

Telefon: 233 - 25234  
Telefax: 233 - 21797

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

## **Bericht zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München**

Antrag Nr. 08-14 / A 04717 der Stadtratsfraktion  
DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013

### **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09246**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 04717
2. Entwicklung des Kfz-Bestands in den Stadtbezirken

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.10.2017 (SB)**

Öffentliche Sitzung

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

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 21.10.2013 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 04717 (Anlage 1) gestellt.

Einer letztmalig mit Schreiben vom 29.11.2016 beantragten weiteren Fristverlängerung zur Erledigung des Antrages Nr. 08-14 / A 04717 wurde von der Stadtratsfraktion hinsichtlich der vorgesehenen Dauer widersprochen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beabsichtigte ursprünglich, den Antrag im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans abschließend zu behandeln.

Nachdem sich abzeichnete, dass diese Arbeiten noch einige Zeit in Anspruch nehmen, sollte baldmöglichst eine getrennte Beschlussvorlage erstellt werden.

Zuständig für die Entscheidung 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.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 08-14 / A 04717 / wie folgt Stellung:

## **1. Anlass**

Mit dem Antrag der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL Nr. 08-14 / A 04717 vom 21.10.2013 wurde die Stadtverwaltung gebeten, zu berichten, wie sich der Kraftfahrzeugbestand in München pro Einwohnerin und Einwohner, differenziert nach privaten und Firmen Kraftfahrzeugen, nach Lage im Stadtgebiet, sowie nach dem Alter der Kfz-Halter entwickelt hat, wobei insbesondere auch die Gruppe der 30 bis 35-jährigen betrachtet werden sollte. Ausgehend von verschiedenen Studien wurde im Antrag vermutet, dass in Großstädten die Kraftfahrzeugnutzung und der Kfz-Besitz in dieser Altersgruppe rückläufig ist und öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder Carsharing Systemen eine höhere Bedeutung zugemessen wird, womit die Chancen von Wohnprojekten ohne eigenes Auto steigen könnten.

### **1.1. Allgemeines**

Zum 1. Januar 2017 lag der deutschlandweite Fahrzeugbestand bei 62,6 Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz). Im Vergleich zum Vorjahresstichtag entspricht dies einem Zuwachs von mehr als einer Million Kraftfahrzeuge (1,9 %).

Den größten Anteil mit einer Zunahme von 1,6 % bildeten hierbei die Personenkraftwagen (Pkw) mit einem Bestand von insgesamt 45,8 Millionen.

Der Zuwachs der zulassungspflichtigen Fahrzeuge mit Kennzeichen verteilt sich über alle Bundesländer. In Bayern und Baden-Württemberg fiel er mit 2,2 % am höchsten und in Sachsen-Anhalt mit 1,2 % am geringsten aus.

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: Kraftfahrt-Bundesamt)

Im selben Zeitraum erreichte der Kraftfahrzeugbestand in der Landeshauptstadt München mit 813.592 Kfz, d. h. einer Zunahme von 2,5 %, gegenüber dem Vorjahr einen neuen Höchststand.

Die Anzahl der Münchner Wohnbevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz) stieg in dieser Zeit von 1.551.343 auf insgesamt 1.573.843 Einwohnerinnen und Einwohner, eine Zunahme von 1,5 %.

### **1.2. Definition Kraftfahrzeuge**

Bevor der Kraftfahrzeugbestand (Kfz) innerhalb der Landeshauptstadt München detaillierter beschrieben wird, soll zunächst erläutert werden, welche Daten statistisch unter dem Begriff „Kraftfahrzeug“ angeführt werden.

#### **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 2005 bis 2015

Um Aussagen zur Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes in der Landeshauptstadt München treffen zu können, wurden die Erhebungen des Statistischen Amtes München über den Zeitraum von 2005 bis 2015 betrachtet. Die im Folgenden dargestellten einzelnen Auswertungen basieren sämtlich auf diesen Daten mit Stand zum 31.12. des jeweils angesprochenen Jahres.

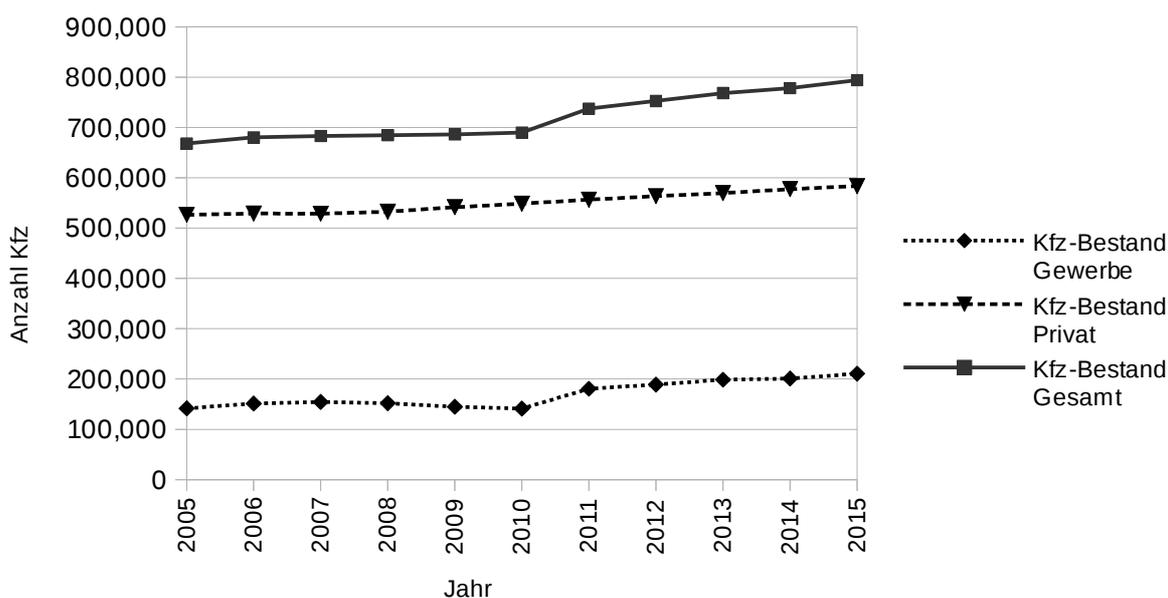


Abb. 1: Kraftfahrzeugbestand in der Landeshauptstadt München von 2005 bis 2015

Betrachtet man die gemeldeten Kraftfahrzeuge in diesem Zeitraum, ist seit 2005 in jedem Jahr eine Zunahme des gesamten Kfz-Bestandes festzustellen. Waren in der Landeshauptstadt 2005 noch 667.977 Kfz registriert, stieg der Wert bis 2015 um 19 % auf insgesamt 794.052 Kfz an.

Von den 794.052 Kraftfahrzeugen entfielen ca. 74 % auf private Kfz, der Rest auf gewerbliche Fahrzeuge für Firmen, Betriebe, Vereinigungen usw..

Die Zunahme des privaten Kfz-Bestands von 2005 bis zum Jahr 2015 liegt bei rund 11 %.

Die Zunahme bei den gewerblich gemeldeten Kraftfahrzeugen fällt höher aus. Waren hier 2005 noch 141.679 Kfz gemeldet, erhöhte sich deren Anzahl bis zum Jahr 2015 auf 210.640 Kfz, was einem Plus von 68.961 Kfz bzw. 49 % entspricht.

Ein besonders signifikanter Anstieg von knapp 7 % des Gesamtbestandes zeigt sich von 2010 auf 2011. Diese hohe Zunahme ist insbesondere dem steigenden Bestand der gewerblichen Kraftfahrzeuge (28,0 %) geschuldet. Innerhalb eines Jahres wurden im Münchner Stadtgebiet zusätzlich fast 40.000 gewerblich genutzte Kfz gemeldet. Gründe für diesen starken Anstieg dürften einerseits der hohe Kfz-Bestand niedergelassener Autokonzerne (z. B. 11. Stadtbezirk Milbertshofen – Am Hart) und durch gewerbliche Autovermieter sein, sowie zusätzlich der Einstieg von BMW und Sixt in das Carsharing-Geschäft ab 2011 (Meldung der Fahrzeugflotte an der Heimatadresse).

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

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

Wie sich die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in den 25 Münchner Stadtbezirken über den 10-jährigen Betrachtungszeit darstellt, ist in der Karte (Anlage 2) abgebildet.

Die Entwicklung des privaten und gewerblichen Kfz-Bestandes verläuft in vielen Stadtbezirken in einer relativ gleichmäßigen Form mit teilweise gleichbleibendem Bestand, leichten aber stetigen Zunahmen oder moderaten Schwankungsbreiten mit entsprechenden Zu- und Abnahmen. Einige Stadtbezirke weichen von diesem Schema durch äußerst hohe Zunahmen im Kfz-Bestand ab. Der Stadtbezirk 1 Altstadt – Lehel ist einer dieser Stadtbezirke. In den vergangenen Jahren haben sich hier bedingt durch die Ansiedlung gewerblicher Autovermieter extrem starke Zuwächse im Kraftfahrzeugbestand ergeben.

Der gleiche Effekt findet sich in den Stadtbezirken 3 Maxvorstadt oder 11 Milbertshofen – Am Hart durch Konzern- bzw. Autokonzern- Niederlassungen. Starke Kfz-Bestandszahlen im Stadtbezirk 12 Schwabing – Freimann sind ebenfalls durch diese Ursachen zu erklären.

Größere, im Laufe der Jahre zu verzeichnende Abnahmen finden sich im Stadtbezirk 13 Bogenhausen. Seit dem Betrachtungsjahr 2005 bis ins Jahr 2010 sind hier Abnahmen des gesamten Kfz-Bestands von bis zu 16 % festzustellen. Ab 2011 treten aber wieder Zunahmen auf und 2015 ist der gesamte Kfz-Bestand höher als der Wert im Jahr 2005. Eine ähnliche Entwicklung ist im Stadtbezirk 21 Pasing – Obermenzing zu beobachten.

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

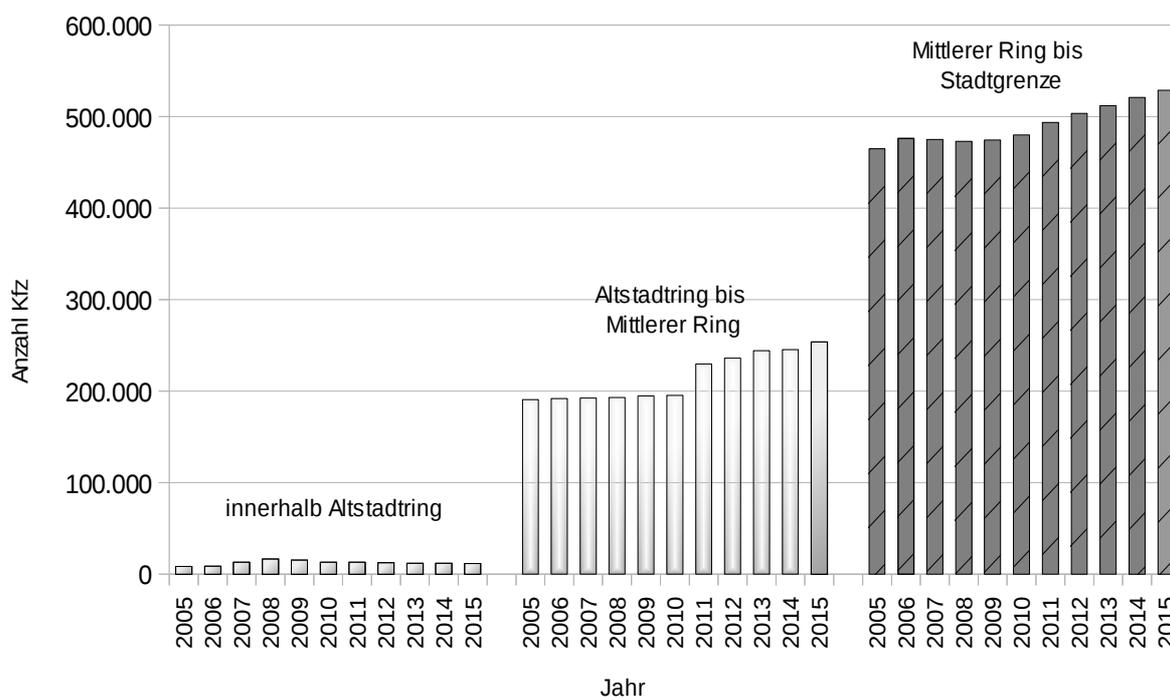


Abb. 2: Kraftfahrzeugbestand 2005 bis 2015 innerhalb der Stadtbereiche

### Kfz-Bestand im Bereich innerhalb des Altstadttrings

Hohe Kfz-Bestände, gerade im gewerblichen Bereich, führten zu teilweise erheblichen Zunahmen des gesamten Kfz-Bestandes. Dementsprechend weist der Bereich innerhalb des Altstadttrings mit einer prozentualen Zunahme von ca. 5 % im Mittel des betrachteten Zeitraums und allen Kraftfahrzeugen, die höchste Kfz-Gesamtzunahme im Vergleich mit den weiteren Betrachtungsgebieten im Münchner Stadtgebiet auf.

Der **gesamte** private und gewerbliche Kfz-Bestand innerhalb des Altstadttrings zeigt jedoch im Betrachtungszeitraum keine einheitlich steigende Tendenz. Gab es bis zum Jahr 2008 noch Zunahmen des Kfz-Bestands, ist ab 2009 auch eine Abnahmetendenz zu verzeichnen.

Im **gewerblichen** Kfz-Bestand war beispielsweise im Jahr 2007 eine Zunahme von über 78 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Erklären lässt sich dieser hohe Zuwachs durch die Ansiedlung eines gewerblichen Autovermieters. 2008 war die Zunahme der gewerblichen Kfz zwar nicht mehr ganz so hoch wie im Vorjahr, mit ca. 34 % aber immer noch beachtlich.

Die höchste Abnahme mit ca. 18 % im Kfz-Bestand fand hingegen im Jahr 2010 statt.

Die Veränderungen an den Bestandszahlen der **privaten** Kfz innerhalb des Altstadtrings, bewegen sich in einer Größenordnung von ca.  $\pm 1,0$  %. Die größten Veränderungen der letzten 10 Jahre sind mit einem Zuwachs von 2,3 % im Jahr 2014 und einer Abnahme von 1,6 % im Jahr 2015 festzustellen. Über den gesamten Betrachtungszeitraum ergibt sich somit im Mittel eine Erhöhung von ca. 0,2 %.

### **Kfz-Bestand im Bereich Altstadtring bis Mittlerer Ring**

Tendenziell gestiegen ist der **gesamte** Kfz-Bestand innerhalb des Betrachtungsraums Altstadtring bis Mittlerer Ring. Die Höhe der Zunahmen im gewerblichen bzw. privaten Bereich fallen jedoch unterschiedlich aus.

In der Mittelbetrachtung über alle Kraftfahrzeuge ergibt sich für den Bereich Altstadtring bis Mittlerer Ring ein Zuwachs von rund 3,0 %.

Mit über 84 % fand die höchste Zunahme im **gewerblichen** Kfz-Bestand im Jahr 2011 statt. Ausschlaggebend dafür ist der hohe Kfz-Bestand niedergelassener Autokonzerne einzelner Stadtbezirke (z. B. 11. Stadtbezirk Milbertshofen – Am Hart). Aber auch 2013 (mit 9,5 %) und 2015 mit (8,2 %) gab es große Zuwächse. Die höchste Abnahme im Jahr 2010 (mit 2,4 %) ist hingegen in Anbetracht der großen Zunahmen weniger signifikant.

Auch der **private** Kfz-Bestand zwischen Altstadtring und Mittlerer Ring wuchs über die Jahre in einer Größenordnung zwischen 0,3 und 1,6 % stetig an.

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

Auch hier ist über die Jahre eine Zunahme des **gesamten** Kfz-Bestands festzustellen. Mit 1,3 % im Mittel, ist es die geringste Zunahme innerhalb der drei betrachteten Gebiete.

Wie bereits im restlichen Stadtgebiet ist auch hier mit 7,7 % im Jahr 2011 die größte Zunahme des **gewerblichen** Kfz-Bestandes zu verzeichnen.

Der **private** Kfz-Bestand stieg innerhalb dieses Bereichs kontinuierlich um Werte zwischen 0,1 % und 1,8 % an.

## **3. Verhältnis Einwohner- zu Kraftfahrzeugentwicklung**

### **3.1. Einwohnerentwicklung**

Der hohe Einwohnerzuwachs in der Landeshauptstadt München bedeutet gleichzeitig auch ein höheres Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen. Die Zunahmen im Kfz-Bestand spiegeln in gewisser Weise den Zuwachs der Münchner Wohnbevölkerung wieder.

Im Zeitraum 2005 bis 2015 verzeichnete München einen Anstieg der Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz um insgesamt 18,1 %.

Waren 2005 noch insgesamt 1.288.307 Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz im Münchner Stadtgebiet gemeldet, erhöhte sich deren Anzahl im Jahr 2015 auf 1.521.678 Einwohnerinnen und Einwohner (+ 233.371 Einwohnerinnen und

Einwohner).

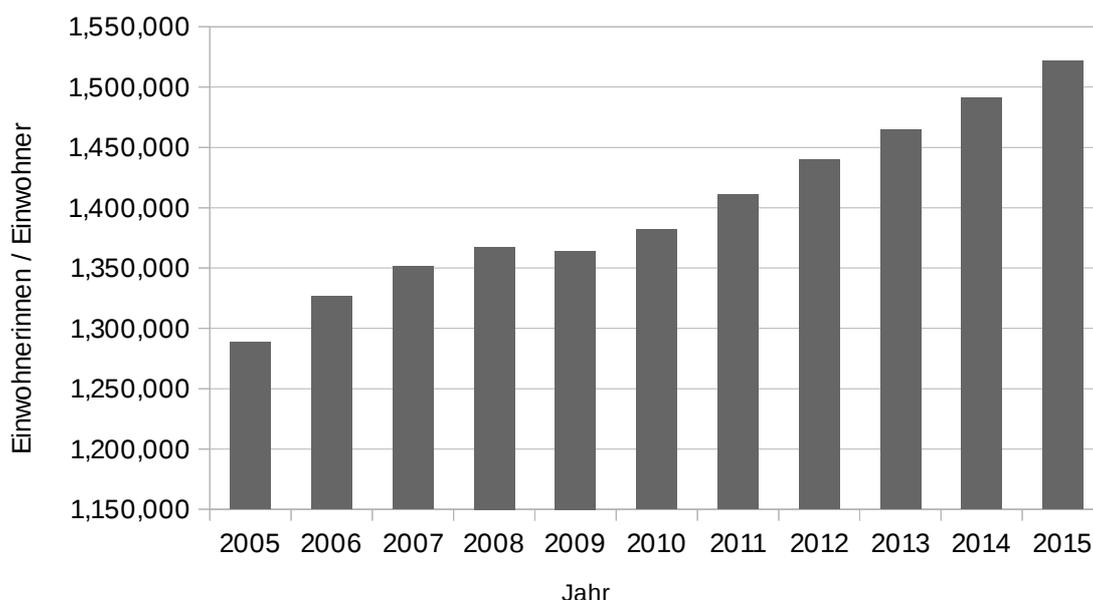


Abb. 3: Entwicklung der Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz von 2005 bis 2015

Die Jahre 2005 bis 2008 sind in der Landeshauptstadt München durch einen kontinuierlichen Zuwachs der Hauptwohnbevölkerung gekennzeichnet. Unterbrochen wird dieser Trend nur im Jahr 2009 durch einen leichten Rückgang. Der Rückgang erklärt sich durch eine Registerbereinigung aufgrund der Einführung der Steuer ID (Steueridentifikationsnummer), was zu Abmeldungen von Amts wegen führte, die in diesem Jahr wirksam wurden. Ab 2010 entwickelten sich die Einwohnerzahlen, mit anhaltender Tendenz für die kommenden Jahre, jedoch wieder stetig nach oben.

### 3.2. Verhältnis Einwohner- zu Kraftfahrzeugbestand

In Abbildung 4 ist die Entwicklung der Hauptwohnsitzbevölkerung zusammen mit dem privaten und gewerblichen Kraftfahrzeugbestand von 2005 bis 2015 abgebildet. Deutlich ablesbar ist die korrespondierende Tendenz der Zunahmen in beiden Bereichen. Vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2015 liegt das Verhältnis Einwohner zu Kraftfahrzeug fast durchgängig bei ca. 1,9 bis 2,0.

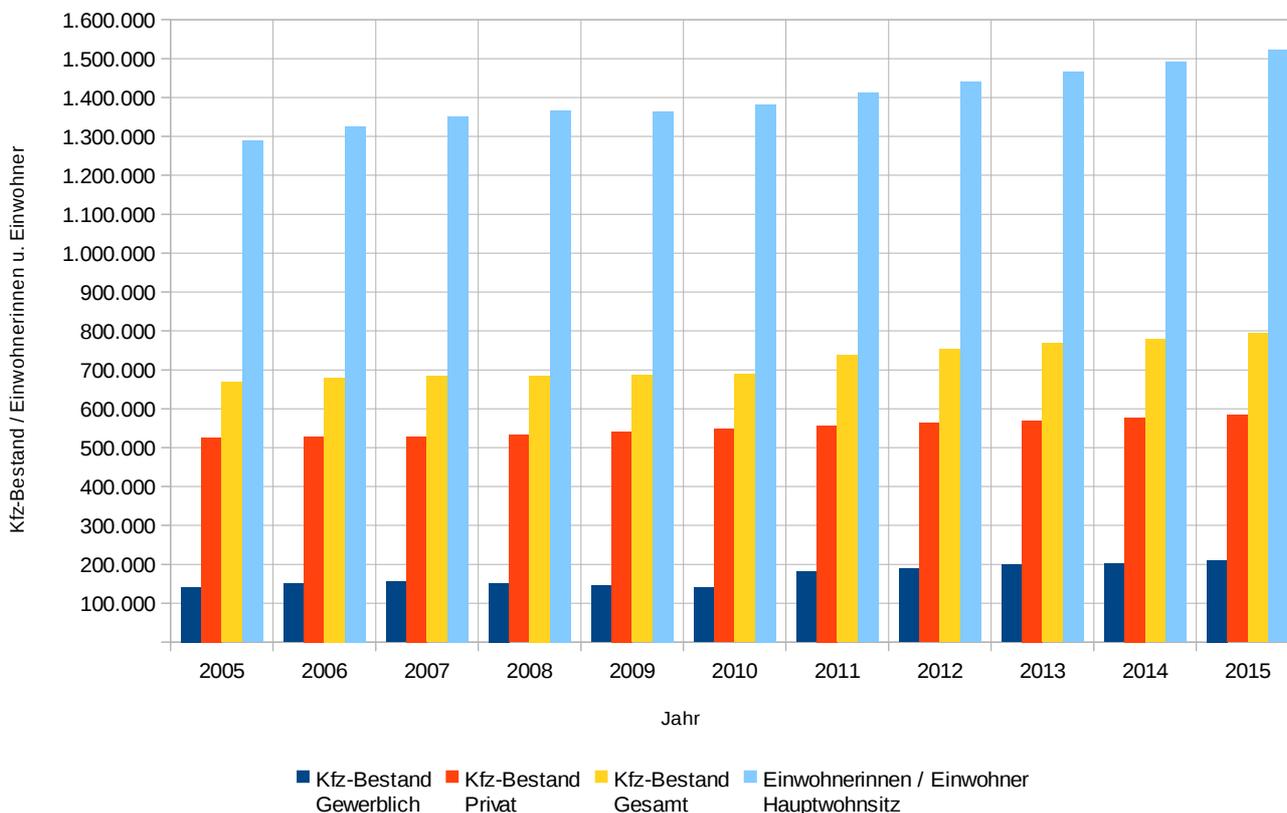


Abb. 4: Entwicklung der Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz und Kfz-Bestand 2005 bis 2015

### 3.3. Haltermerkmale differenziert nach Geschlecht

Betrachtet man die Haltermerkmale für die privat gemeldeten Kraftfahrzeuge im Zeitraum von 2005 bis 2015 nach Geschlecht, ist festzuhalten, dass sich hier ein konstantes Verhältnis weiblich zu männlich für die Landeshauptstadt München (Gesamtstadt) einstellt. Im Durchschnitt sind rund 66 % der Kraftfahrzeuge in München auf einen Mann zugelassen, 34 % entfallen auf eine Frau. Über den Betrachtungszeitraum von 10 Jahren sind keine signifikanten Streuungen der Werte zu beobachten.

Eine weitergehende Geschlechter-Differenzierung des Kfz-Bestands in der räumlichen Gebietsaufteilung nach den Bereichen innerhalb des Altstadtrings, Altstadtring 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

In der Entwicklung der privaten Kraftfahrzeuge über alle Altersklassen der Münchner Einwohnerinnen und Einwohner zeigt sich eine Mischung aus Zu- und Abnahmen, aber auch gleichbleibendem Kfz-Bestand. Eine einheitliche, richtungsweisende Tendenz kann aus den Daten nicht generell abgeleitet werden (Abb. 5).

Auf den ersten Blick zeigt sich in den jüngeren Altersklassen (bis etwa 34 Jahre) ein etwa gleichbleibender Kfz-Bestand über den Betrachtungszeitraum, während im Alter zwischen 35 und 44 ein Rückgang zu verzeichnen ist.

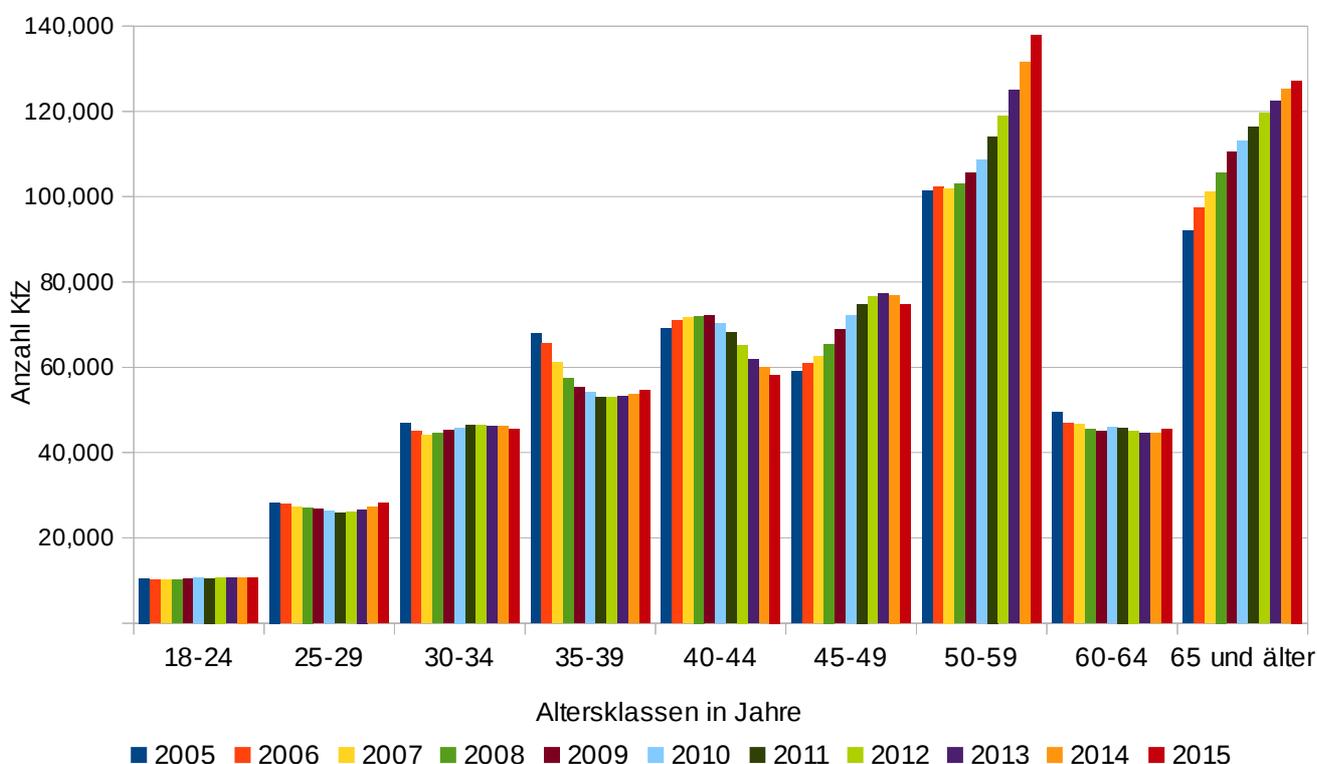


Abb. 5: Privater Kfz-Bestand 2005 bis 2015 nach Altersgliederung Gesamtstadt München

Auffällig sind die kontinuierlichen, teilweise hohen Zunahmen des Bestands ab der mittleren Altersklasse (ab ca. 45 Jahre). Der eigene Kfz-Besitz hat hier offensichtlich durchaus einen höheren Stellenwert, was sich in Teilen sicher aus der einfachen Tatsache erklären lässt, dass hier oft „Familienautos“ in Betrieb sind. Aber auch soziologische Ursachen, wie das Erreichen eines gewissen Lebensstandards oder einer bestimmten Position, lassen sich wohl auch heute nicht ganz ausschließen („Statussymbol“).

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

Um der Annahme nachzugehen, dass jüngere bzw. junge Bevölkerungsgruppen auf die

Anschaftung eines eigenen Kraftfahrzeug verzichten und eher auf alternative, umweltfreundliche Beförderungsmittel oder Carsharing-Systeme umsteigen, wurden die privaten Kfz-Bestandsdaten der Altersklassen 25 bis 29, 30 bis 34 und 35 bis 39 Jahre nochmals genauer betrachtet.

### Gesamtstadtgebiet München

Die gesamtstädtischen Zahlen der Altersklassen 25 bis 29, 30 bis 34 und 35 bis 39 Jahre zeigen über den Betrachtungszeitraum keinen kontinuierlichen Rückgang des Kraftfahrzeugbestands (Abb. 6).

Der private Kfz-Bestand, in der Altersklasse 25 bis 29 Jahre, nimmt bis zum Jahr 2011 ab. 2012 ändert sich die Richtung und bis zum Betrachtungsjahr 2015 steigt der Kfz-Bestand wieder stetig an, im Jahr 2015 sogar um 3,3 %.

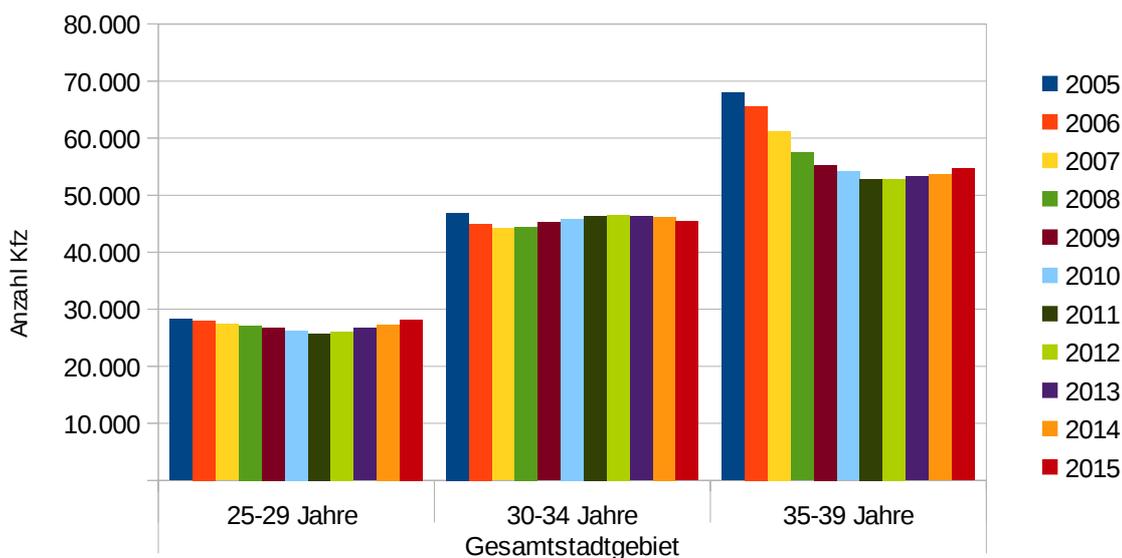


Abb. 6: Privater Kfz-Bestand 2005 bis 2015 ausgewählter Altersklassen Gesamtstadt München

In der Altersklasse der 30 bis 34-jährigen gibt es über die Jahre Schwankungen in Zu- und Abnahmen. Bis zum Jahr 2007 geht der private Kfz-Bestand stadtweit zurück, ab 2008 bis ins Jahr 2012 nimmt der Kfz-Bestand Jahr für Jahr zu. Ab 2013 beginnt eine leichter Rückgang des privaten Kfz-Bestand, der sich im Jahr 2015 mit 1,7 % zum Vorjahr darstellt.

Eine Abnahmetendenz des Kfz-Bestands ist in der Altersklasse der 35 bis 39-jährigen zumindest bis ins Jahr 2011 abzulesen. Von 2005 bis 2011 ging der private Kfz-Bestand um bis zu 22 % zurück. Das ist die höchste Kfz-Abnahme innerhalb der drei betrachteten Gruppen. Aber auch in dieser Altersklasse steigt der private Kfz-Bestand ab 2012 wieder kontinuierlich an. Im Jahr 2015 sind es, im Vergleich zum Vorjahr wieder 2,0 %.

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

Eine Detailbetrachtung der Altersgliederungen auf die verschiedenen Stadtbereiche bezogen, ergibt folgendes Bild:

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

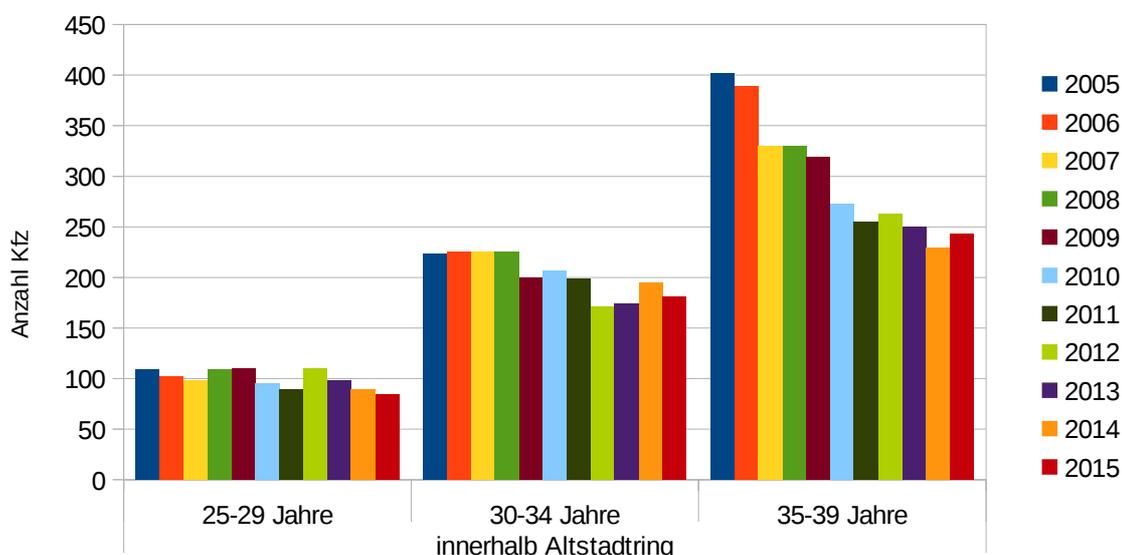


Abb. 7: Privater Kfz-Bestand ausgewählter Altersklassen innerhalb des Altstadtrings

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

Ist bis ins Jahr 2007 der private Kraftfahrzeug-Bestand dieser Altersklasse noch von Abnahmen bestimmt (2005 = 109 Kfz, 2006 = 102 Kfz, 2007 = 98 Kfz), hat sich der Bestand im Jahr 2008 wieder auf den Wert von 2005 eingestellt. 2010 verringert sich der private Bestand mit einer starken Abnahme auf 95 Kfz, um im Jahr 2012 wieder auf den Jahreswert von 2005 mit 110 Kfz zu steigen. Innerhalb der letzten drei Jahre des Betrachtungszeitraums nimmt der Kfz-Bestand bis auf 84 Kfz im Jahr 2015 ab.

#### Altersklasse 30 bis 34 Jahre

Der Bestand an privaten Kraftfahrzeugen gestaltet sich hier fast so dynamisch wie in der vorherigen Altersklasse. Hielt sich bis zum Jahr 2008 noch ein konstanter Wert mit 225 Kfz, fiel der Bestand 2009 auf 200 Kfz. Im Folgejahr ergab sich wieder eine Steigerung auf 207 Kfz, auf die ab 2011 und 2012 wieder eine Abnahme (2012 = 171 Kfz) folgte. Die

nächsten beiden Jahre sind erneut durch eine Zunahme (2014 = 195 Kfz) gekennzeichnet und das letzte Betrachtungsjahr 2015 schließt mit einer Abnahme auf 181 Kfz die Reihe.

#### Altersklasse 35 bis 39 Jahre

Innerhalb des Altstadtrings ist in dieser Altersklasse der private Kfz-Bestand deutlich zurückgegangen. Waren 2006 noch 389 Kfz gemeldet, verzeichnet das Folgejahr mit einer Abnahme von 59 Kfz den höchsten rückläufigen Wert innerhalb dieser Klasse. Auf Abnahmen (2011 = 255 Kfz) folgten Zunahmen (2012 = 263) die sich fast im jährlichen Wechsel darstellen, und im Jahr 2015 einen Bestand von 243 Kfz ergeben.

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

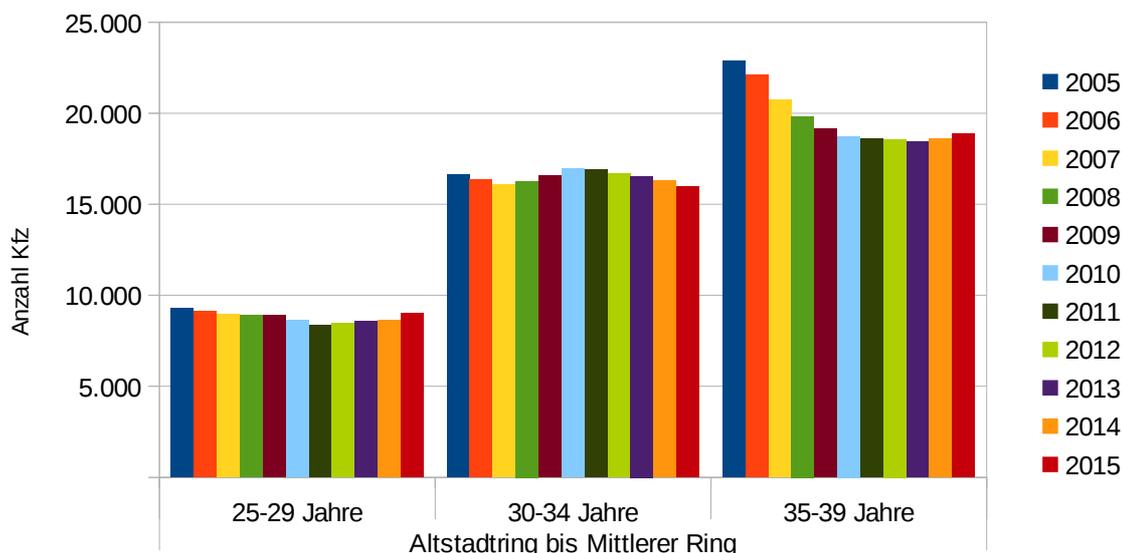


Abb. 8: Privater Kfz-Bestand 2005 bis 2015 ausgewählter Altersklassen im Bereich Altstadtring bis Mittlerer Ring

#### Altersklasse 25 bis 29 Jahre

War der Verlauf des privaten Kfz-Bestands im Bereich Altstadtring bis Mittlerer Ring bis 2011 noch durch Abnahmen gekennzeichnet (2011 die höchste prozentuale Veränderung zum Vorjahr mit - 3,0 %), stiegen in den nachfolgenden Jahren die Bestandszahlen wieder (im Jahr 2015 mit einer Zunahme zum Vorjahr um 4 %) auf etwa das Niveau des Jahres 2005 .

#### Altersklasse 30 bis 34 Jahre

In dieser Altersklasse sind die Entwicklungen gegenüber der ersten Gruppe eher umkehrt. Bis zum Jahr 2010 sind Zunahmen im Kfz-Bestand festzustellen (bis zu 2,4 %), die dann ab 2011 in Abnahmen des Bestandes übergehen (bis zu - 2,1 %).

### Altersklasse 35 bis 39 Jahre

Innerhalb dieser Gruppe geht der private Kfz-Bestand bis zum Jahr 2013 permanent zurück. Diese Entwicklung kehrt sich ab dem Jahr 2014, mit einer prozentualen Zunahme zum Vorjahr von 0,8 % und im folgenden Jahr mit 1,6 %, um.

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

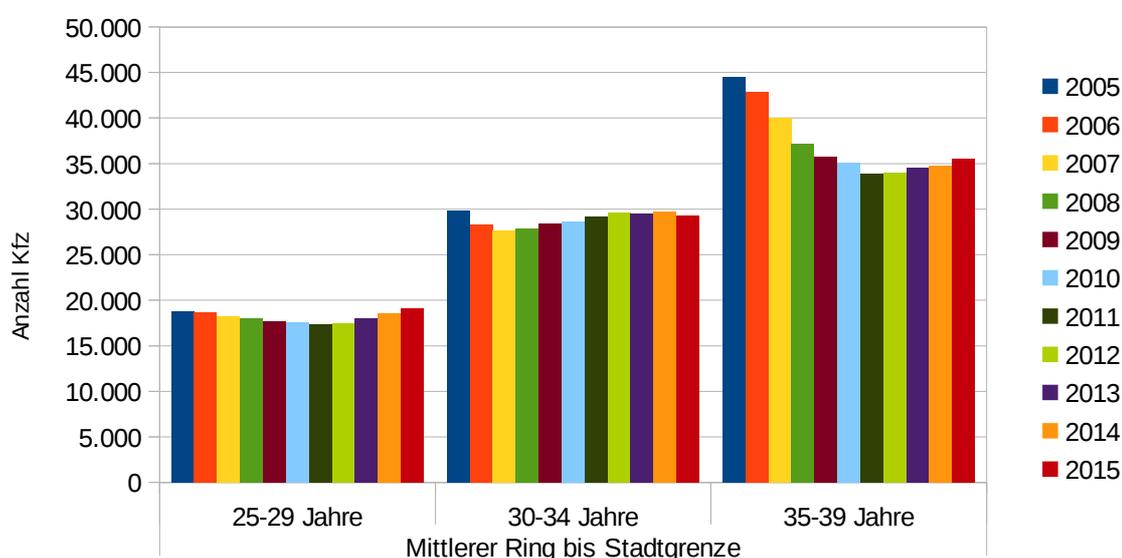


Abb. 9: Privater Kfz-Bestand 2005 bis 2015 ausgewählter Altersklassen im Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze

### Altersklasse 25 bis 29 Jahre

Im Bereich zwischen dem Mittleren Ring und der Stadtgrenze nimmt der private Kfz-Bestand in den Jahren 2005 bis 2011 stetig ab (höchster Wert 2007 mit 2,4 %). Ab dem Jahr 2012 steigt der jährliche Kraftfahrzeugbestand wieder (2015 mit 3,0 %), so dass die vorherigen Abnahmen wieder aufgefüllt und letztendlich 2015 der Kfz-Bestand höher ist, als im Jahr 2005.

### Altersklasse 30 bis 34 Jahre

Auch in dieser Altersklasse zeichnet sich im privaten Kfz-Bestand keine durchgehende Abnahmetendenz ab. Nach anfänglichen Abnahmen, steigt bis zum Jahr 2012 der Kfz-Bestand an. 2013 nimmt der Bestand um 0,4 % ab, im Folgejahr um genau diesen Wert wieder zu. Im Jahr 2015 ist dann wieder eine Abnahme um 1,4 % festzustellen.

### Altersklasse 35 bis 39 Jahre

Anhand dieser Kfz-Zahlen lässt sich in Stadtbereich und Altersklasse am deutlichsten eine

tendenzielle Abnahme des privaten Kfz-Bestands erkennen. Der höchste Rückgang ist im Jahr 2008 mit einer Abnahme von 7,0 % zu verzeichnen. Die Abnahmen setzten sich bis ins Jahr 2011 fort, danach folgen wieder Zunahmen. Insgesamt entspricht der Kfz-Bestand des Jahres 2015 in dieser Altersklasse ungefähr dem Jahresstand von 2010. Auch hier muss beobachtet werden, ob sich diese Steigerung fortsetzen wird.

## 5. Kraftfahrzeugdichte

### 5.1. Kraftfahrzeugdichte privater Kfz-Bestand

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. Übertragen auf das Gesamtstadtgebiet München errechnen sich für das Jahr 2015 auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 383 private Kraftfahrzeuge. Im Vergleich dazu kamen 2005 auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner noch 409 Fahrzeuge. Bezogen auf die einzelnen Stadtbereiche (Abb. 10) nimmt die Fahrzeugdichte tendenziell ab. Interessant ist, dass gerade im Bereich innerhalb des Altstadtrings mit 454 Fahrzeugen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern auch im Jahr 2015 der private Kfz-Bestand höher ist als in den anderen Stadtbereichen (zwischen Altstadtring bis Mittlerer Rings 326 Fahrzeuge, zwischen Mittlerer Ring bis Stadtgrenze 412 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner).

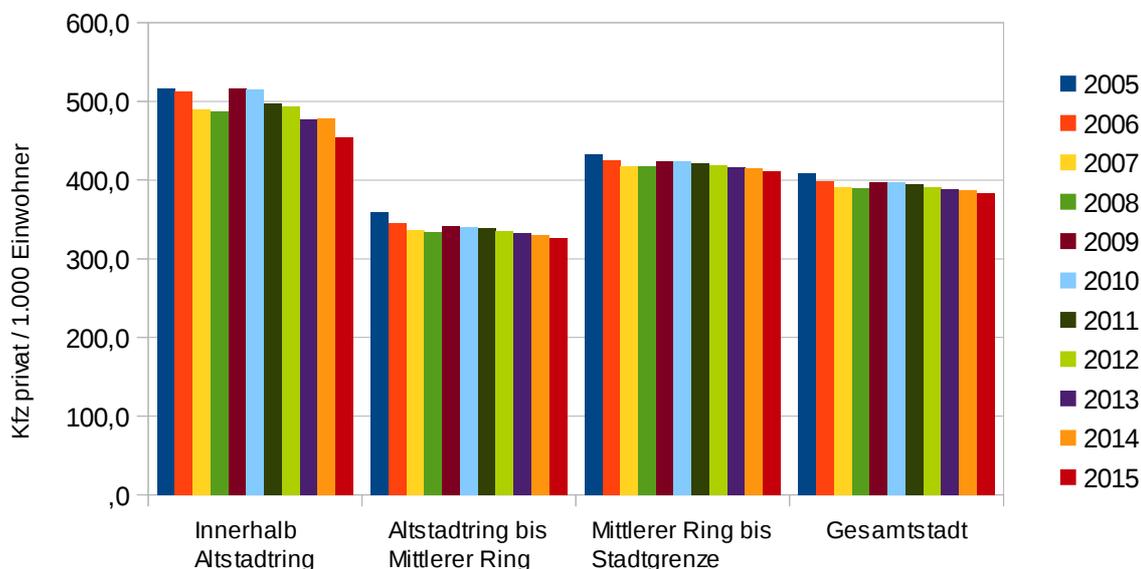


Abb. 10: Kfz-Dichte privater Kfz-Bestand 2005 bis 2015 auf 1.000 Einwohner

### 5.2. Kraftfahrzeugdichte gesamter Kfz-Bestand

Zur Vollständigkeit wird gleichfalls die Fahrzeugdichte des gesamten Kfz-Bestands, also auch 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.

Innerhalb des Altstadtrings haben sich durch die Ansiedlung gewerblicher Autovermieter, insbesondere im Stadtbezirk 1 Altstadt – Lehel, in den vergangenen Jahren sehr hohe Zuwächse im Kraftfahrzeugbestand ergeben (Abb. 11). Der höchste Wert war 2008 mit 2.677 Fahrzeugen auf 1.000 Einwohnerin und Einwohner zu verzeichnen, 2015 sind es in diesem Bereich immerhin noch 1.760 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Die Fahrzeugdichte im Bereich Altstadtring bis Mittlerer Ring ist bis zum Jahr 2010 relativ gleichbleibend (425 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner). Ab 2011 steigt die Dichte auf 491 Fahrzeuge und im Jahr 2015 sind es bereits 503 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Diese Zunahme ist durch den hohen gewerblichen Kfz-Bestand niedergelassener Autokonzerne in einzelnen Stadtbezirken (z. B. 11. Stadtbezirk Milbertshofen – Am Hart) begründet.

Im Bereich Mittlerer Ring bis Stadtgrenze wie auch über die Gesamtstadt München, liegt die Kraftfahrzeugdichte über den gesamten Kfz-Bestand, abgesehen von leichteren Schwankungen auf einem weitgehend gleichbleibenden Niveau.

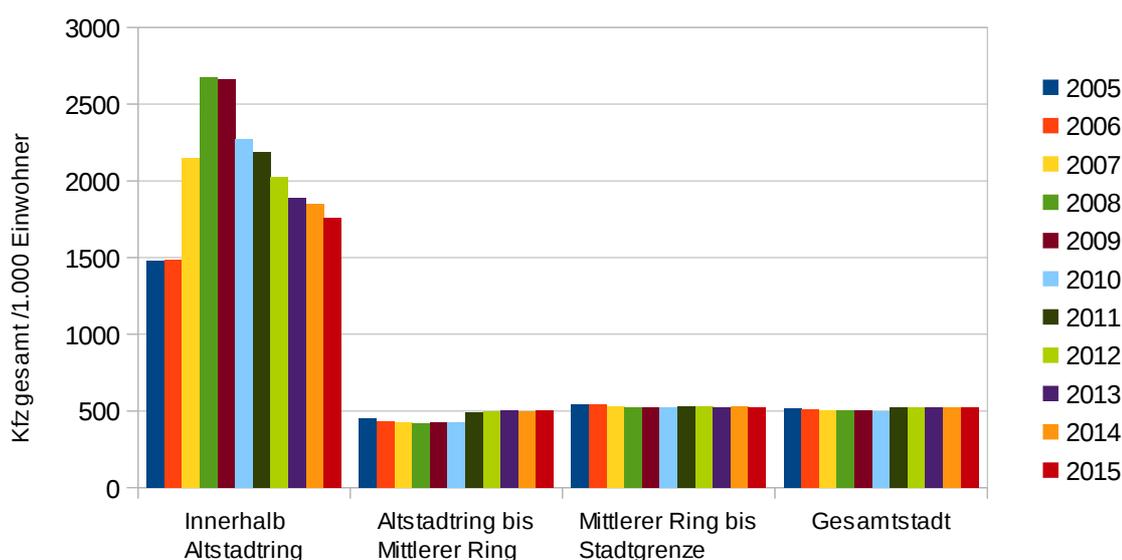


Abb. 11: Kfz-Dichte gesamter Kfz-Bestand 2005 bis 2015 auf 1.000 Einwohner

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

Um beurteilen zu können, ob über die Jahre hinweg der private Kfz-Bestand tatsächlich einer Zu- bzw. Abnahme unterlag oder ob die Zahlen nur den Zuwachs der Münchner Wohnbevölkerung wiedergeben, wird die Anzahl der gemeldeten Einwohnerinnen und Einwohner, dem privaten Kfz-Bestand gegenüber gestellt.

Stellt man rechnerisch 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, kam 2015 auf 2,2 Einwohnerinnen und Einwohner 1 Kraftfahrzeug.

Dieser Wert ist seit dem Jahr 2006 gleichgeblieben. Die einzige Abweichung ist 2005 (Anfang des Betrachtungszeitraums) zu verzeichnen, das Verhältnis mit 2,1 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug etwas geringer lag.

Die Werte bezogen auf den private Bestand der Personenkraftwagen (Pkw) – also alle Personenkraftwagen mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz - in Relation zu den volljährigen Einwohnerinnen und Einwohner zeigen sich ähnlich konstant. 2005 und 2006 kam statistisch gesehen auf 2,4 Einwohnerinnen und Einwohner 1 Personenkraftwagen. Ab 2007 liegt der Wert mit 2,5 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Personenkraftwagen etwas höher. Dieser Wert hat sich bis zum Jahr 2015 annähernd gleichgeblieben.

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

Wie für die Gesamtstadt München beschrieben, sind Aussagen zum Einwohner-Kraftfahrzeugverhältnis auch auf die Ebene der Stadtbereiche übertragbar.

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

Innerhalb des Altstadtrings und über alle Altersklassen variiert der Verhältniswert zwischen 1,8 und 2,1 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug (Kfz) über den 10-jährigen Betrachtungszeitraum.

Bezogen auf die ausgewählten Altersklassen fällt im Jahr 2005 in der Gruppe der 25 bis 29-jährigen statisch gesehen auf 5,1 Einwohnerinnen und Einwohner 1 privates Kraftfahrzeug.

Danach schwankt der Wert zwischen 5,6 und 8,2 Einwohnerinnen und Einwohner und erreichte im Jahr 2015 den höchsten Wert mit 8,9 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug innerhalb des Altstadtrings.

Bei den 30 bis 34-jährigen war der errechnete Wert 2005 mit 2,8 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug der geringste, 2015 stieg er mit 4,4 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug nach Schwankungen der Vorjahre von 2,9 bis 4,3 Einwohnerinnen und Einwohner und stellt in dieser Altersklasse den

höchsten Wert dar.

In der Altersklasse der 35 bis 39-jährigen sind die geringsten Dichtewerte der drei betrachteten Gruppen festzustellen. Mit 1,5 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug in den Jahren 2005 und 2006, Schwankungen zwischen 1,8 bis 2,4 Einwohnerinnen und Einwohner in den folgenden Jahren, wurde mit 2,5 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug 2015 der höchste Wert erreicht.

### **Bereich Altstadttring bis Mittlerer Ring**

Über alle Altersklassen ist das Verhältnis zwischen 2,5 bis 2,7 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug in diesem Bereich relativ konstant.

2005 fallen in der Altersklasse der 25 bis 29-jährigen 4,6 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug. In den weiteren Jahren erhöhte sich das Verhältnis auf bis zu 6,6 Einwohner/innen im Jahr 2015.

In der Altersklasse der 30 bis 34-jährigen fällt die verhältnismäßige Steigerung von 2,7 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug im Jahr 2005 auf 3,8 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2015 nicht so hoch aus wie die der vorangegangenen Gruppe.

Der geringste Anstieg ist allerdings in der Altersklasse der 35 bis 39-jährigen festzustellen. Von 2,0 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug im Jahr 2005 erhöht sich das Verhältnis auf 2,6 Einwohnerinnen und Einwohner 2015.

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

In diesem Stadtbereich über alle Altersklassen ist das Verhältnis von 2,0 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug bis zum Jahr 2015 konstant geblieben. Die einzige Abweichung gab es 2005, mit einem etwas geringeren Verhältniswert von 2,1 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug.

In der Altersklasse der 25 bis 29-jährigen lag mit 3,3 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug, 2005 der Verhältniswert am geringsten. Die Schwankungsbreite in den folgenden Jahren liegt zwischen 3,6 bis 4,4 Einwohnerinnen und Einwohner und 2015 bei 4,5 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug.

Das Verhältnis Einwohnerinnen und Einwohner zu Kraftfahrzeugen innerhalb der Stadtgrenze in der Altersklasse der 30 bis 34-jährigen, zeigt im Jahr 2005 einen Wert von 2,1 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 privates Kraftfahrzeug. Die Schwankungen der folgenden Jahre fallen mit Werten zwischen 2,3 und 2,9 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug im Jahr 2015 eher geringer aus.

Bei der Altersklasse der 35 bis 39-jährigen fallen die Schwankungen mit 1,7 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug im Jahr 2005 bis zu 2,2 Einwohnerinnen und Einwohner auf 1 Kraftfahrzeug 2015, noch geringer aus als die der voran beschriebenen Gruppe.

## **6. Kraftfahrzeugbestand bei besonderen Wohnformen**

Hinsichtlich des Kfz-Bestands bei besonderen Wohnformen oder Wohnprojekten (Wohnen ohne Auto, Frauenwohnen, Genossenschaften allgemein, geförderter Wohnungsbau) liegen weder dem Statistischen Amt noch dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ausreichende Daten vor. Aussagen könnten hier nur durch gesonderte Einzelerhebungen ermittelt werden. Im Rahmen der Evaluierung des EU-Forschungsprojekt CIVITAS ECCENTRIC können hier ggf. erste Erkenntnisse gesammelt werden. Nachdem durch diese Ergebnisse aber keine Änderung des Gesamtbildes zu erwarten ist, wurde, nicht zuletzt auch aus Kostengründen, hierauf verzichtet.

## **7. Kraftfahrzeugbestand nach Antriebsart**

Von den im Jahr 2015 gemeldeten 794.052 Kraftfahrzeugen in der Landeshauptstadt München, waren 98,7 % der Kraftfahrzeuge mit einem konventionellem Verbrennungsmotor entweder für Benzin (456.994 Fahrzeuge) oder für Diesel (326.702 Fahrzeuge) ausgestattet.

Der Anteil der Benzinfahrzeuge am Gesamtbestand verzeichnet über den 10-jährigen Betrachtungszeitraum von 2005 bis 2015 einen Rückgang um ca. 4 %.

Im gleichen Zeitraum erhöhte sich aber die Zahl der Fahrzeuge mit Dieselmotor von 191.297 Kfz um knapp 71 % auf den vorgenannten Wert aus 2015.

Demgegenüber sind gerade einmal 1.515 Fahrzeugen oder 0,2 % des Gesamtbestandes im Jahr 2015 mit Elektroantrieb ausgestattet. Den größten Anteil der alternativen Antriebsarten stellen die Hybridfahrzeuge (mit oder ohne Plug-in-Hybrid) mit insgesamt 0,6 % gefolgt von den Kfz mit Erdgas bzw. Flüssiggasantrieb mit 0,5 %.

Insgesamt gesehen ist bei den alternativen Antriebsarten in den vergangenen 5 Jahren dennoch eine positive Tendenz zu erkennen.

## **8. Carsharing-Angebote**

Carsharing soll gerade in hochverdichteten Lizenzgebieten eine Alternative zum privaten Kfz-Besitz darstellen, um die Parkraumnachfrage zu verringern und durch weniger gefahrene Fahrzeugkilometer den Straßenverkehr in der Stadt insgesamt zu entlasten. Aus dem ursprünglich stationsgebundenen Carsharing System, mit Autos an festen Stationen auf privatem Grund die zum gleichen Stellplatz zurückgebracht werden müssen, ist heute ein vielfältiger Markt mit insgesamt 1.859 Fahrzeugen in der Landeshauptstadt München entstanden. Davon sind über die Hälfte der Fahrzeuge (1.339 Fahrzeuge) quartiersübergreifend stationiert, d. h. die Autos stehen auf öffentlichem Parkraum und können in einem beliebigen Stadtgebiet wieder abgestellt werden, wobei jedoch Anwohnerparkplätzen nicht genutzt werden dürfen. Stationsgebunden sind heute insgesamt 520 Fahrzeuge. Die kleinste Gruppe mit 159 Fahrzeugen stellt das quartiersbezogene Sharing, bei denen die Fahrzeuge analog zu den Privatfahrzeugen eine Parkberechtigung nur für ein festgelegtes Parkgebiet besitzen. Insgesamt ist die Anzahl an Sharing-Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen (Elektro, Hybrid u. ä.) bisher sehr gering.

Der Stadtrat beauftragte das Kreisverwaltungsreferat, ein Pilotprojekt zur Erprobung der neuen Carsharing Angebote durchzuführen und zu evaluieren.

Die durchgeführte Studie kommt zu dem Ergebnis, dass durch Carsharing-Angebote private Kraftfahrzeuge ersetzt werden und trotz einer vermehrten Nutzung des Carsharings, auch durch Personen ohne eigenes Kfz, wesentlich mehr Fahrzeugkilometer eingespart werden als Mehrverkehr entsteht.

Da bezüglich der Wirkungszusammenhänge einige Fragen offen sind, soll die verkehrliche Langzeitwirkung im Rahmen einer Panelstudie weiter betrachtet und gleichzeitig in verschiedenen Projekten die Wirkung des Carsharings auf den ruhenden Verkehr untersucht werden.

Die Stadtratsvorlage „CarSharing in München“ Beschluss der Vollversammlung vom 16.12.2015, ist im Rathausinformationssystem unter der Sitzungsvorlagennummer 14-20 / V 04808 einsehbar.

Die Ergebnisse der Studie können mit den hier vorliegenden, ausgewerteten statistischen Daten nicht verifiziert werden.

## 9. Fazit

Nach Auswertung der statistischen Daten spielt offenbar der Besitz bzw. die permanente Verfügbarkeit eines privaten Kraftfahrzeuges zum Erhalt der eigenen Mobilität weiterhin eine nicht zu unterschätzende Rolle, obwohl die Bedeutung des Umweltgedankens weiten Teilen der Bevölkerung zunehmend bewusst geworden ist.

Die Daten der Jahre von 2005 bis 2015 zeigen, dass erst ein gewisser Teil der Münchner Bevölkerung sich u.a. aus Gründen des Umweltschutzes zu einem Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug entschlossen hat und andere Angebote zur Mobilität in der Stadt nutzt, wie z. B. auch das Carsharing. Aber auch unter den Fahrzeugbesitzerinnen und -besitzern ist sicherlich noch ein Anteil enthalten, der wenn möglich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs ist.

Die Auffassung, dass die jüngere und junge Bevölkerung tendenziell eher auf die Anschaffung eines eigenen Kraftfahrzeuges verzichtet und auf alternative, umweltfreundliche Beförderungsmittel oder Carsharing-Systeme umsteigt, kann anhand der Datenlage nicht bestätigt werden.

Vielmehr zeichnet sich ein Bild, dass der Besitz eines eigenen Fahrzeugs wohl auch die Lebenssituation junger Großstadtmenschen widerspiegelt.

Für die „Generation Praktikum“ mit oftmals schlecht bezahlten Jobaussichten ist es in einer Großstadt wie München mit dem deutschlandweit höchsten Mietpreisniveau schwierig, sich die Kosten einer halbwegs adäquaten Wohnung, die hohen Lebenshaltungskosten und gleichzeitig auch noch die hohen Versicherungsprämien für ein eigenes Fahrzeug - vorausgesetzt, man wird als Neueinsteiger von einer Versicherung angenommen - zu leisten. Der Besitz eines Kraftfahrzeuges als Baustein der eigenen Mobilität wird aus diesen Gründen wohl in vielen Fällen zunächst bis zum Erreichen einer bestimmten sozialen und beruflichen Stellung zurückgestellt.

Auch wird in Familien das Auto der Eltern von den Kindern mit genutzt, solange aus finanziellen Gründen kein eigener Pkw angeschafft werden kann, oder es werden die Fahrzeuge als Zweitwagen der Eltern angemeldet, um die Versicherungssummen bezahlbar zu halten.

Eine wirkliche Trendwende vom eigenen Fahrzeug hin zu umweltfreundlichen Alternativen

ist anhand der vorliegenden Daten für die Landeshauptstadt München zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht erreicht.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04717 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 wird entsprochen.

Die Beschlussvorlage 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.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur Kenntnis, dass nach gegenwärtigem Auswertungsstand der statistischen Daten eine Trendwende zum Verzicht auf ein eigenes Kraftfahrzeug und zur Benutzung umweltfreundlicher Mobilitätsalternativen nicht festgestellt werden konnte. Ebenso war nicht eindeutig erkennbar, dass in den Altersklassen der bis 35-jährigen der Kraftfahrzeugbesitz im signifikantem Umfang rückläufig ist.
3. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04717 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk

Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

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

**V. 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/31-3  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3