

Der Kfz-Bestand in München am 1. 7. 1987

Die günstigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die drastisch gesunkenen Kraftstoffpreise führten im Jahre 1986 zu einem Pkw-Bestandszugang, der frühere Spitzenjahre erreichte. Auch im ersten Halbjahr 1987 meldeten die herstellenden Firmen eine auf Hochtouren laufende Produktion. Diese Entwicklung war in Anbetracht seiner verkehrspolitischen Bedeutung der aktuelle Anlaß, den Kfz-Bestand in München erneut nach verschiedenen Merkmalen gegliedert darzustellen.

Der Bericht knüpft an die Veröffentlichungen an, die in unregelmäßigen Abständen in der vorliegenden Schriftenreihe „Münchener Statistik“ herausgegeben werden. Beim Vergleich des Kfz-Bestandes auf Stadtbezirksebene wird auf einen Aufsatz Bezug genommen, der in Heft 11, Jahrgang 1981 erschienen ist.

Als Datenbasis für die vorliegende Untersuchung diente die Kfz-Bestandsdatei des Amtes für Datenverarbeitung zum Stand 1. Juli 1987.

Tabelle 1 enthält eine Übersicht über alle in München zugelassenen Kraftfahrzeuge. Sie zeigt, daß zum Stichtag 1. 7. 1987 insgesamt 628 414 Fahrzeuge zugelassen waren. Davon waren 85,9% oder 540 003 Fahrzeuge Personenkraftwagen oder Kombifahrzeuge. Dieser Wert unterscheidet sich geringfügig von dem vom Kraftfahrtbundesamt in Flensburg ermittelten Bestand. Nach den dortigen Unterlagen sind 546 485 Münchener Personenkraftwagen und Kombifahrzeuge gemeldet. Der Grund für diese Abweichung liegt in Zuordnungsdifferenzen von einzelnen Fahrzeugtypen, auf die an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden soll.

Der Kfz-Bestand in München am 1. 7. 1987

Tabelle 1

Fahrzeuge	Anzahl
Personenkraftwagen (einschl. Kombi)	540 003
darunter schadstoffarm	30 992
bedingt schadstoffarm	86 086
Krafträder	28 811
Kraftomnibusse	1 314
Lastkraftwagen	23 326
Zugmaschinen	3 260
selbstfahrende Arbeitsmaschinen	943
Anhänger	23 105
sonstige Kraftfahrzeuge	9 652
Insgesamt	628 414

Nur 21,7% der in München zugelassenen Pkw verdienen das Prädikat „schadstoffarm“ oder „bedingt schadstoffarm“. Im Jahre 1985 einigten sich die EG-Umweltminister europaweit auf einheitliche Abgaswerte, die zwischen 1988 und 1993 für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben sind. Trotz steuerlicher Anreize aber konnte bisher in München nur ca. jeder 5. Pkw-Fahrer zur Anschaffung eines umweltfreundlichen Autos bzw. zur Umrüstung veranlaßt werden.

Nach den neuen Abgasvorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung (Anlagen zum § 47 der StVZO) werden die Personenkraftwagen in 5 Klassen unterteilt:

- schadstoffarme Fahrzeuge in der Mittel- und Oberklasse
- bedingt schadstoffarme Kleinwagen (Stufe C)
- bedingt schadstoffarme Fahrzeuge (Stufe A)
- bedingt schadstoffarme Fahrzeuge (Stufe B)
- herkömmliche Pkw

Als schadstoffarm gelten nach den genannten Vorschriften Fahrzeuge mit bis zu 2,5 t zulässigem Gesamtgewicht und mit mehr als 1 400 ccm Hubraum, die unabhängig von der angewendeten Technik bestimmte Schadstoffgrenzen nicht überschreiten. Die Grenzwerte sind in der Mittelklasse (1 400 ccm bis 2 000 ccm) sowohl durch einen unregelmäßigen Katalysator zu erreichen als auch durch einen geregelten Katalysator mit Lambda-Sonde. Allerdings sind in dieser Fahrzeugklasse in absehbarer Zeit auch andere Techniken denkbar, mit denen die Grenzwerte ebenfalls erfüllt werden. Für Automobile über 2 000 ccm Hubraum gelten schärfere Abgasgrenzwerte, die nach dem derzeitigen Stand der Technik nur mit Hilfe eines durch Lambda-Sonde geregelten Dreiwegekatalysators eingehalten werden können.

Als bedingt schadstoffarm gelten Personenkraftwagen in allen Hubraumklassen ohne Gewichtsbeschränkungen, die gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen weniger Abgase ausstoßen.

Dazu gehören auch Kleinwagen unter 1 400 ccm Hubraum (Stufe C): Viele dieser Pkw dürften nach Ansicht des ADAC die milden Grenzwerte schon von Haus aus erfüllen. Ist das nicht der Fall, dann genügen meist geringe Modifikationen, wie zum Beispiel der Einbau einer Abgasrückführung.

Es gibt Kleinwagen, die zwar nicht die Anforderungen der Stufe C erfüllen, aber die Stufe A schon ab Werk ohne weitere Umbaumaßnahmen erreichen. In der Mittel- und Oberklasse kann der Einbau eines geregelten Katalysators, einer Abgasrückführung oder anderer einfacher Techniken zum gleichen Ergebnis führen.

Voraussetzung für die Zurechnung eines Pkw's zur Stufe B ist die nachträgliche Umrüstung mit einem Abgasrückführsystem oder mit einer modifizierten Zündung. Erfüllt ein Auto die Grenzwerte bereits ohne weitere Umrüstmaßnahmen, so können für dieses Fahrzeug die Steuervorteile der Stufe B dennoch nicht in Anspruch genommen werden.

Soweit aus aktuellem Anlaß der Exkurs über schadstoffarme bzw. bedingt schadstoffarme Autos.

Hubraum und Motorleistung

In der Tabelle 2 sind die in München zugelassenen Personen- und Kombinationskraftfahrzeuge nach Hubraum unterteilt. Die größte Gruppe bildet die Fahrzeugklasse mit 1 500 ccm–1 599 ccm. Nahezu jedes 5. Auto gehörte dazu. Zwischen 1 900 ccm und 1 999 ccm Hubraum hatten 83 753 Pkw, das sind 15,5%. Faßt man die Tabelle in drei Kategorien zusammen (entsprechend der offiziellen Einteilung des Kraftfahrtbundesamtes), so ergibt sich für die Kleinwagen bis unter 1 500 ccm Hubraum ein Bestand von 178 459 Fahrzeugen, das sind 33,1%. Die Mittelklasse-Pkw von 1 500 ccm bis 1 999 ccm bildeten mit 246 409 Fahrzeugen oder 45,6% die weitaus größte Gruppe. Für die Oberklasse-Pkw mit mindestens 2-l-Hubraum verblieben noch 21,3% oder 115 135 Fahrzeuge.

Der Vergleich dieser Prozentanteile mit den Werten von 1980 läßt deutlich den Trend zu Hubraum-größeren Pkw erkennen. Damals waren noch 39,4% aller Personenkraftwagen mit Motoren ausgerüstet, deren Hubraum unter 1,4 l lagen, während nur 17,1% über 2 l und mehr Hubraum verfügten.

Einen Überblick über den Münchener Pkw-Bestand – gegliedert nach Motorleistung in KW – bietet die Tabelle 3. Nur 10% der Fahrzeuge hatten, wie aus ihr zu ersehen ist, bis zu 35 KW. Fast jedes 2. Fahrzeug verfügte über mehr als 55 KW. Über 100 KW besaß jeder 10. Pkw. 38 Pkw hatten eine Motorleistung von mehr als 250 KW. Bei zwei Fahrzeugen lag sie sogar bei 384 KW, das sind mehr als 500 PS.

Pkw-Bestand nach Hubraumklassen am 1. Juli 1987

Tabelle 2

ccm Hubraum	Anzahl	Anteil in %	ccm Hubraum	Anzahl	Anteil in %
bis 499	3 761	0,7	1800-1899	12 109	2,2
500- 599	2 879	0,5	1900-1999	83 753	15,5
600- 699	1 739	0,3	2000-2099	1 040	0,2
700- 799	1 237	0,2	2100-2199	11 749	2,2
800- 899	11 622	2,2	2200-2299	23 514	4,3
900- 999	16 962	3,1	2300-2399	8 568	1,6
1000-1099	29 217	5,4	2400-2499	19 801	3,7
1100-1199	21 739	4,0	2500-2599	1 934	0,4
1200-1299	53 407	9,9	2600-2699	5 226	1,0
1300-1399	11 632	2,2	2700-2799	16 767	3,1
1400-1499	24 264	4,5	2800-2899	409	0,1
1500-1599	104 941	19,4	2900-2999	9 296	1,7
1600-1699	3 543	0,7	3000 und mehr	16 831	3,1
1700-1799	42 063	7,8			
			Pkw insgesamt	540 003	100,0

Pkw-Bestand nach KW am 1. Juli 1987

Tabelle 3

Leistung in KW	Anzahl	Anteil in %	Leistung in KW	Anzahl	Anteil in %
bis 10	3 183	0,6	136-140	8 620	1,6
11- 15	331	0,1	141-145	1 588	0,3
16- 20	2 881	0,5	146-150	2 836	0,5
21- 25	10 974	2,0	151-155	1 512	0,3
26- 30	12 468	2,3	156-160	2 868	0,5
31- 35	23 631	4,4	161-165	1 006	0,2
36- 40	75 783	14,0	166-170	1 746	0,3
41- 45	37 165	6,9	171-175	48	0,0
46- 50	15 498	2,9	176-180	851	0,2
51- 55	96 011	17,8	181-185	313	0,1
56- 60	12 728	2,4	186-190	21	0,0
61- 65	22 044	4,1	191-195	97	0,0
66- 70	47 345	8,8	196-200	172	0,0
71- 75	22 952	4,3	201-205	29	0,0
76- 80	23 915	4,4	206-210	243	0,0
81- 85	29 731	5,5	211-215	125	0,0
86- 90	18 313	3,4	216-220	639	0,1
91- 95	13 556	2,5	221-225	188	0,0
96-100	15 844	2,9	226-230	86	0,0
101-105	5 475	1,0	231-235	27	0,0
106-110	7 139	1,3	236-240	6	0,0
111-115	1 945	0,4	241-245	11	0,0
116-120	2 765	0,5	246-250	13	0,0
121-125	4 065	0,8	über 250	38	0,0
126-130	4 710	0,9			
131-135	6 468	1,2	Pkw insgesamt	540 003	100,0

Alter des Pkw-Bestandes

In Tabelle 4 sind die in München zugelassenen Personenkraftwagen nach ihrer Erstzulassung dargestellt. Sie bestätigt, daß die Autoproduktion seit 1986 auf Hochtouren läuft. Bereits im 1. Halbjahr 1987 wurden 43 076 neue Wagen angemeldet. Im gesamten Jahr 1986 waren es 65 616. Daraus folgt, daß zum Stichtag 1. 7. 1987 mehr als 20% der Kfz und Kombis, die in München gemeldet waren, nicht älter als 18 Monate waren.

Wenn man davon ausgeht, daß Autos im Regelfall durchaus eine Lebensdauer von 10 Jahren erreichen, und wenn man weiterhin die Ausfallrate durch unfallbedingten Totalschaden vernachlässigt, kann Tabelle 4 als Barometer für den Konjunkturverlauf der Automobilbranche verwendet werden.

Deutlich ersichtlich ist aus Tabelle 4 der durch die gesunkenen Kraftstoffpreise hervorgerufene Autoboom seit 1986. In diesem Jahr sank in München der Preis für Normalbenzin um 22,6% von durchschnittlich 1,37 DM pro Liter im Jahr 1985 auf 1,06 DM pro Liter.

Pkw-Bestand nach Erstzulassung am 1. Juli 1987

Tabelle 4

Erstzulassung im Jahr	Bestand	in %	Erstzulassung im Jahr	Bestand	in %
vor 1960	3 459	0,6	1974	6 986	1,3
1960	156	0,0	1975	11 549	2,1
1961	159	0,0	1976	19 943	3,7
1962	239	0,0	1977	29 772	5,5
1963	234	0,0	1978	38 690	7,2
1964	308	0,1	1979	41 458	7,7
1965	413	0,1	1980	39 278	7,3
1966	466	0,1	1981	38 634	7,2
1967	638	0,1	1982	37 280	6,9
1968	749	0,1	1983	42 651	7,9
1969	1 178	0,2	1984	50 115	9,3
1970	2 133	0,4	1985	49 620	9,2
1971	3 624	0,7	1986	65 616	12,2
1972	5 098	0,9	1987*)	43 076	8,0
1973	6 481	1,2	Zusammen	540 003	100,0

*) 1. Halbjahr.

Tabelle 4 erlaubt auch eine Aussage über die durchschnittliche Laufzeit der Pkw. Ca. 83% aller Fahrzeuge wurden 1978 oder später gebaut, sind also nicht älter als 10 Jahre. Während noch 38 690 Personenkraftwagen mit Baujahr 1978 zugelassen waren, waren nur mehr 29 772 mit Baujahr 1977 im Verkehr. Mit zunehmendem Pkw-Alter fällt die Bestandskurve weiter steil ab. Erst bei Autos mit einem Alter von mehr als 14 Jahren ist wieder eine gewisse Bestandskonsolidierung zu erkennen. Dabei handelt es sich offensichtlich entweder um extravagante Liebhaberstücke oder den Besitzern besonders ans Herz gewachsene Oldtimer.

Einer Bemerkung bedarf die Zahl der vor 1960 zugelassenen Pkw. Darin sind auch all jene mit eingeschlossen, für die kein realistisches Zulassungsdatum in der Kfz-Bestandsdatei eingetragen war, so daß dieser Wert deutlich überhöht ist.

Das Alter der Pkw-Halter

In der Tabelle 5 auf S. 399, die Aufschluß über das Alter der Pkw-Halter gibt, sind die Besitzer von zwei und mehr Fahrzeugen gezwungenermaßen mehrfach gezählt. Da aus Datenschutzgründen dem Statistischen Amt weder Name noch Anschrift der Pkw-Halter zur Verfügung stehen, konnten die Mehrfachbesitzer nicht eliminiert werden. Außerdem mußten aus einsichtigen Gründen in der genannten Aufstellung 120 652 Firmen-Pkw unberücksichtigt bleiben.

Der genannten Tabelle, in der zwischen Männern und Frauen unterschieden ist, kann insbesondere der Motorisierungsgrad der einzelnen Altersgruppen entnommen werden. Die in der „Shell-Prognose 1987“, S. 16ff., gemachte Feststellung, daß in der Bundesrepublik auf 100 Männer zwischen 35 und 54 Jahren bereits 102 Pkw zugelassen sind, gilt in München zwar nicht. Der Motorisierungsgrad lag hier zur Jahresmitte 1987 deutlich niedriger. Dies ist jedoch möglicherweise alleine dadurch zu erklären, daß gerade in einer Stadt mit vielen Klein- und Mittelbetrieben viele Personen in der genannten Altersgruppe ein Geschäftsfahrzeug fahren.

Auch wenn sie unberücksichtigt bleiben, errechnet sich, daß in München für 100 männliche Privatpersonen im Alter von 52 bis 53 Jahren 89 Pkw angemeldet waren. Diese Quote bildet den Höhepunkt der Motorisierungskurve, die bei den männlichen Jugendlichen zwischen 18 und 19 Jahren bei 23,5% beginnt und kontinuierlich bis zur genannten Höchstgrenze ansteigt um von da ab wieder gleichmäßig abzufallen.

Bei den Frauen verläuft die Kurve wesentlich flacher. Sie beginnt bei 5,2%, steigt bis auf 37,8% bei den Frauen zwischen 44 und 45 Jahren und fällt wieder gemächlich ab.

Beim Vergleich der beiden Kurven ist jedoch zu berücksichtigen, daß viele Frauen den „Familienwagen“ benutzen, der in der Regel auf den Namen des Mannes zugelassen ist, so daß sie zwar nicht als Halter eines Pkw's in der Statistik erscheinen, jedoch durchaus als motorisiert einzustufen sind.

Herstellerländer

In den Tabellen 6 bis 9 sind die in München am 1. 7. 1987 zugelassenen Pkw und Kombifahrzeuge nach den Herstellerländern und teilweise nach den Herstellerfirmen gegliedert.

Tabelle 6 kann entnommen werden, daß 74,4% aller Pkw mit Münchener Kennzeichen, also 401 647 Fahrzeuge, von deutschen Firmen hergestellt wurden. Das sind 10,2% mehr als 1981. Der Marktanteil der deutschen Hersteller, also der Anteil der deutschen Pkw am Gesamtbestand, ging jedoch um 3,9% zurück.

Dies ist hauptsächlich auf die weltweite Ausdehnung der japanischen Automobilmarken zurückzuführen, die auch in München das Automobilspektrum deutlich veränderten. Gegenüber 1981, als nur 18 189 japanische Fahrzeuge in München zugelassen waren, nahm der Bestand um 182,3% zu, so daß er bis zur Jahresmitte 1987 51 352 Fahrzeuge erreichte. Somit kam fast jeder zehnte Pkw, der in München angemeldet war, aus Japan. Der Marktanteil der japanischen Hersteller verbesserte sich seit 1981 von 3,9% auf 9,5%.

Nicht nur die deutschen Autohersteller, sondern vor allem die übrigen europäischen Autofirmen bekamen den japanischen Aufschwung zu spüren. Frankreich, das 1981 noch einen Marktanteil von 8,5% besaß und für den Münchener Automobilmarkt das zweitbedeutendste Herstellerland war, rutschte auf den 3. Rang zurück und verlor 27,9% seines Marktanteils. Am 1. Juli 1987 waren noch 33 163 Pkw und Kombifahrzeuge französischer Herkunft.

Die Pkw-Halter nach Alter und Geschlecht am 1. Juli 1987

Tabelle 5

Alter in Jahren	Männer		Frauen	
	Anzahl	Motorisierungsgrad*)	Anzahl	Motorisierungsgrad*)
über 91	32	5,9	12	0,5
90-91	35	6,3	10	0,5
88-89	91	9,0	21	0,7
86-87	202	12,1	47	1,0
84-85	459	19,0	79	1,2
82-83	885	25,1	145	1,8
80-81	1 358	30,1	288	2,9
78-79	2 284	40,7	409	3,5
76-77	3 206	49,0	619	4,8
74-75	4 395	56,1	942	6,7
72-73	4 331	59,3	1 066	8,4
70-71	3 547	67,1	1 012	11,2
68-69	4 781	72,2	1 505	13,3
66-67	7 590	76,7	2 564	15,2
64-65	7 429	77,3	2 447	15,8
62-63	8 529	81,8	2 540	17,2
60-61	10 008	83,9	2 749	19,3
58-59	11 619	84,5	2 729	19,6
56-57	12 798	87,7	3 085	21,9
54-55	12 097	84,8	3 202	23,5
52-53	15 993	89,3	4 569	26,9
50-51	17 937	86,8	5 635	29,7
48-49	20 577	85,5	7 072	32,7
46-47	22 267	85,9	8 265	35,2
44-45	19 590	82,8	7 865	37,8
42-43	17 095	78,7	7 072	37,5
40-41	18 018	79,7	7 190	35,9
38-39	16 901	75,5	7 017	34,5
36-37	14 897	71,9	6 642	32,6
34-35	14 587	69,9	6 514	33,1
32-33	14 982	68,2	6 689	32,9
30-31	16 261	66,0	6 988	31,9
28-29	15 834	62,4	7 058	29,5
26-27	15 264	57,9	6 868	26,2
24-25	14 201	54,3	6 139	22,4
22-23	11 664	48,7	4 525	17,6
20-21	7 435	40,3	2 216	10,7
18-19	3 301	23,5	745	5,2
unter 18	600	7,9	142	1,8

*) Anteil der Fahrzeughalter an den Einwohnern in %.

Der Pkw-Bestand (einschl. Kombi) in den Stadtbezirken nach Herstellerländern (Stand 1. Juli 1987)

Tabelle 6a

Stadtbezirk	Herstellerland											
	Deutschland				Japan				Frankreich			
	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.
1 Altstadt	6 262	2,2	-2,4	82,0	440	151,4	140,2	5,8	317	-19,3	-22,9	4,1
5 Maxvorstadt-Universität	3 901	16,5	1,1	74,7	440	155,8	122,0	8,4	352	-26,1	-35,8	6,7
6 Maxvorst.-Königspl.-Marsfeld	7 757	8,7	-3,4	79,5	689	173,4	143,0	7,1	502	-13,7	-23,3	5,1
7 Maxvorstadt-Josephsplatz	4 090	-1,8	-4,4	69,3	600	134,4	128,1	10,2	527	-16,5	-18,7	8,9
9 Ludwigsvorstadt	4 081	-5,4	-0,8	79,9	393	75,4	84,0	7,7	253	-29,7	-26,3	5,0
10 Isarvorstadt-Schlachthofviertel	3 663	3,5	-5,3	75,6	398	221,0	193,5	8,2	306	-14,8	-22,0	6,3
11 Isarvorstadt-Glockenbachviertel	4 100	6,8	-5,7	71,7	518	169,8	138,3	9,1	472	-2,7	-14,0	8,3
12 Isarvorstadt-Deutsches Museum	1 968	3,4	-5,3	71,4	262	231,6	204,0	9,5	247	-9,2	-16,8	9,0
13 Lehel	10 753	96,1	5,1	86,3	555	246,9	86,0	4,5	432	-7,7	-50,5	3,5
14 Haidhausen	8 032	2,0	-5,4	72,2	1 034	170,0	150,4	9,3	864	-13,5	-19,8	7,8
16 Au	5 010	3,0	-5,6	72,1	719	186,5	162,6	10,4	527	-11,4	-18,8	7,6
17 Obergiesing	11 034	0,3	-4,7	72,4	1 823	141,8	129,7	12,0	891	-18,0	-22,1	5,8
18 Untergiesing-Harlaching	13 186	1,6	-6,1	71,9	2 111	166,2	146,0	11,5	1 114	-17,4	-23,6	6,1
19 Sendling	9 564	9,8	-5,5	73,8	1 415	221,6	177,0	10,9	777	-9,4	-22,0	6,0
20 Schwantalerhöhe	6 847	11,5	-2,6	77,5	703	203,0	164,6	8,0	540	-2,5	-14,9	6,1
21 Neuhausen-Oberwiesenfeld	7 889	7,3	-2,3	77,4	829	165,7	142,0	8,1	624	-27,1	-33,6	6,1
22 Schwabing-Freimann	16 471	7,2	-4,2	72,8	1 869	164,4	136,3	8,3	1 923	-10,3	-19,8	8,5
23 Neuhausen-Nymphenburg	10 556	8,0	-3,0	73,2	1 350	187,2	158,0	9,4	1 041	-18,5	-26,8	7,2
24 Thalk.-O'sendl.-Forstr.-Fürstenr.	20 086	14,2	-3,4	75,2	2 796	185,0	141,0	10,5	1 506	-13,1	-26,5	5,6
25 Laim	14 363	6,4	-4,4	74,3	2 039	209,9	178,5	10,5	1 169	-20,7	-28,7	6,0
26 Schwabing-West	7 876	0,4	-3,7	67,6	1 245	112,5	103,7	10,7	1 046	-23,4	-26,5	9,0
27 Schwab. Nord-M'hofen-Am Hart	34 530	12,2	-0,6	79,3	3 243	161,7	132,0	7,4	2 371	-20,2	-29,3	5,4
28 Neuhausen-Moosach	19 954	10,6	-4,1	74,3	2 556	185,9	147,8	9,5	1 816	-13,5	-25,0	6,8
29 Bogenhausen	24 044	21,7	-3,8	72,2	3 258	217,2	150,8	9,8	2 176	-6,2	-25,9	6,5
30 Ramersdorf-Perlach	27 583	18,6	-4,5	73,1	4 456	195,5	137,9	11,8	1 994	-19,2	-35,0	5,3
31 Berg am Laim	10 679	8,5	-3,3	75,3	1 365	193,5	161,6	9,6	785	-21,9	-30,4	5,5
32 Trudering	13 934	22,0	-3,1	73,8	1 979	188,9	129,4	10,5	1 023	-16,1	-33,4	5,4
33 Feldmoching-Hasenberg	15 347	4,7	-4,3	75,7	1 926	216,3	189,2	9,5	1 179	-18,0	-25,0	5,8
34 Waldfriedhofviertel	13 763	2,9	-5,1	73,2	2 098	188,2	165,8	11,2	1 065	-17,5	-23,9	5,7
35 Pasing	12 197	13,3	-2,4	75,0	1 472	165,7	128,8	9,1	1 074	-16,3	-27,9	6,6
36 Solln	7 220	7,5	-3,2	72,0	1 140	161,5	135,3	11,4	661	-21,6	-29,4	6,6
37 Obermenzing	6 943	10,3	-4,0	72,2	926	206,6	166,8	9,6	751	-14,8	-25,8	7,8
38 Allach-Untermenzing	8 716	12,3	-4,2	77,1	957	268,1	214,1	8,5	628	-13,3	-26,0	5,6
39 Aubing	9 208	19,6	-4,2	75,1	1 260	263,1	191,1	10,3	753	-15,3	-32,1	6,1
40 Lochhausen-Langwied	1 898	6,7	-6,2	74,4	250	354,5	299,6	9,8	159	-18,0	-27,9	6,2
41 Hadern	12 716	10,0	-4,4	73,5	1 865	188,3	150,5	10,8	1 031	-18,2	-28,9	6,0
Nicht zuordenbar	5 426	-32,6	-26,6	58,1	373	60,8	75,1	4,0	267	-70,9	-68,4	2,9
München insgesamt	401 647	10,2	-3,9	74,4	51 352	182,3	146,4	9,5	33 163	-17,3	-27,9	6,1

Der Pkw-Bestand (einschl. Kombi) in den Stadtbezirken nach Herstellerländern (Stand 1. Juli 1987)

Tabelle 6b

Stadtbezirk	Herstellerland											
	Italien				Großbritannien				Spanien			
	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.
1 Altstadt	238	1,3	-3,2	3,1	117	28,6	22,8	1,5	77	71,1	63,5	1,0
5 Maxvorstadt-Universität	245	7,0	-7,1	4,7	69	-8,0	-20,2	1,3	37	48,0	28,4	0,7
6 Maxvorst.-Königspl.-Marsfeld	354	0,3	-10,9	3,6	75	-5,1	-15,6	0,8	169	231,4	194,5	1,7
7 Maxvorstadt-Josephsplatz	393	4,2	1,5	6,7	53	-22,1	-24,1	0,9	92	76,9	72,2	1,6
9 Ludwigsvorstadt	163	-13,3	-9,1	3,2	50	-27,5	-24,0	1,0	42	27,3	33,5	0,8
10 Isarvorstadt-Schlachthofviertel	255	20,9	10,5	5,3	34	-15,0	-22,3	0,7	72	111,8	93,7	1,5
11 Isarvorstadt-Glockenbachviertel	321	16,3	2,7	5,6	45	9,8	-3,0	0,8	98	84,9	63,3	1,7
12 Isarvorstadt-Deutsches Museum	151	1,3	-7,1	5,5	20	-23,1	-29,5	0,7	24	100,0	83,3	0,9
13 Lehel	311	16,0	-37,8	2,5	85	16,4	-37,6	0,7	126	240,5	82,6	1,0
14 Haidhausen	676	16,4	7,9	6,1	74	-3,9	-10,9	0,7	152	126,9	110,4	1,4
16 Au	360	0,6	-7,8	5,2	46	-16,4	-23,3	0,7	87	81,3	66,2	1,3
17 Obergiesing	908	-14,3	-18,6	6,0	49	-29,0	-32,5	0,3	255	136,1	124,3	1,7
18 Untergiesing-Harlaching	1 019	3,1	-4,7	5,6	147	-5,8	-12,9	0,8	290	108,6	92,8	1,6
19 Sendling	653	0,5	-13,5	5,0	67	-19,3	-30,5	0,5	181	98,9	71,3	1,4
20 Schwanthalerhöhe	393	-15,5	-26,2	4,4	40	-23,1	-32,8	0,5	127	119,0	91,2	1,4
21 Neuhausen-Oberwiesenfeld	449	12,0	2,0	4,4	59	-20,3	-27,4	0,6	161	140,3	118,8	1,6
22 Schwabing-Freimann	1 107	15,7	3,4	4,9	236	-15,7	-24,7	1,0	448	335,0	288,7	2,0
23 Neuhausen-Nymphenburg	743	-3,1	-13,0	5,2	118	-6,3	-15,9	0,8	194	158,7	132,4	1,3
24 Thalk.-O'sendl.-Forstr.-Fürstern.	1 156	-4,1	-18,9	4,3	154	0,0	-15,5	0,6	429	122,3	87,9	1,6
25 Laim	907	-5,6	-15,2	4,7	122	9,9	-1,2	0,6	345	118,4	96,3	1,8
26 Schwabing-West	771	11,3	6,7	6,6	153	-6,7	-10,5	1,3	162	110,4	101,8	1,4
27 Schwab. Nord-M'hofen-Am Hart	1 866	-10,5	-20,7	4,3	243	-1,6	-12,8	0,6	493	94,9	72,7	1,1
28 Neuhausen-Moosach	1 327	5,7	-8,4	4,9	133	-14,2	-25,6	0,5	444	175,8	139,0	1,7
29 Bogenhausen	1 898	17,1	-7,4	5,7	397	18,2	-6,6	1,2	483	162,5	107,5	1,5
30 Ramersdorf-Perlach	2 010	5,6	-15,0	5,3	186	2,8	-17,3	0,5	703	161,3	110,4	1,9
31 Berg am Laim	740	-4,9	-15,2	5,2	78	-4,9	-15,2	0,5	268	66,5	48,3	1,9
32 Trudering	1 033	10,8	-12,0	5,5	134	-2,2	-22,3	0,7	376	135,0	86,6	2,0
33 Feldmoching-Hasenberg	953	-8,3	-16,1	4,7	98	-19,0	-25,9	0,5	363	148,6	127,4	1,8
34 Waldfriedhofviertel	1 057	-3,9	-11,4	5,6	115	-21,2	-27,3	0,6	279	69,1	56,0	1,5
35 Pasing	755	0,5	-13,4	4,6	91	-15,0	-26,8	0,6	269	153,8	118,6	1,7
36 Solln	509	-7,3	-16,6	5,1	85	2,4	-7,8	0,8	147	98,6	78,8	1,5
37 Obermenzing	476	12,0	-2,6	5,0	91	18,2	2,8	0,9	150	134,4	103,9	1,6
38 Allach-Untermenzing	485	6,8	-8,8	4,3	68	-18,1	-30,1	0,6	219	157,6	119,9	1,9
39 Aubing	478	-4,0	-23,1	3,9	62	31,9	5,7	0,5	216	173,4	119,2	1,8
40 Lochhausen-Langwied	124	3,3	-9,1	4,9	12	20,0	5,5	0,5	45	150,0	119,8	1,8
41 Hadern	850	-2,1	-14,9	4,9	82	-3,5	-16,2	0,5	349	164,4	129,8	2,0
Nicht zuordenbar	299	-41,9	-36,8	3,2	51	-34,6	-28,8	0,5	90	30,4	42,1	1,0
München insgesamt	26 433	0,6	-12,2	4,9	3 739	-5,1	-17,1	0,7	8 462	131,7	102,2	1,6

Der Pkw-Bestand (einschl. Kombi) in den Stadtbezirken nach Herstellerländern (Stand 1. Juli 1987)

Tabelle 6c

Stadtbezirk	Herstellerland											
	Niederlande				Schweden				USA			
	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.
1 Altstadt	19	-24,0	-27,4	0,2	66	633,3	600,6	0,9	33	-32,7	-35,7	0,4
5 Maxvorstadt-Universität	10	0,0	-13,2	0,2	47	291,7	239,9	0,9	27	-6,9	-19,2	0,5
6 Maxvorst.-Königspl.-Marsfeld	28	0,0	-11,1	0,3	70	677,8	591,3	0,7	35	6,1	-5,7	0,4
7 Maxvorstadt-Josephsplatz	28	-22,2	-24,3	0,5	49	600,0	581,4	0,8	11	-59,3	-60,3	0,2
9 Ludwigsvorstadt	17	6,3	11,4	0,3	37	236,4	252,7	0,7	26	-39,5	-36,6	0,5
10 Isarvorstadt-Schlachthofviertel	12	-20,0	-26,8	0,2	24	140,0	119,5	0,5	20	-20,0	-26,8	0,4
11 Isarvorstadt-Glockenbachviertel	25	0,0	-11,7	0,4	39	457,1	392,2	0,7	26	-7,1	-18,0	0,5
12 Isarvorstadt-Deutsches Museum	11	-38,9	-44,0	0,4	16	433,3	388,9	0,6	16	0,0	-8,3	0,6
13 Lehel	19	11,8	-40,1	0,2	79	690,0	323,5	0,6	19	-38,7	-67,1	0,2
14 Haidhausen	53	-14,5	-20,7	0,5	65	282,4	254,6	0,6	45	15,4	7,0	0,4
16 Au	36	2,9	-5,7	0,5	51	292,3	259,7	0,7	21	-34,4	-39,8	0,3
17 Obergiesing	48	-47,8	-50,4	0,3	56	366,7	343,3	0,4	40	-35,5	-38,7	0,3
18 Untergiesing-Harlaching	62	-28,7	-34,1	0,3	138	392,9	355,5	0,8	67	-23,0	-28,8	0,4
19 Sendling	47	-25,4	-35,7	0,4	78	387,5	319,9	0,6	35	-16,7	-28,2	0,3
20 Schwanthalerhöhe	20	-44,4	-51,5	0,2	31	287,5	238,4	0,4	39	0,0	-12,7	0,4
21 Neuhausen-Oberwiesenfeld	30	-16,7	-24,1	0,3	44	450,0	400,9	0,4	25	-16,7	-24,1	0,2
22 Schwabing-Freimann	72	-28,7	-36,3	0,3	156	333,3	287,3	0,7	81	-28,9	-36,5	0,4
23 Neuhausen-Nymphenburg	67	-28,0	-35,3	0,5	136	518,2	455,3	0,9	50	-20,6	-28,7	0,3
24 Thalk.-O'sendl.-Forstr.-Fürstenr.	92	-38,3	-47,8	0,3	181	285,1	225,6	0,7	73	-24,7	-36,4	0,3
25 Laim	88	-24,8	-32,4	0,5	88	319,0	276,6	0,5	52	-35,0	-41,6	0,3
26 Schwabing-West	50	-9,1	-12,8	0,4	119	271,9	256,6	1,0	47	-28,8	-31,7	0,4
27 Schwab. Nord-M'hofen-Am Hart	114	-26,5	-34,8	0,3	165	236,7	198,5	0,4	120	-28,6	-36,7	0,3
28 Neuhausen-Moosach	126	-13,1	-24,7	0,5	140	536,4	451,6	0,5	77	-13,5	-25,0	0,3
29 Bogenhausen	213	-2,7	-23,1	0,6	313	663,4	503,5	0,9	136	-16,6	-34,0	0,4
30 Ramersdorf-Perlach	116	-29,3	-43,1	0,3	161	794,4	620,1	0,4	112	-11,1	-28,4	0,3
31 Berg am Laim	44	-2,2	-12,9	0,3	46	318,2	272,7	0,3	43	-14,0	-23,4	0,3
32 Trudering	58	-15,9	-33,2	0,3	87	314,3	229,0	0,5	49	-22,2	-38,2	0,3
33 Feldmoching-Hasenberg	60	-47,4	-51,9	0,3	55	450,0	403,0	0,3	71	-4,1	-12,2	0,4
34 Waldfriedhofviertel	67	-58,4	-61,6	0,4	109	263,3	235,1	0,6	78	8,3	-0,1	0,4
35 Pasing	69	-25,8	-36,1	0,4	104	447,4	371,4	0,6	46	-6,1	-19,2	0,3
36 Solln	39	-27,8	-35,0	0,4	104	215,2	183,6	1,0	27	-28,9	-36,1	0,3
37 Obermenzing	42	-6,7	-18,8	0,4	77	381,3	318,7	0,8	37	12,1	-2,4	0,4
38 Allach-Untermenzing	38	-33,3	-43,1	0,3	52	550,0	454,7	0,5	41	-16,3	-28,6	0,4
39 Aubing	58	-12,1	-29,6	0,5	58	866,7	674,9	0,5	42	31,3	5,2	0,3
40 Lochhausen-Langwied	11	-21,4	-30,9	0,4	13	.	.	0,5	7	-12,5	-23,1	0,3
41 Hadern	59	-37,2	-45,5	0,3	119	250,0	204,2	0,7	60	22,4	6,4	0,3
Nicht zuordenbar	11	-76,1	-74,0	0,1	23	130,0	150,5	0,2	13	-73,5	-71,1	0,1
München insgesamt	1 959	-26,3	-35,7	0,4	3 196	379,9	318,8	0,6	1 747	-18,5	-28,9	0,3

Aus Italien kamen am Stichtag 26 433 Fahrzeuge. Das waren 0,6% mehr als 1981, was jedoch nicht genügte, um den Marktanteil von 1981 zu halten. Er ging um 12,2% zurück.

Spanien rangierte zum Betrachtungszeitpunkt in München an der fünften Stelle in der Rangliste der bedeutendsten Automobilherstellerländer. Der Aufschwung seit 1981 ist hauptsächlich auf die erfolgreichen Modelle „Fiesta“ der Firma Ford und „Corsa“ der Firma General Motors zurückzuführen. Beide werden in Spanien hergestellt.

Großbritannien ist seit jeher mit einer Vielzahl von teilweise sehr exklusiven Automodellen auf dem Münchener Automarkt vertreten. Allerdings lag der Marktanteil aller englischen Modelle zusammengenommen am Stichtag deutlich unter der 1%-Marke. Er ging seit 1981 um 17,1% zurück.

Von den übrigen Herstellerländern ist noch Schweden mit den Autofirmen Volvo und Saab zu erwähnen. Der Vergleich der Bestandszahlen mit den Werten von 1981 ist jedoch problematisch, weil in den 1981er Zahlen des erwähnten Artikels der vorliegenden Schriftenreihe die von der Firma Volvo in Schweden gefertigten Autos nicht berücksichtigt sind.

Die Fahrzeuge, die aus anderen Ländern kamen, hatten in München Seltenheitswert. Auch die USA, die in jüngster Zeit den schlechten Ruf ihrer Straßenkreuzer durch neukonzipierte zeitgemäße Fahrzeuge verbessern möchten, waren nur mit 1 747 Fahrzeugen vertreten.

In Tabelle 7 sind die Fahrzeuge aus den verbleibenden Herstellerländern zusammengefaßt. Auf einen Vergleich mit den Werten von 1981 wurde verzichtet, da in Anbetracht der geringen Stückzahl die Anteils- und Veränderungswerte nicht die statistisch notwendige Aussagegesicherheit haben, sondern eher Anlaß zur Fehlinterpretation sind.

Eine genauere Betrachtung der Anteilswerte der einzelnen Herstellerländer in den Stadtbezirken läßt mehrere Gruppen erkennen: Die erste Gruppe bilden diejenigen Stadtbezirke, in denen der Anteil der deutschen Fahrzeuge sehr hoch war und gleichzeitig alle übrigen Herstellerländer nur verhältnismäßig geringe Marktanteile besaßen. Dazu gehören die Altstadt, Maxvorstadt-Königsplatz-Marsfeld, die Ludwigsvorstadt, das Lehel und Schwabing Nord-Milbertshofen-Am Hart. Eine andere Gruppe bilden die Stadtbezirke, in denen sowohl Japan, als auch Frankreich und Italien überdurchschnittlich vertreten waren. Typische Vertreter sind Solln, Laim, Ramersdorf-Perlach, Schwabing-West und Maxvorstadt-Josephsplatz. Darüber hinaus findet man auch Stadtbezirke, wo nur der Anteil der französischen Fahrzeuge überdurchschnittlich hoch war, wie z. B. in Schwabing-Freimann und Obermenzing. Stadtbezirke, in denen die japanischen Fahrzeuge einen besonders hohen Marktanteil besaßen, sind Aubing und Haderm.

Die Marktanteilsveränderungsraten der einzelnen Herstellerländer fiel nicht in allen Stadtbezirken gleich aus. Die Anteile der deutschen Autofabrikate gingen mit Ausnahme von zwei Stadtbezirken (Maxvorstadt-Universität und Lehel) in allen Stadtteilen zurück. Sogar im Stadtbezirk 27, wo das BMW-Werk angesiedelt ist, konnten die deutschen Autos ihren Anteil nicht halten. Die schwersten Einbußen gab es in der Isarvorstadt, in Lochhausen-Langwied, Untergiesing-Harlaching, in der Au und in Sendling.

Auch die französischen Automarken verloren in fast allen Stadtbezirken, außer in sechs in der Innenstadt gelegenen Bereichen, einheitlich über 20% ihres Marktanteils. Dagegen fielen die Veränderungsraten der italienischen Automobilhersteller recht unterschiedlich aus: sie lagen zwischen - 37,8% im Lehel und + 10,5% in der Isarvorstadt-Schlachthofviertel. In insgesamt sieben Stadtbezirken erhöhte sich ihr Anteil seit 1981, und das obwohl auf Gesamtstadtebene eine Einbuße von 12,2% zu verzeichnen war.

Japan verdoppelte mit Ausnahme von Ludwigsvorstadt und Lehel in allen Stadtbezirken seinen Marktanteil, wobei in einzelnen Gebieten der Anteil sogar verdreifacht, in Lochhausen-Langwied gar vervierfacht wurde.

Der Pkw-Bestand (einschl. Kombi) in den Stadtbezirken nach Herstellerländern (Stand 1. Juli 1987)

Tabelle 7

Stadtbezirk	Herstellerland							
	Belgien	Öster- reich	CSSR	Polen	UdSSR	Finn- land	Jugo- slawien	Sonstige
1 Altstadt	18	5	4	5	7	2	0	29
5 Maxvorstadt-Universität	17	31	5	3	7	2	0	27
6 Maxvorst.-Königspl.-Marsfeld	20	2	1	6	18	0	0	29
7 Maxvorstadt-Josephsplatz	16	1	5	10	7	4	0	15
9 Ludwigsvorstadt	15	5	2	0	6	2	0	12
10 Isarvorst.-Schlachthofviertel	12	1	3	9	14	1	0	21
11 Isarvorst.-Glockenbachviertel	21	2	4	10	13	1	0	22
12 Isarvorst.-Deutsches Museum	10	1	3	2	11	0	1	16
13 Lehel	21	5	4	8	12	1	0	23
14 Haidhausen	37	5	9	16	30	4	0	27
16 Au	19	2	5	13	26	0	0	24
17 Obergiesing	37	6	11	25	34	1	0	26
18 Untergiesing-Harlaching	58	7	7	23	34	5	0	58
19 Sendling	39	2	8	17	35	2	0	30
20 Schwanthalerhöhe	32	1	5	16	27	1	0	15
21 Neuhausen-Oberwiesenfeld	23	2	5	6	21	3	0	18
22 Schwabing-Freimann	83	11	13	25	46	3	0	85
23 Neuhausen-Nymphenburg	36	5	7	15	47	7	1	38
24 Thalk.-O'sendl.-Forstr.-Fürstr.	62	4	12	45	47	8	0	60
25 Laim	34	6	20	23	34	1	1	49
26 Schwabing-West	69	5	3	17	31	9	0	40
27 Schwab. Nord-M'hof.-Am Hart	88	6	30	51	123	2	0	95
28 Neuhausen-Moosach	72	4	23	41	69	1	3	80
29 Bogenhausen	110	21	30	50	57	3	0	112
30 Ramersdorf-Perlach	77	10	34	92	81	3	1	88
31 Berg am Laim	26	4	17	22	30	1	0	41
32 Trudering	27	9	25	40	33	4	0	64
33 Feldmoching-Hasenberg	36	2	13	51	79	2	0	40
34 Waldfriedhofviertel	46	3	10	25	47	1	1	38
35 Pasing	50	7	8	24	41	2	0	43
36 Solln	23	2	2	18	9	5	0	26
37 Obermenzing	40	3	7	11	16	1	0	41
38 Allach-Untermenzing	24	2	8	21	20	0	0	32
39 Aubing	32	2	4	19	36	2	0	21
40 Lochhausen-Langwied	4	0	5	8	5	0	0	9
41 Hadern	36	7	10	33	37	3	0	38
Nicht zuordenbar	12	0	1	7	3	0	0	2 763
München insgesamt	1 382	191	363	807	1 193	87	8	4 195

Bei den übrigen Herstellerländern wird auf Grund der geringen Repräsentanz auf die Kommentierung der Veränderungsdaten ihrer Marktanteile auf Stadtbezirksebene aus statistisch methodischen Gründen verzichtet. Wenn sie dennoch in der Tabelle 6 aufgeführt sind, dann deshalb, um dem ortskundigen Leser Zahlenmaterial an die Hand zu geben, das er unter Berücksichtigung von lokalen Besonderheiten (Eröffnung von Autohäusern!) verwenden kann.

In einer abschließenden Betrachtung wird die Marktsituation einzelner Automobilhersteller reflektiert. In der Tabelle 8 ist nach den wichtigsten deutschen Herstellern unterschieden. Das Volkswagenwerk stellte mit 20,8% den weitaus größten Anteil am Münchener Pkw-Bestand. Er stieg seit 1981 um 7 054 Fahrzeuge. Das genügte jedoch nicht, um den

Marktanteil der VW-Fahrzeuge zu halten: er ging vielmehr um 6,9% zurück. Die meisten Volkswagen waren anteilmäßig im Lehel, in Solln, in Obermenzing und in Bogenhausen angemeldet. Am schwächsten vertreten war VW in Feldmoching-Hasenberg (17,4%), Isarvorstadt-Deutsches Museum (18,7%) und Ramersdorf-Perlach (18,9%). Die Veränderungsdaten seit 1981 fielen in den Stadtbezirken recht unterschiedlich aus. Im Lehel verdoppelte sich der Anteil und in weiteren 11 Stadtbezirken nahm ihr Anteil um mehr als 10% zu, in Aubing, Trudering und Bogenhausen um jeweils mehr als 20%. In ebenfalls 11 Stadtbezirken ging der Bestand deutlich zurück. Die Marktanteile der VW-Fabrikate waren außer in Maxvorstadt-Königsplatz-Marsfeld, Lehel und Aubing in allen übrigen Stadtbezirken rückläufig.

Deutliche Verluste auf dem Münchener Automarkt mußte die OPEL AG in Rüsselsheim seit 1981 in Kauf nehmen. Ehemals der zweitbedeutendste Autohersteller für die Münchener Pkw-Fahrer, nahm der Opel-Marktanteil um 15,4% ab. Auch dem Bestand nach gingen die Opel-Fahrzeuge um 2 016 zurück. Nur mehr 12,0% aller in München zugelassenen Pkw (gegenüber 14,2% im Jahr 1981) kamen von den Opel-Werken. In den Stadtbezirken Schwanthalerhöhe, Feldmoching-Hasenberg und Aubing lag der Opel-Anteil am höchsten, während er im Lehel, in der Altstadt, in Solln und Obermenzing mit weniger als 10% am niedrigsten ausfiel. In diesen Stadtbezirken gingen die Marktanteile besonders deutlich zurück, teilweise um mehr als 25%.

Vor Opel schoben sich in den vergangenen 6 Jahren Daimler-Benz und BMW, wobei Daimler-Benz hinsichtlich der Zuwachsraten als absoluter Sieger bezeichnet werden kann. Der Marktanteil konnte von 10,8% auf 12,6% erhöht werden. Dem Bestand nach verbesserte sich Daimler-Benz um 17 260 Fahrzeuge, das entspricht einer Bestandszunahme um 33,8%. Besonders viele Mercedes-Fahrzeuge waren im Lehel zugelassen (Anteil 29,2%). Mit deutlichem Abstand folgten die Altstadt (19,7%) und die Ludwigsvorstadt. In allen Stadtbezirken lag der Anteil über der 10%-Marke. Außer in Lochhausen-Langwied konnte Daimler-Benz seinen Marktanteil in allen Stadtbezirken um eine zweistellige Zunahmerate verbessern. Auch bei dieser Betrachtungsweise fällt das Lehel besonders auf: der Marktanteil stieg hier von 18,7% auf 29,2% (prozentuale Zunahme um 56,7%). In weiteren sechs Stadtbezirken lag die Steigerungsrate bei über 20%.

Auch BMW verbesserte in München seine Marktposition. Für die Münchener Autokäufer sind die Bayerischen-Motoren-Werke inzwischen nach VW zum zweitbedeutendsten Automobilhersteller avanciert. Mit 12,9% Marktanteil lagen sie knapp vor Daimler-Benz. Die Zuwachsraten in den vergangenen sechs Jahren blieben jedoch deutlich hinter denen des schwäbischen Automobilkonzerns zurück. Dennoch weist die Marktanteilsveränderungsrate (+ 6,1%) auf eine erfolgreiche Geschäftspolitik hin. Die deutlichsten Zuwachsraten können in Schwabing Nord-Milbertshofen-Am Hart, wo das BMW-Werk angesiedelt ist, festgestellt werden. Hier war fast jedes dritte Personenkraftfahrzeug ein BMW. Im Lehel, in der Maxvorstadt-Königsplatz-Marsfeld, in der Isarvorstadt-Glockenbachviertel, in Solln und Pasing verlor man allerdings Marktanteile.

Ford besaß am Stichtag in München einen Marktanteil von 9,2%, was gegenüber 1981 eine Abnahme von 12,0% bedeutete. Hauptsächlich dort, wo Daimler-Benz die größten Geschäftserfolge verbuchte (Lehel, Altstadt, Isarvorstadt) mußte Ford die eklatantesten Verluste in Kauf nehmen.

Auch die Marktanteile von Audi gingen im Betrachtungszeitraum zurück, wenngleich der Bestand um 4,2% zunahm. Trotz großer Anstrengungen im Bereich der gehobenen Mittelklasse gelang es den „Ingolstädtern“ in München nicht, in die Phalanx von Daimler-Benz und BMW einzubrechen.

Der Pkw-Bestand (einschl. Kombi) in den Stadtbezirken deutscher Hersteller (Stand 1. Juli 1987)

Tabelle 8a

Stadtbezirk	Herstellerland Deutschland											
	BMW				Daimler Benz				Opel			
	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.
1 Altstadt	1 405	11,6	6,6	18,4	1 502	25,3	19,7	19,7	595	-21,5	-25,0	7,8
5 Maxvorstadt-Universität	574	21,9	5,8	11,0	789	30,6	13,4	15,1	691	37,6	19,5	13,2
6 Maxvorst.-Königspl.-Marsfeld	1 239	-9,5	-19,6	12,7	1 488	37,5	22,2	15,3	1 224	-6,7	-17,1	12,5
7 Maxvorstadt-Josephsplatz	615	7,1	4,3	10,4	615	17,6	14,5	10,4	654	-12,1	-14,4	11,1
9 Ludwigsvorstadt	599	0,0	4,9	11,7	921	3,1	8,1	18,0	629	-24,3	-20,6	12,3
10 Isarvorstadt-Schlachthofviertel	547	30,5	19,4	11,3	735	16,1	6,2	15,2	583	-19,0	-25,9	12,0
11 Isarvorstadt-Glockenbachviertel	515	9,6	-3,2	9,0	710	15,3	1,8	12,4	718	3,8	-8,3	12,6
12 Isarvorstadt-Deutsches Museum	293	23,6	13,3	10,6	425	47,6	35,3	15,4	305	-9,0	-16,5	11,1
13 Lehel	1 125	45,5	-22,0	9,0	3 642	192,3	56,7	29,2	957	38,3	-25,9	7,7
14 Haidhausen	1 078	21,7	12,8	9,7	1 365	19,3	10,7	12,3	1 407	-10,4	-16,9	12,6
16 Au	676	19,6	9,7	9,7	815	27,1	16,6	11,7	833	-7,1	-14,9	12,0
17 Obergiesing	1 619	15,5	9,7	10,6	1 674	22,3	16,2	11,0	2 134	-6,3	-11,0	14,0
18 Untergiesing-Harlaching	1 917	11,5	3,1	10,5	2 356	23,7	14,3	12,9	1 972	-13,6	-20,2	10,8
19 Sendling	1 308	18,8	2,3	10,1	1 669	33,1	14,6	12,9	1 693	-5,9	-19,0	13,1
20 Schwanthalerhöhe	918	28,9	12,6	10,4	1 169	33,0	16,1	13,2	1 551	0,0	-12,7	17,5
21 Neuhausen-Oberwiesenfeld	1 132	24,8	13,7	11,1	1 534	34,3	22,3	15,1	1 215	-2,8	-11,5	11,9
22 Schwabing-Freimann	2 779	5,3	-5,9	12,3	2 772	21,3	8,4	12,2	3 153	5,5	-5,8	13,9
23 Neuhausen-Nymphenburg	1 546	17,3	5,4	10,7	1 714	23,7	11,1	11,9	1 693	1,1	-9,2	11,7
24 Thalk.-O'sendl.-Forstr.-Fürstenr.	2 805	25,6	6,2	10,5	3 514	47,2	24,5	13,2	3 010	-1,3	-16,5	11,3
25 Laim	2 082	12,2	0,8	10,8	2 092	29,7	16,6	10,8	2 511	0,6	-9,6	13,0
26 Schwabing-West	1 227	11,7	7,2	10,5	1 321	16,9	12,1	11,3	1 173	-11,1	-14,7	10,1
27 Schwab. Nord-M'hofen-Am Hart	13 488	39,8	24,0	31,0	4 379	30,7	15,8	10,1	4 573	-7,8	-18,3	10,5
28 Neuhausen-Moosach	3 185	21,9	5,6	11,9	3 161	40,1	21,4	11,8	3 488	-0,7	-13,9	13,0
29 Bogenhausen	3 644	28,9	1,9	10,9	4 222	45,6	15,1	12,7	3 487	4,5	-17,4	10,5
30 Ramersdorf-Perlach	4 026	29,1	4,0	10,7	4 414	47,6	18,8	11,7	5 203	3,4	-16,8	13,8
31 Berg am Laim	1 479	25,8	12,1	10,4	1 591	40,4	25,1	11,2	2 030	2,7	-8,5	14,3
32 Trudering	1 881	30,0	3,2	10,0	2 607	32,7	5,4	13,8	2 097	0,8	-19,9	11,1
33 Feldmoching-Hasenberg	3 036	17,5	7,5	15,0	2 141	19,3	9,1	10,6	3 135	-8,1	-16,0	15,5
34 Waldfriedhofviertel	2 044	10,2	1,6	10,9	2 176	27,5	17,6	11,6	2 157	-9,6	-16,6	11,5
35 Pasing	1 757	15,2	-0,8	10,8	2 201	38,3	19,1	13,5	1 859	5,4	-9,2	11,4
36 Solln	1 125	6,6	-4,0	11,2	1 342	25,0	12,4	13,4	879	-1,2	-11,1	8,8
37 Obermenzing	1 088	15,5	0,5	11,3	1 352	27,1	10,6	14,1	924	4,8	-8,8	9,6
38 Allach-Untermenzing	1 221	25,2	6,9	10,8	1 540	28,9	10,0	13,6	1 632	1,9	-13,0	14,4
39 Aubing	1 302	31,3	5,2	10,6	1 318	37,1	9,9	10,8	1 884	9,0	-12,6	15,4
40 Lochhausen-Langwied	285	21,3	6,6	11,2	301	-11,5	-22,2	11,8	345	16,9	2,8	13,5
41 Hadern	1 869	18,9	3,3	10,8	2 076	28,9	12,0	12,0	2 074	-2,9	-15,7	12,0
Nicht zuordenbar	2 299	5,5	14,9	24,6	645	-26,4	-19,8	6,9	531	-58,3	-54,6	5,7
München insgesamt	69 728	21,6	6,1	12,9	68 288	33,8	16,8	12,6	64 999	-3,0	-15,4	12,0

Der Pkw-Bestand (einschl. Kombi) in den Stadtbezirken deutscher Hersteller (Stand 1. Juli 1987)

Tabelle 8b

Stadtbezirk	Herstellerland Deutschland											
	Audi				VW				Ford			
	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.	Be- stand	Veränd. Best. geg. 1981 in %	Veränd. Marktanteil geg. 1981 in %	Anteil in % im Stbez.
1 Altstadt	628	-1,4	-5,8	8,2	1 559	-5,3	-9,5	20,4	473	-17,2	-20,9	6,2
5 Maxvorstadt-Universität	286	30,6	13,3	5,5	1 212	2,5	-11,1	23,2	301	-9,1	-21,1	5,8
6 Maxvorst.-Königspl.-Marsfeld	690	30,2	15,7	7,1	2 241	13,5	0,9	23,0	813	-1,3	-12,3	8,3
7 Maxvorstadt-Josephsplatz	262	-22,9	-25,0	4,4	1 406	-3,0	-5,6	23,8	496	-1,0	-3,6	8,4
9 Ludwigsvorstadt	315	13,3	18,8	6,2	1 112	-5,3	-0,7	21,8	454	-7,2	-2,6	8,9
10 Isarvorstadt-Schlachthofviertel	305	36,2	24,5	6,3	934	4,7	-4,2	19,3	523	-17,1	-24,2	10,8
11 Isarvorstadt-Glockenbachviertel	280	8,9	-3,8	4,9	1 135	5,6	-6,7	19,8	719	1,1	-10,7	12,6
12 Isarvorstadt-Deutsches Museum	116	-17,1	-24,1	4,2	516	-8,0	-15,7	18,7	292	-10,2	-17,6	10,6
13 Lehel	1 020	62,4	-12,9	8,2	3 432	109,4	12,3	27,6	464	2,2	-45,2	3,7
14 Haidhausen	647	-3,4	-10,4	5,8	2 422	1,0	-6,3	21,8	1 030	-8,7	-15,3	9,3
16 Au	418	-6,5	-14,3	6,0	1 567	7,1	-1,8	22,6	641	-20,1	-26,7	9,2
17 Obergiesing	964	-2,3	-7,2	6,3	2 944	-2,1	-7,0	19,3	1 640	-14,3	-18,6	10,8
18 Untergiesing-Harlaching	1 011	-6,3	-13,4	5,5	4 206	-1,2	-8,6	22,9	1 558	-3,2	-10,5	8,5
19 Sendling	760	6,3	-8,4	5,9	2 794	10,7	-4,6	21,6	1 290	2,1	-12,0	10,0
20 Schwantalerhöhe	522	30,5	14,0	5,9	1 614	10,5	-3,5	18,3	1 040	-5,8	-17,7	11,8
21 Neuhausen-Oberwiesenfeld	986	-2,0	-10,7	9,7	2 143	-2,1	-10,8	21,0	828	1,3	-7,7	8,1
22 Schwabing-Freimann	1 201	5,2	-6,0	5,3	4 630	-0,1	-10,7	20,5	1 716	14,9	2,7	7,6
23 Neuhausen-Nymphenburg	809	-0,9	-10,9	5,6	3 384	3,5	-7,0	23,5	1 300	7,0	-3,9	9,0
24 Thalk.-O'sendl.-Forstr.-Fürstenr.	1 875	8,8	-8,0	7,0	6 176	11,8	-5,5	23,1	2 534	-0,4	-15,8	9,5
25 Laim	1 297	-2,9	-12,7	6,7	4 194	3,3	-7,2	21,7	2 111	2,6	-7,8	10,9
26 Schwabing-West	569	-0,7	-4,8	4,9	2 666	-3,9	-7,8	22,9	807	-4,9	-8,8	6,9
27 Schwab. Nord-M'hofen-Am Hart	1 909	-10,9	-21,0	4,4	6 906	-4,2	-15,1	15,9	3 094	-6,5	-17,1	7,1
28 Neuhausen-Moosach	1 894	0,2	-13,2	7,1	5 564	7,4	-6,9	20,7	2 561	2,0	-11,6	9,5
29 Bogenhausen	1 989	18,3	-6,5	6,0	7 829	20,9	-4,4	23,5	2 568	11,7	-11,7	7,7
30 Ramersdorf-Perlach	2 352	8,5	-12,7	6,2	7 119	14,3	-8,0	18,9	4 316	20,5	-3,0	11,4
31 Berg am Laim	988	0,8	-10,2	7,0	2 722	-2,3	-13,0	19,2	1 791	3,5	-7,7	12,6
32 Trudering	1 163	18,9	-5,6	6,2	3 965	20,2	-4,5	21,0	2 069	32,8	5,5	11,0
33 Feldmoching-Hasenberg	1 194	-2,7	-11,0	5,9	3 531	8,1	-1,2	17,4	2 242	-3,7	-11,9	11,1
34 Waldfriedhofviertel	1 351	-1,4	-9,0	7,2	4 104	3,3	-4,7	21,8	1 828	-8,6	-15,7	9,7
35 Pasing	1 264	15,9	-0,2	7,8	3 508	7,8	-7,2	21,6	1 527	4,3	-10,2	9,4
36 Solln	573	4,4	-6,1	5,7	2 502	3,9	-6,5	25,0	707	10,6	-0,4	7,1
37 Obermenzing	519	-6,7	-18,8	5,4	2 336	10,1	-4,2	24,3	634	-3,2	-15,8	6,6
38 Allach-Untermenzing	740	8,5	-7,4	6,5	2 394	11,7	-4,7	21,2	1 139	1,6	-13,3	10,1
39 Aubing	879	14,8	-8,0	7,2	2 372	26,4	1,4	19,4	1 403	4,0	-16,6	11,5
40 Lochhausen-Langwied	176	-9,3	-20,2	6,9	519	10,7	-2,7	20,4	262	10,5	-2,8	10,3
41 Haidern	1 081	-2,9	-15,6	6,2	3 683	11,0	-3,5	21,3	1 837	5,3	-8,5	10,6
Nicht zuordenbar	391	-27,1	-20,5	4,2	1 068	-51,3	-47,0	11,4	456	-50,4	-45,9	4,9
München insgesamt	33 424	4,2	-9,0	6,2	112 409	6,7	-6,9	20,8	49 464	0,8	-12,0	9,2

**Der Pkw-Bestand (einschl. Kombi) in den Stadtbezirken
ausländischer und deutscher Hersteller (Stand 1. Juli 1987)**

Tabelle 9

Fahrzeugehersteller	Herst.-Land*)	Anzahl	Fahrzeugehersteller	Herst.-Land*)	Anzahl
AM.MOT.COR.-AMC	USA	198	Lancia	I	270
Alfa Romeo	I	3 490	Land Rover	GB	417
Alpine	F	84	Leyland	GB	1 289
Austin Rover	GB	299	Leyland-Innocenti	I	396
Autobianchi	I	343	Maserati	I	72
BL Cars	GB	746	Matra	F	566
Chevrolet	USA	111	Mazda	J	4 997
Chrysler	F	1 090	Mitsubishi	J	6 945
Chrysler	GB	50	Nissan	J	7 484
Citroën	F	7 132	Peugeot	F	7 585
DAF	NL	208	Porsche	D	3 271
Daihatsu	J	1 652	Renault	F	15 311
Ferrari	I	141	Rolls-Royce	GB	70
Fiat	I	21 721	Saab	S	939
Ford	GB	52	Seat	E	552
Ford	USA	200	Simca	F	24
Ford	E	5 153	Suzuki	J	2 583
Ford	NL	197	Talbot	F	1 371
Fuji	J	1 093	Talbot	GB	13
General Motors	E	2 757	Toyo Kogo	J	5 724
General Motors GMC	USA	1 158	Toyota	J	10 061
Glas	D	64	Vauxhall	GB	221
Honda	J	10 647	Volvo	NL	1 554
Isuzu	J	166	Volvo	S	2 133
Jaguar	GB	582			

*) USA = United States of America, I = Italien, F = Frankreich, GB = Großbritannien, NL = Niederlande, E = Spanien, J = Japan, D = Deutschland, S = Schweden.

In Tabelle 9 sind die bedeutendsten übrigen Hersteller für das gesamte Stadtgebiet zusammengefaßt. Nach dieser Tabelle war Fiat (Italien) der bedeutendste ausländische Hersteller vor Renault (Frankreich) und den japanischen Herstellern Honda und Toyota. Danach folgten Peugeot (Frankreich), Citroen (Frankreich), Nissan, Mitsubishi und Toyo Kogo (alle Japan).

Die Daten auf Stadtbezirksebene auch für diese Automobilhersteller liegen dem Statistischen Amt vor und können von Interessenten angefordert werden.

Eine detaillierte Betrachtungsweise, die auch lokale und soziologische Gesichtspunkte mit einbeziehen müßte, würde den Rahmen dieses Artikels sprengen.

Dipl.-Math. Herbert Grosser