

Telefon: 233 - 25234  
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN-HAI-31-3

## **Fortschreibung des Berichtes zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München**

### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00232**

### **Bekanntgabe des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 20.05.2020** Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Angelegenheit ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit in ihrer Bedeutung und ihren möglichen Auswirkungen nicht auf ein Stadtteil begrenzt ist.

Der von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL am 21.10.2013 gestellte Antrag Nr. 08-14 / A 04717 (Anlage 1) Bericht zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München wurde mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.10.2017 geschäftsordnungsmäßig behandelt. Weiterhin wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Statistiken zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München jährlich fortzuschreiben, um eine gute Diskussionsgrundlage zu haben.

Mit dieser Bekanntgabe informiert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Stadtrat wie gewünscht über die Ergebnisse der Fortschreibung.

#### **1. Allgemeines**

Im Bericht zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09246) wurde über ein Zeitraum von 10 Jahren (2005 bis 2015), die Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes in der Landeshauptstadt München anhand der Daten des Statistischen Amtes München ausgewertet und an der Einwohnerentwicklung gespiegelt. Inhalt dieser Bekanntgabe ist die Fortschreibung der Datenauswertungen über das Jahr 2015 hinaus bis zum Jahr 2018. Als Grundlage dienten wiederum die Erhebungen des Statistischen Amtes München dessen Quellen auf das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes zurück gehen.

##### **1.1. Allgemeiner Überblick**

Zum 1. Januar 2019 waren deutschlandweit 64,8 Millionen Kraftfahrzeuge (Kfz) gemeldet. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 1,1 Millionen Fahrzeugen (1,7 %) im Vergleich zum Vorjahresstichtag. Damit setzt sich, wie bereits in den Vorjahren, der Trend einer Zunahme des Kraftfahrzeug-Bestandes weiter fort.

Mit 47,1 Millionen Fahrzeugen bilden die Personenkraftwagen (Pkw) erneut die anteilsstärkste Fahrzeugklasse.

Die Zunahme der zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge verteilt sich über alle Bundesländer, wenn auch in unterschiedlicher Höhe. In Bayern ist die Zunahme mit 1,9 % gegenüber dem Vorjahr am höchsten, in Bremen und Berlin mit knapp 1 % am geringsten. Die meisten Kraftfahrzeuge, mit knapp 11,9 Millionen sind in Nordrhein-Westfalen zugelassen, gefolgt von Bayern mit rund 10,2 Millionen und Baden-Württemberg mit etwa 8,1 Millionen.

Die jährliche Zählung des Fahrzeugbestandes umfasst alle Kraftfahrzeuge, die am 1. Januar eines Jahres im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert sind. Außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge sind nicht enthalten, Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen schon. Die statistischen Auswertungen spiegeln die tatsächlichen Zulassungen und somit den Straßenverkehr wieder.

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt KBA)

In der Landeshauptstadt München waren zum selben Zeitpunkt insgesamt 832.524 Kraftfahrzeuge gemeldet, das entspricht einer Zunahme von 1,4 % gegenüber dem Vorjahr.

Die Münchner Wohnbevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz) stieg im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % auf insgesamt 1.572.557 Einwohnerinnen und Einwohner an.

## **1.2. Definition Kraftfahrzeuge**

### **Bestand an Kraftfahrzeugen**

Das Statistische Amt führt hierzu folgendes aus:

Der Bestand an Kraftfahrzeugen wird dem örtlichen Fahrzeugregister entnommen und monatlich adressscharf direkt von der Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle der Landeshauptstadt München geliefert.

Bei den Zahlen über den Bestand werden zugelassene bzw. gemeldete Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen erfasst, die zum fließenden Verkehr gehören.

Zu den Kraftfahrzeugen zählen Krafträder (einschl. Leichtkrafträder und Motorroller), Personenkraftwagen (mit höchstens 8 Sitzplätze außer dem Fahrersitz), Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Zugmaschinen (einschl. Sattelzugmaschinen), selbstfahrende Arbeitsmaschinen, sowie sonstige Kraftfahrzeuge (z. B. Krankenkraftwagen, Feuerwehrfahrzeuge, u. ä.).

Nicht einbezogen werden außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge, Fahrzeuge der Bundeswehr, Fahrzeuge mit roten bzw. Kurzzeitkennzeichen sowie Fahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen. Der Kraftfahrzeugbestand umfasst die aktuelle Anzahl aller Fahrzeuge mit Zulassungsadresse innerhalb der Landeshauptstadt München, die zum Zeitpunkt der Zählung an einem festgelegten Stichtag mit einem amtlichen Kennzeichen aktiv zum fließenden Verkehr zugelassen bzw. angemeldet und im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) des Kraftfahrt-Bundesamt gespeichert sind.

## 2. Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in der Landeshauptstadt München von 2015 bis 2018

Die Fortschreibung der Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes in der Landeshauptstadt München über das Jahr 2015 hinaus wird anlog dem o.a. Beschluss anhand der vorhandenen statistischen Daten durchgeführt.

Sämtliche im Folgenden dargestellten einzelnen Auswertungen basieren auf diesen Daten mit Stand zum 31.12. des jeweils angesprochenen Jahres.

Hinweis:

Für einen besseren Gesamtüberblick der Kfz-Entwicklung über die Jahre hinweg, wurde in der nachfolgenden Abbildung nicht nur der Betrachtungszeitraum von 2015 bis 2018 dargestellt, sondern auch die Vorjahre ab 2005 aufgenommen.

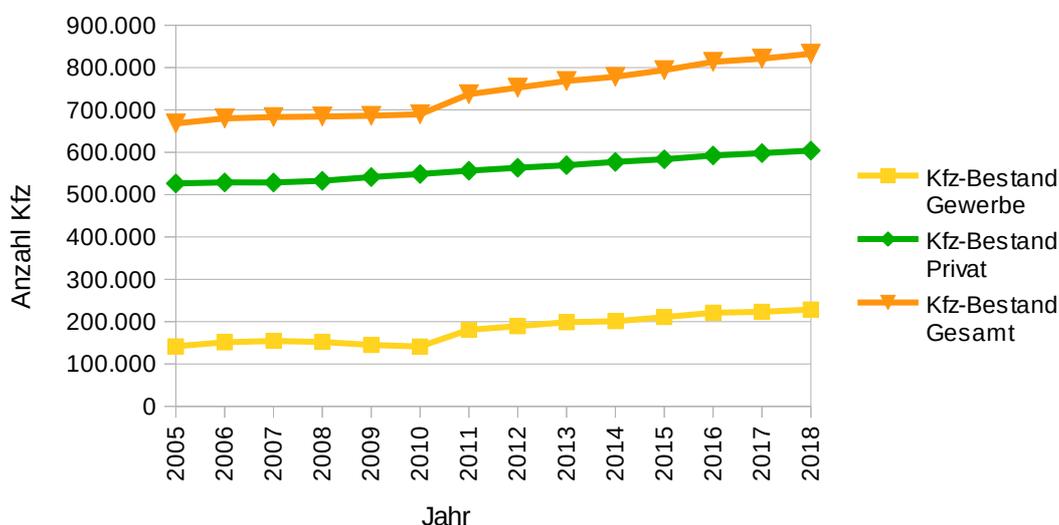


Abb. 1: Kraftfahrzeugbestand in der Landeshauptstadt München von 2005 bis 2018

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren ist auch über das Jahr 2015 hinaus, ein kontinuierlicher Anstieg des **gesamten** Kfz-Bestandes festzustellen. Von 794.052 Kfz im Jahr 2015 stieg die Anzahl bis zum Jahr 2018 um ca. 5 % auf insgesamt 832.524 Kfz. Etwa 73 % davon sind als private Kfz gemeldet und ca. 27 % auf Firmen, Betriebe, Vereinigungen usw. registriert.

Die Zunahme des **privaten** Kfz-Bestandes in den Jahren 2015 bis 2018 beträgt in der Landeshauptstadt München rund 4 %.

Bei den **gewerblich** gemeldeten Kraftfahrzeugen fällt mit knapp 9 % die Zunahme in diesem Zeitraum höher aus.

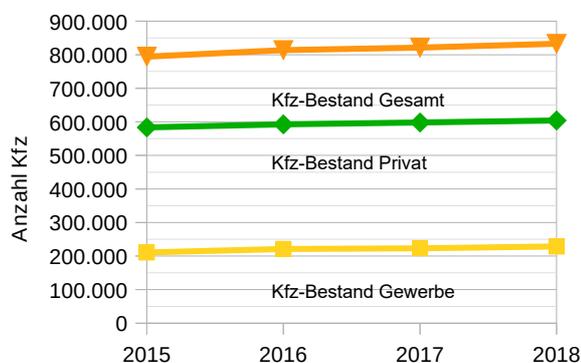


Abb. 1.1: Kfz-Bestand von 2015 bis 2018

## **2.1. Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands nach Stadtgebietslage**

### **2.1.1. Kraftfahrzeugbestand in den Stadtbezirken**

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in den 25 Münchner Stadtbezirken der Jahre 2015 bis 2018 ist in Abbildung 2 dargestellt.

Wie in den vorangegangenen Jahren hat sich das Verteilungsbild innerhalb der Stadtbezirke wenig verändert. Die Zuordnung der hohen Kfz-Bestände ist fast gleich geblieben, da die Firmen und Konzerne auch weiterhin in den Stadtbezirken ansässig sind.

So sind im Stadtbezirk 1 Altstadt-Lehel bedingt durch gewerbliche Autovermieter, im Stadtbezirk 3 Maxvorstadt durch gewerbliche Autovermieter und Konzernniederlassung hohe Kfz-Bestände vorzufinden.

Ähnlich sieht es im Stadtbezirke 7 Sendling Westpark und 10 Moosach durch Konzernniederlassungen aus.

In den Stadtbezierken 11 Milbertshofen – Am Hart und 12 Schwabing – Freimann zeigt sich der gleiche Effekt durch die ansässigen Auto-Konzernniederlassungen.

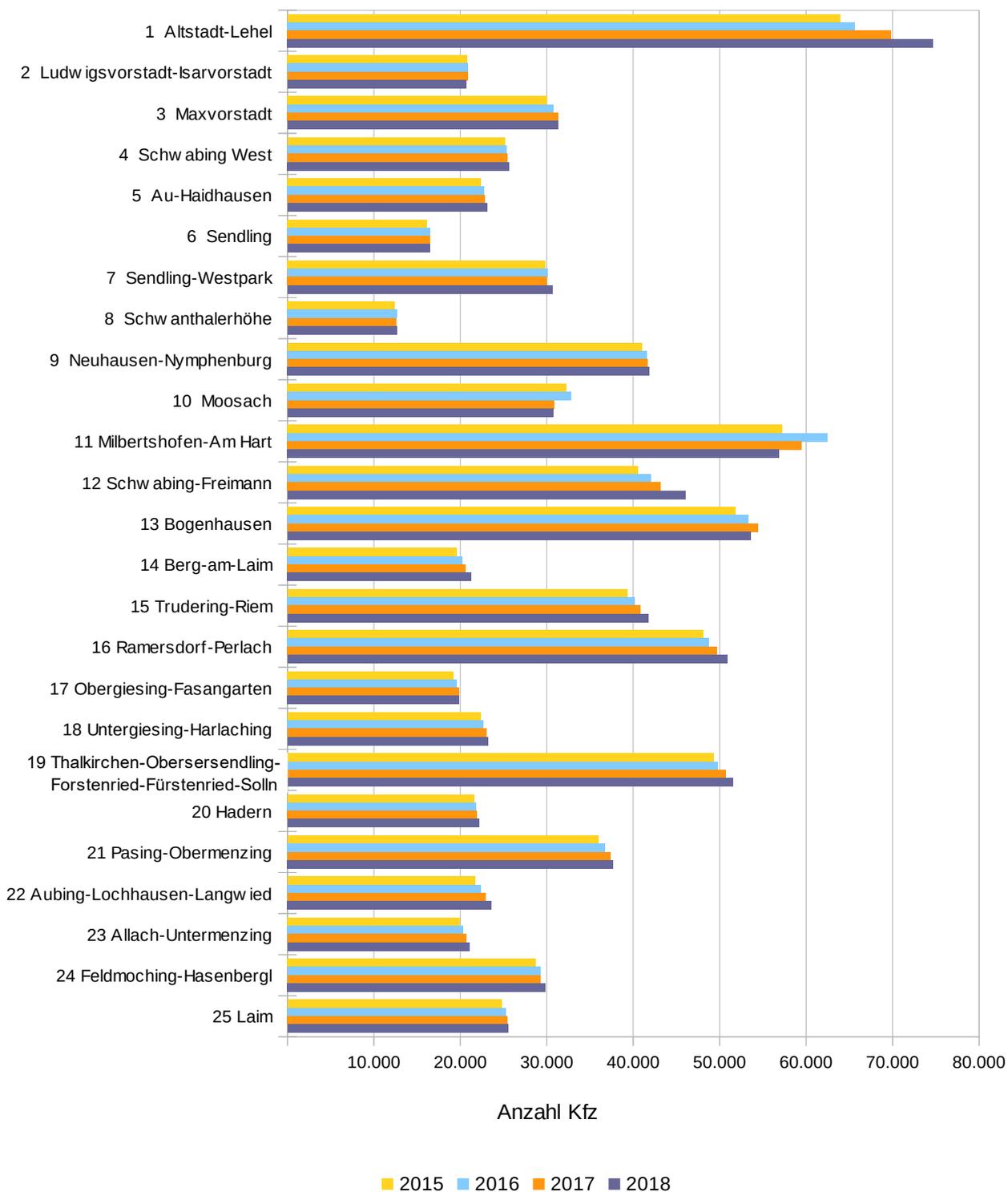


Abb. 2: Gesamter Kraftfahrzeugbestand 2015 bis 2018 in den Münchner Stadtbezirken

## 2.1.2. Kraftfahrzeugbestand innerhalb der Stadtbereiche Altstadttring, Mittlerer Ring und Stadtgrenze

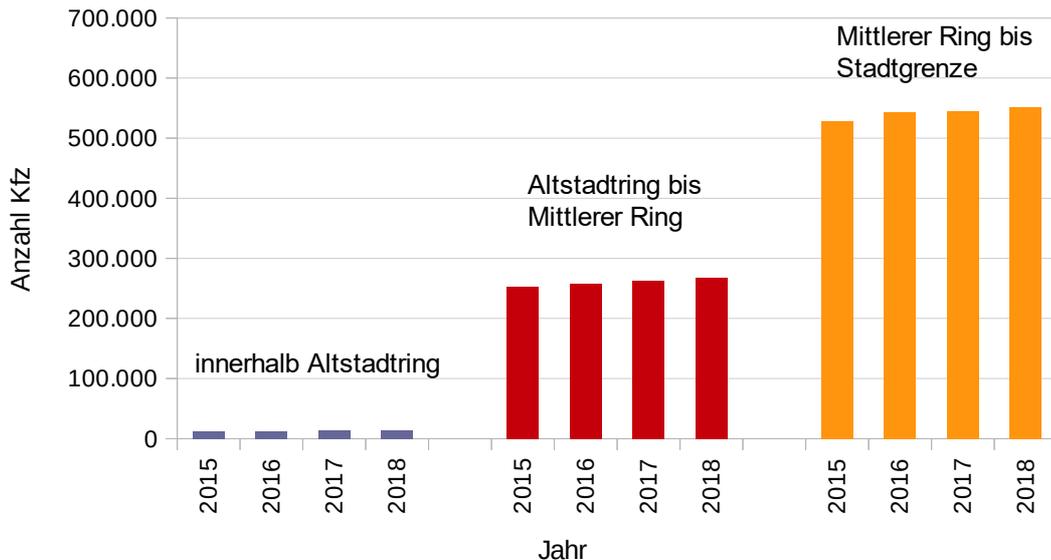


Abb. 3: Kraftfahrzeugbestand 2015 bis 2018 innerhalb der Stadtbereiche

### Kfz-Bestand im Bereich innerhalb des Altstadttrings

Im Betrachtungszeitraum 2015 bis 2018 stieg der **gesamte** Kfz-Bestand um ca. 18,7 % innerhalb des Altstadttrings an.

Waren im Jahr 2015 etwa 11.616 Kfz gemeldet, erhöht sich die Anzahl bis zum Jahr 2018 auf insgesamt 13.805 Kfz.

Damit weist dieser Bereich auch weiterhin die höchste Kfz-Gesamtzunahme im Vergleich zu den weiteren Betrachtungsbereichen im Münchner Stadtgebiet auf.

Diese Zunahmen werden allerdings ausschließlich durch den **gewerblichen** Verkehr generiert. Die höchste Zunahme zeigt sich hier im Jahr 2017 mit ca. 11,0 % gegenüber dem Vorjahr.

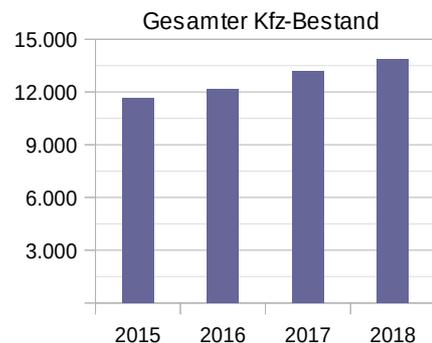


Abb. 3.1: Kfz-Bestand von 2015 bis 2018 innerhalb des Altstadttrings

Im **privaten** Kfz-Bestand innerhalb des Altstadttrings ist hingegen eine Abnahme um etwa 2,6 % von 2015 bis zum Jahr 2018 festzustellen.

### Kfz-Bestand im Bereich Altstadttring bis Mittlerer Ring

Innerhalb des Bereichs Altstadttring bis Mittlerer Ring nimmt der **gesamte** Kfz-Verkehr kontinuierlich um etwa 2 % pro Jahr zu.

Die Höhen der Zunahmen der gewerblichen bzw. privaten Kfz fallen jedoch unterschiedlich aus.

Die höchsten Zunahmen finden sich im **gewerblichen** Kfz-Bestand wieder. So stieg beispielsweise der Bestand um ca. 4,7 % vom Jahr 2016 auf 2017 an.

Ausschlaggebend für die hohen Kfz-Bestände sind gewerbliche Autovermieter und Konzernniederlassungen einzelner Stadtbezirke (z.B. 3. Stadtbezirk Maxvorstadt, 7. Stadtbezirke Sendling - Westpark).

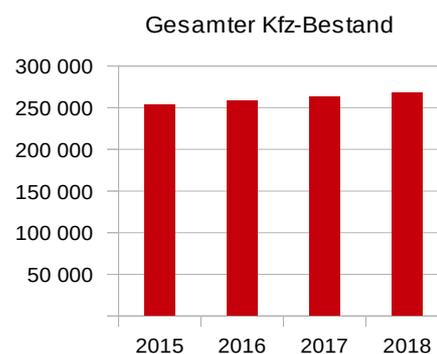


Abb. 3.2: Kfz-Bestand von 2015 bis 2018 Altstadttring bis Mittlerer Ring

Auch der **private** Kfz-Bestand wuchs im Betrachtungszeitraum. Die höchste Zunahme mit etwa 1,1 % ist von 2015 auf 2016 festzustellen.

### Kfz-Bestand im Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze

Für den **gesamten** Kfz-Bestand im Bereich des Mittleren Rings bis zur Stadtgrenze ist seit 2015 der Bestand um 4,3 % gewachsen.

Die Zunahmen zeigen sich hier allerdings nicht ganz so stetig wie in den anderen Stadtbereichen.

Im **gewerblichen** Kfz-Bestand fand die höchste Zunahme im Jahr 2015 mit 112.542 Kfz auf 120.067 Kfz im Jahr 2016 statt. Das entspricht einem Plus von ca. 6,7 %.

Im Folgejahr 2017 nahm der Kfz-Bestand sogar um ca. 2,7 % gegenüber dem Vorjahr ab. 2018 erfolgte jedoch wieder eine Zunahme um ca. 0,6 %.

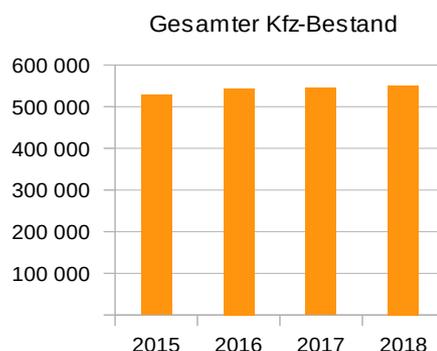


Abb. 3.3: Kfz-Bestand von 2015 bis 2018 Mittlerer Ring bis Stadtgrenze

Der **private** Kfz-Bestand im Bereich Mittlerer Ring bis Altstadtgrenze stieg kontinuierlich um Werte zwischen 1,1 % (2017) und 1,8 % (2016) an.

## 3. Verhältnis Einwohner- zu Kraftfahrzeugentwicklung

### 3.1. Einwohnerentwicklung

Hinweis:

Für einen besseren Gesamtüberblick der Einwohnerentwicklung über die Jahre hinweg, wurde in der nachfolgenden Abbildung nicht nur der Betrachtungszeitraum von 2015 bis 2018 dargestellt, sondern auch die Vorjahre ab 2005 aufgenommen.

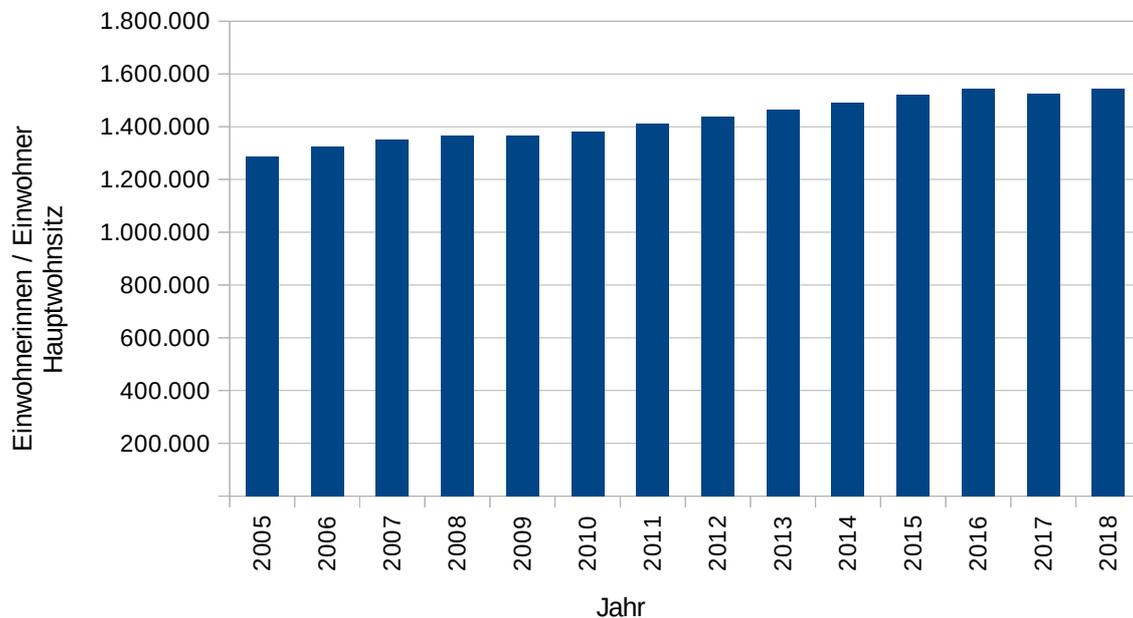


Abb. 4: Entwicklung der Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz von 2005 bis 2018

Die Landeshauptstadt München zeichnet sich durch eine hohe Attraktivität aus, die gleichzeitig einen ungebrochenen Bevölkerungszuwachs mit einem höheren Kraftfahrzeugaufkommen generiert. Waren im Jahr 2015 noch 1.521.678 Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz (HWS) gemeldet, erhöhte sich deren Anzahl 2018 um ca. 1,3 % auf 1.542.211 Einwohnerinnen und Einwohner.

Der Rückgang der Bevölkerungszahlen von 2016 auf 2017 erklärt sich durch eine seitens des Kreisverwaltungsreferates der Landeshauptstadt München durchgeführte Registerbereinigung aufgrund von unzustellbaren Wahlbenachrichtigungen im Rahmen der Migrationsbeiratswahl 2017, der Bundestagswahl 2017 und des Bürgerentscheids „Raus aus der Steinkohle“.

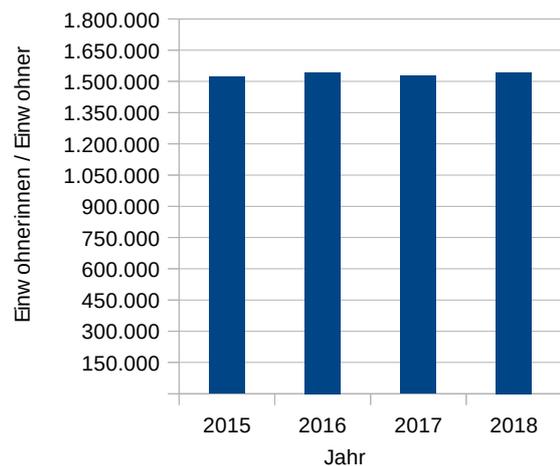


Abb. 4.1: Entwicklung der Einwohnerinnen und Einwohner mit HWS von 2015 bis 2018

### 3.2. Entwicklung Verhältnis Einwohner- zu Kraftfahrzeugbestand

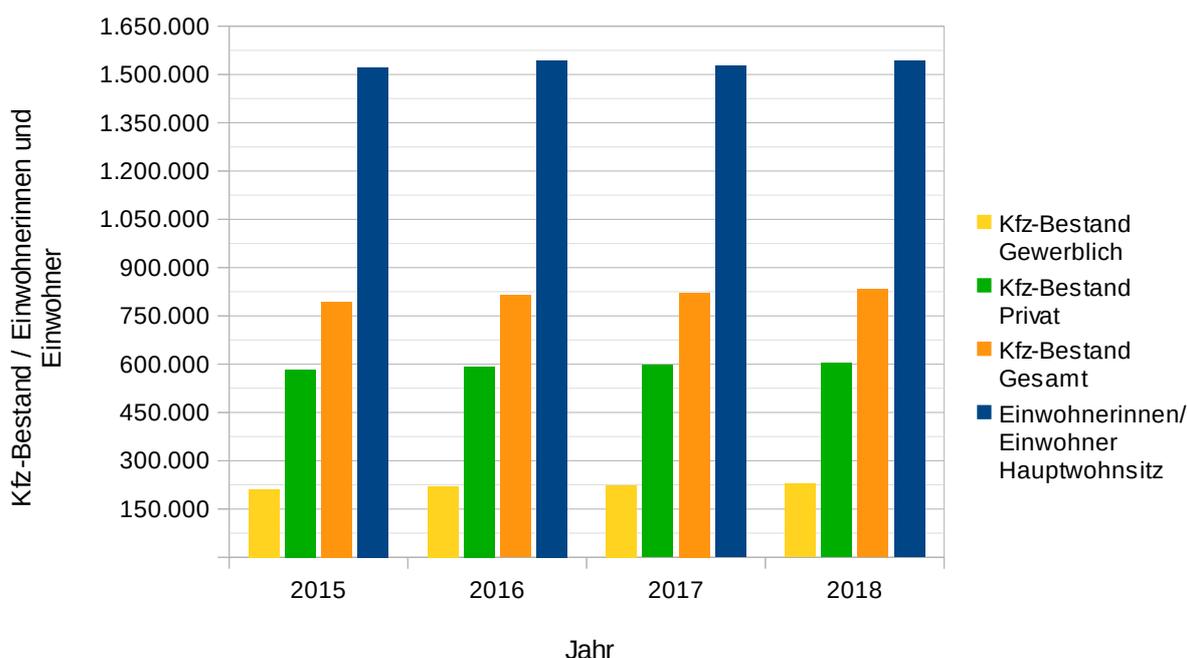


Abb. 5: Entwicklung der Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz und Kfz-Bestand 2015 bis 2018

Im Verhältnis der Hauptwohnsitzbevölkerung zum Kfz-Bestand, sind im Betrachtungszeitraum in der Landeshauptstadt München keine signifikanten Veränderungen festzustellen. Beide Bereiche sind durch Zunahmen gekennzeichnet, womit sich der Trend der letzten Jahre fortsetzt.

Von 2015 bis 2018 stellt sich das Verhältnis Einwohner zu Kraftfahrzeugbestand (privat und gewerblich) durchgängig bei ca. 1,8 ein, d. h. einem Kfz sind 1,8 Einwohner zuzuordnen. Werden nur die privaten Kraftfahrzeuge verglichen, liegt das Verhältnis Einwohner zu privatem Kfz-Bestand gleichbleibend bei 2,5.

### 3.3. Haltermerkmale differenziert nach Geschlecht

Bei der Betrachtung der Haltermerkmale für die privat gemeldeten Kraftfahrzeuge im Zeitraum von 2015 bis 2018 nach Geschlecht, ergibt sich in der Gesamtstadt weiterhin ein konstantes Verhältnis männlich zu weiblich. Im Durchschnitt sind rund 67 % der Kraftfahrzeuge in der Landeshauptstadt München auf einen Mann zugelassen, 33 % entfallen auf eine Frau. Wie schon in den Jahren zuvor, sind über den 4-jährigen Betrachtungszeitraum keine Veränderungen der Werte festzustellen.

Eine weitergehende Geschlechter-Differenzierung des Kfz-Bestands in der räumlichen Gebietsaufteilung nach den Bereichen innerhalb des Altstadttrings, Altstadttring bis Mittlerer Ring und Mittlerer Ring bis Stadtgrenze wurde im Rahmen dieser Vorlage nicht durchgeführt. Begründet ist dies durch den hohen Zeitaufwand, da die Daten in diesem Format nicht vorliegen und einzeln aufbereitet werden müssten. Ein fachlicher Mehrwert bei der Differenzierung nach Frauen und Männern in räumlicher Aufteilung ist zudem nicht erkennbar.

#### 4. Entwicklung des privaten Kfz-Bestands nach Altersgliederung

##### 4.1. Altersgliederung Gesamtstadt München

Hinweis:

Im vorangegangenen Beschluss „Bericht zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München“ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.10.2017, waren die 50 bis 59 jährigen in einer Altersklasse zusammengefasst. Um eine bessere Vergleichbarkeit herstellen zu können, wurde diese Gruppe nun dem 4-jährigen Rhythmus entsprechend unterteilt.

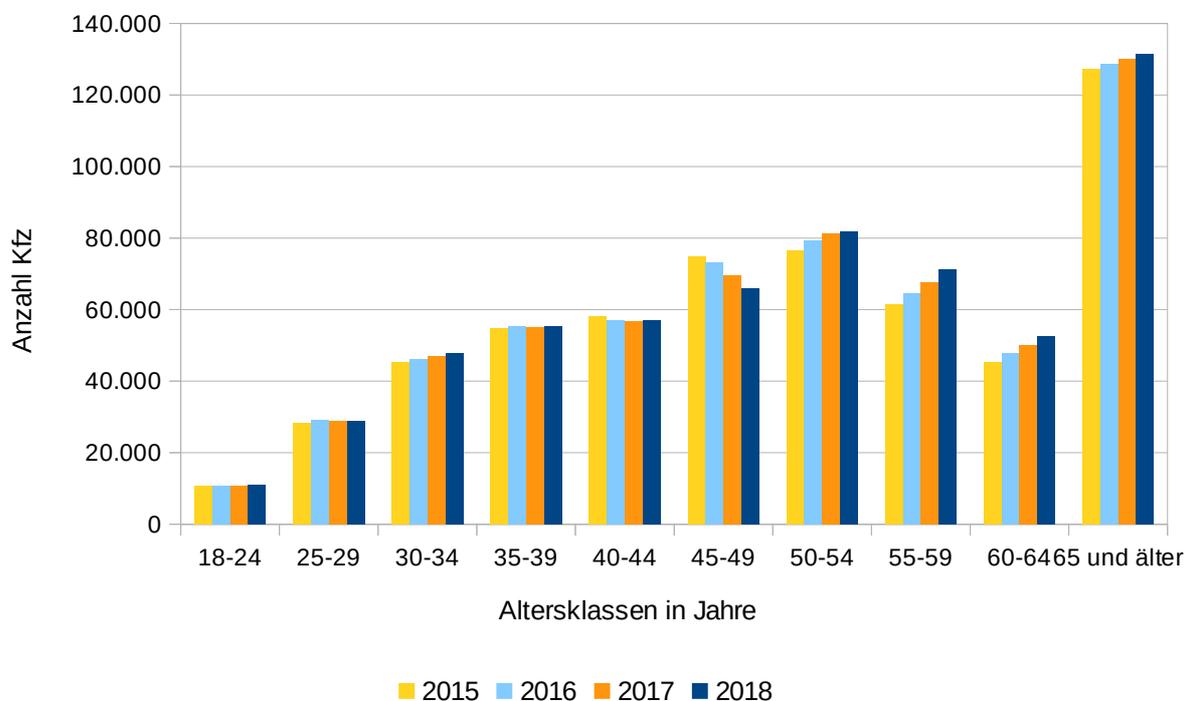


Abb. 6: Privater Kfz-Bestand 2015 bis 2018 nach Altersgliederung Gesamtstadt München

Die Entwicklung des privaten Kfz-Bestands über die Jahre 2015 bis 2018 zeigt in der gesamtstädtischen Betrachtung weiterhin keine richtungsweisenden Tendenzen. Über fast alle Altersklassen der Münchner Einwohnerinnen und Einwohner hinweg ist der private Kfz-Bestand durch Zunahmen gekennzeichnet. Eine Abnahme ist lediglich in der Altersklasse der 45 bis 49-jährigen festzustellen.

Der hohe Kfz-Bestand in der Altersklasse 65 und älter erklärt sich dadurch, dass diese Klasse den höchsten prozentualen Anteil an der Münchner Bevölkerung stellt. Mit nahezu gleichbleibenden Anteilen von ca. 17,5 % im Jahr 2015 auf ca. 17,3 % im Jahr 2018 ist diese Gruppe eine konstante Größe über den Betrachtungszeitraum.

Dagegen nimmt der prozentuale Anteil der Altersklasse der 45 bis 49-jährigen jährlich ab. 2015 betrug der Anteil dieser Gruppe ca. 7,8 % an der Wohnsitzbevölkerung bis zum Jahr 2018 ist der Wert auf ca. 7,0 % gesunken.

#### 4.2. Privater Kfz-Bestand ausgewählter Altersklassen in der Gesamtstadt

Um festzustellen, ob sich die Entwicklung des Kfz-Bestands bei jüngeren bzw. jungen Altersgruppen gegenüber den anderen Altersgruppen beispielsweise durch den Verzicht eines eigenen Kraftfahrzeug unterscheidet, werden wie bereits in dem vorangegangenen Beschluss, die privaten Kfz-Bestandsdaten der Altersklassen 25 bis 29, 30 bis 34 und 35 bis 39 Jahre genauer betrachtet.

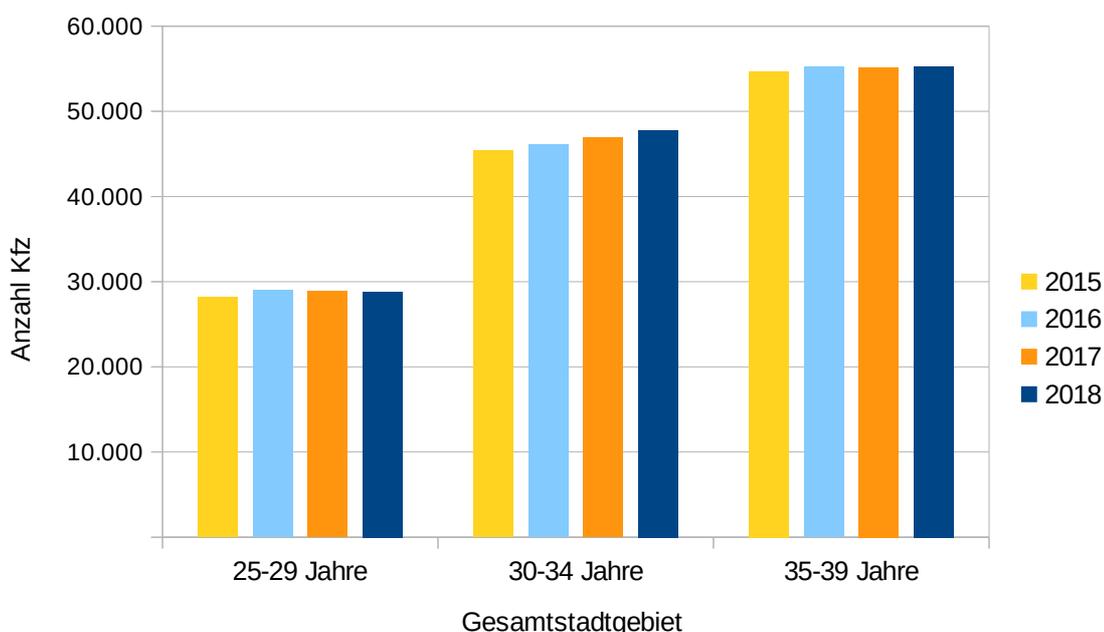


Abb. 7: Privater Kfz-Bestand 2015 bis 2018 ausgewählter Altersklassen im Gesamtstadtgebiet München

Die Zahlen der Altersklassen 25 bis 29, 30 bis 34 und 35 bis 39 Jahre für das Gesamtstadtgebiet im Zeitraum von 2015 bis 2018 zeigen keinen kontinuierlichen Rückgang des Kraftfahrzeugbestandes auf (siehe Abb. 7).

#### Altersklasse 25 bis 29 Jahre

In der Altersklasse 25 bis 29 Jahre ist von 2015 auf 2016 eine Zunahme des privaten Kfz-Bestands um ca. 3,0 % bei einer Einwohnerzunahme um ca. 1,2 %, festzustellen. Bis zum Jahr 2018 erfolgte eine Abnahme des Einwohnerbestands um ca. 1,0 %, bei einem Rückgang des privaten Kfz-Bestandes um ca. 0,5 %.

#### Altersklasse 30 bis 34 Jahre

Für diese Gruppe sind, über das Gesamtstadtgebiet gesehen, keine Abnahmen des privaten Kfz-Bestandes festzustellen. Über den Betrachtungszeitraum der Jahre 2015 bis 2018 erhöhte sich der private Bestand um ca. 5,3 % bei einer Zunahme des Einwohnerbestands um ca. 2,6 %.

#### Altersklasse 35 bis 39 Jahre

Auch in dieser Altersklasse sind bei gesamtstädtischer Betrachtung im privaten Kfz-Bestand keine Abnahmetendenzen festzustellen. Die leichte Abnahme von ca. 0,1 % im Jahr 2016 auf 2017 fällt kaum ins Gewicht zumal 2018 der Kfz-Bestand, bei gleichbleibender Einwohnerzahl, bereits wieder höher ist als die Jahre zuvor.

### **4.3. Privater Kfz-Bestand ausgewählter Altersklassen und Stadtbereiche**

Bei einer detaillierten Betrachtung der Altersgruppen 25 bis 29, 30 bis 34 und 35 bis 39 Jahre bezogen auf die verschiedenen Stadtbereiche, lassen sich folgende Aussagen treffen (siehe Abb. 8):

#### **Kfz-Bestand nach Altersgliederung im Bereich innerhalb des Altstadtrings**

Hinweis:

Die Aussagen zum privaten Kfz-Bestand ausgewählter Altersklassen im Bereich innerhalb des Altstadtrings werden in absoluten Werten angegeben, da sich durch die geringen Fallzahlen (teilweise unter 100) eine prozentuale Interpretation schwierig gestaltet.

#### Altersklasse 25 bis 29 Jahre

Der private Kraftfahrzeugbestand innerhalb des Altstadtrings steigt zunächst von 82 Kfz im Jahr 2015 auf 93 Kfz im Jahr 2016 an. In den zwei folgenden Jahren geht der Bestand zurück, so dass 2018 mit insgesamt 85 Kfz annähernd der Wert von 2015 erreicht ist. Die Bevölkerungsentwicklung dieser Altersklasse nimmt von 2015 auf 2016 zu, sinkt im Jahr 2017 und verzeichnete 2018 wieder eine Zunahme.

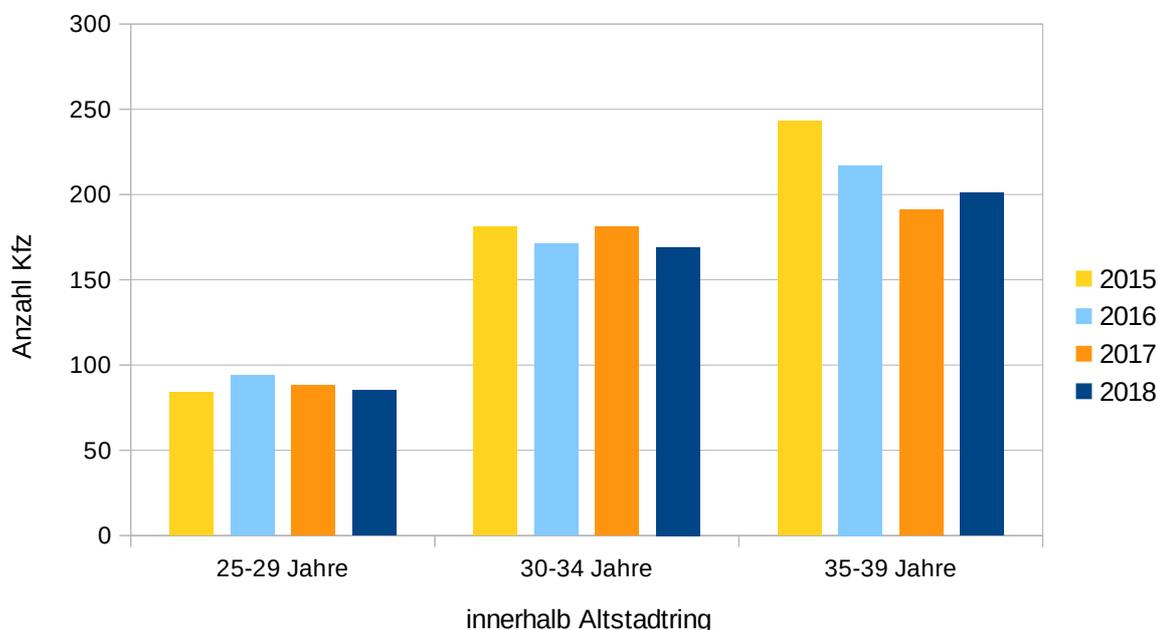


Abb. 8: Privater Kfz-Bestand 2015 bis 2018 ausgewählter Altersklassen innerhalb des Altstadt rings

#### Altersklasse 30 bis 34 Jahre

In dieser Altersklasse wechseln sich Zu- und Abnahme des privaten Kfz-Bestandes regelmäßig ab. Waren 2015 insgesamt 181 Kfz gemeldet, reduzierte sich der Wert im folgenden Jahr auf 170 Kfz um im nächsten Jahr wieder auf 180 Kfz anzusteigen. 2018 ist mit 170 Kfz der Stand von 2016 erreicht.

Die Einwohnerzahlen dieser Altersklasse innerhalb des Altstadttrings weisen einen jährlichen leichten Rückgang auf.

#### Altersklasse 35 bis 39 Jahre

Der Kfz-Bestand der 35 bis 39-jährigen nahm in den Jahren 2015 und 2016, bei einer Zunahme der Bevölkerung, ab. Diese Entwicklung setzt sich im Jahr 2017 fort, allerdings bei Abnahme der Einwohnerzahl. Im Jahr 2018 steigt der Kfz-Bestand bei einer Abnahme der Bevölkerungszahlen wieder an.

### Kfz-Bestand nach Altersgliederung im Bereich Altstadttring bis Mittlerer Ring

#### Altersklasse 25 bis 29 Jahre

Im Bereich des Altstadttrings bis zum Mittleren Ring steigt von 2015 auf 2016 die Anzahl des privaten Kfz-Bestands um ca. 2,0 % an. Darauf folgt eine Abnahme des Bestandes um 1,7 %, die bis zum Jahr 2018 sogar noch bis auf 2,0 % steigt.

Die Einwohnerzahlen in dieser Altersklasse und Stadtbereich nehmen über die Jahre jeweils um ca. 1,0 % ab.

#### Altersklasse 30 bis 34 Jahre

In der Altersklasse der 30 bis 34-jährigen verzeichnet der private Kfz-Bestand Zunahmen in unterschiedlicher Größenordnung. Von 2015 auf 2016 beträgt die Zunahme etwa 1,4 %, von 2016 auf 2017 ca. 0,5 %, bei einem Anstieg der Einwohnerzahlen um etwa 1,2 % über den Betrachtungszeitraum.

#### Altersklasse 35 bis 39 Jahre

Diese Altersklasse stellt die einzige Gruppe dar, in der ein deutliche Abnahmetendenz des privaten Kfz-Bestandes festzustellen ist. Von 2015 bis 2017 erfolgt eine Abnahme um jeweils 1,4 %. 2018 fällt die Abnahme des Fahrzeugbestandes mit ca. 1,0 % etwas geringer aus als die der Vorjahre. Parallel zur Kfz-Abnahme sind in dieser Altersklasse auch die höchsten Einwohnerabnahmen mit ca. 2,3 % über den Betrachtungszeitraum festzustellen.

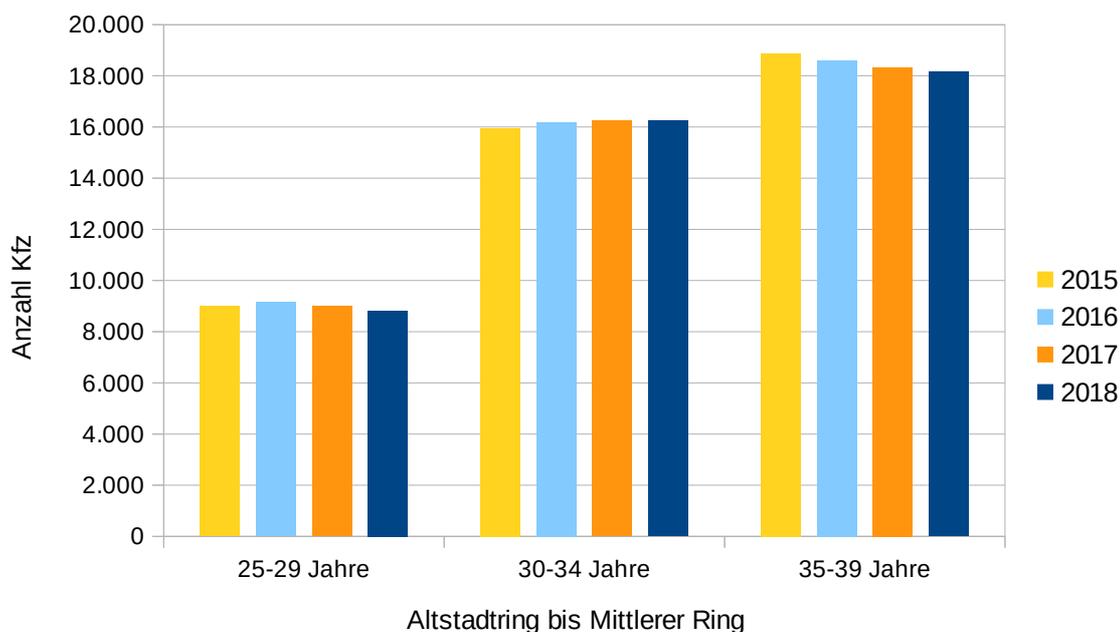


Abb. 9: Privater Kfz-Bestand 2015 bis 2018 ausgewählter Altersklassen im Bereich Altstadttring bis Mittlerer Ring

### Kfz-Bestand nach Altersgliederung im Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze

#### Altersklasse 25 bis 29 Jahre

Der Stadtbereich vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze ist in der Altersklasse der 25 bis 29-jährigen ausschließlich von Zuwächsen im privaten Kfz-Bestand gekennzeichnet. Von 2015 auf 2016 erfolgt mit 3,5 % die höchste Zunahme, die aber in den weiteren Jahren nicht mehr ganz so hoch ausfällt. Die Einwohnerzahlen dieser Gruppen haben nach gewissen Zu- und Abnahmen, im Jahr 2018 fast wieder den gleichen Stand wie im Jahr 2015 erreicht.

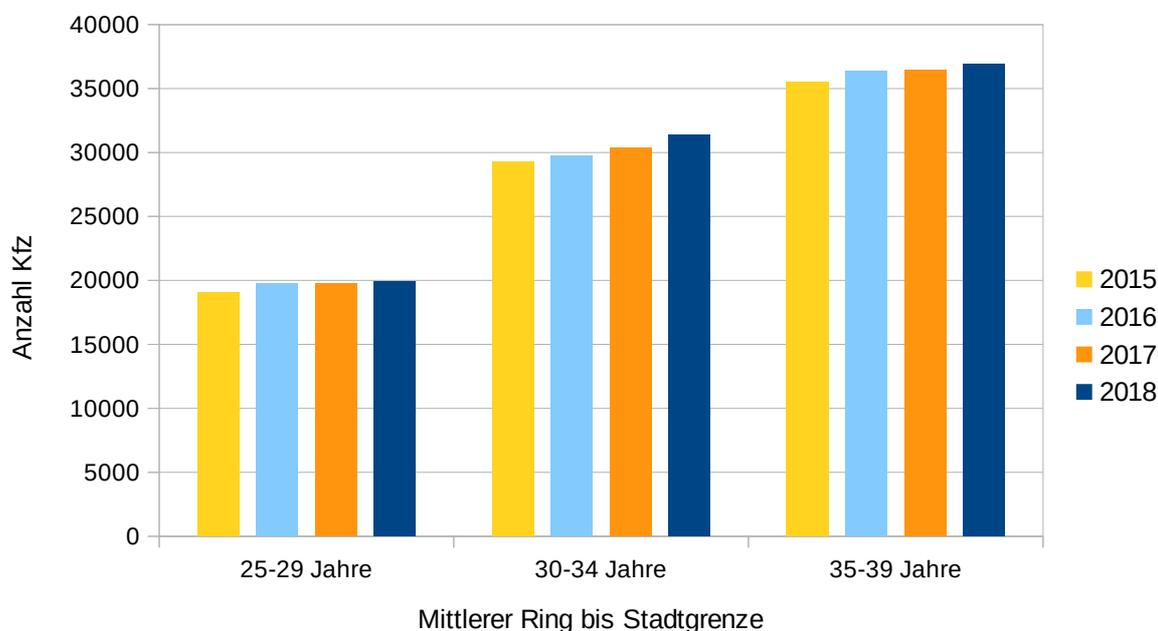


Abb. 10: Privater Kfz-Bestand 2015 bis 2018 ausgewählter Altersklassen im Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze

#### Altersklasse 30 bis 34 Jahre

Auch in dieser Altersklasse über den Stadtbereich sind ausschließlich Zunahmen im privaten Kraftfahrzeugbestandes festzustellen. Diese steigen von 1,7 % im Jahr 2015 bis auf 3,0 % im Jahr 2018 an. Neben der hohen Kfz-Zunahme, steigt gleichzeitig die Einwohnerzahl dieser Altersklasse um ca. 5,6 % im Betrachtungszeitraum.

#### Altersklasse 35 bis 39 Jahre

Wie bereits in den vorangegangenen Altersklassen, sind auch in der Gruppe der 35 bis 39-jährigen deutliche Zuwächse im privaten Kfz-Bestand zu verzeichnen. Von 2015 auf 2016 stieg der Bestand um ca. 2,4 % an, im Jahr 2018 betrug die Zunahme immer noch ca. 0,9 %. Die Zunahme der Einwohner mit etwa 4,8 % über den Betrachtungszeitraum, ist in dieser Altersklasse ebenfalls verhältnismäßig hoch.

Von den näher betrachteten Stadtbereichen können die deutlichsten Aussagen zu dem Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze getroffen werden. Über alle Altersklassen hinweg sind hier ausschließlich Zunahmen des privaten Kfz-Bestandes festzustellen, die im Vergleich mit den anderen Bereichen am höchsten ausfallen.

## 5. Kraftfahrzeugdichte

### 5.1. Kraftfahrzeugdichte privater Kfz-Bestand im Gesamtstadtgebiet

Die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die auf eine Einwohnerin oder einen Einwohner entfallen, wird in der Regel über die Fahrzeugdichte beschrieben. Dabei wird häufig das Verhältnis der Maßgröße von 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern gewählt.

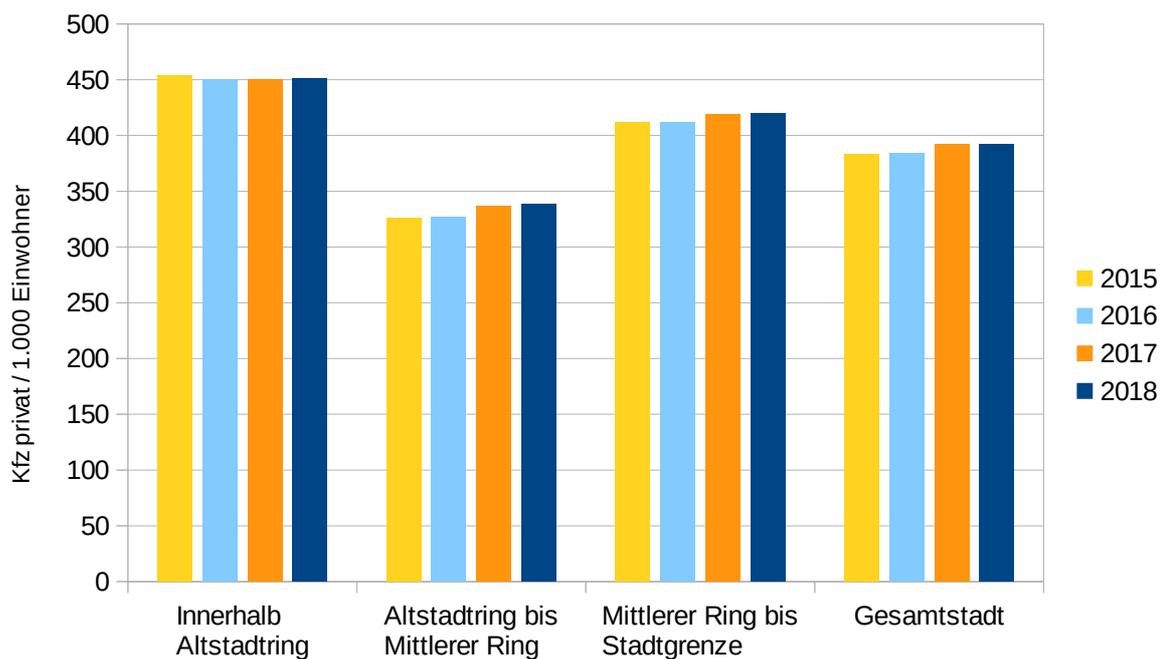


Abb. 11: Kfz-Dichte privater Kfz-Bestand 2015 bis 2018 auf 1.000 Einwohner

Übertragen auf das Gesamtstadtgebiet München errechnen sich für das Jahr 2018 auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 392 private Kraftfahrzeuge. Im Vergleich dazu kamen 2015 auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 383 private Fahrzeuge das einer Zunahme um ca. 2,1 % entspricht.

Bezogen auf die einzelnen Stadtbereiche ist die Fahrzeugdichte der Jahre 2015 und 2016 gleichbleibend wobei sich ab dem Jahr 2016 tendenziell eine Zunahme abzeichnet. Im Bereich innerhalb des Altstadttrings ist dabei mit 450 Fahrzeugen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern auch im Jahr 2018 der private Kfz-Bestand höher als in den anderen Stadtbereichen.

Zwischen dem Altstadttring bis Mittlerer Ring kommen rechnerisch 336 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner und im Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze sind es 418 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

## 5.2. Kraftfahrzeugdichte gesamter Kfz-Bestand

Zur Vollständigkeit wird im Folgenden auch die Fahrzeugdichte des gesamten Kfz-Bestands, also einschließlich der gewerblich gemeldeten Kraftfahrzeuge, ins Verhältnis zu den Einwohnerinnen und Einwohnern gesetzt.

Obwohl diese Art der Gegenüberstellung eine leicht verzerrte Darstellung der Situation bietet, da gewerblich genutzte Fahrzeuge oft zusätzliche Fahrzeuge sind, die einem Betrieb, einer Firma oder Autovermietern zugeordnet sind, erlaubt sie dennoch einen interessanten Blick auf die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in den verschiedenen Bereichen der Stadt.

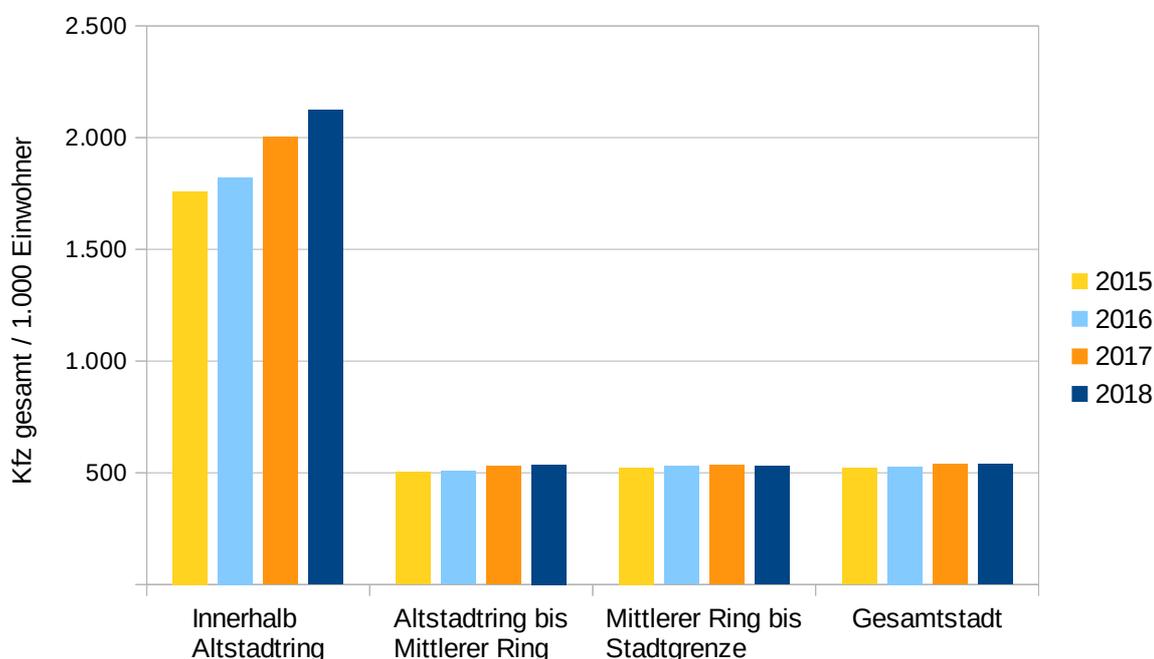


Abb. 12: Kfz-Dichte gesamter Kfz-Bestand 2015 bis 2018 auf 1.000 Einwohner

Der gesamte Kfz-Bestand über das Gesamtstadtgebiet München betrachtet, lag 2015 bei einer Kfz-Dichte von 522 Fahrzeugen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. 2018 waren es dagegen 544 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Das entspricht einer Zunahme um ca. 3,4 %.

Innerhalb des Altstadttrings war bereits in den Vorjahren ein hoher Kraftfahrzeugbestand, begründet hauptsächlich durch die Ansiedlung gewerblicher Autovermieter, insbesondere im Stadtbezirk 1 Altstadt – Lehel vorzufinden. Die Fahrzeugdichte über alle privaten und gewerblichen Fahrzeuge in diesem Bereich war bis zum Jahr 2015 rückläufig. Das kehrte sich jedoch im folgenden Jahr ins Gegenteil, so dass die Jahre von 2015 bis 2018 ausschließlich durch Zuwächse geprägt sind. Waren im Jahr 2015 noch 1.782 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner zu verzeichnen, stieg der rechnerische Wert 2018 auf 2.130 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner an.

Die Fahrzeugdichte im Bereich Altstadtring bis Mittlerer Ring belief sich im Jahr 2015 auf 503 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Ab 2016 stieg die Dichte kontinuierlich an, so dass 2017 bereits 531 Fahrzeuge und 2018 rechnerisch 537 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner fielen. Diese Zunahmen sind durch die hohen gewerblichen Kfz-Bestände niedergelassener Autokonzerne in einzelnen Stadtbezirken (z. B. 11. Stadtbezirk Milbertshofen – Am Hart) begründet.

Im Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze ist die Kraftfahrzeugdichte über den gesamten Kfz-Bestand im Betrachtungszeitraum gleichfalls steigend. Betrug die Dichte 2015 noch 523 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner, lag sie im Jahr 2018 bei 531 Fahrzeugen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

### **5.3. Einwohnerinnen und Einwohner je Kraftfahrzeug in der Gesamtstadt**

Der Frage nachgehend, ob sich mit dem weiteren Einwohnerzuzug in der Gesamtstadt München auch die statistische Verteilung der privaten Kraftfahrzeuge anders verhält als in den Jahren zuvor, wird die Anzahl der gemeldeten Einwohnerinnen und Einwohner dem privaten Kfz-Bestand gegenüber gestellt.

Wird die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz, unter Abzug der minderjährigen Einwohnerinnen und Einwohner, mit dem gesamten privaten Kfz-Bestand im Münchener Stadtgebiet in Relation gesetzt, waren im Jahr 2018 auf 2,2 Einwohnerinnen und Einwohner 1 Kraftfahrzeug rechnerisch zuzuordnen.

Dieser Wert ist über dem gesamten Betrachtungszeitraum von 2015 an gleichgeblieben.

Konstant zeigen sich auch die Werte bezogen auf den privaten Bestand der Personenkraftwagen (Pkw) – das sind alle Personenkraftwagen mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz – im Verhältnis zu den volljährigen Einwohnerinnen und Einwohnern. 2015 kam statistisch gesehen auf 2,5 Einwohnerinnen und Einwohner 1 Personenkraftwagen. Dieser Wert ist zum Jahr 2018 unverändert geblieben.

### **5.4. Einwohnerinnen und Einwohner je Kraftfahrzeug nach Stadtbereichslage und ausgewählten Altersklassen**

Wie für die Gesamtstadt können durch weitere Differenzierungen auch auf Ebene der Stadtbereiche Aussagen zum Einwohner-Kraftfahrzeugverhältnis getroffen werden. Hierfür werden in allen nachfolgenden Betrachtungen, der private Bestand der Personenkraftwagen (Pkw), also alle Pkw mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, ins Verhältnis zu den volljährigen Einwohnerinnen und Einwohnern gesetzt.

#### **Bereich innerhalb des Altstadtrings**

Über den 4-jährigen Betrachtungszeitraum bleibt das Verhältnis mit 2,0 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug (Kfz) innerhalb des Altstadtrings über alle Altersklassen konstant.

Im Jahr 2015 ist in der Gruppe der 25 bis 29-jährigen statistisch gesehen 8,9 Einwohnerinnen und Einwohnern 1 Kraftfahrzeug zuzuordnen.

Der Wert fiel in den zwei Folgejahren mit 8,4 Einwohnerinnen und Einwohner etwas zurück und erreichte im Jahr 2018 den höchsten Stand mit 9,3 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug innerhalb des Altstadtrings.

Bei den 30 bis 34-jährigen errechnen sich für 2015 4,3 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug, 2016 sind es 4,6 Einwohnerinnen und Einwohner. Diese beiden Werte wechseln sich in den Folgejahren ab.

In der Altersklasse der 35 bis 39-jährigen sind, wie schon in den Jahren zuvor, die geringsten Werte der drei betrachteten Gruppen festzustellen. Mit 2,5 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug im Jahre 2015, schwanken die Werte zwischen 2,9 bis 3,1 Einwohnerinnen und Einwohner in den folgenden Jahren, und liegen mit 2,9 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug 2018 wieder auf dem Jahreswert von 2016.

### **Bereich Altstadtring bis Mittlerer Ring**

In diesem Stadtbereich setzt sich die relativ gleichbleibende Entwicklung der letzten Jahre, mit einem Verhältnis zwischen 2,5 bis 2,7 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug über alle Altersklassen fort.

2015 errechnen sich für die Altersklasse der 25 bis 29-jährigen 6,6 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug. Im Laufe der weiteren Jahre, ist eine leichte Abwärtstendenz bis zum Jahr 2018 mit 6,3 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug festzustellen.

In der Altersklasse der 30 bis 34-jährigen werden für das Jahr 2015 3,8 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug berechnet. Bis 2018 geht dieses Verhältnis auf 3,6 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug zurück.

Der geringste Anstieg besteht in der Altersklasse der 35 bis 39-jährigen. Von 2,6 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug im Jahr 2015 erhöht sich 2016 das Verhältnis auf 2,7 Einwohnerinnen und Einwohner um 2018 wieder auf den Wert von 2015 zurückzufallen.

### **Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze**

In diesem Stadtbereich ist ein gleichbleibendes Verhältnis von 2,0 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug über alle Altersgruppen bis zum Jahr 2018 festzustellen.

In der Altersklasse der 25 bis 29-jährigen besteht im Jahr 2015 mit 4,5 Einwohnerinnen und Einwohnern auf 1 privates Kraftfahrzeug der höchste Wert. Bis zum Jahr 2018 geht der Verhältniswert auf 4,3 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug leicht zurück.

Das Verhältnis Einwohnerinnen und Einwohner zu Kraftfahrzeugen in der Altersklasse der 30 bis 34-jährigen, zeigt über den 4-jährigen Betrachtungszeitraum einen einheitlichen Wert von 2,8 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug.

Auch in der Altersklasse der 35 bis 39-jährigen innerhalb des Bereichs vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze, verändert sich der Wert mit 2,2 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug bis ins Jahr 2018 nicht.

## **6. Kraftfahrzeugbestand nach Antriebsart**

Von den 832.524 gemeldeten Kraftfahrzeugen in der Landeshauptstadt München im Jahr 2018, waren 97,7 % der Kraftfahrzeuge mit einem konventionellem Verbrennungsmotor entweder für Benzin (497.595 Fahrzeuge) oder für Diesel (316.087 Fahrzeuge) ausgestattet. Im Jahr 2015 waren es noch 98,7 % der Fahrzeuge.

Während in den Vorjahren bei Fahrzeugen mit Dieselmotor noch Zunahmen zu verzeichnen war, ist der Anteil am Gesamtbestand von 2015 bis 2018 um 3,2 % zurückgegangen.

Es ist davon auszugehen, dass dieser Rückgang auch eine Folge des sog. Diesel- oder Abgasskandal ist, der u. a. mit zur Einführung von Durchfahrtsverboten für Dieselfahrzeuge in einigen Städten auf bestimmten Streckenabschnitten, geführt hat. In der Landeshauptstadt München steht diese Maßnahme zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Werte im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung gleichfalls in Diskussion.

Ein gestiegenes Umweltbewußtsein, die bekannt gewordenen Abgasmanipulationen sowie die gezielte Förderung insbesondere der Elektromobilität, führen teilweise zu verhältnismäßig hohen Zuwächsen bei den alternativen Antriebsarten. So hat sich die Anzahl der Fahrzeuge, die mit Elektroantrieb ausgestattet sind vom Jahr 2015 (1.515 Fahrzeuge) bis 2018 um fast das 2,4 – fache auf 3.610 Fahrzeuge erhöht. Das entspricht einem Anteil von 0,4 % des Gesamtfahrzeugbestandes und bedeutet eine Verdoppelung des Wertes von 2015. Den größten Anteil der alternativen Antriebsarten stellen aber nach wie vor die Hybridfahrzeuge (mit oder ohne Plug-in-Hybrid) mit insgesamt 1,3 %, das ist mehr als das Doppelte im Vergleich zu 2015. An zweiter Stelle, mit 0,5 % folgen die Fahrzeuge mit Erdgas bzw. Flüssiggasantrieb.

## **7. Fazit**

Wie bereits im ersten Bericht zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München zeichnet sich auch nach Auswertung der statistischen Daten für den Zeitraum von 2015 bis 2018 noch keine durchgreifende Trendwende zugunsten der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ab.

Wenn auch die Steigerung der Anzahl privater Kraftfahrzeuge in der Landeshauptstadt um 4% zu einem Teil der um 1,3% gestiegenen Einwohnerzahl zuzuschreiben sein dürfte, ist dennoch darüber hinaus weiterhin eine Zunahme der zugelassenen Fahrzeuge im privaten Bereich zu verzeichnen.

Es zeigt sich also, dass der motorisierte Individualverkehr in Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft nach wie vor eine starke Stellung einnimmt.

Für die künftige Beurteilung von Entwicklungen und Maßnahmen erscheint es vor diesem Hintergrund sinnvoll, zur Verbesserung der Datengrundlage zum Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner ein regelmäßig durchgeführtes Mobilitätspanel einzurichten, um hier jederzeit über aktuelle Informationen zu verfügen. Auf Basis dieser Daten wäre es möglich, getroffene Konzepte und Maßnahmen nach Effektivität oder Effizienz zu beurteilen und ggf. nachzubessern oder steuernd einzugreifen.

Die Bekanntgabe ist mit dem Statistischen Amt abgestimmt.

#### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 - 25 haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Die Korreferentin/ der Korreferent des Referats für Stadtplanung und Bauordnung hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

## **II. Bekannt gegeben**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

## **III. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**IV. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (2x)
3. An das Direktorium I -STA - SG 1.1
4. An die Bezirksausschüsse 1 - 25
5. An das Baureferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/01 - BVK
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32  
zur weiteren Verwendung.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3