

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in München

Das Automobil feiert in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag. Wenige Wochen nach der offiziellen Jubiläumsfeier erfuhr die Motorisierung auch in München ein besonderes Jubiläum: Die Zulassung des 600 000. Kraftfahrzeuges! Das Statistische Amt der Landeshauptstadt München hat die Entwicklung der Motorisierung in unserer Stadt seit langem verfolgt. Darüber hinaus wurde Material über Zählungen der Verkehrsströme und des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs zusammengetragen sowie die weitere Entwicklung prognostiziert. Die Prognosen, die aus zurückliegenden Arbeiten schon kontrolliert werden konnten und genau eintrafen, ließen erkennen, daß ein enger Zusammenhang zwischen der Einwohnerentwicklung und dem Kraftfahrzeugbestand vorhanden ist.

Die Ergebnisse der statistischen Untersuchungen wurden in dieser Schriftenreihe oft dargestellt durch Artikel über den Kraftfahrzeugbestand, seine Veränderungen und seine Aufteilung auf Stadtbezirke und auf Haltergruppen. Die Zulassungen wurden darüber hinaus markenbezogen ausgewertet. Der letzte Bericht über die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes wurde in Heft 7/1985 (S. 255 ff) veröffentlicht. Weiterhin erschien im gleichen Heft (ab S. 265) ein Beitrag über die Schätzung der Pkw-Dichte in München bis zum Jahr 1995.

Im vorliegenden Beitrag soll nun die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes von den Anfängen bis zum heutigen Wert untersucht werden, eine Entwicklung, die eng verbunden ist mit der Geschichte der Motorisierung. Vor 100 Jahren fuhr in Mannheim zum ersten Mal ein Automobil – damals noch unter der Bezeichnung „Patent-Motorwagen“ – über öffentliche Straßen. Karl Benz war der Schöpfer dieses Fahrzeuges. Unabhängig von Karl Benz rüstete im gleichen Jahr Gottlieb Daimler einen Pferdewagen mit einem schnelllaufenden leichten Benzinmotor eigener Bauart aus: Die Erfindung des Automobils hatte „in der Luft gelegen“. Diese Erfindung hat in weitaus stärkerem Maße als alle anderen technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen das Bild unserer Städte bestimmt und zum Teil wesentlich verändert. Schon bald wurde das erste Automobil auch in München gesehen. Den ersten Münchener Führerschein – damals noch „Führschein“ genannt – erhielt der Kaufmann Hermann Beissbarth „zur Leitung des Wartburg Motorwagens“. Dieses amtliche Papier wurde am 14. April 1899 von der Königl. Polizei-Direktion in München ausgestellt.

Wie oft bei bahnbrechenden Innovationen folgten andere diesem Beispiel zur zögernd. Zur Jahrhundertwende, am 31. Dezember 1899, gab es in München erst ganze 25 Automobile. Im Jahr 1900 genehmigte die Polizei den Betrieb von 48 „Motor-Kutschen“. Auch in den folgenden Jahren entwickelte sich der Kraftfahrzeugbestand nur langsam. Dann kam der Erste Weltkrieg, der sich ebenfalls hemmend auswirkte. Erst nach dem Kriege setzte wieder eine spürbare Entwicklung ein.

Nach alten städtischen Statistiken waren im ersten Nachkriegsjahr 1919 in München

- 210 Krafträder
- 712 Kraftwagen zur Personenbeförderung
- 550 Kraftwagen zur Lastenbeförderung
- 28 Kraftwagen für Feuerlöschzwecke

zugelassen. Trotz der Inflation stieg bereits 1922 die Zahl der Krafträder über 1 000, die Zahl der Kraftwagen zur Personenbeförderung über 2 000 und die Zahl der Kraftwagen zur Lastenbeförderung belief sich auf 1 619. Die Zahl der Feuerwehrfahrzeuge veränderte sich in den 20er Jahren kaum. Seit 1925 kamen die ersten Straßenreinigungsmaschinen hinzu.

1926 war die Zahl der Krafträder (einschließlich der Kleinkrafträder) auf fast 6 000 angestiegen, die Zahl der Pkw überschritt den Bestand von 4 000, insgesamt waren 1926 in München 12 248 Kraftfahrzeuge zugelassen. Im darauffolgenden Jahr 1927 war die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge bereits auf über 15 000 angestiegen.

Rund 10 Jahre später, im Jahr 1938 – es war das letzte „Normaljahr“ vor dem Zweiten Weltkrieg – war die Zahl der in München zugelassenen Kraftfahrzeuge bereits auf 60 542 angewachsen, darunter 27 360 Pkw. Insgesamt kam je ein Kraftfahrzeug auf 13 Einwohner.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und den ersten Nachkriegswirren wurden 1948 insgesamt 19 848 Kraftfahrzeuge gezählt. Die Dichte ziffer verschlechterte sich: Ein Kfz kam auf rund 40 Einwohner. Ganz erheblich war die Zahl der Pkw zurückgegangen. Sie belief sich 1948 nur noch auf 4 715 und lag damit erheblich unter der der Lastkraftfahrzeuge.

Auch im Jahr 1950 – das Wirtschaftswunder begann bereits – war der Vorkriegswert noch nicht erreicht. 53 170 Kraftfahrzeuge waren in München zugelassen. Die Kraftfahrzeugdichte lag bei 15,5 Einwohner je Fahrzeug. Erst 1951 wurde der letzte Vorkriegsbestand überschritten, 1954 gab es schon deutlich über 100 000 Kraftfahrzeuge in München, knapp die Hälfte davon waren Personenkraftwagen.

Dann ging es mit großen Schritten voran: 1961 waren in München bereits ca. 200 000 Kraftfahrzeuge zugelassen, 1967 schon deutlich mehr als 300 000 (davon rund 262 000 Pkw). 1971 wurde die 400 000er-Grenze beim Kfz-Bestand überschritten, 1979 die halbe Million; ein Kfz kam bereits auf 2,6 Einwohner.

Bei der letzten offiziellen Erfassung zum 1. Juli 1985 waren in München 576 312 Kraftfahrzeuge zugelassen, die Kraftfahrzeugdichte belief sich auf 2,2 Einwohner je Kfz, und die Zahl der Personenkraftwagen war auf 512 227 angewachsen. Im Jahrzehnt zwischen 1975 und 1985 nahm der Kraftfahrzeug-Gesamtbestand in München um 38,3% zu!

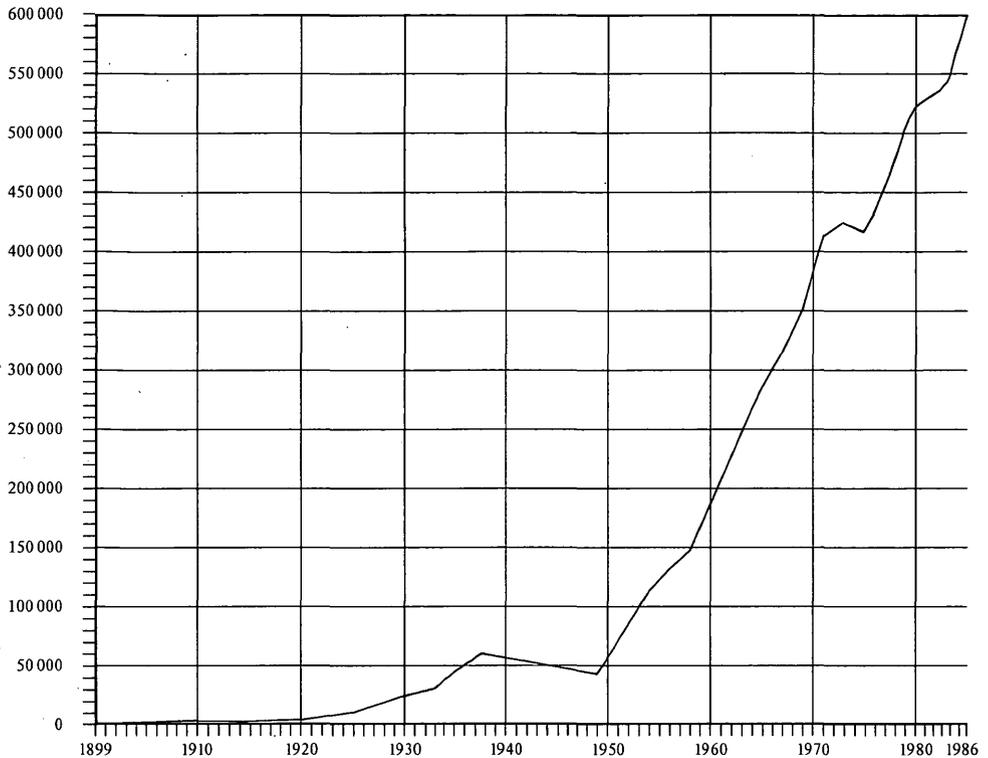
Die nachfolgende Tabelle und die grafische Darstellung auf S. 34 lassen die wichtigsten Schritte einer Entwicklung erkennen bis zu ihrem vorläufigen Höhepunkt, der darin bestand, daß am 14. März 1986 die Zulassung des 600 000. Kraftfahrzeuges in München gemeldet werden konnte. In dieser aktuellen Bestandszahl sind allerdings die Fahrzeuge inbegriffen, die vorübergehend stillgelegt wurden. Wie in allen Jahren wird ein gewisser Teil an Fahrzeugen in der weniger verkehrsfreundlichen Winterzeit abgemeldet.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen seit 1950*)

Jahr	Kraftfahrzeuge		davon					Außer- dem Kfz- Anhänger	
	ins- gesamt	1 Kfz auf ... Einw.	Kräder (einschl. Klein- kräder)	Pkw, Kombi	Lkw	Omnibusse	Zugma- schinen		Sonder- fahrzeuge
1950	53 170	15,5	18 545	20 127	12 753	521	830	394	5 825
1960	181 558	5,8	26 274	136 965	15 312	544	1 426	1 037	7 061
1970	376 589	3,4	3 755	343 380	22 793	959	2 345	3 357	11 824
1975	416 894	3,2	8 127	379 736	22 775	904	2 804	2 548	15 426
1976	427 911	3,1	8 713	390 254	22 220	1 154	2 825	2 745	15 632
1977	449 353	2,9	9 625	410 186	22 412	1 219	2 826	3 085	15 936
1978	471 222	2,7	10 509	429 923	23 164	1 253	2 889	3 484	16 549
1979	500 663	2,6	12 076	456 094	24 455	1 289	2 982	3 767	17 434
1980	520 436	2,5	14 019	470 823	25 026	1 320	3 088	6 160	18 559
1981	528 649	2,4	16 442	475 588	25 501	1 396	3 060	6 662	19 335
1982	531 513	2,4	19 375	475 497	25 352	1 281	3 062	6 946	19 923
1983	540 581	2,4	22 025	482 100	24 804	1 318	3 140	7 194	20 464
1984	552 011	2,3	24 416	491 166	24 836	1 302	3 143	7 148	20 988
1985	576 312	2,2	25 983	512 227	23 359	1 240	3 140	10 363	21 790

*) Stand jeweils 1.7., ohne Bahn, Post und Streitkräfte.

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in München bis heute



Die im vorstehenden gebrachten Angaben lassen erkennen, daß das, was so langsam begann, nun Formen angenommen hat, die weitgehend unser urbanes Leben bestimmen. Vor allem die Personenkraftwagen bringen uns den Vorteil der Mobilität: Ortsveränderung ist zu jeder gewünschten Zeit auf fast jede Entfernung hin individuell möglich. In Kauf nehmen müssen wir aber auch die Nachteile, als da sind: Verstopfung der Straßen, Lärmbelästigung, Luftverunreinigung, Parkplatznot, um nur einige zu nennen. In welchem gravierendem Maße das gerade für die Kernstadt einer Region mit Metropolcharakter gilt, zeigt sich, wenn man bedenkt, daß allein in der Planungsregion 14 München (Stadt München und die acht umliegenden Landkreise) inzwischen rund eine Million Pkw zugelassen sind, deren Bewegungen sich zum großen Teil auf München konzentrieren bzw. täglich unsere Stadt berühren. Hinzu kommen noch, vor allem in Zeiten gesteigerten Fremdenverkehrs, die vielen Fahrzeuge von Durchreisenden und München-Besuchern.

Aus dem einen Fahrzeug des privilegierten Kaufmannes Beissbarth im Jahre 1899, der lediglich „beim Begegnen Allerhöchster Herrschaften, welche zu Wagen oder Pferde sich befinden, in angemessener Entfernung halten musste, bis dieselben vorüber waren“, sind rund eine Million Personenkraftwagen geworden, die nun nicht mehr auf Königl. Herrschaften aber auf die gegenseitigen Bedürfnisse und solche anderer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Zweiradfahrer Rücksicht nehmen müssen.

Diese Entwicklung ist selbstverständlich nicht nur auf Ballungsräume wie München beschränkt. Wie sehr das Kraftfahrzeug auch in die Fläche des ländlichen Raumes eingedrungen ist, haben einige frühere Veröffentlichungen in dieser Schriftenreihe gezeigt, die unter anderem auch die Kraftfahrzeugdichte in Landkreisen darstellten. Da der Münchener Raum nur Teil des weltumfassenden Phänomens der Motorisierung ist, soll zum Schluß ein kleiner Überblick zur Pkw-Produktion und zum Pkw-Bestand im internationalen Rahmen gegeben werden.

Was alte Münchener Statistiken über die Motorisierung berichteten

(Auszug aus dem Statistischen Handbuch München 1928)

Kraftfahrzeuge

Nicht mitgezählt sind Fahrzeuge, die gemäß § 34 der Verordnung vom 15. März 1923 (RGBl. I S. 175) zu Probefahrten und außerdeutsche Kraftfahrzeuge, die gemäß § 11 der Verordnung vom 21. April 1910 (RGBl. S. 640) zugelassen sind

I. Bestand an Kraftfahrzeugen

Art der Fahrzeuge	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
	Stand am Jahresschluß		Stand am 1. Juli						
1. Kraftträder¹⁾	210	254	834	1 180	1 792	2 227	2 886	5 702²⁾	7 379¹⁾
Davon: Bis zu 1,5 Steuer-PS. . . . .	.	.	.	.	.	618	890	1 511	2 110
über 1,5—3 „ „ . . . . .	.	.	.	.	.	1 416	1 895	2 421	2 754
„ 3 „ „ . . . . .	.	.	.	.	.	193	101	226	269
2. Kraftwagen zur Personenbeförderung	712	870	1 427	2 003	2 392	2 750	3 301	4 057	5 510
Davon sind:									
a) Personenkraftwagen									
bis zu 6 Steuer-PS. . . . .	.	.	237	345	511	433	979	1 013	2 404
über 6—10 „ „ . . . . .	.	.	185	478	852	1 044	1 240	1 434	1 618
„ 10—14 „ „ . . . . .	.	.	713	750	564	703	601	949	939
„ 14—18 „ „ . . . . .	.	.	166	200	242	342	306	480	375
„ 18 „ „ . . . . .	.	.	1 017	182	182	201	134	145	138
b) Kraftomnibusse . . . . .	.	.	19	48	41	27	41	36	36
c) Wagen mit Antrieb durch									
Verbrennungsmaschinen . . . . .	.	.	1 407	1 982	2 360	2 724	3 271	4 012	5 464
Elektromotoren . . . . .	.	.	20	21	32	26	30	45	46
Dampf-oder sonstige Maschinen	.	.	—	—	—	—	—	—	—
3. Kraftwagen zur Lastenbeförderung	550	650	1 334	1 619	1 751	1 743	2 126	2 376	2 581
Davon: Bis zu 1000 kg Eigengewicht	.	.	160	194	258	258	336	311	333
über 1000—2000 „ „ . . . . .	.	.	205	269	312	293	421	590	691
„ 2000—3000 „ „ . . . . .	.	.	123	145	153	162	190	217	232
„ 3000—4000 „ „ . . . . .	.	.	208	270	427	309	471	703	735
„ 4000 „ „ . . . . .	.	.	638	741	601	721	698	555	590
Davon:									
a) Mit einer zulässigen Belastung									
bis zu 1500 kg . . . . .	.	.	.	.	.	554	.	.	.
über 1500—2500 „ . . . . .	.	.	.	.	.	186	.	.	.
„ 2500—3500 „ . . . . .	.	.	.	.	.	312	.	.	.
„ 3500—4000 „ . . . . .	.	.	.	.	.	168	.	.	.
„ 4000 „ . . . . .	.	.	.	.	.	523	.	.	.
b) mit Antrieb durch									
Verbrennungsmaschinen . . . . .	.	.	1 297	1 565	1 665	1 656	2 022	2 237	2 426
Elektromotoren . . . . .	.	.	37	54	86	87	104	139	155
Dampf-oder sonstige Maschinen	.	.	—	—	—	—	—	—	—
4. Kraftwagen für Feuerlöschzwecke	28	28	26	27	27	27	27	28	31
5. Straßenreinigungsmaschinen . . . . .	.	.	—	—	—	—	3	7	13
6. Zugmaschinen ohne Güterladeraum	.	.	8	10	7	9	36	78	111
Davon:									
a) Bis zu 5000 kg Eigengewicht	.	.	5	6	4	5	25 ²⁾	59 ²⁾	89 ²⁾
mit mehr als 5000 kg „ . . . . .	.	.	3	4	3	4	2 ²⁾	7 ²⁾	4 ²⁾
b) mit Antrieb durch									
Verbrennungsmaschinen . . . . .	.	.	2	2	2	2	27	66	93
Elektromotoren . . . . .	.	.	6	8	5	7	9	12	18
Dampf-oder sonstige Maschinen	.	.	—	—	—	—	—	—	—
Fahrzeuge überhaupt	(1 500)	(1 802)	3 629	4 839	5 969	6 756	8 379	12 248	15 625

¹⁾ Ab 1926 einschließlich Kleinkraftträdern.

²⁾ Mit Antrieb durch Verbrennungsmaschinen.

Auch im letzten Jahr, bevor das erste Jahrhundert des Automobils vollendet wurde, also 1985, hat sich die Pkw-Weltproduktion wieder gesteigert und zwar um 6,3 % gegenüber dem Vorjahr 1984. Die Zahlen:

1984	30 606 359
1985	32 529 626 (+ 6,3 %)

Die 30-Millionen-Grenze wurde bei der Jahresproduktion vorher nur einmal überschritten und zwar im Jahr 1978 mit 31 669 395. Dieser bisherige Höchststand wurde, wie die vorstehenden Zahlen zeigen, im Jahr 1985 noch einmal deutlich übertroffen.

In der Bundesrepublik Deutschland wurden folgende Pkw-Produktionszahlen ermittelt:

1984	3 666 376
1985	4 030 951 (+ 9,9 %)

Die relative Steigerungsrate lag mit 9,9 % also noch über derjenigen der Pkw-Weltproduktion. Der Weltbestand an Pkw belief sich zum Ende des Jahres 1985 auf ca. 360 Millionen. In der Bundesrepublik Deutschland waren Ende 1985 bereits 25 377 600 Personenwagen zugelassen. Interessant ist die Quote der Personenwagen auf 1 000 Einwohner. Für das Jahr 1985 errechneten sich in den wichtigsten Industrieländern folgende Dichtezeffern:

USA	550
BRD	415
Schweiz	391
Frankreich	381

Damit steht die Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich der Pkw-Dichte weltweit an zweiter Stelle und in Europa sogar an der Spitze und zwar noch vor der Schweiz und Frankreich, die auf den nächsten beiden Plätzen folgen. Wenn man die von der Automobilindustrie angekündigte Weiterentwicklung und die Bemühungen um ein schadstoffarmes Auto betrachtet, die Prognosen der Mineralölindustrie sowie staatlicher Stellen studiert und das ungebrochene Interesse berücksichtigt, das dem Kraftfahrzeug von fast allen Bevölkerungskreisen entgegengebracht wird, dann ist damit zu rechnen, daß weltweit und auch in unserem Bereich der Kraftfahrzeugbestand noch eine ganze Zeit weiterwachsen wird.

Prof. Dr. Egon Dheus