

ZUR ZEIT HUB UND RAUM

3/2009



Personenwagen der Stadt Zürich 2008

INHALT

1	IN KÜRZE	3
2	PERSONENWAGENDICHTE	4
3	FAHRZEUGKLASSE	5
4	MARKEN	6
5	KAROSSERIE	9
6	FARBE	10
7	TREIBSTOFF / ANTRIEB	12
8	GEWICHT	14
9	LEISTUNG	15
10	HUBRAUM	16
11	HERSTELLERLAND	17
	QUELLEN	18
	WEITERE PUBLIKATIONEN ZUM THEMA	18

Herausgeberin, Redaktion und Administration

Stadt Zürich
Präsidialdepartement
Statistik Stadt Zürich

Autor

Mauro Baster

Auskunft

Mauro Baster
Telefon 044 250 48 90

E-Mail

statistik@zuerich.ch

Internet

www.stadt-zuerich.ch/statistik

Preis

Einzelverkauf Fr. 5.–
Artikel-Nr. 1 004 089

Abonnement Fr. 25.–
Artikel-Nr. 1 000 474
Die Reihe erscheint
von Zeit zu Zeit

Reihe

ZurZeit

ISSN 1662-5234

Bezugsquelle

Statistik Stadt Zürich
Napfgasse 6, 8001 Zürich
Telefon 044 250 48 00
Telefax 044 250 48 29

Copyright

Statistik Stadt Zürich,
Zürich 2009
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung – unter
Quellenangabe gestattet

24.3.09/bam

Committed to Excellence
nach EFQM

IN KÜRZE

Das Auto ist und bleibt ein wichtiges Verkehrsmittel in der Stadt, auch wenn die Bevölkerung zunehmend unabhängiger vom motorisierten Individualverkehr (MIV) wird. Der sehr gute Ausbau des öffentlichen Verkehrs bietet vor allem für Wege innerhalb der Stadt eine effiziente Alternative zum Auto. Rund 130 000 Personenwagen waren im Oktober 2008 in Zürich gemeldet. Pro Person sind dies 0,34 Fahrzeuge.

Die meisten dieser Fahrzeuge fahren noch immer mit Benzin. Dieselfahrzeuge konnten zum ersten Mal seit über 10 Jahren keinen Marktanteil bei Neuwagenverkäufen hinzugewinnen. Dieser Effekt ist – wenn auch auf viel höherem Niveau – ebenfalls im benachbarten Ausland zu erkennen.

Deutsche Marken sind mit einem Anteil von rund 46 Prozent aller Personenwagen beliebt: Diese einfache Tatsache gilt in der Stadt Zürich seit jeher, wobei nicht nur Leute Deutscher Nationalität diese Wagen lenken.

Entgegen dem Trend bei der Haarfarbe ist grau als Autolackfarbe gefragt. Bei den Neuwagenverkäufen hat sich im Jahr 2008 erstmals Schwarz als beliebteste Farbe durchgesetzt - ob dies als Hoffnungsschimmer hinsichtlich wirtschaftlicher Zahlen gedeutet werden kann, bleibt dahingestellt. Farbtrends haben einen eigenwilligen Rhythmus. Noch vor 15 Jahren waren rote Autos en vogue; Rot wurde wiederum von Blau abgelöst und musste später Grau Platz machen. Aus heutiger Sicht scheint absehbar, dass in den nächsten Jahren die Farbe Weiss wieder des Öfteren auf Zürichs Strassen zu sehen sein wird.

Das durchschnittliche Leergewicht ist bei den Neuwagen erstmals seit Beginn der 90er-Jahre rückläufig. Dies liegt daran, dass immer öfter Klein- und Kleinwagen verkauft werden. Auf der anderen Seite steigen aber auch die Absatzzahlen von Sports Utility Vehicles (SUV) stetig an: Diese sind mit rund 1900 kg Leergewicht doppelt so schwer wie Kleinwagen, was auch zu einem wesentlich höheren Treibstoffverbrauch führt.

2

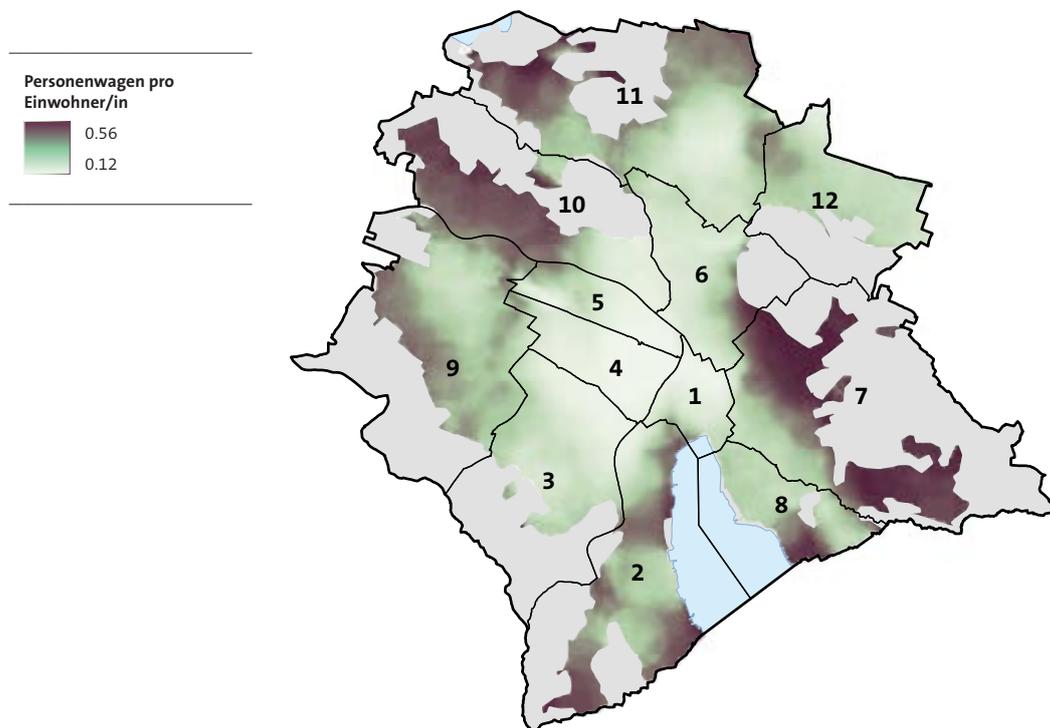
PERSONENWAGENDICHTE

1 Statistik Stadt Zürich wird Mitte dieses Jahres einen Städtevergleich mit rund 30 europäischen Städten publizieren.

Die Personenwagendichte, oft auch Motorisierungsgrad genannt, wird häufig als Mass für die Abhängigkeit einer Region vom motorisierten Individualverkehr (MIV) verwendet.

Statistik Stadt Zürich berechnet dieses Mass aus der Anzahl Personenwagen pro Einwohner (PW/Ewh). Die Personenwagendichte für die Stadt Zürich betrug Ende 2008 0,34 PW/Ewh. Der Motorisierungsgrad (K_2.1) ist in den Kreisen 1, 4, 5, 6 sowie in Oerlikon und im Sihlfeld sehr gering. Die Ursachen sind wohl in der Infrastruktur und der Besiedlungsdichte zu finden: Der öffentliche Verkehr ist in der Stadt Zürich sehr gut ausgebaut. Speziell im Zentrum kreuzen sich zahlreiche Bus- und Tramlinien; ausserdem ist die S-Bahn-Anbindung ausgezeichnet. Dies macht die Anwohner/-innen im täglichen Leben weniger abhängig von anderen Verkehrsmitteln. Parkplätze sind Mangelware, was für potenzielle Autobesitzer/-innen die Suche nach einem Abstellplatz in der Nähe erschwert. Doch auch in Zürich gibt es Gebiete mit höherem Motorisierungsgrad. So stechen speziell die Werte entlang dem Zürichberg sowie in Höngg ins Auge. Wie hält sich Zürich aber im europäischen Vergleich? Ähnliche Quoten zwischen 0,34 und 0,37 PW/Ewh erreichen Städte wie London, Stockholm, Helsinki und Oslo. Deutlich tiefere Werte unter 0,3 PW/Ewh weisen Kopenhagen und Amsterdam auf. Ein Grossteil der Städte erreicht jedoch Werte über 0,4 PW/Ewh, manchmal sogar – wie im Falle von Rom oder Luxemburg – über 0,6 PW/Ewh.¹

Personenwagendichte ▶ Personenwagen
«natürlicher Personen» pro Einwohner/in, 2008 K_2.1



3

FAHRZEUGKLASSE

2 Stadt Zürich,
Präsidialdepartement,
Automobilé – Personen-
wagen in der Stadt Zürich
(2/2008), Zürich: 2008,
Seite 30 bis 41.

Was für ein Auto kaufe ich mir? Soll es gross und auffällig sein oder doch lieber klein, damit ich im Stadtverkehr leichter einen Parkplatz finde? Wer nicht von vornherein eine bestimmte Automarke im Kopf hat, findet meist über diese oder ähnliche Fragen zur geeigneten Fahrzeugklasse. In Fahrzeugklassen werden Personenwagen unterteilt, die sich über die Technik, die Optik und den Preis unterscheiden. Autos innerhalb einer Fahrzeugklasse konkurrieren einander deshalb stärker als Autos unterschiedlicher Klassen. Es existiert jedoch keine einheitliche Definition. Aus diesem Grund werden die Fahrzeuge den von den Herstellern vorgegebenen Klassen zugewiesen. Am häufigsten sind in Zürich Fahrzeuge der Mittel- und der Kompaktklasse. Je ein Viertel aller Personenwagen gehört einer dieser Klassen an: Kleinwagen und Wagen der oberen Mittelklasse folgen. Seit der Initiative der Jungen Grünen stehen Sports Utility Vehicles (SUVs) vermehrt in der Kritik. Kritisiert werden vor allem der aufgrund des höheren Gewichtes und des grösseren Luftwiderstandes verursachte höhere Treibstoffverbrauch sowie das erhöhte Verletzungsrisiko bei Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere mit Fussgänger/-innen. Gleichwohl steigt die Zahl der SUVs seit Jahren konstant an. Bereits 14 Prozent der Neuwagenverkäufe sind SUVs. Grafik G_3.1 stellt die Anteile verschiedener Fahrzeugklassen nach Inverkehrsetzungsjahr dar. Noch gehören Fahrzeuge der Mittelklasse bzw. der oberen Mittelklasse zu den meistverkauften Personenwagen, allerdings sind seit 1988 die Anteile bei Neuwagenverkäufen von 47 Prozent auf 27 Prozent geschrumpft. Während Fahrzeuge der Kompaktklasse über die letzten Jahre wenig an Beliebtheit eingebüsst haben, spielen Klein- und Kleinwagen eine weitaus wichtigere Rolle als noch vor 20 Jahren. Inwieweit Fahrzeugklassen einander konkurrieren, beispielsweise SUVs und Vans als Familienauto, hängt von den Bedürfnissen des Käufers ab.²

Fahrzeugklassen

► nach Gewicht, Leistung und Hubraum, 2008

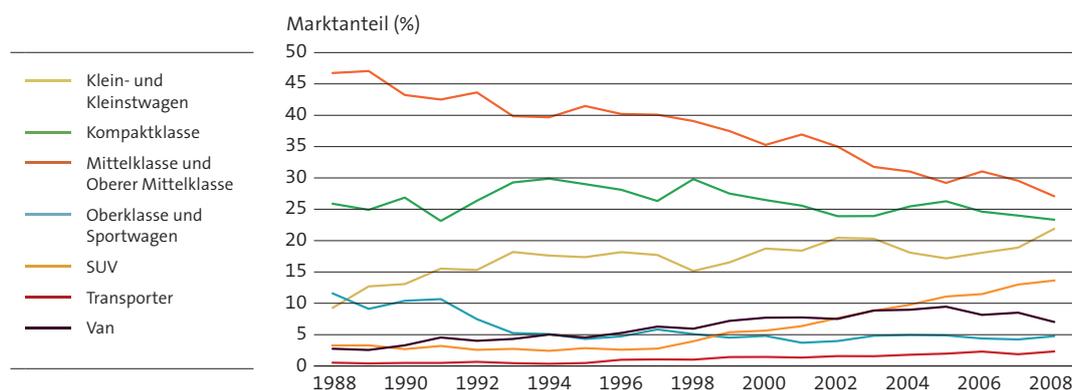
T_3.1

Fahrzeugklassen	Bestand Neuwagen		Durchschnittswerte			
	2008	Anteile 2008 (%)	Hubraum (ccm)	Gewicht (kg)	Leistung (PS)	PS/Tonne
Kleinstwagen	2 616	4.8	1 153	922	70	76
Kleinwagen	20 384	17.1	1 329	1 037	84	81
Kompaktklasse	33 344	23.3	1 768	1 276	119	93
Mittelklasse	34 228	21.7	2 230	1 480	157	106
Obere Mittelklasse	11 449	5.3	2 770	1 625	190	117
Oberklasse	2 293	1.3	4 482	1 928	258	134
Sportwagen	5 285	3.4	3 097	1 430	205	143
Sports Utility Vehicle (SUV)	9 100	13.6	2 946	1 918	188	98
Van (und Minivan)	9 038	7.0	2 127	1 653	131	79
Transporter	1 812	2.3	1 907	1 640	110	67

Verteilung Fahrzeugklassen

► nach Inverkehrsetzungsjahr, 1988–2008

G_3.1



4

MARKEN

Deutsche Marken sind beliebt: Die fünf häufigsten Marken auf Zürichs Strassen stammen ausschliesslich von traditionsreichen deutschen Herstellern. Volkswagen ist mit 13,5 Prozent klarer Marktleader. Der Marktanteil ist seit Jahren stabil, obwohl die Zahl der Neuwagenverkäufe leicht rückläufig war. Der in den letzten Monaten stark unter Druck geratene Hersteller Opel – Teil des General-Motor-Konzerns – hat in Zürich seit Jahren mit rückläufigen Marktanteilen zu kämpfen. Heute sind rund ein Viertel weniger Opel-Fahrzeuge gemeldet als noch 2002. Damit gehört Opel, zusammen mit Nissan, Mitsubishi und Ford, zu den grossen Verlierern. Bei gleich bleibendem Trend droht Opel gar von den aufstrebenden Konkurrenten Mercedes, BMW und Audi überholt zu werden. Insbesondere Audi gelang mit einem Zuwachs von 1,4 Prozent von allen Herstellern der grösste Schritt nach vorne. Beliebteste nicht-deutsche Marken sind Renault, Toyota, Ford und Peugeot. Sie alle verzeichnen jedoch rückläufige Zahlen. Doch wo Verlierer sind, gibt es auch Gewinner. Drei Marken sind besonders hervorzuheben, hat sich doch die Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge dieser Hersteller seit 2002 verdreifacht bzw. vervierfacht: MINI, Skoda und Kia. Das Tschechische Unternehmen Skoda – drittältester Automobilhersteller der Welt – reagierte nach dem Fall des eisernen Vorhanges auf die veränderten Marktbedingungen und schloss sich 1991 dem VW-Konzern an. Bis 1997 waren aber in Zürich so gut wie keine dieser Fahrzeuge gemeldet. Dies hat sich in den letzten Jahren stark geändert, und so konnte Skoda den Marktanteil auf 1,4 Prozent ausbauen und belegte 2008 schon Rang sieben der meistverkauften Marken. Ähnliches gilt für MINI. Seit der Neuauflage unter der Federführung von BMW im Jahr 2001 erfreut sich MINI wieder wachsender Beliebtheit. Dem koreanischen Hersteller Kia – seit 1998 Teil der Hyundai Motor Company – gelang es, den Bestand der Fahrzeuge in Zürich in den letzten zehn Jahren zu verdreifachen, womit er ein grösseres Wachstum als die Marke des Mutterhauses Hyundai verzeichnet.

Personenwagenbestand und Marktanteile
 ► nach Fahrzeugmarke, 2002–2008

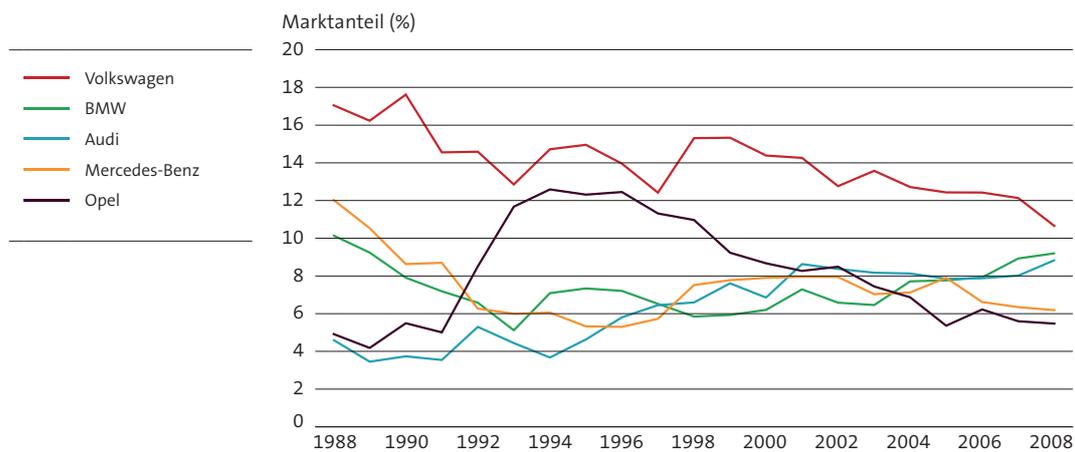
T_4.1

Marke	Bestand				Marktanteil						Durchschnittliches Inverkehrsetzungsjahr	
	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008		2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	Median
					absolut	in %	Prozentpunkte					
Total	133 191	131 881	130 137	130 601	-2 590	-1,9						
Alfa-Romeo	2 431	2 398	2 480	2 540	109	4,5	1,8	1,8	1,9	1,9	0,1	2 001
Audi	7 415	8 067	8 512	9 121	1 706	23,0	5,6	6,1	6,5	7,0	1,4	2 002
Bentley	82	98	112	139	57	69,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	2 004
BMW	8 203	8 536	8 588	9 281	1 078	13,1	6,2	6,5	6,6	7,1	0,9	2 001
Buick	221	190	152	107	-114	-51,6	0,2	0,1	0,1	0,1	-0,1	1 992
Cadillac	318	305	291	271	-47	-14,8	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	1 998
Chevrolet	671	581	564	633	-38	-5,7	0,5	0,4	0,4	0,5	0,0	2 001
Chrysler	1 892	1 719	1 612	1 480	-412	-21,8	1,4	1,3	1,2	1,1	-0,3	2 000
Citroen	2 595	2 714	2 797	2 882	287	11,1	1,9	2,1	2,1	2,2	0,3	2 002
Daewoo	360	463	484	395	35	9,7	0,3	0,4	0,4	0,3	0,0	2 002
Daihatsu	420	413	410	438	18	4,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	2 002
Dodge	80	79	78	168	88	110,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	2 007
Ferrari	219	226	230	219	-	-	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	1 995
Fiat	5 362	4 785	4 396	4 388	-974	-18,2	4,0	3,6	3,4	3,4	-0,7	2 000
Ford	7 440	6 695	6 186	5 820	-1 620	-21,8	5,6	5,1	4,8	4,5	-1,1	2 000
Honda	2 484	2 515	2 544	2 575	91	3,7	1,9	1,9	2,0	2,0	0,1	2 002
Hyundai	1 341	1 550	1 652	1 679	338	25,2	1,0	1,2	1,3	1,3	0,3	2 003
Jaguar	815	890	947	972	157	19,3	0,6	0,7	0,7	0,7	0,1	2 001
Jeep	1 184	1 101	986	919	-265	-22,4	0,9	0,8	0,8	0,7	-0,2	2 000
Kia	288	449	723	875	587	203,8	0,2	0,3	0,6	0,7	0,5	2 005
Lancia	1 536	1 377	1 186	989	-547	-35,6	1,2	1,0	0,9	0,8	-0,4	1 998
Lexus	239	287	367	466	227	95,0	0,2	0,2	0,3	0,4	0,2	2 004
Maserati	104	124	139	174	70	67,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	2 003
Mazda	3 119	2 977	2 800	2 609	-510	-16,4	2,3	2,3	2,2	2,0	-0,3	2 000
Mercedes	8 948	9 243	9 343	9 537	589	6,6	6,7	7,0	7,2	7,3	0,6	2 001
MG	239	242	229	197	-42	-17,6	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	1 977
Mini	297	644	905	1 204	907	305,4	0,2	0,5	0,7	0,9	0,7	2 005
Mitsubishi	2 573	2 392	2 152	1 931	-642	-25,0	1,9	1,8	1,7	1,5	-0,5	1 999
Nissan	4 190	3 751	3 368	3 090	-1 100	-26,3	3,1	2,8	2,6	2,4	-0,8	2 000
Opel	14 093	12 977	11 558	10 564	-3 529	-25,0	10,6	9,8	8,9	8,1	-2,5	2 000
Peugeot	5 727	5 751	5 627	5 507	-220	-3,8	4,3	4,4	4,3	4,2	-0,1	2 001
Pontiac	400	322	237	183	-217	-54,3	0,3	0,2	0,2	0,1	-0,2	1 993
Porsche	1 060	1 112	1 287	1 398	338	31,9	0,8	0,8	1,0	1,1	0,3	2 001
Renault	7 013	7 020	6 908	6 744	-269	-3,8	5,3	5,3	5,3	5,2	-0,1	2 001
Rolls-Royce	98	83	76	65	-33	-33,7	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	1 978
Rover	1 460	1 408	1 366	1 296	-164	-11,2	1,1	1,1	1,0	1,0	-0,1	2 001
SAAB	1 603	1 689	1 773	1 777	174	10,9	1,2	1,3	1,4	1,4	0,2	2 000
Seat	1 356	1 409	1 469	1 598	242	17,8	1,0	1,1	1,1	1,2	0,2	2 002
Skoda	582	810	1 149	1 775	1 193	205,0	0,4	0,6	0,9	1,4	0,9	2 005
Smart	1 289	1 616	1 822	2 016	727	56,4	1,0	1,2	1,4	1,5	0,6	2 002
Subaru	2 321	2 304	2 291	2 278	-43	-1,9	1,7	1,7	1,8	1,7	0,0	2 002
Suzuki	752	684	666	632	-120	-16,0	0,6	0,5	0,5	0,5	-0,1	2 001
Toyota	7 488	7 061	6 763	6 560	-928	-12,4	5,6	5,4	5,2	5,0	-0,6	2 000
Triumph	58	53	51	54	-4	-6,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 972
Volkswagen	17 919	17 798	17 722	17 666	-253	-1,4	13,5	13,5	13,6	13,5	0,1	2 000
Volvo	4 024	4 154	4 319	4 570	546	13,6	3,0	3,1	3,3	3,5	0,5	2 000
Übrige Marken	882	819	820	819	-63	-7,1	0,7	0,6	0,6	0,6	0,0	

Die häufigsten Marken bei Neuwagenverkäufen

G_4.1

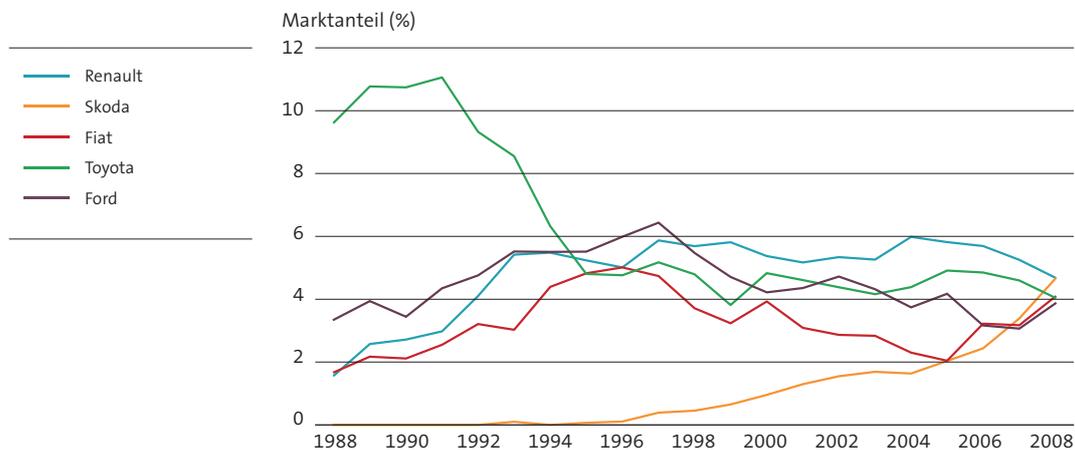
► 1988–2008



Die häufigsten Marken bei Neuwagenverkäufen

G_4.2

► nach Inverkehrsetzungsjahr, Plätze 6 bis 10, 1988–2008



5

KAROSSERIE

Es besteht weiterhin ein Trend zu Kombis. Seit 1990 steigt der Anteil an Kombis stetig an. Am gesamten Fahrzeugbestand machen sie im Jahr 2008 rund 22 Prozent aus, bei den Neuwagenverkäufen sogar 30 Prozent. Cabriolets halten seit Jahren sowohl beim Fahrzeugbestand wie bei den Neuwagenverkäufen einen Anteil von rund 6 Prozent. Die weiterhin mit Abstand beliebteste Karosserieform ist die der Limousine, doch die Zeiten, als über 90 Prozent aller Personenwagen Limousinen waren, sind vorbei. Mit der steigenden Beliebtheit von Kombis verloren Limousinen in den letzten Jahren stetig Marktanteile, so dass sie im Fahrzeugbestand 72 Prozent, bei den Neuwagenverkäufen jedoch nur noch rund 64 Prozent ausmachen.

Personenwagenbestand und Marktanteile

► nach Karosserietyp, 2002–2008

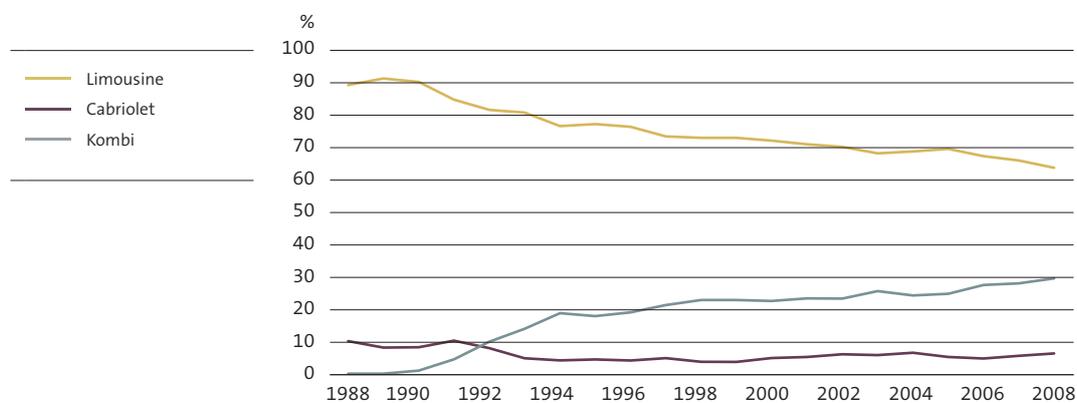
T_5.1

Karosserie	Bestand					Marktanteil					
	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	
	absolut					in %					
Total	133 191	131 881	130 137	130 601	-2 590	-1,9					
Limousine	103 835	100 049	96 190	94 040	-9 795	-9,4	78,0	75,9	73,9	72,0	-4,9
Kombi	22 011	24 172	26 126	28 465	6 454	29,3	16,5	18,3	20,1	21,8	4,4
Cabriolet	7 317	7 640	7 797	8 094	777	10,6	5,5	5,8	6,0	6,2	0,6
Andere	28	20	24	2	-26	-92,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Karosserie

► nach Inverkehrsetzungsjahr, 1988–2008

G_5.1



6

FARBE

Ein Viertel aller Personenwagen in der Stadt Zürich sind grau, Tendenz steigend. Damit ist diese Farbe mit Abstand am häufigsten anzutreffen. Doch erstmals seit acht Jahren ist Grau nicht mehr die beliebteste Farbe bei Neuwagen. Diesen Platz übernahm Schwarz. Seit Jahren erfreut sich Schwarz stetig wachsender Beliebtheit, so dass heute rund jedes fünfte Auto schwarz lackiert ist. Dritthäufigste Farbe auf Zürichs Strassen ist Blau, Mitte bis Ende der 1990er Jahre noch die beliebteste Autofarbe. Bei den Neuwagenverkäufen hat eine andere Farbe jedoch Blau bereits von diesem dritten Rang verdrängt: Weiss. Bereits Ende der 1980er Jahre einmal sehr beliebt, feiert sie ihre Renaissance und liegt wieder voll im Trend. Ausser Mode ist und bleibt die Farbe Rot. Seit Jahren sind weniger als 5 Prozent der neu verkauften Fahrzeuge rot. Der aktuelle Marktanteil von knapp 10 Prozent wird sich damit in den nächsten Jahren stark reduzieren. Für diese Tatsache spricht auch, dass die Hälfte aller roten Autos älter als 12 Jahre sind, was nichts anderes heisst, als dass ein grosser Teil davon in nächster Zeit ausgetauscht wird. Bei solch sinkender Beliebtheit verwundert es nicht, dass der Wiederverkaufswert roter Fahrzeuge um einiges geringer ausfällt als etwa der von silbernen (G_6.2). Eine Tatsache, die beim Kauf eines Neuwagens durchaus berücksichtigt werden könnte. Die Zahl der Farbgruppen ist indes begrenzt. Was heute überholt wirkt, kann schon morgen wieder angesagt sein. Falls Rot einen ähnlichen Zyklus wie Weiss durchläuft, dürften in vier bis fünf Jahren rote Autos wieder in Mode kommen.

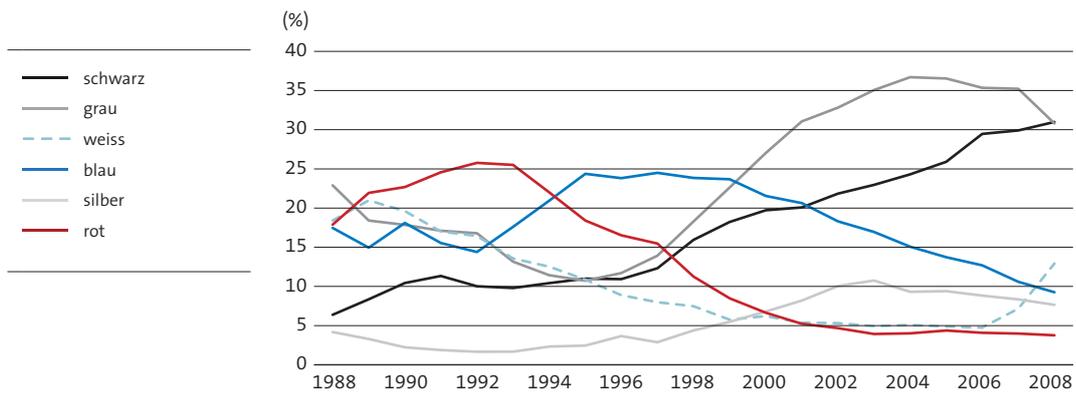
Personenwagenbestand und Marktanteile

► nach Fahrzeugfarbe, 2002–2008

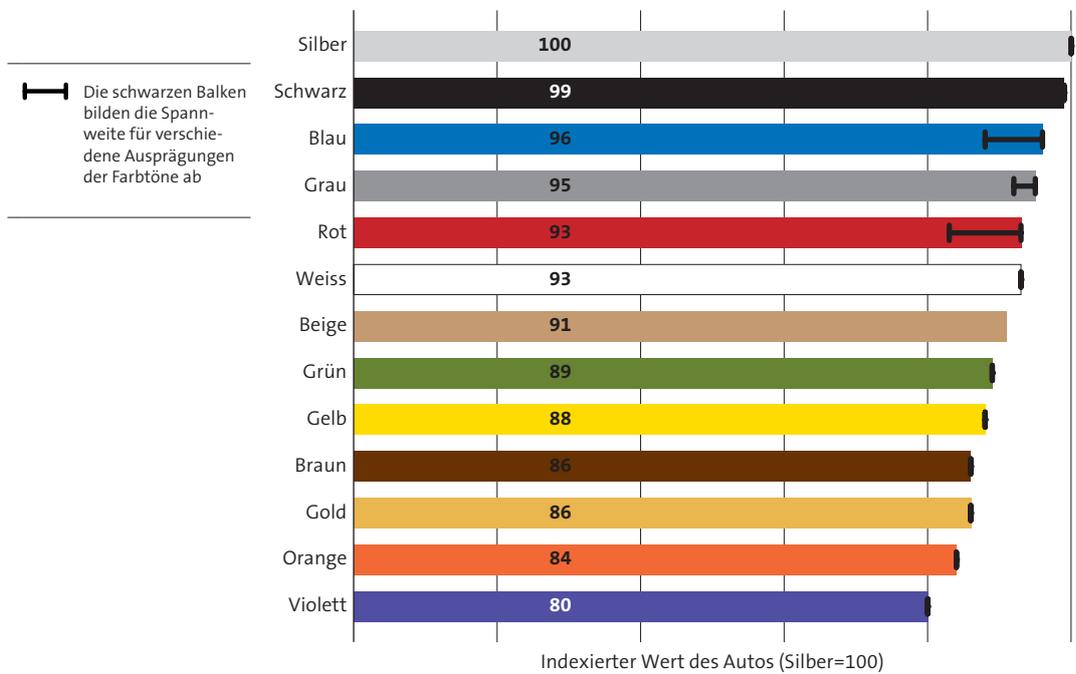
T_6.1

Farbe	Bestand					Marktanteil					Durchschnittliches Inverkehrsetzungsjahr	
	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008		Median
						absolut	in %		Prozentpunkte			
Total	133 191	131 881	130 137	130 601	-2 590	-1,9						
grau	23 988	27 307	30 728	34 448	10 460	43,6	18,0	20,7	23,6	26,4	8,4	2003
schwarz	18 176	20 308	22 632	25 915	7 739	42,6	13,6	15,4	17,4	19,8	6,2	2003
blau	26 519	25 932	24 822	23 505	-3 014	-11,4	19,9	19,7	19,1	18,0	-1,9	2000
rot	20 914	17 799	14 859	12 421	-8 493	-40,6	15,7	13,5	11,4	9,5	-6,2	1996
weiss	15 708	13 330	11 418	10 434	-5 274	-33,6	11,8	10,1	8,8	8,0	-3,8	1999
grün	14 550	13 544	12 173	10 433	-4 117	-28,3	10,9	10,3	9,4	8,0	-2,9	1998
silber	6 763	7 907	8 381	8 647	1 884	27,9	5,1	6,0	6,4	6,6	1,5	2003
beige	2 120	1 740	1 517	1 450	-670	-31,6	1,6	1,3	1,2	1,1	-0,5	1999
gelb	1 412	1 391	1 304	1 209	-203	-14,4	1,1	1,1	1,0	0,9	-0,1	2000
violet	1 312	1 202	1 027	877	-435	-33,2	1,0	0,9	0,8	0,7	-0,3	1996
braun	1 411	1 110	905	850	-561	-39,8	1,1	0,8	0,7	0,7	-0,4	1997
orange	281	252	293	328	47	16,7	0,2	0,2	0,2	0,3	0,0	2002
Andere	37	59	78	84	47	127,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	

Fahrzeugfarben G_6.1
 ► nach Inverkehrsetzungsjahr, 1988–2008



Wiederverkaufswert verschiedener Farben ¹ G_6.2
 ► 2008



¹ Comparis.ch, http://www.comparis.ch/comparis/press/communique.aspx?ID=PR_Comm_communique_080219 [Zugriff am 16.3.2009]

7

TREIBSTOFF / ANTRIEB

Der Absatz von Dieselfahrzeugen stagniert. Wohl stieg in den letzten Jahren, vor allem seit 1999, der Anteil neu immatrikulierter Dieselfahrzeuge stetig, bis im Jahr 2007 schliesslich rund 32 Prozent der Neuwagen in Zürich mit Dieselmotoren ausgerüstet waren. Seit 2008 sind aber die Anteile – wie auch in der übrigen Schweiz – erstmals rückläufig. Über die Gründe für diese Entwicklung kann an dieser Stelle nur spekuliert werden. Tatsache ist, dass die Verkäufe von Dieselfahrzeugen in der Schweiz denjenigen in unseren Nachbarländern massiv hinterherhinken. Auch wenn die Verkäufe in Deutschland und Österreich ebenfalls rückläufig sind, ist das Potenzial dieser Technologie in der Schweiz weiterhin sehr hoch. Benzin ist und bleibt damit der Kraftstoff Nummer eins für Autos, und dies trotz den hohen Benzinpreisen im Jahr 2008. Zwei Drittel aller Käufer entscheiden sich für ein benzinbetriebenes Fahrzeug. Alternativen zu Benzin und Diesel gäbe es: Die Verkaufszahlen von Autos mit Hybrid-, Elektro- oder Gasmotoren sind jedoch noch gering. Im Bereich der Hybrid-Fahrzeuge war mit dem Honda Civic, dem Toyota Prius sowie drei Lexus-Modellen das Angebot bisher noch sehr begrenzt.

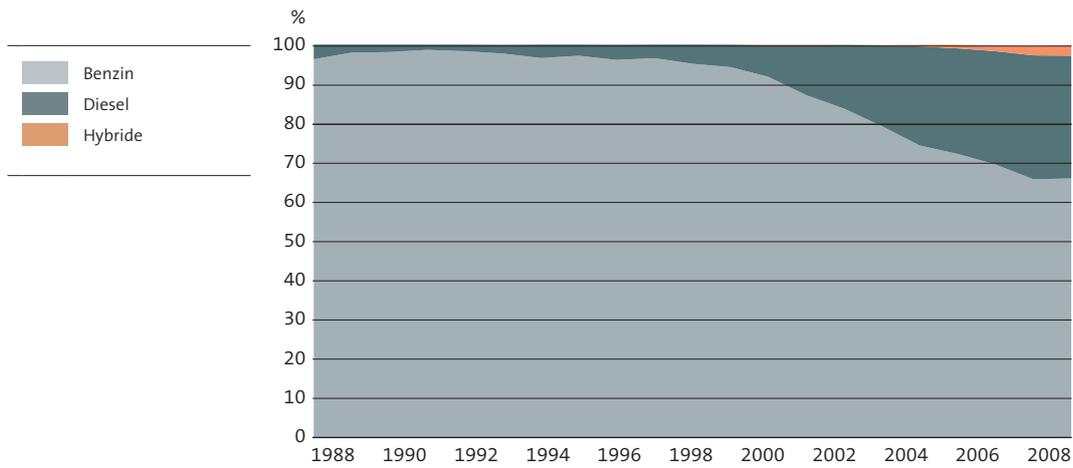
Personenfahrzeugbestand und Marktanteile
 ► nach Antriebs- bzw. Treibstoffart, 2002–2008

T_7.1

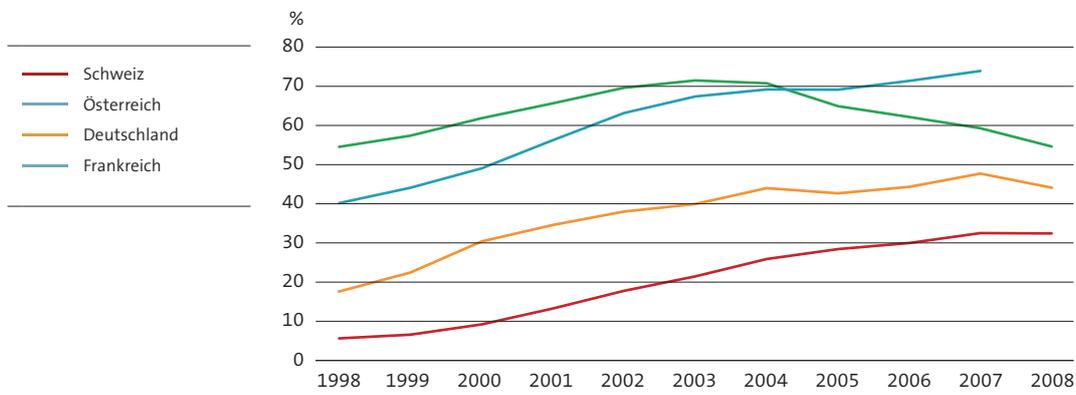
Treibstoff / Antrieb	Bestand					Marktanteil				
	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008
	absolut					in %				
Total mit Angaben	129 821	129 068	127 704	128 717	–1 104	–0,9				
Benzin	123 081	119 197	113 572	109 016	–14 065	–11,4	94,8	92,4	88,9	–10,1
Diesel	6 700	9 792	13 843	18 934	12 234	182,6	5,2	7,6	10,8	9,5
Hybrid	10	32	253	667	657	6 570,0	0,0	0,0	0,2	0,5
Alternativ ¹	30	47	36	100	70	233,3	0,0	0,0	0,0	0,1
Wert unbekannt	3 370	2 813	2 433	1 884	–1 486	–44,1				

1 Elektrisch, Gas, Wasserstoff, Methanol.

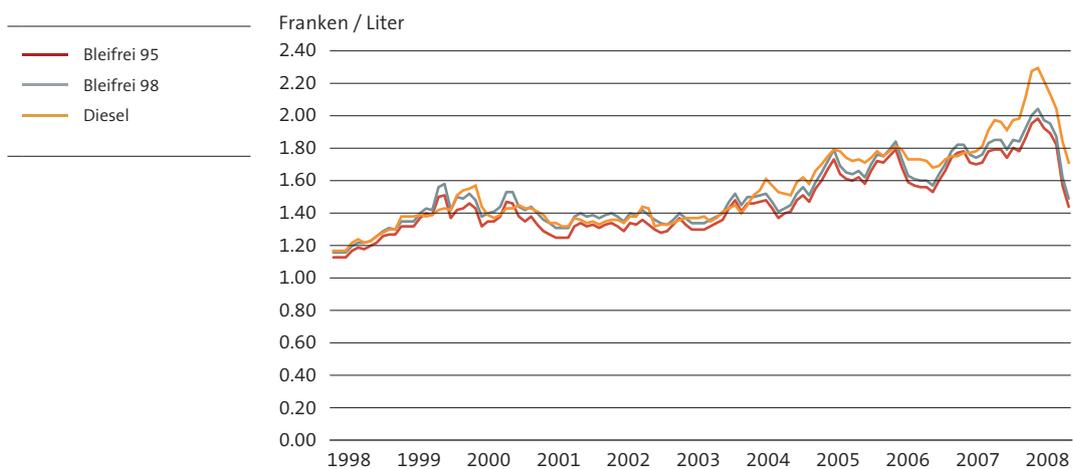
Treibstoffart / Antriebsart G_7.1
 ► nach Inverkehrsetzungsjahr, 1988–2008



Entwicklung der Anteile an Dieselfahrzeugen bei Neuzulassungen G_7.2
 ► in der Schweiz, in Deutschland und Österreich, 1998–2008



Entwicklung der Benzin- und Dieselpreise in der Schweiz¹ G_7.3
 ► 1998–2008



¹ Bundesamt für Statistik, Sektion Preise, Landesindex der Konsumentenpreise

8

GEWICHT

Erstmals seit 1990 ist das durchschnittliche Gewicht von Neuwagen gesunken. Im Jahr 2008 waren die Neuwagen durchschnittlich 1536 kg schwer. Dennoch hat sich das durchschnittliche Gewicht seit 1998 um über 12 Prozent erhöht. Die schwersten Fahrzeuge sind Personenwagen der Oberklasse und SUVs mit einem Durchschnittsgewicht von jeweils knapp über 1900 kg. Dagegen sind Kleinstwagen im Schnitt rund eine Tonne leichter. Insgesamt verkehren auf Zürichs Strassen Personenwagen mit einem Gesamtgewicht von 184 200 Tonnen.

Personenfahrzeugbestand und Marktanteile

► nach Gewichtsklassen, 2002–2008

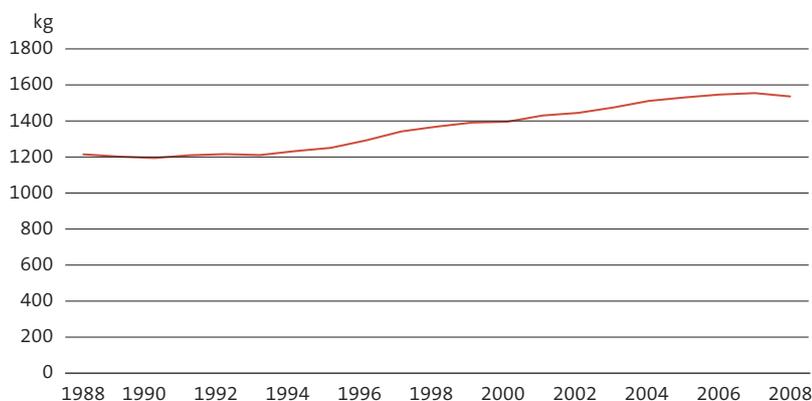
T_8.1

Leergewicht (kg)	Bestand					Marktanteil					
	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	
	absolut					in %					Prozentpunkte
Total	133 191	131 881	130 137	130 601	-2 590	-1,9					
bis 750	1 623	1 214	859	659	-964	-59,4	1,2	0,9	0,7	0,5	-0,7
751–1000	21 675	18 053	14 806	12 267	-9 408	-43,4	16,3	13,7	11,4	9,4	-6,9
1001–1250	38 099	35 459	32 116	29 301	-8 798	-23,1	28,6	26,9	24,7	22,4	-6,2
1251–1500	40 641	40 994	41 250	41 722	1 081	2,7	30,5	31,1	31,7	31,9	1,4
1501–1750	20 653	23 788	26 685	29 750	9 097	44,0	15,5	18,0	20,5	22,8	7,3
1751–2000	7 920	8 730	9 627	10 758	2 838	35,8	5,9	6,6	7,4	8,2	2,3
über 2000	2 580	3 643	4 794	6 144	3 564	138,1	1,9	2,8	3,7	4,7	2,8

Gewicht

► nach Inverkehrsetzungsjahr, 1988–2008

G_8.1



9

LEISTUNG

Die Motoren werden immer stärker, obwohl der Hubraum wieder kleiner wird (vgl. Kap. Hubraum). Dies ist ein unverkennbares Zeichen für den technischen Fortschritt in diesem Bereich. Die durchschnittliche Motorenleistung von Neuwagen liegt mittlerweile bei 168 PS. Damit ist die Leistung der Motoren in den letzten 10 Jahren um 29 Prozent gestiegen. Auch aus Tabelle T_9.1 ist ersichtlich, dass Autos mit stärkeren Motoren immer beliebter werden: Verfügt noch im Jahr 2002 nur rund 10 Prozent der Personenwagen über Motoren mit 200 PS oder mehr, so sind es im Jahr 2008 bereits 16 Prozent. Demgegenüber stehen aber immer noch 25 Prozent der Fahrzeuge mit weniger als 100 PS. Dabei handelt es sich vor allem um Klein- und Kleinwagen, welche im Schnitt über 70 bzw. 84 PS verfügen. Mit Abstand am stärksten motorisiert sind Fahrzeuge der Oberklasse mit 258 PS: Sportwagen haben mit 205 PS wohl schwächere Motoren, sind aber im Schnitt auch rund 500 kg leichter, so dass Sportwagen pro Tonne Gewicht 143 PS zur Verfügung stehen, Oberklassewagen jedoch nur 134 PS.

Personenwagenbestand und Marktanteile

► nach Leistungsklassen, 2002–2008

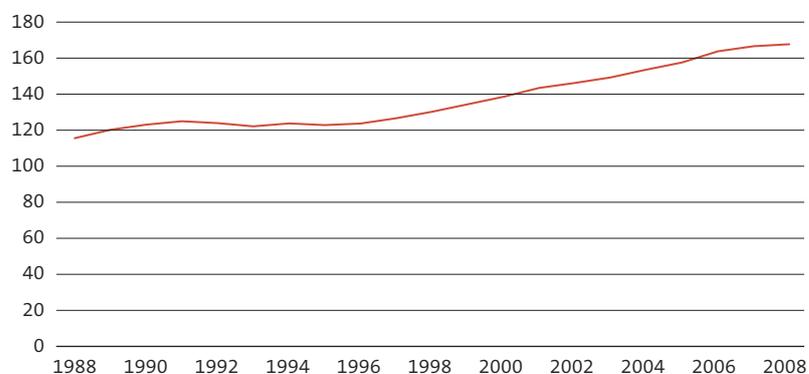
T_9.1

PS (kW)	Bestand					Marktanteil					Veränderung 2002–2008
	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	
	absolut		in %		Prozentpunkte						
Total mit Angaben	121 218	124 542	124 012	125 887	4 669	3,9					
bis 50 (bis 36.7)	1 599	1 341	1 059	889	-710	-44,4	1,3	1,1	0,9	0,7	-0,6
51–75 (36.8 – 55.2)	17 134	16 244	14 683	13 690	-3 444	-20,1	14,1	13,0	11,8	10,9	-3,3
76–100 (55.3 – 73.5)	18 143	18 217	17 442	16 768	-1 375	-7,6	15,0	14,6	14,1	13,3	-1,6
101–125 (73.6 – 91.9)	27 660	27 382	26 156	25 367	-2 293	-8,3	22,8	22,0	21,1	20,2	-2,7
126–150 (92.0 – 110.3)	24 312	25 262	25 984	26 400	2 088	8,6	20,1	20,3	21,0	21,0	0,9
151–175 (110.4 – 128.7)	11 043	11 582	11 635	12 366	1 323	12,0	9,1	9,3	9,4	9,8	0,7
176–200 (128.8 – 147.1)	9 624	10 019	9 984	10 321	697	7,2	7,9	8,0	8,1	8,2	0,3
201–250 (147.2 – 183.9)	7 405	9 290	10 635	12 032	4 627	62,5	6,1	7,5	8,6	9,6	3,4
251–300 (184.0 – 220.6)	2 584	2 737	3 201	3 912	1 328	51,4	2,1	2,2	2,6	3,1	1,0
301–350 (220.7 – 257.4)	1 100	1 553	1 862	2 052	952	86,5	0,9	1,2	1,5	1,6	0,7
351–400 (257.5 – 294.2)	464	503	655	952	488	105,2	0,4	0,4	0,5	0,8	0,4
über 400 (über 294.2)	150	412	716	1 138	988	658,7	0,1	0,3	0,6	0,9	0,8
ohne Angaben	11 973	7 339	6 125	4 714	-7 259	-60,6					

PS-Leistung

► nach Inverkehrsetzungsjahr, 1988–2008

G_9.1



10 HUBRAUM

Der Hubraum wird wieder kleiner. Eine erfreuliche Tatsache, stehen doch Hubraum und Verbrauch in einem direkten Zusammenhang. Die fortschreitende Entwicklung führt dazu, dass Motoren trotz geringerem Hubraum leistungsfähiger werden. Der durchschnittliche Hubraum bei Neuwagen betrug im Jahr 2008 noch 2,13 Liter (2130 ccm). Mit Abstand am häufigsten – rund 48 Prozent – sind Fahrzeuge mit einem Hubraum zwischen 1,5 und 2 Litern. Am stärksten zugelegt haben Fahrzeuge mit 3 bis 3,5 Litern bzw. 4 bis 4,5 Litern. Dennoch machen Personenwagen mit mehr als 3 Litern Hubraum immer noch weniger als 10 Prozent des Fahrzeugbestandes aus.

Personenwagenbestand und Marktanteile

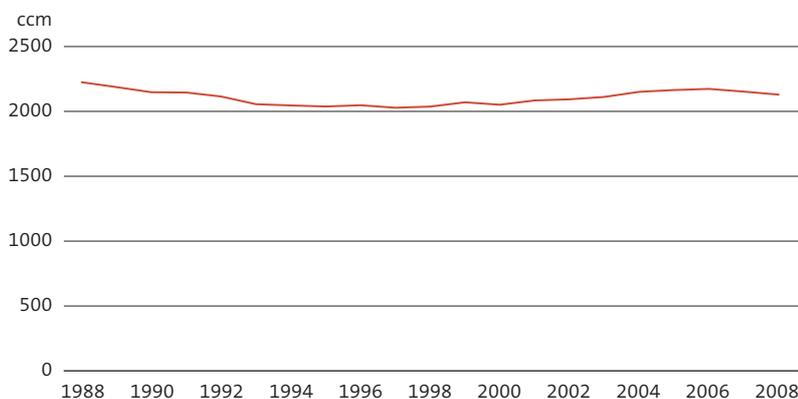
► nach Hubraumklassen, 2002–2008

T_10.1

Hubraum (ccm)	Bestand					Marktanteil					Veränderung 2002–2008
	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	
	absolut					in %					
Total	133 191	131 881	130 137	130 601	-2 590	-1,9					
bis 1000	3 474	3 544	3 404	3 578	104	3,0	2,6	2,7	2,6	2,7	0,1
1001–1500	22 142	21 181	20 305	20 461	-1 681	-7,6	16,6	16,1	15,6	15,7	-1,0
1501–2000	64 589	63 801	63 041	62 846	-1 743	-2,7	48,5	48,4	48,4	48,1	-0,4
2001–2500	18 652	18 407	17 974	17 496	-1 156	-6,2	14,0	14,0	13,8	13,4	-0,6
2501–3000	13 239	13 343	13 357	13 819	580	4,4	9,9	10,1	10,3	10,6	0,6
3001–3500	3 519	3 852	4 211	4 595	1 076	30,6	2,6	2,9	3,2	3,5	0,9
3501–4000	2 565	2 430	2 312	2 233	-332	-12,9	1,9	1,8	1,8	1,7	-0,2
4001–4500	1 605	1 947	2 151	2 168	563	35,1	1,2	1,5	1,7	1,7	0,5
über 4500	3 406	3 376	3 382	3 405	-1	0,0	2,6	2,6	2,6	2,6	0,0

Hubraum nach Inverkehrsetzungsjahr, 1988–2008

G_10.1



HERSTELLERLAND

Der Absatz japanischer Marken erholt sich. Zu Beginn der 1990er Jahre gelang es japanischen Herstellern – insbesondere dank Toyota und Nissan –, bei den Neuwagenverkäufen über einen Viertel Marktanteile zu ergattern. Marktanteile, die vor allem bei deutschen Herstellern abgingen. Doch bereits Mitte der 1990er Jahre folgte eine Korrektur, und japanische Marken kämpften danach bis Anfang des neuen Jahrtausends mit sinkenden Anteilen. Seit 2002 zeichnet sich eine leichte Erholung bei den Absatzzahlen ab. Nach wie vor am beliebtesten sind deutsche Marken. Zurzeit stammen rund 43 Prozent der Neuwagen aus deutscher Produktion. Nach deutschen und japanischen Fahrzeugen folgen auf dem dritten Platz französische Hersteller, obwohl die Anteile bei den Neuverkäufen in den letzten Jahren rückgängig waren. Danach folgen US-amerikanische und italienische Fahrzeuge. Britische Wagen erfreuen sich seit einigen Jahren wieder grösserer Beliebtheit.

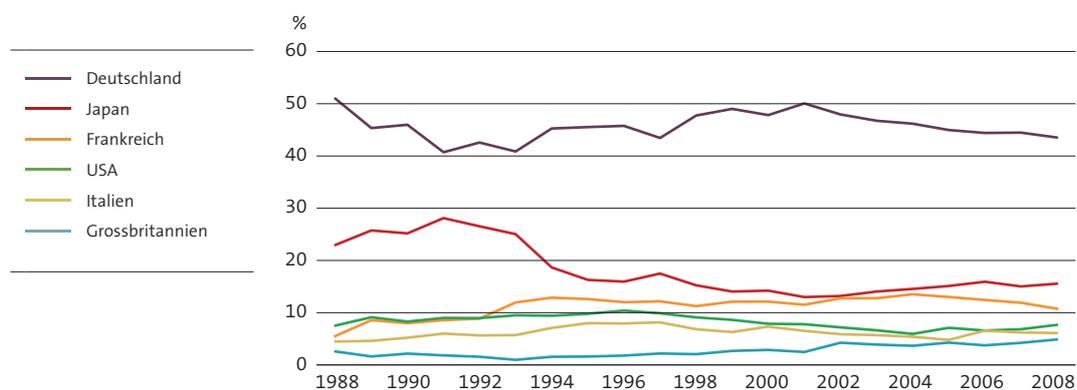
Personenwagenbestand und Marktanteile
 ► nach Herstellerland, 2002–2008

T_11.1

Herstellerland	Bestand					Marktanteil					Veränderung 2002–2008
	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	2002	2004	2006	2008	Veränderung 2002–2008	
						absolut	in %	Prozentpunkte			
Total	133 191	131 881	130 137	130 601	-2 590	-1,9					
Deutschland	58 946	59 375	58 856	59 607	661	1,1	44,3	45,0	45,2	45,6	1,4
Japan	23 402	22 141	21 026	20 133	-3 269	-14,0	17,6	16,8	16,2	15,4	-2,2
Frankreich	15 363	15 510	15 354	15 155	-208	-1,4	11,5	11,8	11,8	11,6	0,1
USA	12 741	11 560	10 728	10 262	-2 479	-19,5	9,6	8,8	8,2	7,9	-1,7
Italien	9 750	8 997	8 531	8 413	-1 337	-13,7	7,3	6,8	6,6	6,4	-0,9
Schweden	5 628	5 844	6 092	6 347	719	12,8	4,2	4,4	4,7	4,9	0,6
Grossbritannien	3 293	3 656	3 947	4 209	916	27,8	2,5	2,8	3,0	3,2	0,8
Südkorea	2 004	2 473	2 888	2 998	994	49,6	1,5	1,9	2,2	2,3	0,8
Spanien	1 357	1 409	1 469	1 598	241	17,8	1,0	1,1	1,1	1,2	0,2
Tschechien	583	810	1 150	1 776	1 193	204,6	0,4	0,6	0,9	1,4	0,9
Andere	124	106	96	103	-21	-16,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0

Herstellerland
 ► nach Inverkehrsetzungsjahr, 1988–2008

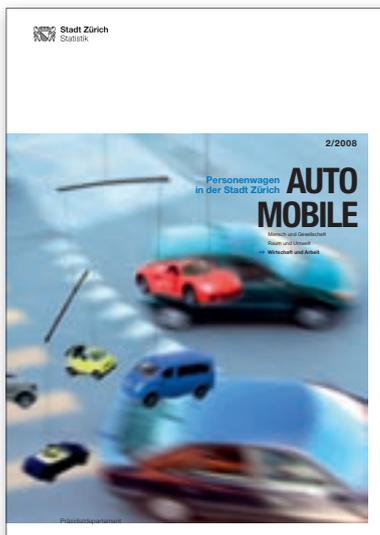
G_11.1



QUELLEN

Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich
Statistik Stadt Zürich, BVS

WEITERE PUBLIKATIONEN ZUM THEMA



April 2008
44 Seiten
40 Grafiken
Artikel-Nr. 1 000 606
Preis Einzelverkauf Fr. 15.–

2/2008

Automobilé

Personenwagen in der Stadt Zürich

Mauro Baster

Der Bestand der Personenfahrzeuge in der Stadt Zürich hat sich trotz steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen in den letzten Jahren bei rund 130 000 stabilisiert. Deutsche Marken sind mit Abstand am stärksten vertreten. Die steigenden Benzinpreise führen zusammen mit einem verstärkten Umweltbewusstsein dazu, dass alternative Antriebstechnologien wie Hybridmotoren attraktiver werden. Diese haben jedoch immer noch ihren Preis und sind nicht für jedermann erschwinglich. In diametralem Gegensatz dazu erfreuen sich Autos mit leistungsstärkeren Motoren und höherem Gewicht – sprich mehr Komfort und höherem Treibstoffverbrauch – immer grösserer Beliebtheit. Die steigenden Absatzzahlen von SUVs und Geländewagen in den letzten Jahren sind ein Indiz dafür.



März 2009
16 Seiten
8 Grafiken
12 Tabellen
Artikel-Nr. 1 004 088
Preis Einzelverkauf, Fr. 5.–

2/2009

Eile mit Weile

Fuss- und Veloverkehr in der Stadt und auf dem Land

Simon Villiger

Fortbewegung aus eigener Muskelkraft ist kostengünstig und gesund. Liegt darin die Bedeutung des Langsamverkehrs in der Schweiz? In der Publikation wird der Langsamverkehr in den Zentren und ländlichen Gebieten hinsichtlich Alterssegmenten, Beweggründen, Tagesverläufen und Verkehrszwecken untersucht. Als Beweggrund für die Wahl des Zweirads als Verkehrsmittel stehen der Genuss, die Reisezeit und die Kosten vorne an.

Insgesamt werden jedoch nur 757 Kilometer mit dem Langsamverkehr bewältigt – eine bescheidene Zahl gemessen an den gut 19 000 Kilometern, welche eine Person pro Jahr insgesamt zurücklegt.

Fazit: es schlummert noch ein grosses Potenzial im Langsamverkehr.



Mai 2008
 32 Seiten
 20 Grafiken
 Artikel-Nr. 1 000 611
 Preis Einzelverkauf Fr. 15.–

7/2008

Hin und zurück

Verkehrsströme in der Stadt Zürich

Hans-Peter Misteli, Simon Villiger

Neunzig Prozent der Zürcher Bevölkerung gelten als mobil. Ausdruck dieser Mobilität sind die zurückgelegten Verkehrswege, die sich durch ihren Start- und Zielort ebenso kennzeichnen wie durch ihren Zeitpunkt, die Dauer, das benutzte Verkehrsmittel und den Transportzweck. Diese Verkehrsströme abzubilden, ist das Ziel der vorliegenden Publikation. Einen Spezialfall bildet dabei der Fussverkehr: 47 Prozent aller Etappen mit Start und Ziel auf Zürcher Stadtgebiet sind Fusssetappen. Dem Fussverkehr kommt somit im städtischen Personenverkehr eine tragende Rolle zu. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, aber auch um die Lücke bisheriger Untersuchungen zu füllen, ist dem Fussverkehr ein eigenes Kapitel gewidmet.

☞ An weiteren Informationen interessiert?
Abonnieren Sie unseren monatlichen Newsletter oder die
SMS-Mitteilungen unter www.stadt-zuerich.ch/statistik