

## Veränderungen der Kraftfahrzeugdichte in München und der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1975 und 1984

Wer die Möglichkeit hat, sich in verschiedenen Städten der Bundesrepublik umzusehen, dem fällt mit Sicherheit die unterschiedliche Verkehrsdichte auf. In manchen Städten rollt eine lückenlose Verkehrswelle durch die Innenstadtbereiche, in anderen Orten ist der Verkehrsstrom eher als aufgelockert zu bezeichnen. Diese unmittelbar wahrnehmbare Verkehrsdichte hat nur entfernt etwas mit der hier untersuchten Kraftfahrzeugdichte zu tun.

Als Kraftfahrzeugdichte im Sinne dieser Untersuchung soll der statistische Begriff verstanden werden, der sich als die Zahl der gemeldeten Kraftfahrzeuge, bezogen auf je 1 000 Einwohner, darstellt.

Im Verlauf der Untersuchung wird sich herausstellen, daß die Kraftfahrzeugdichte in der Landeshauptstadt München im Vergleich mit anderen Städten oder Landkreisen gar nicht so groß ist, daß aber die Verkehrsdichte, wovon man sich jeden Tag, vor allem in der Innenstadt überzeugen kann, mit zu den größten in der Bundesrepublik zählt. Dem aufmerksamen Beobachter wird eine plausible Erklärung ziemlich leicht gemacht. Er kann nämlich feststellen, daß ein großer Prozentsatz der Kraftfahrzeuge die auf den Münchener Straßen angetroffen werden, aus anderen Bereichen stammen, was an den Nummernschildern abgelesen werden kann.

Die Kraftfahrzeugdichte ist also mit der Verkehrsdichte nicht unbedingt identisch. Sie ist aber mit Sicherheit Meßziffer, die den Stadtplanern bezüglich der Straßenerschließung und vor allem im Hinblick auf das Stellplatzangebot, einiges zu sagen hat. Der Vergleich zwischen den beiden, 10 Jahre auseinander liegenden Zeitpunkten gibt wohl auch Anhaltspunkte darüber, wie sich die Lebensverhältnisse in den einzelnen Stadt- und Landkreisen entwickelt haben, gilt doch das Kraftfahrzeug nach wie vor als Konsumgut Nummer 1.

Da es sich bei der vorliegenden Untersuchung darum handelt, die Entwicklung der Kraftfahrzeugdichte darzustellen, ohne irgendwelche Beziehungen zu wirtschafts- oder sozialpolitischen Tatbeständen herzustellen, kann sich der Verfasser auf eine kurze Interpretation beschränken, weil die dargestellten Zahlenreihen einen ausreichenden Überblick gestatten.

### Die Kraftfahrzeugdichte in der Bundesrepublik und in den Ländern

Tabelle 1

Gebietseinheit	Kraftfahrzeuge insgesamt auf 1 000 Einwohner	
	1.1.1975	1.1.1984
Bundesrepublik . . . . .	329	475
Berlin (West) . . . . .	251	369
Schleswig-Holstein . . . . .	330	464
Hamburg . . . . .	299	397
Niedersachsen . . . . .	335	470
Bremen . . . . .	295	394
Nordrhein-Westfalen . . . . .	305	448
Hessen . . . . .	346	493
Rheinland-Pfalz . . . . .	344	515
Baden-Württemberg . . . . .	346	502
Bayern . . . . .	351	505
Saarland . . . . .	306	474

In Tabelle 1 ist die Kraftfahrzeugdichte in der Bundesrepublik Deutschland und in den einzelnen Bundesländern dargestellt. In der Bundesrepublik hat sich in den untersuchten 10 Jahren die Kraftfahrzeugdichte von 329 auf 475 erhöht.

Bei den Bundesländern lag im Jahr 1975 Bayern mit 351 Kraftfahrzeugen auf je 1 000 Einwohner an der Spitze. Hessen und Baden-Württemberg hatten 346 Fahrzeuge aufzuweisen, Rheinland-Pfalz 344. An letzter Stelle lag mit 251 Einheiten je 1 000 Einwohner Berlin.

Inzwischen liegt Bayern mit seinem Dichtewert an zweiter Stelle, die Spitze hat Rheinland-Pfalz übernommen, Baden-Württemberg ist Dritter, an letzter Stelle rangiert nach wie vor Berlin. Dieser letzte Rang der ehemaligen Reichshauptstadt hat sicher mit der Insellage der Stadt zu tun, ebenso wie die geschilderte Reihenfolge als Indiz dafür gewertet werden kann, daß ein Kraftfahrzeug nicht nur als Prestige- und Luxusobjekt anzusehen ist, vielmehr auch als ein notwendiger Gebrauchsgegenstand. Dies kann davon abgeleitet werden, daß im Untersuchungszeitraum die Flächenstaaten Süddeutschlands (das Saarland bildet eine erklärbare Ausnahme) durchwegs eine höhere Kraftfahrzeugdichte aufzuweisen haben als die Stadtstaaten oder Nordrhein-Westfalen mit seinem dichten Städtebesatz.

Es ist noch auf die absoluten Veränderungen in allen Gebietsteilen hinzuweisen, die zeigen, wie schnell in den letzten 10 Jahren die Motorisierung vor sich gegangen ist. Dies darf ohne Einschränkung behauptet werden, wenn man sieht, daß beispielsweise in Bayern die Dichte von 351 je 1 000 Einwohner auf 505 Fahrzeuge angestiegen ist.

### Die Kraftfahrzeugdichte in Stadtstaaten und Landeshauptstädten

Tabelle 2

Stadt	Kraftfahrzeuge insgesamt auf 1 000 Einwohner	
	1.1.1975	1.1.1984
Berlin (West) . . . . .	251	369
Bremen . . . . .	295	394
Hamburg . . . . .	299	397
Düsseldorf . . . . .	309	457
Hannover . . . . .	300	366
Kiel . . . . .	279	384
Mainz . . . . .	315	450
München . . . . .	301	420
Saarbrücken . . . . .	315	*) 456
Stuttgart . . . . .	325	440
Wiesbaden . . . . .	341	451

\*) Einschl. Völklingen.

In Tabelle 2 sind die Kraftfahrzeugdichten in den Landeshauptstädten aufgelistet. Im Jahr 1975 verfügte die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden über die größte Kraftfahrzeugdichte, Berlin lag am Ende dieser Skala. Die Dichtewerte der Stadtstaaten waren bereits in Tabelle 1 dargestellt.

Zu Beginn dieses Jahres war Düsseldorf der Spitzenreiter mit 457 Kraftfahrzeugen auf je 1 000 Einwohner, am unteren Ende der Skala liegt Hannover. Die bayerische Landeshauptstadt liegt mit ihren Werten 1975 ganz knapp unter und 1984 etwas über dem Durchschnitt.

In Tabelle 3 ist die Zahl der Landeshauptstädte um eine Auswahl größerer Kommunen, die in ihrem Umland eine gewisse Bedeutung haben, erweitert. Im Jahr 1975 hatte Berlin den geringsten Dichtewert aufzuweisen, die Bundeshauptstadt Bonn den höchsten Wert, unmittelbar gefolgt von

Frankfurt am Main. 1984 war, wie bereits festgehalten, Düsseldorf an der Spitze, Hannover bildete das Schlußlicht. Diese bereits erwähnte Reihenfolge veränderte sich also durch die größere Anzahl von Untersuchungsobjekten nicht.

### Die Kraftfahrzeugdichte in ausgewählten Städten der Bundesrepublik

Tabelle 3

Stadt	Kraftfahrzeuge insgesamt auf 1 000 Einwohner	
	1.1.1975	1.1.1984
Berlin (West) . . . . .	251	369
Hamburg . . . . .	299	397
München . . . . .	301	420
Köln . . . . .	286	408
Essen . . . . .	272	409
Frankfurt am Main . . . . .	334	455
Dortmund . . . . .	280	412
Düsseldorf . . . . .	309	457
Duisburg . . . . .	266	393
Stuttgart . . . . .	325	440
Bremen . . . . .	295	394
Hannover . . . . .	300	366
Nürnberg . . . . .	312	441
Bochum . . . . .	274	413
Mannheim . . . . .	313	440
Bonn . . . . .	335	420
Karlsruhe . . . . .	329	450
Augsburg . . . . .	294	418

In Tabelle 4 ist die Planungsregion München dargestellt, d. h. die bayerische Landeshauptstadt sowie die acht sie umgebenden Landkreise. In dieser Planungsregion 14 verfügt die Landeshauptstadt, bezogen auf jeweils 1 000 Einwohner, über die wenigsten Kraftfahrzeuge. Dies war bereits 1975 so. Die größte Dichte hat und hatte 1975 der Landkreis Erding aufzuweisen. Bemerkenswert dabei ist nicht nur allein die eben festgestellte Tatsache, sondern vor allem der relativ große Abstand zwischen dieser Gebietskörperschaft und der Landeshauptstadt. In München entfallen 420 Kraftfahrzeuge auf 1 000 Einwohner, im Landkreis Erding sind es immerhin 585 Einheiten. Nach der Stadt München war zu Beginn dieses Jahres im Landkreis Fürstenfeldbruck die geringste Kraftfahrzeugdichte festgestellt worden. In diesem Bereich entfallen 471 Kraftfahrzeuge auf je 1 000 Einwohner.

### Kraftfahrzeugdichte in Bayern und in der Planungsregion 14

Tabelle 4

Bezeichnung	Kraftfahrzeuge insgesamt auf 1 000 Einwohner	
	1.1.1975	1.1.1984
Bayern . . . . .	351	505
Kreisfreie Stadt München . . . . .	301	420
Planungsregion 14*):		
Ldkr. Dachau . . . . .	379	513
Ebersberg . . . . .	374	506
Erding . . . . .	429	585
Freising . . . . .	407	543
Fürstenfeldbruck . . . . .	362	471
Landsberg a. Lech . . . . .	397	570
München . . . . .	385	561
Starnberg . . . . .	392	529

\*) Ohne kreisfreie Stadt München.

In Tabelle 5 schließlich sind die kreisfreien Städte in den bayerischen Regierungsbezirken zusammengestellt.

Ingolstadt im Regierungsbezirk Oberbayern hält seit 10 Jahren eine Spitzenstellung. Die Stadt Regensburg lag im Januar 1984 mit 410 Kraftfahrzeugen je 1 000 Einwohner am Ende der Skala, nur leicht übertroffen von Würzburg, Coburg und Augsburg.

Vor 10 Jahren nahm den letzten Rang Coburg ein, Regensburg war an zweitletzter Position zu finden.

### Die Kraftfahrzeugdichte in den kreisfreien Städten Bayerns

Tabelle 5

Reg.-Bez./Stadt	Kraftfahrzeuge insgesamt auf 1 000 Einwohner	
	1.1.1975	1.1.1984
<b>Reg.-Bez. Oberbayern:</b>		
München . . . . .	301	420
Ingolstadt . . . . .	351	544
Rosenheim . . . . .	350	468
<b>Reg.-Bez. Niederbayern:</b>		
Landshut . . . . .	322	438
Passau . . . . .	317	424
Straubing . . . . .	314	443
<b>Reg.-Bez. Oberpfalz:</b>		
Amberg . . . . .	303	466
Regensburg . . . . .	292	410
Weiden i.d. OPf. . . . .	305	460
<b>Reg.-Bez. Oberfranken:</b>		
Bamberg . . . . .	330	450
Bayreuth . . . . .	316	438
Coburg . . . . .	291	418
Hof . . . . .	337	422
<b>Reg.-Bez. Mittelfranken:</b>		
Ansbach . . . . .	341	474
Erlangen . . . . .	328	450
Fürth . . . . .	300	433
Nürnberg . . . . .	312	441
Schwabach . . . . .	332	466
<b>Reg.-Bez. Unterfranken:</b>		
Aschaffenburg . . . . .	341	486
Schweinfurt . . . . .	314	467
Würzburg . . . . .	309	412
<b>Reg.-Bez. Schwaben:</b>		
Augsburg . . . . .	294	418
Kaufbeuren . . . . .	306	437
Kempten (Allgäu) . . . . .	326	489
Memmingen . . . . .	347	513

Um das Bild abzurunden, seien noch einige Zahlen aus der Bundesrepublik genannt: Zu Beginn des Jahres 1984 hatte Baden-Baden die Spitzenstellung unter den kreisfreien Städten inne, der Landkreis Neustadt an der Aisch unter allen Landkreisen.

Die geringste Kraftfahrzeugdichte in einer kreisfreien Stadt wurde für Emden ermittelt, bei den Landkreisen lag der Kreis Goslar am Ende der Skala. Die nachfolgende kleine Aufstellung erlaubt einen Vergleich mit dem Jahr 1975. Damals war Herne die kreisfreie Stadt mit der geringsten Kraftfahrzeugdichte, Norden bildete das Schlußlicht bei den Landkreisen.

Bezeichnung	Kraftfahrzeuge insgesamt auf 1 000 Einwohner			
	1.1.1975		1.1.1984	
Größte Dichte:				
a) kreisfreie Stadt . . . . .	Baden-Baden	(413)	Baden-Baden	(548)
b) Landkreis . . . . .	Rottal-Inn	(442)	Neustadt/Aisch	(654)
Geringste Dichte:				
a) kreisfreie Stadt . . . . .	Herne	(238)	Emden	(359)
b) Landkreis . . . . .	Norden	(275)	Goslar	(408)

Die dargelegten Zahlen zeigen die starke Zunahme der Motorisierung in der Bundesrepublik in den letzten 10 Jahren. Sie beweisen aber recht deutlich, daß die Kraftfahrzeugdichte im Süden der Republik größer ist als im Norden was die Städte betrifft und daß in den ländlichen Gebieten, d. h. in den Landkreisen, mehr Kraftfahrzeuge auf 1 000 Einwohner entfallen als in den Großstädten.

*Dipl.-Kfm. Otto Ruchty*