



MÜNCHENER STATISTIK

HERAUSGEGEBEN VOM AMT FÜR STATISTIK UND DATENANALYSE
DER LANDESHAUPTSTADT

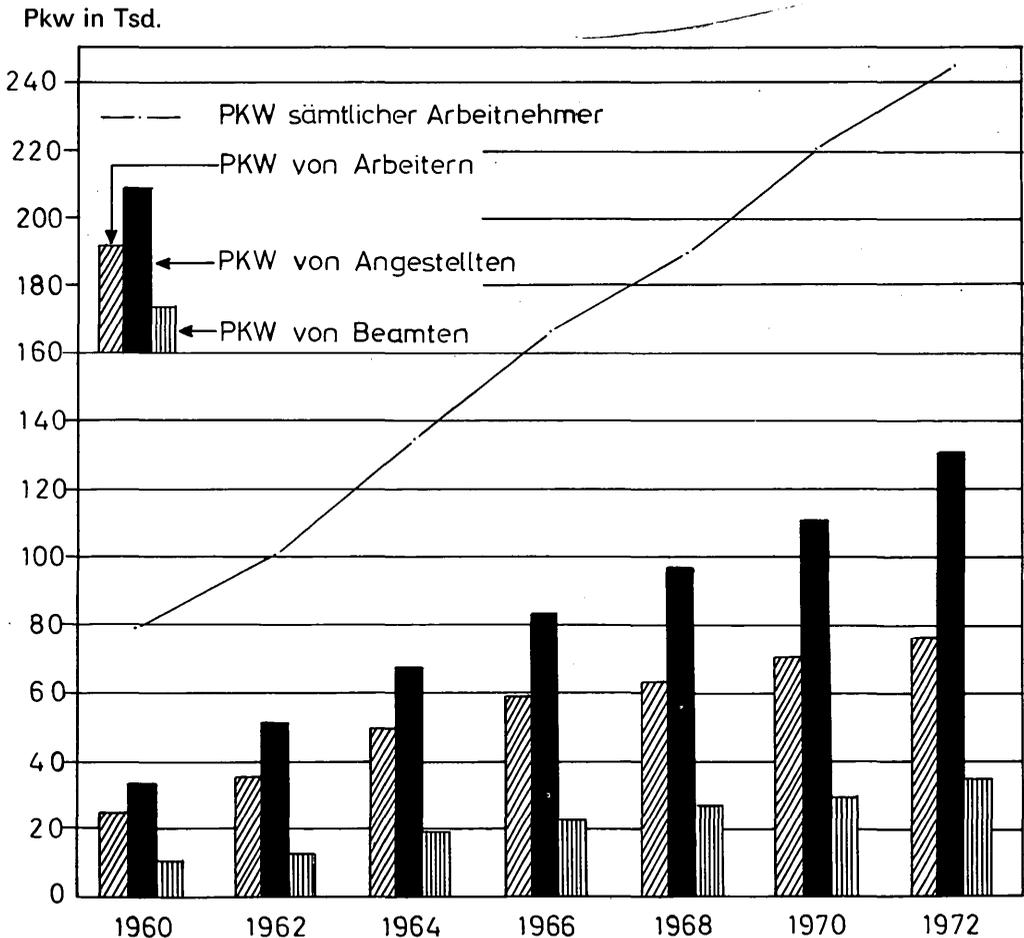
JAHRGANG 1973

HEFT 4

Inhalt: Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in München — Die Entwicklung der Industrie in München, Bayern und der Bundesrepublik zwischen 1967 und 1972 — München im Zahlenspiegel (Monatszahlen Juni und Juli 1973 mit Vergleichswerten aus 1972).

Personenkraftwagenbestand der Arbeitnehmer in München

(Stand jeweils 1. Juli)



Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in München

Über die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in großen Städten wird im Abstand von einigen Jahren immer wieder berichtet, so zuletzt in München im Heft 6 des Jahrgangs 1968 der „Münchener Statistik“ (S. 358 ff.). Schon vor fünf Jahren wurde festgestellt, daß die Motorisierung weiter Bevölkerungsschichten eine anhaltende Zunahme des Individualverkehrs nach sich zieht, ohne daß eine Beruhigung der Verhältnisse abzusehen war. Inzwischen wurden die vielseitigen Schäden, die durch Kraftfahrzeuge verursacht werden, noch deutlicher erkannt als damals. Waren es in den 60er Jahren vor allem die großen Kosten für Aus- oder Neubau von Straßen, Autobahnen und Parkplätzen, über die geklagt wurde, ist inzwischen weiten Bevölkerungsschichten bewußt, in welchem Maße der Kraftfahrzeugverkehr die Umweltbedingungen verschlechtert. Er trägt maßgeblich zur Versteinerung der Stadtlandschaft und damit zur Verödung weiter Teile unserer Städte bei und verursacht in Verdichtungsräumen ganz wesentlich die Verschmutzung der Luft. Zur gleichen Zeit, als die Summe der negativen Wirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs spürbar wurde, konnte erstmals im Raum München durch das Verkehrsverbundsystem eine echte Alternative zum Individualverkehr in Beruf, Ausbildung und Erholung geschaffen werden. Vor allem das ausgedehnte S-Bahn-Netz und die Erschließung der Innenstadt über die an dieses Netz angeschlossene U-Bahn ermöglichen bzw. erleichtern den Übergang vom Individualverkehrsmittel auf dieses gut funktionierende Massenverkehrsmittel. Wie die entsprechenden Verkehrsstatistiken des Münchner Verkehrsverbunds, aber auch der Augenschein, zeigen, ist diese für München neue Form der Verkehrserschließung durch Massenverkehrsmittel durchaus von der Bevölkerung angenommen worden. Gleichzeitig muß aber festgestellt werden, daß keineswegs im zunächst erwarteten Umfang auf das Verkehrsmittel Personenkraftwagen verzichtet wird. Wie im folgenden noch aufzuzeigen ist, erhöhte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge, insbesondere der Personenkraftwagen mittlerer und größerer Hubraumklassen, und in jüngster Zeit auch die Zahl der Motorräder erheblich. Die Kraftfahrzeugstatistik weist inzwischen 417666 Kraftfahrzeuge aus, die in München am 1. 7. 1973 zugelassen waren, darunter allein 351 156 Personenkraftwagen. Zu dieser Zahl sind noch 14597 Kraftfahrzeuganhänger hinzuzurechnen, von denen 6031 bzw. 41,3% als Wohnanhänger auch wieder individuellen Zwecken dienen. Offensichtlich ist die Zahl der auf ein individuelles Verkehrsmittel neu Übergehenden größer als die der Abwanderer auf Massenverkehrsmittel. Der Wunsch nach Freizügigkeit durch den Besitz eines eigenen Verkehrsmittels ist vor allem bei den privaten Haushalten, also überwiegend den Arbeitnehmern, nach wie vor vorhanden. Die Titelfgrafik bringt das durch die Darstellung des Personenkraftwagenbestandes der Arbeitnehmer deutlich zum Ausdruck. Die Steigerungsrate des Personenkraftwagenbestandes der Angestellten ist zwischen 1970 und 1972 auffallend größer geworden. Hier wirkt sich aus, daß im Gegensatz zu den 60er Jahren auch immer mehr weibliche Angestellte über einen eigenen Personenkraftwagen verfügen wollen.

Aus all diesen Beobachtungen kann man schließen, daß die Anschaffung eines Kraftfahrzeugs nur für gelegentliche Zwecke des Einkaufs oder für die Wochenenderholung den meisten Familien nicht gerechtfertigt erscheint und daher — ist erst einmal ein Fahrzeug vorhanden — dies auch für den täglichen Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte in Anspruch genommen wird. Bringen

die Massenverkehrsmittel den einzelnen oft schneller zum Ziel und ermöglicht ein starrer Fahrplan hoher Dichte durchaus eine individuelle Zeitwahl, so kann vor allem zu den Verkehrsspitzenzeiten die von manchen, insbesondere im Münchener Raum, lästig empfundene drangvolle Enge in den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht die größere persönliche Freizügigkeit im eigenen Fahrzeug ersetzen. Ein weiterer von vielen genannter psychologischer Grund kommt noch hinzu: Die Konzentration auf eine völlig anders geartete Tätigkeit nach der Arbeit, nämlich die aktive Teilnahme am Verkehr, verhilft eher dazu, von der eigenen beruflichen Arbeit Abstand zu gewinnen, beruflichen Ärger zu vergessen usw., als die passive Teilnahme am öffentlichen Verkehr, die geradezu das Nachsinnen fördert.

Nun zu den Tabellen und ihren Aussagen. Wie in den grafischen Darstellungen ist 1960 als Ausgangsjahr gewählt worden, da die Motorisierung weiter Bevölkerungskreise — insbesondere die rasche Zunahme der Personenkraftwagen bei der Haltergruppe der Arbeitnehmer — zu Beginn der 60er Jahre — einsetzte. Tabelle 1 (S. 198) enthält die Kraftfahrzeugbestandszahlen nach Fahrzeugarten für ausgewählte Jahre von 1960 bis einschließlich 1972. Die Umstrukturierung wird besonders deutlich bei der Betrachtung der Zahl der Kraftfahrzeuge, die allein seit 1960 von 26569 auf 9917 im Jahr 1965 zurückging, während im gleichen Zeitraum die Zahl der Personenkraftwagen um über 100000 zunahm. Betrachtet man die Zahlen aus dem zurückliegenden Jahrzehnt — also bis 1970 — in einer Zusammenschau, so sieht man, daß sich der Bestand an Kraftfahrzeugen nochmals erheblich verringert hat (auf 4219) und die Zahl der Personenkraftwagen auf 316477 anstieg. Im Jahr 1972 gab es schließlich schon 345322 Personenkraftwagen in München, das entspricht einer Zunahme von 171,2% seit 1960 und repräsentiert einen Gesamtanteil der Personenkraftwagen von 84,2% an allen in München zugelassenen Kraftfahrzeugen. Obgleich die Zahl der Kraftfahrzeuge in jüngster Zeit wieder leicht zugenommen hat — der Anstieg wird zwischen 1970 und 1972 schon durch eine Zunahme um 218 Fahrzeuge in etwa verdeutlicht — betrug der Anteil der Kraftfahrzeuge 1972 nur 1,1% aller Kraftfahrzeuge.

Bei der Betrachtung der Fahrzeugarten nach Hubraumklassen, die ebenfalls durch die Daten der Tabelle 1 möglich wird, zeigt sich, in welcher Weise die Haltung größerer Personenkraftwagen zugenommen hat. Während noch 1960 in München mehr Fahrzeuge in der Klasse 500 ccm bis unter 1000 ccm zugelassen waren als in der Klasse von 1500 ccm und darüber, hat sich dieses Verhältnis inzwischen ganz entscheidend verschoben. Im Jahre 1972 hatten nur mehr 8,5% der Fahrzeuge einen Hubraum zwischen 500 ccm und 1000 ccm, während bereits 36% einen Hubraum über 1500 ccm aufwiesen. Wie die absoluten Zahlen aus dem Jahr 1972 zeigen, sind die beiden Klassen, 1000 ccm bis unter 1500 ccm und 1500 ccm und mehr, fast gleich stark besetzt, wobei die Tendenz inzwischen weiter dahingeht, daß Fahrzeuge mit stärkeren Motoren bevorzugt werden (siehe hierzu auch die Angaben in Tabelle 2 für 1973). Noch deutlicher als Zahlen es zeigen können, wird der wachsende Anteil von Personenkraftwagen größerer Hubraumklassen in der grafischen Darstellung auf S. 201 sichtbar. Diese Darstellung läßt auch erkennen, in welcher Weise sich der Anteil der Kombinationskraftfahrzeuge seit 1960 entwickelt hat. Hier ist ein wenn auch behutsames, so doch anhaltendes Wachstum festzustellen.

Nun wieder zu den Aussagen in Tabelle 1. Obgleich der absoluten Zahl nach die Lastkraftfahrzeuge und andere Nutzkraftwagen in ansehnlichem Maße in München vertreten sind, ist ihr relativer Anteil an den Kfz-Zahlen verhältnismäßig gering. Auch die Steigerungsraten lagen deutlich unter denjenigen der Personenkraftwagen. Wie die Addition aller Kraftfahrzeugarten zeigt, hat sich die Zahl der Fahrzeuge von 1960 bis 1970 um fast 200000 erhöht und wuchs bis zur Mitte des Jahres 1972 auf über 410000 an. Das entspricht einer Zunahme von fast 130% innerhalb von rund 12 Jahren!

Bei den Kraftfahrzeuganhängern war die Steigerungsrate nicht so groß. Sie lag aber immerhin noch bei rund 100%, wobei der absolute Wert von 13691 Kraftfahrzeuganhängern im Jahre 1972

Kraftfahrzeuge¹⁾ in München 1960/1972

(Stand jeweils 1. Juli)

Tabelle 1

| Arten der Kraftfahrzeuge | 1960 | 1965 | 1970 | 1972 | Gegenüb. 1960 Zu-/ Abnahme % | 1972 in % |
|------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------|--------------|
| Krafträder ²⁾ | 26 569 | 9 917 | 4 219 | 4 437 | — 83,3 | 1,1 |
| davon Kraftroller | 10 617 | 5 593 | 1 942 | 1 336 | — 87,4 | 0,3 |
| andere Krafträder | 15 952 | 4 324 | 2 277 | 3 101 | — 80,6 | 0,8 |
| Personenkraftwagen | 127 335 | 229 066 | 316 477 | 345 322 | 171,2 | 84,2 |
| davon mit Hubraum in ccm | | | | | | |
| unter 500 | 13 212 | 10 727 | 7 055 | 6 264 | — 52,6 | 1,5 |
| 500 bis unter 1000 | 21 532 | 39 659 | 39 072 | 34 607 | 60,7 | 8,5 |
| 1000 bis unter 1500 | 72 309 | 125 468 | 158 079 | 156 263 | 116,1 | 38,1 |
| 1500 und mehr | 20 282 | 53 203 | 111 915 | 147 718 | 628,3 | 36,0 |
| Rotationskolbenmotor | — | 9 | 356 | 470 | . | 0,1 |
| Kombinationskraftwagen | 7 482 | 15 918 | 25 309 | 29 328 | 292,0 | 7,2 |
| Kraftomnibusse einschließlich | | | | | | |
| Obusse | 514 | 691 | 887 | 936 | 82,1 | 0,2 |
| Lastkraftwagen | 15 253 | 19 088 | 22 470 | 23 454 | 53,8 | 5,7 |
| davon mit Nutzlast in kg | | | | | | |
| unter 1500 | } | 9 212 | 10 581 | 10 783 | } | 2,6 |
| 1500 bis unter 2000 | 10 062 | 3 191 | 3 405 | 2 980 | 36,8 | 0,7 |
| 2000 bis unter 4000 | 2 520 | 3 046 | 4 535 | 5 395 | 114,1 | 1,3 |
| 4000 und mehr | 2 671 | 3 639 | 3 949 | 4 296 | 60,8 | 1,1 |
| Zulassungspflichtige Zug- | | | | | | |
| maschinen | 1 394 | 1 914 | 2 362 | 2 678 | 92,1 | 0,7 |
| davon in der Landwirtschaft | 688 | 797 | 833 | 840 | 22,1 | 0,2 |
| andere | 706 | 1 117 | 1 529 | 1 838 | 160,3 | 0,5 |
| Sonderkraftfahrzeuge | 1 154 | 2 230 | 3 349 | 3 881 | 236,3 | 0,9 |
| davon Krankenkraftwagen | 71 | 215 | 254 | 282 | 297,2 | 0,1 |
| Tankkraftw. für brennbare | | | | | | |
| Flüssigkeiten | 76 | 122 | 142 | 179 | 135,5 | 0,0 |
| andere zur Lastenbeförderung | . | 408 | 487 | 650 | . | 0,2 |
| Feuerwehrfahrzeuge | 106 | 313 | 411 | 421 | 297,2 | 0,1 |
| Straßenreinigungsmaschinen | 44 | 57 | 78 | 89 | 102,3 | 0,0 |
| andere zur sonstigen | | | | | | |
| Verwendung | 857 | 1 115 | 1 977 | 2 260 | . | 0,5 |
| Kraftfahrzeuge insgesamt .. | 179 701 | 278 824 | 375 073 | 410 036 | 128,2 | 100 |
| Außerdem Kraftfahrzeug- | | | | | | |
| anhänger: | | | | | | |
| einachsige zur | | | | | | |
| Lastenbeförderung | 2 608 | 2 647 | 3 207 | 3 642 | 39,6 | 26,6 |
| mehrachsig zur | | | | | | |
| Lastenbeförderung | 2 954 | 3 122 | 2 984 | 2 858 | — 3,2 | 20,9 |
| Anhänger m. Spezialaufbauten | 1 262 | 2 650 | 5 628 | 7 191 | 469,8 | 52,5 |
| davon Tankanh. für | | | | | | |
| brennbare Flüssigkeiten | 107 | 141 | 121 | 112 | 4,7 | 0,8 |
| andere zur | | | | | | |
| Lastenbeförderung | . | 571 | 778 | 946 | . | 6,9 |
| Feuerwehrianhänger | 16 | 19 | 12 | 14 | — 12,5 | 0,1 |
| Wohnanhänger | 356 | 1 388 | 3 980 | 5 270 | 1 380,3 | 38,5 |
| andere zur sonstigen | | | | | | |
| Verwendung | 783 | 531 | 737 | 849 | . | 6,2 |
| Kraftfahrzeuganhänger insg. | 6 824 | 8 419 | 11 819 | 13 691 | 100,6 | 100 |

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

insgesamt allein 5270 Wohnanhänger enthält, eine Anhängerart, die, wie die Tabelle 1 zeigt, 1960 noch kaum vertreten war. Hier ist die Entwicklung, die bei den Personenkraftwagen zu beobachten war, noch stärker zum Ausdruck gekommen. Sie setzt sich, wie die folgende Tabelle zeigt, weiter fort. Tabelle 2 enthält die neuesten Daten aus dem Jahre 1973 über den Kraftfahrzeugbestand in München wiederum nach dem in der Kfz-Statistik üblichen Termin (1. Juli). Wie die Tabelle im einzelnen zeigt, haben sich die prozentualen Anteile (jeweils letzte Spalte in Tabelle 1 und 2) gegenüber dem Vorjahr nur ganz geringfügig verschoben. Die Zunahme bei den Krafträdern, die ja gerade in der jüngsten Zeit zu beobachten war, ließ ihr Anteilsverhältnis von 0,8% auf 0,9% ansteigen auf Kosten der Personenkraftwagen, die innerhalb des letzten Beobachtungsjahres ihr Anteilsverhältnis von 84,2% auf 84,1% verkürzten. Die absolute Zahl der in München zugelassenen Personenkraftwagen ist seit 1972 trotzdem noch gestiegen, und zwar um 1,7%, womit sie die 350000er-Grenze erstmals in der Stadtgeschichte überschritt. Bei den Krafträdern betrug, wenn man die heute kaum noch in Erscheinung tretenden Kraftroller abzieht, die Zunahme innerhalb eines Jahres sogar 20,6%. Wie schon durch die rückläufige Vertretung der Klasse der hubraumschwachen Kraftroller sichtbar wird, geht der Trend bei den Krafträdern zu höheren Hubraumklassen, ähnlich wie bei den Personenkraftwagen, wo diese Entwicklung besonders deutlich wird. Der Anteil der Personenkraftwagen, die einen Hubraum von 1500 ccm und darüber haben, hat sich allein zwischen der Jahresmitte 1972 und der Jahresmitte 1973 von 36% auf 39% erhöht. Das geschah zu Lasten aller anderen Anteilsverhältnisse, woraus zu entnehmen ist, daß nicht nur bei der Neuanschaffung, sondern auch beim Umsteigen auf einen anderen Wagen der hubraumstärkeren Maschine der Vorrang gegeben wird.

Am Rande sei noch erwähnt, daß, wie Tabelle 2 im Vergleich mit Tabelle 1 verdeutlicht, Personenkraftwagen mit Rotationskolbenmotor (dem sog. Wankelmotor) seit 1970 ihren Anteil an der Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge nicht verändern konnten. Er blieb bei 0,1% stehen. Dieser außerordentlich niedrige Wert kann wohl auf die Tatsache zurückgeführt werden, daß es hier im wesentlichen nur einen Anbieter auf dem Deutschen Automobilmarkt gibt und das von ihm erzeugte Fahrzeug schon in die obere Preisklasse des Gebrauchsautos hineinragt, bei der im allgemeinen entweder auf mehr Luxus oder eine größere sportliche Attraktivität Wert gelegt wird.

Bei den Zahlen der Nutzkraftfahrzeuge haben sich keine schwerwiegenden Verschiebungen ergeben, wenn man einmal davon absieht, daß auch hier der Trend weg vom leichten Lkw hin zum mittelschweren Fahrzeug führt. Bei den Sonderkraftfahrzeugen hängen die durchweg zu beobachtenden leichten Steigerungsraten mit der in München bisher noch anhaltenden Wachstumsentwicklung der Stadt zusammen. Bei den Kraftfahrzeuganhängern, die zahlenmäßig gegenüber den motorisierten Fahrzeugen nur eine sehr geringe Rolle spielen, sei hervorgehoben, daß sich die Zahl der Wohnanhänger auch im letzten beobachteten Berichtsjahr erneut, und zwar um 14,4% steigerte. Wie das auf 41,3% gestiegene Anteilsverhältnis der Wohnanhänger an den Kraftfahrzeuganhängern insgesamt erkennen läßt, ist der Zeitpunkt abzusehen, an dem die Hälfte aller Anhänger zu dieser für den privaten Gebrauch bestimmten Kategorie gehören.

Die Tatsache, daß die Kfz-Nutzung immer stärker dem privaten Bereich des einzelnen vorbehalten ist, geht auch aus den Betrachtungen hervor, die durch Tabelle 3 auf S. 202 ermöglicht werden. Sie gibt Auskunft über die soziale Verteilung der Kraftfahrzeughaltung. Bei den Krafträdern wird die schon angedeutete, zunächst rückläufige Entwicklung auch in dieser Tabelle bemerkbar. Sie zeigt jedoch ergänzend, daß der Rückgang bei der Benutzung von Krafträdern nach Haltergruppen durchaus unterschiedlich ist. Dabei überrascht, daß die stärkste Abnahme bei den Arbeitern und den in der Landwirtschaft Tätigen zu registrieren ist, wobei die zuerst genannte Gruppe allerdings auch die höchste Ausgangszahl im Basisjahr 1960 hatte. Die Tatsache,

Kraftfahrzeuge¹⁾ in München 1973

Tabelle 2

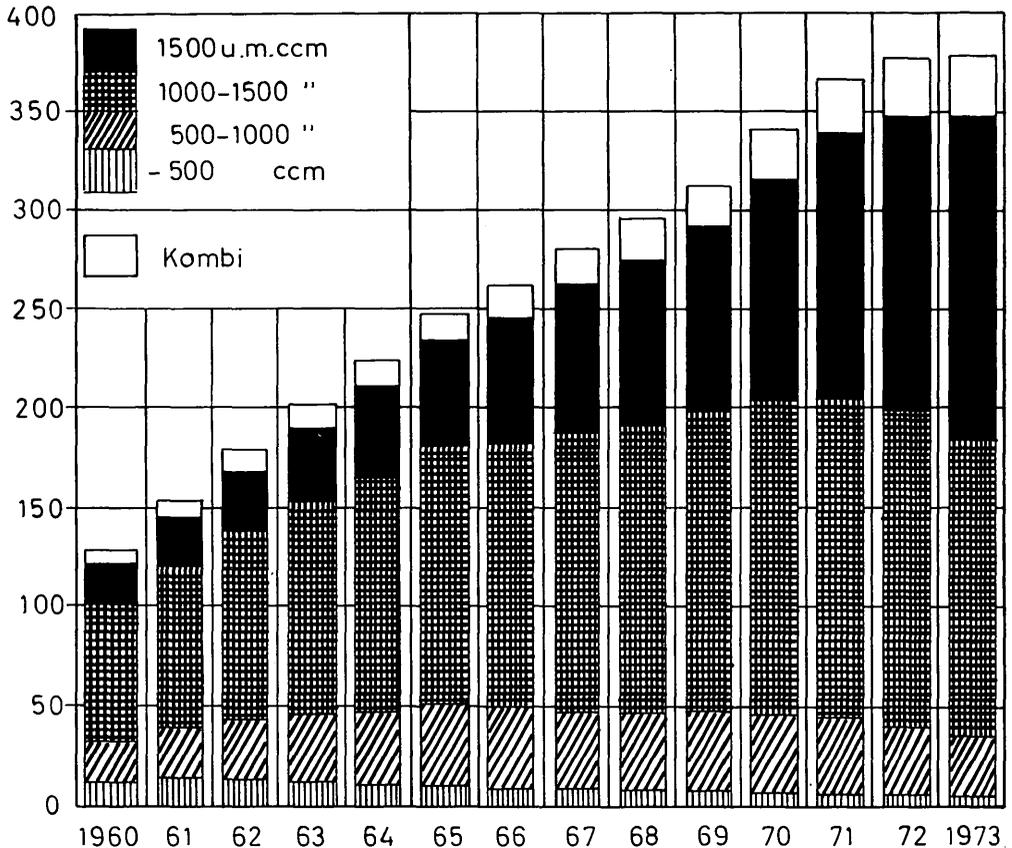
| Arten der Kraftfahrzeuge | 1. 7. 1973 | Gegenüber 1972 Zu-/ Abnahme % | 1973 in % |
|--|----------------|----------------------------------|------------|
| Krafträder ²⁾ | 4 867 | 9,7 | 1,2 |
| davon | | | |
| Kraftroller | 1 128 | —15,6 | 0,3 |
| andere Krafträder | 3 739 | 20,6 | 0,9 |
| Personenkraftwagen | 351 156 | 1,7 | 84,1 |
| davon mit Hubraum in ccm | | | |
| unter 500 | 5 675 | —9,4 | 1,4 |
| 500 bis unter 1000 | 32 071 | —7,3 | 7,7 |
| 1000 bis unter 1500 | 150 160 | —3,9 | 35,9 |
| 1500 und mehr | 162 776 | 10,2 | 39,0 |
| Rotationskolbenmotor | 474 | 0,9 | 0,1 |
| Kombinationskraftwagen | 30 591 | 4,3 | 7,3 |
| Kraftomnibusse | 924 | —1,3 | 0,2 |
| Lastkraftwagen | 23 370 | —0,4 | 5,6 |
| davon mit Nutzlast in kg | | | |
| unter 1500 | 10 886 | 1,0 | 2,6 |
| 1500 bis unter 2000 | 2 693 | —9,6 | 0,7 |
| 2000 bis unter 4000 | 5 571 | 3,3 | 1,3 |
| 4000 und mehr | 4 220 | —1,8 | 1,0 |
| Zulassungspflichtige Zugmaschinen | 2 753 | 2,8 | 0,6 |
| davon in der Landwirtschaft | 838 | —0,2 | 0,2 |
| andere | 1 915 | 4,2 | 0,4 |
| Sonderkraftfahrzeuge | 4 005 | 3,2 | 1,0 |
| davon | | | |
| Krankenkraftwagen | 282 | — | 0,1 |
| Tankkraftwagen für brennbare Flüssigkeiten | 177 | —1,1 | 0,0 |
| andere zur Lastenbeförderung | 689 | 6,0 | 0,2 |
| Feuerwehrfahrzeuge | 430 | 2,1 | 0,1 |
| Straßenreinigungsmaschinen | 94 | 5,6 | 0,0 |
| andere zur sonstigen Verwendung | 2 333 | 3,2 | 0,6 |
| Kraftfahrzeuge insgesamt | 417 666 | 1,9 | 100 |
| Außerdem Kraftfahrzeuganhänger | | | |
| einachsige zur Lastenbeförderung | 3 954 | 8,6 | 27,1 |
| mehrachsig zur Lastenbeförderung | 2 673 | —6,5 | 18,3 |
| Anhänger mit Spezialaufbauten | 7 970 | 10,8 | 54,6 |
| davon | | | |
| Tankanhänger für brennbare Flüssigkeiten | 113 | 0,9 | 0,8 |
| andere zur Lastenbeförderung | 942 | —0,4 | 6,4 |
| Feuerweh ranhänger | 13 | —7,1 | 0,1 |
| Wohnanhänger | 6 031 | 14,4 | 41,3 |
| andere zur sonstigen Verwendung | 871 | 2,6 | 6,0 |
| Kraftfahrzeuganhänger insgesamt | 14 597 | 6,6 | 100 |

¹⁾ Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 1973, 2. Ergänzungsheft (ohne Bahn, Post und Streitkräfte).
²⁾ Ohne Mopeds.

Personenkraftwagen mit Hubraum in ccm und Kombinationskraftwagen

(Stand jeweils 1. Juli)

Kfz in Tsd.



daß im letzten nach dieser Aufgliederung beobachteten Jahr 1972 die höchste Anteilsgruppe der Halter von Krafträdern in die wenig beliebte Rubrik „Sonstige“ fällt, zeigt, daß der Besitz eines Motorrades heute sehr breit über alle Schichten — auch Selbständige und Familienangehörige — gestreut ist, woraus sich erkennen läßt, daß das Kraftrad seine Bedeutung als Transportmittel immer mehr eingebüßt hat, jedoch als Hobby-Artikel eine neue Bedeutung erlangt.

Völlig anders ist das Bild hinsichtlich der Haltergruppen bei Personenkraftwagen. Hier stellt man überraschenderweise fest, daß der Handel als gewerbliche Haltergruppe 1972 sogar um 3,2% weniger Personenkraftwagen in München unterhielt als 1960. Diese offensichtliche Tatsache des Rückgangs firmeneigener Wagen wird nur dadurch aufgewogen, daß insbesondere die Haltergruppe der Angestellten, die über eigene Wagen verfügen, in den letzten 12 Jahren stark an Bedeutung gewonnen hat. Die Angestellten sind unter den Kraftfahrzeughaltern mit einem Anteil von 32,3% die weitaus größte Gruppe, gefolgt von den Arbeitern (18,9%) und den Beamten (8,3%). Die letzte Gruppe rückt allerdings an die 4. Stelle, wenn man die nicht näher

Kraftfahrzeuge¹⁾ 1960/1972 nach dem Gewerbe oder Beruf der Halter

Tabelle 3

(Stand jeweils 1. Juli)

| Fahrzeugarten nach Gewerbe oder Beruf der Halter | 1960 | 1965 | 1970 | 1972 | Gegenüber 1960 Zu-/Abnahme % | 1972 in % |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------------|------------------------------|------------|
| Kfz insgesamt | 179 701 | 278 824 | 375 073 | 410 036 | 128,2 | 100 |
| darunter | | | | | | |
| Krafträder²⁾ | | | | | | |
| Landwirtschaft | 90 | 24 | 11 | 5 | -94,4 | 0,0 |
| verarb. Gewerbe | 720 | 194 | 142 | 166 | -76,9 | 0,0 |
| Handel (einschl. Handelsverm.) | 551 | 182 | 131 | 158 | -71,3 | 0,0 |
| Beamte und Angestellte ... | 6 886 | 2 763 | 1 079 | 1 246 | -81,9 | 0,3 |
| Arbeiter | 14 264 | 3 874 | 1 291 | 1 196 | -91,6 | 0,3 |
| sonstige | 4 058 | 2 880 | 1 565 | 1 666 | -58,9 | 0,4 |
| zus. | 26 569 | 9 917 | 4 219 | 4 437 | -83,3 | 1,1 |
| Pkw | | | | | | |
| Landwirtschaft | 677 | 725 | 724 | 686 | 1,3 | 0,2 |
| Industrie | 7 677 | 9 751 | 18 369 | 19 058 | 18,2 | 4,6 |
| Handwerk | 8 443 | 9 282 | | | | |
| Handel (einschl. Handelsverm.) | 20 347 | 19 726 | 20 010 | 19 698 | -3,2 | 4,8 |
| Dienstleistungen | 9 928 | 16 249 | 20 977 | 21 752 | 119,1 | 5,3 |
| Beamte | 45 091 | 21 132 | 31 333 | 33 863 | 268,7 | 8,3 |
| Angestellte | | 75 073 | 116 992 | 132 391 | | |
| Arbeiter | 23 879 | 54 862 | 72 228 | 77 513 | 224,6 | 18,9 |
| sonstige | 11 293 | 22 266 | 35 844 | 40 361 ³⁾ | 257,4 | 9,8 |
| zus. | 127 335 | 229 066 | 316 477 | 345 322 | 171,2 | 84,2 |
| Kombinationskraftwagen | | | | | | |
| Landwirtschaft | 108 | 195 | 207 | 223 | 106,5 | 0,1 |
| Industrie | 940 | 2 588 | 7 279 | 8 220 | 205,5 | 2,0 |
| Handwerk | 1 751 | 2 878 | | | | |
| Handel (einschl. Handelsverm.) | 2 939 | 4 213 | 4 812 | 4 840 | 64,7 | 1,2 |
| Beamte, Angestellte und Arbeiter | 919 | 3 567 | 8 258 | 10 534 | 1 046,2 | 2,6 |
| sonstige | 825 | 2 477 | 4 753 | 5 511 ⁴⁾ | 568,0 | 1,3 |
| zus. | 7 482 | 15 918 | 25 309 | 29 328 | 292,0 | 7,2 |
| Lkw | | | | | | |
| Landwirtschaft | 695 | 672 | 620 | 591 | -15,0 | 0,1 |
| Industrie | 3 666 | 5 285 | 9 396 | 10 030 | 80,9 | 2,4 |
| Handwerk | 1 880 | 2 304 | | | | |
| Handel (einschl. Handelsverm.) | 5 404 | 5 993 | 6 413 | 6 355 | 17,6 | 1,6 |
| Verkehr und Nachrichtenübermittlung | 2 465 | 2 840 | 2 961 | 3 009 | 22,1 | 0,7 |
| sonstige | 1 143 | 1 994 | 3 080 | 3 469 | 203,5 | 0,9 |
| zus. | 15 253 | 19 088 | 22 470 | 23 454 | 53,8 | 5,7 |
| Außerdem | | | | | | |
| Kfz-Anhänger insg. | 6 824 | 8 419 | 11 819 | 13 691 | 100,6 | 100 |
| davon | | | | | | |
| Landwirtschaft | 189 | 164 | 178 | 179 | -5,3 | 1,3 |
| Industrie | 1 282 | 1 614 | 3 151 | 3 273 | 20,6 | 23,9 |
| Handwerk | 1 432 | 1 335 | | | | |
| Handel (einschl. Handelsverm.) | 1 647 | 1 630 | 1 641 | 1 736 | 5,4 | 12,7 |
| Verkehr und Nachrichtenübermittlung | 1 407 | 1 504 | 1 589 | 1 632 | 16,0 | 11,9 |
| sonstige | 867 | 2 172 | 5 260 | 6 871 | 692,5 | 50,2 |

¹⁾ Quelle: Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (ohne Bahn, Post und Streitkräfte). — ²⁾ Ohne Mopeds. — ³⁾ Dar. Verk. u. Nachrichtenüberm.: 8002. — ⁴⁾ Dar. Verk. u. Nachrichtenüberm.: 479, Dienstleistg.: 2211.

faßbare Kategorie der „Sonstigen“ (9,8%) mit berücksichtigt, die eine hohe Zunahmerate verbuchen konnte. Diese Zunahme entsprach allerdings noch nicht derjenigen bei den Beamten und Angestellten, die zusammengenommen mit 268,7% den Spitzenwert unter den Relativzahlen darstellt.

Die Zahl der Kombinationskraftwagen liegt im ganzen gesehen wesentlich unter der Zahl der Personenkraftwagen. Diese Gruppe war und ist aber vor allem bei Industrie und Handel stark vertreten. Die höchsten Zunahmeraten jedoch sind wieder bei den Arbeitnehmern (Beamte, Angestellte und Arbeiter wurden bei dieser Fahrzeugart in einer Haltergruppe zusammengefaßt) zu verzeichnen. Der Bestand hat sich bei der zuletzt genannten Haltergruppe in den letzten 12 Jahren mehr als verzehnfacht.

Bei den Lastkraftfahrzeugen ist unter den näher zu bestimmenden Halterkategorien die Industrie, ab 1970 mit dem Handwerk in einer Zahl zusammengefaßt, die größte. Die Steigerungsrate ist mit 80,9% allerdings nicht so hoch wie bei den Personenkraftwagen und Kombifahrzeugen. Noch niedriger ist die Steigerungsrate bei der zweitwichtigsten Lkw-Haltergruppe, nämlich dem Handel. Hier hat sich in den letzten 12 Jahren nur eine relativ geringfügige Steigerung von 17,6% ergeben. Wie breitgestreut auch der Lkw-Besatz geworden ist, zeigt sich bei den Angaben, die zu der vermischten Gruppe „Sonstige“ gemacht werden mußten, bei der sich die höchste Lkw-Steigerungsrate von 203,5% ergab. Echt rückläufig war die Lkw-Haltung in der Landwirtschaft, die bei ohnehin niedrigen Zahlen in München noch einen Fahrzeugverlust von 15% in den letzten 12 Jahren hinzunehmen hatte. Diese Tatsache überrascht nicht, wenn man bedenkt, daß die landwirtschaftlich genutzte Fläche innerhalb dieses Zeitraums im Stadtgebiet um rund 2000 ha abnahm.

Zur Vollständigkeit wurden wieder die Kraftfahrzeuganhänger in die Tabelle 3 aufgenommen. Auch hier wird der Schwund dieser Fahrzeugart innerhalb der Landwirtschaft erkennbar, aber eine Steigerungsrate bei der Industrie. Zusammengefaßt kann man aus den Zahlen der Tabelle 3 entnehmen, daß sich bei allen Fahrzeugarten in Industrie, Handwerk und Handel, als den gewerblichen Haltergruppen, dem wirtschaftlichen Verlauf entsprechend Steigerungen ergaben, ohne aber bis heute einen wesentlichen Anteil an der Kraftfahrzeughaltung in München zu erlangen. Fast 85% der in München zugelassenen Kraftfahrzeuge sind z. Z. Personenkraftwagen, die sich überwiegend in der Hand von Privatpersonen, insbesondere von Arbeitnehmern befinden. Welche Bedeutung diese Feststellung für die Stadt hat, wurde schon eingangs dargestellt. Die zur Zeit heftig diskutierte Tarifierhöhung bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wird kaum dazu beitragen, daß die Fahrzeughaltung, insbesondere bei den Personenkraftwagen, stagniert oder gar rückläufige Tendenzen aufweisen wird.

Dr. Dh.