002 bis 2014

Pkw-Bestand

Die Zahl der in München zugelassenen Pkw stieg 2014 im Vergleich zu den vergangenen fast 13 Jahren um knapp 90 000 Pkw, das entspricht einem Plus von 15%. Im Januar 2002 waren 581 330 Pkw in München zugelassen, im Dezember 2014 schon 671 150.

Von den 671 150 Pkw des Dezember 2014-Bestandes waren 502 834 Pkw auf Privatpersonen (75%) und 168 316 Pkw (25%) auf Firmen zugelassen.

Bei der Unterscheidung zwischen privat zugelassenen Pkw und Pkw, die auf Firmen zugelassen sind, zeigen sich insbesondere bezüglich der Motorart deutliche Unterschiede.

39 000 private Pkw mehr in 13 Jahren

Mit nur ca. 39 000 zusätzlichen privaten Pkw in 13 Jahren hält sich der private Pkw-Bestand seit 2002 auf einem relativ gleichbleibenden Niveau. Zwischen 2002 und 2008 hielt sich der Bestand zwischen ca. 463 000 und 469 000 Pkw privater Halter. Erst ab 2009 – dem Jahr der Umweltprämie – wurde der private Pkw-Sektor ein wenig „angekurbelt“ und ging 2009 über die 470 000er Marke, 2010 konnten über 480 000 Münchner Privat-Pkw und 2012 über 490 000 private Pkw registriert werden. Ab April 2014 gab es bereits mehr als 500 000 privat zugelassene Pkw in München.

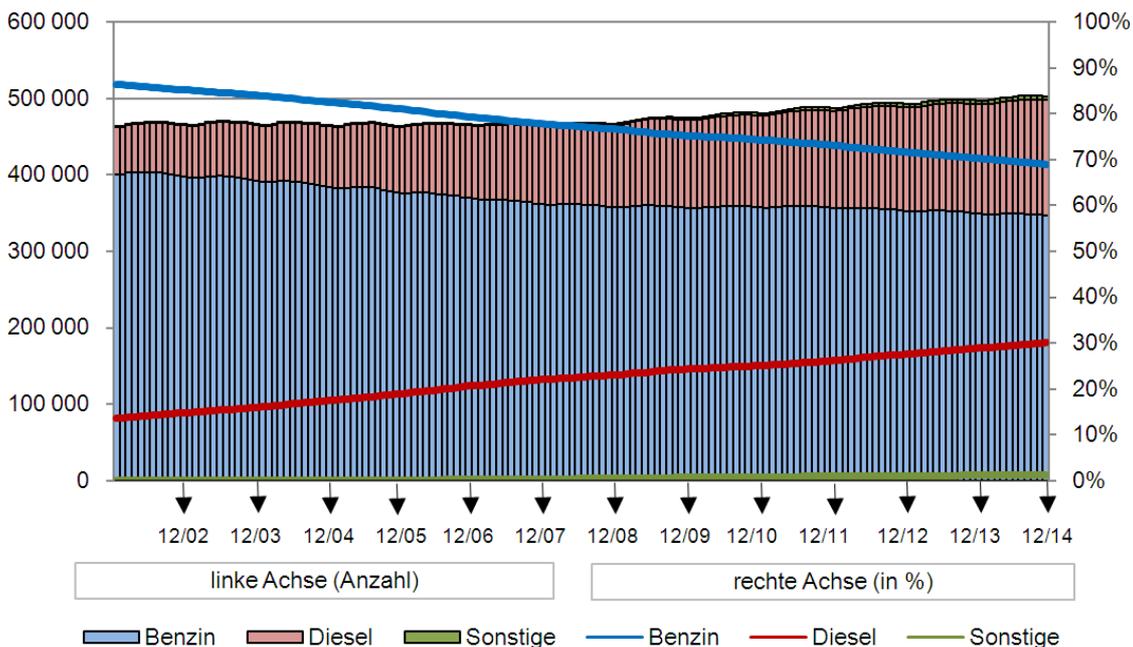
Benziner bei Privat-Pkw am häufigsten

Sehr eindeutig waren und sind Benziner-Pkw die bevorzugte Motorart der privat zugelassenen Pkw – jedoch mit absteigendem Trend, siehe Grafik 1, Seite 7. Waren 2002 noch durchschnittlich 86% aller privat zugelassenen Pkw Benziner, sind es 2014 nur noch 69%. Das entspricht einer Abnahme von 17%-Punkten. Diesel-Pkw werden von Münchner Privatpersonen 2014 im Vergleich zu 2002 ca. doppelt so häufig genutzt. 2002 gab es durchschnittlich 14% registrierte private Diesel-Fahrzeuge, 2014 waren es schon ca. 29%. Sonstige Motorarten (Flüssiggas, einschl. bivalent, Erdgas, einschl. bivalent, Elektro, Hybrid, sonstige Kraftstoffarten) sind im privaten Sektor absolut unterrepräsentiert. Erst ab September 2013 konnte der 1,0%-Anteil für sonstige Motorarten „geknackt“ werden und hält sich seitdem unverändert bei 1,0%.

Diesel bei Firmen-Pkw ab 12/2004 bevorzugte Motorart

Bei den Firmen-Pkw hingegen sieht man in Grafik 2, Seite 7, ein wenig mehr „Bewegung“ als bei den Privat-Pkw. Deutlich erkennbar ist, dass seit 2011 der Firmen-Pkw-Bestand auffallende Zuwächse erfährt. Ca. 40 000 Firmen-Fahrzeuge sind seitdem in nur vier Jahren hinzugekommen. Bei der Motorart der Firmen-Pkw hat im Dezember 2004 ein Wechsel stattgefunden: Ab 2002 bis einschließlich November 2004 waren Benziner die bevorzugte Motorart der von Firmen zugelassenen Fahrzeuge, ab Dezember 2004 überstieg der Anteil der Diesel-Pkw – mit jedem Monat mehr – den Anteil an Firmen-Pkw mit Benzinmotor. Im Jahr 2014 lag bei Firmen-Pkws der Anteil der Diesel-Motoren bei 70%. Der Anteil der sonstigen Motorarten ist jedoch auch bei den Firmen-Fahrzeugen sehr niedrig ausgeprägt: zum Dezember 2014 konnten 1,8% aller Firmen-Fahrzeuge mit sonstigen Motorarten betrieben werden.

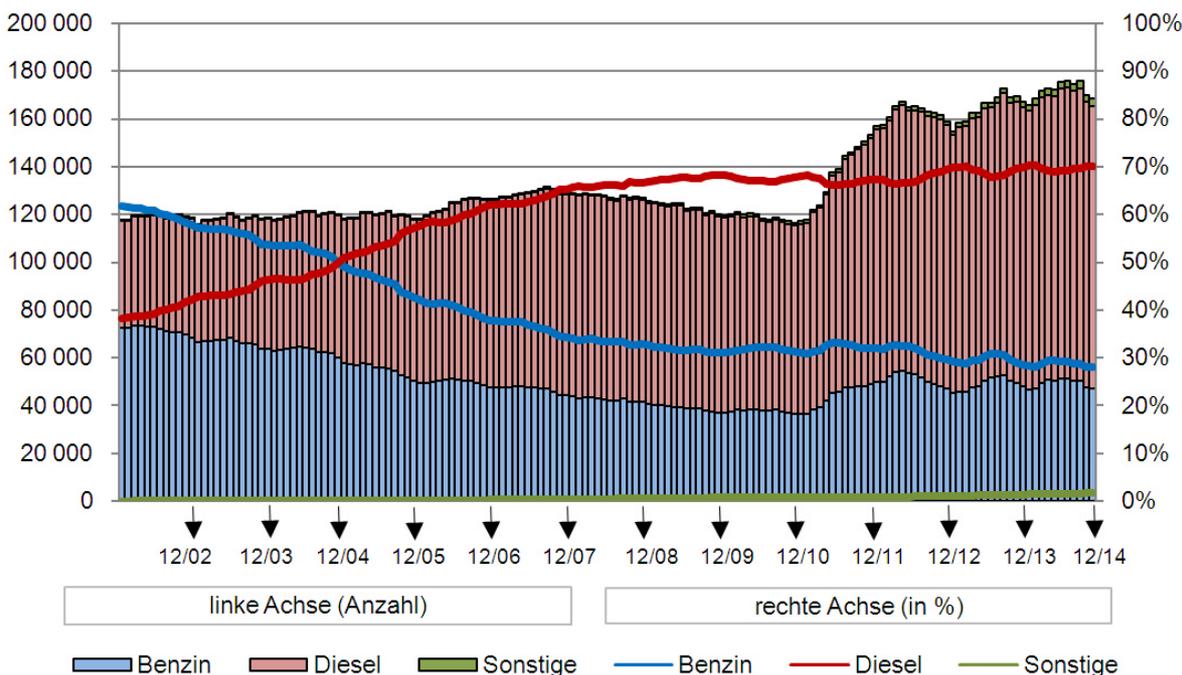
Grafik 1 **Der Münchner Privat-Pkw-Bestand 2002 - 2014 nach Motorart 1), 2)**



1) Sonstige Motorarten beinhalten Flüssiggas (einschl. bivalent), Erdgas (einschl. bivalent), Elektro, Hybrid, Sonstige Kraftstoffarten.
 2) Keine Daten für September 2005 und November 2014.

© Statistisches Amt München

Grafik 2 **Der Münchner Firmen-Pkw-Bestand 2002 - 2014 nach Motorart 1), 2)**



1) Sonstige Motorarten beinhalten Flüssiggas (einschl. bivalent), Erdgas (einschl. bivalent), Elektro, Hybrid, Sonstige Kraftstoffarten.
 2) Keine Daten für September 2005 und November 2014.

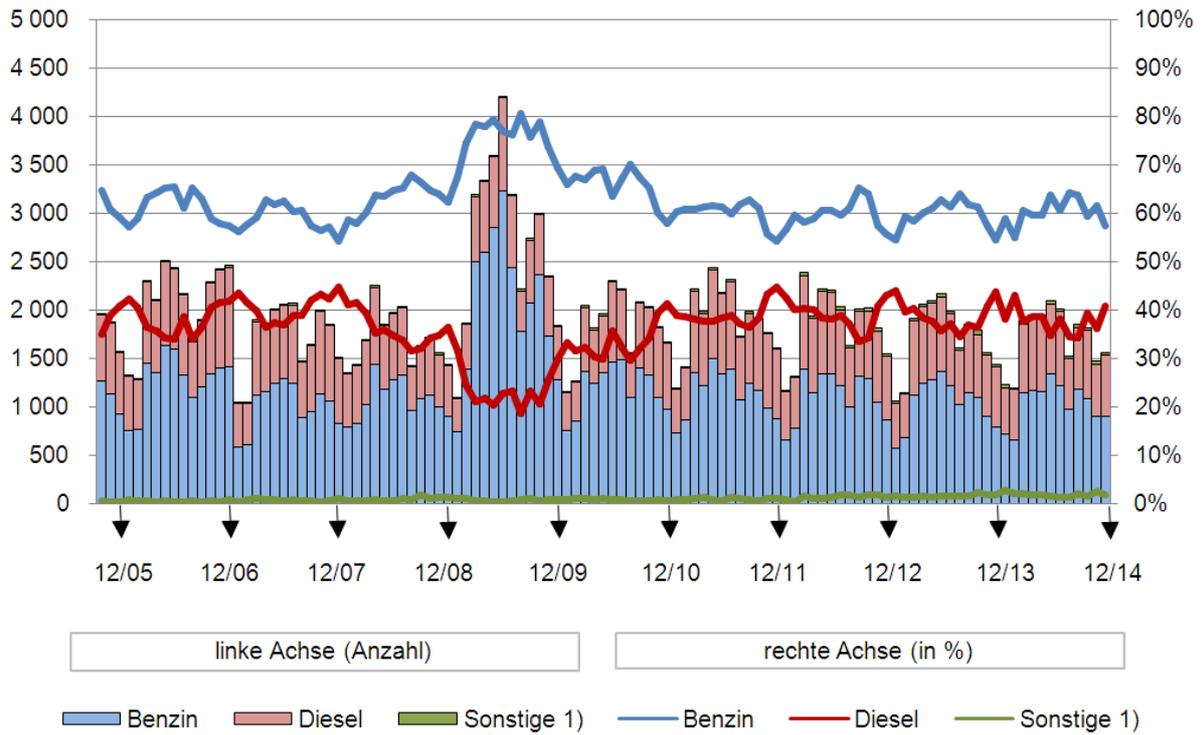
© Statistisches Amt München

Pkw-Neuzulassungen

Privat: Benziner, Firmen:
 Diesel

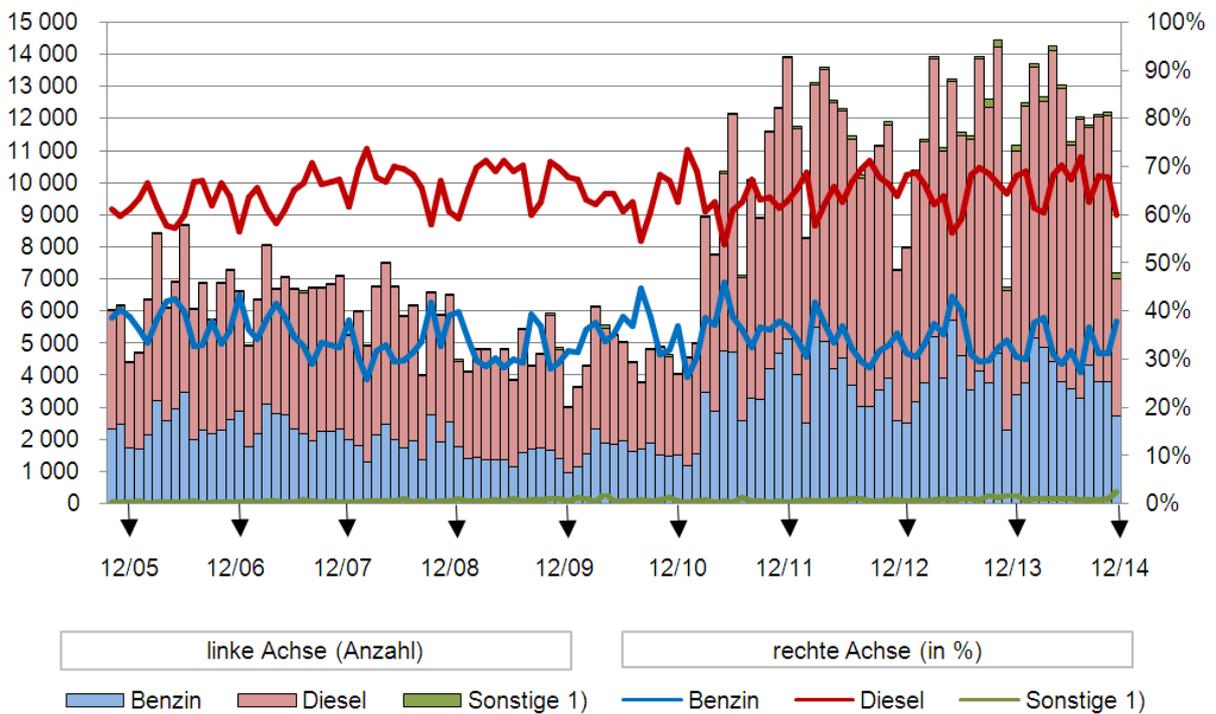
Bei den Pkw-Neuzulassungen bestätigt sich der Trend aus dem Pkw-Bestand. In Grafik 3, Seite 8, (Private Neuzulassungen) ist – wie auch beim privaten Pkw-Bestand – zu erkennen, dass die erstmals von einer Privatperson zugelassenen Pkw zu ca. 60% bevorzugt Benziner und zu ca. 40% Diesel-Fahrzeuge sind. Im Jahr 2009, dem Umweltprämien-Jahr, wurden jedoch verstärkt Benziner zugelassen.

Grafik 3 Die privaten Pkw-Neuzulassungen in München 10/2005 - 2014



1) Sonstige Motorarten beinhalten Flüssiggas (einschl. bivalent), Erdgas (einschl. bivalent), Elektro, Hybrid, Sonstige Kraftstoffarten.
 © Statistisches Amt München

Grafik 4 Die Firmen Pkw-Neuzulassungen in München 10/2005 - 2014



1) Sonstige Motorarten beinhalten Flüssiggas (einschl. bivalent), Erdgas (einschl. bivalent), Elektro, Hybrid, Sonstige Kraftstoffarten.
 © Statistisches Amt München

In Grafik 4, Seite 8, (Firmen-Neuzulassungen) werden vergleichbar mit dem Firmen-Pkw-Bestand auch bei den Pkw-Neuzulassungen der Firmen bevorzugt Diesel-Motoren ausgewählt (durchschnittlich ca. 65%). Für Benzin-Neuzulassungen entscheiden sich Firmen meist zu ca. 34%.

Kraftstoffpreise

Die Kraftstoffpreise steigen stetig an – das ist allgemein bekannt. Dies bestätigt sich auch in der statistischen Zeitreihe in Grafik 5. Durch eine Umstellung der Kraftstoffarten können nicht alle Zeitreihen durchweg angezeigt werden. Jedoch ist der zeitliche Preisverlauf der verschiedenen Benzin-Kraftstoffpreise jeweils nahezu identisch.

Der Kraftstoffpreis von Diesel ist ab 2002 bis 2014 durchgehend erfasst und stellt durchweg die günstigste Kraftstoffart dar. Die Diesel-Preise haben sich von ca. 80 Cent pro Liter in 2002 auf einen Peak im Juli 2008 mit 1,52 €/Liter entwickelt. Danach ging es mit den Diesel-Preisen bis März 2009 wieder abwärts bis 1,03 €/Liter um im Anschluss wieder stetig anzusteigen und dann im September 2012 mit 1,57 €/Liter den höchsten Wert in der betrachteten Zeitreihe zu erreichen. Die Benzinpreise (Super bleifrei, Superbenzin E5 und E10, Superbenzin plus) sind stets höher als die Dieselpreise und verzeichnen ebenfalls einen Höchstwert im Juli 2008 und September 2012. Ende 2014 sanken die Preise wieder ein wenig.

Höchstwerte Juli 2008 und September 2012

Kein Zusammenhang Preise und Neuzulassungen

Ein offensichtlicher Zusammenhang zwischen Kraftstoffpreisen und Pkw-Neuzulassungen nach Benzin- oder Dieselfahrzeugen ist nicht erkennbar. Erhöhte Kraftstoffpreise, wie 2008 und 2012, haben nicht automatisch eine Abnahme der Pkw-Neuzulassungen zur Folge. Ebenso verhält es sich auch andersherum: bei vergleichsweise niedrigen Kraftstoffpreisen wie in den Jahren 2002 und 2003 wurden auch nicht mehr Pkw neuzugelassen, als in anderen Jahren mit höheren Kraftstoffpreisen. Insbesondere auch nicht bei den Neuzulassungen von Privatpersonen.

Grafik 5 Die durchschnittlichen Kraftstoffpreise in München pro Liter 2002 - 2014

