

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in München

Der Kraftfahrzeugbestand hat seit 1970 eine interessante Entwicklung genommen, die auch in München ihren Niederschlag gefunden hat und zahlreiche Verkehrsprobleme bis hin zum Unfallgeschehen mit sich brachte. In dieser Schriftenreihe wurde mehrfach darüber berichtet, zuletzt in den Heften 6 und 10 des Jahrgangs 1977, wo der Bestand an Kraftfahrzeugen nach Herstellern und Herstellerländern sowie der Kraftfahrzeugbestand in den Stadtbezirken untersucht wurden. Im folgenden Beitrag soll ein Überblick über die Gesamtentwicklung seit 1970 gegeben werden, und zwar unter Verwendung der Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes mit dem Stand jeweils zum 1. Juli.

Welche besonderen Entwicklungsvorgänge waren seit Beginn dieses Jahrzehnts zu beobachten? Zunächst gab es eine ungebrochene Nachfrage nach neuen Automobilen, die aber in der Bundesrepublik Deutschland wie in anderen Industrieländern ihren Höhepunkt 1973 überschritt und bis 1975 zu rückläufigen Bestandszahlen bei den Kraftfahrzeugen führte. Ursache war nicht nur die Erdölkrise sowie die damit verbundenen Verkehrsreglementierungen und Preiserhöhungen, sondern auch die Konjunkturdämpfung. Die Industrie reagierte auf die Absatzstockungen, die sich insbesondere 1974/75 außerordentlich stark bemerkbar machten, sehr rasch. Sie präsentierte bereits Anfang 1975 das „nützliche Auto“ und appellierte an eine neue Form des Autoverständnisses in der Allgemeinheit. Schon bald aber wurde über den Nutzen hinweg das „stärkere“ und bessere Auto angepriesen und das vielgeschmähte Kraftfahrzeug trat wieder in den Mittelpunkt des Images und damit Kaufinteresses beim breiten Publikum. Ohne Rücksicht auf die gestiegenen Treibstoffpreise, die höheren Wartungskosten und schließlich auch die Fahrzeugpreise selbst, erlebte das Kraftfahrzeug in den Industrieländern und insbesondere auch in der Bundesrepublik Deutschland einen neuen Boom.

Schon 1970 kamen viele Untersuchungen, die sich mit dem Individualverkehr beschäftigten, zu dem Schluß, daß in den großen Städten die Kraftfahrzeugdichte nun das erträgliche Maß überschritten habe und der Straßenbau, wenn nicht wesentliche andere Bereiche

Kfz-Dichteziffern*) der bundesdeutschen Städte mit mehr als 500 000 Einwohnern am 1. 7. 1970 und 1. 7. 1978

Tabelle 1

Stadt	Kfz-Dichteziffern am ...			
	1. 7. 1970		1. 7. 1978	
	Kfz-Bestand	je 1000 Einw.	Kfz-Bestand	je 1000 Einw.
Berlin (West)	474 489	222	600 867	310
Hamburg	479 187	264	592 834	351
München	375 073	283	474 442	361
Köln	223 101	258	340 470	348
Essen	158 143	224	232 497	348
Frankfurt am Main	207 680	314	252 717	397
Dortmund	151 658	234	216 453	349
Düsseldorf	178 414	262	233 699	382
Duisburg	103 728	227	193 554	335
Stuttgart	186 485	297	228 629	389
Bremen	154 388	254	204 624	362
Hannover	137 486	266	182 653	336

*) Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (ohne Bahn, Post und Streitkräfte).

eklatant vernachlässigt werden sollten, nicht mehr nachkommen könne. Wie wir wissen, ist vor allem durch die Entwicklung seit 1975 die Kraftfahrzeugdichte aber noch einmal sehr erheblich angewachsen, ohne daß im Augenblick schon das Ende dieses Wachstums abzusehen ist. Tabelle 1 gibt die Kraftfahrzeugdichteziffern Münchens und der übrigen Städte der Bundesrepublik Deutschland (einschließlich Berlin-West) mit mehr als 500 000 Einwohnern zum 1. 7. 1970 und zum 1. 7. 1978 wieder.

Wie die Angaben in der Tabelle zeigen, hatte 1970 nur Frankfurt eine Kraftfahrzeugdichte von über 300 Kraftfahrzeugen auf 1000 Einwohner, in München waren es 283 und in Stuttgart 297. In den anderen Städten lagen die entsprechenden Werte wesentlich niedriger, die geringsten Dichteziffern hatten mit 222 Kraftfahrzeugen auf 1000 Einwohner Berlin-West und mit 224 Essen.

Zum 1. 7. 1978 hat sich dieses Bild grundlegend gewandelt. Keine Großstadt mit mehr als 500 000 Einwohnern in der Bundesrepublik hatte noch eine Kraftfahrzeugdichte unter 300 Pkw auf 1000 Einwohner. Frankfurt am Main mit dem Spitzenwert von 397 nähert sich schon dem Wert von 400, auch Stuttgart hat mit 389 Pkw auf 1000 Einwohner eine beachtliche Dichte erreicht. In München ist die Dichteziffer von 361 ebenfalls noch im oberen Feld gelegen, sie entspricht in etwa der Bremens (362) und wird außer von den Dichteziffern Frankfurts und Stuttgarts nur noch von der Düsseldorfs (382) übertroffen. Den niedrigsten Dichtewert hat mit 310 Kraftfahrzeugen auf 1000 Einwohner wiederum Berlin-West, wobei trotz der Beschränkungen, die durch das fehlende bzw. nicht jederzeit erreichbare Umland gegeben sind, auch hier die Schwelle von 300 deutlich überschritten wurde.

In Ergänzung zu Tabelle 1, in der die Städte mit mehr als 500 000 Einwohnern in der Reihenfolge ihrer einwohnerzahlmäßigen Größe nach dem Stand vom 31. 12. 1977 aufgeführt sind, ist noch interessant, die absolut höchsten Dichtewerte in kreisfreien Städten zu betrachten. Die Spitzenstellung nimmt Baden-Baden mit einer Kraftfahrzeugdichte von 469 Fahrzeugen auf 1000 Einwohner ein! Die 400er-Grenze wird weiterhin noch überschritten in Würzburg (402), Koblenz (403), Wolfsburg (407), Frankenthal/Pfalz (408), Ingolstadt (443), Neustadt an der Weinstraße (448) und in anderen kleineren Städten.

Bevor nun die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes und seine Zusammensetzung in München und seiner Region näher untersucht werden soll, noch ein Blick auf die Daten für die gesamte Bundesrepublik Deutschland, die den ungeheuer großen Anstieg seit 1970 kennzeichnen. Der Kraftfahrzeugbestand einschließlich der Fahrzeuge von Bahn und Post belief sich am

1. 7. 1970 auf 16 783 227

und stieg bis zum

1. 7. 1978 auf 24 814 276.

Das entspricht einer relativen Steigerungsrate von 47,90%!

Nun zu der Entwicklung, die der Kraftfahrzeugbestand seit 1970 in München genommen hat. Tabelle 2 zeigt die Zahl der Kraftfahrzeuge, die in München zugelassen waren für die Jahre 1970, 1974 und 1978. Die Kraftfahrzeuge werden dabei nach Fahrzeugarten, bei den Personenkraftwagen nach Hubraumklassen und bei den Lastkraftwagen nach der Ladefähigkeit aufgliedert, außerdem sind die wichtigsten Arten der Sonderkraftfahrzeuge und die Kraftfahrzeuganhänger aufgeführt. Wie die Tabelle zeigt, waren am 1. Juli 1978 474 442 Kraftfahrzeuge in München zugelassen, was einer Zunahme von 26,50% seit 1970 entspricht. Die Personenkraftwagen machten am Gesamtbestand von 1978 allein 83,90% aus, die Steigerungsrate lag mit 25,70% jedoch etwas unter der Gesamtsteigerungsrate. Diese Feststellung erklärt sich aus einer überdurchschnittlichen Zunahme der Kraft-

Kraftfahrzeuge¹⁾ in München 1970, 1974 und 1978 nach Arten
(Stand jeweils 1. Juli)

Tabelle 2

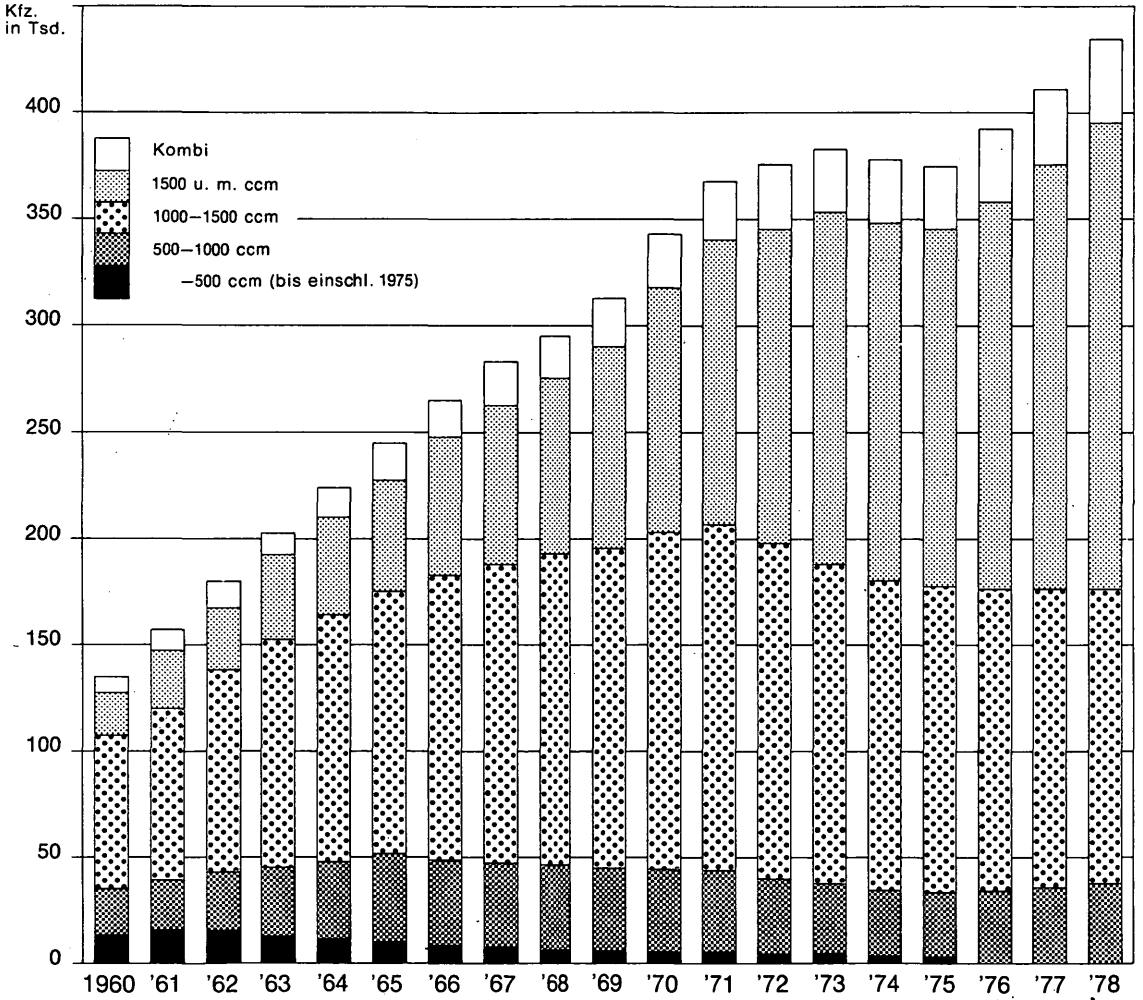
Fahrzeugart	1970	1974	1978		1978 geg. 1970 Zu-/ Abnahme ^{0/0}
			absolut	0/0	
Krafträder ²⁾ zusammen	4 219	5 055	10 682	2,3	153,2
dav. Kraftroller	1 942	1 024	790	0,2	—59,3
Motorräder	2 277	4 031	7 725	1,6	334,4
Kleinkrafträder ³⁾			2 167	0,5	
Personenkraftwagen zusammen	316 477	348 016	397 825	83,9	25,7
dav. mit Hubraum in ccm					
unter 1000	46 127	35 817	35 415	7,5	—23,2
1000 bis unter 1500	158 079	144 493	137 678	29,0	—12,9
1500 bis unter 2000	111 915	167 228	166 515	35,1	100,5
2000 und mehr			57 829	—12,2	
Rotationskolbenmotor	356	478	388	0,1	9,0
Kombinationskraftwagen zusammen	25 309	30 395	34 357	7,2	35,8
Kraftomnibusse ⁴⁾ zusammen	887	900	1 227	0,3	38,3
Lastkraftwagen zusammen	22 470	22 587	22 519	4,7	0,2
dav. mit Nutzlast in kg					
unter 1000	10 581	10 710	4 901	1,0	1,6
1000 bis unter 1500			5 854	1,2	
1500 bis unter 2000	3 405	2 447	1 993	0,4	—41,5
2000 bis unter 4000	4 535	5 487	5 664	1,2	24,9
4000 bis unter 6000	1 587	1 529	1 446	0,3	— 8,9
6000 und mehr	2 362	2 414	2 661	0,6	12,7
Zugmaschinen zusammen	2 362	2 802	2 886	0,6	22,2
dav. i. d. Land- u. Forstwirtschaft	833	831	758	0,2	— 9,0
andere	1 529	1 971	2 128	0,4	39,2
Übrige Kraftfahrzeuge zusammen	3 349	3 866	4 946	1,0	47,7
dav. Wohnwagen			2 313	0,5	
Krankenkraftwagen	254	204	151	0,0	—40,6
Feuerwehrfahrzeuge	411	304	229	0,0	—44,3
Müllwagen			234	0,1	
Straßenreinigungsfahrzeuge	78	97	115	0,0	47,4
Abschlepp- und Kranwagen			150	0,0	
andere	2 606	3 261	1 754	0,4	
Kraftfahrzeuge insgesamt	375 073	413 621	474 442	100	26,5
Außerdem Kraftfahrzeuganhänger:					
Zur Lastenbeförderung zusammen	7 090	7 738	8 253	49,4	16,4
dav. einachsige	3 207	4 144	5 283	31,6	64,7
mehrachsig	2 984	2 516	1 924	11,5	—35,5
mit Spezialaufbau	899	1 078	1 046	6,3	16,4
Übrige Kfz-Anhänger zusammen	4 729	7 319	8 447	50,6	78,6
dav. Wohnwagen	3 980	6 460	7 498	44,9	88,4
andere	749	859	949	5,7	26,7
Kraftfahrzeuganhänger insgesamt	11 819	15 057	16 700	100	41,3

¹⁾ Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (ohne Bahn, Post und Streitkräfte). — ²⁾ Ohne Mopeds. — ³⁾ Mit amtl. Kennzeichen, ohne Kfz-Brief. — ⁴⁾ Einschl. Obusse.

räder (um 153,2% seit 1970) und einer relativ hohen Zunahme bei verschiedenen Arten der Sonderfahrzeuge.

Bei den Personenkraftwagen entwickelte sich der Bestand an Kraftfahrzeugen der unteren Hubraumklassen deutlich rückläufig. Personenkraftwagen mit einem Hubraum unter 1000 ccm nahmen gegenüber 1970 bestandsmäßig um 23,2%, solche mit einem Hubraum von 1000 bis unter 1500 ccm um 12,9% ab. Der Fahrzeugbestand in den darüberliegenden Hubraumklassen erhöhte sich jedoch um sensationelle 100,5%, ein Zeichen dafür, daß den mittleren und großen Personenkraftwagen immer mehr, auch von der breiten Schicht der Autofahrer, der Vorzug gegeben wird. Noch deutlicher als in der Tabelle wird diese

Personenkraftwagen mit Hubraum in ccm und Kombinationskraftwagen. (Stand jeweils 1. Juli)



Entwicklung in der grafischen Darstellung auf Seite 242 sichtbar. Noch weiter zurückgehend als die Angaben in den Tabellen zeigt die Grafik die Entwicklung seit 1960 auf. Sie zeigt deutlich den kontinuierlichen Anstieg bis zum Höhepunkt der Motorisierung im Jahr 1973 mit einem besonderen Entwicklungsschub zwischen 1969 und 1971. Der bereits erwähnte Einbruch erfolgte in den Jahren 1974 und 1975, seither gab es dann den steilen Anstieg, den die Säulen der letzten 3 Jahre in der Grafik deutlich nachweisen...

Betrachtet man die Beteiligung der einzelnen Hubraumklassen am Personenkraftwagenbestand — er interessiert ja im besonderen Maße — dann wird erkennbar, daß in der ersten Phase der Motorisierung der Arbeitnehmer Kleinwagen mit einem Hubraum bis zu 1000 ccm noch Zunahmeraten zu verzeichnen hatten. Anfang der 60er Jahre war sogar noch die Hubraumklasse bis 500 ccm deutlich vertreten, sie entwickelte sich aber bis 1975 in einer solchen Weise rückläufig, daß sie seit 1976 nicht mehr besonders ausgewiesen wird. Entscheidend am Zuwachs beteiligt war bis 1971 die Mittelklasse bzw. untere Mittelklasse mit einer Hubraumgröße von 1000 bis 1500 ccm. Von da an wuchs nur noch — das zeichnete sich schon Ende der 60er Jahre ab — die Klasse mit über 1500 ccm Hubraum, die zuletzt, der Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen nach, größer geworden ist als die unteren Hubraumklassen zusammen. An diesem Wachstum hatten nicht nur die Fahrzeuge der gehobenen Mittelklasse, sondern in den letzten Jahren auch diejenigen der höheren und höchsten Hubraum- und Ausstattungsklassen einen gewichtigen Anteil. Der Trend geht eindeutig zum soliden, schwereren und geräumigeren, aber auch schnelleren Fahrzeug. Wenn in einer Serienklasse mehrere Motorversionen zur Auswahl angeboten werden, wird meist die Ausstattung mit dem stärkeren Motor bevorzugt.

Nun zurück zu den übrigen Daten in Tabelle 2.

Die Zunahmerate bei den Kraftfahrzeuganhängern war mit 41,30% noch höher als bei den Kraftfahrzeugen insgesamt. Dabei nahmen nicht nur die traditionellen zur Lastenbeförderung dienenden Anhängerbestände zu, sondern vor allem die Zahl der Wohnwagen, nämlich um 88,40%. Der Wohnwagenbestand machte unter den Anhängern insgesamt am 1. 7. 1978 bereits einen Anteil von fast 45% aus.

Tabelle 3, die ebenfalls an die frühere Berichterstattung anschließt, vermittelt eine Übersicht wie sich der Kraftfahrzeugbestand in München auf die einzelnen Haltergruppen verteilt. Von der Datenlage her können in dieser Tabelle nur die Daten vom 1. 7. 1977 mit den entsprechenden Werten aus dem Jahre 1970 verglichen werden. Im Vordergrund des Interesses steht dabei wieder der Personenkraftwagenbestand. Die letzte Spalte der Tabelle zeigt deutlich, daß die entscheidenden Zunahmeraten im Dienstleistungsbereich und bei den privaten Haltern, hier insbesondere bei den Angestellten, zu vermerken waren. Zu den anderen Haltergruppen, die ebenfalls mit hohen Werten vertreten sind, gehören die Selbständigen, bei denen der Bestand an Kraftfahrzeugen seit 1970 überproportional stieg.

Bei den Kombinationskraftwagen, deren Bestand ebenfalls erheblich gewachsen ist, zeigt sich, daß sie in den traditionellen Gewerben weniger häufig benutzt werden als früher. Hohe Steigerungsraten waren dagegen wieder im Dienstleistungsbereich und bei den Arbeitnehmern festzustellen, ein Zeichen dafür, daß die private Verwendung von Kombinationskraftwagen sich zunehmender Beliebtheit erfreut. Die vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten in Hobby und Freizeit, die auch von der Autoindustrie werbemäßig stark in den Vordergrund gerückt wurden, sind der Grund für diese Entwicklung. Auch bei den Lastkraftwagen wie bei den Kraftfahrzeuganhängern zeigt sich, daß im traditionellen Gewerbe die Fahrzeugbestände zurückgingen, aber im Dienstleistungsbereich überproportional hohe Steigerungsraten zu beobachten sind. Bei den Kraftfahrzeuganhängern fällt auf, daß die „anderen Haltergruppen“ in der letzten Zeile mit 99,10% ebenfalls eine

Kraftfahrzeuge¹⁾ in München 1970 und 1977 nach dem Gewerbe oder Beruf der Halter

Tabelle 3

Fahrzeugarten nach Gewerbe oder Beruf der Halter	1. 7. 1970		1. 7. 1977		1977 geg. 1970 Zu-/ Abnahme ²⁾ %
	absolut	%	absolut	%	
Kraftfahrzeuge insgesamt	375 073	100	449 804	100	19,9
darunter					
Krafträder ²⁾ zusammen	4 219	1,1	9 613	2,1	127,9
davon					
Landwirtschaft	11	0,0	10	0,0	— 9,1
verarb. Gewerbe (einschl. Baugewerbe)	142	0,0	198	0,0	39,4
Handel ³⁾	131	0,0	242	0,1	84,7
Beamte und Angestellte	1 079	0,3	3 038	0,7	181,6
Arbeiter	1 291	0,4	2 478	0,5	91,9
andere Haltergruppen	1 565	0,4	3 647	0,8	133,0
 Personenkraftwagen zusammen	 316 477	 84,4	 377 341	 83,9	 19,2
davon					
Landwirtschaft	724	0,2	537	0,1	—25,8
verarb. Gewerbe	13 732	3,7	12 299	2,7	—10,4
Baugewerbe	4 637	1,2	3 707	0,8	—20,1
Handel ³⁾	20 010	5,3	16 185	3,6	—19,1
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	6 928	1,8	5 366	1,2	—22,5
Dienstleistungen	20 977	5,6	32 842	7,3	56,6
Beamte	31 333	8,4	34 143	7,6	9,0
Angestellte	116 992	31,2	153 939	34,2	31,6
Arbeiter	72 228	19,3	77 595	17,3	7,4
andere Haltergruppen	28 916	7,7	40 728	9,1	40,8
 Kombinationskraftwagen zusammen	 25 309	 6,7	 32 882	 7,3	 29,9
davon					
Landwirtschaft	207	0,1	188	0,0	— 9,2
verarb. Gewerbe	5 150	1,4	3 942	0,9	—23,5
Baugewerbe	2 129	0,5	1 812	0,4	—14,9
Handel ³⁾	4 812	1,3	3 635	0,8	—24,5
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	459	0,1	445	0,1	— 3,1
Dienstleistungen	2 028	0,5	4 801	1,1	136,7
Beamte	1 047	0,3	1 791	0,4	71,1
Angestellte	4 068	1,1	7 628	1,7	87,5
Arbeiter	3 143	0,8	5 087	1,1	61,9
andere Haltergruppen	2 266	0,6	3 553	0,8	56,8
 Lastkraftwagen zusammen	 22 470	 6,0	 21 769	 4,8	 — 3,1
davon					
Landwirtschaft	620	0,2	473	0,1	—23,7
verarb. Gewerbe	6 373	1,7	4 803	1,1	—24,6
Baugewerbe	3 023	0,8	2 582	0,6	—14,6
Handel ³⁾	6 413	1,7	4 902	1,1	—23,6
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	2 961	0,8	2 202	0,5	—25,6
Dienstleistungen	1 319	0,3	3 415	0,7	158,9
andere Haltergruppen	1 761	0,5	3 392	0,7	92,6
 Außerdem Kfz-Anhänger insgesamt	 11 819	 100	 15 993	 100	 35,3
davon					
Landwirtschaft	178	1,5	181	1,1	1,7
verarb. Gewerbe	1 817	15,4	1 453	9,1	—20,0
Baugewerbe	1 334	11,3	1 085	6,8	—18,7
Handel ³⁾	1 641	13,9	1 523	9,5	— 7,2
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1 589	13,4	1 229	7,7	—22,7
Dienstleistungen	713	6,0	1 467	9,2	105,8
andere Haltergruppen	4 547	38,5	9 055	56,6	99,1

¹⁾ Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (ohne Bahn, Post und Streitkräfte). — ²⁾ Ohne Mopeds. — ³⁾ Einschl. Handelsvermittlung.

Kraftfahrzeuge*) in der Stadtregion München (Planungsregion 14) am 1. 7. 1978

Tabelle 4

Gebiet	Kraftfahrzeugbestand							Außerdem Anhänger
	insgesamt	davon						
		Krafträder (ohne Mopeds)	Pkw (einschl. Kombi)	Kraftomni- busse	Lastkraft- wagen	Zugma- schinen	übrige Kraft- fahrzeuge	
Stadtkreis München	474 442	10 682	432 182	1 227	22 519	2 886	4 946	16 700
Landkreis Dachau	43 422	1 162	35 521	75	1 538	4 878	248	1 812
Landkreis Ebersberg	39 466	1 008	32 384	90	1 555	4 234	195	1 561
Landkreis Erding	42 672	1 071	30 077	104	1 635	9 552	233	1 505
Landkreis Freising	50 124	1 350	38 423	105	2 441	7 396	409	1 898
Landkreis Fürstenfeldbruck	65 657	1 686	57 847	77	2 293	3 351	403	2 780
Landkreis Landsberg a. Lech	35 898	1 193	27 240	83	1 224	5 943	215	1 395
Landkreis München	102 361	2 309	91 397	129	4 817	2 906	803	4 238
Landkreis Starnberg	46 091	1 237	40 928	67	1 536	1 968	355	1 488
Stadtregion insgesamt	900 133	21 698	785 999	1 957	39 558	43 114	7 807	33 377
dar. Stadtregion ohne Stadtkreis München	425 691	11 016	353 817	730	17 039	40 228	2 861	16 677
Land Bayern insgesamt	4 581 724	127 872	3 699 062	11 639	200 039	513 954	29 158	175 778
dar. Reg.-Bez. Oberbayern	1 505 842	40 573	1 266 784	3 548	63 648	119 628	11 661	57 356
Stadtregion München in % von Bayern	19,6	17,0	21,2	16,8	19,8	8,4	26,8	19,0
von Oberbayern	59,8	53,5	62,0	55,2	62,2	36,0	66,9	58,2

*) Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (ohne Bahn, Post und Streitkräfte).

sehr starke Bestandszunahme zu verzeichnen hatten; das erklärt sich aus dem in Verbindung mit der Tabelle 2 Gesagten über die starke Zunahme des Wohnwagenbestandes, der ja fast ausschließlich auf private Halter entfällt.

In Erweiterung der früheren Berichterstattung werden in Tab. 4 (S. 245) die wichtigsten Kraftfahrzeugbestandszahlen in der Stadtregion München (Planungsregion 14) gezeigt, und zwar nach dem aktuellen Stand vom 1. 7. 1978. Nach diesen Zahlen sind in der Stadtregion München 900 133 Kraftfahrzeuge zugelassen, zwar mehr als die Hälfte davon in der Kernstadt, aber immerhin 425 690 in den Umlandkreisen. Errechnet man, welchen Anteil dieser Bestand am gesamten Kraftfahrzeugbestand in Bayern ausmacht, so kommt man auf einen Wert von 19,6% und gegenüber Oberbayern auf einen solchen von 59,8%. Was diese Werte hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte bedeuten, wird klar, wenn man bedenkt, daß die Stadtregion München nur einen Anteil von 7,8% an der Gesamtfläche Bayerns und einen solchen von 31,6% an der Fläche Oberbayerns hat. Wie die dritte Spalte in Tabelle 4 zeigt, ist die Personenkraftwagendichte mit einem relativen Anteil von 21,2% in Bayern und einem solchen von 62,0% in Oberbayern in der Stadtregion München noch höher. Aus der in der Kernstadt und ihrem Umland unterschiedlichen Struktur ergibt sich, daß die Zahl der Omnibusse und Lastkraftwagen in der Kernstadt ebenfalls deutlich höher liegt als in den umgebenden Landkreisen der Region. Bei den Zugmaschinen muß jedoch die umgekehrte Feststellung gemacht werden, von 43 114 in der Region zugelassenen Zugmaschinen entfallen 40 228 auf die umgebenden Landkreise. Das ist u. a. ein deutliches Zeichen dafür, in welchem hohem Maße selbst innerhalb des Ballungsraumes der Region noch Landwirtschaft in den umliegenden Landkreisen betrieben wird.

Zusammengefaßt kann festgestellt werden, daß sich der Kraftfahrzeugbestand in der Landeshauptstadt München bereits stark der $\frac{1}{2}$ -Millionen-Grenze nähert. In der Stadtregion ist abzusehen, daß ein Bestand von 1 Million erreicht wird. In Bayern wurde ein Bestand von 4,5 Mio. Kraftfahrzeugen in diesem Jahr bereits deutlich überschritten. Wie die Analyse der Zahlen ergab, sind solche hohen Werte nur erreicht worden durch den vermehrten Einsatz von Kraftwagen im privaten Bereich. Trotz wachsender Verkehrsbehinderungen, anhaltender Parkplatznot in den Kern- und Zielbereichen des Kraftfahrzeugverkehrs und trotz steigender Unfallzahlen hält der Trend zum Besitz und zur Nutzung eines Kraftfahrzeugs weiter ungebrochen an. Das Problem des Individualverkehrs ist damit auch in unserer Stadt noch immer eines von besonderem Vorrang. Alle Verbesserungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs haben daran nichts ändern können. In einer Gesellschaft, in der räumliche Mobilität und Unabhängigkeit einen besonders hohen Stellenwert haben, wird die Attraktivität des Kraftfahrzeugbesitzes auch künftig wohl noch anhalten.

Dr. Dh.