

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in München und anderen deutschen Großstädten

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in München wurde zuletzt in einem Beitrag in Heft 4, Jahrgang 1973 (Seite 196 ff.) der „Münchener Statistik“ dargestellt. Diese Arbeit stand noch im Zeichen eines anhaltenden Wachstums der Motorisierung in unserer Stadt. Inzwischen haben sich die Verhältnisse im Individualverkehr deutlich gewandelt. Dieser Wandel bietet Anlaß, das Thema erneut aufzugreifen und in zur damaligen Arbeit vergleichbaren Tabellen und Grafiken die Veränderungen aufzuzeigen. Dabei soll zum besseren Verständnis der Erscheinungen und um das hier Geschehene auch vor dem Hintergrund der Gesamttendenz beurteilen zu können, nicht nur München betrachtet werden. Wenn man heute die Entwicklung des Kraftwagenbestands und des Kraftverkehrs in einer Millionenstadt untersuchen will, so geht dies nicht ohne einen Blick über die Stadtgrenzen hinaus zu tun. Gerade auf dem Gebiet des Kommunikationsmittels Kraftwagen werden Grenzen immer weiter abgebaut und jede Stadt ist in mehrfacher Hinsicht mit der Gesamtentwicklung verbunden. Hierzu nur zwei Beispiele: Einmal sind auch die innerhalb ihrer Grenzen zugelassenen Kraftfahrzeuge ganz oder zu einem überwiegenden Teil in außerhalb gelegenen Produktionsstätten hergestellt worden. Zum anderen ist der eigene Kraftfahrzeugverkehr mit Fahrzeugen von Besuchern aus dem engeren und weiteren In- und Ausland durchsetzt.

Zunächst soll unsere Betrachtung einmal darauf gerichtet werden, wie aus der Mitte des Jahres 1975 heraus die Situation in der Kraftfahrzeugherstellung zu beurteilen ist. Dabei muß festgestellt werden, daß die Nachfrage nach neuen Automobilen in den Industrieländern im allgemeinen ihren Höhepunkt bereits 1973 überschritten hatte und seither zurückgegangen ist. Längerfristige Absatzstockungen haben, wie nachstehend noch aufgezeigt werden soll, zu Veränderungen geführt, die erheblich waren und Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft hatten. Ursache waren nicht nur die Erdölkrise, die fast allorts stärkere Verkehrsreglementierungen hervorrief und die Konjunkturdämpfung, sondern auch die Tatsache, daß nach einer längeren Periode fast explosionsartiger Vermehrung der Bestände man sich notwendigerweise in den Industrieländern der Sättigungsgrenze näherte bzw. sie schon erreicht hatte.

Die Industrie reagierte auf die Absatzstockungen des Jahres 1974 sehr rasch, sie präsentierte bereits Anfang 1975 das „nützliche Auto“ und appellierte an eine neue Form des Autoverständnisses in der Allgemeinheit, wobei der Statussymbolwert und damit die Verwirklichung des Geltungsdrangs einzelner durch das Automobil zurücktrat. Aber schon zur Präsentation auf der Frankfurter Automobilausstellung im September 1975 setzte sich wieder der spurtstarke und aufwendig ausgestattete Kraftwagen in den Vordergrund. Sportversionen wurden angeboten und — das soll deutlich gesagt werden — nicht nur die Industrie hob das Auto wieder auf den Sockel der Imagegüter, sondern offensichtlich auch das Publikum, wie das Interesse, nicht nur das „Seh-“, sondern auch das Kaufinteresse bei und seit der Frankfurter Automobilausstellung deutlich zeigen.

Setzt man eine übergreifende Betrachtung bei der Personenwagenweltproduktion an — gerade der Personenwagen (einschließlich Kombiwagen) ist ja besonders konjunkturabhängig und bringt die weltweiten Verkehrsprobleme — dann sieht man, wie sich die Werte seit 1973 verändert haben. 1974 wurden weltweit 25 677 822 Pkw produziert, während 1973 mit einem Produktionserfolg von 29 770 572 die Dreißig-Millionen-

Schwelle schon fast erreicht war. Mit dem relativ niedrigen Produktionswert des Jahres 1974 wurde selbst das Ergebnis von 1971 (26 057 731 Pkw) noch unterschritten. In der Verteilung auf die Hauptproduktionsländer zeigt sich, daß die USA mit einer Produktion von fast 7,3 Mio. Neuwagen immer noch an der Spitze liegen. An die zweite Stelle rückte seit 1971 Japan, das im Jahre 1974 3,9 Mio. Personenkraftfahrzeuge produzierte. Die Bundesrepublik Deutschland liegt mit 2,75 Mio. an dritter Stelle knapp gefolgt von Frankreich mit 2,73 Mio. produzierten Pkw. Noch im Jahre 1973 beliefen sich die entsprechenden Zahlen in den USA auf 9,67 Mio., in Japan auf 4,47 Mio., in der Bundesrepublik auf 3,67 Mio. und in Frankreich auf 2,90 Mio. Personenkraftwagen.

Um ähnlich wie bei der Einteilung in Hubraumklassen und damit gewissermaßen auch in Qualitätsstufen bei den Tabellen über die Münchener Bestände auch an dieser Stelle schon eine Abstufung vornehmen zu können, muß man auf dem Sektor Produktion nach Marken unterscheiden. Hier brachten das Jahr 1974 und die erste Jahreshälfte 1975 die Schließung der Werke so mancher altrenommierter und weltbekannter Marken, die zwar nicht durch hohe Produktionsergebnisse aber durch besondere Produkte hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Luxus der Ausstattung hervorgetreten waren, so z. B. die britische Marke Aston Martin und in Italien Maserati. Wie in den schon genannten Ländern war auch in Großbritannien und Italien der Einbruch in die Produktion seit 1973 verhältnismäßig hoch. Die britischen Produktionsziffern sanken von 1,75 Mio. im Jahr 1973 auf 1,55 Mio. im Jahr 1974 und die italienischen im gleichen Zeitraum von 1,83 Mio. auf 1,63 Mio., wobei die Halden unverkaufter Personenkraftwagen noch wuchsen. Hohe Produktionszahlen hatten im Jahr 1974 noch sparsame Gebrauchsautos der unteren Klasse, wie z. B. Fiat in Italien oder Renault in Frankreich, die sogar ihr 1973er Ergebnis deutlich übertreffen konnten. In Deutschland hingegen war der Einbruch auch in den unteren Klassen, nämlich bei VW, Opel und Ford sehr stark. Dem internationalen Produktionstrend entgegengesetzt konnte bei den hubraumstarken Wagen nur Mercedes-Benz seine Produktionsziffern halten, ja sogar leicht erhöhen. Das gelang in Italien auch Alfa Romeo, allerdings nicht durch die bekannten Fahrzeuge der oberen Klasse dieser Marke, sondern durch die Ausweitung des Produktionsprogramms nach unten (Alfasud). Von den wenigen übriggebliebenen exklusiven Nobelmarken der Spitzenklasse, die ohnehin relativ kleine Produktionszahlen aufzuweisen haben, konnte auch Rolls-Royce noch seinen Ausstoß steigern, Ferrari ging mit seiner Produktion allerdings zurück. Immerhin ist für diese Spitzenerzeugnisse des internationalen Automobilbaus mit Endpreisen zwischen 100 000 und 200 000 DM noch ein Markt vorhanden. In den letzten beiden abgeschlossenen Jahren stellte Ferrari rd. 1 000 12-Zylinder-Sportwagen her, Rolls-Royce über 5 000 Luxusfahrzeuge.

Auf der Produktionseite ist für uns interessant, wie der in München ansässige Unternehmer BMW in den letzten beiden Jahren abgeschnitten hat. Wir sehen dabei, daß diese Firma von dem beträchtlichen Produktionsrückgang in der Bundesrepublik ebenfalls betroffen war: 1974 wurden 188 560 Personenkraftwagen hergestellt, 1973 waren es noch 197 446 gewesen. Da zumindest innerhalb Deutschlands die Münchener Firma gerne mit Mercedes-Benz verglichen wird, auch noch die Pkw-Produktionsziffern des Stuttgarter Unternehmens: 1974 = 340 006 Einheiten gegen 331 682 im Jahr 1973. Wie man deutlich sieht und bereits auch im vorstehenden schon gesagt wurde, hat Mercedes-Benz trotz widriger Umstände seine Produktion noch steigern können.

Ein höherer oder niedrigerer Kraftfahrzeugbestand kommt in der Entwicklung der Kraftfahrzeugdichteziffern zum Ausdruck. Aus ihrer Höhe läßt sich auch in etwa ablesen ob der Sättigungsgrad erreicht worden ist, bzw. wie hoch der Abstand dazu noch ist.

Betrachtet man die Kraftfahrzeugdichteziffern der bundesdeutschen Städte mit mehr als

$\frac{1}{2}$ Mio. Einwohner zum jüngsten Stand, der eine solche Berechnung zuläßt, nämlich zum 31. 12. 1974, dann sieht man, daß es zwischen den Städten dieser Kategorie immerhin einige bemerkenswerte Unterschiede gibt. Tabelle 1 zeigt in der letzten Spalte die Werte im einzelnen und durch Aufführen der Einwohner- und Kraftfahrzeugbestandszahlen auch, wie sie zustande gekommen sind. Im Laufe dieses Jahres haben sich einige Verschiebungen ergeben, die darauf zurückzuführen sind, daß sich, wie z. B. im Falle Köln — diese Stadt ist durch Eingemeindungen Millionenstadt geworden — infolge der Gebietsreform die Ausdehnung der Stadtgebiete verändert hat. Wenn im Falle von Eingemeindungen Wohnorte mit einer hohen Kraftfahrzeugdichte einbezogen wurden, kann das den Wert für die Gesamtstadt in der neuen Abgrenzung anheben oder eventuelle Verluste ausgleichen. Gravierende Unterschiede werden jedoch nicht erwartet. Ein Studium älterer Zusammenstellungen über Dichteziffern hat darüber hinaus gezeigt, daß sich zwar die Ziffern selbst verändert — in der Regel erhöht — haben, aber die Abstände zwischen den einzelnen Gemeinden, um die es hier im Städtevergleich geht, in etwa gleichgeblieben sind. Nun zur Tabelle selbst.

**Kfz-Dichteziffern der bundesdeutschen Städte mit mehr als
500 000 Einwohnern am 31. 12. 1974**

Tabelle 1

Stadt	Einwohner	Kfz-Bestand	Dichte auf 1 000 Einw.
Berlin (West)	2 023 997	513 651	254
Hamburg	1 733 802	524 238	302
München	1 323 434	402 429	304
Köln	827 623	238 179	288
Essen	669 138	183 618	274
Frankfurt am Main	659 917	221 421	336
Dortmund	630 118	176 958	281
Düsseldorf	617 666	194 431	315
Stuttgart	612 296	202 853	331
Bremen	579 430	177 211	306
Hannover	568 843	151 338	266
Nürnberg	509 813	160 631	315

Wie die Angaben in Tabelle 1 zeigen, hat unter den großen deutschen Städten Frankfurt die weitaus höchste Kraftfahrzeugdichte. In der Main-Metropole entfielen nach unseren Berechnungen 336 Kraftfahrzeuge auf 1 000 Einwohner, an 2. Stelle folgt Stuttgart mit 331 Kfz auf 1 000 Einwohner. Die darauffolgenden Dichteziffern in dieser Reihe treffen auf Düsseldorf und Nürnberg mit je 315, Bremen mit 306, München mit 304 und Hamburg mit 302. Die zuletzt genannten Städte lagen in der Rangfolge sehr eng beieinander. Für alle anderen in der Tabelle aufgeführten errechneten sich Dichtewerte unter 300. Den niedrigsten Wert im Bundesgebiet hat mit 266 Hannover, nur Berlin liegt mit 254 noch darunter. In diesem Sonderfall spielt wohl auch das fehlende Umland eine Rolle. Unter den kreisfreien Städten insgesamt wurde der günstigste Wert, der auch noch weit über dem Frankfurter Ergebnis lag, in Baden-Baden registriert. Hier kamen zu Beginn dieses Jahres 413 Kraftfahrzeuge auf 1 000 Einwohner. Die höchste in einem Kreis erreichte Dichteziffer ist auffälligerweise nicht in einem Stadtkreis, sondern in einem Landkreis zu registrieren, nämlich in Rottal/Inn (Niederbayern) mit 442 Kfz auf 1 000 Einwohner. Die Gründe hierfür liegen in der dünnen Besiedlung dieses Kreises und dem relativen

Wohlstand seiner Bewohner — viel Prominenz — und den weitverstreuten landwirtschaftlichen Höfen, die mindestens 1 bis 2 Kraftfahrzeuge unterhalten.

Wie die vorstehende Betrachtung zeigt, hat München für seine Größe eine hohe Kraftfahrzeugdichte, wenngleich die Werte der Wirtschaftsmetropolen Frankfurt, Stuttgart und Düsseldorf noch nicht erreicht werden. Von der absoluten Zahl des Kraftfahrzeugbestands her liegt München ebenso wie nach der Einwohnerzahl an 3. Stelle in der Bundesrepublik (einschließlich West-Berlin). Interessant ist es nun, im einzelnen zu sehen, wie sich die Zahl der Kraftfahrzeuge auf die einzelnen Arten und Haltergruppen verteilt. Tabelle 2 gibt den aktuellen Stand der Kfz-Zulassungen in München nach Arten wider.

Kraftfahrzeuge¹⁾ in München 1975

Tabelle 2

Arten der Kraftfahrzeuge	1. 7. 1975	Gegenüber 1974 Zu-/Abnahme %	1975 in %
Krafträder ²⁾	5 353	5,9	1,3
davon			
Kraftroller	925	— 9,7	0,2
andere Krafträder	4 428	9,8	1,1
Personenkraftwagen	346 139	— 0,5	84,3
davon mit Hubraum in ccm			
unter 500	4 463	—10,5	1,1
500 bis unter 1000	29 793	— 3,4	7,3
1000 bis unter 1500	142 093	— 1,7	34,6
1500 und mehr	169 306	1,2	41,2
Rotationskolbenmotor	484	1,3	0,1
Kombinationskraftwagen	30 636	0,8	7,4
Kraftomnibusse	886	— 1,6	0,2
Lastkraftwagen	21 185	— 6,2	5,2
davon mit Nutzlast in kg			
unter 1500	10 389	— 3,0	2,5
1500 bis unter 2000	2 122	—13,3	0,5
2000 bis unter 4000	5 139	— 6,3	1,3
4000 und mehr	3 535	—10,3	0,9
Zulassungspflichtige Zugmaschinen	2 769	— 1,2	0,7
davon in der Landwirtschaft	819	— 1,4	0,2
andere	1 950	— 1,1	0,5
Sonderkraftfahrzeuge	3 868	0,1	0,9
davon			
Krankenkraftwagen	160	—21,6	0,0
Tankkraftwagen für brennbare Flüssigkeiten	163	— 7,9	0,0
andere zur Lastenbeförderung	746	1,2	0,2
Feuerwehrfahrzeuge	233	—23,4	0,1
Straßenreinigungsmaschinen	99	2,1	0,0
andere zur sonstigen Verwendung	2 467	5,1	0,6
Kraftfahrzeuge insgesamt	410 836	— 0,7	100
Außerdem Kraftfahrzeuganhänger			
einachsige zur Lastenbeförderung	4 255	2,7	28,0
mehrachsig zur Lastenbeförderung	2 257	—10,3	14,8
Anhänger mit Spezialaufbauten	8 691	3,5	57,2
davon			
Tankanhänger für brennbare Flüssigkeiten	112	3,7	0,7
andere zur Lastenbeförderung	901	— 7,1	5,9
Feuerwehranhänger	13	—	0,1
Wohnanhänger	6 866	6,3	45,2
andere zur sonstigen Verwendung	799	— 5,6	5,3
Kraftfahrzeuganhänger insgesamt	15 203	1,0	100

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

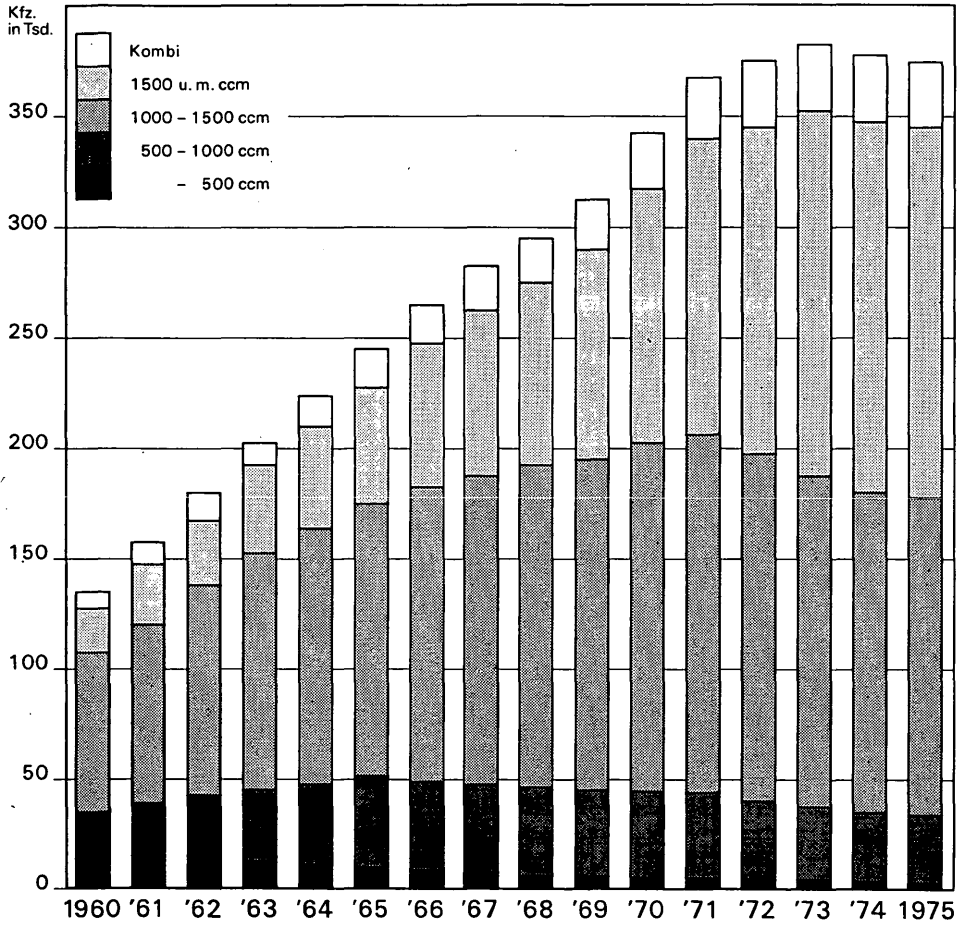
Kraftfahrzeuge¹⁾ in München 1960/1974
(Stand jeweils 1. Juli)

Tabelle 3

Arten der Kraftfahrzeuge	1960	1965	1970	1974	Gegenüb. 1960 Zu-/ Abnahme %	1974 in %
Krafträder ²⁾	26 569	9 917	4 219	5 055	— 81,0	1,2
davon Kraftroller	10 617	5 593	1 942	1 024	— 90,4	0,2
andere Krafträder	15 952	4 324	2 277	4 031	— 74,7	1,0
Personenkraftwagen	127 335	229 066	316 477	348 016	173,3	84,2
davon mit Hubraum in ccm						
unter 500	13 212	10 727	7 055	4 987	— 62,3	1,2
500 bis unter 1000	21 532	39 659	39 072	30 830	43,2	7,5
1000 bis unter 1500	72 309	125 468	158 079	144 493	99,8	34,9
1500 und mehr	20 282	53 203	111 915	167 228	724,5	40,5
Rotationskolbenmotor	—	9	356	478	.	0,1
Kombinationskraftwagen	7 482	15 918	25 309	30 395	306,2	7,3
Kraftomnibusse einschließl. Obusse	514	691	887	900	75,1	0,2
Lastkraftwagen	15 253	19 088	22 470	22 587	48,1	5,5
davon mit Nutzlast in kg						
unter 1500	10 062	9 212	10 581	10 710	30,8	2,6
1500 bis unter 2000	3 191	3 405	2 447	2 447	117,7	0,6
2000 bis unter 4000	2 520	3 046	4 535	5 487	47,6	1,3
4000 und mehr	2 671	3 639	3 949	3 943	101,0	1,0
Zulassungspflichtige Zug- maschinen	1 394	1 914	2 362	2 802	20,8	0,7
davon i. d. Landwirtschaft	688	797	833	831	179,2	0,2
andere	706	1 117	1 529	1 971	235,0	0,5
Sonderkraftfahrzeuge	1 154	2 230	3 349	3 866	187,3	0,9
davon Krankenkraftwagen	71	215	254	204	132,9	0,0
Tankkraftw. für brenn- bare Flüssigkeiten	76	122	142	177	.	0,0
and. zur Lastenbeförderung	408	487	737	.	0,2
Feuerwehrfahrzeuge	106	313	411	304	186,8	0,1
Straßenreinigungsmasch. andere zur sonstigen Verwendung	44	57	78	97	120,5	0,0
Verwendung	857	1 115	1 977	2 347	.	0,6
Kraftfahrzeuge insgesamt	179 701	278 824	375 073	413 621	130,2	100
Außerdem Kraftfahrzeug- anhänger:						
einachsige zur Lastenbeförderung	2 608	2 647	3 207	4 144	58,9	27,5
mehrachsig zur Lastenbeförderung	2 954	3 122	2 984	2 516	— 14,8	16,7
Anhänger m. Spezialauf- bauten	1 262	2 650	5 628	8 397	565,4	55,8
davon Tankanh. für brennbare Flüssigkeiten	107	141	121	108	0,9	0,7
andere zur Lastenbeförderung	571	778	970	.	6,5
Feuerwehrianhänger	16	19	12	13	— 18,7	0,1
Wohnanhänger	356	1 388	3 980	6 460	1 714,6	42,9
andere zur sonstigen Verwendung	783	531	737	846	.	5,6
Kraftfahrzeuganhänger insg.	6 824	8 419	11 819	15 057	120,6	100

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

Personenkraftwagen mit Hubraum in ccm und Kombinationskraftwagen (Stand jeweils 1. Juli)



Zum 1. 7. 1975 waren es 410 836 Kraftfahrzeuge insgesamt, darunter 346 139 Personenkraftwagen. Wie sich die Entwicklung seit 1960 vollzog, zeigt Tabelle 3 in 5-Jahres-Schritten. Um die Zahlen aus diesem Jahr noch mit den Zahlen aus dem Vorjahr 1974 vergleichen zu können, wurden die entsprechenden Werte ebenfalls in die Tabelle 3 aufgenommen. Das Jahr 1974 ist für die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands auch insofern interessant, als der Aufwärtstrend der Zulassungszahlen erstmals unterbrochen wurde. In Ergänzung zu den beiden Tabellen zeigt dies sehr deutlich die grafische Darstellung auf Seite 192, in der die Entwicklung des Pkw-Bestands nach Hubraumklassen in Jahres-schritten — seit 1960 — transparent gemacht wird. Wie aus dieser Darstellung und den ihr zugrunde liegenden Zahlen erkennbar ist, hatte sich in einem steten Anstieg der Bestand an Personenkraftwagen zwischen 1960 und 1966 bereits etwa verdoppelt und stieg im Durchschnitt fast gleichbleibender jährlicher Zunahmeraten bis 1971 an. Die dann eintretende Verlangsamung ist nicht auf eine Stagnation in der Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen, das Wachstum Münchens hielt in dieser Beziehung, und auch was die Arbeitsplätze angeht, noch an, sondern wohl darauf, daß ein gewisser Sättigungsgrad eingetreten war. Auch sind seit der 2. Hälfte der 60er Jahre Familien-Zweitwagen so forciert angeschafft worden, daß in dieser Wachstumssparte ebenfalls eine gewisse Beruhigung eintreten mußte.

Im Jahre 1973 wurde in München der bisherige Gipfel in der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes erreicht, wie die Grafik deutlich zeigt. Die absolute Zahl allein der Personenkraftwagen überschritt erstmals in der Stadtgeschichte die 350 000er-Grenze und stieg auf 351 156 Fahrzeuge an. Dann folgte ein Rückgang, der zunächst ausgelöst durch die Öl- und Benzinkrise — die allerdings nur sehr kurzfristig in vollem Umfang wirksam wurde — im Verlauf der wirtschaftlichen Rezession anhielt. Betrachten wir die Beteiligung der einzelnen Hubraumklassen am Personenkraftwagenbestand — er interessiert ja in einer großen Stadt in besonderem Maße — dann erkennt man, daß in der ersten Phase der Motorisierung der Arbeitnehmer Kleinwagen mit einem Hubraum bis zu 1 000 ccm noch Zunahmeraten zu verzeichnen hatten, die dann jedoch bis in die jüngste Zeit zurückgingen. Entscheidend am Zuwachs beteiligt war bis 1971 die Mittelklasse bzw. untere Mittelklasse mit einer Hubraumgröße von 1 000 bis 1 500 ccm. Aber dann wuchs nur noch — das zeichnete sich schon Ende der 60er Jahre ab — die Klasse mit über 1 500 ccm Hubraum. Wie Nachweisungen der Industrie ergeben, hatten an diesem Wachstum nicht nur die Fahrzeuge der gehobenen Mittelklasse, sondern auch diejenigen der höheren und höchsten Hubraum- und Ausstattungsklassen Anteil. Der Trend ging eindeutig zum soliden, schwereren und geräumigeren aber auch schnelleren Fahrzeug. Dabei wurde, wenn in einer Serienklasse mehrere Motorversionen zur Auswahl angeboten wurden, meist der stärkere Motor bevorzugt.

Die Kombifahrzeuge, ursprünglich für kleingewerbliche Zwecke gedacht, bauten etwa seit Mitte der 60er Jahre ihren Anteil aus und blieben ab 1971 mit gleichen Werten vertreten. Zu ihrer verstärkten Anschaffung durch Private mögen Freizeitgesichtspunkte und ähnliche Argumente, die auch in der Werbung herausgekehrt wurden, beigetragen haben.

Noch zu erwähnen ist, daß die unterste Hubraumklasse der Kleinstkraftwagen mit einem Hubraum unter 500 ccm nur mehr eine unwesentliche Rolle spielt. Ihr Anteil läßt heute keine aussagefähige Interpretation mehr zu. Wichtiger als die vielleicht in den 50er Jahren noch sinnvolle Gliederung der amtlichen Bundesstatistiken über den Kraftfahrzeugbestand nach Hubraum, die vor allem die unteren Klassen differenziert aufführte, wäre jetzt eine weitere Gruppierung, die die viel wichtiger gewordene 3 000-ccm-Grenze berücksichtigt.

Zu den Individualverkehrsmitteln gehören auch die Krafträder. Ihre Zahl, die seit 1960 zunächst einmal sehr stark zurückging, hat in der ersten Hälfte der 70er Jahre wieder zugenommen. Krafträder haben bis in die jüngste Zeit steigende Zulassungszahlen. Inzwischen wurde in München wieder ein Bestand von 5 353 erreicht. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr betrug 5,90%. Diese Zunahme hängt aber weniger mit der in jüngster Zeit rückläufigen Entwicklung der Pkw-Zulassungen zusammen, sondern findet ihren Grund eindeutig in dem zunehmenden Ansehen des Motorrades als technisches Spielzeug oder Hobbygegenstand, vor allem in der jüngeren Kraftfahrergeneration.

Die rückläufige Entwicklung auf dem Pkw-Sektor ist in jüngster Zeit auch bei Kraftomnibussen und Lastkraftwagen zu erkennen, wie insbesondere die prozentuellen Abnahmewerte in Tabelle 2 zeigen, wobei die Gruppe der Kleinlastkraftwagen die größten Einbußen hinzunehmen hatte. Bei den Sonderkraftfahrzeugen, die vor allem im Öffentlichen Dienst anzutreffen sind, gab es nur bei den Straßenreinigungsmaschinen noch eine deutliche Zunahme. Der Bestand an Kraftfahrzeuganhängern ist entgegen der Entwicklung bei den Kraftfahrzeugen bis heute noch gewachsen. Hier spielt der immer stärker werdende Trend zum Wohnanhänger eine Rolle. Diese Fahrzeugart, die 1960 erst mit 356 Einheiten in München vertreten war, umfaßt inzwischen 6 866 Fahrzeuge und stellt fast die Hälfte des Bestandes an Anhängern dar. Die Zahl der früher für diese Kategorie typischen Gruppe der mehrachsigen Lastkraftwagenanhänger nimmt deutlich ab, im letzten Jahr um über 10%.

Zu den Tabellen 2 und 3 und der ergänzenden grafischen Darstellung auf Seite 196 ist noch zu bemerken, daß der in den Fachzeitschriften zur Zeit vorhergesagte Aufwärtstrend in den Zulassungszahlen hier noch nicht sichtbar werden konnte. Die großen europäischen Automobilausstellungen im Herbst dieses Jahres mit neuen und verbesserten Typenprogrammen werden sich aber sicherlich positiv auswirken. In diesem Zusammenhang erregt es einige Verwunderung, so kurz nachdem sich die Auffassung über Sinn und Nutzen des Pkws gewandelt hatten, einen erneuten Trend dahingehend beobachten zu müssen, daß das Auto wieder vermehrt als Statussymbol vor allem aber auch als ein sportliches Instrument zur Selbstdarstellung verstanden wird. Trotz der Stauungen in der sommerlichen Ferienzeit, trotz wachsender Verkehrsbehinderungen und Parkplatznot in den Städten und trotz steigender Unfallzahlen haben die Automobilausstellungen der letzten Zeit, insbesondere wie eingangs bereits erwähnt auch die Frankfurter Automobilausstellung gezeigt, daß sportliche Fahrzeuge mit wachsender Motorleistung nicht nur von der Industrie angeboten, sondern durchaus auch vom Publikum bewundert und gewünscht werden. Kaum eine Marke kann es sich heute mehr leisten, nicht auch eine oder mehrere sportliche Versionen seiner Produkte anzubieten.

Die Tatsache, daß die Kfz-Nutzung in immer höherem Maße dem privaten Bereich vorbehalten ist, geht auch aus den in Tabelle 4 auf Seite 195 gebrachten Zahlen hervor. In dieser Tabelle wurde der Kraftfahrzeugbestand in München nach dem Gewerbe bzw. dem Beruf der Halter aufgegliedert. Auch hier bietet wieder die grafische Darstellung über den Pkw-Bestand der Arbeitnehmer auf Seite 196 die sinnvolle Ergänzung. Die Darstellung zeigt in 2-Jahres-Abständen ab 1960, daß bis 1972 die Zahl der Pkws, die von Arbeitnehmern angeschafft wurden, ständig ohne merkbare Entwicklungssprünge wuchs. Seit 1972 hält sich der Pkw-Bestand der Arbeitnehmer etwa auf dem gleichen Niveau. Allerdings wird bei den Zahlen aus dem Jahr 1974 bemerkbar, daß der Arbeiteranteil leicht abgesunken ist, der Angestelltenanteil jedoch noch wuchs. Er ist ohnehin der höchste, was allerdings nicht auf eine herausgehobene soziale oder finanzielle Stellung der Angestellten zurückzuführen ist, sondern einfach darauf, daß sie auch in einer Stadt von der Struktur Münchens die weitaus größte Gruppe unter den Arbeitnehmern darstellen.

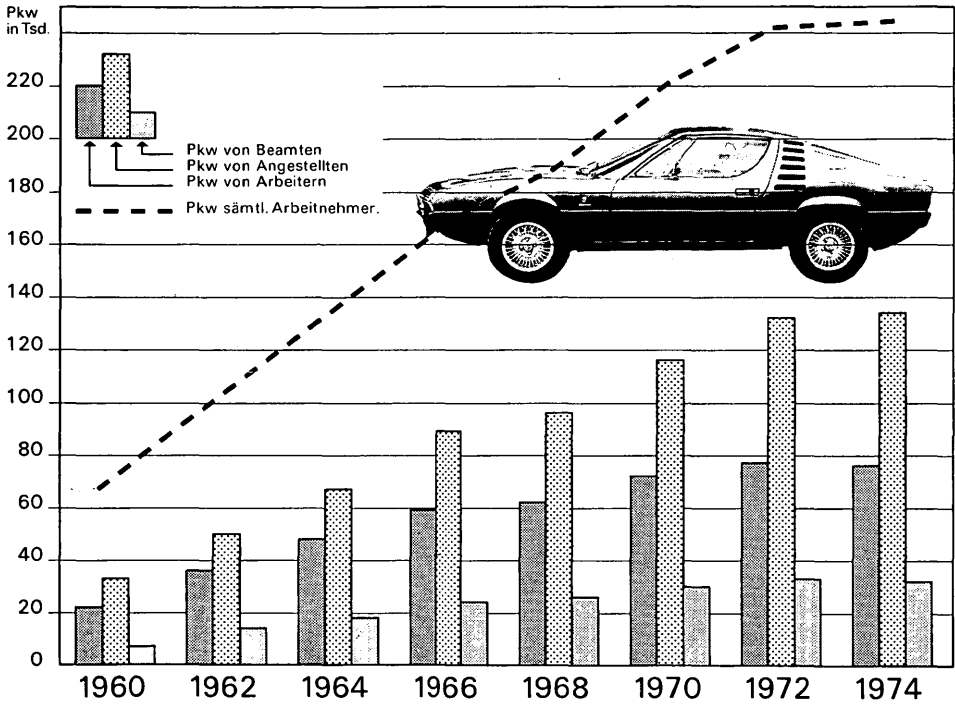
Kraftfahrzeuge¹⁾ 1960/1974 nach dem Gewerbe oder Beruf der Halter
(Stand jeweils 1. Juli)

Tabelle 4

Fahrzeugarten nach Gewerbe oder Beruf der Halter	1960	1965	1970	1974	Gegenüb. 1960 Zu-/ Abnahme %	1974 in %
Kfz insgesamt	179 701	278 824	375 073	413 621	130,2	100
darunter						
Krafträder²⁾						
Landwirtschaft	90	24	11	8	— 91,1	0,0
verarb. Gewerbe	720	194	142	196	— 72,8	0,0
Handel (einschl. Handelsverm.)	551	182	131	172	— 68,8	0,0
Beamte und Angestellte	6 886	2 763	1 079	1 550	— 77,5	0,4
Arbeiter	14 264	3 874	1 291	1 249	— 91,2	0,3
sonstige	4 058	2 880	1 565	1 880	— 53,7	0,5
zus.	26 569	9 917	4 219	5 055	— 81,0	1,2
Pkw						
Landwirtschaft	677	725	724	638	— 5,8	0,2
Industrie	7 677	9 751	18 369	18 945	17,5	4,6
Handwerk	8 443	9 282				
Handel (einschl. Handelsverm.)	20 347	19 726	20 010	17 972	— 11,7	4,3
Dienstleistungen	9 928	16 249	20 977	24 406	145,8	5,9
Beamte	45 091	21 132	31 333	33 418	272,1	8,1
Angestellte		75 073	116 992	134 353		32,5
Arbeiter	23 879	54 862	72 228	76 435	220,1	18,5
sonstige	11 293	22 266	35 844	41 849 ³⁾	270,6	10,1
zus.	127 335	229 066	316 477	348 016	173,3	84,2
Kombinationskraftwagen						
Landwirtschaft	108	195	207	205	89,8	0,0
Industrie	940	2 588	7 279	7 665	184,8	1,9
Handwerk	1 751	2 878				
Handel (einschl. Handelsverm.)	2 939	4 213	4 812	4 233	44,0	1,0
Beamte, Angestellte und Arbeiter	919	3 567	8 258	11 724	1 175,7	2,8
sonstige	825	2 477	4 753	6 568 ⁴⁾	696,1	1,6
zus.	7 482	15 918	25 309	30 395	306,2	7,3
Lkw						
Landwirtschaft	695	672	620	532	— 23,5	0,1
Industrie	3 666	5 285	9 396	9 320	68,0	2,3
Handwerk	1 880	2 304				
Handel (einschl. Handelsverm.)	5 404	5 993	6 413	5 757	6,5	1,4
Verkehr und Nachrichten- übermittlung	2 465	2 840	2 961	2 713	10,1	0,7
sonstige	1 143	1 994	3 080	4 265	273,1	1,0
zus.	15 253	19 088	22 470	22 587	48,1	5,5
Außerdem						
Kfz-Anhänger insg.	6 824	8 419	11 819	15 057	120,6	100
davon						
Landwirtschaft	189	164	178	191	1,1	1,3
Industrie	1 282	1 614	3 151	3 131	15,4	20,8
Handwerk	1 432	1 335				
Handel (einschl. Handelsverm.)	1 647	1 630	1 641	1 676	1,8	11,1
Verkehr und Nachrichten- übermittlung	1 407	1 504	1 589	1 443	2,6	9,6
sonstige	867	2 172	5 260	8 616	893,8	57,2

¹⁾ Quelle: Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (ohne Bahn, Post und Streitkräfte). — ²⁾ Ohne Mopeds. —
³⁾ Dar. Verk. u. Nachrichtenüberm.: 7 428. — ⁴⁾ Dar. Verk. u. Nachrichtenüberm.: 552, Dienstleistg.: 2 784.

Personenkraftwagenbestand der Arbeitnehmer in München (Stand jeweils 1. Juli)



Bei der Betrachtung der Einzelangaben in der Tabelle 4, die sich nicht nur auf Personenkraftwagen, sondern auf Kraftfahrzeuge insgesamt beziehen, werden noch weitere Entwicklungslinien verdeutlicht. So wird z. B. bei dem Wandel im Bestand an Kraft-rädern erkennbar, daß die Abnahme gegenüber dem Basisjahr 1960 unserer Unter-suchungen bei den Arbeitern die höchste prozentuale Rate aufwies. Das ist ein weiterer Beweis dafür, daß Krafträder heute nicht mehr aus sozialen bzw. finanziellen Gründen als billigere Alternative zum Pkw angeschafft werden, sondern als zusätzliches Freizeit-instrument. Dieser Aussage entspricht das Wachstum der Kraftradzulassungen seit 1970. In Ergänzung zu dem über den Wandel des Pkw-Bestandes bereits Gesagten sei noch angeführt, daß nicht nur bei Privatpersonen, sondern auch in Industrie und Handwerk noch eine Zunahme des Pkw-Bestandes zu verzeichnen ist. Lediglich beim Handel ist ein spürbarer Rückgang ($-11,7\%$ seit 1960) zu beobachten gewesen. Hier spielt allerdings die Tatsache eine Rolle, daß frühere Firmenwagen abgeschafft werden konnten, weil in Handelsunternehmen Beschäftigte gegen eine Pauschalvergütung ihren privateigenen Pkw auch beruflich nutzen.

Wie stark Kombinationskraftwagen wegen ihrer Geräumigkeit auch bei mancherlei Frei-zeitaktivitäten von privaten Haltern bevorzugt werden, weisen die entsprechenden An-gaben in Tabelle 4 ebenfalls nach. Sowohl die Bestandszahlen, wie auch die Zunahmer-aten dieser Fahrzeugart waren im Gewerbe sehr viel niedriger als bei Beamten, Ange-stellten und Arbeitern. Insgesamt hatten Kombinationskraftwagen am Münchener Kfz-Bestand bereits einen Anteil von $7,3\%$ erreicht, der bis zum 1. 7. 1975 noch auf $7,4\%$ angestiegen ist.

Verbunden mit dem Rückgang der landwirtschaftlichen Nutzfläche in unserer Stadt, sank auch die Zahl der für landwirtschaftliche Zwecke eingesetzten Lastkraftwagen. Nur im gewerblichen Bereich gab es vom Basisjahr aus gerechnet noch Zunahmen, die jedoch in den letzten Jahren zu einer Stagnation und vereinzelt sogar zu einer rückläufigen Zahlenentwicklung führten. Am gesamten Kraftfahrzeugbestand in München hatten die Lastkraftwagen 1974 einen Anteil von $5,5\%$, der 1975 auf $5,2\%$ fiel. Bei den Kraftfahr-zeuganhängern ist die Verteilung auf die einzelnen Haltergruppen im ganzen vergleich-bar mit den entsprechenden Werten für Lastkraftfahrzeuge, nur daß bei den Anhängern die Haltergruppe „Landwirtschaft“ noch keine rückläufige Entwicklung hinnehmen mußte. Hier spielt sicherlich die Tatsache eine Rolle, daß Anhänger auch häufig ohne Pkw nur zur Verwendung hinter Traktoren im Einsatz sind. Hinter dem außerordent-lich hohen Wert in der Rubrik „Sonstige“ verbergen sich wieder die in privater Hand befindlichen Wohnanhänger.

Eine eingehende Auswertung der Daten aus Tabelle 4 zeigt, daß die Zunahmeraten bei den meisten Fahrzeugarten in Industrie, Handwerk und Handel, also den wichtigsten gewerblichen Haltergruppen, geringer sind als bei privaten Haltern. Inzwischen befinden sich, alle Fahrzeugarten zusammengenommen, 83% des Münchener Kraftfahrzeug-bestands in der Hand von Privatpersonen, insbesondere von Arbeitnehmern. Damit ist das Problem des Individualverkehrs in unserer Stadt immer noch vorrangig, alle Ver-besserungen im öffentlichen Verkehrsnetz haben daran nichts ändern können. Die bevor-stehenden Tarifierhöhungen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln werden kaum dazu beitragen, daß die private Fahrzeughaltung und -benutzung eingeschränkt wird.

Dr. Dh.