

Motorisierung in München und Verkehrsfrequenz auf den Ausfallstraßen

Das eigene Auto, über das heute fast jeder zweite Haushalt verfügt, bietet eine Menge Vorteile. Jeder Besitzer kostet die gewonnene Unabhängigkeit weidlich und nutzt sein Fahrzeug soviel wie nur möglich. Der Individualverkehr hat infolgedessen unerwartet großen Umfang angenommen und dieser Tatbestand ist es, der unseren Verkehrspolitikern und Verkehrsplanern großes Kopfzerbrechen bereitet. Die Verkehrsflut wird täglich kritischer. In der Ferienzeit wälzten sich heuer schon gigantische Autowellen zum Süden.

Nach der Statistik der Münchener Kraftfahrzeugzulassungsstelle vom 1. Juli 1966 sind in unserer Stadt zur Zeit rd. 300 000 Kraftfahrzeuge zugelassen, nicht mitgerechnet die Fahrzeuge der Bahn, Post, Bundeswehr und Stationierungsstreitkräfte. Binnen Jahresfrist sind 18 377 oder 6,5% Kraftfahrzeuge neu hinzugekommen. Freilich war der Zuwachs absolut und relativ etwas schwächer als im Jahr zuvor (+ 19 183 bzw. 7,3%). Nach der maximalen Zunahme von rund 23 500 Kraftfahrzeugen im Jahr 1961/62 verläuft der Anstieg der Kurve der Motorisierung nunmehr offensichtlich flacher. Das langsamere Fortschreiten ist kaum verwunderlich, nachdem die Kraftfahrzeughaltung schon einen hohen Grad erreicht hat, denn auf vier Einwohner trifft ein Kraftfahrzeug.

Als etwa Mitte der 50er Jahre die eigentliche Motorisierungswelle breite Schichten der Bevölkerung erfaßte, wurden in München etwa doppelt so viele Kraftfahrzeuge gehalten wie vor dem Kriege (113 000 gegen 61 000). Für 1954 errechnete sich eine Kraftfahrzeugdichte von 125 Kraftfahrzeugen auf 1 000 Einwohner gegen erst 77 im Jahr 1938, das sind 48 Fahrzeuge je 1 000 Einwohner oder $\frac{3}{5}$ mehr gewesen als in der Vorkriegszeit. Die Motorisierung ist seither ungeheuer rasch fortgeschritten. Gegenwärtig sind bereits doppelt soviel Kraftfahrzeuge auf 1 000 Einwohner zugelassen wie 1954 (243). Wie die Entwicklung bis 1965 im einzelnen verlaufen ist, zeigt folgende Hauptübersicht 1, der die amtlichen Zahlen der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes zugrunde liegen.

Der Kraftfahrzeugbestand hat in München in den 11 Jahren von 1954 bis 1965 um 165 554, also im Mittel um 15 000 Kraftfahrzeuge jährlich, zugenommen. Tatsächlich waren die Zugänge recht unterschiedlich; bis 1962 ist das Wachstumstempo der Motorisierung nach anfänglich 6 000 bis 12 000 Neuzugängen Jahr für Jahr bis auf den Maximalwert von rund 23 500 Kraftfahrzeugen 1961/62 angewachsen. Der seither weniger stürmische Motorisierungsanstieg (Zuwachs rund 19 000) wäre in der Statistik noch deutlicher zum Ausdruck gekommen, wenn unsere Stadt zur gleichen Zeit nicht so anhaltend hohe

1. Der Kraftfahrzeugbestand¹⁾ in München seit 1954

— Stand jeweils 1. 7. —

Jahr	Krafträder ²⁾	Personen- kraftwagen ³⁾	Kraft- Omnib.	Lastkraft- wagen	Zug- masch.	Sonder- fahrzeuge ⁴⁾	Kraftfahrzeuge	
							insges.	auf 1000 Einw.
1954	47 032	49 358	407	14 719	1 115	639	113 270	125
1955	47 432	57 556	378	13 749	1 111	779	121 005	131
1956	44 891	71 427	418	14 124	1 106	806	132 772	140
1957	40 045	84 014	460	13 857	1 162	859	140 397	146
1958	33 312	96 895	479	13 837	1 217	912	146 652	149
1959	30 234	113 771	513	14 317	1 273	955	161 063	158
1960	26 569	134 888	514	15 253	1 394	1 083	179 701	166
1961	22 683	154 732	550	16 139	1 510	1 241	196 855	181
1962	19 987	179 525	618	17 078	1 623	1 519	220 350	196
1963	15 479	203 285	657	17 733	1 702	1 653	240 509	208
1964	12 420	224 357	656	18 336	1 829	2 015	259 613	220
1965	9 917	244 984	691	19 088	1 914	2 230	278 824	234
dsgl. in %	3,6	87,9	0,2	6,8	0,7	0,8	100	—
Veränderung 1954/1965								
in %	— 78,9	+ 396,3	+ 69,8	+ 29,7	+ 71,7	+ 249,0	+ 146,2	+ 87,2

¹⁾ Quelle: Statistik des Kraftfahrtbundesamtes, ohne Kfz. von Bahn, Post und Streitkräften. — ²⁾ Ohne Mopeds. — ³⁾ Einschl. Kombinationskraftwagen, Krankenkraftwagen. — ⁴⁾ Kesselwagen, Feuerlöschfahrzeuge, Straßenreinigungsmaschinen u. ä.

Einwohnerzunahmen verbucht hätte. Durch diese ist die Abschwächung zum Teil wieder kompensiert worden. Insgesamt hat die unerwartet mächtige Motorisierungswelle dazu geführt, daß Münchens Kraftfahrzeugbestand bis 1965 2¹/₂mal so groß wurde wie 1954. Derzeit sind sogar 2,6mal so viele Kraftfahrzeuge zugelassen. Dieser Tatbestand dürfte in erster Linie die unerfreuliche Überlastung unserer Stadtstraßen erklären, die zudem täglich eine ständig steigende Flut auswärtiger Fahrzeuge zu bewältigen haben. Mit fortschreitender Motorisierung hat auch die Zusammensetzung des Kraftfahrzeugbestandes große Wandlungen durchgemacht. Mit Abstand am stärksten haben die Personenkraftwagen zugenommen. In München waren 1954 erst 49 358 zugelassen, 1965 sind es 244 984 gewesen und Juli 1966 rund 268 000, d.h., die Zahl der Personenkraftwagen hat sich bis 1965 nahezu verfünffacht, bis heute sogar mehr als verfünffacht. Münchens Kraftfahrzeugbestand setzt sich damit schon zu fast ⁹/₁₀ aus Personenkraftwagen zusammen. 1954 trafen — so wie vor dem Krieg — erst ⁴/₁₀ auf sie. Freilich spielte in unserer Stadt seinerzeit die Motorradhaltung eine sehr große Rolle, indes sie heute kaum noch gefragt ist. 1954 waren über 47 000 Motorräder gemeldet (ohne Mopeds), in diesem Jahr sind es nur mehr 7 000 (1965: 9 917). Ihr Anteil am gesamten Kraftfahrzeugbestand ist von 40% auf 4% im Jahr 1965 und ca. 2% 1966 gesunken. Dieser Tatbestand erklärt sich einfach daraus, daß die meisten Motorradfahrer nach 1955 auf Personenwagen umgestiegen sind. Durch das Hinüberwechseln der Leichtmotorisierten auf Personenwagen ist der ohnehin lawinenhafte Anstieg der Neuzugänge in dieser Kategorie noch erheblich vorangetrieben worden.

Gegenüber der unerwartet starken Zunahme der Personenwagen ist die Vergrößerung des Lastkraftwagenparkes gering gewesen. Am Lkw-Standort München war in der Gruppe der schweren Fahrzeuge schon 1954 ein großes Angebot an Kraftwagen vorhanden. Insgesamt sind zur Zeit rund 20 000 Lastkraftwagen zugelassen, 1954 waren es rund 15 000. Im Verhältnis dazu haben sich die zahlenmäßig weniger ins Gewicht fallenden übrigen Fahrzeuggruppen kräftiger entwickelt. So ist der Omnibuspark in München von 400 auf rund 700 Fahrzeuge angewachsen. Die Zahl der Zugmaschinen nahm von 1 100 auf 1 900 zu und hat sich damit fast verdoppelt. Schließlich hat sich die Zahl der Sonderkraftfahrzeuge (u. a. Kesselwagen, Feuerlöschfahrzeuge, Straßenreinigungsmaschinen) seit 1954 mehr als verdreifacht (600 gegen 2 000 Sonderfahrzeuge).

Welche Entwicklung die Motorisierung in anderen Großstädten der Bundesrepublik genommen hat, ist aus der Hauptübersicht 2 zu ersehen. In dieser sind nach bisher geübter Praxis die einschlägigen Daten von 16 westdeutschen Großstädten und die von München einander gegenübergestellt. Als Quelle dienen hier — wie schon oben — die Jahrestatistiken des Kraftfahrtbundesamtes 1954/65. 1965 entfielen auf unsere Vergleichsstädte insgesamt 2,5 Mio. Kraftfahrzeuge, das waren $\frac{2}{3}$ des Gesamtbestandes sämtlicher 57 Großstädte der Bundesrepublik einschließlich West-Berlin. Die drei Millionenstädte West-Berlin, Hamburg und München zählten allein schon fast 1 Mio. Fahrzeuge. 1954 — also 11 Jahre zuvor — hatte nicht einmal unsere ganze Städteauswahl so viele. Seiner-

2. Der Bestand an Kraftfahrzeugen¹⁾ in ausgewählten Großstädten 1954 und 1965

— Stand jeweils 1. 7. —

Stadt	Kraftfahrzeuge insgesamt		%-Zunahme	dar. Personen-kraftwagen ²⁾		%-Zunahme	Auf 1000 Einw. entfielen Kraftfahrzeuge insgesamt		Personen-kraftwagen	
	1965	1954	1954/65	1965	1954	1954/65	1965	1954	1965	1954
Berlin (W.)	337 417	100 419	236	292 257	45 061	549	153	46	133	21
Hamburg ..	372 005	124 125	200	322 260	60 228	435	200	72	173	35
München ..	278 824	113 270	146	244 984	49 358	396	234	125	205	54
Köln	177 926	64 676	175	154 650	28 883	435	210	96	182	43
Essen	118 823	39 662	200	102 740	16 424	526	163	60	141	25
Düsseldorf ..	143 004	52 085	175	124 447	26 380	372	205	88	178	44
Frankfurt ..	172 831	69 783	148	147 291	35 519	315	251	116	214	59
Dortmund ..	112 040	37 097	202	96 237	14 040	585	171	64	147	24
Stuttgart ...	148 959	62 231	139	130 623	32 387	303	236	110	207	58
Bremen	109 479	32 864	233	93 063	16 142	477	186	68	158	33
Hannover ..	118 039	44 582	165	101 717	21 572	372	210	90	181	44
Duisburg ...	83 968	27 672	203	71 737	10 420	588	171	61	146	23
Nürnberg ..	100 227	40 075	150	86 514	17 399	397	214	101	184	44
Mannheim ..	72 599	29 762	144	60 845	12 288	395	224	109	188	45
Wiesbaden ..	58 065	24 914	133	49 954	11 035	353	223	104	192	46
Karlsruhe ..	59 480	21 581	176	50 144	9 855	409	236	102	199	47
Augsburg ..	40 032	18 805	113	33 369	7 228	362	191	96	159	37

¹⁾ Quelle: Statistik des Kraftfahrtbundesamtes, ohne Kfz. von Bahn, Post und Streitkräften. — ²⁾ Einschl. Kombinationskraftwagen.

zeit trafen auf die gesamte Gruppe erst 904 000 und auf die drei Spitzenstädte zusammen erst 338 000 Kraftfahrzeuge.

Bei der großen Motorisierungswelle, die Stadt und Land gleichermaßen erfaßte, registrierte die Mehrzahl der Vergleichsstädte höhere Zuwachsraten als München. Im Städte-durchschnitt vergrößerten sich die Kraftfahrzeugbestände in der Spanne 1954/65 um 177%, München blieb mit einem Zugang von 146% darunter. Einzelne Städte verzeichneten sogar Zunahmen über 200%, verdreifachten also ihre 1954er Bestandszahlen (z. B. West-Berlin, Dortmund, Bremen, Duisburg). Naheliegend ist die Vermutung, daß zwischen den einzelnen Zuwachsraten und dem ursprünglichen Motorisierungsgrad ein enger Zusammenhang bestehen würde. Aus dem Vergleich der Zahlen ergibt sich in der Tat, daß in der Regel jene Städte hohe Steigerungsraten aufweisen, die vor dem Ansturm der Motorisierungswelle noch relativ schwach motorisiert waren und umgekehrt haben vorwiegend die Städte kleinere Zuwachsraten gebucht, die wie München schon frühzeitig hohe Kraftfahrzeugsdichten besessen haben.

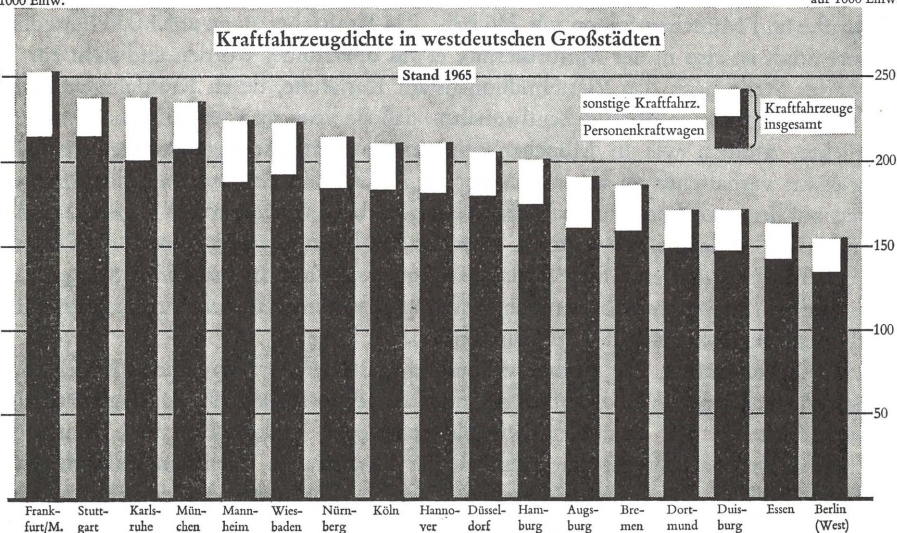
1954 hielt München in der Motorisierung mit 125 Kraftfahrzeugen auf 1 000 Einwohner klar die Spitze vor Frankfurt und Stuttgart, für die sich seinerzeit 116 bzw. 110 Kraftfahrzeuge auf 1 000 Einwohner errechneten. Hamburg, Köln, Düsseldorf, Bremen, Hannover folgten erst in erheblichem Abstand. West-Berlin und die Industriestädte Nordrhein-Westfalens, Essen, Duisburg und Dortmund, standen am unteren Ende der Rangskala. Im Zuge des Motorisierungsfortschrittes, dessen Intensität — wie schon erwähnt — Stadt für Stadt sehr unterschiedlich war, hat sich aber die Reihenfolge der Städte nach dem derzeitigen Motorisierungsgrad gegenüber der von 1954 bis auf drei Fälle nicht verändert. München gehört nach wie vor zur Spitzengruppe der Großstädte mit stärkstem Motorisierungsgrad, die jetzt freilich, wie folgende Übersicht zeigt, von Frankfurt mit 251 Kraftfahrzeugen je 1 000 Einwohnern angeführt wird. Stuttgart, Karlsruhe und München folgen mit 236 bzw. 234 Kraftfahrzeugen auf 1 000 Einwohner. Unsere Stadt ist also in der Motorisierung etwas überrundet worden und steht zur Zeit an vierter Stelle nach der Viertelmillionenstadt Karlsruhe, deren Kraftfahrzeugbestand je 1 000 Einwohner so überraschend zunahm, daß sie vom sechsten auf den dritten Platz vorrückte. Ähnlich wie in München nahmen die Kraftfahrzeugzulassungen in Augsburg etwas verhaltener zu als in den vor ihm placierten Städten. Augsburg fiel vom achten auf den zwölften Platz zurück. Die letzten beiden Spalten der Tabelle 2 und das Schaubild S. 268 lassen des weiteren erkennen, welchen Umfang speziell die Personenkraftwagenhaltung in den einzelnen Städten angenommen hat. In Frankfurt, Stuttgart und München ist die private Motorisierung offensichtlich am weitesten fortgeschritten (über 200 Personenkraftwagen auf 1 000 Einwohner).

Seit das Kraftfahrzeug die Massen erobert hat, ist der Straßenverkehr innerhalb der Städte und auf ihren Ausfallstraßen zu einer Plage geworden. In Ballungszentren wie München erleben wir es täglich, wie die ungeheure Verkehrsflut die „Dämme“ zu brechen droht. Verkehrsgerechter Ausbau der Stadtstraßen, Lichtsignalanlagen, Grüne Wellen, Einbahn-, Ring- und Umgehungsstraßen, Verlegung des Verkehrs in zweite und dritte Ebenen, Ausbau des Netzes der Massenverkehrsmittel, Einrichtung von Parkplätzen und Parkhäusern zählen zu den wichtigsten Maßnahmen, die notwendig

Stadt	Kraftfahrzeuge 1965 auf 1000 Einwohner		Pkw in % von insg.
	insgesamt	dav. Pkw	
Frankfurt	251	214	85,2
Stuttgart	236	207	87,7
Karlsruhe	236	199	84,3
München	234	205	87,9
Mannheim	224	188	83,8
Wiesbaden	223	192	86,0
Nürnberg	214	184	86,3
Köln	210	182	86,9
Hannover	210	181	86,2
Düsseldorf	205	178	87,0
Hamburg	200	173	86,6
Augsburg	191	159	83,4
Bremen	186	158	85,0
Dortmund	171	147	85,9
Duisburg	171	146	85,4
Essen	163	141	86,5
Berlin (West) ..	153	133	86,6

Kraftfahrzeuge
auf 1000 Einw.

Kraftfahrzeuge
auf 1000 Einw.



3. Der Kraftfahrzeugverkehr von und nach München 1958 und 1965¹⁾

(24-Stunden-Verkehr, gezählte Kfz.)

Nr.	Zählstelle	1965			1958	gegen 1958 mehr %
	Straße	auswärts	einwärts	zusammen		
1	Autobahn Augsburg	10 003	9 420	19 423	12 917	50,4
2	Allacher Straße (St 2063)	2 763	2 552	5 315	2 596	104,7
3	Dachauer Straße (St 2097)	6 412	4 833	11 245	6 779	65,9
4	Feldmochinger Straße (St 2342)	3 164	3 066	6 230	2 439	155,4
5	Ingolstädter Straße (B 13)	6 228	5 986	12 214	9 281	31,6
6	Autobahn Nürnberg	11 928	11 505	23 433	7 635	206,9
7	Freisinger Landstraße (B 11 N)	4 791	3 207	7 998	4 974	60,8
8	Straße nach Ismaning (St 2083)	4 349	4 213	8 562	2 921	193,1
9	Erdinger Straße (St 2082)	2 573	2 802	5 375	2 642	103,4
10	Riemer Straße (B 12 O)	5 785	5 909	11 694	7 303	60,1
11	Wasserburger Landstraße (B 304) ..	6 559	6 815	13 374	6 301	112,3
12	Putzbrunner Straße (St 2079)	1 951	1 715	3 666	3 955	-7,3
13	Neubiberger Straße (St 2078)	6 069	6 060	12 129	7 246	67,4
14	Unterhachinger Straße (St 2368) ...	1 573	1 608	3 181	.	.
15	Autobahn Salzburg	11 036	12 060	23 096	9 747	137,0
16	Tegernseer Landstraße (St 2075)	3 870	4 953	8 823	4 378	101,5
17	Geiseltageiststraße (St 2072)	6 643	5 711	12 354	7 614	62,3
18	Wolfratshausener Straße (B 11 S)	5 342	6 200	11 542	6 023	91,6
19	Autobahn Olympiastraße (B 2)	7 206	7 836	15 042	8 361	79,9
20	Neurieder Straße (St 2344)	3 752	3 240	6 992	2 013	247,3
21	Fürstenriederstraße ²⁾ (M4)	1 707	2 592	4 299	.	.
22	Haderner Weg	578	584	1 162	.	.
23	Martinsrieder Straße (St 2350)	2 914	2 979	5 893	3 428	71,9
24	Großhaderner Straße ³⁾ (St 2343) ...	2 547	2 544	5 091	2 455	107,4
25	Planegger Straße (St 2063)	3 345	3 442	6 787	3 663	85,3
26	Landsberger Straße (B 12 W)	8 136	7 239	15 375	9 577	107,7
27	Augsburger Straße ⁴⁾ (B 2 W)	2 441	2 079	4 520		
28	Henschelstraße (St 2345)	3 449	2 927	6 376	.	.
zusammen		137 114	134 077	271 191	134 248	102,0

¹⁾ Zähltermin jeweils im Juni. — ²⁾ Forst-Kasten-Allee. — ³⁾ Waldmitte. — ⁴⁾ in Germering.

sind, um den Verkehrsfluß in den Stadtstraßen unter Kontrolle zu halten. Ausgangspunkt jeder Planung baulicher oder verkehrspolitischer Maßnahmen und der Prüfung ihrer Wirksamkeit nach der Realisierung sind jeweils Verkehrszählungen, die entweder als Teilzählung mit spezieller Aufgabenstellung oder als Großzählung zur Erfassung des gesamten Stadtstraßenverkehrs in all seinen Einzelzügen veranstaltet werden. Für letztere besteht seit 1958 auf Empfehlung des Deutschen Städtetages ein einheitliches Zählungsverfahren, das bei der seinerzeitigen Zählung in zahlreichen westdeutschen Städten mit Erfolg angewendet wurde. Nach einer Pause von 7 Jahren ist 1965 der Stadtstraßenverkehr

wieder nach dem gleichen Modus statistisch erfaßt worden. Die ersten Münchener Ergebnisse, die von der städtischen Verkehrsplanung erarbeitet wurden, betreffen zunächst nur den Verkehr auf den Ausfallstraßen der Stadt und damit erst einen Ausschnitt aus dem gesamten Straßenverkehr. Indes gibt die heutige Größe des ein- und ausfließenden Kraftfahrzeugverkehrs und ihr Vergleich mit früheren Zählungsdaten eine erste Vorstellung, in welchem Umfang die Verkehrsflut durch die fortgeschrittene Motorisierung an den Einfallsportalen der Stadt angestiegen ist. In der Hauptübersicht 3 sind die Zählergebnisse für die 28 Ausfallstraßen Münchens nach dem Stand vom Juni 1965 und Juni 1958 zusammengestellt.

Nach den jüngsten Ermittlungen überqueren an einem normalen Werktag im Tagesdurchschnitt 271 200 Kraftfahrzeuge die Stadtgrenzen Münchens. Das sind doppelt so viele wie 1958 (134 200). Noch weitere 6 Jahre zurück — im Jahre 1952 — betrug die Gesamtfrequenz unserer Ausfallstraßen erst 75 600 Kraftfahrzeuge täglich. Der Verkehr über die Stadtgrenzen ist heute also 3,6 mal so stark wie vor 13 Jahren (+ 259%). In der gleichen Zeitspanne hat sich übrigens auch die Zahl der im Stadtbereich zugelassenen Kraftfahrzeuge mehr als verdreifacht (+ 231%). Die Parallelität der Steigerungsraten ist geradezu überraschend, nicht minder die Parallelität der absoluten Höhe der Bestandszahlen der zugelassenen Kraftfahrzeuge und die Größenordnung der Gesamtfrequenz auf den Ausfallstraßen, wie folgende Gegenüberstellung zeigt.

Erhebungszeitpunkt	Kraftfahrzeuge auf den Ausfallstraßen im Tagesdurchschnitt	gegen 1952 mehr %	Kraftfahrzeugbestand ¹⁾	gegen 1952 mehr %
Juli/Aug. 1952	75 623	—	84 975	—
Juni 1958	134 248	77,5	146 735	72,7
Juni 1965	271 191	258,6	280 804	230,5

¹⁾ Laut Fortschreibung der Münchener Kfz-Zulassungsstelle.

Die großen Favoriten unter den Ausfallstraßen sind derzeit die Autobahnen nach Nürnberg und Salzburg mit täglich über 23 000 ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugen. Auf der Nürnberger Autobahn hat sich der Verkehr seit 1958 gleich verdreifacht (+ 207%) und auf der Salzburger weit mehr als verdoppelt (+ 137%). Die sonst auf keiner anderen Autobahnstrecke verzeichnete Verdreifachung des Verkehrs, die die Nürnberger Route aufweist, dürfte damit zusammenhängen, daß sich hier der Kraftfahrzeugstrom aus Nord- und Westdeutschland stärker konzentrierte, als das vor der Fertigstellung der Verbindung Frankfurt—Nürnberg der Fall war. 1958 wies die Autobahn Augsburg—Stuttgart als Hauptverkehrsader der südlichen Bundesrepublik (Stuttgart/Frankfurt) die höchste Frequenz auf. Jetzt aber folgt sie mit einer Tagesbeanspruchung von rund 19 500 Kraftfahrzeugen erst an dritter Stelle. Nach der Augsburger Autobahn nimmt die Bundesstraße B 12-W, die Landsberger Straße, mit 15 400 Kraftfahrzeugen den 4. Platz ein, dichtauf gefolgt von der Autobahn „Olympiastraße“, deren täglicher Verkehrsanfall

ein wenig über 15 000 Kraftfahrzeuge hinauskam. Bemerkenswert ist, daß außer den genannten noch 7 Ausfallstraßen eine Durchschnittsfrequenz von mehr als 11 000 Kraftfahrzeugen pro Tag verzeichneten, indes 1958 nur eine, nämlich die Autobahn Augsburg —Stuttgart, über diesen Schwellenwert hinausgekommen ist. Auf allen anderen Ausfallstraßen lag seinerzeit der tägliche Verkehrsanfall noch unter 10 000 Kraftfahrzeugen.

Die Frequenzzahlen aus dem Jahr 1965 sind mit dem Fortschreiten der Motorisierung heute zum Teil mehr oder weniger überholt. In der Hauptreisezeit dieses Jahres konnte auf vielen Ausfallstraßen zeitweilig von einem Verkehrsfluß kaum noch die Rede sein. Weitere bauliche Verbesserungen sind notwendig geworden und werden laufend erforderlich. Erinnerung sei nur an den jüngst im Münchener Stadtrat gestellten Antrag, den beschleunigten Ausbau eines äußeren Fernstraßenringes in die Wege zu leiten. In dem Zusammenhang interessiert natürlich die Frage, in welchem Ausmaß sich Motorisierung und Verkehrsfrequenz weiterentwickeln werden. Ohne Zweifel ist eine derartige Prognose äußerst schwierig, nachdem die Entwicklung von einer Vielzahl einzelner Faktoren, etwa dem wirtschaftlichen und dem Bevölkerungswachstum, der weiteren Verkehrserschließung u. ä. abhängt. Nach vorsichtiger Abwägung des Motorisierungstrends wird in verschiedenen verkehrswissenschaftlichen Gutachten für 1980 mit einer Kraftfahrzeugdichte von 3 bis 3,3 Personen je Kraftfahrzeug gerechnet. Nachdem die Einwohnerprognosen für München im Jahr 1980 einen Bevölkerungsstand von 1,5 Mio. Personen annehmen, würde der Ansatz dieser Kraftfahrzeugdichte für unsere Stadt einen Kraftfahrzeugbestand von rund 480 000 ergeben, das sind gut 70% mehr als heute. Soweit auch dann noch mit einer Parallelität zwischen Kraftfahrzeugbestand und Frequenzstärke auf den Ausfallstraßen gerechnet werden könnte, würden die Münchener Ausfallstraßen 1980 an einem Normaltag um 70% mehr als heute belastet sein, also rund 450 000 ein- und ausfahrende Kraftfahrzeuge aufzunehmen haben. Bis Mitte 1970 dürfte der ein- und ausfließende Verkehr um etwa 25% und bis Mitte 1975 um fast 50% zunehmen. Bei Durchführung eines Fernstraßenringes wäre indes mit wesentlich niedrigeren Steigerungsraten zu rechnen.

Dr. Mi.