

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# VERKEHR

Reihe 5

Straßenverkehr

Sonderbeitrag

**Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge**

**1966**



W. KOHLHAMMER VERLAG

**STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN**

**FACHSERIE H**

# **VERKEHR**

**Reihe 5**

**Strassenverkehr**

**Sonderbeitrag**

**Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge**

**1966**



Bestellnummer : 270590 - 660002

**VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ**

## Inhalt

	Seite
Vorbemerkung .....	4
T e x t t e i l	
I. Methodische Grundlagen der Statistik der Kfz-Fahrleistungen 1966/67	
1. Grunderhebung 1966 .....	5
2. Ergänzungserhebung 1966/67 .....	7
II. Auswertung der wichtigsten Ergebnisse	
1. Die Beteiligung der Fahrzeugarten am Straßenverkehr.	9
2. Die Fahrleistungen 1966 und 1959 .....	10
3. Die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen der einzelnen Fahrzeugarten .....	13
4. Die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen in der Gliederung nach Haltergruppen.....	15
5. Die Fahrleistungen in der Gliederung nach Fahrstrecken im Bundesgebiet, in der sowjetischen Besatzungszone und im Ausland .....	17
6. Die Fahrleistungen der Lastkraftfahrzeuge aus dem Blickwinkel der Straßenbelastung (Ergebnisse der Ergänzungserhebung) .....	20
III. Fortrechnung der Gesamtjahresfahrleistungen auf das Jahr 1967	
1. Methode der Fortrechnung .....	23
2. Die Jahresfahrleistungen 1967 .....	25
T a b e l l e n t e i l	
Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1966	
1. nach Fahrzeugarten und Größenklassen .....	29
2. nach Fahrzeugarten und dem Wirtschaftszweig der Fahrzeughalter .....	30
3. nach Fahrzeugarten, Bau- bzw. Zulassungsjahren und dem Wirtschaftszweig der Fahrzeughalter .....	32
4. nach Fahrzeugarten und dem Standort der Fahrzeuge in den Bundesländern .....	34
5. nach Fahrzeugarten, Größenklassen und Verkehrsregionen .....	36
6. nach Fahrzeugarten, dem Standort der Fahrzeuge in den einzelnen Bundesländern und Verkehrsregionen ...	38
7. nach Fahrzeugarten, Größenklassen und Antriebsarten.	42
8. nach Gemeindegrößenklassen des Standorts der Fahrzeuge .....	43

## A n h a n g

Seite

1. Gesetz über die Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen 1966/67 .....	46
2. Muster der Fragekarte für die Grunderhebung .....	47
3. Muster des Fragebogens für die Ergänzungserhebung .	48
4. Übersicht über die bei der Ergänzungserhebung verwendeten Berechnungsformeln zur Bestimmung der effektiven Achsdrücke .....	50

Die Angaben beziehen sich auf das Bundesgebiet

Erschienen im November 1968

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit Quellennachweis gestattet

Preis: DM 4,-

- 3 -



68.3708e

## Vorbemerkung

Nachdem die ersten Ergebnisse der 1966 und 1967 durchgeführten Repräsentativ-Erhebungen über die Kraftfahrzeugfahrleistungen im Dezemberheft 1967 der Zeitschrift "Wirtschaft und Statistik" veröffentlicht wurden, legt das Statistische Bundesamt mit diesem Quellenband weitere Ergebnisse sowie eine Fortschreibung wichtiger Eckzahlen für das Jahr 1967 vor.

Die Ergebnisse stammen aus zwei Erhebungsteilen, die als "Grunderhebung" und "Ergänzungserhebung" bezeichnet wurden. Während die Grunderhebung eine Wiederholung der Erhebung von 1959 darstellte, und als die eigentliche Fahrleistungsstatistik angesehen werden kann, beschränkte sich die Ergänzungserhebung auf bestimmte zusätzliche Feststellungen über die Lastkraftfahrzeuge ab 1,5 t Nutzlast. Der vorliegende Quellenband enthält in der Hauptsache die Ergebnisse der Grunderhebung. Die Ermittlungen der Ergänzungserhebung, die auf sehr spezifische Bedürfnisse der EWG-Wegekostenenquete ausgerichtet waren, wurden nur insoweit herangezogen, als die Angaben geeignet sind, die Ergebnisse der Grunderhebung abzurunden oder zu ergänzen.

Die Befragung der rund 100 000 Fahrzeughalter, die das Gesetz über die Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen im Rahmen der Grunderhebung vorsah - das Gesetz ist im Anhang abgedruckt - , nahm das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg vor. Dort wurden auch die Angaben aufbereitet. Der Stichprobenplan und andere methodische Grundlagen wurden im Statistischen Bundesamt erstellt. Die Durchführung der Ergänzungserhebung oblag ganz dem Statistischen Bundesamt. Die dafür notwendigen Aufbereitungsarbeiten wurden größtenteils in der Zweigstelle Berlin des Statistischen Bundesamtes abgewickelt.

Die Veröffentlichung wurde in der Abteilung "Handel und Verkehr" des Ltd. Regierungsdirektors Dr. Hanisch von Regierungsrat Legat in der Gruppe des Oberregierungsrates Pauli bearbeitet.

# I. Methodische Grundlagen der Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen 1966/67

## 1. Grunderhebung 1966

Mit der Grunderhebung sollte festgestellt werden, welche Fahrstrecken die einzelnen Fahrzeugarten insgesamt und im Durchschnitt je Fahrzeug 1966 zurückgelegt hatten. Um die Ergebnisse schnell und ohne großen Kostenaufwand zu erhalten, wurde diese Statistik als Stichprobe durchgeführt. Der hierfür verwendete Stichprobenplan war nach Fahrzeugarten, Größenklassen und Haltergruppen gegliedert. Als Auswahlgesamtheit diente die Zentralkartei der Kraftfahrzeuge und Mopeds im Kraftfahrt-Bundesamt. Je nach der Besetzung der einzelnen Schichten und nach einigen weiteren methodischen Kriterien wurde aus der Bestandsmasse am 1. Juli 1966, aus der Masse der im Laufe des ersten Halbjahres 1966 "gelöschten" (abgemeldeten) und aus der Gesamtheit der im Laufe des zweiten Halbjahres neu zugelassenen Fahrzeuge nach den Regeln der Zufallsauswahl jeweils jedes 500., 250., 100., 70., 50., 30., 20., 15., 10., 5., 2. oder alle Fahrzeuge gezogen.

Insgesamt wurden auf diese Art 108 810 Fahrzeuge<sup>1)</sup> ausgewählt, und zwar:

- 1 100 Mopeds
- 10 470 Krafträder
- 42 790 Personenkraftwagen
- 4 340 Kombinationskraftwagen
- 26 700 Lastkraftwagen
- 19 680 Zugmaschinen (ohne landwirtschaftliche)
- 2 970 Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung
- 760 Kraftomnibusse<sup>2)</sup>.

Die Halter dieser Fahrzeuge erhielten im Dezember 1966 vom Kraftfahrt-Bundesamt eine Rückantwortkarte, in der anzugeben war, wieviel Kilometer das ausgewählte Fahrzeug in der Zeit vom 1. Januar

1) Da eine gewisse Anzahl der gezogenen Fahrzeuge für die Erhebung ungeeignet war, wurden tatsächlich weniger als 100 000 Fahrzeuge "angeschrieben", so daß der durch das Gesetz auf 100 000 Einheiten begrenzte Erhebungsumfang nicht überschritten wurde.- 2) Oberleitungsomnibusse wurden nicht in die Erhebung einbezogen.

bis zum 31. Dezember 1966 zurückgelegt hatte (siehe Abdruck der Fragekarte im Anhang). Darüber hinaus wurde gefragt, ob und gegebenenfalls wann das Fahrzeug im Laufe des Jahres 1966 erworben, verkauft oder endgültig aus dem Verkehr gezogen wurde, sowie in welcher Zeit das Fahrzeug vorübergehend abgemeldet war.

Die Fahrleistungen wurden in der Aufteilung nach Fahrstrecken im Bundesgebiet, in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (SBZ) und im Ausland erhoben. Diese Gliederung war notwendig, um später bei der Untersuchung über die Nutzung der Verkehrswege diejenigen Fahrleistungen ausschließen zu können, die auf Straßen außerhalb des Bundesgebietes erbracht worden waren. Damit verbesserte man auch die Eignung der Fahrleistungsergebnisse als Bezugsgröße für die Unfallstatistik.

Obwohl es wegen der späten Verabschiedung des Gesetzes über die Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen nicht möglich war, die betroffenen Fahrzeughalter zu Beginn des Jahres 1966 auf die Befragung am Jahresende hinzuweisen und diese Statistik deshalb überhaupt nur auf freiwilliger Grundlage durchgeführt werden konnte, war der Prozentsatz der beantworteten Karten erfreulich groß. 39 % der Fahrzeughalter antworteten spontan, 38 % nach einer ersten Erinnerung und weitere 14 % nach einer zweiten Erinnerung. Nur 9 % gaben keine Antwort oder waren durch die Post nicht zu erreichen. Diese sogenannten "Non-response-Fälle" wurden ebenso wie die bei der Plausibilitätskontrolle als unverwertbar erkannten Fragekarten durch Doppelung eingegangener verwertbarer Angaben ausgeglichen.

Die Fahrleistungen der erfaßten Fahrzeuge sind entsprechend den jeweiligen Auswahlätzen frei hochgerechnet worden. Für die wichtigsten Tabellen sind die Zufallsfehler abgeschätzt worden. Über die Größe der systematischen Fehler liegen keine Anhaltspunkte vor.

Ein wichtiges Auswertungsmerkmal bildeten die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen der Fahrzeuge. Die Ermittlung dieser Durchschnittswerte war insofern ein Problem, als sich dafür mehrere Berechnungsmethoden anboten. Den umfassendsten Ausdruck für die Fahrleistungen der einzelnen Fahrzeuggruppen bilden solche Durchschnittswerte, die sich auf alle im Berichtsjahr vorhandenen Fahrzeuge beziehen. Diese "generellen Durchschnitte" waren schon bei

der Fahrleistungserhebung 1959 berechnet worden. Sie schließen definitionsgemäß auch solche Fahrzeuge ein, die während eines Teils des Jahres noch nicht oder nicht mehr vorhanden waren. Dies bedeutet, daß die Höhe der generellen Durchschnitte einer Fahrzeugart nicht nur von der erbrachten Fahrleistung, sondern auch von der Dauer des Vorhandenseins der Fahrzeuge im Berichtsjahr abhängt.

Eine präzisere Aussage erlauben die "speziellen Durchschnitte", die sich nur auf die während des ganzen Berichtszeitraumes vorhandenen Fahrzeuge beziehen (einschließlich der zeitweise vom Verkehr abgemeldeten Fahrzeuge). Diese speziellen Durchschnitte vermeiden die Einflüsse, die sich bei den generellen Durchschnitten rein rechnerisch aus den Veränderungen des Fahrzeugbestandes im Laufe des Beobachtungszeitraumes ergeben, und erlauben ceteris paribus einen Vergleich von Fahrzeugart zu Fahrzeugart und von Jahr zu Jahr. Bei den im folgenden kommentierten "durchschnittlichen Fahrleistungen" handelt es sich deshalb ausschließlich um die speziellen Durchschnittswerte.

## 2. Ergänzungserhebung 1966/67

Die Notwendigkeit zur Durchführung der Ergänzungserhebung ergab sich unmittelbar aus der Entscheidung der EWG-Kommission vom 27. April 1965, die für die Lastkraftfahrzeuge ab 1,5 t Nutzlast eine Darstellung der Achskilometer nach Klassen der effektiven Achslast vorsah. Die EWG-Kommission hat sich bei Aufstellung dieser Modell-tabelle von der Überlegung leiten lassen, daß bei der Untersuchung über die Inanspruchnahme der Verkehrswege neben den Fahrleistungen auch das Gewicht, mit dem die rollenden Achsen die Straßendecke belasten, berücksichtigt werden müßte.

Für die statistische Ermittlung der dafür benötigten Angaben stellte sich allerdings eine nicht ganz einfache Aufgabe. Achskilometer lassen sich zwar noch verhältnismäßig einfach als Produkt der Wagenkilometer und der Anzahl der Achsen ermitteln, doch die Feststellung der Achsdrücke ist dafür um so schwieriger. Der effektive Achsdruck, also das tatsächliche Gewicht, das über eine Achse auf die Straße übertragen wird, ändert sich mit jeder neuen Be- und Entladung und läßt sich genau genommen nur mit einer Wiegung ermitteln. Die Ermittlung dieser Gewichtsangaben war den Fahrzeughaltern

nicht zuzumuten. Statt dessen wurden bei der Ergänzungserhebung die Fahrleistungen in der Gliederung nach Ladegewichtsklassen erfragt. Die Fahrzeughalter hatten dazu für die Dauer einer Woche eine genaue Aufgliederung der Fahrleistungen vorzunehmen. Praktisch lief dies darauf hinaus, daß für jede Fahrt Angaben über die Länge der Fahrstrecke und das Gewicht der beförderten Ladung zu machen waren. Diese Aufzeichnungen wurden in ein speziell dafür vorgesehenes Fahrtenbuch eingetragen. (Siehe Abdruck des Fragebogens im Anhang)

Aus diesen originären Angaben konnten die effektiven Achslasten der Fahrzeuge errechnet werden. Das Berechnungsverfahren mußte die Anzahl, die Art und die Anordnung der Achsen berücksichtigen und war deshalb für die einzelnen Fahrzeugarten etwas unterschiedlich. Bei den gewöhnlichen Lastkraftwagen z.B. errechnet sich die effektive Last einer Achse aus dem Druck, den das leere Fahrzeug über diese Achse ausübt, zuzüglich eines Quotienten, dessen Zähler aus der Differenz "Ladegewicht mal höchstzulässiger Achsdruck" minus "Ladegewicht mal Achsdruck des Leergewichts" und dessen Nenner aus der Nutzlast des Fahrzeugs besteht. Es wurde also vereinfachend unterstellt, daß sich das Gewicht der Ladung nach dem Verhältnis der Differenz zwischen dem höchstzulässigen Achsdruck und dem Achsdruck des Leergewichts auf die einzelnen Achsen verteilt. (Eine Übersicht über die verwendeten Formeln findet sich im Anhang dieses Quellenwerkes)

Die Angaben über Ladezustand und Fahrstrecken ließen sich allerdings auch noch für andere Zwecke verwerten. So wurden insbesondere angebotene und geleistete Tonnenkilometer errechnet, die eine Untersuchung über die Auslastung der schweren Fahrzeuge ermöglichte. Mit Hilfe dieser errechneten Angaben war es auch möglich, eine ungefähre Fortschätzung des zuletzt bei der "Statistik des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen" ermittelten Beförderungsaufkommens im Güternahverkehr vorzunehmen.

Für die Ergänzungserhebung wurden aus der Auswahlgesamtheit der beim Kraftfahrt-Bundesamt registrierten Lastkraftfahrzeuge über 1,5 t Nutzlast nach einem ähnlichen Verfahren wie bei der Grunderhebung rund 39 000 Fahrzeuge ausgewählt. Diese Fahrzeuge wurden danach unter Beachtung der Regeln der Zufallsauswahl auf 26 Unter-

stichproben oder Serien verteilt. Jede Serie erhielt eine andere Berichtswoche. Damit sollte erreicht werden, daß sich saisonale und andere zeitliche Zufälle über die Dauer von zwölf Monaten ausgleichen.

Wegen der späten Verabschiedung des Gesetzes über die Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen konnte der Erhebungszeitraum allerdings nicht wie vorgesehen mit dem Berichtsjahr der Grunderhebung in Übereinstimmung gebracht werden. Die Berichtswochen der Ergänzungserhebung mußten statt dessen in die Zeit zwischen dem 4. September 1966 und dem 24. Juni 1967 gelegt werden: eine Zeit, die von dem vorgesehenen Erhebungszeitraum nicht nur stark abwich, sondern auch noch in eine verhältnismäßig ungünstige Beschäftigungsphase der schweren Nutzfahrzeuge fiel. Um die saisonalen und konjunkturellen Einflüsse wenigstens zum Teil auszuschalten, wurden die absoluten Zahlenwerte behelfsweise umgerechnet auf das Kalenderjahr 1966 hochgerechnet. Bei dem Strukturcharakter dieser Ergebnisse ist der Beobachtungszeitraum allerdings auch zweitrangig.

## II. Auswertung der wichtigsten Ergebnisse

### 1. Die Beteiligung der Fahrzeugarten am Straßenverkehr

Addiert man die Kilometer, die deutsche Kraftfahrzeuge in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1966 auf den Straßen des Bundesgebietes, der SBZ und im Ausland zurückgelegt haben, so ergibt sich eine Gesamtfahrstrecke von rund 203 Mrd. km. An diesen Fahrleistungen waren insgesamt 12,4 Mill. Kraftfahrzeuge beteiligt, die entweder ganzjährig oder nur während eines Teils des Jahres 1966 zum Verkehr im Bundesgebiet zugelassen waren. Im Durchschnitt legte somit jedes Fahrzeug im Laufe des Jahres 1966 rd. 16 380 km zurück.

Die Anteile der einzelnen Fahrzeugarten an der Gesamtfahrleistung geben ein Bild davon, welche Fahrzeugarten den heutigen Kraftfahrzeugverkehr kennzeichnen. Den höchsten Anteil, nämlich 78 %, erreicht die Gruppe der Pkw. Mit großem Abstand erst folgen die Lastkraftfahrzeuge (12 %) und die Kombinationskraftwagen (7 %). Alle übrigen Fahrzeugarten spielen - selbst dann, wenn man sie in einer Gruppe zusammenfaßt - praktisch keine Rolle mehr: Ihre Fahrleistung von 6 Milliarden km macht gerade einen Anteil von 3 % aus.

Von untergeordneter Bedeutung sind auch die Mopeds, die nicht zu den zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen gerechnet werden und deren Fahrleistung in der Gesamtfahrleistung von 203 Milliarden km auch nicht enthalten ist. Die Mopeds legten 1966 eine Fahrstrecke von etwa 4 Milliarden km zurück.

Übertragen auf das alltägliche Verkehrsgeschehen bedeutet dies, daß sich unter zehn Fahrzeugen, die einem im Straßenverkehr begegnen, im Durchschnitt etwa acht Pkw befinden; man sieht mehr als sechsmal soviel Pkw als Lastkraftwagen, und nur jedes hundertste Fahrzeug, das sich auf den Straßen bewegt, ist ein Motorrad oder Motorroller.

## 2. Die Fahrleistungen 1966 und 1959

Vergleicht man die Gesamtfahrleistung von 1966 mit den Ergebnissen der 1959 durchgeführten Fahrleistungserhebung<sup>1)</sup>, so zeigt sich, welche Veränderungen der Straßenverkehr im Laufe der letzten Jahre erfahren hat. So hatte der Pkw-Verkehr 1959 mit 62 % zwar auch schon einen erheblichen Anteil erreicht, er dominierte aber doch noch nicht in dem Maße, wie es heute der Fall ist. 1959 spielte noch der Verkehr mit Motorrädern und Motorrollern eine gewisse Rolle. Der Anteil dieser Fahrzeugart an der Gesamtfahrleistung betrug damals immerhin 14 %. Auch die Beteiligung der Lastkraftwagen war 1959, prozentual gesehen, stärker. Der Straßenverkehr entwickelt sich in der Bundesrepublik mehr und mehr in Richtung eines reinen Pkw-Verkehrs.

In erster Linie hängt dies mit der ganz ähnlichen Struktur der Fahrzeugbestände zusammen: Bereits drei von vier der heute im Kraftfahrt-Bundesamt registrierten Kraftfahrzeuge sind Pkw. Bei einigen anderen Fahrzeugarten zeigt sich der Zusammenhang zwischen der Bestandsstruktur und den Fahrleistungen allerdings weniger augenfällig. Die Lastkraftfahrzeuge und Zugmaschinen etwa, die im Gesamtbestand der Fahrzeuge nur 7 % ausmachen, erreichen bei der Gesamtfahrleistung einen Anteil von immerhin 12 %. Diese Abweichungen werden durch die unterschiedlichen durchschnittlichen Fahrleistungen der einzelnen Fahrzeugarten erklärt.

---

1) Statistisches Bundesamt: Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1959, Sonderbeitrag der Reihe 5, innerhalb der Fachserie H (Verkehr); Verlag: W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart und Mainz

Die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1959 und 1966 nach Fahrzeugarten

Fahrzeugart	Gesamte Jahresfahrleistung		Anteil an der Fahrleistung aller Kraftfahrzeuge		Durchschnittliche jährliche Fahrleistung <sup>1)</sup>	
	1959	1966	1959	1966	1959	1966
	Mill. km		%		km	
Kraftroller	3 936	985	3,8	0,5	8 100	5 270
Andere Krafträder	10 468	1 173	10,2	0,5	6 700	5 030
Personenkraftwagen	63 867	158 512	62,3	78,2	18 360	16 770
bis 499 ccm						
Hubraum	4 664	3 895	4,6	1,9	12 150	10 420
von 500 bis 999 ccm						
Hubraum	8 862	24 342	8,6	12,0	14 440	14 220
von 1 000 bis 1 499 ccm						
Hubraum	38 026	89 639	37,1	44,2	18 840	16 400
von 1 500 und mehr ccm						
Hubraum	12 316	40 637	12,0	20,0	26 340	21 720
Kombinationskraftwagen	5 018	14 366	4,9	7,1	21 750	20 440
Kraftomnibusse	1 294	1 810	1,3	0,9	.	47 790
Lastkraftwagen (einschl. Sonderkraftfahrzeuge)	16 902	23 828	16,5	11,8	25 160	25 260
Zugmaschinen (ohne landwirtschaftliche)	1 094	2 025	1,1	1,0	16 210	29 000
Kraftfahrzeuge insgesamt	102 579	202 699	100	100	15 380 <sup>2)</sup>	17 450
außerdem Mopeds	10 914	4 180	.	.	.	3 500

1) Spezielle Durchschnitte (durchschnittliche Fahrleistung der während des ganzen Jahres vorhandenen Fahrzeuge).

2) Ohne Kraftomnibusse.

Insgesamt hat der Verkehr in der Zeit von 1959 bis 1966 erheblich zugenommen. Die Gesamtfahrleistung betrug 1959 rd. 103 Milliarden km und hat sich seitdem fast verdoppelt. Der Bestand an Kraftfahrzeugen - 1959: 7,2 Millionen - ist in der gleichen Zeit um 83 % gewachsen. Insofern ist die Entwicklung nicht nur dadurch gekennzeichnet, daß es heute erheblich mehr Fahrzeuge als 1959 gibt, sondern auch dadurch, daß die Fahrzeuge im Durchschnitt längere Fahrstrecken als 1959 zurücklegen.

Es sind allerdings nicht die gleichen Fahrzeuge, die man bei der Gegenüberstellung der durchschnittlichen Fahrleistungen von 1959 und 1966 miteinander vergleicht. Die Bestandsstruktur hat sich seitdem erheblich verändert. Die Kraftträder zum Beispiel, die sich auch schon früher mit verhältnismäßig geringen Fahrleistungen am Straßenverkehr beteiligten, bildeten im Fahrzeugbestand des Jahres

1959 mit rd. 25 % noch eine beachtliche Gruppe. Ihr Anteil beträgt heute nur noch 4 %. Sie wurden im Laufe der Jahre weitgehend durch Pkw ersetzt, die entsprechend ihrer höheren spezifischen Fahrleistungen dazu beitrugen, daß der Gesamtdurchschnitt für alle Fahrzeugarten heute höher liegt als 1959.

Diese Entwicklung - der Trend zum größeren, leistungstärkeren Fahrzeug - konnte man auch bei den Pkw beobachten. Die Kleinwagen und die Pkw der unteren Hubraumklassen wurden mehr und mehr von größeren Wagentypen verdrängt, die dann im allgemeinen auch längere Fahrstrecken zurücklegten. Die Zunahme der durchschnittlichen Jahresfahrleistung hat deshalb vornehmlich ihre Ursache in der Veränderung der Struktur des Kraftfahrzeugbestandes.

Der Struktureffekt wird offenkundig, wenn man die durchschnittlichen Fahrleistungen der einzelnen Fahrzeugarten von 1959 und 1966 miteinander vergleicht. Diese Gegenüberstellung zeigt nämlich, daß die durchschnittlichen Fahrleistungen der Fahrzeuge nicht zu-, sondern abgenommen haben. Die Fahrstrecke, die ein Pkw 1966 im Durchschnitt zurücklegte, ist zum Beispiel fast um ein Zehntel kürzer als 1959.

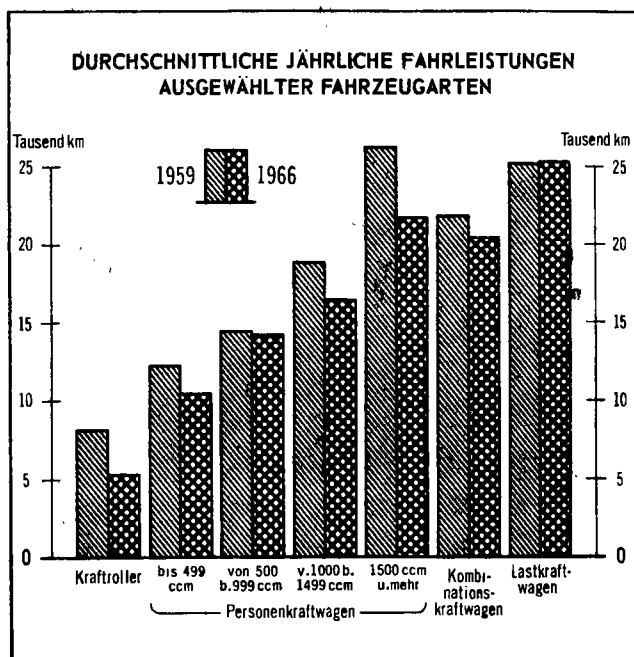
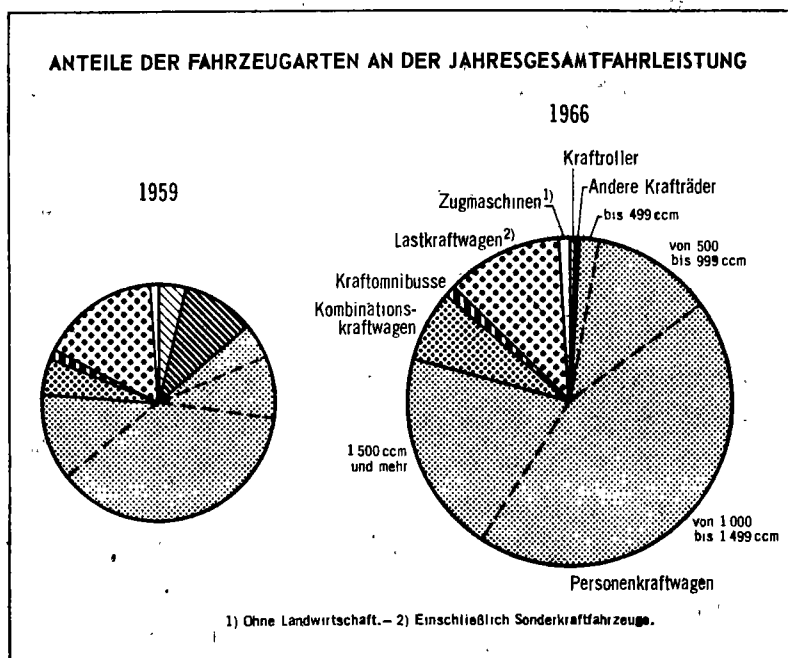
Der Rückgang der Pkw-Fahrleistungen hängt vor allem mit der zunehmenden Pkw-Ausstattung der Beamten-, Angestellten- und Arbeiterhaushalte zusammen. Gegenwärtig verfügt schon etwa jeder dritte Haushalt über einen Pkw, und 6 % dieser Haushalte sind bereits mit einem Zweitwagen ausgestattet<sup>1)</sup>. Da sich etwa drei Viertel aller Pkw in Arbeitnehmerhaushalten befinden, überwiegen heute die privaten und damit weniger unabweisbaren Fahrbedürfnisse als Nutzungsmotiv. Früher wurde ein erheblich größerer Teil des Pkw-Bestandes zu gewerblichen Zwecken - und deshalb viel häufiger und regelmäßiger - in Anspruch genommen.

Diese Annahme erhält eine gewisse Bestätigung durch die nahezu gleich gebliebenen und zum Teil sogar gestiegenen durchschnittlichen Fahrleistungen derjenigen Fahrzeugarten, die ausschließlich gewerblichen Zwecken dienen. Die durchschnittliche Fahrleistung der Lastkraftwagen ist von 1959 bis 1966 von 25 160 auf 25 260 km und die der Zugmaschinen sogar von 16 210 auf 29 000 km gestiegen<sup>2)</sup>.

1) Vgl. "Besitz und Abstellmöglichkeit privater Personenkraftwagen" in WiSta 1967/3, S. 194.- 2) Hier wirkt sich vor allem die starke Zunahme der Sattelzugmaschinen (von 5 500 im Jahre 1959 auf 16 000 im Jahre 1966), die besonders hohe Fahrleistungen aufweisen, aus.

### 3. Die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen der einzelnen Fahrzeugarten

Die Berechnungen ergaben sehr unterschiedliche Fahrstrecken für die einzelnen Fahrzeugarten. Mit 3 500 km pro Jahr haben die Mopeds die mit Abstand niedrigste Fahrleistung aller motorisierten Fahrzeuge. Es folgen die Krafträder, deren durchschnittliche Fahrleistung von 5 140 km ebenfalls verhältnismäßig niedrig liegt. Mit 7 040 km und 8 700 km bleiben aber auch die Sonderkraftfahrzeuge (nicht zur Lastenbeförderung) und die gewöhnlichen Zugmaschinen noch erheblich hinter dem Gesamtdurchschnitt für alle Fahrzeuge (17 450 km) zurück.



Die Pkw kommen auf eine durchschnittliche Jahresfahrleistung von 16 770 km, wobei sich in der Gliederung nach Hubraumklassen auffällige Abstufungen erkennen lassen. So beträgt die durchschnittliche Fahrleistung eines Kleinwagens in der Hubraumklasse bis 499 ccm nur 10 420 km, während ein Pkw der Hubraumklasse ab 2 500 ccm im Durchschnitt mehr als doppelt soviel, nämlich 23 420 km, zurücklegt. Die Ergebnisse für die dazwischen liegenden Hubraumklassen bestätigen die Tendenz, daß die durchschnittlichen Fahrleistungen mit zunehmender Hubraumgröße ansteigen. Ganz generell kann man deshalb sagen, daß stärkere Wagen auch längere Fahrstrecken zurücklegen.

Bei den Lastkraftwagen, die im Durchschnitt auf eine Jahresfahrleistung von 25 260 km kommen, liegen die Verhältnisse ganz ähnlich. Der niedrigste Fahrleistungswert errechnet sich für die Lastkraftwagen bis 999 kg Nutzlast (18 170 km). Mit zunehmenden Nutzlasten steigen auch die durchschnittlichen Fahrleistungen und erreichen in der Gruppe der Lastkraftwagen zwischen 8 und 9 t Nutzlast einen viermal so hohen Wert (71 930 km). Ab 9 t Nutzlast fallen die durchschnittlichen Fahrleistungen zwar wieder etwas ab, sie erreichen aber immer noch Werte über 40 000 km.

Zu den Fahrzeugen mit überdurchschnittlich hohen Fahrleistungen gehören auch die Omnibusse. Für sie wurde eine Jahresfahrleistung von 47 790 km errechnet. Noch größere Fahrstrecken legen im Durchschnitt die Sattelzugmaschinen zurück. Sie kommen auf eine durchschnittliche Jahresfahrleistung von 66 180 km. Diese Fahrzeuge müssen praktisch jeden Tag im Einsatz sein, um derartig hohe Jahresfahrleistungen zu erreichen.

Nicht uninteressant ist in diesem Zusammenhang ein Blick auf die durchschnittlichen Fahrleistungen in anderen europäischen Ländern. Die Deutsche Shell AG, die in einer Studie über die Motorisierung die durchschnittliche Fahrleistung eines Pkw in der Bundesrepublik auf 16 000 km geschätzt hat (tatsächlich 16 770 km), kommt für andere europäische Länder zu folgenden Ergebnissen:

Frankreich	9 500 km,
Italien	15 000 km,
Niederlande	18 500 km,

Großbritannien	11 500 km,
Schweden	15 000 km
und	
Dänemark	15 500 km.

Nach diesen Zahlen, die den tatsächlichen Gegebenheiten ungefähr entsprechen dürften, gehört der deutsche Autofahrer zu den fahrfreudigsten in Europa.

#### 4. Die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen in der Gliederung nach Haltergruppen

Zu den interessanten Aspekten, unter denen man den heutigen Straßenverkehr durchleuchten kann, gehört auch die Frage, in welchem Ausmaß die einzelnen Fahrzeughaltergruppen zu der Gesamtfahrleistung von rund 203 Mrd. km beigetragen haben.

Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1966 nach Fahrzeugarten und Haltergruppen

Haltergruppe	Kraft- fahrzeuge insgesamt	Darunter		
		Kraft- räder und -roller	Personen-  kraftwagen	Kombi- nations-
Gesamtfahrleistungen in Mill. km				
Selbständige und Unternehmen	86 140	234	47 355	11 151
Beamte	13 186	95	12 725	359
Angestellte	40 990	195	39 437	1 262
Arbeiter und Sonstige	62 383	1 634	58 994	1 593
Fahrzeughalter insgesamt	202 699	2 158	158 512	14 366
Durchschnittliche jährliche Fahrleistungen in km <sup>1)</sup>				
Selbständige und Unternehmen	20 670	3 520	18 640	21 000
Beamte	14 990	5 180	15 170	16 390
Angestellte	16 880	4 930	16 990	20 500
Arbeiter und Sonstige	15 100	5 550	15 750	18 220
Fahrzeughalter insgesamt	17 450	5 140	16 770	20 440

1) Spezielle Durchschnitte.

Mit 43 % sind es die Fahrzeuge der Selbständigen und der Unternehmen, die den größten Anteil aufweisen. Ihre durchschnittliche Fahrleistung beläuft sich auf 20 670 km. Mit 31 % erreichen die Fahr-

zeuge der Arbeiter<sup>1)</sup> den zweitgrößten Anteil am Straßenverkehr. Dies hängt allerdings weniger mit Häufigkeit und Länge der Fahrten als vielmehr mit der großen Zahl der Fahrzeughalter, die auf diese Gruppe entfallen, zusammen. Mit 15 100 km haben die Arbeiter sogar eine relativ niedrige Durchschnittsfahrleistung.

Eine etwas längere Fahrstrecke (16 800 km) legen die Fahrzeuge der Angestellten im Jahresdurchschnitt zurück. Sie sind mit 21 % an der Gesamtfahrleistung aller Fahrzeuge beteiligt. Bei den Beamten, die vergleichsweise niedrige durchschnittliche Fahrleistungen (14 990 km) aufweisen, beläuft sich der entsprechende Anteil auf 7 %.

Die vergleichsweise hohe durchschnittliche Fahrleistung der Selbständigen und Unternehmen ist zum Teil dadurch bedingt, daß sich in dieser Haltergruppe alle Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen und Omnibusse befinden. Die überwiegend gewerbliche Nutzung der Fahrzeuge führt allerdings nicht nur bei den Nutzfahrzeugen, sondern auch bei anderen Fahrzeugarten zu höheren Fahrleistungen. So liegen zum Beispiel die durchschnittlichen Pkw-Fahrleistungen in der Gruppe "Selbständige und Unternehmen" erheblich höher als bei den übrigen Haltergruppen.

Die Ergebnisse bestätigen im großen und ganzen die Feststellungen der 1965 erstmals durchgeführten statistischen Erhebung über die Nutzung der Führerscheine<sup>2)</sup>. Die damalige Untersuchung ergab nämlich, daß die Selbständigen ihre Fahrerlaubnis sehr viel häufiger als Beamte, Angestellte und Arbeiter in Anspruch nehmen.

Vergleicht man die durchschnittlichen Fahrleistungen 1959 und 1966 in der Gliederung nach Haltergruppen, so zeigt sich eine auffallend unterschiedliche Entwicklung. Erheblich gestiegen ist die durchschnittliche Fahrleistung der Beamten und Arbeiter. Die Fahrzeuge dieser Haltergruppe legten 1966 eine um mehr als 30 % größere Fahrstrecke als 1959 zurück. Nicht ganz so stark haben sich die durchschnittlichen Fahrleistungen der Angestellten entwickelt: die Länge der von ihnen zurückgelegten Fahrstrecke lag um 18 % über der von 1959. Den geringsten Zuwachs verzeichneten die Selbständigen und Unternehmen. Sie legten im Durchschnitt nur 6 % mehr Kilometer als 1959 zurück.

1) Die "sonstigen Fahrzeughalter" (Nichterwerbspersonen) wurden aus stichprobentechnischen Gründen mit der großen Gruppe der Arbeiter zusammengefaßt. - 2) Vgl. "Führerscheininhaber im Mai 1965", Sonderbeitrag der Reihe 5 innerhalb der Fachserie H.

Bei dieser unterschiedlichen Entwicklung spielen allerdings wieder die Veränderungen in der Bestandsstruktur eine Rolle. Von den Motorrädern und den anderen leichteren Fahrzeugarten, die 1959 noch eine gewisse Bedeutung hatten, befand sich der größte Teil im Besitz von Unselbständigen, wodurch die Durchschnittsfahrleistung dieser Haltergruppe insgesamt verhältnismäßig niedrig ausfiel. Demgegenüber handelt es sich bei dem Durchschnittswert von 1966 fast ausschließlich um Pkw-Fahrleistungen. Der Übergang von Kraftrad zum Personenkraftwagen, vom "Kleinwagen" zum "Mittelklassewagen" wie überhaupt der in diesen Jahren beobachtete Trend zum größeren, leistungsstärkeren Fahrzeug, haben die durchschnittlichen Fahrleistungen der einzelnen Haltergruppen in sehr viel stärkerem Maße beeinflusst, als die Änderungen der Fahrgewohnheiten.

Im Grunde genommen haben sich die "Fahrgewohnheiten" aller Haltergruppen im Sinne der Nutzungsintensität einer bestimmten Fahrzeugart in der Zeit von 1959 bis 1966 nicht allzusehr geändert; dies wird deutlich, wenn man die von den Haltergruppen mit Pkw und Kombinationskraftwagen durchschnittlich zurückgelegten Fahrstrecken miteinander vergleicht; für die Beamten und Arbeiter ergibt sich eine Zunahme von 9 %, für die Angestellten eine Zunahme von 3 % und für die Selbständigen und Unternehmen eine Abnahme von 7 %.

#### 5. Die Fahrleistungen in der Gliederung nach Fahrstrecken im Bundesgebiet, in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands und im Ausland

Die von den befragten Fahrzeughaltern in der Grunderhebung 1966 zu treffende Aufgliederung der Fahrleistungen nach Fahrstrecken im Bundesgebiet, in der SBZ und im Ausland vermittelte erstmals eine Vorstellung, inwieweit sich die Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge auf diese Gebiete verteilen. Diese Unterteilung war außerdem notwendig, um für die Zwecke der Wegekostenenquete festzustellen, in welchem Maße das Straßennetz im Bundesgebiet durch deutsche Fahrzeuge beansprucht wird.

Von den insgesamt 202,7 Mrd. km, die von rund 12,4 Mill. Kraftfahrzeugen im Jahre 1966 zurückgelegt worden sind, entfielen

auf Fahrstrecken im Bundesgebiet	194,4 Mrd. km oder 95,9 %
in der SBZ	0,8 Mrd. km oder 0,4 %
im Ausland	7,5 Mrd. km oder 3,7 %

Wie nicht anders zu erwarten war, spielen die im Ausland und in der SBZ zurückgelegten Kilometer bei den meisten Fahrzeugen keine oder nur eine untergeordnete Rolle; etwa zwei Drittel aller deutschen Fahrzeuge haben sich 1966 ausschließlich im Bundesgebiet aufgehalten.

Die Fahrleistung von 194 Milliarden km innerhalb des Bundesgebietes ist eine erhebliche Belastung des vorhandenen Straßennetzes. Dies verdeutlicht sich, wenn man die Gesamtfahrleistung durch die Länge des gesamten öffentlichen Straßennetzes im Bundesgebiet dividiert. Bei rund 413 000 km Straßen, die bei der letzten Straßenbestandsaufnahme am 1. Januar 1966<sup>1)</sup> ermittelt wurden, errechnet sich, daß 1966 über einen Kilometer Straße im Durchschnitt 471 000 Kraftfahrzeuge gefahren sind.

Dieses Ergebnis berücksichtigt dabei noch nicht die Benutzung deutscher Straßen durch ausländische Zivil- und Militärfahrzeuge: ein Wert, den man mindestens in der Größenordnung der deutschen Fahrleistungen im Ausland (rd. 8 Milliarden km) veranschlagen muß. Eine Berücksichtigung der Mopedfahrleistungen würde die Straßenbeanspruchung um weitere 4 Milliarden km erhöhen. Die Gesamtfahrleistung deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf den Straßen im Bundesgebiet dürfte sich deshalb in der Höhe von rd. 206 Milliarden km bewegen. Das bedeutet, daß ein Kilometer Straße 1966 im Durchschnitt von fast einer halben Million Fahrzeugen befahren wurde.

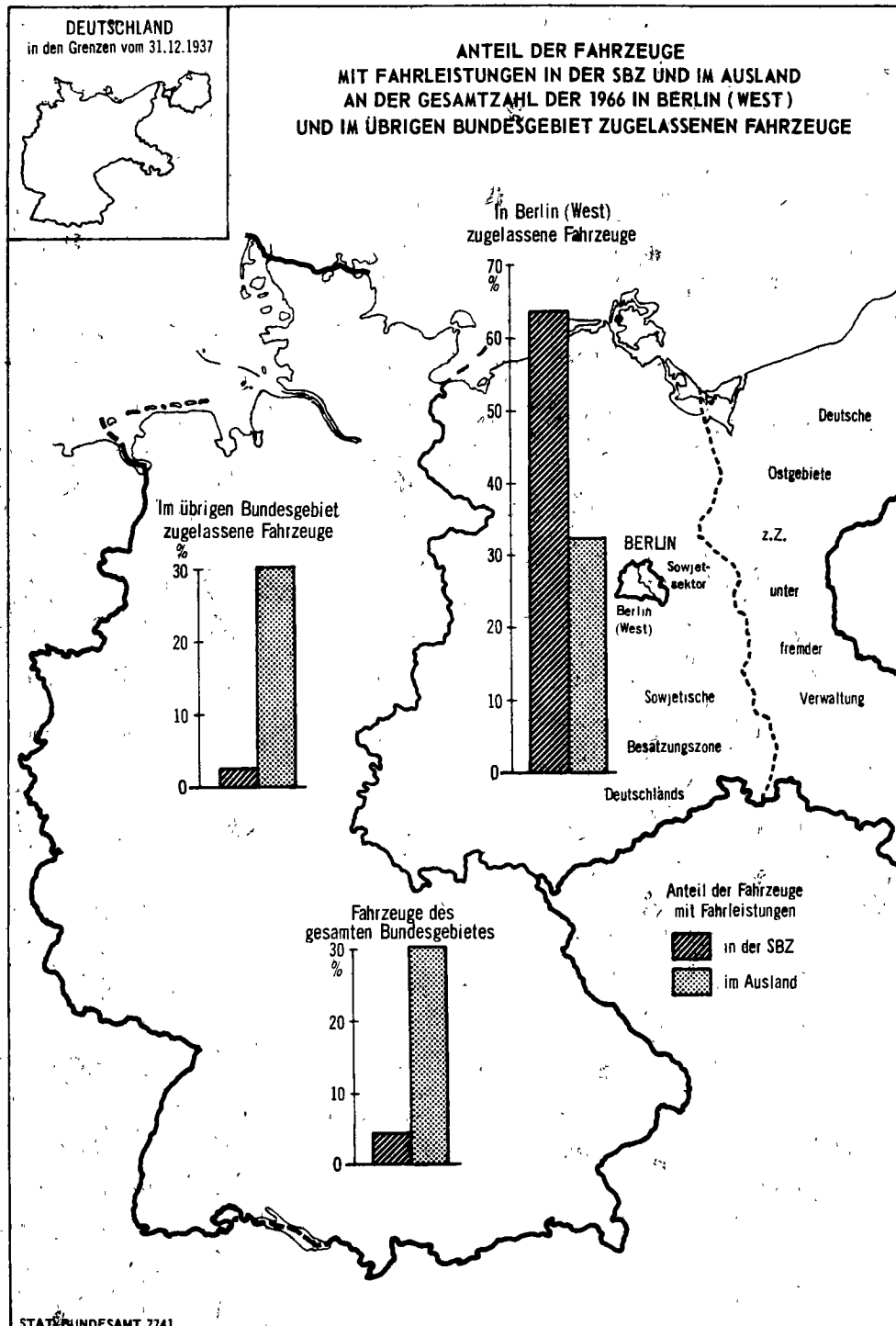
Mit dieser Verkehrsdichte steht die Bundesrepublik neben den Niederlanden an der Spitze der europäischen Länder. Die Wirtschaftskommission für Europa (ECE) der Vereinten Nationen, die 1965 für die Bundesrepublik eine Pkw-Frequenz je Kilometer Straße von rd. 400 000 errechnet hat, ermittelte für die anderen Länder folgende Ergebnisse:

---

1) Vgl. Legat, W.: "Straßen, Brücken und Parkeinrichtungen" in Wista 1967/6, S. 351

Frankreich  
Dänemark  
Italien  
Belgien  
England

105 000 Pkw,  
187 000 Pkw,  
200 000 Pkw,  
206 000 Pkw,  
334 000 Pkw.



An der Gesamtfahrleistung von rund 7,5 Mrd. km, die deutsche Fahrzeuge im Ausland erzielt haben, waren insgesamt rund 3,8 Mill. Kraftfahrzeuge beteiligt. Diese Fahrzeuge haben im Durchschnitt eine Fahrstrecke von rund 2 000 km auf ausländischen Straßen zurückgelegt.

Die regionale Lage des Zulassungsbezirks hat offenbar keinen entscheidenden Einfluß darauf, ob sich die Fahrzeuge häufiger im Ausland aufhalten oder nicht. So haben zum Beispiel die Berliner Kraftfahrzeuge, die das Ausland erst nach einer Fahrt durch die SBZ und darum viel beschwerlicher als andere erreichen, einen etwa ebenso hohen Anteil an Auslandsfahrleistungen wie die Fahrzeuge im übrigen Bundesgebiet.

Die in der SBZ zurückgelegten Fahrstrecken sind bei den Berliner Fahrzeugen allerdings, wie zu erwarten, erheblich größer. Während die Berliner Fahrzeuge etwa 6,5 % ihrer gesamten Fahrleistungen auf den Straßen der SBZ zurücklegen, beträgt der entsprechende Anteil für die Fahrzeuge des übrigen Bundesgebietes nur 0,2 %.

Die Besonderheit des überdurchschnittlich hohen SBZ-Anteils der Berliner Fahrzeuge verdeutlicht auch das vorstehende Schaubild: Während mehr als jedes zweite Fahrzeug in Berlin (63 %) im Laufe des Jahres 1966 wenigstens einmal durch die SBZ fuhr, war dies nur bei jedem 38. Fahrzeug im übrigen Bundesgebiet der Fall.

#### 6. Die Fahrleistungen der Lastfahrzeuge aus dem Blickwinkel der Straßenbelastung (Ergebnisse der Ergänzungserhebung)

Für Zwecke der EWG-Wegekostenenquete wurden die Fahrleistungen der Lastkraftwagen mit Hilfe der Ergänzungserhebung noch etwas genauer untersucht. Dies war notwendig, weil die Kilometerleistungen der Lastkraftwagen allein noch kein vollständiges Bild über die tatsächliche Inanspruchnahme des Straßennetzes durch diese Fahrzeuge vermitteln können. Die Intensität der Straßennutzung drückt sich hier nämlich weniger in den Fahrzeugkilometern aus, als vielmehr in dem Gewicht, das über die rollenden Achsen auf die Straße übertragen wird, in der Länge der Lastzüge und der Zahl ihrer Achsen. Die Ermittlung der Achskilometer und ihre Gliederung nach Gewichts-

**Achskilometer der Lastfahrzeuge nach Fahrzeugarten und Klassen der effektiven Achslast**  
(auf das Kalenderjahr 1966 hochgerechnete Ergebnisse der Ergänzungserhebung)

Fahrzeugart	Achslast von ... bis unter ... t					
	unter 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 und mehr	insgesamt
	1	2	3	4	5	6

Achs-km in Mill.

Lastkraftwagen <sup>1)</sup>	8 793	13 997	4 468	2 565	2 483	32 306
davon mit 2 Achsen <sup>2)</sup>	8 790	13 456	4 180	2 343	2 284	31 052
mit 3 Achsen <sup>2)</sup>	3	541	288	222	199	1 254
Gewöhnliche Zugmaschinen	708	42	14	1	-	765
Sattelzugmaschinen	148	953	992	599	719	3 412
Motorfahrzeuge zusammen	9 649	14 992	5 474	3 165	3 202	36 482
Anhänger	2 845	5 241	2 465	2 833	2 402	15 786
Lastfahrzeuge insgesamt	12 494	20 233	7 939	5 998	5 604	52 268

in % Sp. 6 = 100

Lastkraftwagen <sup>1)</sup>	27	43	14	8	8	100
davon mit 2 Achsen <sup>2)</sup>	28	43	14	8	7	100
mit 3 Achsen <sup>2)</sup>	0	43	23	18	16	100
Gewöhnliche Zugmaschinen	93	5	2	0	-	100
Sattelzugmaschinen	4	28	29	18	21	100
Motorfahrzeuge zusammen	26	41	15	9	9	100
Anhänger	18	33	16	18	15	100
Lastfahrzeuge insgesamt	24	39	15	11	11	100

in % Lastfahrzeuge insgesamt = 100

Lastkraftwagen <sup>1)</sup>	70	69	56	43	44	62
davon mit 2 Achsen <sup>2)</sup>	70	66	53	39	40	59
mit 3 Achsen <sup>2)</sup>	0	3	3	4	4	3
Gewöhnliche Zugmaschinen	6	0	0	0	-	1
Sattelzugmaschinen	1	5	13	10	13	7
Motorfahrzeuge zusammen	77	74	69	53	57	70
Anhänger	23	26	31	47	43	30
Lastfahrzeuge insgesamt	100	100	100	100	100	100

1) Ohne Lastkraftwagen unter 1,5 t Nutzlast.- 2) Doppelachsen wurden wie 2 Achsen gezählt.

klassen des effektiven Achsdruckes lieferten hierzu einige aufschlußreiche Anhaltspunkte. Die vorstehende Tabelle vermittelt einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchung.

Die Lastkraftwagen (einschließlich der Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung) ab 1,5 t Nutzlast, die gewöhnlichen Zugmaschinen (ohne landwirtschaftliche) und die Sattelzugmaschinen - die Untersuchung war auf diese Fahrzeugarten beschränkt - legten 1966 insgesamt rd. 18 Mrd. km zurück. Die Achs-km betrugen rd. 36,5 Mrd. km. Das Verhältnis von annähernd 1 : 2, das sich in diesen Zahlen spiegelt, zeigt, daß es sich in der Masse um zweiachsige Fahrzeuge handelte.

Die mitgeführten Anhänger bzw. Sattelaufleger kamen auf eine Leistung von rd. 15,8 Mrd. Achs-km. Die in Achs-km ausgedrückte Gesamtbelastung belief sich somit auf rd. 52,3 Mrd., von denen rd. 70 % auf die Motorfahrzeuge und 30 % auf die Anhänger bzw. Auflieger entfielen.

Je nach der Fahrzeugart, der Fahrzeuggröße und dem Beladungsgrad der Fahrzeuge schwankten die Gewichte, die die rollenden Achsen auf die Straßenoberfläche übertrugen, zwischen Werten unter einer Tonne und solchen oberhalb der für die Bundesrepublik vorgesehenen Höchstgrenze von 10 t je Einzelachse. Der Hauptanteil der erzielten Achs-km entfiel indessen auf die Achsdrücke unter 4 t. Gewichte von 8 t und mehr wurden lediglich bei 11 % der Achs-km ermittelt.

Die Häufigkeit der verhältnismäßig niedrigen Achsdrücke überrascht auf den ersten Blick. Sie wird aber plausibel, wenn man berücksichtigt, daß 36 % der von den Motorfahrzeugen erzielten Fahrkilometer leer zurückgelegt wurden und daß die Nutzlasten der Motorfahrzeuge und Anhänger bei den Fahrten mit Ladung im Durchschnitt nur zu 80 % ausgelastet waren.

Anhänger erreichen im allgemeinen etwas höhere Achsdrücke als die Motorfahrzeuge. Dies dürfte hauptsächlich damit zusammenhängen, daß bei den Anhängern Leerfahrten weniger häufig vorkommen als bei den

Motorfahrzeugen. Die höheren Nutzlasten der Anhänger - man denke zum Beispiel an die Auflieger - wirken sich hierbei ebenfalls aus.

### III. Fortrechnung der Gesamtfahresfahrleistungen auf das Jahr 1967

Bei der rapiden Motorisierungsentwicklung in der Bundesrepublik veralten die aus einem bestimmten Beobachtungszeitraum gewonnenen Erkenntnisse über die Fahrleistungen verhältnismäßig schnell. Dies gilt insbesondere für die Gesamtfahrleistung aller Fahrzeuge. Aus Kostengründen können derartige Erhebungen bestenfalls nur in 3 - 5jährigen Abständen durchgeführt werden. Es soll deshalb die Möglichkeit ausgenutzt werden, das Ergebnis der Fahrleistungserhebung mit einer schätzungsweisen Fortrechnung auf das Jahr 1967 zu aktualisieren und den Benutzern dieser Zahlen einen Weg aufzuzeigen, wie eine Fortrechnung auch für andere Jahre vorgenommen werden kann.

#### 1. Methode der Fortrechnung

Wie sich aus dem Vergleich der durchschnittlichen Jahresfahrleistung in den Jahren 1966 und 1959 ergab, hat sich die spezifische Nutzungsintensität einer bestimmten Fahrzeugart durch eine bestimmte Haltergruppe kaum verändert. Die Angestellten zum Beispiel legten mit Pkw der Hubraumklasse 1 000 bis 1 199 ccm 1966 etwa ebenso viel Kilometer zurück wie 1959. Wenn sich dennoch das Bild durch die Verdoppelung der Gesamtfahrleistungen und den Rückgang der durchschnittlichen Jahresfahrleistungen so augenfällig verschoben hat, so war dies fast ausschließlich auf die Veränderungen in der Struktur des Kraftfahrzeugbestandes zurückzuführen.

Man kann deshalb bei einer kurzfristigen Fortschätzung ohne weiteres unterstellen, daß sich die spezifischen Durchschnittsfahrleistungen für eine bestimmte Fahrzeugart oder für eine bestimmte Haltergruppe nicht verändert haben. Mit anderen Worten: es erscheint vertretbar, die aus der Fahrleistungserhebung 1966 ermittelten speziellen Jahresdurchschnittswerte für die einzelnen Fahrzeug- und Haltergruppen auf die folgenden 2 bis 3 Jahre zu übertragen und mit den Kraftfahrzeugbestandszahlen fortzurechnen.

Dies gilt im Prinzip auch für die generellen Jahresdurchschnittswerte, da sich die Anteile der "gelöschten" und der neuzugelassenen Fahrzeuge an der Gesamtzahl aller beteiligten Fahrzeuge erfahrungsgemäß von Jahr zu Jahr nicht so sehr verändern. Ein Fortrechnungsverfahren, das die 3 Teilmassen

1. Bestand an Kraftfahrzeugen an einem bestimmten Stichtage im Berichtsjahr
2. Zulassungen fabrikneuer Kraftfahrzeuge nach diesem Stichtag aber noch während des Berichtsjahres
3. Löschungen von Kraftfahrzeugen im Berichtsjahr vor dem bestimmten Stichtag

berücksichtigt - die Fahrleistungsergebnisse von 1959 wurden so auf die Jahre 1960, 1961 und 1962 fortgeschrieben -, vermag deshalb die Genauigkeit der fortgeschätzten Angaben nicht wesentlich zu steigern. Auf die Berücksichtigung dieser Teilmassen bei der Fortrechnung wurde auch deshalb verzichtet, weil für die nur zeitweilig im Berichtsjahr vorhandenen Fahrzeuge keine zuverlässigen Fahrleistungsangaben zu beschaffen waren.

Die Angaben für das Jahr 1967 wurden auf folgendem Wege gewonnen: Ausgangspunkt bildeten die Gesamtfahrleistungen im Jahr 1966 in einer extensiven Gliederung nach Fahrzeugarten und Größenklassen. (Die Berücksichtigung einer zusätzlichen Gliederung nach Haltergruppen war aus aufbereitungsmäßigen Gründen nicht möglich.) Die Gesamtfahrleistungen wurden dividiert durch die Zahl der Fahrzeuge, die theoretisch an diesen Gesamtfahrleistungen hätten mitwirken können. Diese "Verursachungsmasse" setzt sich zusammen aus dem am 1. Juli 1966 beim Kraftfahrt-Bundesamt ausgezählten Bestand an Kraftfahrzeugen, den vom 2. Juli 1966 bis zum 31. Dezember 1966 zugelassenen fabrikneuen Fahrzeugen und den in der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 1966 gelöschten Fahrzeugen. Das Ergebnis dieser Berechnung war ein genereller Durchschnittswert für die Jahresfahrleistung der einzelnen Fahrzeugarten, der dann für die eigentliche Fortschreibung mit der Gesamtzahl der im Jahre 1967 vorhandenen Fahrzeuge (Bestand am 1. Juli 1967, zuzüglich Neuzulassungen in der Zeit vom 2. Juli bis zum 31. Dezember 1967, zuzüglich Löschungen im 1. Halbjahr 1967) multipliziert wurde.

Es bedarf keines besonderen Hinweises, daß es sich hier um ein verhältnismäßig grobes Verfahren handelt. Dennoch dürfte sich damit die Gesamtjahresfahrleistung aller Fahrzeuge im Jahre 1967 und die veränderte Beteiligung der einzelnen Fahrzeugarten an der Gesamtfahrleistung wenigstens in ihren ungefähren Größenordnungen aufzeigen lassen.

## 2. Die Jahresfahrleistungen 1967

Auf Grund des beschriebenen Fortschreibungsverfahrens würde sich für das Jahr 1967 eine Gesamtfahrleistung aller zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge (ohne Mopeds und Kleinkrafträder) von rd. 217 Mrd. km ergeben. Diese Fahrleistung liegt um 7 % über dem Ergebnis von 1966. Da der Kraftfahrzeugbestand vom 1.7.1966 bis zum 1.7.1967 nicht ganz in diesem Ausmaß, nämlich nur um 4,5 % gestiegen ist, verlief somit die Entwicklung der Gesamtfahrleistungen weiterhin überproportional. Mit anderen Worten: Die Verkehrsdichte auf den Straßen hat sich von 1966 bis 1967 erheblich stärker erhöht als sich im Zugang an Kraftfahrzeugen ausdrückt.

Fahrleistungen 1967 und 1966

Fahrzeugart	1966		1967		Veränd. der Gesamtfahrleistung 1967 gegenüber 1966 in %
	Gesamtfahrleistung in Mill. km	Prozentuale Anteile der Fahrzeugarten	Gesamtfahrleistung in Mill. km	Prozentuale Anteile der Fahrzeugarten	
Krafträder	2 158	1,1	1 588	0,7	- 26,4
Personenkraftwagen	158 512	78,2	171 583	79,2	+ 8,2
davon - 499 ccm Hubr.	3 895	1,9	3 499	1,6	- 10,2
500 - 699 " "	6 749	3,3	6 077	2,8	- 10,0
700 - 999 " "	17 593	8,7	18 313	8,4	+ 4,1
1 000 - 1 199 " "	52 870	26,1	54 396	25,1	+ 2,9
1 200 - 1 499 " "	36 769	18,1	41 399	19,1	+ 12,6
1 500 - 1 999 " "	31 967	15,8	37 884	17,5	+ 18,5
2 000 - 2 499 " "	5 378	2,7	6 619	3,1	+ 23,1
2 500 und mehr " "	3 292	1,6	3 396	1,6	+ 3,2
Kombinationskraftwagen	14 366	7,1	15 597	7,2	+ 8,6
Kraftomnibusse	1 810	0,9	1 886	0,9	+ 4,2
Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung	467	0,2	499	0,2	+ 6,9
Lastkraftwagen (einschl. Sonderkraftfahrz. z. Lastenbeförd.)	23 361	11,5	23 580	10,9	+ 0,9
Gewöhnliche Zugmaschinen (ohne landwirtschaftliche)	380	0,2	395	0,2	+ 3,9
Sattelzugmaschinen	1 646	0,8	1 763	0,8	+ 7,1
Kraftfahrzeuge insgesamt	202 699	100	216 891	100	+ 7,0
Außerdem Mopeds (einschl. Kleinkrafträder)	4 180	-	4 034	-	- 3,5

In erheblichem Maße haben hierzu die Personenkraftwagen beigetragen, deren Gesamtfahrleistung (als Ergebnis der Fortschreibung) von rd. 159 Mrd. km auf rd. 172 Mrd. km und somit um ca. 8 % angewachsen sind. Dies drückt sich auch in der veränderten Beteiligung der einzelnen Fahrzeugarten an der Gesamtfahrleistung aus: Der Anteil der Pkw ist von rd. 78 % auf rd. 79 % gestiegen. Während die Kombinationskraftwagen in etwa der Entwicklung der Personenkraftwagen folgten (+ 8,6 %), haben die Lastkraftwagen mit einer Zunahme von nicht einmal 1 % nur in sehr geringem Maße zu der Erhöhung der Gesamtfahrleistung beigetragen. Zurückgegangen sind - wie zu erwarten - die Gesamtfahrleistungen der motorisierten Zweiräder. Diese leichten Fahrzeugarten, wie übrigens auch die Personenkraftwagen in den niedrigsten Hubraumklassen, treten mehr und mehr in den Hintergrund.

## T a b e l l e n t e i l

### Erläuterungen zur Darstellungsweise

In dem vorliegenden Tabellenwerk sind einige Zahlenwerte mit Symbolen versehen, die die Größenordnung des relativen Stichprobenfehlers (Standardfehlers) angeben. Die Symbole bedeuten:

Bei Zahlen mit einer Klammer ( ) ein Standardfehler von 10 - 20 %, ein Schrägstrich / anstelle von Zahlen ein Standardfehler von über 20 %.



# 1. Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1966

nach Fahrzeugarten und Größenklassen

Fahrzeugart Größenklasse	Gesamt- fahrleistungen	Generelle <sup>1)</sup>		Spezielle <sup>2)</sup>	
		durchschnittliche Fahrleistungen			
		Mill. km	km		
Krafträder	2 158	4 950	3,4	5 140	
Kraftroller	985	5 070		5 270	
Andere Krafträder	1 173	4 860		5 030	
Personenkraftwagen	158 512	15 770	15,1	16 770	
mit einem Hubraum					
bis 499 ccm	3 895	9 810		10 420	
von 500 " 699 "	6 749	12 370		12 810	
" 700 " 999 "	17 593	14 310		14 830	
" 1 000 " 1 199 "	52 870	15 230		15 850	
" 1 200 " 1 499 "	36 769	15 750		17 370	
" 1 500 " 1 999 "	31 967	19 150		21 310	
" 2 000 " 2 499 "	5 378	21 160		23 290	
" 2 500 und mehr "	3 292	22 190		23 420	
Kombinationskraftwagen	14 366	18 640		20 440	
mit einem Hubraum					
bis 1 199 ccm	3 648	17 600		19 110	
von 1 200 und mehr "	10 717	19 030		20 950	
Kraftomnibusse	1 810	45 130	45,4	47 790	
Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung	467	6 790	14,7	7 040	
Lastkraftwagen und Sonderkraftfahr- zeuge zur Lastenbeförderung	23 361	24 860	23,8	26 670	
mit einer Nutzlast					
bis 999 kg	4 747	17 050	17,1	18 170	
von 1 000 " 1 499 "	2 649	19 240		21 620	
" 1 500 " 1 999 "	3 043	20 400		21 710	
" 2 000 " 2 999 "	1 313	22 440	21,6	23 570	
" 3 000 " 3 999 "	2 134	25 710		27 090	
" 4 000 " 4 999 "	1 192	27 470		28 780	
" 5 000 " 5 999 "	1 710	34 240	31,9	35 710	
" 6 000 " 6 999 "	1 739	35 320		36 650	
" 7 000 " 7 999 "	1 551	44 190		45 730	
" 8 000 " 8 999 "	2 571	66 460	54,5	71 930	
" 9 000 " 11 999 "	462	45 920		51 810	
" 12 000 und mehr "	251	39 310		41 590	
Gewöhnliche Zugmaschinen <sup>3)</sup>	380	8 430	9,1	8 700	
bis 34 PS	215	7 500		7 680	
von 35 " 60 "	59	6 730		7 300	
" 61 und mehr PS	106	13 850		14 410	
Sattelzugmaschinen	1 646	62 740	63,3	66 180	
bis 100 PS	122	34 790		36 920	
von 101 " 175 "	372	45 520		47 690	
" 176 " 200 "	773	79 130		81 400	
" 201 und mehr PS	379	79 250		93 450	
Insgesamt	202 699	16 380		17 450	
Außerdem Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds) <sup>4)</sup>	4 180	3 330		3 500	

1) Für alle Fahrzeuge, die zu irgendeinem Zeitpunkt im Jahre 1966 vorhanden waren.- 2) Für Fahrzeuge, die während des ganzen Kalenderjahres 1966 vorhanden waren, einschl. zeitweise vom Verkehr abgemeldete Fahrzeuge.- 3) Ohne Zugmaschinen in landwirtschaftlichen Betrieben.- 4) Einschl. Kleinkrafträder mit einem Hubraum bis 50 ccm.

## 2. Fahrleistungen der nach Fahrzeugarten und dem Wirt

Wirtschaftszweig des Fahrzeughalters  Stellung im Beruf	Zulassungspflichtige		
	insgesamt	Krafträder, Kraftroller	Personen- kraftwagen

			Gesamtfahr
Selbständige und Unternehmen	86 140	234	47 355
Land- und Forstwirtschaft	7 729	112	6 063
Verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe	30 561	45	15 443
Handel	23 309	{ 6 }	12 741
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	12 590	{ 12 }	3 284
Übrige Haltergruppen	11 950	59	9 825
Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen	116 559	1 924	111 157
Beamte	13 186	95	12 725
Angestellte	40 990	195	39 437
Arbeiter	55 960	1 516	52 880
Nichterwerbspersonen	6 424	118	6 144
Insgesamt	202 699	2 158	158 512

### Generelle durchschnitt

Selbständige und Unternehmen	19 220	3 400	17 370
Land- und Forstwirtschaft	11 750	5 130	11 590
Verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe	19 550	4 850	18 470
Handel	20 130	{ 2 220 }	18 700
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	33 330	{ 2 620 }	23 960
Übrige Haltergruppen	16 470	3 610	17 880
Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen	14 770	5 240	15 180
Beamte	14 230	5 030	14 400
Angestellte	15 920	4 730	16 020
Arbeiter	14 300	5 350	14 970
Nichterwerbspersonen	13 420	5 000	13 800
Insgesamt	16 380	4 950	15 770

### Spezielle durchschnitt

Selbständige und Unternehmen	20 670	3 520	18 640
Land- und Forstwirtschaft	12 190	3 300	11 970
Verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe	21 030	5 060	19 830
Handel	22 200	{ 2 360 }	20 810
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	35 820	{ 2 690 }	26 030
Übrige Haltergruppen	17 660	3 560	19 340
Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen	15 660	5 450	16 090
Beamte	14 990	5 180	15 170
Angestellte	16 880	4 930	16 990
Arbeiter	15 200	5 570	15 890
Nichterwerbspersonen	14 200	5 200	14 600
Insgesamt	17 450	5 140	16 770

1) Ohne Zugmaschinen in landwirtschaftlichen Betrieben.- 2) Einschließlich Kleinkrafträder mit einem Hubraum bis

# Kraftfahrzeuge 1966

schaftszweig der Fahrzeughalter

Kraftfahrzeuge					Außerdem Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds) <sup>2)</sup>
Kombinations- kraftwagen	Kraft- omnibusse	Sonderkraftfahr- zeuge nicht zur Lastenbeförderung	Lastkraftwagen und Sonderkraft- fahrzeuge zur Lastenbeförderung	Zugmaschinen einschl. Sattel- zugmaschinen <sup>1)</sup>	

leistungen in Mill. km

11 151	1 809	441	23 129	2 021	-
914	/	( 7 )	549	85	-
5 363	76	83	9 151	400	-
3 704	( 9 )	36	6 541	272	-
253	1 689	49	6 128	1 176	-
918	34	266	761	87	-
3 214	/	( 26 )	232	/	-
359	/	/	/	/	-
1 262	/	( 8 )	86	/	-
1 430	/	( 10 )	121	/	-
164	/	/	( 23 )	/	-
14 366	1 810	467	23 361	2 025	4 180

liche Fahrleistungen in km

19 090	45 160	6 650	24 980	28 790	-
16 640	/	( 5 820 )	17 360	7 770	-
18 970	25 110	7 470	22 700	22 570	-
20 960	( 34 890 )	10 340	23 140	25 270	-
17 370	47 440	10 360	38 050	57 940	-
16 630	30 120	5 800	16 040	8 350	-
17 240	/	( 10 620 )	16 820	/	-
15 270	/	/	/	/	-
19 050	/	( 11 150 )	17 050	/	-
16 200	/	( 12 070 )	16 950	/	-
19 200	/	/	( 16 500 )	/	-
18 640	45 130	6 790	24 860	28 410	3 330

liche Fahrleistungen in km

20 970	47 820	6 890	26 800	29 430	-
17 860	/	( 6 500 )	18 410	7 960	-
20 780	26 870	7 790	24 290	23 020	-
23 340	( 39 360 )	10 770	24 730	27 060	-
19 090	50 080	11 020	40 780	59 960	-
18 130	32 990	5 960	17 320	8 680	-
18 790	/	( 10 920 )	18 350	/	-
16 390	/	/	/	/	-
20 500	/	( 11 420 )	18 250	/	-
18 020	/	( 12 690 )	18 590	/	-
20 100	/	/	( 19 500 )	/	-
20 440	47 790	7 040	26 670	29 000	3 500

50 ccm.

### 3. Fahrleistungen der nach Fahrzeugarten, Bau- bzw. Zulassungsjahren

Wirtschaftszweig des Fahrzeughalters	Zulassungspflichtige Kraftfahrzeuge insgesamt					
	zusammen.	Baujahre bzw. Jahr der ersten Zulassung				
		1966	1965	1964	1963	1962 und früher
						Gesamtfahr
Selbständige und Unternehmen	86 140	8 479	16 748	14 502	14 099	32 313
Land- und Forstwirtschaft	7 729	428	1 030	881	1 176	4 215
Verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe	30 561	3 014	6 247	5 420	5 169	10 711
Handel	23 309	2 722	4 677	3 814	3 804	8 293
Verkehr und Nachrichten- übermittlung	12 590	925	2 090	1 969	1 994	5 612
Übrige Haltergruppen	11 950	1 390	2 703	2 417	1 957	3 482
Arbeitnehmer und Nichter- werbspersonen	116 559	9 179	17 552	15 149	15 424	59 255
Beamte	13 186	1 190	2 107	1 766	1 826	6 296
Angestellte	40 990	4 117	7 395	6 027	5 536	17 915
Arbeiter u. Nichterwerbspers.	62 383	3 872	8 050	7 356	8 062	35 043
Insgesamt	202 699	17 658	34 300	29 651	29 523	91 567
						Generelle durchschnitt
Selbständige und Unternehmen	19 220	13 010	24 330	23 540	21 590	17 250
Land- und Forstwirtschaft	11 750	8 890	14 560	13 740	13 030	10 960
Verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe	19 550	13 120	24 450	23 940	21 660	17 480
Handel	20 130	12 800	24 950	24 600	23 010	18 950
Verkehr und Nachrichten- übermittlung	33 330	22 420	42 930	40 440	39 620	29 730
Übrige Haltergruppen	16 470	11 590	21 440	19 840	18 010	13 970
Arbeitnehmer und Nichter- werbspersonen	14 770	10 420	17 680	16 850	16 070	14 240
Beamte	14 230	10 270	16 580	15 670	14 510	14 150
Angestellte	15 920	11 570	19 740	18 360	17 170	15 010
Arbeiter u. Nichterwerbspers.	14 200	9 470	16 390	16 050	15 760	13 890
Insgesamt	16 380	11 530	20 400	19 570	18 300	15 180
						Spezielle durchschnitt
Selbständige und Unternehmen	20 670	22 750	24 400	23 670	21 740	17 730
Land- und Forstwirtschaft	12 190	15 830	14 580	13 790	13 070	11 190
Verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe	21 030	22 730	24 500	24 050	21 800	17 970
Handel	22 200	22 630	25 090	24 740	23 310	19 500
Verkehr und Nachrichten- übermittlung	35 820	42 740	43 010	40 940	39 700	31 140
Übrige Haltergruppen	17 660	19 090	21 440	19 930	18 110	14 250
Arbeitnehmer und Nichter- werbspersonen	15 660	18 260	17 770	16 960	16 100	14 670
Beamte	14 990	16 690	16 570	15 690	14 550	14 420
Angestellte	16 880	20 820	19 800	18 440	17 250	15 240
Arbeiter u. Nichterwerbspers.	15 100	15 920	16 520	16 210	15 750	14 430
Insgesamt	17 450	20 210	20 490	19 700	18 380	15 620

# Kraftfahrzeuge 1966

und dem Wirtschaftszweig der Fahrzeughalter

Darunter

Personenkraftwagen einschl. Kombinationskraftwagen						Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung					
zusammen	Baujahre bzw. Jahr der ersten Zulassung					zusammen	Baujahre bzw. Jahr der ersten Zulassung				
	1966	1965	1964	1963	1962 und früher		1966	1965	1964	1963	1962 und früher

leistungen in Mill. km

58 507	6 430	12 490	10 226	9 490	19 871	23 129	1 704	3 664	3 684	3 983	10 093
6 976	390	954	808	1 106	3 718	549	35	68	65	64	317
20 806	2 254	4 614	3 842	3 515	6 580	9 151	716	1 556	1 485	1 583	3 810
16 445	2 180	3 575	2 772	2 644	5 275	6 541	516	1 056	1 001	1 107	2 862
3 537	320	836	626	482	1 273	6 128	365	849	968	1 077	2 868
10 743	1 286	2 511	2 178	1 743	3 025	761	72	135	165	153	236
114 371	9 156	17 502	15 093	15 357	57 264	232	/	( 12 )	( 12 )	( 22 )	183
13 084	1 190	2 104	1 765	1 822	6 204	/	-	( 8 )	( 6 )	( 11 )	/
40 699	4 111	7 384	6 014	5 516	17 676	86	/	/	( 6 )	( 11 )	59
60 588	3 856	8 014	7 314	8 020	33 384	143	/	/	( 6 )	( 11 )	120
172 878	15 587	29 991	25 318	24 847	77 135	23 361	1 708	3 677	3 696	4 005	10 275

liche Fahrleistungen in km

17 670	12 120	22 750	21 570	19 270	15 710	24 980	16 380	30 500	30 380	28 460	22 920
12 070	8 740	14 300	13 440	12 820	11 610	17 360	12 170	21 150	20 200	19 800	16 610
18 600	12 500	23 450	22 820	20 360	16 430	22 700	15 360	27 880	26 990	25 100	20 880
19 160	12 280	24 080	23 450	21 610	18 090	23 140	15 420	28 060	28 100	26 800	21 250
23 320	15 450	33 180	27 470	26 030	19 760	38 050	25 000	49 440	48 950	44 300	33 680
17 770	11 980	22 460	20 820	18 830	16 060	16 040	11 220	21 410	21 600	18 870	12 440
15 230	10 440	17 720	16 900	16 120	15 070	16 820	/	( 22 350 )	( 21 280 )	( 21 690 )	16 140
14 430	10 280	16 600	15 690	14 550	14 540	/	-	/	( 20 460 )	( 17 540 )	( 25 630 )
16 100	11 570	19 760	18 390	17 190	15 350	17 050	/	/	( 26 060 )	( 18 750 )	16 360
14 870	9 490	16 450	16 130	15 830	15 030	16 880	/	/	/	/	16 240
15 980	11 070	19 520	18 520	17 200	15 230	24 860	16 360	30 460	30 330	28 410	22 750

liche Fahrleistungen in km

19 050	21 200	22 830	21 670	19 440	16 070	26 800	30 070	30 500	30 590	28 580	23 900
12 500	15 770	14 320	13 480	12 860	11 760	18 410	18 140	21 250	20 200	19 900	17 300
20 070	22 030	23 510	22 890	20 510	16 810	24 290	25 530	27 870	27 220	25 200	21 770
21 350	21 210	24 270	23 610	21 980	18 590	24 730	31 580	27 970	28 160	26 840	21 950
25 370	30 090	33 200	27 910	26 010	20 720	40 780	50 030	49 620	49 350	44 510	35 410
19 230	20 420	22 450	20 910	18 940	16 380	17 320	16 110	21 410	21 870	19 140	12 970
16 160	18 300	17 820	17 010	16 150	15 440	18 350	/	( 22 350 )	( 21 300 )	( 22 120 )	17 590
15 200	16 690	16 590	15 710	14 590	14 780	/	-	/	( 20 460 )	( 17 570 )	( 25 630 )
17 080	20 830	19 820	18 460	17 280	15 560	18 250	/	/	( 26 060 )	( 19 410 )	17 130
15 800	15 980	16 590	16 290	15 820	15 510	18 710	/	/	/	/	18 140
17 020	19 420	19 610	18 630	17 270	15 600	26 670	30 000	30 460	30 550	28 530	23 750

**4. Fahrleistungen der**  
**nach Fahrzeugarten und dem Standort**

Land	Zulassungspflichtige			
	insgesamt	Krafträder, Kraftroller	Personen- kraftwagen	Kombinations- kraftwagen
				Gesamtfahr
Schleswig-Holstein	8 690	76	6 936	508
Hamburg	7 389	36	5 881	557
Niedersachsen	23 335	282	18 312	1 485
Bremen	2 526	( 22 )	1 899	210
Nordrhein-Westfalen	57 293	505	45 282	3 629
Hessen	18 496	219	14 200	1 674
Rheinland-Pfalz	12 212	161	9 360	929
Baden-Württemberg	29 781	327	23 121	2 391
Bayern	33 456	423	26 069	2 351
Saarland	3 612	67	2 800	249
Berlin (West)	5 909	40	4 655	384
Bundesgebiet	202 699	2 158	158 512	14 366
				Generelle durchschnitt
Schleswig-Holstein	17 030	5 590	16 610	17 600
Hamburg	17 380	5 840	16 870	18 830
Niedersachsen	16 360	5 530	15 740	17 540
Bremen	16 820	(7 550)	15 810	21 960
Nordrhein-Westfalen	17 130	5 620	16 430	18 830
Hessen	15 930	5 070	15 200	20 410
Rheinland-Pfalz	16 780	4 760	16 470	16 680
Baden-Württemberg	15 890	4 070	15 350	18 830
Bayern	15 450	4 360	14 880	18 700
Saarland	16 980	5 560	16 570	21 160
Berlin (West)	15 550	6 940	14 790	16 610
Bundesgebiet	16 380	4 950	15 770	18 640
				Spezielle durchschnitt
Schleswig-Holstein	17 870	5 920	17 370	18 590
Hamburg	18 500	6 640	17 920	20 810
Niedersachsen	17 500	5 660	16 830	19 070
Bremen	18 060	( 8 060 )	16 930	23 260
Nordrhein-Westfalen	18 300	6 030	17 500	20 720
Hessen	17 160	5 270	16 300	23 140
Rheinland-Pfalz	17 800	4 740	17 430	18 350
Baden-Württemberg	16 920	4 180	16 320	20 570
Bayern	16 350	4 460	15 710	20 270
Saarland	17 940	5 790	17 460	22 280
Berlin (West)	16 710	6 710	15 870	18 120
Bundesgebiet	17 450	5 140	16 770	20 440

1) Ohne Zugmaschinen in landwirtschaftlichen Betrieben.- 2) Einschließlich Kleinkrafträder mit einem Hubraum bis

# Kraftfahrzeuge 1966

## der Fahrzeuge in den Bundesländern

Kraftfahrzeuge					Außerdem Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds) <sup>2)</sup>
Kraft- omnibusse	Sonderkraftfahr- zeuge nicht zur Lastenbeförderung	Lastkraftwagen und Sonderkraft- fahrzeuge zur Lastenbeförderung	Gewöhnliche Zugmaschinen <sup>1)</sup>	Sattel- zugmaschinen	

leistungen in Mill. km

66	( 22 )	998	( 27 )	56	227
70	( 21 )	758	( 12 )	54	( 20 )
233	56	2 709	69	191	872
32	( 13 )	322	/	( 24 )	( 17 )
474	126	6 565	75	637	1 160
135	51	2 092	( 23 )	103	331
102	( 23 )	1 520	37	81	264
233	55	3 391	48	217	468
253	73	3 994	69	224	765
72	( 9 )	384	/	30	39
141	( 19 )	629	( 12 )	30	( 17 )
1 810	467	23 361	380	1 646	4 180

liche Fahrleistungen in km

46 440	( 6 800 )	23 910	(9 850)	60 200	3 760
56 580	( 7 900 )	21 790	(12 080)	52 530	(2 210)
49 200	5 850	26 160	9 990	64 460	4 050
49 380	(10 240)	21 710	/	(56 800)	(2 490)
44 700	6 660	25 500	9 090	65 130	3 870
36 150	7 930	24 090	(7 320)	51 980	2 820
39 850	( 5 920 )	26 530	7 390	60 450	3 620
42 240	6 590	25 000	6 950	62 600	2 560
39 790	6 640	24 830	7 830	66 040	2 820
55 950	( 6 380 )	23 410	/	60 980	3 810
69 560	( 8 630 )	20 820	( 8 830 )	66 420	(2 140)
45 130	6 790	24 860	8 430	62 740	3 330

liche Fahrleistungen in km

46 830	( 7 060 )	25 590	(10 120)	62 330	3 670
56 580	( 8 130 )	22 920	(11 860)	55 790	(2 210)
50 610	6 020	27 920	10 340	68 180	4 280
47 180	(11 860)	23 990	/	(62 770)	(3 580)
49 230	7 060	27 460	9 460	68 280	3 940
37 890	8 100	26 230	( 7 650 )	55 460	3 000
42 890	( 6 160 )	28 840	7 560	62 500	3 970
44 100	6 720	26 330	7 140	66 530	2 790
42 470	6 810	26 650	8 170	70 550	2 950
62 600	( 6 640 )	25 520	/	61 020	3 130
69 560	( 8 810 )	22 330	( 8 990 )	69 680	(2 200)
47 790	7 040	26 670	8 700	66 180	3 500

50 ccm.

# 5. Fahrleistungen der nach Fahrzeugarten, Größen

Fahrzeugart  Größenklasse	Gesamtfahrleistungen			
	insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-Verkehr) <sup>1)</sup>	im Ausland <sup>2)</sup>
	Mill. km			
Krafträder	2 158	2 105	/	48
Kraftroller	985	955	/	(29)
Andere Krafträder	1 173	1 150	/	(20)
Personenkraftwagen	158 512	151 166	596	6 750
mit einem Hubraum				
bis 499 ccm	3 895	3 783	(6)	106
von 500 " 699 "	6 749	6 558	(15)	177
" 700 " 999 "	17 593	16 892	51	649
" 1 000 " 1 199 "	52 870	50 692	178	2 001
" 1 200 " 1 499 "	36 769	34 939	168	1 662
" 1 500 " 1 999 "	31 967	30 217	138	1 612
" 2 000 " 2 499 "	5 378	5 020	(25)	334
" 2 500 und mehr "	3 292	3 065	(16)	211
Kombinationskraftwagen	14 366	13 942	34	390
mit einem Hubraum				
bis 1 199 ccm	3 648	3 578	/	68
von 1 200 und mehr "	10 717	10 364	31	322
Kraftomnibusse	1 810	1 732	(7)	71
Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung	467	459	/	(7)
Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	23 361	23 061	85	215
mit einer Nutzlast				
bis 999 kg	4 747	4 727	/	(16)
von 1 000 " 1 499 "	2 649	2 628	/	(20)
" 1 500 " 1 999 "	3 043	3 028	/	(14)
" 2 000 " 2 999 "	1 313	1 303	/	(8)
" 3 000 " 3 999 "	2 134	2 115	/	(16)
" 4 000 " 4 999 "	1 192	1 181	/	(8)
" 5 000 " 5 999 "	1 710	1 695	/	(11)
" 6 000 " 6 999 "	1 739	1 722	/	(13)
" 7 000 " 7 999 "	1 551	1 518	(13)	(19)
" 8 000 " 8 999 "	2 571	2 450	46	75
" 9 000 " 11 999 "	462	444	/	(13)
" 12 000 und mehr "	251	250	/	/
Gewöhnliche Zugmaschinen <sup>3)</sup>	380	378	/	/
bis 34 PS	215	214	/	/
von 35 " 60 "	59	59	/	/
" 61 und mehr PS	106	105	/	/
Sattelzugmaschinen	1 646	1 573	(18)	56
bis 100 PS	122	120	/	/
von 101 " 175 "	372	362	/	(8)
" 176 " 200 "	773	735	(10)	(28)
" 201 und mehr PS	379	356	/	(18)
Insgesamt	202 699	194 416	745	7 538
Außerdem Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds) <sup>4)</sup>	4 180	4 149	/	31

1) Nur Fahrstrecken im Verkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet.- 2) Einschließlich der Fahr-  
kehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet.- 3) Ohne Zugmaschinen in landwirtschaftlichen Betrie-  
ben

# Kraftfahrzeuge 1966

## Klassen und Verkehrsregionen

Generelle durchschnittliche				Spezielle durchschnittliche			
Fahrleistungen							
insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-Verkehr) <sup>1)</sup>	im Ausland <sup>2)</sup>	insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-Verkehr) <sup>1)</sup>	im Ausland <sup>2)</sup>
km							
4 950	5 070	/	1 390	5 140	5 230	/	1 420
5 070	5 130	/	(1 470)	5 270	5 320	/	(1 510)
4 860	5 020	/	(1 280)	5 030	5 160	/	(1 320)
15 770	15 070	1 190	1 940	16 770	16 020	1 230	1 950
9 810	9 600	( 760 )	1 750	10 420	10 170	( 770 )	1 810
12 370	12 030	(1 160 )	1 410	12 810	12 470	(1 190)	1 390
14 310	13 770	1 050	1 670	14 830	14 250	1 070	1 700
15 230	14 620	1 080	1 790	15 850	15 210	1 110	1 790
15 750	14 980	1 350	1 910	17 370	16 540	1 440	1 950
19 150	18 140	1 230	2 220	21 310	20 190	1 320	2 290
21 160	19 780	(1 260 )	2 630	23 290	21 800	(1 290)	2 740
22 190	20 690	(1 300 )	2 840	23 420	21 860	(1 280)	2 890
18 640	18 140	1 070	2 210	20 440	19 870	1 060	2 300
17 600	17 290	/	1 960	19 110	18 780	/	2 030
19 030	18 460	1 160	2 270	20 950	20 280	1 170	2 360
45 130	43 210	(1 990 )	6 670	47 790	45 860	(2 130)	6 510
6 790	6 870	/	(2 270)	7 040	7 120	/	( 2 290 )
24 860	24 690	6 870	5 660	26 670	26 460	7 580	5 830
17 050	17 090	/	(1 660)	18 170	18 190	/	( 1 710)
19 240	19 140	/	(4 670)	21 620	21 480	/	( 4 960)
20 400	20 430	/	(3 120)	21 710	21 690	/	( 3 010)
22 440	22 710	/	(3 850)	23 570	23 910	/	( 3 490)
25 710	25 610	/	(3 770)	27 100	26 980	/	( 3 890)
27 470	27 420	/	(5 820)	28 780	28 680	/	( 5 570)
34 240	34 080	/	(5 450)	35 710	35 520	/	( 5 450)
35 320	35 080	/	(7 860)	36 650	36 380	/	( 7 870)
44 190	43 360	(11 980 )	(8 660)	45 730	44 940	(12 800)	(10 180)
66 460	63 520	13 960	15 550	71 930	68 550	14 930	16 140
45 920	44 650	/	(15 870)	51 810	50 090	/	(16 700)
39 310	39 250	/	/	41 590	41 640	/	/
8 430	8 760	/	/	8 700	9 020	/	/
7 500	7 810	/	/	7 680	7 990	/	/
6 730	7 160	/	/	7 300	7 730	/	/
13 850	13 940	/	/	14 410	14 480	/	/
62 740	60 340	( 9 120 )	14 830	66 180	63 520	(10 150)	15 370
34 790	34 310	/	/	36 920	36 260	/	/
45 520	44 720	/	(11 640)	47 690	46 750	/	(11 390)
79 130	75 580	(13 430 )	(16 430)	81 400	77 600	(14 090)	(17 320)
79 250	74 810	/	(17 510)	93 450	87 860	/	(19 000)
16 380	15 770	1 340	2 010	17 450	16 800	1 400	2 030
3 330	3 360	/	510	3 500	3 520	/	560

strecken, die in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands zurückgelegt worden sind, allerdings ohne den Verben.- 4) Einschl. Kleinkrafträder mit einem Hubraum bis 50 cm.

**6. Fahrleistungen der**  
**nach Fahrzeugarten, dem Standort der Fahrzeuge in**

Fahrzeuge mit Standort in	Fahrzeugart	Gesamtfahrleistungen			
		insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-Verkehr) <sup>1)</sup>	im Ausland <sup>2)</sup>
		Mill. km			
Schleswig-Holstein	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	7 443	7 211	( 16 )	217
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	1 082	1 069	/	( 7 )
	Kraftfahrzeuge insgesamt	8 690	8 443	( 21 )	226
Hamburg	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	6 438	6 152	( 12 )	274
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	824	814	/	/
	Kraftfahrzeuge insgesamt	7 389	7 089	( 17 )	284
Niedersachsen	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	19 796	19 264	67	466
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	2 968	2 943	( 12 )	( 13 )
	Kraftfahrzeuge insgesamt	23 335	22 769	80	486
Bremen	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	2 108	2 038	( 6 )	63
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	351	348	/	/
	Kraftfahrzeuge insgesamt	2 526	2 453	( 8 )	66
Nordrhein-Westfalen	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	48 911	46 667	85	2 159
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	7 277	7 159	( 12 )	107
	Kraftfahrzeuge insgesamt	57 293	54 894	98	2 301
Hessen	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	15 874	15 252	( 23 )	599
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	2 219	2 199	/	( 17 )
	Kraftfahrzeuge insgesamt	18 496	17 844	( 27 )	625

1) Nur Fahrstrecken im Verkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet.- 2) Einschließlich der Fahr-  
kehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet.

# Kraftfahrzeuge 1966

den einzelnen Bundesländern und Verkehrsregionen

Generelle durchschnittliche Fahrleistungen				Spezielle durchschnittliche			
insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-1) Verkehr	im Ausland <sup>2)</sup>	insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-1) Verkehr	im Ausland <sup>2)</sup>
km							
16 670	16 170	( 830 )	1 930	17 450	16 940	( 800 )	1 960
23 790	23 750	/	( 7 280 )	25 290	25 180	/	(8 950)
17 030	16 600	(1 060 )	1 990	17 870	17 420	(1 070)	2 000
17 020	16 300	( 700 )	2 220	18 140	17 390	( 720 )	2 210
22 400	22 350	/	/	23 490	23 340	/	/
17 380	16 740	( 940 )	2 260	18 500	17 820	( 920 )	2 260
15 870	15 470	1 000	1 700	16 980	16 530	1 020	1 690
26 170	26 220	( 5 590 )	( 5 040 )	27 850	27 840	(5 970)	(5 020)
16 360	16 030	1 140	1 740	17 500	17 120	1 170	1 720
16 260	15 810	( 910 )	1 890	17 410	17 000	( 950 )	1 820
22 320	22 420	/	/	24 610	24 610	/	/
16 820	16 450	( 1 030 )	1 920	18 060	17 700	(1 090 )	1 860
16 590	15 850	1 050	1 940	17 710	16 920	1 060	1 980
26 420	26 140	( 3 350 )	6 700	28 350	28 050	(3 740 )	6 680
17 130	16 470	1 140	2 030	18 300	17 590	1 160	2 050
15 620	15 040	( 820 )	2 100	16 840	16 210	( 830 )	2 150
24 110	24 130	/	( 8 470 )	26 200	26 130	/	(9 330)
15 930	15 440	( 890 )	2 170	17 160	16 620	( 900 )	2 210

strecken, die in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands zurückgelegt worden sind, allerdings ohne den Ver-

**6. Fahrleistungen der**  
nach Fahrzeugarten, dem Standort der Fahrzeuge in

Fahrzeuge mit Standort in	Fahrzeugart	Gesamtfahrleistungen			
		insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-Verkehr) 1)	im Ausland <sup>2)</sup>
Rheinland-Pfalz	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	10 289	9 909	( 13 )	367
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	1 637	1 610	/	( 26 )
	Kraftfahrzeuge insgesamt	12 212	11 801	( 15 )	395
Baden-Württemberg	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	25 511	24 155	39	1 317
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	3 656	3 626	/	( 28 )
	Kraftfahrzeuge insgesamt	29 781	28 372	42	1 366
Bayern	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	28 420	27 126	37	1 256
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	4 287	4 245	( 9 )	32
	Kraftfahrzeuge insgesamt	33 456	32 086	49	1 321
Saarland	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	3 049	2 863	( 11 )	175
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	416	385	/	31
	Kraftfahrzeuge insgesamt	3 612	3 388	( 11 )	213
Berlin (West)	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	5 038	4 470	321	248
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	671	615	51	/
	Kraftfahrzeuge insgesamt	5 909	5 277	376	256
Bundesgebiet	Personen- und Kombi- nationskraftwagen	172 878	165 107	630	7 140
	Lastkraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung	25 386	25 012	102	272
	Kraftfahrzeuge insgesamt	202 699	194 416	745	7 538

1) Nur Fahrstrecken im Verkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet.- 2) Einschließlich der Fahr-  
kehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet.

# Kraftfahrzeuge 1966

den einzelnen Bundesländern und Verkehrsregionen

Generelle durchschnittliche				Spezielle durchschnittliche			
Fahrleistungen							
insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-Verkehr) <sup>1)</sup>	im Ausland <sup>2)</sup>	insgesamt	im Bundesgebiet	in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (Berlin-Verkehr) <sup>1)</sup>	im Ausland <sup>2)</sup>

km

16 490	15 930	(2 190)	1 990	17 510	16 910	(2 260)	1 990
25 740	25 370	/	(7 820)	27 730	27 300	/	(8 460)
16 780	16 290	(2 240)	2 080	17 800	17 290	(2 310)	2 100
15 620	14 810	1 190	2 050	16 640	15 810	1 260	2 060
25 030	25 050	/	(4 190)	26 300	26 330	/	(4 240)
15 890	15 200	1 230	2 080	16 920	16 200	1 290	2 080
15 140	14 470	1 000	1 820	16 010	15 300	1 020	1 850
24 770	24 710	(6 060)	4 540	26 500	26 430	(5 020)	4 510
15 450	14 880	1 250	1 870	16 360	15 750	1 210	1 900
16 860	15 890	(4 100)	2 050	17 800	16 700	(4 100)	2 050
24 040	22 410	/	13 030	26 050	24 300	/	13 270
16 980	16 050	(3 990)	2 380	17 940	16 910	(4 110)	2 350
14 910	13 230	1 360	2 060	16 010	14 250	1 430	2 080
20 980	19 360	16 070	/	22 440	20 600	17 720	/
15 550	13 910	1 560	2 100	16 710	14 960	1 660	2 120
15 980	15 290	1 180	1 950	17 020	16 290	1 220	1 970
25 110	24 920	7 110	6 410	26 840	26 620	7 850	6 560
16 380	15 770	1 340	2 010	17 450	16 800	1 390	2 030

strecken, die in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands zurückgelegt worden sind, allerdings ohne den Ver-

# 7. Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1966

nach Fahrzeugarten, Größenklassen und Antriebsarten

Fahrzeugart  Größenklasse	Zulassungspflichtige Kraftfahrzeuge		
	insgesamt	mit Dieselmotor	mit Ottomotor und sonstigen Antrieb
Gesamtfahrleistungen in Mill. km			
Personenkraftwagen	158 512	8 421	150 091
mit einem Hubraum			
bis 1 499 ccm	117 876	-	117 876
von 1 500 " 1 999 ccm	31 967	8 421	23 547
" 2 000 und mehr ccm	8 670	/	8 669
Kombinationskraftwagen	14 366	/	14 362
Kraftomnibusse	1 810	1 798	( 12 )
Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung	467	241	226
Lastkraftwagen und Sonderkraftfahr- zeuge zur Lastenbeförderung	23 361	15 220	8 141
mit einer Nutzlast			
bis 999 kg	4 747	43	4 704
von 1 000 " 1 499 "	2 649	269	2 380
" 1 500 " 1 999 "	3 043	2 187	856
" 2 000 " 4 999 "	4 639	4 448	191
" 5 000 " 6 999 "	3 449	3 444	/
" 7 000 und mehr "	4 835	4 828	( 6 )
Zugmaschinen <sup>1)</sup> einschl. Sattelzugmasch.	2 025	2 008	(18)
Insgesamt <sup>2)</sup>	200 541	27 692	172 848
Generelle durchschnittliche Fahrleistungen in km			
Personenkraftwagen	15 770	24 920	15 450
mit einem Hubraum			
bis 1 499 ccm	14 770	-	14 770
von 1 500 " 1 999 ccm	19 150	24 920	17 690
" 2 000 und mehr ccm	21 530	/	21 540
Kombinationskraftwagen	18 640	/	18 650
Kraftomnibusse	45 130	45 580	(17 860)
Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung	6 790	7 010	6 560
Lastkraftwagen und Sonderkraftfahr- zeuge zur Lastenbeförderung	24 860	31 610	17 770
mit einer Nutzlast			
bis 999 kg	17 050	25 500	17 000
von 1 000 " 1 499 "	19 240	18 270	19 360
" 1 500 " 1 999 "	20 400	21 350	18 310
" 2 000 " 4 999 "	25 090	25 640	16 700
" 5 000 " 6 999 "	34 780	34 770	/
" 7 000 und mehr "	53 590	53 620	(35 170)
Zugmaschinen <sup>1)</sup> einschl. Sattelzugmasch.	28 410	28 890	( 9 870 )
Insgesamt <sup>2)</sup>	16 790	28 740	15 750
Spezielle durchschnittliche Fahrleistungen in km			
Personenkraftwagen	16 770	26 330	16 420
mit einem Hubraum			
bis 1 499 ccm	15 600	-	15 600
von 1 500 " 1 999 ccm	21 310	26 330	19 800
" 2 000 und mehr ccm	23 340	/	23 340
Kombinationskraftwagen	20 440	/	20 440
Kraftomnibusse	47 790	48 130	(22 130)
Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung	7 040	7 210	6 850
Lastkraftwagen und Sonderkraftfahr- zeuge zur Lastenbeförderung	26 670	33 460	19 190
mit einer Nutzlast			
bis 999 kg	18 170	18 680	18 170
von 1 000 " 1 499 "	21 620	20 370	21 780
" 1 500 " 1 999 "	21 710	22 670	19 480
" 2 000 " 4 999 "	26 410	27 040	17 170
" 5 000 " 6 999 "	36 180	36 180	/
" 7 000 und mehr "	57 520	57 530	(51 190)
Zugmaschinen <sup>1)</sup> einschl. Sattelzugmasch.	29 000	29 460	(10 580)
Insgesamt <sup>2)</sup>	17 900	30 270	16 780

1) Ohne Zugmaschinen in landwirtschaftlichen Betrieben.- 2) Ohne Krafträder.

# **8. Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1966** nach Gemeindegrößenklassen des Standorts der Fahrzeuge

Gemeindegrößenklasse des Standorts der Fahrzeuge (von ... bis unter ... Einwohner)	Insgesamt zurückgelegte Fahrstrecke		Darunter: Nur im Bundesgebiet zurückgelegte Fahrstrecke	
	Kraftfahrzeuge insgesamt	darunter	Kraftfahrzeuge insgesamt	darunter
		Personen- kraftwagen		Personen- kraftwagen

## Gesamtfahrleistungen in Mill. km

Kreisfreie Städte zusammen	85 377	66 545	80 888	62 537
davon				
unter 100 000	14 386	10 883	13 729	10 289
100 000 - 200 000	14 991	11 704	14 252	11 031
200 000 - 500 000	16 262	12 786	15 500	12 118
500 000 - 1 000 000	18 477	14 361	17 598	13 568
1 000 000 und mehr	21 262	16 811	19 810	15 532
Landkreise zusammen	117 322	91 967	113 527	88 628
Bundesgebiet	202 699	158 512	194 416	151 166

## Generelle durchschnittliche Fahrleistungen in km

Kreisfreie Städte zusammen	17 050	16 220	16 200	15 270
davon				
unter 100 000	17 210	16 160	16 470	15 300
100 000 - 200 000	16 620	15 900	15 840	14 990
200 000 - 500 000	17 400	16 650	16 630	15 800
500 000 - 1 000 000	17 510	16 580	16 750	15 700
1 000 000 und mehr	16 600	15 880	15 510	14 690
Landkreise zusammen	15 920	15 460	15 480	14 930
Bundesgebiet	16 380	15 770	15 770	15 070

## Spezielle durchschnittliche Fahrleistungen in km

Kreisfreie Städte zusammen	18 280	17 350	17 380	16 330
davon				
unter 100 000	18 440	17 240	17 680	16 360
100 000 - 200 000	17 840	17 060	16 980	16 060
200 000 - 500 000	18 660	17 780	17 830	16 870
500 000 - 1 000 000	18 870	17 820	18 070	16 900
1 000 000 und mehr	17 740	16 930	16 580	15 670
Landkreise zusammen	16 890	16 370	16 420	15 810
Bundesgebiet	17 450	16 770	16 800	16 020



A n h a n g

# Gesetz über eine Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen 1966/67

Vom 12. August 1966

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

## § 1

Die Fahrleistungen der im Geltungsbereich dieses Gesetzes zugelassenen Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sowie der Fahrräder mit Hilfsmotor werden in den Jahren 1966 und 1967 in einer Bundesstatistik erfaßt. Die Statistik erstreckt sich nicht auf Oberleitungsbusse und deren Anhänger sowie auf Zugmaschinen und deren Anhänger in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben.

## § 2

(1) Die Statistik umfaßt

1. eine Grunderhebung für das Jahr 1966,
2. eine Ergänzungserhebung für die Zeit vom 1. Juli 1966 bis 30. Juni 1967, die sich nur auf Lastkraftfahrzeuge zur Beförderung von 1,5 und mehr Tonnen Nutzlast sowie auf Zugmaschinen erstreckt.

(2) In die Grunderhebung werden höchstens 100 000, in die Ergänzungserhebung höchstens 38 000 Fahrzeuge einbezogen.

## § 3

Es werden erfaßt

1. in der Grunderhebung

- a) das Datum, an dem das Fahrzeug von dem Halter erworben, veräußert oder endgültig aus dem Verkehr gezogen wurde;
- b) die mit dem Fahrzeug im Jahre 1966 zurückgelegten Kilometer, gegliedert nach Fahrleistungen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes;
- c) die Zeit, während der das Fahrzeug im Jahre 1966 vorübergehend abgemeldet war;

2. in der Ergänzungserhebung

- a) Angaben über den Fahrzeughalter, soweit sie seine Eigenschaft als Unternehmer betreffen;

b) für eine Woche des in § 2 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Erhebungszeitraums

aa) Angaben über die Fahrleistungen des Fahrzeugs, gegliedert nach Fahrtabschnitten mit und ohne Anhänger, nach dem jeweiligen Beladezustand des Zugfahrzeugs und des Anhängers sowie nach der Verkehrsart;

bb) Angaben über das zulässige Gesamtgewicht, die Nutzlast und die Zahl der Achsen des auf den einzelnen Fahrtabschnitten mitgeführten Anhängers.

## § 4

(1) Die Erhebungen nach § 3 werden durch Befragen der Kraftfahrzeughalter durchgeführt.

(2) Die Beantwortung der Fragen für die Grunderhebung ist freiwillig. Bei einem Wechsel des Halters eines für die Grunderhebung ausgewählten Fahrzeugs im Jahre 1966 beschränken sich die Angaben des Befragten auf den Teil des Jahres, in dem er Halter war.

(3) Die Halter der für die Ergänzungserhebung ausgewählten Fahrzeuge sind auskunftspflichtig.

## § 5

Das Statistische Bundesamt führt die Statistik durch; die Grunderhebung und ihre Aufbereitung obliegt dem Kraftfahrt-Bundesamt.

## § 6

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

## § 7

Die Vorschriften über die Grunderhebung treten mit Wirkung vom 1. Januar 1966 in Kraft; im übrigen tritt dieses Gesetz am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates  
sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 12. August 1966

Der Bundespräsident  
Lübke

Für den Bundeskanzler  
Der Bundesminister für Verkehr  
Seehofer

Der Bundesminister für Verkehr  
Seehofer

# Muster der Fragekarte für die Grunderhebung

Flensburg-Mürwik, Datum des Poststempels

## Sehr geehrter Fahrzeughalter!

Sicherlich wünschen auch Sie einen flüssigeren Ablauf des Verkehrsstromes und ein höheres Maß an Sicherheit im Straßenverkehr. Die Planungen und Maßnahmen, die hierzu notwendig sind, setzen jedoch u. a. eine genaue Kenntnis der Kraftfahrzeugfahrleistungen voraus. Um hierfür entsprechende statistische Unterlagen bereitzustellen, wird aufgrund des „Gesetzes über eine Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen 1966/67“ vom 12. 8. 1966 (BGBl. I S. 500) eine Erhebung über die im Jahr 1966 zurückgelegten Fahrkilometer durchgeführt. Für diese Erhebung ist neben rd. 100 000 anderen Fahrzeugen auch das auf der anhängenden Antwortkarte bezeichnete Fahrzeug ausgewählt worden, das auf Ihren Namen zum Straßenverkehr zugelassen ist oder während eines Teils des Jahres 1966 zugelassen war.

Wir bitten Sie, die gestellten Fragen so genau wie möglich zu beantworten und uns die ausgefüllte Antwortkarte möglichst umgehend zurückzusenden. Falls Ihnen eine genaue Beantwortung nicht möglich ist, bitten wir Sie, sorgfältig geschätzte Angaben einzutragen. Einige Angaben werden Sie Ihrem Tank- oder Inspektionsheft entnehmen können. Die Angaben unterliegen den Geheimhaltungsbestimmungen und dienen ausschließlich statistischen Zwecken.

Wir hoffen, daß Sie uns Ihre freiwillige Mitarbeit an dieser Statistik nicht versagen und danken Ihnen im voraus.

Hochachtungsvoll

Kraftfahrt-Bundesamt

Fahrzeugart	Kennzeichen	Akten-Nr. (Bei Schriftwechsel bitte angeben)	Kreis-Nr.								
			Zutreffendes bitte ankreuzen								
			ja    nein								
Wir bitten Sie, die nachstehenden Fragen zu beantworten:											
1. a) Waren Sie während des ganzen Kalenderjahres 1966 Halter des obengenannten Fahrzeugs? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein											
b) Wenn nein:											
Wann wurde das Fahrzeug von Ihnen im Verlauf des Jahres 1966 erworben? . . . . . Am		<input type="text"/>	Bitte Datum eintragen								
Wann wurde das Fahrzeug von Ihnen im Verlauf des Jahres 1966 verkauft? . . . . . Am		<input type="text"/>									
Wann wurde das Fahrzeug von Ihnen im Verlauf des Jahres 1966 endgültig aus dem öffentlichen Verkehr gezogen? . . . . . Am		<input type="text"/>									
		Tag    Monat    Jahr									
2. a) Wieviel Kilometer hat Ihr Fahrzeug im Jahre 1966 – solange Sie Halter waren – insgesamt zurückgelegt? <input type="text"/> km <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein											
b) Wurde Ihr Fahrzeug im Jahre 1966 zu Fahrten durch oder in die SBZ verwendet? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein											
Wenn ja, wieviel Kilometer wurden dabei auf Straßen der SBZ <sup>1)</sup> zurückgelegt? . . . . .		<input type="text"/> km									
c) Wurde Ihr Fahrzeug im Jahre 1966 zu Auslandsfahrten verwendet? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein											
Wenn ja, wieviel Kilometer wurden dabei im Ausland zurückgelegt? . . . . .		<input type="text"/> km									
3. a) War das Fahrzeug im Kalenderjahr 1966 – solange Sie Halter waren – zeitweise abgemeldet? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein											
b) Wenn ja, bitte die Monate ankreuzen, in denen das Fahrzeug mehr als 2 Wochen abgemeldet war.											
Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	Nov.	Dez.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Für Mopeds und Kleinkrafträder mit Versicherungskennzeichen entfällt die Beantwortung der Fragen zu 3.)

<sup>1)</sup> Straßenlängen in der SBZ: Helmstedt – Berlin 184 km, Lauenburg – Berlin 234 km, Harleshausen – Berlin 351 km, Töpen – Berlin 301 km.

# STATISTISCHES BUNDESAMT

## Erhebungsbogen für die Erfassung der Kraftfahrzeugfahrleistungen im Straßenverkehr

**Rechtsgrundlage:** Gesetz über eine Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen 1966/67

**Auskunftspflicht:** Alle Halter der ausgewählten Fahrzeuge – gleichgültig, ob die Fahrzeuge gewerblichen Zwecken dienen oder nicht – sind verpflichtet, dieses Formblatt wahrheitsgemäß, vollständig und fristgerecht auszufüllen.

**Geheimhaltung:** Die Geheimhaltung der Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; alle Angaben dienen nur statistischen Zwecken.

**Rücksendung:** Der ausgefüllte Erhebungsbogen ist innerhalb von 8 Tagen nach Ablauf der Berichtswoche zurückzusenden an das Statistische Bundesamt, Zweigstelle Berlin, 1 Berlin 11 (West), Postfach 37.

Anschrift des Fahrzeughalters und Bezeichnung des ausgewählten Fahrzeuges:

Die nebenstehende Aktennummer bei Schriftwechsel bitte angeben		Amtliches Kennzeichen		Fahrzeug-Nr.	
Fz.-Art		Gewerbe	Schicht-Nr.	Ausw.-Abst.	
Räder	Aufbau	Nutzlast in kg/PS	Z. Gew. in 100 kg	Leergew.	
V 1. E	2. E	D	H 1. E	2. E	D

## Wichtige Hinweise:

- Füllen Sie diesen Erhebungsbogen nur für das ausgewählte Fahrzeug und die angegebene Berichtswoche aus.
- Bitte schreiben Sie deutlich (möglichst in Druckschrift).
- Beachten Sie bei den einzelnen Eintragungen die Erläuterungen und Beispiele.
- Senden Sie den vollständig und richtig ausgefüllten Erhebungsbogen pünktlich zurück; eine nicht ordnungsgemäße Ausfüllung stellt nach § 14 des Gesetzes über die Statistik für Bundeszwecke eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit einer Geldbuße bis zu 10.000 DM geahndet werden kann. Sollten Sie für Ihre Unterlagen eine Ausfertigung des Erhebungsbogens benötigen, bitten wir, uns dies mitzuteilen – dasselbe gilt, wenn der vorgesehene Raum für die Eintragungen nicht ausreicht.
- Geben Sie bei Schriftwechsel stets die auf der Umschlagseite genannte Aktennummer an.
- Wird das ausgewählte Fahrzeug während der gesamten Berichtswoche nicht benutzt, so beantworten Sie bitte die Fragen im Teil A. Allgemeine Angaben.
- Wird das ausgewählte Fahrzeug in der Berichtswoche nicht von Ihrer Firma, sondern durch einen Dritten benutzt, so leiten Sie bitte den Erhebungsbogen zur Ausfüllung an diesen weiter.

Es wird versichert, daß die in diesem Erhebungsbogen eingetragenen Angaben vollständig sind und der Wahrheit entsprechen

(Stempel)

Ort und Datum

Unterschrift

## A. Allgemeine Angaben

1. Welches Gewerbe betreiben Sie oder welchen Beruf üben Sie aus?

bitte freilassen

z. B. Baumstoffgroßhandel, Textilgroßhandel, Weberei, Druckerei, Steinkohlenbergbau, Sägewerk, Güterfernverkehr, Güternahverkehr u. dgl.

**Besonders beachten:** Bei Gewerbe kombinationen bitte alle Gewerbearten angeben. Die wichtigste Gewerbeart ist zu unterstreichen, z. B. „Güterfernverkehr und Güterfernverkehr“; oder: „Möbelfernverkehr und Spedition“; oder: „Kohleneinzelhandel und Güternahverkehr“; oder: „Lebensmitteleinzelhandel und Landwirtschaft“.

2. Ist das umseitig bezeichnete Fahrzeug in der angegebenen Berichtswoche eingesetzt worden

eingesetzt worden

ja nein

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

wenn nein:

Das Fahrzeug wurde verkauft

Das Fahrzeug wurde stillgelegt (abgemeldet)

Das Fahrzeug befand sich in Reparatur

Das Fahrzeug war aus sonst. Gründen nicht einsatzfähig

Angabe des Grundes:

Das Fahrzeug wurde, obwohl einsatzfähig, nicht eingesetzt

wegen Betriebsruhe

Ausfall des Fahrers

Auftragsmangel

aus sonstigen Gründen

Angabe des Grundes

3. Haben Sie für das Fahrzeug (Zutreffendes bitte ankreuzen)

a) eine Genehmigung für gewerblichen Güter- oder Möbelfernverkehr?

ja nein

b) eine Erlaubnisurkunde für gewerblichen Güternahverkehr?

ja nein

4. Wird das Fahrzeug ausschließlich im Werkverkehr eingesetzt?

ja nein

bitte freilassen

5. Kilometerstand des Fahrzeuges

am Anfang der Berichtswoche

am Ende der Berichtswoche

bitte freilassen

- 49 -

- ### Beispiele

**Bitte alle Fahrstrecken, auch Leerfahrten, einzeln**

Wenn das Fahrzeug an diesem Tag nicht eingesetzt wurde, so geben Sie bitte den Grund an, z. B. Reparatur, Arbeitsruhe usw.

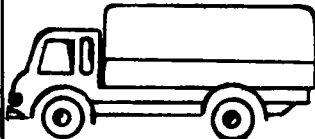
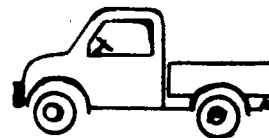
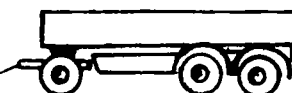

● Zur Erleichterung ihrer Eintropungen

- angeben, so daß sich der vom Fahrzeug zurückgelegte Weg genau verfolgen läßt

7	8	9	10	11	12	13	14	15
Anfahrt	—	—	—	—	—	—	—	—
Hinfahrt	GN	4 200	—	—	—	—	—	—
Rückfahrt	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
Anfahrt	—	—	—	—	—	—	—	—
Hinfahrt	GF	8 000	12 000	A	RT A 107	5 700	12 000	2
Weiterfahrt	GF	—	12 000	A	RT A 107	5 700	12 000	2
Rückfahrt	—	—	—	A	RT A 107	5 700	12 000	2
Rückfahrt	—	—	—	—	—	—	—	—
Anfahrt	—	—	—	A	RT S B 5	4 120	10 000	2
Pendelfahrt hin	WN	8 000	10 000	A	RT S B 5	4 120	10 000	2
Pendelfahrt zw.	—	—	—	A	RT S B 5	4 120	10 000	2
Verteildfahrt	WN	6 325	7 500	A	RT ER 9	6 200	12 000	3
Rückfahrt	—	—	—	A	RT ER 9	6 200	12 000	3
Rückfahrt	—	—	—	—	—	—	—	—

Kilometerstand des Fahrzeugs  
87738 nach der letzten Fahrt

Übersicht über die bei der Ergänzungserhebung verwendeten Formen  
zur Berechnung der effektiven Achslasten der Lastfahrzeuge

	<div>Lastkraftwagen</div> <div></div> <div>für alle Achsen</div>	<div>Gewöhnliche Zugmaschinen</div> <div></div> <div>für alle Achsen</div>	<div>Anhänger</div> <div></div> <div>für alle Achsen</div>	<div>Sattelzüge</div> <div></div> <div>für die Vorderachse(n) des Zugfahrzeugs</div> <div>für die Hinterachse(n) des Zugfahrzeugs</div> <div>für die Achse(n) des Aufliegers</div>		
<div>Formel für die Errechnung der effektiven Achsdrücke</div>	<div><math display="block">a_{ei} = a_{li} + Gx \frac{a_{mi} - a_{li}}{N}</math></div>	<div><math display="block">a_{ei} = a_{li}</math></div>	<div><math display="block">a_{ei} = \frac{L + G}{n}</math></div>	<div><math display="block">a_{ei} = a_{li} + \frac{1}{12} x \frac{L + G}{n_{sv}} a</math></div>	<div><math display="block">a_{ei} = a_{li} + \frac{3}{12} x \frac{L + G}{n_{sh}} a</math></div>	<div><math display="block">a_{ei} = \frac{8}{12} x \frac{L + G}{n_a} a</math></div>
<div>Prinzip für die unterstellte Verteilung des Ladegewichtes auf die einzelnen Achsen</div>	<div>Das Gewicht der Ladung verteilt sich nach dem Verhältnis der Differenzen zwischen dem höchstzulässigen Achsdruck und dem Achsdruck des Leergewichtes der einzelnen Achsen</div>	<div>Etwaige Zuladungen werden vernachlässigt; der effektive Achsdruck ist immer gleich dem Achsdruck des Leergewichtes</div>	<div>Auf jede Achse entfällt ein gleich hoher Anteil des Leergewichtes und des Ladungsgewichtes</div>	<div>Das Gewicht der Ladung verteilt sich wie das Leergewicht des Aufliegers zu <math>\frac{8}{12}</math> auf die Achsen des Aufliegers, zu <math>\frac{3}{12}</math> auf die Hinterachsen des Zugfahrzeugs und zu <math>\frac{1}{12}</math> auf die Vorderachsen des Zugfahrzeugs</div>		
<div>Es bedeuten:</div>	<div><math>a_{ei}</math> = effektiver Druck auf die Achse i (Gesamtlast der Achse i)</div> <div><math>a_{li}</math> = Achsdruck durch das Leergewicht des Fahrzeugs auf die Achse i</div>					
	<div><math>a_{mi}</math> = höchstzulässiger Achsdruck auf die Achse i</div>		<div>L = Leergewicht des Fahrzeugs</div>	<div><math>L_a</math> = Leergewicht des Sattelauflegers</div>		
	<div>G = Gewicht der Ladung</div>		<div>G = Gewicht der Ladung</div>	<div><math>G_a</math> = Gewicht der Ladung des Sattelauflegers</div>		
	<div>N = Nutzlast des Fahrzeugs</div>			<div><math>n_{sv}</math> = Zahl der Vorderachsen des Zugfahrzeugs</div>	<div><math>n_{sh}</math> = Zahl der Hinterachsen des Zugfahrzeugs</div>	<div><math>n_a</math> = Zahl der Achsen des Sattelauflegers</div>
	<div><math>a_{fi}</math> = Achsdruck durch das Fahrgestell auf die Achse i</div> <div>L = Leergewicht des Fahrzeugs</div> <div>n = Zahl der Achsen</div>					

# **Verkehr**

## **Reihe 1: Binnenschifffahrt**

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen, Güterumschlag in Binnenhäfen, Verkehr an Auslands- und Zonenübergangsstellen sowie Güterverkehr an wichtigen Schleusen (monatlich mit jährlichem Vorbericht).  
Jährlich außerdem Güterverkehr nach Verkehrsbezirken und Bestand an Binnenschiffen.

## **Reihe 2: Seeschifffahrt**

Schiffs- und Güterverkehr über See nach Häfen, Flaggen und Verkehrsrichtungen, Verkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal und Bestand an Seeschiffen (monatlich mit jährlichem Vorbericht).  
Jährlich außerdem Güterverkehr nach Verkehrsbezirken.

## **Reihe 3: Luftverkehr**

Personen-, Güter- und Postverkehr mit Luftfahrzeugen nach deutschen Flughäfen und Ländern im Auslandsverkehr, Starts und Landungen nach Flughäfen, Zahl der Reisenden und Güterumschlag auf Flughäfen sowie Bestand an Luftfahrzeugen (monatlich und jährlich).

## **Reihe 4: Eisenbahnverkehr**

Betriebsleistungen, Personen- und Güterverkehr des öffentlichen Verkehrs (monatlich und jährlich).  
Jährlich außerdem Güterverflechtung nach Verkehrsbezirken und Bestand an Strecken, Fahrzeugen und Personal sowie die Anzahl der Bahnbetriebsunfälle.

## **Reihe 5: Straßenverkehr**

**I. Güterbewegung im grenzüberschreitenden Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen** (jährlich).

### **Sonderbeiträge**

Ergebnisse einmaliger Statistiken über den Straßenverkehr, z. B. Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen 1965, Führerscheininhaber Mai 1965, Straßen, Brücken, Parkeinrichtungen 1. Januar 1966, Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1966.

## **Reihe 6: Straßenverkehrsunfälle**

Unfälle nach Unfallfolgen und Unfallorten, Verunglückte und Unfallbeteiligte nach Art der Teilnahme am Straßenverkehr und Unfallursachen (monatlich und mit jährlichem Vorbericht).  
Jährlich außerdem Unfälle nach Unfallarten, Verunglückte nach dem Lebensalter, Unfallursachen sowie weitere Ergebnisse, die nur in längeren Zeitabständen erstellt werden.

## **Reihe 7: Grenzüberschreitender und interzonaler Reiseverkehr**

Reiseverkehr mit dem Ausland nach Staatsangehörigkeit der Reisenden, Verkehrswegen und Grenzübergangsstellen sowie Reiseverkehr mit Berlin und der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (monatlich und jährlich).

## **Reihe 8: Nachrichtenwesen**

Zahl der Ton- und Fernsehrundfunkgenehmigungen nach Oberpostdirektionen (unregelmäßig).

## **Reihe 9: Güterverkehr der Verkehrszweige**

Güterverkehr nach Verkehrszweigen und Hauptverkehrsbeziehungen (vierteljährlich und jährlich).

## **Ergebnisse einmaliger Zählungen**

Als einmalige Veröffentlichungen erscheinen die Ergebnisse des Verkehrszensus 1962.

---

## **Systematische Verzeichnisse**

**Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (Ausgabe 1962)**

**Bezirks- und Hafenverzeichnis für die Binnenschifffahrtsstatistik und die Statistik des Schiffs- und Güterverkehrs über See (Ausgabe 1964)**

**Verzeichnis der Häfen des Auslandes für die Verkehrsstatistik (Ausgabe 1961)**

Prospekte mit ausführlichen Angaben sind beim W. KOHLHAMMER VERLAG, 65 Mainz, Postfach 2727 erhältlich.

---

**HERAUSGEBER: STATISTISCHES BUNDESAMT · WIESBADEN**  
**VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH · STUTTGART UND MAINZ**