

## **Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in der Landeshauptstadt München und in der Region 14**

Die Entwicklung des Kraftzeugbestandes, vor allem des Pkw-Bestandes, kann in gewisser Hinsicht als Konjunkturbarometer angesehen werden. Sie bringt aber auch Probleme verschiedenster Art mit sich. So bedeuten mehr Kraftfahrzeuge beim gegenwärtigen Stand der Technik noch immer mehr Umweltverschmutzung, mehr Straßenbedarf und möglicherweise auch mehr Verkehrsunfälle.

In Heft 8 dieses Jahrgangs der Münchener Statistik war über die Veränderungen im Straßenverkehr der Landeshauptstadt München in den letzten fünf Jahren berichtet worden. Da die Verkehrsverhältnisse eines zentralen Ortes wie der Landeshauptstadt nicht nur vom eigenen Kraftfahrzeugbestand abhängen, sondern auch von dem des Umlandes, soll im vorliegenden Beitrag auf die Situation in den Landkreisen, die die Region 14 bilden, eingegangen werden. Weil dieser geographische Umgriff in der Münchener Statistik bisher nicht dargestellt wurde, ist ein längerfristiger Zeitraum, nämlich die letzten zehn Jahre, der Untersuchung zugrunde gelegt worden.

Schon Tabelle 1 zeigt, daß die Kraftfahrzeugbestände im Untersuchungszeitraum in allen Landkreisen der Region München bedeutend schneller gewachsen sind als in der Landeshauptstadt München. In der Planungsregion 14 (einschließlich Stadt München) waren im Juli 1983 1 063 350 Kraftfahrzeuge registriert. Gegenüber dem Basisjahr 1974 bedeutet dies eine Zunahme um 39,7%. Das Wachstum in der Landeshauptstadt München blieb mit 30,4% merklich unter diesem Durchschnittswert. Im Vergleich zu den Veränderungsdaten, d. h. zu den Zuwachsraten der einzelnen Landkreise fällt die Landeshauptstadt München noch stärker ab, denn die Wachstumsquoten der acht Landkreise errechnen sich allesamt nicht unter 40%. Besonders stark war die Zunahme in den Landkreisen München mit 58,9% und Fürstenfeldbruck mit 54,1%. Der Landkreis mit der geringsten Zuwachsrate war Erding. Die dortige Meßziffer errechnet sich mit +40,3%.

Ein Grund für die stärkeren Zuwachsraten in den Landkreisen könnte darin gesehen werden, daß in der Landeshauptstadt bereits in früheren Jahren eine Motorisierungswelle Platz gegriffen hatte. Wahrscheinlicher aber ist die Annahme, daß die schnellere Ausdehnung des Kraftfahrzeugbestandes eine Folge der Bevölkerungsentwicklung ist. Die genannten Landkreise konnten in den letzten Jahren ihren Bevölkerungsstand durch Zuzüge, vor allem aus der Landeshauptstadt, beträchtlich erweitern. Da der Motorisierungsgrad im Ballungsraum München ziemlich hoch ist, bedeutet eine Bevölkerungszunahme nahezu unausweichlich auch eine Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes.

In Tabelle 2 ist die Veränderung bei den Personenkraftwagen dargestellt. Wie nicht anders zu erwarten, ist dem Trend nach die Entwicklung ähnlich verlaufen wie beim Gesamtbestand. In früheren Abhandlungen über Kraftfahrzeuge war immer wieder darauf hingewiesen worden, daß die Veränderungen beim Gesamtbestand ausschließlich oder zumindest überwiegend durch die Veränderungen bei den Personenkraftwagen hervorgerufen werden. Bei diesem Teilbereich weicht die Zuwachsrate der Landeshauptstadt München von den Zuwachsraten der Landkreise besonders stark ab. In München veränderte sich der Pkw-Bestand im fraglichen Zeitraum um + 26,9%. Die Zuwachsrate des Landkreises Landsberg am Lech, des Landkreises mit der stärksten Steigerung, war mit 55,1% mehr als doppelt so hoch. Positive Veränderungsdaten, die über der 50%-Marke liegen, haben weiterhin der Landkreis München (+ 53,9%), der Landkreis Fürstenfeldbruck (+ 50,7%), der Landkreis Freising (+ 50,7%) aufzuweisen. Der Landkreis Ebersberg erreichte eine Bestandsänderung von + 50,0%.

### Der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt in der Planungsregion 14\*)

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 1

Stadt bzw. Landkreis	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	Gegenüber 1974 Zu-/Abn. %
Stadt München . . . . .	413 621	410 836	428 751	449 804	474 442	501 793	516 649	526 054	528 976	539 280	30,4
Lkr. Dachau . . . . .	36 893	37 642	38 913	41 098	43 422	46 655	48 929	49 377	50 816	52 831	43,2
Lkr. Ebersberg . . . . .	32 498	32 840	34 876	37 315	39 466	42 205	44 083	45 761	46 944	48 586	49,5
Lkr. Erding . . . . .	36 166	36 347	38 512	40 683	42 672	45 200	46 182	47 394	49 099	50 728	40,3
Lkr. Freising . . . . .	42 715	43 495	45 847	48 310	50 124	53 690	55 887	58 668	60 876	62 755	46,9
Lkr. Fürstenfeldbruck . . . . .	52 553	54 401	58 179	62 428	65 657	70 486	73 227	75 660	78 401	80 965	54,1
Lkr. Landsberg a. Lech . . . . .	29 824	30 389	31 906	33 881	35 898	38 082	38 957	40 684	43 142	45 163	51,4
Lkr. München . . . . .	79 531	83 274	88 641	96 655	102 361	109 136	112 317	118 223	122 287	126 342	58,9
Lkr. Starnberg . . . . .	37 603	38 695	41 476	43 780	46 091	49 465	51 273	52 463	54 139	56 700	50,8
Planungsregion 14 zus. . . . .	761 407	767 919	807 101	853 954	900 133	956 712	987 504	1 014 284	1 034 680	1 063 350	39,7
dgl. ohne Stadt München . . . . .	347 783	357 083	378 350	404 150	425 691	454 919	470 855	488 230	505 704	524 070	50,7

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

## Der Bestand an Personenkraftwagen (einschl. Kombinationskraftwagen) in der Planungsregion 14\*)

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 2

Stadt bzw. Landkreis	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	Gegenüber 1974 Zu-/Abn.%
Stadt München . . . . .	378 411	376 775	390 785	410 223	432 182	456 238	467 442	472 757	472 481	479 989	26,9
Lkr. Dachau . . . . .	29 886	30 603	31 405	33 341	35 521	38 352	40 234	40 358	41 231	42 685	42,8
Lkr. Ebersberg . . . . .	26 424	26 689	28 179	30 408	32 384	34 805	36 357	37 585	38 464	39 643	50,0
Lkr. Erding . . . . .	24 937	25 074	26 516	28 387	30 077	32 138	32 860	33 784	34 930	36 197	45,2
Lkr. Freising . . . . .	32 044	32 867	34 438	36 679	38 423	41 504	43 271	45 431	47 014	48 288	50,7
Lkr. Fürstenfeldbruck .	46 243	48 027	51 071	54 985	57 847	62 136	64 235	65 992	67 858	69 706	50,7
Lkr. Landsberg a. Lech	22 186	22 678	23 575	25 458	27 240	29 220	29 792	31 124	32 974	34 415	55,1
Lkr. München . . . . .	71 209	74 635	78 991	86 169	91 397	97 121	99 406	103 874	106 763	109 551	53,9
Lkr. Starnberg . . . . .	33 275	34 312	36 689	38 812	40 928	43 760	45 141	45 766	46 691	48 617	46,1
Planungsregion 14 zus. .	664 615	671 660	701 649	744 462	785 999	835 274	858 738	876 671	888 406	909 091	36,8
dgl. ohne Stadt München	286 204	294 885	310 164	334 239	353 817	379 036	391 296	403 914	415 925	429 102	49,9

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.  
\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

### Der Bestand an Krafträdern insgesamt in der Planungsregion 14<sup>1)</sup>

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 3

Stadt bzw. Landkreis	1974	1975	1976 <sup>2)</sup>	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Stadt München . . . . .	5 055	5 353	8 773	9 613	10 682	12 016	13 857	16 457	19 365	22 118
Lkr. Dachau . . . . .	400	415	860	1 034	1 162	1 323	1 562	1 889	2 342	2 748
Lkr. Ebersberg . . . . .	441	483	909	956	1 008	1 147	1 279	1 525	1 901	2 307
Lkr. Erding . . . . .	323	345	854	968	1 071	1 174	1 330	1 542	1 909	2 126
Lkr. Freising . . . . .	481	512	1 150	1 261	1 350	1 513	1 709	2 086	2 640	3 069
Lkr. Fürstenfeldbruck . . . . .	572	639	1 270	1 427	1 686	1 960	2 312	2 795	3 485	4 030
Lkr. Landsberg a. Lech . . . . .	461	457	991	1 018	1 193	1 235	1 434	1 690	2 145	2 530
Lkr. München . . . . .	885	1 005	1 880	2 141	2 309	2 726	3 120	3 938	4 758	5 683
Lkr. Starnberg . . . . .	608	676	1 057	1 137	1 237	1 485	1 741	2 171	2 772	3 209
Planungsregion 14 zus. . . . .	9 226	9 885	17 744	19 555	21 698	24 579	28 344	34 093	41 317	47 820
dgl. ohne Stadt München . . . . .	4 171	4 532	8 971	9 942	11 016	12 563	14 487	17 636	21 952	25 702

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

<sup>1)</sup> Ohne Bahn, Post und Streitkräfte. – <sup>2)</sup> Ab 1976 einschl. Kleinkrafträder mit amtlichen Kennzeichen ohne Fahrzeugbrief.

## Der Bestand an Kraftträdern (ohne Kleinkraftträder) in der Planungsregion 14\*)

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 4

Stadt bzw. Landkreis	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	Gegenüber 1974 Zu-/Abn. %
Stadt München . . . . .	5 055	5 353	6 239	7 277	8 515	9 855	11 670	13 675	15 426	17 049	237,3
Lkr. Dachau . . . . .	400	415	421	554	742	903	1 121	1 400	1 666	1 836	359,0
Lkr. Ebersberg . . . . .	441	483	521	582	671	821	958	1 159	1 406	1 633	270,3
Lkr. Erding . . . . .	323	345	377	482	593	727	884	1 033	1 263	1 415	338,1
Lkr. Freising . . . . .	481	512	574	700	867	1 048	1 223	1 505	1 820	2 073	331,0
Lkr. Fürstenfeldbruck . . . . .	572	639	796	962	1 244	1 532	1 840	2 258	2 716	2 986	422,0
Lkr. Landsberg a. Lech . . . . .	461	457	512	578	729	823	1 034	1 268	1 536	1 736	276,6
Lkr. München . . . . .	885	1 005	1 278	1 496	1 718	2 096	2 495	3 181	3 653	4 272	382,7
Lkr. Starnberg . . . . .	608	676	769	853	1 000	1 248	1 484	1 817	2 162	2 408	296,1
Planungsregion 14 zus. . . . .	9 226	9 885	11 487	13 484	16 079	19 053	22 709	27 296	31 648	35 408	283,8
dgl. ohne Stadt München	4 171	4 532	5 248	6 207	7 564	9 198	11 039	13 621	16 222	18 359	340,2

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.  
\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

### Der Bestand an Lastkraftwagen in der Planungsregion 14\*)

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 5

Stadt bzw. Landkreis	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	Gegenüber 1974 Zu-/Abn. %
Stadt München . . . . .	22 587	21 185	21 622	21 769	22 519	23 609	24 374	24 709	24 243	23 460	3,9
Lkr. Dachau . . . . .	1 458	1 396	1 438	1 496	1 538	1 650	1 746	1 748	1 770	1 821	24,9
Lkr. Ebersberg . . . . .	1 247	1 252	1 349	1 490	1 555	1 660	1 740	1 877	1 718	1 691	35,6
Lkr. Erding . . . . .	1 409	1 358	1 526	1 550	1 635	1 739	1 762	1 822	1 863	1 860	32,0
Lkr. Freising . . . . .	2 163	2 098	2 257	2 355	2 441	2 611	2 751	2 864	2 823	2 883	33,3
Lkr. Fürstenfeldbruck .	2 034	2 047	2 107	2 199	2 293	2 444	2 565	2 648	2 655	2 642	29,9
Lkr. Landsberg a. Lech	1 065	1 056	1 122	1 161	1 224	1 282	1 330	1 376	1 390	1 434	34,7
Lkr. München . . . . .	3 949	4 078	4 279	4 644	4 817	5 198	5 437	5 706	5 831	5 812	47,2
Lkr. Starnberg . . . . .	401	1 350	1 431	1 480	1 536	1 679	1 717	1 748	1 792	1 859	32,7
Planungsregion 14 zus. .	37 313	35 820	37 131	38 144	39 558	41 872	43 422	44 498	44 085	43 462	16,5
dgl. ohne Stadt München	14 726	14 635	15 509	16 375	17 039	18 263	19 048	19 789	19 842	20 002	35,8

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

### Der Bestand an Kraftomnibussen in der Planungsregion 14\*)

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 6

Stadt bzw. Landkreis	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	Gegenüber 1974 Zu-/Abn. %
Stadt München . . . . .	900	886	1 119	1 184	1 227	1 248	1 302	1 382	1 261	1 297	44,1
Lkr. Dachau . . . . .	57	63	68	69	75	85	87	83	93	93	63,2
Lkr. Ebersberg . . . . .	71	75	80	86	90	95	108	105	110	110	54,9
Lkr. Erding . . . . .	88	88	97	97	104	110	116	105	108	107	21,6
Lkr. Freising . . . . .	94	95	98	99	105	120	111	118	124	127	35,1
Lkr. Fürstenfeldbruck .	56	59	69	71	77	88	88	93	102	101	20,4
Lkr. Landsberg a. Lech	63	69	72	77	83	87	89	98	104	101	60,3
Lkr. München . . . . .	102	97	102	117	129	139	155	172	187	193	89,2
Lkr. Starnberg . . . . .	58	55	61	56	67	77	84	99	95	91	56,9
Planungsregion 14 zus. .	1 489	1 487	1 766	1 856	1 957	2 049	2 140	2 255	2 184	2 220	49,1
dgl. ohne Stadt München	589	601	647	672	730	801	838	873	923	923	56,7

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

Dachau, das Schlußlicht unter den Landkreisen, liegt mit seiner Steigerung um 42,8% noch beträchtlich über der Landeshauptstadt.

Die starke Zunahme der Motorräder ist jedem Verkehrsteilnehmer schon durch den Augenschein deutlich geworden. Die Zahlen in Tabelle 3 geben Aufschluß darüber, wie sehr die Zahl der in der Region zugelassenen Krafträder angestiegen ist. Dazu muß angemerkt werden, daß wegen einer Veränderung des Berichtsumfanges absolute Vergleichbarkeit nicht mehr gegeben ist. In den Jahren 1974 und 1975 wurden vom Kraftfahrt-Bundesamt nur die größeren Motorräder ohne die sogenannten Kleinkrafträder erfaßt. Ab 1976 ging auch diese Kategorie von Krafträdern in die Statistik ein, was sich zahlenmäßig in dem großen Sprung zwischen 1975 und 1976 dokumentiert. Aus diesem Grund wurde auch die Veränderungsspalte weggelassen. Anhand der absoluten Zahlen soll gezeigt werden, wieviele Krafträder einschließlich der genannten Kleinkrafträder sich in den einzelnen Gebietskörperschaften im Verkehr befinden.

Die Tabelle 4 ist so angelegt, daß sie einen sauberen Jahresvergleich ermöglicht. In den Jahren ab 1976 sind nämlich die Kleinkrafträder aus der Gesamtsumme des Motorradbestandes herausgerechnet, so daß die jeweiligen Veränderungsdaten einem sauberen statistischen Vergleich entsprechen.

Zwischen 1974 und 1983 ist die Zahl der Motorräder in der Region 14 um 283,8%, nämlich von 9 226 auf 35 408 Fahrzeuge gestiegen. Die größte Zuwachsrate hat der Landkreis Fürstenfeldbruck zu verzeichnen. In diesem Bereich waren 1974 erst 572 Motorräder angemeldet, im Jahr 1983 waren es bereits 2 986. Dabei errechnet sich eine Steigerungsrate von 422,0%. Die Landeshauptstadt München, bei der 1983 nicht weniger als 17 049 Motorräder zugelassen waren, liegt mit ihrer Zuwachsrate von 237,3% an neunter und letzter Stelle. Hinter dem Landkreis Fürstenfeldbruck liegen der Landkreis München mit + 382,7% und der Landkreis Dachau mit 359,0% an zweiter bzw. dritter Stelle. Letzter unter den Landkreisen ist mit einer Zuwachsrate von 270,3% der Landkreis Ebersberg.

In den beiden nachfolgenden Tabellen ist der Vollständigkeit halber dargestellt, wie sich der Lkw-Bestand und der Bestand von Omnibussen verändert hat. Bei den Lastkraftwagen fällt die Landeshauptstadt München gegenüber den sie umgebenden Landkreisen besonders kraß ab. Die errechnete Veränderungsquote von +3,9% nimmt sich gegenüber den Zuwachsraten der Landkreise recht bescheiden aus, liegen diese doch alle über der 20%-Marke. Besonders stark war mit 47,2% die Zunahme im Landkreis München, aber auch die anderen Landkreise können mit Steigerungsquoten von 30% und darüber aufwarten. Lediglich für die Landkreise Dachau und Fürstenfeldbruck errechnet sich eine Zunahme um „nur“ 24,9% bzw. 29,9%. Bei den Omnibussen ist die Situation differenzierter. Hier gibt es Landkreise mit sehr großen Zuwächsen und solche, die relativ geringfügige Veränderungsdaten aufweisen. Der Landkreis Erding erreicht mit einer Bestandsmehrung von 21,6% den letzten Platz. An der Spitze steht der Landkreis München, wo 1983 um 89,2% mehr Omnibusse vorhanden waren als 1974. Ähnlich stark war die Zunahme im Landkreis Fürstenfeldbruck, für den eine Zunahme von 80,4% errechnet wurde. In der Landeshauptstadt München stieg der Omnibusbestand von 900 Einheiten auf 1 297, was eine Veränderungsrate von +44,1% ergibt, womit die bayerische Landeshauptstadt vor dem Landkreis Erding (+21,6%) und dem Landkreis Freising (+35,1%) an drittletzter Stelle rangiert.

In den folgenden Tabellen sind die Veränderungsquoten der einzelnen Jahre dargestellt, um durch den Zeitvergleich den Ablauf der Motorisierungswelle darstellen zu können. Tabelle 7 beschäftigt sich mit dem Gesamtbestand. In den untersuchten zehn Jahren hat es offensichtlich zwei Aufschwungsphasen gegeben, die in die Jahre 1977 und 1979 fallen. Bezogen auf den gesamten Untersuchungszeitraum ergeben sich Spitzenzuwächse im Jahr 1979 bei fünf Gebietseinheiten: Stadt München 5,8%, Landkreis Dachau 7,4%, Landkreis



## Die Veränderung des Bestands an Kraftfahrzeugen insgesamt in der Planungsregion 14\*) in %

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 7

Stadt bzw. Landkreis	1974 gegenüber 1973	1975 gegenüber 1974	1976 gegenüber 1975	1977 gegenüber 1976	1978 gegenüber 1977	1979 gegenüber 1978	1980 gegenüber 1979	1981 gegenüber 1980	1982 gegenüber 1981	1983 gegenüber 1982
Stadt München . . . . .	-1,0	-0,7	4,4	4,9	5,5	5,8	3,0	1,8	0,6	1,9
Lkr. Dachau . . . . .	2,3	2,0	3,4	5,6	5,7	7,4	4,9	0,9	2,9	4,0
Lkr. Ebersberg . . . . .	0,4	1,1	6,2	7,0	5,8	6,9	4,4	3,8	2,6	3,5
Lkr. Erding . . . . .	0,2	0,5	6,0	5,6	4,9	5,9	2,2	2,6	3,6	3,3
Lkr. Freising . . . . .	4,1	1,8	5,4	5,4	3,8	7,1	4,1	5,0	3,8	3,1
Lkr. Fürstenfeldbruck . . . . .	4,0	3,5	6,9	7,3	5,2	7,4	3,9	3,3	3,6	3,3
Lkr. Landsberg a. Lech . . . . .	2,3	1,9	5,0	6,2	6,0	6,1	2,3	4,4	6,0	4,7
Lkr. München . . . . .	5,2	4,7	6,4	9,0	5,9	6,6	2,9	5,3	3,4	3,3
Lkr. Starnberg . . . . .	1,8	2,9	7,2	5,6	5,3	7,3	3,7	2,3	3,2	4,7
Planungsregion 14 zus. . . . .	0,8	0,9	5,1	5,8	5,4	6,3	3,2	2,7	2,0	2,8
dgl. ohne Stadt München . . . . .	2,9	2,7	6,0	6,8	5,3	6,9	3,5	3,7	3,6	3,6

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.  
\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

**Die Veränderung des Bestands an Personenkraftwagen (einschl. Kombi) in der Planungsregion 14\*) in %**  
(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 8

Stadt bzw. Landkreis	1974 gegenüber 1973	1975 gegenüber 1974	1976 gegenüber 1975	1977 gegenüber 1976	1978 gegenüber 1977	1979 gegenüber 1978	1980 gegenüber 1979	1981 gegenüber 1980	1982 gegenüber 1981	1983 gegenüber 1982
Stadt München . . . . .	-0,9	-0,4	3,7	5,0	5,4	5,6	2,5	1,1	-0,1	1,6
Lkr. Dachau . . . . .	2,6	2,4	2,6	6,2	6,5	8,0	4,9	0,3	2,2	3,5
Lkr. Ebersberg . . . . .	0,4	1,0	5,6	7,9	6,5	7,5	4,5	3,4	2,3	3,1
Lkr. Erding . . . . .	0,2	0,5	5,8	7,1	6,0	6,9	2,2	2,8	3,4	3,6
Lkr. Freising . . . . .	4,5	2,6	4,8	6,5	4,8	8,0	4,3	5,0	3,5	2,7
Lkr. Fürstenfeldbruck .	4,4	3,9	6,3	7,7	5,2	7,4	3,4	2,7	2,8	2,7
Lkr. Landsberg a. Lech	2,5	2,2	4,0	8,0	7,0	7,3	2,0	4,5	5,9	4,4
Lkr. München . . . . .	5,3	4,8	5,8	9,1	6,1	6,3	2,4	4,5	2,8	2,6
Lkr. Starnberg . . . . .	1,8	3,1	6,9	5,8	5,5	6,9	3,2	1,4	2,0	4,1
Planungsregion 14 zus. .	0,9	1,1	4,5	6,1	5,6	6,3	2,8	2,1	1,3	2,3
dgl. ohne Stadt München	3,2	3,0	5,4	7,5	5,9	7,1	3,2	3,2	3,0	3,2

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.  
\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

## Die Veränderung des Bestands an Krafträdern insgesamt in der Planungsregion 14<sup>1)</sup> in %

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 9

Stadt bzw. Landkreis	1974 gegenüber 1973	1975 gegenüber 1974	1976 gegenüber 1975 <sup>2)</sup>	1977 gegenüber 1976	1978 gegenüber 1977	1979 gegenüber 1978	1980 gegenüber 1979	1981 gegenüber 1980	1982 gegenüber 1981	1983 gegenüber 1982
Stadt München . . . . .	3,9	5,9	63,9	9,6	11,1	12,5	15,3	18,8	17,7	14,2
Lkr. Dachau . . . . .	1,8	3,8	107,2	20,2	12,4	13,9	18,1	20,9	24,0	17,3
Lkr. Ebersberg . . . . .	22,2	9,5	88,2	5,2	5,4	13,8	11,5	19,2	24,7	21,4
Lkr. Erding . . . . .	12,2	6,8	147,5	13,3	10,6	9,6	13,3	15,9	23,8	11,4
Lkr. Freising . . . . .	14,5	6,4	129,6	9,7	7,1	12,1	13,0	22,1	26,6	16,3
Lkr. Fürstenfeldbruck .	10,4	11,7	98,7	12,4	18,1	16,3	18,0	20,9	24,7	15,6
Lkr. Landsberg a. Lech	11,6	-0,9	116,8	2,7	17,2	3,5	16,1	17,9	26,9	17,9
Lkr. München . . . . .	15,7	13,6	87,1	13,9	7,8	18,1	14,5	26,2	20,8	19,4
Lkr. Starnberg . . . . .	8,4	11,2	56,4	7,6	8,8	20,0	17,2	24,7	27,7	15,8
Planungsregion 14 zus. .	7,5	7,1	79,5	10,2	11,0	13,3	15,3	20,3	21,2	15,7
dgl. ohne Stadt München	12,2	8,7	97,9	10,8	10,8	14,0	15,3	21,7	24,5	17,1

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

<sup>1)</sup> Ohne Bahn, Post und Streitkräfte. – <sup>2)</sup> Ab 1976 einschl. Kleinkrafträder mit amtlichen Kennzeichen ohne Fahrzeugbrief.

**Die Veränderung des Bestands an Krafträdern (ohne Kleinkrafträder) in der Planungsregion 14\*) in %**  
(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 10

Stadt bzw. Landkreis	1974 gegenüber 1973	1975 gegenüber 1974	1976 gegenüber 1975	1977 gegenüber 1976	1978 gegenüber 1977	1979 gegenüber 1978	1980 gegenüber 1979	1981 gegenüber 1980	1982 gegenüber 1981	1983 gegenüber 1982
Stadt München . . . . .	3,9	5,9	16,6	16,6	17,0	15,7	18,4	17,2	12,8	10,5
Lkr. Dachau . . . . .	1,8	3,8	1,4	31,6	33,9	21,7	24,1	24,9	19,0	10,2
Lkr. Ebersberg . . . . .	22,2	9,5	7,9	11,7	15,3	22,4	16,7	21,0	21,3	16,1
Lkr. Erding . . . . .	12,2	6,8	9,3	27,9	23,0	22,6	21,6	16,9	22,3	12,0
Lkr. Freising . . . . .	14,5	6,4	12,1	22,0	23,9	20,9	16,7	23,1	20,9	13,9
Lkr. Fürstenfeldbruck .	10,4	11,7	24,6	20,9	29,3	23,2	20,1	22,7	20,3	9,9
Lkr. Landsberg a. Lech	11,6	-0,9	12,0	12,9	26,1	12,9	25,6	22,6	21,1	13,0
Lkr. München . . . . .	15,7	13,6	27,2	17,1	14,8	22,0	19,0	27,5	14,8	16,9
Lkr. Starnberg . . . . .	8,4	11,2	13,8	10,9	17,2	24,8	18,9	22,4	19,0	11,4
Planungsregion 14 zus. .	7,5	7,1	16,2	17,4	19,2	18,5	19,2	20,2	15,9	11,9
dgl. ohne Stadt München	12,2	8,7	15,8	18,3	21,9	21,6	20,0	23,4	19,1	13,2

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.  
\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

## Die Veränderung des Bestands an Lastkraftwagen in der Planungsregion 14\*) in %

(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 11

Stadt bzw. Landkreis	1974 gegenüber 1973	1975 gegenüber 1974	1976 gegenüber 1975	1977 gegenüber 1976	1978 gegenüber 1977	1979 gegenüber 1978	1980 gegenüber 1979	1981 gegenüber 1980	1982 gegenüber 1981	1983 gegenüber 1982
Stadt München . . . . .	-3,4	-6,2	2,1	0,7	3,4	4,8	3,2	1,4	-1,9	-3,2
Lkr. Dachau . . . . .	1,7	-4,3	3,0	4,0	2,8	7,3	5,8	0,1	1,3	2,9
Lkr. Ebersberg . . . . .	-4,2	0,4	7,7	10,5	4,4	6,8	4,8	7,9	-8,5	-1,6
Lkr. Erding . . . . .	-3,8	-3,6	12,4	1,6	5,5	6,4	1,3	3,4	2,3	-0,2
Lkr. Freising . . . . .	4,9	-3,0	7,6	4,3	3,7	7,0	5,4	4,1	-1,4	2,1
Lkr. Fürstenfeldbruck .	-0,8	0,6	2,9	4,4	4,3	6,6	5,0	3,2	0,3	-0,5
Lkr. Landsberg a. Lech	-0,2	-0,8	6,3	3,5	5,4	4,7	3,7	3,5	1,0	3,2
Lkr. München . . . . .	2,8	3,3	4,9	8,5	3,7	7,9	4,6	4,9	2,2	-0,3
Lkr. Starnberg . . . . .	-0,1	-3,6	6,0	3,4	3,8	9,3	2,3	1,8	2,5	3,7
Planungsregion 14 zus. .	-1,8	-4,0	3,7	2,7	3,7	5,8	3,7	2,5	-0,9	-1,4
dgl. ohne Stadt München	0,7	-0,6	6,0	5,6	4,1	7,2	4,3	3,9	0,3	0,8

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.  
\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

**Die Veränderung des Bestands an Kraftomnibussen in der Planungsregion 14\*) in %**  
(Stand: jeweils 1. 7.)

Tabelle 12

Stadt bzw. Landkreis	1974 gegenüber 1973	1975 gegenüber 1974	1976 gegenüber 1975	1977 gegenüber 1976	1978 gegenüber 1977	1979 gegenüber 1978	1980 gegenüber 1979	1981 gegenüber 1980	1982 gegenüber 1981	1983 gegenüber 1982
Stadt München . . . . .	-2,6	-1,6	26,3	5,8	3,6	1,7	4,3	6,1	-8,8	2,9
Lkr. Dachau . . . . .	16,3	10,5	7,9	1,5	8,7	13,3	2,4	-4,6	12,0	-
Lkr. Ebersberg . . . . .	4,4	5,6	6,7	7,5	4,7	5,6	13,7	-2,8	4,8	-
Lkr. Erding . . . . .	2,3	-	10,2	-	7,2	5,8	5,5	-9,5	2,9	-0,9
Lkr. Freising . . . . .	6,8	1,1	3,2	1,0	6,1	14,3	-7,5	6,3	5,1	2,4
Lkr. Fürstenfeldbruck .	-	5,4	16,9	2,9	8,5	14,3	-	5,7	9,7	-1,0
Lkr. Landsberg a. Lech	3,3	9,5	4,3	6,9	7,8	4,8	2,3	10,1	6,1	-2,9
Lkr. München . . . . .	3,0	-4,9	5,2	14,7	10,3	7,8	11,5	11,0	8,7	3,2
Lkr. Starnberg . . . . .	-	-5,2	10,9	-8,2	19,6	14,9	9,1	17,9	-4,0	-4,2
Planungsregion 14 zus. .	-	-0,1	18,8	5,1	5,4	4,7	4,4	5,4	-3,1	1,6
dgl. ohne Stadt München	4,2	2,0	7,7	3,9	8,6	9,7	4,6	4,2	5,7	-

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.  
\*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

Freising 7,1%, Landkreis Fürstenfeldbruck 7,4%, Landkreis Starnberg 7,3%. Für drei Landkreise brachte 1979 Zuwachsraten, die nur geringfügig unter denen des Jahres 1977 liegen. In diesem Jahr (1977) waren die Steigerungen mit 7,0% beim Landkreis Ebersberg, 6,2% beim Landkreis Landsberg am Lech und 9,0% beim Landkreis München die stärksten im untersuchten Zehn-Jahreszeitraum, der Landkreis Erding hatte seine größte Aufschwungsphase mit +6,0% im Jahr 1976.

Es kann also festgehalten werden, daß in der gesamten Region 14 das Jahr 1977 einen ersten Aufschwung gebracht hat, der allerdings etwas schwächer ausfiel als die zweite Motorisierungswelle des Jahres 1979.

Das eben geschilderte Ergebnis war weitgehend von den Veränderungen des Pkw-Bestandes geprägt. Tabelle 8 zeigt die Aufschwungswellen in denselben Jahren, die der Gesamtbestand bereits angezeigt hat. Im Jahr 1977 ergaben sich für fünf Landkreise die höchsten Zuwachsraten, im Jahr 1979 für drei Landkreise und die Landeshauptstadt München. Nimmt man allerdings noch die zweithöchsten Zuwachsraten mit hinzu, so bestätigt sich, daß der „Kraftfahrzeugboom“ des Jahres 1979, gemessen an den Veränderungen in allen acht Landkreisen und der Landeshauptstadt München doch etwas stärker war als der des Jahres 1977, sind doch in den Landkreisen, die 1979 keine Spitzenwerte aufzuweisen haben, die zweithöchsten Zuwachsraten des gesamten Beobachtungszeitraumes registriert worden.

Die Aufschwungszyklen bei den Motorrädern (vgl. Tabelle 10) verliefen zeitlich gesehen anders. Hier war eine erste ausgeprägte Aufschwungsphase im Jahr 1978 festzustellen. In diesem Jahr war zwar eine durchschnittliche Zunahme im Ballungsraum München von 19,2% festzustellen, die vom Durchschnitt des Jahres 1981 noch übertroffen wurde. Bei einer Betrachtung der einzelnen Landkreise ergibt sich eine herausragende Position dieses Jahres insofern, als in vier Landkreisen die Spitzenzuwächse des gesamten Berichtszeitraumes erzielt wurden. In einem weiteren Landkreis (Erding +23,0%) konnte für 1978 die zweithöchste Zuwachsrate ermittelt werden. Die Landkreise, für die sich 1978 die höchsten Steigerungsquoten errechneten sind Dachau mit 33,9%, Fürstenfeldbruck mit 29,3%, Landsberg am Lech mit 26,1% und Freising mit 23,9%.

Die größte prozentuale Ausdehnung des Motorradbestandes in der Region ergab sich im Jahr 1981 mit 20,2%. Im einzelnen war 1981 der Landkreis München mit einer Zuwachsrate von 27,5% Spitzenreiter. Für diese Gebietskörperschaft bedeutet diese Zahl darüber hinaus die höchste Steigerungsrate in den untersuchten zehn Jahren. Bei der Landeshauptstadt München wurde eine Steigerungsrate von 17,2% ermittelt, dies ist die zweithöchste im Zehn-Jahreszeitraum, nachdem 1980 die Spitzenquote von 18,4% ermittelt worden war. Auch für den Landkreis Freising (+23,1%) und den Landkreis Starnberg (+22,4%) brachte das Jahr 1981 die zweithöchsten Zuwachsraten. Für Freising war, wie bereits erwähnt, 1978 das Jahr mit der höchsten Zuwachsquote (23,9%), für den Landkreis Starnberg das Jahr 1979 mit +24,8%.

Bei den beiden letzten Kraftfahrzeugkategorien, nämlich Lastkraftwagen und Omnibussen, läßt sich ein signifikanter Bewegungsablauf nicht feststellen. Bei den Lastkraftwagen waren die Zuwächse allenfalls in den Jahren 1976 und 1979 stärker und einheitlicher ausgefallen als in den übrigen Jahren. Für die Omnibusse läßt sich eine herausragende Veränderung in irgendeinem Jahr überhaupt nicht feststellen.

Der Rückblick auf die letzten zehn Jahre zeigt für die Landkreise der Region 14 eindeutig eine sehr viel stärkere Zunahme der Bestände von Kraftfahrzeugen aller Kategorien als in der Landeshauptstadt München. Der Zeitvergleich ergibt gewisse Wellenbewegungen, deren Spitzen für den Pkw-Bestand in den Jahren 1977 und 1979 liegen, bei den Motorrädern in den Jahren 1978 und 1981.

*Dipl.-Kfm. Otto Ruchty*