

Die Kraftfahrzeuge in München zwischen 1975 und 1985

Ob in einer Phase wirtschaftlicher Rezession oder in der Phase des Aufschwungs, der Kraftfahrzeugbestand nimmt ständig zu. Vielfach werden Kraftfahrzeugzulassungszahlen als Konjunkturbarometer verwendet. Dies ist zum Teil auch berechtigt, weil die Kraftfahrzeugindustrie wohl der wichtigste Industriezweig der Bundesrepublik geworden ist.

In den letzten Jahren wurde in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen in der Schriftenreihe „Münchener Statistik“ über die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs berichtet. Im vorliegenden Beitrag wird nicht nur die Entwicklung in den zurückliegenden Jahren geschildert, es wird auch versucht werden eine Prognose zu erstellen, mit dem Ziel, die Anzahl der Personenkraftwagen zu ermitteln, die im Jahr 1995 in München vorhanden sein werden.

In Tabelle 1 ist die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in München, unterteilt nach Kraftfahrzeugarten, seit 1975 dargestellt. Als Vergleichszeitpunkt wurde wegen der größtmöglichen Aktualität der 1.7.1985 gewählt. In den weiteren Tabellen ist mit Zahlen des Jahres 1984 auszukommen, weil in der notwendigen Unterteilung neuere Daten nicht zur Verfügung stehen, oder weil bei anderen Gebietseinheiten, die zum Vergleich herangezogen werden, Daten für das Jahr 1985 noch nicht zu erlangen waren.

Am 1. Juli 1985 gab es in München 576 437 Kraftfahrzeuge. Der Hauptanteil entfällt mit 513 477 Einheiten auf Personenkraftwagen, wobei Kombinationskraftwagen mit eingeschlossen sind. Im Jahr 1975 gab es zum selben Zeitpunkt erst 416 894 Kraftfahrzeuge auf Münchens Straßen, wovon 379 736 Personenkraftwagen waren. Seit 1975 hat sich der Bestand um 38,3% vergrößert. Diese Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes kommt sehr deutlich durch die Meßziffern der Kraftfahrzeugdichte zum Ausdruck. Während 1975 erst 3,2 Einwohner über ein Kraftfahrzeug verfügen konnten, standen 1985 bereits 2,2 Personen ein Auto zur Verfügung. Je geringer der mit einer Kommastelle angegebene Wert wird, um so größer wird die Kraftfahrzeugdichte. Bei einem Wert von 1 würde rein rechnerisch auf jeden Bewohner ein Auto entfallen.

Die Entwicklung verlief bei den verschiedenen Autokategorien recht unterschiedlich. Während Personenautos, Omnibusse und auch Kfz-Anhänger mit Zuwachsraten von 35,2% (bei Pkw), 41,7% (bei den Omnibussen) und 41,4% (bei den Anhängern) im Entwicklungstrend blieben, fallen die anderen Kategorien merklich aus dem Rahmen, teils durch Zunahmequoten, die erheblich unter dem Durchschnitt liegen oder durch solche, die das Durchschnittswachstum weit überschreiten. Am auffälligsten ist die Bestandsvermehrung bei den Motorrädern verlaufen. 1975 gab es in München erst 8 127 Krafträder, 1985 dagegen waren es schon 26 041. Die, wie die Jahreszahlen zeigen, kontinuierlich fortschreitende Renaissance des Motorrades erbrachte einen Zuwachs um 220,4%. Weit über dem Durchschnitt, nämlich mit 187,8%, ist auch die Bestandserweiterung bei den Sonderfahrzeugen gewesen, wogegen Lastkraftwagen und Zugmaschinen unterschiedliche Zuwachsraten aufzuweisen haben. Der Lkw-Bestand vergrößerte sich in den 11 Jahren, die der Zahlenrahmen der Tabelle 1 umfaßt, nur um 10,5%, Zugmaschinen wurden um 11,8% mehr. In den folgenden Tabellen muß aus den geschilderten Gründen der Zeitvergleich auf das Jahr 1984 beschränkt bleiben.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen in München*)
(Stand jeweils 1. 7.)

Tabelle 1

Jahr	Kraftfahrzeuge		davon					Außerdem Kfz- Anhänger	
	insgesamt	1 Kfz auf ... Einw.	Kräder (einschl. Klein- kräder)	Pkw (einschl. Kombi)	Lkw	Omnibusse	Zug- maschinen		Sonder- Fahrzeuge
1975	416 894	3,2	8 127	379 736	22 775	904	2 804	2 548	15 426
1976	427 911	3,1	8 713	390 254	22 220	1 154	2 825	2 745	15 632
1977	449 353	2,9	9 625	410 186	22 412	1 219	2 826	3 085	15 936
1978	471 222	2,7	10 509	429 923	23 164	1 253	2 889	3 484	16 549
1979	500 663	2,6	12 076	456 094	24 455	1 289	2 982	3 767	17 434
1980	520 436	2,5	14 019	470 823	25 026	1 320	3 088	6 160	18 559
1981	528 649	2,4	16 442	475 588	25 501	1 396	3 060	6 662	19 335
1982	531 513	2,4	19 375	475 497	25 352	1 281	3 062	6 946	19 923
1983	540 581	2,4	22 025	482 100	24 804	1 318	3 140	7 194	20 464
1984	552 011	2,3	24 416	491 166	24 836	1 302	3 143	7 148	20 988
1985	576 437	2,2	26 041	513 477	25 169	1 281	3 136	7 333	21 806
1975-1984 %	+32,4	.	+200,4	+29,4	+ 9,1	+44,0	+12,1	+180,5	+36,1
1975-1985 %	+38,3	.	+220,4	+35,2	+10,5	+41,7	+11,8	+187,8	+41,4

Quelle: Eigene Fortschreibung.

*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

Der Pkw-Bestand (einschl. Kombi) in ausgewählten Großstädten*)
(Stand jeweils 1. 7.)

Tabelle 2

Stadt	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	Gegenüber 1975 Zu- nahme %
Berlin (West)	483 655	505 924	520 639	541 530	564 792	573 479	581 605	581 701	594 228	612 939	26,73
Hamburg	485 615	506 407	520 911	537 176	561 185	566 641	568 726	570 286	572 859	584 412	20,35
München	376 775	390 785	410 223	432 182	456 238	467 442	472 757	472 481	479 989	490 663	30,23
Köln	262 674	221 550	293 618	310 185	326 699	334 866	338 330	342 516	347 825	356 184	35,60
Essen	174 209	190 032	202 619	214 119	224 542	225 350	231 952	231 957	231 102	241 450	38,60
Frankfurt a.M.	205 055	211 568	217 504	228 936	238 419	243 651	250 507	253 464	258 057	258 623	26,13
Dortmund	167 221	178 718	188 349	198 305	207 949	211 980	216 400	217 458	221 336	224 489	34,25
Düsseldorf	184 369	201 494	205 337	213 151	223 198	227 432	232 018	233 428	237 250	243 822	32,25
Duisburg	124 384	160 701	170 093	177 669	185 870	192 592	195 163	195 803	194 198	135 142	56,89
Stuttgart	187 088	194 823	201 241	207 829	217 452	220 810	222 427	222 375	224 834	229 395	22,62
Bremen	164 637	171 323	177 793	185 051	193 175	197 333	199 150	197 358	199 338	203 611	23,68
Hannover	143 021	153 208	158 356	165 855	172 789	173 709	173 347	172 849	173 789	174 455	21,98
Nürnberg	147 785	153 589	163 963	170 337	179 286	181 312	184 957	184 801	186 620	189 990	28,56
Bochum	109 822	116 962	123 378	129 135	135 306	138 518	141 391	144 609	146 448	148 474	35,20
Mannheim	93 738	95 413	97 670	103 075	106 177	107 982	110 120	114 354	114 403	116 730	24,53
Bonn	88 460	92 078	95 476	99 231	104 805	107 124	108 185	109 462	113 231	113 176	27,94
Karlsruhe	80 940	86 478	90 972	95 841	101 301	103 321	103 095	104 942	107 085	110 401	36,40
Augsburg	68 774	72 821	75 937	79 983	86 390	89 878	91 426	91 939	92 391	94 235	37,03

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

Tabelle 2 zeigt, wie sich in ausgewählten Großstädten der Pkw-Bestand verändert hat. Die Zuwachsraten reichen von 20,35% bis 56,89%. Die bayerische Landeshauptstadt nimmt dabei mit einer Veränderungsquote von +30,23% zusammen mit Nürnberg (+28,56%) die Mitte der Reihe ein. Der geringste Zuwachs, der sich wie erwähnt auf 20,35% beläuft, ergab sich in Hamburg. Aber auch die andere Großstadt, die wie München und Hamburg Millionenstadt ist, nämlich Berlin, liegt mit einem Zuwachs von 26,73% in einer mittleren Position. Die größte Bestandsvermehrung hatte Duisburg mit 56,89% zu verzeichnen.

Bei einem Vergleich der Veränderungsraten fällt auf, daß die Städte an Rhein und Ruhr, ausgenommen Bonn, mit Zuwachsraten aufwarten können, die alle über 30% liegen und beispielsweise im süddeutschen Raum nur von den kleineren Großstädten Augsburg und Karlsruhe erreicht werden können. Die Zahlen könnten ein Indiz dafür sein, daß in Nordrhein-Westfalen die Motorisierungswelle zuerst langsam anlief, um dann heftiger zu werden als in Süddeutschland.

Tatsächlich war die Pkw-Dichte, dargestellt als die Zahl von Einwohnern, die auf ein Personenauto entfällt, im Jahr 1975 in den Städten Nordrhein-Westfalens bedeutend geringer als beispielsweise in München. Hier errechnet sich die Pkw-Dichte im Jahr 1975 mit 3,59. Das heißt, daß zu diesem Zeitpunkt 3,59 Münchener über ein Personenauto verfügten. In den Großstädten Nordrhein-Westfalens dagegen war zum selben Zeitpunkt die Pkw-Dichte noch merklich geringer. In Duisburg kamen 5,67 Personen auf einen Pkw, in Essen 4,07 und in Köln 4,73.

Pkw-Dichte 1975 und 1984 (Stand jeweils 1. 1.)

Tabelle 3

Stadt	1 Pkw auf ... Einwohner		Stadt	1 Pkw auf ... Einwohner	
	1975	1984		1975	1984
Berlin (West)	4,35	3,08	Stuttgart	3,32	2,51
Hamburg	3,65	2,80	Bremen	3,64	2,71
München	3,59	2,67	Hannover	4,11	3,05
Köln	4,73	2,68	Nürnberg	3,51	2,53
Essen	4,07	2,67	Bochum	4,89	2,64
Frankfurt a. Main	3,26	2,41	Mannheim	3,50	2,53
Dortmund	3,93	2,65	Bonn	3,26	2,62
Düsseldorf	3,83	2,41	Karlsruhe	3,64	2,49
Duisburg	5,67	2,77	Augsburg	3,73	2,71

Unter diesem Aspekt erklären sich die weitaus größeren Zuwachsraten beim Pkw-Bestand dieser Städte als die Realisierung eines gewissen Nachholbedarfes.

Inzwischen, d.h. bis 1984, haben sich die Dichtezahlen für Pkw weitgehend einander angeglichen. 1984 betrug diese Meßziffer in München 2,67. Etwas schlechter oder besser, je nach dem Blickwinkel, aus dem die Motorisierung betrachtet wird, steht Duisburg mit einer Kennziffer von 2,77 da. Nur zum Beweis der weitgehenden Angleichung die Werte der anderen Großstädte Nordrhein-Westfalens: Köln 2,68, Essen 2,67, Dortmund 2,65, Düsseldorf 2,41 und Bochum 2,64.

Bei der Pkw-Dichte liegen diese Städte fast alle auf dem gleichen Niveau, Düsseldorf hat mit 2,41 Personen je Pkw den relativ größten Pkw-Bestand dieser Reihung, zusammen mit Frankfurt. Diese Stadt, die als das Bankenzentrum der Republik gilt, hatte im übrigen bereits 1975 die größte Pkw-Dichte aufzuweisen (3,26 Einwohner pro Pkw) zusammen mit Bonn, das 1984 nur den 7. Rang einnehmen kann.

Aus der obigen Tabelle 3 geht weiterhin hervor, daß 1984 nur in Berlin und Hannover noch ein Dichtewert von über 3,0 zu errechnen war.

In Tabelle 4 nun wird die Entwicklung des Bestandes an Personenkraftwagen in der Landeshauptstadt mit den Veränderungen in der Planungsregion 14 und in den umliegenden Landkreisen verglichen. Auch hier muß sich der Vergleich auf den 10-Jahres-Zeitraum von 1975 bis 1984 beschränken. Mitte des Jahres 1984 waren in der Region 14 935 378 Pkw angemeldet. Mehr als die Hälfte dieser Summe, nämlich 490 663 Einheiten ist der Landeshauptstadt zuzurechnen. Der nächstgrößere Bestand findet sich im Landkreis München, mit 114 007 Autos. Diese Reihenfolge hat sich verständlicherweise seit 1975 nicht geändert, da der Kraftfahrzeugbestand eng mit den Einwohnerzahlen verknüpft ist und der Landkreis München nach der Stadt München die einwohnerstärkste Gebietskörperschaft war und ist. Die Zuwachsraten, die in der letzten Spalte der Tabelle ausgewiesen sind, zeigen allerdings ein recht differenziertes Bild. Bei der Vergrößerung des Pkw-Bestandes liegt die Stadt München mit einer Wachstumsquote von 30,2% weit ab am Ende der Skala. Spitzenreiter ist der Landkreis Landsberg am Lech, wo die Personenkraftwagen in den untersuchten 10 Jahren um 58,6% mehr geworden sind. Zu erwähnen bleibt noch, daß mehr als die Hälfte der Landkreise der Region 14 eine Zuwachsrate von 50% und mehr zu registrieren hat.

Zur Abrundung der Schilderung über die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in den verschiedenen Gebieten der Bundesrepublik wird in Tabelle 5 noch eine Übersicht darüber gebracht, wie sich der Kraftfahrzeugbestand im gesamten Bundesgebiet und im Freistaat Bayern verändert hat. Interessant dürfte dabei vor allem der Trend bei den Personenkraftwagen sein. Im Bundesgebiet gab es 1984 rund 25 Millionen Personenkraftwagen, wovon 4,5 Millionen in Bayern zugelassen waren. Für Bayern errechnet sich im Zeitabschnitt 1975–1984 eine Zuwachsrate von 45,2%, die damit nicht unwesentlich über der für das gesamte Bundesgebiet, die mit 40,9% errechnet wurde, liegt. Bei den Motorrädern, die absolut gesehen zahlenmäßig nicht besonders ins Gewicht fallen, gab es sowohl im Bundesgebiet als auch im Freistaat Bayern extrem hohe Zuwachsraten. Bei dieser Kategorie von Kraftfahrzeugen war die Bestandsausweitung im Bundesgebiet mit +442,3% stärker als in Bayern mit seiner Zuwachsrate von 438,9%.

Nach den interregionalen Vergleichen nun wieder zurück zu den Verhältnissen in München. Tabelle 6 gibt Aufschluß über den Pkw-Bestand in den einzelnen Stadtbezirken und gleichzeitig darüber, mit welchen Anteilen die am häufigsten in München ansässigen Ausländer am Kfz-Bestand beteiligt sind.

Wie nicht anders zu erwarten, hat der 27. Stadtbezirk, Schwabing Nord-Milbertshofen-Am Hart, mit 41 915 Pkw den größten Bestand aufzuweisen. Es folgen mit 35 309 Einheiten und 31 175 Personenautos die Stadtteile Ramersdorf/Perlach und Bogenhausen. Dazu ist zu bemerken, daß der 27. Stadtbezirk, Schwabing Nord-Milbertshofen-Am Hart, das bevölkerungsstärkste Stadtviertel ist, gefolgt von Ramersdorf/Perlach. Bogenhausen allerdings, das bei der Kraftfahrzeugzahl eben an dritter Stelle genannt wurde, liegt gemessen an der Einwohnerzahl erst auf dem vierten Rang.

Der Bestand an Personenkraftwagen (einschl. Kombinationskraftwagen) in der Planungsregion 14*
(Stand jeweils 1. 7.)

Tabelle 4

Stadt bzw. Landkreis	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	Gegenüber 1975 Zunahme %
Stadt München	376 775	390 785	410 223	432 182	456 238	467 442	472 757	472 481	479 989	490 663	30,2
Lkr. Dachau	30 603	31 405	33 341	35 521	38 352	40 234	40 358	41 231	42 685	44 270	44,7
Lkr. Ebersberg	26 689	28 179	30 408	32 384	34 805	36 357	37 585	38 464	39 643	40 998	53,6
Lkr. Erding	25 074	26 516	28 387	30 077	32 138	32 860	33 784	34 930	36 197	37 437	49,3
Lkr. Freising	32 867	34 438	36 679	38 423	41 504	43 271	45 431	47 014	48 288	49 920	51,9
Lkr. Fürstenfeldbruck	48 027	51 071	54 985	57 847	62 136	64 235	65 992	67 858	69 706	72 059	50,0
Lkr. Landsberg a. Lech	22 678	23 575	25 458	27 240	29 220	29 792	31 124	32 974	34 415	35 960	58,6
Lkr. München	74 635	78 991	86 169	91 397	97 121	99 406	103 874	106 763	109 551	114 007	52,8
Lkr. Starnberg	34 312	36 689	38 812	40 928	43 760	45 141	45 766	46 691	48 617	50 164	46,2
Planungsregion 14 zus. dgl. ohne Stadt München	671 660 294 885	701 649 310 864	744 462 334 239	785 999 353 817	835 274 379 036	858 738 391 296	876 671 403 914	888 406 415 925	909 091 429 102	935 478 444 815	39,3 50,8

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

*) Ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

Der Kraftfahrzeugbestand in Bayern und im Bundesgebiet*)
(Stand jeweils 1. 7.)

Tabelle 5

Jahr	Bayern				Bundesgebiet			
	Kraftfahrzeuge insgesamt	darunter			Kraftfahrzeuge insgesamt	darunter		
		Krafträder	Pkw (einschl. Kombi)	Lkw		Krafträder	Pkw (einschl. Kombi)	Lkw
1975	3 908 616	53 781	3 133 482	177 878	20 925 474	249 782	17 859 634	1 023 100
1976	4 129 839	108 900	3 288 824	189 816	22 239 945	501 046	18 880 331	1 085 224
1977	4 357 856	119 133	3 494 350	194 800	23 439 040	551 991	19 979 082	1 108 120
1978	4 581 724	127 872	3 699 062	200 039	24 721 671	593 854	21 169 132	1 137 142
1979	4 864 481	141 709	3 945 348	211 693	26 197 478	652 794	22 489 262	1 195 649
1980	5 031 195	158 541	4 075 514	219 830	27 017 327	736 822	23 143 935	1 237 737
1981	5 192 777	187 136	4 193 836	225 404	27 756 518	878 792	23 681 370	1 267 253
1982	5 343 013	227 633	4 292 169	224 008	28 348 013	1 077 157	24 053 707	1 252 566
1983	5 500 045	262 249	4 400 659	223 298	29 018 955	1 241 864	24 530 249	1 240 662
1984	5 690 924	289 877	4 549 955	225 849	29 802 436	1 354 753	25 167 949	1 241 811
Gegenüber 1975								
Zunahme %	45,5	438,9	45,2	26,9	42,4	442,3	40,9	21,3

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

Tabelle 6

Der Pkw-Bestand in den Stadtbezirken nach der Nationalität der Halter (Stand 31. Juli 1985)

Stadtbezirk	Pkw-Bestand (einschl. Kombi) insgesamt	davon nach Nationalität der Halter					
		Deutsche	Türken	Jugoslawen	Griechen	Italiener	Sonstige
1 Altstadt	7 470	6 933	72	154	26	55	230
5 Maxvorstadt-Universität	4 828	4 360	33	94	34	40	267
6 Maxvorstadt-Königsplatz-Marsfeld	9 550	8 442	172	330	99	100	407
7 Maxvorstadt-Josephsplatz	5 820	5 116	70	170	73	74	317
9 Ludwigsvorstadt	5 087	4 279	122	278	60	65	283
10 Isarvorstadt-Schlachthofviertel	4 392	3 400	194	349	121	83	245
11 Isarvorstadt-Glockenbachviertel	5 331	4 367	146	319	103	79	317
12 Isarvorstadt-Deutsches Museum	2 600	2 140	71	131	43	58	157
13 Lehel	10 729	10 233	43	129	29	54	241
14 Haidhausen	10 828	8 993	317	569	185	262	502
16 Au	6 570	5 557	164	253	74	127	395
17 Obergiesing	14 668	12 551	491	480	227	256	663
18 Untergiesing-Harlaching	17 335	15 650	266	320	131	130	838
19 Sendling	12 164	10 436	292	523	163	222	528
20 Schwanthalerhöhe	8 327	6 133	335	801	321	159	528
21 Neuhausen-Oberwiesenfeld	9 821	8 862	136	278	66	113	366
22 Schwabing-Freimann	20 747	18 902	157	332	171	216	969
23 Neuhausen-Nymphenburg	13 763	12 680	104	227	72	122	558
24 Thalkirchen-Obersendfl.-Forstenried-Fürstenried	25 459	23 178	252	653	70	295	1 011
25 Laim	18 660	17 180	181	310	84	189	716
26 Schwabing-West	11 409	10 068	114	216	101	144	766
27 Schwabing Nord-Milbertshofen-Am Hart ¹⁾	41 915	37 313	809	1 045	487	459	1 802
28 Neuhausen-Moosach	25 089	22 672	309	624	224	263	997
29 Bogenhausen	31 175	28 512	152	291	80	326	1 814
30 Ramersdorf-Perlach	35 309	31 064	1 161	637	191	551	1 705
31 Berg am Laim	13 401	12 298	196	231	48	161	467
32 Trudering	17 622	16 398	121	227	38	224	614
33 Feldmoching-Hasenberg	19 246	17 594	201	511	200	174	566
34 Waldfriedhofviertel	17 876	16 331	141	400	61	208	735
35 Pasing	14 963	13 699	180	295	48	164	577
36 Solln	9 495	8 814	43	71	42	65	460
37 Obermenzing	9 133	8 647	27	74	12	45	328
38 Allach-Untermenzing	10 712	9 666	262	272	58	101	353
39 Aubing	11 262	10 524	132	152	34	128	292
40 Lochhausen-Langwied	2 418	2 290	23	15	5	7	78
41 Hadern	16 158	15 008	191	194	52	137	576
München zusammen ²⁾	511 701	457 511	7 799	12 146	3 897	5 951	24 397
Anteile in %	100,00	89,42	1,52	2,37	0,76	1,16	4,77
Anteile der Bevölkerung in %	100,00	84,90	2,77	3,70	1,29	1,46	5,88

¹⁾ Umbenennung innerhalb der alten Stadtbezirksgrenzen. – ²⁾ Der Unterschied zwischen der Gesamtsumme und der Addition der Stadtbezirkssummen resultiert aus der Tatsache, daß eine Anzahl von Kraftfahrzeugen nicht zuordenbar ist.

Wie die Tabelle weiter zeigt, sind 89,42% aller Personenkraftwagen im Besitz von Deutschen. In der letzten Zeile dieser Tabelle ist der Anteil der jeweiligen Nationalität am Gesamteinwohnerbestand dargestellt, um einen Vergleich mit dem Motorisierungsgrad, gemessen am Pkw-Bestand, zu geben. Der Anteil am Gesamtbestand von Personenautos bleibt bei allen ausländischen Gruppen hinter dem Anteil zurück, den sie jeweils am Gesamtbevölkerungsstand haben. So sind, um nur die größte der aufgeführten Nationengruppe zu nennen, die Jugoslawen an der Münchener Gesamtbevölkerung mit 3,70% beteiligt. Ihr Anteil am Gesamt-Pkw-Bestand bleibt aber deutlich hinter diesem Wert zurück. Er erreicht nur 2,37%. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den anderen aufgeführten Ausländergruppen.

Einen interessanten Einblick in die Werteskala der jugendlichen Münchener geben die Zahlen der folgenden Aufstellung (Tabelle 7). Bei den Jahrgängen von 15 bis 17 Jahren überwiegt der Besitz von Motorrädern bei weitem das Eigentum an Personewagen. Die Münchener, die zwischen 18 und 20 Jahre alt sind, verfügen schon über mehr als die doppelte Anzahl von Personenkraftwagen als von Krafrädern. Bei den älteren Jahrgangsstufen überwiegt dann eindeutig die Vorliebe für Personenkraftwagen.

Alter der Kraftfahrzeughalter
(Stand Juli 1985)

Tabelle 7

Alter in Jahren	Krafräder	Personenkraftwagen	Sonstige
15 bis unter 18	2 015	44	8
18 bis unter 20	3 420	7 411	156
20 bis unter 25	4 984	25 501	815

Nach der Schilderung der gegenwärtigen Verhältnisse wird im nachfolgenden Beitrag darüber berichtet, wie sich die Kraftfahrzeugbestände in München voraussichtlich entwickeln werden. In Übereinstimmung mit Prognosen, die von wissenschaftlichen Instituten oder betroffenen Wirtschaftszweigen erstellt werden, kommt die Münchener Prognose zu dem Ergebnis, daß mit einem Stillstand der Motorisierungswelle in absehbarer Zeit nicht zu rechnen sein wird. Welcher Wertschätzung, ja teilweise Überschätzung, sich das Kraftfahrzeug nach wie vor erfreut, zeigt die eben zu Ende gegangene „Internationale Automobilausstellung“ in Frankfurt. Welche Bedeutung der Autoindustrie im bundesdeutschen Wirtschaftsgefüge tatsächlich zukommt, ergibt sich daraus, daß etwa jeder 7. Beschäftigte von der Autoproduktion abhängig ist.

Wie allgemein bekannt, ist nicht allein die Bundesrepublik vom Auto-Boom erfaßt, auch in anderen Gebieten, Ostblockstaaten und Länder der 3. Welt eingeschlossen, ist das Auto das begehrteste Konsumgut. Dies hat beispielsweise zur Folge, daß die Autoproduktion seit Jahren weltweit ansteigt, wobei nur in den Rezessionsjahren zu Beginn der 80er Jahre ein geringer Einbruch zu verzeichnen war, wie die nachstehenden Zahlen zeigen.

Weltpersonenwagenproduktion

Jahr	produzierte Pkw
1950	8 174 032
1960	12 942 730
1970	22 473 747
1975	25 054 505
1978	31 669 395
1980	29 286 435
1982	26 976 223
1983	29 958 254
1984	30 598 738

Die Bundesrepublik war 1984 an der Weltproduktion mit 3 697 037 Einheiten vertreten.

Wie wichtig auch für die Münchener Wirtschaft die Autoindustrie ist, erhellt die Tatsache, daß 1984 die Autoindustrie der Landeshauptstadt 13,1 Milliarden Umsatz erzielen konnte, wovon rund 60% auf den Auslandsumsatz entfielen.

Dipl.-Kfm. Otto Ruchty