

## **Aktuelle Daten zur Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in München und anderen Großstädten der Bundesrepublik**

In der Veröffentlichungsreihe „Münchener Statistik“ des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München wird schon seit langem in angemessenen Abständen über die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes und des Kraftfahrzeugverkehrs berichtet. Die letzten drei Beiträge standen jeweils im Zeichen eines besonderen Themenkreises. In Heft 8/1983 wurde die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs und darunter auch des Kraftfahrzeugbestandes in München und seinen Stadtbezirken aufgezeigt. Hierbei wurde der Pkw-Bestand auch nach Hubraum und Haltergruppen sowie nach ausgewählten Herstellern bzw. Herstellerländern aufgegliedert. In Heft 11 des Jahrgangs 1983 ging es um die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in München und seiner Region (Planungsregion 14). Schließlich vermittelte in Heft 2 des Jahrgangs 1984 ein Beitrag die Veränderungen der Kraftfahrzeugdichte in München, der Bundesrepublik Deutschland, ihren Ländern und ausgewählten wichtigen Städten.

Dieser Beitrag steht im Zeichen der aktuellen Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in der Zeit vom 1. Juli 1983 bis zum 1. Juli 1984 in den 12 größten Städten der Bundesrepublik Deutschland, das sind alle Großstädte mit mehr als 500 000 Einwohnern. Dieser aktuelle Zeitraum konnte gewählt werden, weil das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg jeweils zum 1. Juli eines jeden Jahres den Kraftfahrzeugbestand nach Zulassungsbezirken veröffentlicht. Die Zahlen zeigen, daß – wie die Automobilindustrie und die einschlägige Fachpresse in den letzten Monaten immer wieder behauptet haben – der Kraftfahrzeugbestand auch innerhalb des letzten Jahres erneut deutlich angestiegen ist. Weder die unüberhörbaren Mahnungen der Umweltschützer noch die schwankenden Benzinpreise mit in der letzten Zeit wieder deutlichen Steigerungstendenzen, haben die Bevölkerung vor der anhaltenden Motorisierung zurückschrecken lassen. Die steigenden Bestandswerte in diesem Beitrag wurden in Großstädten ermittelt, deren Einwohnerzahl im Berichtszeitraum sogar durchweg zurückgegangen ist!

An die rasante Bestandsentwicklung in den letzten Jahrzehnten allein in München sei zunächst noch einmal kurz erinnert: Vor 30 Jahren wurde in unserer Stadt die Kfz-Bestandszahl von 100 000 überschritten. Vor 20 Jahren gab es bereits mehr als eine viertel Million Kraftfahrzeuge in München und vor genau fünf Jahren wurde die Zahl von einer halben Million Kraftfahrzeuge überschritten. Zum 1. Juli 1984 waren bereits 552 721 Kraftfahrzeuge in München registriert.

Die Tabelle auf Seite 227 zeigt nun im einzelnen die Kraftfahrzeugbestands-Veränderungen in der Zeit vom 1. Juli 1983 bis zum 1. Juli 1984 in den 12 Großstädten der Bundesrepublik Deutschland mit mehr als einer halben Million Einwohner. Gleichzeitig wurden die Zunahmeraten ausgewiesen. Zunächst einmal weist die Tabelle in ihrer Summenzeile nach, daß der Kraftfahrzeugbestand in den 12 größten Städten der Bundesrepublik Deutschland innerhalb eines Jahres von 4 191 524 auf 4 286 242 angestiegen ist. Allein die Zahl der Pkw (ohne Kombi) stieg im Berichtszeitraum von 3 399 500 auf 3 463 807 Fahrzeuge. Damit nahm der Kraftfahrzeugbestand in diesen Städten insgesamt um 2,3 % zu, die Zahl der Pkw um 1,9 %, die Zahl der Kombi um 4,8 % – sie sind offenbar erneut wieder beliebter geworden – und die Zahl der Krafträder sogar um 7,7 %.

Betrachtet man die aktuellen Werte aus den einzelnen Großstädten im Vergleich, dann sieht man, daß sie sich in den vier größten Städten Berlin (West), Hamburg, München und Köln ähnlich verhalten wie die Einwohnerzahlen. Der Kraftfahrzeugbestand Essens wird dann allerdings von den entsprechenden Werten für die einwohnerschwächeren Städte Frankfurt am Main und Düsseldorf überflügelt. Auch in Dortmund ist die Kraftfahrzeugbestandszahl kleiner als nach der einwohnerzahlmäßigen Rangfolge zu erwarten gewesen wäre. Die Bestandszunahme im letzten Jahr war mit 4,8 % bei den Kraftfahrzeugen insgesamt, mit 4,2 % bei den Pkw, mit 8,0 % bei den Kombi und mit 15,6 % bei den Krafträdern in Essen jeweils am höchsten. Die niedrigsten Zunahmeraten hatte Frankfurt am Main. Das ist wohl damit zu erklären, daß in der hessischen Metropole

**Die Veränderungen im Kraftfahrzeugbestand vom 1. 7. 1983 bis 1. 7. 1984 in den 12 Großstädten  
der Bundesrepublik Deutschland mit mehr als 500 000 Einwohnern**

Stadt	1. 7. 1983				1. 7. 1984				1. 7. 1984 gegenüber 1. 7. 1983 Zu-/Abnahme %			
	Kraft- fahr- zeuge insge- samt	darunter			Kraft- fahr- zeuge insge- samt	darunter			Kraft- fahrzeuge insge- samt	darunter		
		Pkw	Kombi	Kraft- räder		Pkw	Kombi	Kraft- räder		Pkw	Kombi	Kraft- räder
Berlin (West) . .	680 684	541 971	52 257	32 511	703 712	557 928	55 011	35 496	3,4	2,9	5,3	9,2
Hamburg . . . . .	644 157	518 780	54 079	22 042	657 062	528 356	56 056	23 514	2,0	1,8	3,7	6,7
München . . . . .	539 280	437 180	42 809	22 118	552 721	445 622	45 041	24 519	2,5	1,9	5,2	10,9
Köln . . . . .	388 921	316 033	31 792	14 385	398 360	322 835	33 349	15 322	2,4	2,2	4,9	6,5
Essen . . . . .	255 675	213 340	17 762	9 430	267 884	222 264	19 186	10 897	4,8	4,2	8,0	15,6
Frankfurt a.Main	287 989	232 433	25 624	10 429	288 378	232 459	26 164	10 529	0,1	0,0	2,1	1,0
Dortmund . . . . .	245 970	205 315	16 021	9 782	249 968	207 584	16 905	10 505	1,6	1,1	5,5	7,4
Düsseldorf . . . . .	264 375	214 118	23 132	10 622	271 588	219 429	24 393	10 871	2,7	2,5	5,5	2,3
Stuttgart . . . . .	250 989	201 166	23 668	8 186	256 398	204 517	24 878	8 732	2,2	1,7	5,1	6,7
Bremen . . . . .	223 363	180 523	18 815	7 256	227 751	183 612	19 999	7 791	2,0	1,7	6,3	7,4
Duisburg . . . . .	214 862	181 150	13 048	8 021	216 263	181 659	13 483	8 611	0,7	0,3	3,3	7,4
Hannover . . . . .	195 259	157 491	16 298	6 597	196 157	157 542	16 913	7 049	0,5	0,0	3,8	6,9
Zusammen . . . .	4 191 524	3 399 500	335 305	161 379	4 286 242	3 463 807	351 378	173 836	2,3	1,9	4,8	7,7

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

schon relativ früh ein hoher Motorisierungsgrad erreicht wurde. Auffallend geringe Zunahmeraten sind auch in Hannover und Duisburg zu verzeichnen. Hier spielt sicher die wachsende Arbeitslosigkeit eine Rolle.

In der letzten Veränderungsspalte der Tabelle wird deutlich, daß der Trend zum Kraffrad, der sich in den 60er und 70er Jahren stark abgeschwächt hatte, erneut deutlich angestiegen ist. Neben der schon erwähnten, sehr hohen Zuwachsrate in Essen (15,6 %) nahm auch in München der Bestand an Kraffrädern innerhalb des letzten Jahres um 10,9 % zu. Überraschenderweise liegt Berlin (West) mit einer Zunahme der Kraffräder um 9,2 % an 3. Stelle. Aber auch die Ruhrgebietsstädte und Bremen folgen mit Zuwachsraten, die deutlich über denjenigen der anderen Fahrzeugarten liegen, dem Trend.

Die Zahlen zeigen, daß auch in den großen Städten mit laufenden Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr – man denke nur an den U-Bahn-Ausbau und die S-Bahn-Systeme in den meisten der aufgeführten Städte – das Kraftfahrzeug immer beliebter wird. Wie in früheren Beiträgen nachgewiesen wurde, sind die Kraftfahrzeugdichten in ländlichen Gebieten und kleineren Städten mit geringen Angeboten im öffentlichen Nahverkehr meist höher als in den Großstädten. Sollte die derzeit zu beobachtende Entwicklung aber anhalten, so werden bald auch in den großstädtischen Verdichtungsräumen Bestandszahlen und Dichtewerte erreicht werden, die weit über den Annahmen liegen, die man für die Großstädte noch vor einigen Jahren gemacht hat.

*Prof. Dr. Egon Dheus*