

Die Führerscheinprüfungen in München in den letzten zehn Jahren

Die unangenehmen Folgen der zunehmenden Motorisierung stellen unsere Großstädte vor wachsende Probleme. Obwohl dies von immer mehr Bürgern erkannt wird, nimmt die Zahl der Kraftfahrzeuge stetig zu.

Der Besitz einer amtlichen Fahrerlaubnis, eines Führerscheins, der erst nach bestandener Fahrprüfung erteilt wird, ist eine der Voraussetzungen, die jeder bei uns erfüllen muß, der sich aktiv am Verkehrsgeschehen beteiligen will. Dieser Beitrag beschäftigt sich mit den Fahrprüfungen, die der TÜV-München in den letzten 10 Jahren abgenommen hat. Ihre Zahl, darauf muß hingewiesen werden, ist Jahr für Jahr etwas höher als die Zahl der vom Amt für öffentliche Ordnung der Landeshauptstadt ausgestellten Führerscheine, weil nicht alle Münchener Fahrschüler ihren Wohnsitz in München haben. Dieser Unterschied ist mit ein Beweis für die zentrale Stellung, die München auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens innerhalb der Region einnimmt. Viele Verkehrsneulinge besuchen eine Münchener Fahrschule und machen ihre Fahrprüfung in der Landeshauptstadt. Nach bestandener Prüfung muß aber dann der Führerschein von der zuständigen Heimatbehörde ausgestellt werden. An der Aussagekraft des dargebrachten Zahlenmaterials ändert dieser Sachverhalt freilich nichts, sind doch die verkehrstechnischen und soziologischen Strukturen in den an München grenzenden Landkreisen denen der Kernstadt nahezu gleich.

In Tabelle 1 sind die jährlichen Führerscheinprüfungen sowie die Führerscheinerteilungen den Veränderungen der Kraftfahrzeugzahlen gegenübergestellt, um prüfen zu können, ob zwischen den drei Größen ein Zusammenhang besteht. Der Motorisierungsgrad stieg in den letzten 10 Jahren ständig, wobei allerdings die Zuwachsraten bis 1967, dem Jahre der Rezession, immer kleiner wurden. Seit 1968 erfolgt der Bestandsaufbau wieder mit zunehmender Schnelligkeit.

Jährliche Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes, der Führerscheinprüfungen und Führerscheinerteilungen 1961—1970

Tabelle 1

Jahr	Kraftfahrzeuge		Führerscheinprüfungen		Führerscheinerteilungen	
	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber Vorjahr in %	Während des Jahres abgelegt	Veränderung gegenüber Vorjahr in %	Während des Jahres	Veränderungen gegenüber Vorjahr in %
1961	208 018	+ 11,2	47 322	+ 13,7	57 037	+ 61,5
1962	229 457	+ 10,3	57 769	+ 22,1	40 854	— 28,4
1963	249 002	+ 8,5	51 144	— 11,5	38 377	— 6,1
1964	267 847	+ 7,6	50 670	— 0,9	37 571	— 2,2
1965	287 081	+ 7,2	49 054	— 3,2	37 195	— 1,0
1966	303 465	+ 5,7	49 362	+ 0,6	36 041	— 3,1
1967	317 543	+ 4,6	44 053	— 10,8	30 715	— 14,8
1968	332 471	+ 4,7	43 476	— 1,3	30 415	— 1,0
1969	356 476	+ 7,2	45 899	+ 5,6	33 771	+ 11,0
1970	387 795	+ 8,8	44 578	— 2,9	31 611	— 6,4

Ein klarer Trend, wie er sich daraus ablesen läßt, ist bei den Führerscheinprüfungen und Erteilungen nicht zu erkennen. Sowohl bei den Prüfungen als auch bei den Erteilungen wechselten im Untersuchungszeitraum große und kleine Zuwachsquoten ganz unregelmäßig mit verschiedenen starken Abnahmeraten. Die drei Zahlenreihen vermitteln die Erkenntnis, daß zwischen Führerscheinprüfungen und Erteilungen ein Zusammenhang besteht, die Veränderung des Kraftfahrzeugbestandes von den beiden anderen Größen offensichtlich aber nicht beeinflußt wird.

Die folgende Aufstellung zeigt, daß sich in den letzten zehn Jahren 178 796 weibliche Prüflinge und 304 531 männliche Kandidaten, zusammen 483 327 Personen, einer Führerscheinprüfung unterzogen. Das Jahr 1962 brachte mit 57 769 Examinierungen einen absoluten Höhepunkt. Seither gingen die Jahresergebnisse, bei zwei unwesentlichen Unterbrechungen 1966 und 1969, mehr oder weniger stark zurück. 1970 wurden nur noch 77,2% des Standes von 1962 erreicht. Diese Entwicklung beruht auf dem Rückgang der männlichen Führerscheinaspiranten, der durch die Zunahme der Bewerberinnen nicht ausgeglichen werden konnte. Im vergangenen Jahr stellten sich um 38% weniger Männer der Prüfungskommission als 1962. Bei den Frauen hingegen waren es um 13% mehr. 1969 war die Zahl des Jahres 1962 sogar um 18% überschritten worden.

Als Folge davon ist der Anteil der Männer an der Gesamtzahl der Bewerbungen ständig zurückgegangen. 1961 betrug er noch 70,5%, 1970 nur noch 56,8%. Eine gegensätzliche Tendenz war zwangsläufig bei den Damen zu verzeichnen: Ihre Beteiligung stieg im gleichen Zeitraum von 29,5% auf 43,2%, nachdem sie 1969 schon einmal bis auf 43,8% geklettert war.

Die Spitze der Entwicklung, die auf wirtschaftliche und soziologische Verursachungsfaktoren schließen läßt, liegt im Jahre 1962, als, wie schon erwähnt, insgesamt 57 769 Prüfungen registriert werden konnten. In diesem Jahr stellten sich 40 737 Männer der Prüfungskommission, eine Zahl, die später nicht mehr erreicht wurde. Bedingt durch die wirtschaftliche Situation hatte sich ein gewisser Nachholbedarf aufgestaut, der nach Deckung verlangte. Die verbesserte Einkommenssituation gestattete es jetzt offenbar vielen Interessenten, sich den schon länger gehegten Wunsch nach einem Auto zu erfüllen, oder wenigstens den Führerschein zu erwerben. Gleiche Tendenzen konnten übrigens auch in anderen westdeutschen Großstädten festgestellt werden, nur mit dem Unterschied, daß die Entwicklung dort mit einem zeitlichen Vorsprung von 12—18 Monaten ablief.

In den folgenden Jahren ging dann, wie bereits angedeutet, die Zahl der männlichen Prüflinge stetig zurück. Seit 1968 hat sie sich bei rd. 25 000 eingependelt. Damit scheint man bei einer Größe angelangt zu sein, die auch in künftigen Jahren erwartet werden darf und die sich aus den ins „Führerscheinalter“ gekommenen Jugendlichen, sowie aus zuziehenden Personen (einschl. Ausländern), die noch keine Fahrerlaubnis haben, zusammensetzt.

Die gegenläufige Entwicklung der Zahl weiblicher Prüfungsteilnehmer beruht wahrscheinlich auf der seit einigen Jahren zu beobachtenden stärkeren Beteiligung der Damen am Kraftfahrzeugverkehr. Frauen wurde lange Zeit mangelndes Technikverständnis und fehlendes Einfühlungsvermögen in die Erfordernisse des modernen Straßenverkehrs nachgesagt, was vermutlich viele von ihnen dazu veranlaßte, ihre entsprechenden Fähigkeiten selbst zu unterschätzen. Aus diesem Grunde waren autofahrende Frauen Ende der fünfziger Jahre noch relativ selten. Für die veränderte Situation lassen sich einige Gründe anführen: Die gewandelte Einstellung der „Herren der Schöpfung“ zu chauffierenden Damen, die zunehmende wirtschaftliche Unabhängigkeit der Frau, die ansteigenden Ziffern der Zweitwagen und vielleicht auch ein verbessertes Verhältnis des weiblichen Geschlechts zu den bisher gefürchteten technischen Errungenschaften unserer Zeit. Die Zahlen aus Tabelle 2 lassen jedenfalls den begründeten Schluß zu, daß bei den Führerscheinprüfungen die Frauen bald eben so stark vertreten sein werden wie die Männer.

Führerscheinprüfungen 1961—1970

Tabelle 2

Jahr	Prüfungen insgesamt	Davon entfielen auf			
		männliche Kandidaten	%	weibliche Kandidaten	%
1961	47 322	33 365	70,5	13 957	29,5
1962	57 769	40 737	70,5	17 032	29,5
1963	51 144	34 682	67,8	16 462	32,2
1964	50 670	32 932	65,0	17 738	35,0
1965	49 054	30 917	63,0	18 137	37,0
1966	49 362	29 691	60,1	19 671	39,9
1967	44 053	26 062	59,2	17 991	40,8
1968	43 476	25 060	57,6	18 416	42,4
1969	45 899	25 777	56,2	20 122	43,8
1970	44 578	25 308	56,8	19 270	43,2

Bestandene und nicht bestandene Führerscheinprüfungen 1961—1970

Tabelle 3

Jahr	Prüfungen insgesamt				Davon haben							
					Männer				Frauen			
	bestanden		nicht bestanden		bestanden		nicht bestanden		bestanden		nicht bestanden	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1961	36 799	77,8	10 523	22,2	26 476	79,4	6 889	20,6	10 323	74,0	3 634	26,0
1962	44 191	76,5	13 578	23,5	31 633	77,7	9 104	22,3	12 558	73,7	4 474	26,3
1963	37 806	73,9	13 338	26,1	25 954	74,8	8 728	25,2	11 852	72,0	4 610	28,0
1964	35 922	70,9	14 748	29,1	23 551	71,5	9 381	28,5	12 371	69,7	5 367	30,3
1965	34 194	69,7	14 860	30,3	21 589	69,8	9 328	30,2	12 605	69,5	5 532	30,5
1966	34 308	69,5	15 054	30,5	20 871	70,3	8 820	29,7	13 437	68,3	6 234	31,7
1967	30 016	68,1	14 037	31,9	18 176	69,7	7 886	30,3	11 840	65,8	6 151	34,2
1968	29 350	67,5	14 126	32,5	17 165	68,5	7 895	31,5	12 185	66,2	6 231	33,8
1969	30 563	66,6	15 336	33,4	17 424	67,6	8 353	32,4	13 139	65,3	6 983	34,7
1970	29 017	65,1	15 561	34,9	16 351	64,6	8 957	35,4	12 666	65,7	6 604	34,3

Jeder Kandidat stellt sich vor der Prüfung die ängstliche Frage, welche Chance er wohl habe, sein Ziel zu erreichen. Die „Durchfallquote“ ist dafür ein Anhaltspunkt. Tabelle 3 beweist, daß sie seit 1961 beachtlich zugenommen hat, d.h., die Wahrscheinlichkeit, schon beim ersten Anlauf den Führerschein zu erhalten, ist geringer geworden. Wenn man nicht unterstellen will, daß die geistigen Fähigkeiten und das technische Geschick der Prüflinge in diesen Jahren zurückgegangen sind, so kann die veränderte Erfolgsaussicht nur als Folge der gestiegenen Anforderungen angesehen werden. Die zunehmenden Unfallzahlen wären schon allein ein hinreichender Grund für eine größere Strenge der Prüfer.

1961 wurden noch 77,8% aller Prüfungen mit Erfolg abgelegt. Bis 1970 ging dieser Prozentsatz auf 65,1% zurück. Das bedeutet, daß im letzten Jahr mehr als ein Drittel aller Prüflinge durchgefallen ist. Eine Aufteilung in Männer und Frauen fördert eine interessante Tatsache zutage: 1961 waren die Herren erfolgreicher, 1970 überraschenderweise die Damen. 1961 betrug die Erfolgsquote bei den männlichen Bewerbern 79,4%; bei den weiblichen lag sie mit 74,0% merklich darunter. 1970 waren dann die Frauen zum erstenmal erfolgreicher. Es fielen nämlich nur 34,3% der Kandidatinnen, aber 35,4% der Kandidaten durch, womit wieder einmal die

Abgelegte Führerscheinprüfungen nach Führerscheinklassen 1961—1970

insgesamt (einschl. Ausländer)

Tabelle 4

Jahr	Führerscheinklasse I			Führerscheinklasse II			Führerscheinklasse III			Führerscheinklasse IV			Führerscheinklasse V			Insgesamt		
	Zus.	männl.	weibl.	Zus.	männl.	weibl.	Zus.	männl.	weibl.	Zus.	männl.	weibl.	Zus.	männl.	weibl.	Zus.	männl.	weibl.
A: Abgelegte Führerscheinprüfungen insgesamt																		
1961	6695	6288	407	867	862	5	38138	24680	13458	1622	1535	87	—	—	—	47322	33365	13957
1962	6081	5586	495	1147	1126	21	39787	24117	15670	2655	2619	36	8099	7289	810	57769	40737	17032
1963	5389	5024	365	1070	1056	14	39327	23319	16008	3194	3148	46	2164	2135	29	51144	34682	16462
1964	4531	4207	324	1072	1065	7	40008	22688	17320	3399	3344	55	1660	1628	32	50670	32932	17738
1965	3353	3117	236	1047	1037	10	39967	22186	17781	3317	3254	63	1370	1323	47	49054	30917	18137
1966	2880	2656	224	898	895	3	41740	22433	19307	2852	2744	108	992	963	29	49362	29691	19671
1967	2268	2120	148	814	799	15	37425	19671	17754	2772	2721	51	774	751	23	44053	26062	17991
1968	1907	1819	88	773	767	6	36672	18422	18250	3397	3353	44	727	699	28	43476	25060	18416
1969	1673	1608	65	989	984	5	39634	19690	19944	3090	3013	77	513	482	31	45899	25777	20122
1970	1837	1786	51	1028	1020	8	38310	19258	19052	3028	2907	121	375	337	38	44578	25308	19270
B: Darunter bestandene Führerscheinprüfungen																		
1961	5931	5558	373	478	474	4	29467	19557	9910	923	887	36	—	—	—	36799	26476	10323
1962	5129	4695	434	654	639	15	30266	18861	11405	1315	1302	13	6827	6136	691	44191	31633	12558
1963	4398	4084	314	650	640	10	29222	17744	11478	1727	1702	25	1809	1784	25	37806	25954	11852
1964	3698	3421	277	663	657	6	28500	16465	12035	1793	1760	33	1268	1248	20	35922	23551	12371
1965	2731	2529	202	752	746	6	28173	15840	12333	1826	1782	44	712	692	20	34194	21589	12605
1966	2394	2206	188	640	638	2	28962	15829	13133	1783	1686	97	529	512	17	34308	20871	13437
1967	2143	2002	141	549	539	10	25179	13543	11636	1724	1687	37	421	405	16	30016	18176	11840
1968	1816	1730	86	536	531	5	24464	12420	12044	2094	2062	32	440	422	18	29350	17165	12185
1969	1543	1484	59	649	646	3	26097	13099	12998	1963	1907	56	311	288	23	30563	17424	13139
1970	1710	1666	44	601	597	4	24468	11970	12498	1997	1902	95	241	216	25	29017	16351	12666

Unhaltbarkeit der Behauptung, Frauen eigneten sich nicht fürs Steuer, an Hand von Zahlen widerlegt wurde. Die Umkehrung der Verhältnisse ist in dem stärkeren Leistungsabfall der Männer zu sehen. Die Entwicklung ihrer Erfolgsrate, von 79,4% auf 64,6%, war eindeutig schlechter als die der Frauen, die von 74,0% auf 65,7% fiel. Möglicherweise kommt in diesen Zahlen ein wachsendes technisches Verständnis und ein zunehmendes fahrerisches Geschick der Weiblichkeit zum Ausdruck.

Tabelle 4 gibt Auskunft über die Anteile der einzelnen Führerscheinklassen am gesamten Prüfungsgeschehen. Sie zeigt, welche dominierende Rolle die Klasse III (Pkw) spielt. 1970 unterzogen sich 44578 Personen der Führerscheinprüfung. 38310 oder 86% waren Anwärter auf eine Fahrerlaubnis für Personenkraftwagen (Kl. III). Von den genannten 44578 Kandidaten bestanden 29017 die Prüfung, 84% davon (24468) in der Klasse III. 1961 war der Anteil nur etwas geringer: 81% aller Bewerber wollten einen Führerschein der Klasse III, 80% der bestandenen Prüfungen entfielen auf diese Kategorie.

In dieser Klasse waren 1970 die Frauen erfolgreicher als die Männer. Zwar hatten sich mehr Kandidaten als Kandidatinnen der Prüfungskommission gestellt, das Ergebnis war für die weiblichen Prüflinge günstiger als für die männlichen. 12498 Frauen bekamen die begehrte Urkunde ausgehändigt, aber nur 11970 Männer.

Anhand der Zahlen der Führerscheinprüfungen lassen sich Entwicklungen erkennen, die in ihrem Ablauf das Bild des Straßenverkehrs beeinflussten. Besonders augenfällig kommt dies bei den Motorrädern zum Ausdruck. 1961 interessierten sich 6696 Personen für einen Führerschein der Klasse I (Krafträder). Zehn Jahre danach waren es nur noch 1837; das sind 27%. Das Straßenbild bestätigt die aus den Zahlen zu gewinnende Erkenntnis: Auch wenn die „Feuerstühle“, vor allem die schweren Maschinen, wieder mehr Liebhaber finden, so ist doch die große Zeit der Motorräder vorbei, selbst wenn sie wegen ihrer Wendigkeit und des geringeren Platzbedarfs in verstopften Straßen gegenüber dem Auto im Vorteil sind. Die Zahlen beweisen weiterhin, daß Motorradfahren von jeher fast ausschließlich Männersache war. 1961 waren unter den Anwärtern auf eine Fahrerlaubnis für Klasse I nur 6% Frauen.

Dieser Anteil hat sich in den folgenden Jahren nie entscheidend verbessert. Er ist im Gegenteil bis 1970 auf nicht ganz 3% zurückgegangen.

Bei den Prüfungen für Klasse II (Lkw) dominieren die Männer noch eindeutiger. Die Beteiligung der Frauen ist im Berichtszeitraum ziemlich konstant geblieben. Sie betrug 1961 0,6%, 1970 0,8%, nachdem sie in den 10 Berichtsjahren noch nicht einmal 2% erreichen konnte. Die absoluten Zahlen weisen die Lastkraftwagen als Arbeitsgerät aus, das nicht wie die Personenkraftwagen zum Vergnügen verwendet werden kann. Nur 1028 Prüflinge wollten 1970 den Führerschein der Klasse II erwerben. Das sind rd. 2% aller Kandidaten.

In dieser allgemeinen Betrachtungsweise darf die Klasse V nicht einbezogen werden. Ein Führerschein dieser Klasse berechtigt bekanntlich zum Führen eines Mopeds, Fahrrads mit Hilfsmotor und ähnlicher Leichtfahrzeuge. Die Zahlen unserer Aufstellung könnten zu dem Schluß verleiten, daß die genannten Fahrzeuge zahlenmäßig eine untergeordnete Rolle spielen und auch an Beliebtheit verlieren. Dies ist nur bedingt der Fall. Über den Anteil dieser Kleinfahrzeuge am Gesamtbestand geben unsere Zahlen deshalb ein falsches Bild, weil sie ja mit „höherwertigen“ Führerscheinen ohne weiteres gefahren werden dürfen. Nach Beobachtungen des TÜV wird von vielen Bewerbern die niedrigste Stufe, nämlich Klasse V, einfach übersprungen, weil davon ausgegangen wird, daß es lohnender sei, gleich die nächsthöhere Führerscheinklasse anzustreben, da diese bei gleichen Anforderungen mit einem erweiterten Geltungsbereich ausgestattet ist.

Die meisten Gastarbeiter kommen zu uns, um der heimatlichen Arbeitslosigkeit zu entfliehen und um an den Errungenschaften des Industriezeitalters teilhaben zu können. Eines der Symbole

Von Ausländern abgelegte Führerscheinklassenprüfungen 1961—1970

Tabelle 5

Jahr	Führerscheinklasse I			Führerscheinkl. II			Führerscheinkl. III			Insgesamt		
	Zus.	männl.	weibl.	Zus.	männl.	weibl.	Zus.	männl.	weibl.	Zus.	männl.	weibl.
A: Abgelegte Führerscheinklassenprüfungen insgesamt												
1961	435	419	16	222	221	1	1197	982	215	1854	1622	232
1962	882	843	39	453	447	6	1802	1492	310	3137	2782	355
1963	916	886	30	354	354	—	2074	1789	285	3344	3029	315
1964	1227	1175	52	338	337	1	2422	2066	356	3987	3578	409
1965	1174	1083	91	311	309	2	2603	2176	427	4088	3568	520
1966	1261	1165	96	247	247	—	3064	2562	502	4572	3974	598
1967	858	807	51	257	257	—	2498	2015	483	3613	3079	534
1968	635	586	49	189	187	2	2403	1869	534	3227	2642	585
1969	452	433	19	209	209	—	1901	1549	352	2562	2191	371
1970	445	432	13	339	338	1	1839	1601	238	2623	2371	252
B: Darunter bestandene Führerscheinklassenprüfungen												
1961	283	271	12	89	89	—	812	656	156	1184	1016	168
1962	526	499	27	213	210	3	1118	916	202	1857	1625	232
1963	542	522	20	178	178	—	1336	1102	234	2056	1802	254
1964	752	712	40	199	198	1	1498	1234	264	2449	2144	305
1965	781	708	73	169	168	1	1706	1381	325	2656	2257	399
1966	914	847	67	126	126	—	2038	1683	355	3078	2656	422
1967	825	775	50	134	134	—	1736	1378	358	2695	2287	408
1968	625	576	49	82	81	1	1659	1226	433	2366	1883	483
1969	431	412	19	79	79	—	1199	942	257	1709	1433	276
1970	422	409	13	94	94	—	1031	856	175	1547	1359	188

unserer Zeit, das Auto, gehört zu den Gütern, die auch von den ausländischen Arbeitern heiß ersehnt werden. So kann es nicht ausbleiben, daß sich viele Ausländer um eine deutsche Fahrerlaubnis bemühen. Tabelle 5 gibt darüber zahlenmäßig Aufschluß. Wie bei den Deutschen, dominiert auch bei den Ausländern die Klasse III, allerdings nicht so eindeutig wie bei den Einheimischen. Zwei weitere, bedeutsame Unterschiede lassen sich aus den Zahlen erkennen: Die Frauen sind bei den nichtdeutschen Prüflingen gewaltig in der Minderheit. Sie stellen nicht ganz 10% der Prüfungsteilnehmer. Außerdem ist die Erfolgsquote bei den Ausländern kleiner als bei Deutschen. Nur 59% der Anwärter bekamen 1970 die gewünschte Fahrerlaubnis. Aus dem vorhandenen Zahlenmaterial geht nicht hervor, in welchem Ausmaß die Mißerfolge auf Versagen im theoretischen oder im praktischen Teil zurückzuführen sind, doch darf angenommen werden, daß die mit dem theoretischen Test verbundenen Sprachschwierigkeiten diesen Prüfungsabschnitt für Ausländer schwieriger machen als für Deutsche.

Die Zahlen über die Führerscheinklassenprüfungen spiegeln eindeutig die allseits zu beobachtende stärkere Beteiligung der Frau am Verkehr wider, sie geben auch Aufschluß über den sich verändernden Anteil der einzelnen Fahrzeugarten am Gesamtverkehr. Schließlich sind sie ein Beweis für die höher gewordenen Anforderungen, denen sich die Prüflinge gegenüber sehen. Diese Anforderungen sind seit dem 1. März 1971 mit der neuen Straßenverkehrsordnung noch größer geworden. Vor allem in der theoretischen Prüfung werden strengere Methoden angewandt. Die Auswirkungen auf die Erfolgsquote können allerdings erst nach einiger Zeit mit hinreichender Genauigkeit registriert werden. Sobald gesicherte Ergebnisse vorliegen, wird in der „Münchener Statistik“ darüber berichtet werden.

Ry.