

Kraftfahrzeugbestand Bayerns vor und nach dem Kriege

Von Dr. Josef Leipner, Referent im Bayerischen Statistischen Landesamt

Der Kraftfahrzeugbestand Bayerns hat während der letzten vier Jahre außerordentlich kräftig zugenommen und am 1. Juli 1952 insgesamt 759 000 Kraftfahrzeuge erreicht. Damit ist nicht nur der durch den Krieg verursachte Rückschlag in der Entwicklung des Kraftverkehrs überwunden, sondern der Bestand vom Jahre 1936 um 178 vH überschritten. An der Bestandzunahme sind die einzelnen Kraftfahrzeugarten verschieden stark beteiligt. Am kräftigsten hat der Bestand an Zugmaschinen, der um das Zwanzigfache gestiegen ist, zugenommen. Die Aufwärtsentwicklung der Kraftfahrzeugbestände, die hauptsächlich durch die Inbetriebnahme fabrikneuer Kraftfahrzeuge zustande kam, hat zu einer wesentlichen Verjüngung des Kraftfahrzeugbestandes beigetragen. 45 vH aller Mitte 1952 vorhanden gewesenen Kraftfahrzeuge waren nicht älter als drei Jahre.

Am 1. Juli 1952 wies Bayern eine Kraftfahrzeugdichte von 83 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner auf. Regional ist die Kraftfahrzeugdichte sehr verschieden. Sie schwankt in den einzelnen Kreisen zwischen 41 und 155.

Unter den westdeutschen Bundesländern nimmt Bayern hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte den ersten Platz ein. Diese Vorrangstellung ist hauptsächlich durch die hohen Bestände an Krafträdern und Zugmaschinen bedingt.

Die zum 1. Juli 1952 durchgeführte Bestandserhebung ergab gegenüber den vorangegangenen Aufnahmen einen weiteren Anstieg der Kraftfahrzeugbestände. Es wurden insgesamt

758 983 Kraftfahrzeuge und
48 982 Kraftfahrzeuganhänger

in den 191 Stadt- und Landkreisen Bayerns¹⁾ festgestellt. In diesen Beständen sind auch die vorübergehend stillgelegten Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger inbegriffen, dagegen die Kraftfahrzeuge der Deutschen Bundespost²⁾, der Deutschen Bundesbahn²⁾, der Besatzungsmacht und die amerikanischen Zivilfahrzeuge nicht enthalten. Zieht man die aus steuerlichen oder sonstigen Gründen vorübergehend stillgelegten Kraftfahrzeuge, das sind alle jene Kraftfahrzeuge, die nicht länger als 12 Monate vor dem Erhebungsstichtag stillgelegt wurden, aber noch vorhanden waren, ab, so verbleibt ein Bestand von

671 117 Kraftfahrzeugen und
38 194 Kraftfahrzeuganhängern,

die am 1. Juli 1952 in Betrieb waren. Der Anteil der vorübergehend stillgelegten Kraftfahrzeuge betrug somit ein Achtel und der vorübergehend stillgelegten Anhänger ein Fünftel des vorhandenen Bestandes.

Bei den folgenden Darlegungen handelt es sich, wenn nichts Besonderes angegeben ist, stets um den Gesamtbestand, also einschließlich der vorübergehend stillgelegten Kraftfahrzeuge.

Die Struktur des Kraftfahrzeugbestandes am 1. Juli 1952

Am Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge haben die Krafträder, von denen am 1. Juli 1952 über 416 000 in Bayern gemeldet waren, den größten Anteil. Auf sie entfallen, wie aus der Übersicht 1 hervorgeht, fast 55 vH aller Kraftfahrzeuge. Dieser hohe Anteil der Krafträder bestand bereits in der Vorkriegszeit; so waren die Krafträder im Jahre 1936 sogar noch etwas höher, und zwar mit 56 vH am gesamten Kraftfahrzeugbestand beteiligt. Seither hat die Zahl der Krafträder um 263 000, d. i. um 171 vH, zugenommen, doch ist ihr Anteil am Gesamtbestand praktisch gleichgeblieben.

Der weitaus größte Teil der Krafträder hat einen Hubraum von höchstens 249 ccm. Auf diese Größenklasse entfallen 91 vH aller Krafträder, während Krafträder mit einem Hubraum von 250 ccm und mehr sehr schwach, nämlich nur mit 9 vH des Kraftradbstandes vertreten sind. Der überragend hohe Anteil der Krafträder mit einem Hubraum von weniger als 250 ccm ist durch die während der letzten Jahre immer mehr in Verwendung gekommenen Motorroller, Motorfahrräder (Krafträder mit Tretkurbel) und sonstige Kleinkrafträder, denen u. a. aus steuertechnischen Gründen der Vorzug gegenüber den größeren und großen Maschinen gegeben wird, bedingt.

Die Personenkraftwagen, für die ein Bestand von 172 000 ermittelt wurde, sind an der Gesamtzahl aller Kraftfahrzeuge mit 23 vH beteiligt. 98,6 vH aller Personenkraftwagen haben, wie die Übersicht 1 zeigt, einen Hubraum von höchstens 2499 ccm. Dagegen sind die ganz großen Typen, d. h. Personenkraftwagen mit einem Hubraum von 2500 ccm und mehr eine Seltenheit. Diese haben einen Anteil von nur 1,4 vH am Bestand von Personenkraftwagen. Die Anzahl der Personenkraftwagen hat seit 1936 um rund 81 000, d. i. um 90 vH, zugenommen. Der Anstieg war hier bedeutend geringer als bei den Motorrädern, deren Bestand sich nahezu verdreifacht hat. Dementsprechend ist auch der Anteil der Personenkraftwagen am Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge von einem Drittel im Jahre 1936 auf 23 vH im Jahre 1952 zurückgegangen.

Übersicht 1. Kraftfahrzeugbestand Bayerns am 1. Juli 1952

Fahrzeugart	Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge	vH-Anteil	
		an der Gesamtzahl der Fahrzeuge	an der Zahl der Fahrzeuge der betr. Art
Krafträder			
bis 249 ccm Hubraum . . .	378 870	49,9	91,0
250 ccm und mehr Hubraum . . .	37 484	4,9	9,0
Insgesamt	416 354	54,8	100,0
Personenkraftwagen			
bis 2499 ccm Hubraum . . .	169 855	22,4	98,6
2500 ccm und mehr Hubraum . . .	2 370	0,3	1,4
Insgesamt	172 225	22,7	100,0
Krankenkraftwagen	707	0,1	100,0
Kraftomnibusse	2 839	0,4	100,0
Lastkraftwagen und Kipper			
bis 999 kg Nutzlast	31 426	4,2	41,1
von 1000 bis 1999 kg Nutzlast	12 892	1,7	16,9
" 2000 " 3999 " " "	21 258	2,8	27,8
" 4000 " 4999 " " "	5 607	0,7	7,3
" 5000 u. mehr " " " "	5 292	0,7	6,9
Insgesamt	76 475	10,1	100,0
Kraftstoffkesselwagen	156	0,0	100,0
Zugmaschinen (einschl. Sattel-, Raupen- und Hilfsschlepper)	86 990	11,5	100,0
darunter in der Landwirtschaft	(80 718)	(10,6)	(92,8)
Sonstige Kraftfahrzeuge	3 237	0,4	100,0
Kraftfahrzeuge insgesamt	758 983	100,0	100,0
Kraftfahrzeuganhänger	48 982	100,0	100,0

¹⁾ Einschl. des bayerischen Stadt- und Landkreises Lindau (Bodensee). — ²⁾ Von der Deutschen Bundespost waren zum 1. Juli 1952 3475 Kraftfahrzeuge und von der Deutschen Bundesbahn 1255 Kraftfahrzeuge in Bayern registriert.

Auf die Lastkraftwagen, die am 1. Juli 1952 einen Bestand von 76 600 (einschließlich der 156 in Bayern gemeldeten Kraftstoffkesselwagen) aufweisen, entfällt rund ein Zehntel aller Kraftfahrzeuge. Im Vergleich zu 1936 hat sich der Bestand um 54 000 Wagen, d. i. um 243 vH, erhöht. Diese kräftige Zunahme läßt erkennen, welch gewaltigen Auftrieb der Straßengüterverkehr, sei es nun im Ortsverkehr, im Nahverkehr oder im Fernverkehr, gegenüber der Vorkriegszeit erfahren hat. Trotz dieser beträchtlichen Bestandserhöhung hat sich der Anteil der Lastkraftwagen am Gesamtbestand nur von 8.2 auf 10.1 vH seit 1936 erhöht, da die Bestände anderer Kraftfahrzeugarten ebenfalls, zum Teil aber noch kräftiger als die der Lastkraftwagen zugenommen haben.

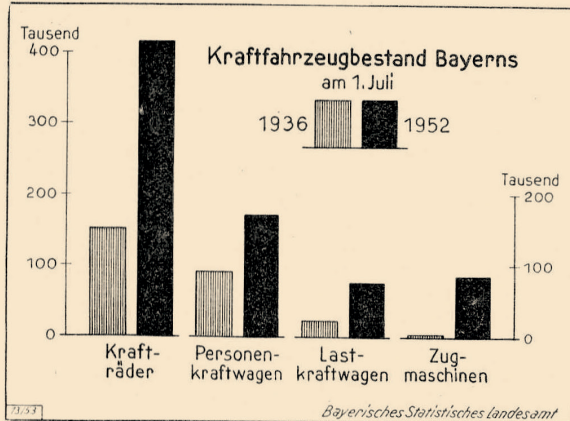


Schaubild 1

Unter den Lastkraftwagen selbst sind die Kleinwagen, d. h. Lastkraftwagen mit einer Nutzlast bis 999 kg am stärksten, und zwar mit 41 vH vertreten. Zu dieser Gruppe gehören hauptsächlich die Lieferwagen und Dreiradwagen, die von vielen Einzelhändlern, Handwerkern, aber auch von Großhandels- und Fabriksbetrieben für den Abhol- und Zustelldienst verwendet werden. Auf die beiden folgenden Größenklassen, das sind Lastkraftwagen von einer Nutzlast von 1000 bis 1999 kg und 2000 bis 3999 kg entfallen 17 bzw. 28 vH des Gesamtbestandes. Viel schwächer sind die Wagen mit einer Nutzlast von 4 t und mehr vertreten, die hauptsächlich für den gewerblichen Fernverkehr verwendet werden. So entfallen auf die Größenklasse von 4000 bis 4999 kg Nutzlast nur 7.3 vH und auf die Größenklasse von 5000 und mehr kg nur 6.9 vH aller Lastkraftwagen. Trotz dieses geringen Anteils der großen Wagen an der Stückzahl aller Lastkraftwagen ist ihr Anteil an der gesamten Nutzlast der Lastkraftwagen sehr bedeutend. Obwohl die beiden obersten Größenklassen der Stückzahl nach nur mit 14 vH am Gesamtbestand beteiligt sind, entfallen auf sie 38 vH der gesamten Nutzlastkapazität. Dagegen sind die Kleinwagen, auf die, wie bereits erwähnt, 41 vH des Bestandes aller Lastkraftwagen entfallen, an der Nutzlastkapazität nur mit rund 14 vH beteiligt.

Die weitaus stärkste Zunahme unter den einzelnen Kraftfahrzeugarten haben die Zugmaschinen erfahren, die am 1. Juli 1952 einen Bestand von 87 000 Stück aufwiesen, wovon 81 000 Stück in der Landwirtschaft verwendet werden. Im Vergleich zum Bestand des Jahres 1936 ist die Zahl der Zugmaschinen reichlich auf das Zwanzigfache angewachsen. Waren die Zugmaschinen vor dem Kriege am gesamten Kraftfahrzeugbestand nur mit 1.5 vH beteiligt, so haben sie heute einen Anteil von 11.5 vH. Diese rapide Aufwärtsentwicklung des Bestandes an Zugmaschinen ist auf die fortschreitende Motorisierung der Landwirtschaft zurückzuführen, wo sie nicht nur zum Ziehen von Pflügen und anderen landwirtschaftlichen Geräten, sondern auch als Vorspann für Lastwagen und für andere Zwecke verwendet werden. Im eigentlichen Straßenverkehr werden verhältnismäßig wenig Zugmaschinen benützt. Mitte 1952 gab es außerhalb der Landwirtschaft rund 6000 Zugmaschinen, d. s. 7 vH aller Zugmaschinen, die im gewerblichen Straßenverkehr oder im Werkverkehr eingesetzt waren.

Die Kraftomnibusse, von denen Mitte 1952 2839 vorhanden waren, haben gegenüber 1936 um 1672

Stück, d. i. um 143 vH, zugenommen. Sie sind am gesamten Kraftfahrzeugbestand mit 0.4 vH beteiligt.

Ungefähr den gleichen Anteil haben die Sonstigen Kraftfahrzeuge, d. s. die Krankenkraftwagen, Feuerlöschfahrzeuge, Straßenreinigungsmaschinen, Kühlwagen u. a. Sonderfahrzeuge. Ihr Bestand ist von 803 im Jahre 1936 auf 3944 im Jahre 1952, d. i. um nahezu das Vierfache, angestiegen. Sie sind gegenwärtig am gesamten Kraftfahrzeugbestand mit 0.5 vH beteiligt.

Die ganz verschieden starke Zunahme der Bestände der einzelnen Kraftfahrzeugarten im Vergleich zu den Vorkriegsbeständen hat dazu geführt, daß sich die Struktur des Kraftfahrzeugbestandes gegenüber 1936 bedeutend verändert hat. Insbesondere hat der Anteil der Personenkraftwagen am gesamten Kraftfahrzeugbestand eine starke Einbuße erlitten, die vor allem den Zugmaschinen, zum Teil aber auch den Lastkraftwagen zugute gekommen ist.

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit Beginn der Motorisierung

Im vorangegangenen Abschnitt über die Struktur des gegenwärtigen Kraftfahrzeugbestandes wurde bereits darauf hingewiesen, welch außerordentlich kräftigen Auftrieb der Kraftfahrzeugverkehr im Vergleich zur Vorkriegszeit erfahren hat. Dabei fällt noch ganz besonders ins Gewicht, daß sich die Kraftfahrzeugbestände infolge des zweiten Weltkrieges stark verringert hatten und daß während der ersten Nachkriegsjahre wegen des herrschenden Mangels an Treibstoffen nur ein geringer Teil der vorhandenen Kraftfahrzeuge betrieben werden konnte, während der überwiegende Teil „nicht fahrberichtig“ war und daher stilllag. Der Aufschwung nach dem zweiten Weltkrieg setzte daher auf einem viel niedrigeren Niveau ein als es der Kraftverkehr im Jahre 1936 bereits erreicht hatte. In diesem Zusammenhang ist es interessant, die Entwicklung der Kraftfahrzeugbestände seit Beginn der Motorisierung kurz aufzuzeigen.

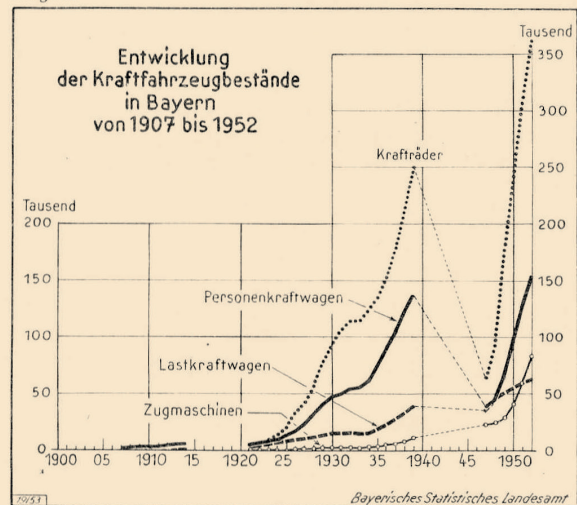


Schaubild 2

Obwohl die Erfindung des Kraftwagens bis in die zweite Hälfte des vorigen Jahrhundert zurückreicht, waren im Jahre 1907, als auf Grund des Erlasses vom 18. Juni 1906 die Kraftfahrzeuge zum erstenmal in Deutschland statistisch erfaßt wurden, diese neuen Verkehrsmittel noch sehr schwach vertreten. In Bayern (einschl. der Pfalz) gab es damals nur 2356 Kraftfahrzeuge, und zwar

- 1510 Kraft-räder,
- 757 Personenkraftwagen und
- 89 Lastkraftwagen.

Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges hatte sich ihre Zahl auf rund 10 000 erhöht. Infolge des darauffolgenden Krieges erlitt die Aufwärtsentwicklung des Kraftverkehrs den ersten Rückschlag. Bis zum Jahre 1921, also innerhalb von 7 Jahren, war der Bestand nur um 2000 auf 12 000 Kraftfahrzeuge gewachsen. Von da ab erfolgte nun aber ein sprunghafter Anstieg von Jahr zu

Jahr, denn die Kraftfahrzeuge aller Arten hatten im ersten Weltkrieg ihre gute Brauchbarkeit sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr bewiesen. So hatte Bayern, wie aus der nachfolgenden Übersicht im einzelnen hervorgeht,

1925 schon 42 000,
1930 bereits 158 000,
1935 bereits 233 000 und
1939 sogar 438 000

Kraftfahrzeuge.

Der zweite Weltkrieg verursachte nicht nur einen Stillstand, sondern sogar einen bedeutenden Rückgang in der Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs. Der Rückschlag war so stark, daß selbst zwei Jahre nach Kriegsende, also im Jahre 1947, nur 165 000 Kraftfahrzeuge, d. i. etwas mehr als ein Drittel des Bestandes vom Jahre 1939, in Betrieb waren. Doch setzte nach zunächst allmählicher Aufwärtsentwicklung ein rapider, wohl kaum vorauszusehender Anstieg des Kraftwagenverkehrs ein, sobald sich die Lage auf dem Treibstoffmarkt nach der Währungsreform im Sommer 1948 gebessert

Übersicht 2. Entwicklung der Kraftfahrzeugbestände von 1907 bis 1952

Jahr	Kraft- räder	Personen- kraft- wagen	Last- kraft- wagen ¹⁾	Zug- maschinen	Sonstige Kraftfahr- zeuge	Kraftfahrzeuge	
						insgesamt	je 1000 Einwohner
1907 ²⁾	1 510	757	89			2 356	0.4
1908 ²⁾	2 787	1 391	177			4 355	0.8
1909 ²⁾	3 025	1 817	254			5 096	0.9
1910 ²⁾	3 247	2 380	390			6 017	1.0
1911 ²⁾	2 707	2 918	605			6 230	1.0
1912 ²⁾	2 539	3 687	881			7 107	1.2
1913 ²⁾	2 470	4 903	1 402			8 775	1.4
1914 ²⁾	2 579	5 953	1 709			10 241	1.7
1915							
1916							
1917							
1918							
1919							
1920							
1921	3 661	4 713	3 608	58	347	12 387	1.9
1922	5 819 ³⁾	6 566	5 025	59	407	17 876	2.8
1923	9 263 ³⁾	8 152	5 698	55	449	23 617	3.7
1924	12 962 ³⁾	9 446	5 995	46	505	28 954	4.4
1925	20 218 ³⁾	13 273	7 359	386	659	41 895	6.5
1926	33 008	16 910	8 550	598	809	59 875	9.2
1927	41 508	23 753	9 491	805	1 063	76 620	11.8
1928	55 997	32 784	11 334	1 252	1 325	102 692	15.7
1929	76 597	40 914	13 224	1 661	1 543	133 939	20.4
1930	92 943	47 481	14 203	1 794	1 841	158 262	24.0
1931 ⁴⁾	104 417	50 030	14 255	1 900	1 920	172 522	26.0
1932	113 987	54 773	15 140	2 012	1 806	187 718	28.1
1933	114 349	55 469	14 419	1 981	1 835	188 053	28.1
1934 ⁵⁾	124 540	61 804	14 700	2 114	1 266	204 424	30.4
1935	135 239	74 084	18 757	2 474	1 985	232 539	34.3
1936	153 372	90 865	22 323	4 163 ⁶⁾	1 970	272 693	39.9
1937	179 661	106 151	27 092	5 943 ⁶⁾	2 437	321 284	46.7
1938	214 265	124 033	32 832	6 704	2 840	380 674	54.9
1939	249 852	138 690	38 939 ⁷⁾	10 877	· ⁷⁾	438 358	61.9
1940							
1941							
1942							
1943							
1944							
1945							
1946							
1947 ^{8) 9)}	64 626	39 482	35 233	22 592	3 020	164 953	18.4
1948 ^{8) 9)}	92 018	45 267	45 477	24 533	3 785	211 080	23.2
1949 ^{8) 9)}	171 757	65 707	51 308	28 559	3 948	321 279	35.1
1950 ⁸⁾	242 218	96 532	55 686	41 037	5 032	440 505	48.0
1951 ⁸⁾	303 302	127 984	60 055	59 769	5 844	556 954	60.7
1952 ⁸⁾	362 873	155 287	62 997	83 707	6 253	671 117	73.2
1952 ¹⁰⁾	416 354	172 225	76 631	86 990	6 783	758 983	82.7

¹⁾ Einschl. Brennstoffkesselwagen. — ²⁾ Von 1907 bis 1914 Bayern einschl. Pfalz. — ³⁾ Ohne Kleinkrafträder. — ⁴⁾ 1931 nur die im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge. — ⁵⁾ Ab 1934 ohne Kraftfahrzeuge der Eisenbahn und Post. — ⁶⁾ 1936 und 1937 einschl. der nichtzulassungspflichtigen Zugmaschinen. — ⁷⁾ Lastkraftwagen einschl. Sonderfahrzeuge. — ⁸⁾ Nur fahrberechtigte Kraftfahrzeuge. — ⁹⁾ Ohne Stadt- und Landkreis Lindau (Bodensee). — ¹⁰⁾ Einschl. der vorübergehend stillgelegten Kraftfahrzeuge.

hatte. Die jährlichen Zunahmen von in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugen entwickelten sich wie folgt:

Jeweils vom 1. Juli zum 30. Juni	Jährliche Zunahme
1947/48	46 000
1948/49	110 000
1949/50	120 000
1950/51	116 000
1951/52	114 000

Von 1947 bis 1952 hat sich die Zahl der in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeuge von 165 000 auf 671 000 erhöht. Sie ist somit innerhalb fünf Jahren auf das Vierfache angestiegen und hat den vor dem Kriege erreichten Höchststand um mehr als die Hälfte überschritten. Die Kraftfahrzeugdichte gestiegen. Im Jahre 1939 entfielen je 1000 Einwohner 62 Kraftfahrzeuge. Diese Dichte war bis 1947 auf 18 gefallen und hat Mitte 1952 einen Stand von 73 erreicht. Legt man jedoch die Zahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge zugrunde, so betrug die Kraftfahrzeugdichte Bayerns am 1. Juli 1952 sogar 83 Kraftfahrzeuge je 1000 Einwohner.

Fortschreitende Erneuerung des Kraftfahrzeugbestandes

Die im vorangegangenen Abschnitt dargelegte überaus starke Zunahme des Bestandes an in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugen wurde während der ersten Nachkriegsjahre zum überwiegenden Teil dadurch ermöglicht, daß bisher stillgelegte Kraftfahrzeuge wieder in Betrieb genommen wurden. In den nachfolgenden Jahren sind jedoch die Bestandserhöhungen in zunehmendem Maße durch die Zulassung fabrikneuer Kraftfahrzeuge bewerkstelligt worden. So hat der Gesamtbestand an in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugen vom 1. Juli 1949 zum 1. Juli 1952 von 321 000 auf 671 000, d. i. um 350 000, zugenommen. Im gleichen Zeitraum wurden, wie aus nach-

stehender Übersicht 3 hervorgeht, 339 000 fabrikneue Kraftfahrzeuge zugelassen. Insgesamt betrachtet, deckt sich somit die Bestandserhöhung mit der Zahl der Zulassungen neuer Kraftfahrzeuge.

Nach einzelnen Kraftfahrzeugarten beurteilt, weichen jedoch die für den Gesamtbestand dargestellten Verhältnisse zum Teil ab. So sind die Bestandszunahmen bei Kraftfahrzeugarten während der vergangenen drei Jahre um 20 000 höher gewesen als die Zahl der Neuzulassungen. Trotzdem betrug aber der Anteil der in den letzten drei Jahren zugelassenen fabrikneuen Kraftfahrzeuge 48 vH des Gesamtbestandes. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Personenkraftwagen. Dem überaus starken Gesamtzuwachs um 90 000 Wagen stehen hier 81 000 Neuzulassungen gegenüber, während 9000 alte Fahrzeuge den restlichen Bedarf deckten. Die für die letzten drei Jahre errechnete Erneuerungsquote beläuft sich bei Personenkraftwagen auf 52 vH des Bestandes vom 1. Juli 1952. Ganz anders liegen die Verhältnisse bei den Lastkraftwagen. Der Bestand dieser Fahrzeugart hat sich um ungefähr 12 000 erhöht, wogegen 27 000 fabrikneuer Lastkraftwagen zugelassen wurden. Daraus ist zu entnehmen, daß bei dem Lastkraftwagenbestand umfangreiche Erneuerungen stattgefunden haben, also alte durch neue Lastkraftwagen ersetzt wurden. Trotzdem beträgt die Erneuerungsquote hier nur 43 vH. Bei Zugmaschinen, die relativ betrachtet unter allen Kraftfahrzeugarten den stärksten Zuwachs seit Mitte 1949 aufweisen, ist die Bestandszunahme um 55 000 nur geringfügig höher als die Zahl der Neuzulassungen. Bei dieser Fahrzeugart sind 64 vH aller Fahrzeuge nicht älter als drei Jahre. Den geringsten Anteil an Neuzulassungen weist die Gruppe der sonstigen Kraftfahrzeuge auf. Hier sind nur

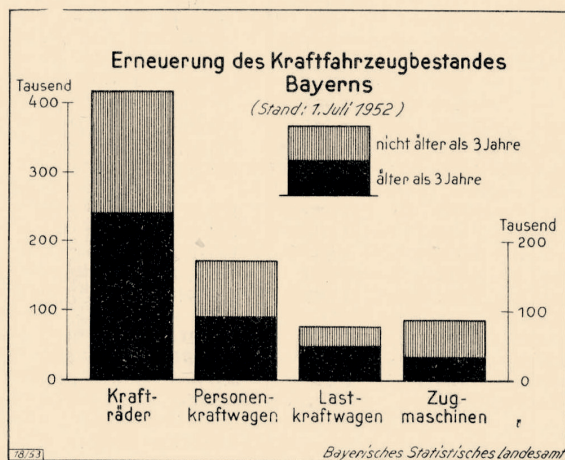


Schaubild 3

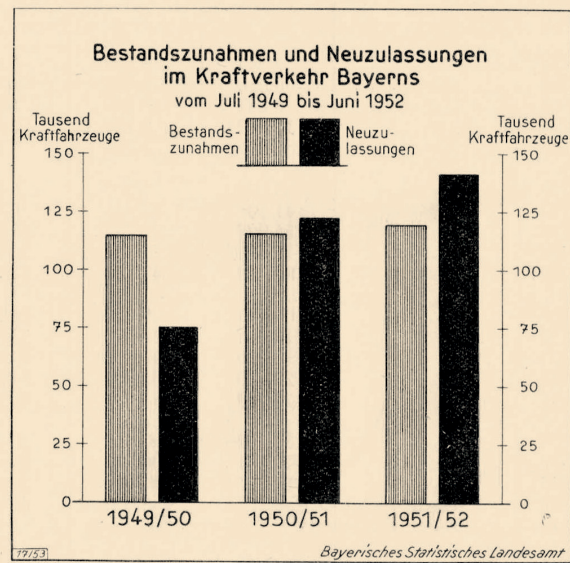


Schaubild 4

Übersicht 3. Neuzulassungen und Bestanderhöhungen von 1949/50 bis 1951/52

Kraftfahrzeugart	Neuzulassungen im Jahre ¹⁾				Bestand an in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugen am 1. Juli		Zunahme des Bestandes an in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugen	Neuzulassungen in vH des Bestandes am 1. Juli 1952
	1949/50	1950/51	1951/52	Insgesamt	1949	1952		
Kraftfahrzeuge	38 224	63 087	74 131	175 442	171 757	362 873	191 116	48,4
Personenkraftwagen	19 323	28 535	32 885	80 743	65 707	155 287	89 580	52,0
Lastkraftwagen ²⁾	6 713	11 019	9 498	27 230	51 308	63 139	11 831	43,1
Zugmaschinen	10 069	19 171	24 074	53 314	28 559	83 707	55 148	63,7
Sonstige Kraftfahrzeuge	705	705	777	2 187	3 948	6 111	2 163	35,8
Kraftfahrzeuge insgesamt	75 034	122 517	141 365	338 916	321 279	671 117	349 838	50,5

¹⁾ Jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni. — ²⁾ Einschl. Kraftstoffkesselwagen.

rund 36 vH aller Fahrzeuge nicht älter als drei Jahre. Dies ist wohl dadurch begründet, daß sich in dieser Gruppe viele Spezialfahrzeuge befinden, die nur fallweise gebraucht werden — man denke an Feuerlöschfahrzeuge — und daher eine viel längere Lebensdauer haben.

Auf die einzelnen Jahre aufgegliedert, haben sich die Bestandserhöhungen und die Neuzulassungen wie folgt entwickelt:

Zeitraum (jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni)	Jährlicher Zuwachs	Jährliche Neuzulassungen
1949/50	115 000	75 000
1950/51	116 000	123 000
1951/52	119 000	141 000

Während sich also die jährliche Zuwachsrate sehr stabil verhält, ist die Zahl der Neuzulassungen in stän-

digem Steigen begriffen. Im Jahre 1949/50 waren die Zulassungen noch um 40 000 niedriger, im Jahre 1950/51 ungefähr gleich hoch und im Jahre 1951/52 bereits um 22 000 höher als die jährlichen Zunahmen des Kraftfahrzeugbestandes. Daraus ist zu ersehen, daß bereits ein großer Teil der erfolgten Neuzulassungen nicht der Ausweitung des Kraftfahrzeugbestandes, sondern dem Ersatz alter nicht mehr brauchbarer bzw. nicht mehr rationell einsetzbarer Kraftfahrzeuge gedient hat.

Der Umfang der Zulassung fabrikneuer Kraftfahrzeuge ist, wie aus dem Schaubild 5 ersichtlich, zum Teil saisonalen Schwankungen unterworfen. Dies gilt insbesondere für Krafträder, die hauptsächlich im Frühjahr und Sommer angeschafft werden.

Regionale Verteilung des Kraftfahrzeugbestandes

Um einen Überblick über den Motorisierungsgrad in den einzelnen Regierungsbezirken Bayerns zu erlangen, reicht ein Vergleich der absoluten Zahlen über die Kraftfahrzeugbestände nicht aus, denn die einzelnen Regierungsbezirke sind sowohl hinsichtlich ihrer flächenmäßigen Ausdehnung als auch hinsichtlich ihrer Bevölkerungszahl sehr verschieden. Es ist daher notwendig, außer den absoluten Zahlen auch die Kraftfahrzeugdichte, d. i. die Zahl der Kraftfahrzeuge, die auf 1000 Einwohner entfällt, zu berechnen. Erst diese Verhältniszahlen vermitteln einen Überblick über den bisher erreichten Stand der Motorisierung einzelner Gebiete. In der nachfolgenden Übersicht sind die Kraftfahrzeugbestände nach Kraftfahrzeugarten sowie nach Regierungsbezirken aufgegliedert und die im Verhältnis zur Einwohnerzahl berechneten Werte über die Kraftfahrzeugdichte dargestellt.

Daraus geht hervor, daß zum 1. Juli 1952 auf 1000 Einwohner Bayerns im Durchschnitt 83 Kraftfahrzeuge, und zwar (in runden Zahlen)

- 45 Krafträder,
- 19 Personenkraftwagen,
- 10 Zugmaschinen,
- 8 Lastkraftwagen und
- 1 Sonstiges Kraftfahrzeug

entfielen. Von diesen für ganz Bayern errechneten Gesamtdurchschnitten weichen die entsprechenden Ergebnisse der einzelnen Regierungsbezirke nach oben und unten mehr oder weniger ab. Nachstehend sollen nur

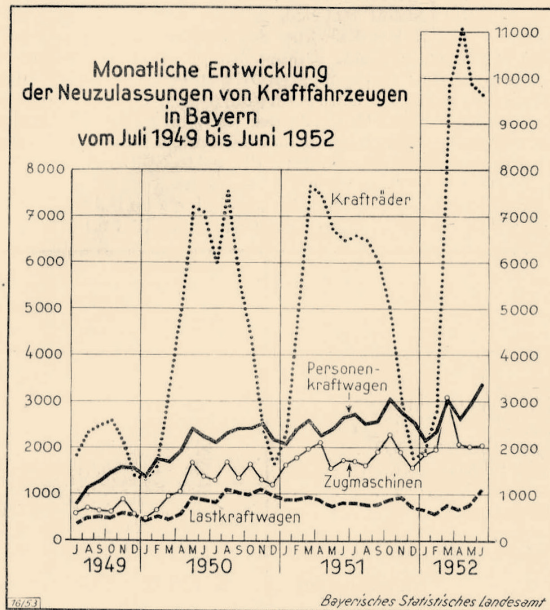


Schaubild 5

Übersicht 4. Gliederung des Kraftfahrzeugbestandes in Bayern nach Regierungsbezirken (Stand 1. Juli 1952)

Regierungsbezirk bzw. Kreis	Krafträder	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen ¹⁾	Zugmaschinen	Sonstige Kraftfahrzeuge	Insgesamt	Kraftfahrzeuganhänger
Grundzahlen							
Oberbayern	123 184	65 230	26 585	28 133	2 380	245 512	17 716
Niederbayern	49 049	14 958	6 629	12 006	812	83 454	4 454
Oberpfalz	38 572	12 694	6 017	6 853	452	64 588	3 231
Oberfranken	47 158	17 661	8 168	7 345	650	80 982	4 891
Mittelfranken	47 944	25 082	11 715	8 573	708	94 022	5 748
Unterfranken	52 881	14 375	7 927	4 682	771	80 636	4 844
Schwaben	53 977	20 832	9 100	18 061	963	102 933	7 680
Bayer. Kreis Lindau (Bodensee)	3 589	1 393	490	1 337	47	6 856	418
Bayern	416 354	172 225	76 631	86 990	6 783	758 983	48 982
je 1000 Einwohner							
Oberbayern	49.5	26.2	10.7	11.3	0.9	98.6	7.1
Niederbayern	47.0	14.3	6.4	11.5	0.8	80.0	4.3
Oberpfalz	43.4	14.3	6.8	7.7	0.5	72.7	3.6
Oberfranken	42.7	16.0	7.4	6.6	0.6	73.3	4.4
Mittelfranken	37.0	19.4	9.0	6.6	0.5	72.5	4.4
Unterfranken	50.8	13.8	7.6	4.5	0.8	77.5	4.7
Schwaben	43.3	16.7	7.3	14.5	0.7	82.5	6.2
Bayer. Kreis Lindau (Bodensee)	58.9	22.8	8.0	21.9	0.8	112.4	6.9
Bayern	45.4	18.8	8.3	9.5	0.7	82.7	5.3

¹⁾ Einschl. Kraftstoffkesselwagen.

die wichtigsten Abweichungen vom Gesamtdurchschnitt kurz aufgezeigt werden.



Schaubild 6

Weit über dem Durchschnitt liegt die Kraftfahrzeugdichte des Regierungsbezirks Oberbayern, in welchem 99 Kraftfahrzeuge auf 1000 Einwohner kommen, mit anderen Worten, wo auf jeden zehnten Einwohner ein Kraftfahrzeug entfällt. Diese über dem für das ganze Land berechneten Durchschnitt liegende Dichte trifft auch für die einzelnen Kraftfahrzeugarten zu. Am stärksten weicht jedoch die Dichte der Personenkraftwagen vom entsprechenden Landesdurchschnitt ab. Während für ganz Bayern berechnet 19 Personenkraftwagen je 1000 Einwohner entfallen, kommen in Oberbayern 26 Personenkraftwagen auf 1000 Bewohner. Nach der Kraftfahrzeugdichte beurteilt, steht unter den Regierungsbezirken Schwaben mit einer Dichte von 82,5 an zweiter Stelle. Diese Häufigkeitsziffer entspricht ziemlich genau dem für das ganze Land berechneten Durchschnitt von 82,7. In bezug auf die einzelnen Kraftfahrzeugarten weist Schwaben hinsichtlich der Zugmaschinen eine weit über dem Durchschnitt liegende Dichte auf. Hier entfallen je 1000 Einwohner 14,5 Zugmaschinen, während die entsprechende Ziffer für ganz Bayern nur 9,5 lautet. Dagegen liegen die Dichtezahlen für die übrigen Kraftfahrzeugarten in Schwaben unter dem Gesamtdurchschnitt. Als nächster Regierungsbezirk folgt bezüglich der Höhe der Kraftfahrzeugdichte Niederbayern mit 80 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner. Hier sind die Bestände an Krafträdern und Zugmaschinen überdurchschnittlich hoch, wogegen die Bestände an Personenkraftwagen und auch an Lastkraftwagen weit unter dem Landesdurchschnitt liegen. Der Regierungsbezirk Unterfranken, wo insgesamt 77,5 Kraftfahrzeuge je 1000 Einwohner entfallen, weist mit 50,8 die höchste Dichte an Krafträdern und zugleich mit 4,5 Zugmaschinen je 1000 der Bevölkerung die niedrigste Dichte an Zugmaschinen unter den Regierungsbezirken Bayerns auf. In den übrigen drei Regierungsbezirken, nämlich in der Oberpfalz, in Oberfranken und Mittelfranken ist die Kraftfahrzeugdichte sehr niedrig; sie schwankt zwischen 72,5 bis 73,3 je 1000 Einwohner.

Ein Vergleich der Kraftfahrzeugdichte der einzelnen Stadt- und Landkreise, wie er im Tabellenteil ausführlich dargestellt ist, zeigt, daß hier die Abweichungen noch viel bedeutender sind, als dies aus dem Vergleich der Ergebnisse für die einzelnen Regierungsbezirke zu ersehen war. Es muß darauf verzichtet werden, im einzelnen hierauf einzugehen. Es sei nur erwähnt, daß die Kraftfahrzeugdichte der einzelnen Kreise zwischen 41,2

(Landkreis Wolfstein) und 154,7 (Landkreis Mainburg) schwankt. Nach Dichte-Klassen zusammengefaßt, haben

- 19 Kreise weniger als 60 Kraftfahrzeuge,
- 36 Kreise 60,1 bis 70 "
- 51 Kreise 70,1 bis 80 "
- 30 Kreise 80,1 bis 90 "
- 37 Kreise 90,1 bis 110 "
- 16 Kreise mehr als 110 "

je 1000 Einwohner¹⁾. In der Regel ist die Kraftfahrzeugdichte in den Landkreisen wegen der umfangreichen Bestände an Motorrädern und Zugmaschinen höher als in den Stadtkreisen (vgl. hierzu auch die Kartogramme).

Bayerns Anteil am Kraftfahrzeugbestand des Bundesgebietes

Von den am 1. Juli 1952 in Westdeutschland registrierten 3 253 000 Kraftfahrzeugen entfallen auf Bayern 759 000. Der Anteil Bayerns beträgt somit 23,3 vH, obwohl es an der Bevölkerung des Bundesgebietes nur mit 18,9 vH beteiligt ist. Dieser über dem Durchschnitt liegende Anteil Bayerns kommt besonders deutlich zum Ausdruck, wenn man die Kraftfahrzeugdichte je 1000 Einwohner berechnet. Wie aus der nachstehenden Übersicht hervorgeht, nimmt Bayern in dieser Beziehung unter den westdeutschen Bundesländern die erste Stelle ein.

Übersicht 5. Kraftfahrzeugbestand²⁾ der einzelnen Bundesländer am 1. Juli 1952

Gebiet	Kraftfahrzeuge		vH-Anteil
	insgesamt	je 1000 Einwohner	
Bayern	758 983	82,7	23,3
Baden-Württemberg	529 947	79,8	16,3
Hessen	314 596	71,3	9,7
Rheinland-Pfalz	210 029	66,8	6,5
Nordrhein-Westfalen	818 748	59,7	25,2
Niedersachsen	390 761	58,5	12,0
Hamburg	90 566	54,2	2,8
Bremen	27 212	46,4	0,8
Schleswig-Holstein	111 895	45,5	3,4
Bundesgebiet	3 252 737	67,1	100,0

Während im Gesamtdurchschnitt des Bundesgebietes 67,1 Kraftfahrzeuge je 1000 Einwohner entfallen, beträgt die für Bayern errechnete Dichte 82,7. Dieser hohe Motorisierungsgrad Bayerns ist hauptsächlich durch die umfangreichen Bestände an Krafträdern und Zugmaschinen, an denen Bayern mit 26 vH bzw. mit 34 vH. beteiligt ist, bedingt.

Die Kraftrad-Dichte Bayerns beträgt 45,4 je 1000 der Bevölkerung, wogegen das Bundesgebiet eine Dichte von nur 32,6 aufweist. Mit dieser hohen Dichte an Krafträdern steht Bayern unter den westdeutschen Bundesländern an erster Stelle, der Baden-Württemberg mit geringem Abstand (41,5) folgt. Die überdurchschnittlich hohen Kraftradbestände Bayerns sind durch die Naturverhältnisse begründet. Bayern ist dünner als das übrige Bundesgebiet besiedelt, und es ist hier naturgemäß weit mehr die Notwendigkeit gegeben, Krafträder zu benutzen als in dichtbesiedelten Gebieten, wo überall kommunale und staatliche Verkehrsmittel jederzeit zur Verfügung stehen.

Noch stärker als die Kraftrad-Dichte weicht die Dichte der Zugmaschinen in Bayern von der für das ganze Bundesgebiet berechneten Häufigkeitsziffer ab. Während im Bundesgebiet nur 5,3 Zugmaschinen je 1000 Einwohner entfallen, sind es in Bayern 9,5. Auch in dieser Beziehung steht Bayern allen übrigen Bundesländern weit voran. Den zweiten Platz nimmt wiederum Baden-Württemberg, jedoch hier erst in weitem Abstand mit 6,0 Zugmaschinen je 1000 der Bevölkerung ein. Die äußerst hohe Zugmaschinendichte Bayerns ist durch die Landwirtschaft be-

¹⁾ In zwei Fällen konnte für den gleichnamigen Stadt- und Landkreis nur ein gemeinsames Ergebnis ermittelt werden. Aus diesem Grunde ergibt sich hier als Gesamtzahl der Kreise 189 statt 191. — ²⁾ Ohne Bahn und Post.

dingt, auf welchem Gebiete Bayern mit einem Anteil von 28 vH an der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Bundesgebietes ebenfalls die erste Stelle unter den Bundesländern einnimmt.

Der prozentuale Anteil Bayerns an der Zahl der Personenkraftwagen entspricht ziemlich genau dem Bevölkerungsschlüssel von 18.9. Die je 1000 Einwohner berechnete Dichte der Personenkraftwagen beträgt 18.8 und liegt somit nur geringfügig über dem entsprechenden Bundesdurchschnitt von 18.5. Bezüglich der Dichte der Personenkraftwagen nimmt Bayern unter den Bundesländern erst den fünften Platz nach Hamburg, Baden-Württemberg, Bremen und Hessen ein, die eine Dichte von 24.3 bis 20.3 aufweisen.

Übersicht 6. Bayerns Anteil am Kraftfahrzeugbestand des Bundesgebietes am 1. Juli 1952

Kraftfahrzeugart	Kraftfahrzeugbestand		vH-Anteil Bayerns	Kraftfahrzeuge je 1000 Einwohner	
	Bundesgebiet	darunter Bayern		Bund	Bayern
Krafträder	1 580 367	416 354	26.3	32.6	45.4
Pers.-Kraftwagen .	896 651	172 225	19.2	18.5	18.8
Lastkraftwagen .	483 001	76 631	15.9	10.0	8.3
Zugmaschinen . .	255 755	86 990	34.0	5.3	9.5
Sonst. Kraftfahrzeuge	36 963	6 783	18.4	0.7	0.7
Insgesamt	3 252 737	758 983	23.3	67.1	82.7
Kraftfahrzeuganhänger	266 815	48 982	18.4	—	—

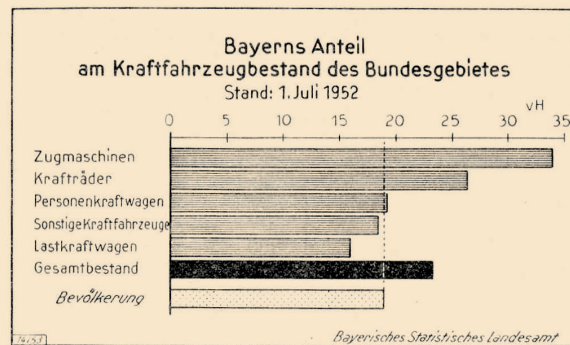


Schaubild 7

Verhältnismäßig gering ist der Anteil Bayerns am Bestand der Lastkraftwagen des Bundesgebietes. An diesem ist es nur mit 15.9 vH beteiligt und die Lastkraftwagendichte Bayerns liegt sogar erheblich unter dem Bundesdurchschnitt. Sie beträgt nur 8.3 je 1000 Einwohner, wogegen die entsprechende Zahl für das ganze Bundesgebiet 10.0 lautet. In diesem Falle nimmt Bayern unter allen neun Bundesländern erst den letzten Platz ein. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Niedersachsen, das eine Lastkraftwagendichte von 8.6 aufweist. Diese niedrige Häufigkeitsziffer für Lastkraftwagen ist in beiden Ländern durch den verhältnismäßig hohen Anteil der Landwirtschaft an der Gesamtwirtschaft bedingt. Sie fällt jedoch bei einer Gesamtbetrachtung über die Kraftfahrzeugdichte nicht allzu sehr ins Gewicht, da der Anteil der Lastkraftwagen am Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge verhältnismäßig gering ist.

Quelle: „Zeitschrift des Bayerischen Statistischen Landesamts“ Heft 3/4 1952