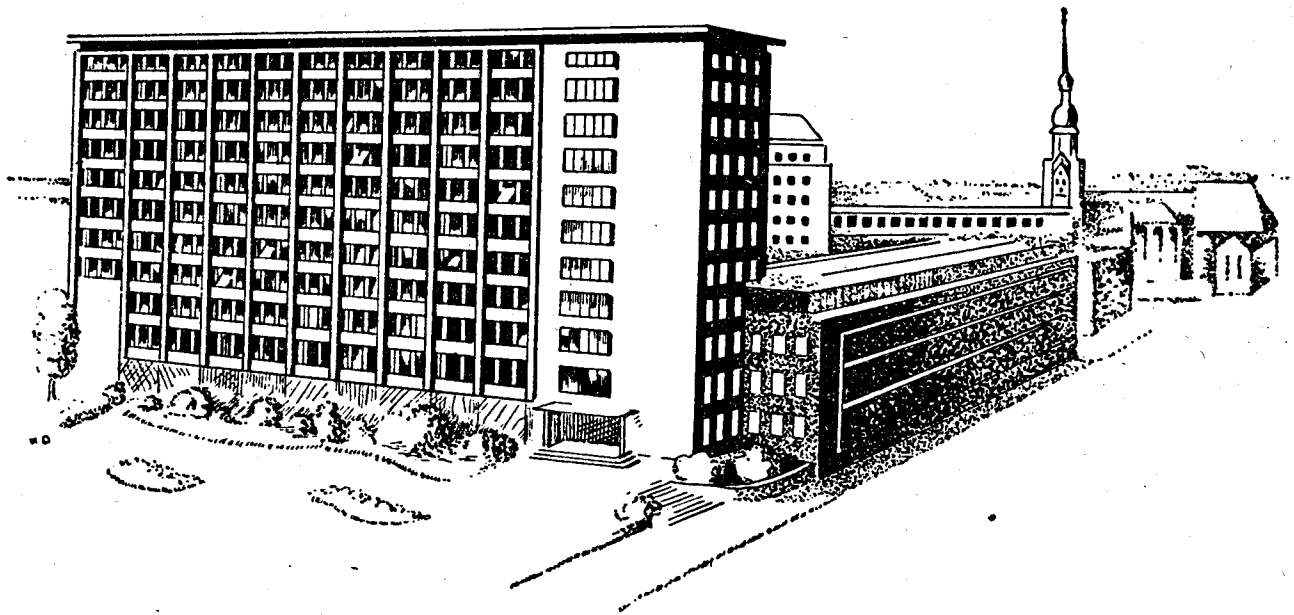


DORTMUNDER STATISTIK



AMT FÜR STATISTIK UND WAHLEN DER STADT DORTMUND

MAI 1967

SONDERHEFT 33

**Die Motorisierung und ihre Auswirkungen auf den Straßenverkehr in Dortmund
unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Nahverkehrs,
Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen**

DORTMUNDER STATISTIK

SONDERHEFT 33

Die Motorisierung und ihre Auswirkungen auf den Straßenverkehr in Dortmund
unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Nahverkehrs,
Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen

Herausgegeben vom Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet

Inhaltsübersicht

		Seite
0	Vorwort	5
1	Motorisierung und ihre Auswirkungen	7
1.0	Allgemeiner Überblick	7
1.1	Struktur des Kraftfahrzeugbestandes	8
1.1.0	Personenkraftwagen	11
1.1.1	Krafträder	11
1.1.2	Kombinationskraftwagen	11
1.1.3	Kraftomnibusse einschließlich Obusse	11
1.1.4	Lastkraftwagen	11
1.1.5	Zugmaschinen	11
1.1.6	Sonderkraftfahrzeuge	12
1.1.7	Kraftfahrzeuganhänger	12
1.2	Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach dem Gewerbe oder der sozialen Stellung im Beruf der Fahrzeughalter	12
1.3	Bestand an Personenkraftwagen nach Größenklassen	15
1.4	Kraftfahrzeugdichte	15
1.5	Prognoseüberlegungen	20
2	Straßenverkehrsunfälle	21
2.0	Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen	22
2.1	Unfallopfer nach Art der Verkehrsbeteiligung	23
2.2	Tote bei Straßenverkehrsunfällen nach Altersgruppen	24
2.3	An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung	25
2.4	Straßenverkehrsunfälle nach der Jahreszeit	27
2.5	Ausgewählte, vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände	29
2.6	Bei Unfällen mit Personenschaden vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände	30
2.7	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden sowie die Verletzten und Getöteten im Städtevergleich	32

		Seite
3	Öffentlicher Nahverkehr	35
3.0	Allgemeines	36
3.1	Dortmunder Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe	36
3.1.0	Streckenlänge	36
3.1.1	Fahrzeugbestand	36
3.1.2	Verkehrs- und Betriebsleistungen:	38
3.1.2.0	Beförderte Personen	41
3.1.2.1	Wagenkilometer	41
3.1.2.2	Platzkilometer	41
3.1.2.3	Platzausnutzung	45
3.1.2.4	Fahrtenhäufigkeit	46
3.1.3	Fahrpersonalbestand	46
3.2	Deutsche Bundesbahn	47
3.3	Ausblick	49
4	Grafische Darstellungen und Übersichten	51
4.0	Zulassung von Personenkraftwagen nach Monaten in den Jahren 1965 und 1966 in Dortmund	
4.1	Bestand an Kraftfahrzeugen nach Fahrzeugarten in Dortmund	
4.2	Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach Halter- gruppen in Dortmund	
4.3	Kraftfahrzeugdichte in Dortmund	
4.4	Kraftfahrzeugbestand in den Stadt- und Verwaltungsbezirken nach dem Wohn- bzw. Betriebssitz des Halters in Dortmund . .	
4.5	Straßenverkehrsunfälle in Dortmund	
4.6	Der Verkehrsunfall und seine Auswirkungen	
4.7	Öffentlicher Nahverkehr in Dortmund	
4.8	Geleistete Platzkilometer der Dortmunder Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe	
4.9	Vorhandene Verkehrsstruktur in Dortmund	
4.10	Geplante Verkehrsstruktur in Dortmund	
4.11	Kraftfahrzeugbestand, Straßenbau- und Verkehrsausgaben sowie Brutto-Anlage-Investitionen im Verkehrsbereich der Bundes- republik Deutschland	

Vorwort

Die Bedeutung einer Förderung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens durch geeignete Maßnahmen als Voraussetzung für ein gedeihliches Wachstum der gesamten Volkswirtschaft gibt Veranlassung, sich in der vorliegenden Abhandlung grundsätzlich mit den Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen der Motorisierung in Dortmund unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf die Straßenverkehrsunfälle und den öffentlichen Nahverkehr zu befassen. Insbesondere erfordert u. a. die Behandlung von Fragen der Stadtplanung und Stadterneuerung, des Straßenbaues und der Straßenbelastung sowie nicht zuletzt der Finanzierung eingehende Kenntnis und laufende Beobachtung der Verkehrsvorgänge, um Arbeitsgrundlagen zu gewinnen und wirkungsvolle Folgerungen aus diesen Untersuchungen im Rahmen der Regionalplanung und Raumordnung zu ziehen.

Die Zusammenstellung und Analyse des empirisch-statistischen Zahlenmaterials sollen an Hand von Entwicklungsreihen über Teilbereiche des privaten und öffentlichen Verkehrs Aufschluß geben und zur Ergänzung von Ausführungen in Gutachten, Geschäfts- und Prüfungsberichten dienen. In Anbetracht der Vorzüge und Nachteile des technischen Fortschritts auf verschiedensten Gebieten muß das hauptsächlichste Interesse der Verkehrsordnung und der Lösung des Sicherheitsproblems der Menschen im Verkehr gelten.

Die Bemühungen um eine grundlegende Strukturbereinigung im Verkehr sollten bei den besonders bedräng-

ten Großstädten einsetzen, denen in den Ballungsräumen der Erstickungsstod droht, und die sich wegen eines unzureichenden Finanzausgleichs und einer noch ausstehenden Reform nicht selbst helfen können. Sie sind auf die Unterstützung von Bund und Ländern angewiesen, wenn sie der unabsehbaren Motorisierungswelle in Verbindung mit der Integration des europäischen Straßennetzes nachkommen und die Verkehrsmittel und -wege dem neuzeitlichen Entwicklungsstand anpassen wollen.

Wegen der Vielschichtigkeit und Schwierigkeit der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse kann es sich in dem vorliegenden Beitrag nicht darum handeln, die Zahl der einschlägigen Verkehrsgutachten zu erhöhen, sondern nur einige Aspekte in bisher nicht vorhandener Entwicklungsmäßiger und statistischer Sicht aufzuzeigen, während eingehendere Untersuchungen den zuständigen Fachkreisen vorbehalten bleiben.

Die vorliegende Veröffentlichung wurde von Dr. K. Hahn in dem von Direktor Dr. K. Dietrich geleiteten Amt für Statistik und Wahlen erarbeitet. In fachlicher Hinsicht sei in dankenswerter Weise auf die Mitwirkung von einigen städtischen und anderen Dienststellen, darunter das Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt, Vermessungs- und Katasteramt, die Dortmunder Stadtwerke AG, die Bundesbahndirektion Essen, der Polizeipräsident sowie die Industrie- und Handelskammer in Dortmund, hingewiesen.

S. Drupp

Stadtrat und Dezernent
des Amtes für Statistik und Wahlen

1 Motorisierung und ihre Auswirkungen in Dortmund

1.0 Allgemeiner Überblick

In Verbindung mit der Erforschung infrastruktureller Zusammenhänge und dynamischer Vorgänge gehört die Lösung von Verkehrsproblemen unter den vielseitigen Gebieten der Raumplanung und -entwicklung im Rahmen des Städtebaues, vor allem im Hinblick auf die durch den wirtschaftlichen Aufschwung fortschreitende Motorisierung mit ihren schwerwiegenden Folgen für die beteiligten Kreise, zu den wichtigsten und dringendsten kommunalpolitischen Aufgaben. Da außerdem der Bau und die Unterhaltung der Verkehrswege sowie die Sicherheit des Verkehrs auf diesen Wegen von jeher größtenteils eine öffentliche Auftragsangelegenheit ist und mit öffentlichen Mitteln finanziert wird, dürfte die statistische Erfassung und Darstellung von Verkehrseinrichtungen und -vorgängen für Untersuchungen von Strukturveränderungen und Entwicklungstendenzen eine notwendige Voraussetzung für Marktbeobachtungen, -analysen und -prognosen sein. Im Rahmen regionaler Verflechtungen lassen sich nämlich in Anbetracht zunehmender Bevölkerungs- und Erwerbspersonenzahlen hinsichtlich der Benutzung von Verkehrsmitteln insofern typische Auswirkungen feststellen, als bei den Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs ein Verkehrsrückgang eintritt, während der Individualverkehr eine ständige Steigerung aufweist. Früher diente das Auto hauptsächlich zur Berufsausübung, heute wird es vor allem für die Fahrten von der Wohnung zum Arbeitsplatz verwendet. Da Dortmund ferner als größte Stadt Westfalens und Metropole des östlichen Ruhrgebiets eine zentrale Funktion ausübt, tragen u. a. neben dem Dienstleistungsgewerbe auch Versorgungsbetriebe (Schlacht- und Viehhof, Großmärkte), wirtschaftliche Hauptverwaltungen, Handelskonzentrationen und kulturelle Einrichtungen zur Verkehrsbelastung aus einem weiten Einzugsgebiet bei. Des Weiteren sind im Personen- und Güterverkehr — vom hiesigen noch begrenzten Luftverkehr abgesehen — neben der Binnenschifffahrt ebenso die Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bundespost, der Werksverkehr und die privaten Verkehrsunternehmen an dem Wettbewerb unter den Verkehrsträgern um „Straße, Schiene und Wasser“ beteiligt. Weil auch in Zukunft mit einer weiteren Beschleunigung und einem verstärkten Umfang der Verkehrsentwicklung gerechnet werden muß, stehen angesichts der Beanspruchung des überlasteten städtischen Straßennetzes u. a. Fragen über die Verkehrsregelung auf den Straßen, über die Verlegung der Fahrbahn oder der Straßenbahn in die zweite Ebene, über die Festlegung von Fußgängerbereichen, über die Maßnahmen zur Unfallverhütung sowie nicht zuletzt über die Finanzierungsmöglichkeiten im Vordergrund des öffentlichen Interesses.

Im Gegensatz zu anderen Großstädten kann Dortmund für die Bewältigung seiner Verkehrsprobleme von besonders günstigen Voraussetzungen ausgehen. Dortmund ist mit 271,40 qkm (Innenstadt 33,83 qkm, Außenstadt 237,57 qkm) neben den drei Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen nach München

flächenmäßig die größte Stadt Deutschlands. Die Stadtgrenze verläuft in einer Länge von 106 km aus den Niederungen des Münsterlandes an der Lippe über das Ardeygebirge bis zum Ruhrtal. Die weiteste Entfernung des Stadtgebietes beträgt 21 km in Nord-Süd-Richtung und 23 km in Ost-West-Richtung. Von der Stadtmitte (Reinoldikirche) ist die nächste Stadtgrenze in südwestlicher Richtung 7 km und die weiteste Stadtgrenze in nordöstlicher Richtung 12 km entfernt. Zwischen den Jahren 1905 bis 1929 erlangte die gesamte Fläche insbesondere durch eine großzügige und weitsichtige Eingemeindungspolitik ungefähr eine zehnfache Ausdehnung, die der wachsenden Stadt in einem geschlossenen Wirtschafts- und Verwaltungsgebiet zunächst den notwendigen Lebensraum gab.

Dortmunds Verkehrslage im Bundesgebiet ist überaus günstig. Ein weitverzweigtes Straßen-, Bahn- und Kanalnetz ermöglicht gute Verbindungen nach und von allen Richtungen. Im Bundesbahnnetz ist Dortmund ein wichtiger Zugbildungsbahnhof; zahlreiche hier eingesetzte oder durchlaufende Nah- und Fernzüge verbinden die Stadt sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr mit dem In- und Ausland. Die zunehmende Elektrifizierung und der geplante viergleisige Ausbau der Köln-Münchener und der Bergisch-Märkischen Strecken für einen echten Schnellbahnverkehr mit starrem Fahrplan sowie der Verkauf von kombinierten Zeitkarten zu ermäßigten Fahrpreisen durch die Bundesbahn und Nahverkehrsbetriebe sollen ferner dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Personen- und Güterverkehrs in qualitativer, quantitativer und zeitlicher Hinsicht zu heben.

Dortmunds Hafen, der größte städtische Kanalhafen Deutschlands und Ausgangspunkt des Dortmund-Ems-Kanals, ist mit vielen bedeutenden Nordseehäfen verbunden.

Im Fernstraßennetz wird Dortmund augenblicklich von drei Bundesautobahnen berührt: im Norden durch die BAB Köln — Oberhausen — Berlin, im Südosten durch die BAB Leverkusen — Kamen — Münster (BAB Ruhrtangente / BAB Hansalinie) und im Süden zunächst durch ein Teilstück der BAB Dortmund — Siegen — Gießen — Frankfurt a. M. (BAB Sauerlandlinie). Der Anschluß dieser letztgenannten Bundesautobahn an die BAB Köln — Oberhausen — Berlin zwischen Castrop-Rauxel und Dortmund-Mengede wird in einigen Jahren hergestellt sein, so daß Dortmund — ebenso wie Köln — von einem Autobahndreieck umgeben sein wird. Durch die geplante BAB Ruhrgebiet — Kassel (BAB Hessenlinie), die in Unna in den Ruhrschnellweg (B 1) geführt werden soll, wird Dortmund künftig mit seinem östlichen Einzugsgebiet günstig verbunden.

Der Ausbau der Ortsdurchfahrt des Ruhrschnellwegs (B 1) sowie der Neubau geplanter Regionalstraßen soll Dortmunds Straßennetz entlasten und leistungsfähiger gestalten. Als Ost-West-Verbindungen sind der Emscherschnellweg (Verbandsstraße OW III), der Straßenzug Hannöversche Straße —

Brackeler Straße — Mallinckrodtstraße (Verbandsstraße OW IIIa) und die Schnellstraße Dortmund — Bochum — Düsseldorf (Verbandsstraße OW IV e) geplant.

Für den Nord-Süd-Verkehr sind im Dortmunder Raum die EL 609 (Verbandsstraße NS IX) und die EL 658 (Verbandsstraße NS X) vorgesehen. Das Dortmunder Stadtgebiet wird also künftig durch ein weites äußeres Tangentenviereck umgeben sein, das durch die Verbandsstraßen OW III, NS X, OW IV e und NS IX gebildet wird und die Aufgabe hat, den Durchgangs- und Schwerverkehr von der Innenstadt fernzuhalten.

Das Innenstadtdistrikt soll verkehrsmäßig durch das Innenstadtdistrikt-, das Kernstadtdistrikt und durch den Wall erschlossen werden, der künftig in Einbahnrichtung befahren wird.

Im Jahr 1966 betrug der Anteil der Straßen, Plätze, Wege und des sonstigen Verkehrsgeländes im Dortmunder Stadtgebiet 3 150 ha oder 11,6 %. Das Straßennetz hat eine Länge von insgesamt 1 573,45 km, die folgendermaßen aufgeteilt sind:

Bundesautobahn	12,55 km	(0,8 %)
Bundesstraßen	56,23 km	(3,6 %)
Landstraßen	141,49 km	(9,0 %)
Kreisstraßen	48,89 km	(3,1 %)

Stadtstraßen mit über- oder zwischenörtlichem Verkehr	33,38 km	(2,1 %)
Übrige Stadtstraßen	1051,11 km	(66,8 %)
Noch nicht erfaßte Straßen (geschätzt)	180,00 km	(11,4 %)
Privatstraßen	49,80 km	(3,2 %)

1.1 Struktur des Kraftfahrzeugbestandes

Nach diesem allgemeinen Überblick über die Verkehrslage von Dortmund sollen nunmehr einige Verkehrsarten einer näheren Betrachtung unterzogen werden. Da die technische Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie nach dem Kriege eine wesentliche Umschichtung des Kraftfahrzeugbestandes nach Art, Type, Alter, Größenklasse, Gewerbe oder Beruf der Halter zur Folge gehabt hat, findet besonders der zunehmende Straßenverkehr mit Personenkraftwagen sichtbaren Ausdruck in der Öffentlichkeit. Der stürmischen Entwicklung der Motorisierung mit ihrer erhöhten Anforderung an Verkehrsmittel und -wege entsprechend, kommt die tiefgreifende Veränderung des Verkehrswesens mit seinen positiven und negativen Begleiterscheinungen in verkehrsmäßiger, straßenbaulicher und finanzieller Hinsicht in den erheblichen Bestandsveränderungen der zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge zahlenmäßig nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes und eigenen Berechnungen in nachstehender Übersicht zum Ausdruck:

Kraftfahrzeugbestand

Stand	Kraftfahrzeuge ¹⁾												
	Krafträder ²⁾	Personenkraftwagen					Kombi- nations- kraftwagen ³⁾	Kraft- omnibusse und Obusse	Last- kraftwagen	Zulassungs- pflichtige Zug- maschinen	Sonder- kraft- fahrzeuge ⁴⁾	Kraft- fahrzeuge insgesamt	Kraft- fahrzeug- anhänger ⁵⁾
		zusammen	davon mit Hubraum in ccm										
			bis 499	500 bis 999	1 000 bis 1 499	1 500 und mehr							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	

I. Grundzahlen

1. 7. 1930	2 841	3 082	.	.	.	.	.	42	1 642	.	103	7 710	—
1. 7. 1938	7 319	8 300	.	.	.	.	.	76	3 734	200	157	19 786	—
1. 4. 1947	854	1 311	.	.	.	.	.	40	3 080	.	.	5 285	339
1. 4. 1948	1 068	1 501	.	.	.	.	.	40	3 288	.	.	5 897	1 029
1. 4. 1949	2 208	2 394	.	.	.	.	.	69	4 237	.	.	8 908	1 374
1. 4. 1950	3 488	4 052	.	.	.	.	.	91	5 127	.	.	12 758	1 617
1. 7. 1951	6 076	6 601	.	.	.	.	.	136	6 070	309	225	19 417	2 007
1. 7. 1952	7 981	8 536 ⁴⁾	152	6 818	404	226	24 117	2 192
1. 7. 1953	11 769	11 348 ⁴⁾	167	7 878	482	260	31 904	2 433
1. 7. 1954	14 318	13 671	965	1 951	7 929	2 824	330	179	7 737	530	332	37 097	2 597
1. 7. 1955	15 629	16 257	1 045	2 329	9 758	3 125	635	199	7 785	582	346	41 433	2 610
1. 7. 1956	16 108	20 358	1 337	2 977	12 473	3 571	1 042	189	7 947	661	354	46 659	2 792
1. 7. 1957	15 708	25 549	1 750	3 832	15 636	4 331	1 496	194	8 090	704	327	52 068	2 798
1. 7. 1958	14 818	31 372	2 510	4 863	19 184	4 815	1 903	198	8 195	786	368	57 640	2 814
1. 7. 1959	12 938	37 081	3 164	5 962	22 659	5 296	2 376	252	7 742	816	419	61 624	2 735
1. 7. 1960	11 348	44 356	3 349	7 571	26 854	6 582	2 897	253	8 028	873	442	68 197	2 928
1. 7. 1961	9 813	52 803	3 446	8 944	32 541	7 872	3 380	282	8 435	1 015	503	76 231	3 227
1. 7. 1962	7 873	62 421	3 425	10 291	39 096	9 609	3 890	310	8 745	1 111	517	84 867	3 490
1. 7. 1963	6 377	72 105	3 259	12 028	45 432	11 386	4 307	322	8 927	1 168	585	93 791	3 715
1. 7. 1964	5 037	81 601	3 027	13 830	51 481	13 263	5 045	344	9 212	1 273	645	103 157	3 853
1. 7. 1965	4 017	90 449	2 727	15 176	56 882	15 661	5 788	320	9 426	1 316	724	112 040	4 110
1. 7. 1966	3 166	99 915	2 444	15 233	62 823	19 412	6 330	321	9 685	1 394	818	121 629	4 387

II. Verhältniszahlen und Meßziffern

1. Struktur des Kraftfahrzeugbestandes in % aller Kraftfahrzeuge

1. 7. 1930	36,9	40,0	.	.	.	.	.	0,5	21,3	.	1,3	100	
1. 7. 1938	37,0	41,9	.	.	.	.	.	0,4	18,9	1,0	0,8	100	
1. 4. 1947	16,2	24,8	.	.	.	.	.	0,7	58,3	.	.	100	
1. 4. 1948	18,1	25,5	.	.	.	.	.	0,7	55,7	.	.	100	
1. 4. 1949	24,8	26,9	.	.	.	.	.	0,8	47,6	.	.	100	
1. 4. 1950	27,3	31,8	.	.	.	.	.	0,7	40,2	.	.	100	
1. 7. 1951	31,3	34,0	.	.	.	.	.	0,7	31,3	1,6	1,1	100	
1. 7. 1952	33,1	35,4	.	.	.	.	.	0,6	28,3	1,7	0,9	100	
1. 7. 1953	36,9	35,6	.	.	.	.	.	0,5	24,7	1,5	0,8	100	
1. 7. 1954	38,6	36,9	2,6	5,3	21,4	7,6	0,9	0,5	20,8	1,4	0,9	100	
1. 7. 1955	37,7	39,2	2,5	5,6	23,6	7,5	1,5	0,5	18,8	1,4	0,9	100	
1. 7. 1956	34,6	43,6	2,8	6,4	26,7	7,7	2,2	0,4	17,0	1,4	0,8	100	
1. 7. 1957	30,2	49,0	3,3	7,4	30,0	8,3	2,9	0,4	15,5	1,4	0,6	100	
1. 7. 1958	25,7	54,4	4,4	8,4	33,3	8,3	3,3	0,4	14,2	1,4	0,6	100	
1. 7. 1959	21,0	60,2	5,1	9,7	36,8	8,6	3,8	0,4	12,6	1,3	0,7	100	
1. 7. 1960	16,7	65,0	4,0	11,1	39,4	9,6	4,2	0,4	11,8	1,3	0,7	100	

1.7.1960	16,7	65,0	4,9	11,1	39,4	9,6	4,2	0,4	11,8	1,3	0,6	100
1.7.1961	12,9	69,3	4,6	11,7	42,7	10,3	4,4	0,4	11,1	1,3	0,6	100
1.7.1962	9,3	73,5	4,0	12,1	46,1	11,3	4,6	0,4	10,3	1,3	0,6	100
1.7.1963	6,8	76,9	3,5	12,8	48,5	12,1	4,6	0,4	9,5	1,2	0,6	100
1.7.1964	4,9	79,1	2,9	13,4	49,9	12,9	4,9	0,3	9,0	1,2	0,6	100
1.7.1965	3,6	80,7	2,4	13,5	50,8	14,0	5,2	0,3	8,4	1,2	0,6	100
1.7.1966	2,6	82,1	2,0	12,5	51,6	16,0	5,2	0,3	8,0	1,1	0,7	100

2. Veränderungen des Kraftfahrzeugbestandes gegenüber:

a) 1938 = 100

1.7.1938	100	100					100	100	100	100	100	
1.4.1947	11,7	15,8					52,6	82,5	•	•	26,7	
1.4.1948	14,6	18,1					52,6	88,1	•	•	29,8	
1.4.1949	30,2	28,8					90,8	113,5	•	•	45,0	
1.4.1950	47,7	48,8					119,7	137,3	•	•	64,5	
1.7.1951	83,0	79,5					178,9	162,6	154,5	143,3	98,1	
1.7.1952	109,1	102,8					200,0	182,6	202,0	143,9	121,9	
1.7.1953	160,8	136,7					219,7	211,0	241,0	165,6	161,2	
1.7.1954	195,6	164,7					235,5	207,2	265,0	211,5	187,5	
1.7.1955	213,6	195,9					261,8	208,5	291,0	220,4	209,4	
1.7.1956	220,1	245,3					248,7	212,8	330,5	225,5	235,8	
1.7.1957	214,6	307,8					255,3	216,7	352,0	208,3	263,2	
1.7.1958	202,5	378,0					260,5	219,5	393,0	234,4	291,3	
1.7.1959	176,8	446,8					331,6	207,3	408,0	266,9	311,5	
1.7.1960	155,1	534,4					332,9	215,0	436,5	281,5	344,7	
1.7.1961	134,1	636,2					371,1	225,9	507,5	320,4	385,3	
1.7.1962	107,6	752,1					407,9	234,2	555,5	329,3	428,9	
1.7.1963	87,1	868,7					423,7	239,1	584,0	372,6	474,0	
1.7.1964	68,8	983,1					452,6	246,7	636,5	410,8	521,4	
1.7.1965	54,9	1 089,7					421,1	252,4	658,0	461,1	566,3	
1.7.1966	43,3	1 203,8					422,4	259,4	697,0	521,0	614,7	

b) 1954 = 100

1.7.1954	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1.7.1955	109,2	118,9	108,3	119,4	123,1	110,7	192,4	111,2	100,6	109,8	104,2	111,7	100,5
1.7.1956	112,5	148,9	138,5	152,6	157,3	126,5	315,8	105,6	102,7	124,7	106,6	125,8	107,5
1.7.1957	109,7	186,9	181,3	196,4	197,2	153,4	453,3	108,4	104,6	132,8	98,5	140,4	107,7
1.7.1958	103,5	229,5	260,1	249,3	241,9	170,5	576,7	110,6	105,9	148,3	110,8	155,4	108,4
1.7.1959	90,4	271,2	327,9	305,6	285,8	187,5	720,0	140,8	100,1	154,0	126,2	166,1	105,3
1.7.1960	79,3	324,5	347,0	388,1	338,7	233,1	877,9	141,3	103,8	164,7	133,1	183,8	112,7
1.7.1961	68,5	386,2	357,1	458,4	410,4	278,8	1 024,2	157,5	109,0	191,5	151,5	205,5	124,3
1.7.1962	55,0	456,6	354,9	527,5	493,1	340,3	1 178,8	173,2	113,0	209,6	155,7	228,8	134,4
1.7.1963	44,5	527,4	337,7	616,5	573,0	403,2	1 305,2	179,9	115,4	220,4	176,2	252,8	143,0
1.7.1964	35,2	596,9	313,7	708,9	649,3	469,7	1 528,8	192,2	119,1	240,2	194,3	278,1	148,4
1.7.1965	28,1	661,6	282,6	777,9	717,4	554,6	1 753,9	178,8	121,8	248,3	218,1	302,0	158,3
1.7.1966	22,1	730,9	253,3	780,8	792,3	687,4	1 918,2	179,3	125,2	263,0	246,4	327,9	168,9

1) Einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge; ohne Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn und -post.

2) Einschließlich Kraftroller und Motorfahräder (ohne Mopeds).

3) Kombinationskraftwagen sind Fahrzeuge, die sowohl der Personen- als auch der Lastenbeförderung dienen können; sie wurden bis 1954 nach ihrem überwiegenden Verwendungszweck entweder als Lkw oder Pkw zugelassen und zugeordnet.

4) Krankenkraftwagen, Kesselwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Straßenreinigungsmaschinen, Langmaterial-, Abschlepp- und Kranwagen, Silofahrzeuge, Kabeltransportfahrzeuge, Ausstellungs- und Verkaufswagen, landwirtschaftliche Geräteträger, Arbeitsmaschinen u. a. Die Krankenwagen werden ab 1961 nicht mehr selbständig, sondern als Sonderkraftfahrzeuge statistisch erfaßt.

5) Anhänger zur Personen- und Lastenbeförderung, Anhänger mit Spezialaufbau. Kraftfahrzeuganhänger waren bis 1937 nicht zulassungspflichtig und wurden daher statistisch nicht erfaßt.

6) Einschließlich Krankenkraftwagen.

In der Zusammensetzung des Kraftfahrzeugbestandes ist unter dem Einfluß von Wirtschafts- und Sozialstrukturveränderungen im Laufe der Zeit auch in Dortmund ein deutlicher Wandel eingetreten. Seit dem Vorkriegsjahr 1938 mit einem Gesamtbestand von kaum 20 000 Kraftfahrzeugen hat sich der Kraftwagenverkehr bisher mehr als versechsfacht, nachdem im Dezember 1963 die Grenze von 100 000 überschritten worden war. Die sprunghafte und ständige Aufwärtsbewegung mit verschiedenen großen Zuwachsraten in Verbindung mit dem wirtschaftlichen Aufschwung ist bei den einzelnen Fahrzeugarten unterschiedlich verlaufen.

Das Schwergewicht des motorisierten Straßenverkehrs verlagerte sich immer mehr auf den Personenkraftwagen. Nachdem ein prozentualer Anteil im Jahr 1958 bereits die Hälfte des gesamten Kraftfahrzeugbestandes überstiegen hatte, übertraf er 1966 sogar vier Fünftel aller in Dortmund zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge.

Infolge Substitutionsbeziehungen besteht zwischen den Personenkraftwagen einerseits und den Krafträdern andererseits eine gewisse Parallelität der relativen Bestandsveränderungen. Wenn das zahlenmäßige Verhältnis von Personenkraftwagen zu Krafträdern im Jahre 1958 noch etwa 2 : 1 betrug, so ist es bis 1966 auf über 32 : 1 gestiegen.

Werden in der vorstehenden Statistik des Kraftfahrzeugbestandes die Verhältniszahlen und Meßziffern bei den Fahrzeugarten verglichen, so wird die Strukturwandlung insofern bestätigt, als neben dem relativen Rückgang der Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sonderfahrzeuge, Kraftomnibusse und Obusse trotz absoluter Zunahmen der Anteil der Personenkraftwagen auf Kosten des Kraftrades außerordentlich gestiegen ist. Dies ist zweifellos auf das starke Wachstum der Arbeitnehmerschicht unter den Kraftfahrzeughaltern auf Grund der gehobeneren Lebenshaltung, des starken Nachholbedarfs sowie des erweiterten Angebots und der vermehrten Herstellung von Mittel- und Kleinwagen zurückzuführen. Hinzu kommen noch andere Gesichtspunkte wie erhöhte Bequemlichkeit, Wetterunabhängigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit sowie verstärkter Einsatz des Kraftwagens für Wochenend- und Urlaubsfahrten.

Zur fortschreitenden Motorisierung haben ferner nicht nur die Finanzierungserleichterung und die Intensivierung des Gebrauchtwagenhandels beigetragen, sondern auch der Rückgang der im Winter üblichen Abmeldungen von Kraftfahrzeugen, — früher etwa ein Viertel bis ein Drittel des Gesamtbestandes, seit 1959/60 etwa nur noch ein Fünftel der zugelassenen Fahrzeuge. Außerdem nahmen die Unternehmen der gewerblichen Personenbeförderung durch Omnibusse, Kraftdroschken und Mietwagen sowie des Selbstfahrerautoverleihes zahlenmäßig weiter zu.

Bei einem Vergleich der Verhältniszahlen zwischen Personenkraftwagen und Krafträdern läßt sich in der vorhergehenden Übersicht die gegensätzliche Entwicklung feststellen, nämlich, daß sich nach laufendem Ansteigen und fast gleichen Anteilen im Jahre 1949 (Personenkraftwagen = 26,9 %; Krafträder = 24,8 %) der Höchststand des Krafträderanteiles 1954 von 38,6 % auf 2,6 % im Jahre 1966 vermindert hat. Gegenüber der Vorkriegszeit (1938 = 100) ist die Zahl der Krafträder seit ihrem absoluten Höchststand im Jahre 1956 mit der Meßziffer 220,1 bis 1966 auf 43,3 stark zurückgegangen, während in demselben Zeitraum die Meßwerte für Personenkraftwagen von 245,3 auf 1203,8 erheblich angestiegen sind. Wenn sich auch inzwischen die Mehrheit der Krad-Fahrer bei den Angestellten auf die Benutzung von Kraftrollern und bei den Arbeitern auf Krafträder verschoben hat, so kann trotzdem wegen der beträchtlichen Abgangsraten mit Recht angenommen werden,

daß der Schrumpfungsvorgang der Motorradhaltung noch keineswegs abgeschlossen ist.

Von den übrigen Kraftfahrzeugarten in Dortmund haben sich die Kombinationskraftwagen, die sowohl der Personen- als auch der Lastenbeförderung dienen können und in zunehmendem Maße gerade vom Einzelhandel und Handwerk aber auch als Urlaubs- und Campingwagen verwendet werden, seit der getrennten statistischen Erfassung in den Jahren 1954 bis 1966 absolut um rd. das Neunzehnfache von 330 auf 6 330 Fahrzeuge erhöht, anteilmäßig von 0,9 % auf 5,2 %; gegenüber 1954 = 100 beläuft sich die Meßziffer für 1966 auf 1 918,2.

Die positive Entwicklung der Kraftomnibusse einschließlich Obusse ist nicht nur auf die teilweise Umstellung von Straßenbahnlinien auf Omnibus- und Obusbetrieb im öffentlichen Personennahverkehr, sondern auch auf den Einsatz im Werksverkehr der Berufspendler sowie auf die verstärkten Leistungen im Gelegenheitsverkehr und besonders im Ferienzele Reiseverkehr zurückzuführen, wobei in der Größenordnung auch die Zahl der Sitzplätze zu berücksichtigen ist. Wird von dem Vorkriegsstand mit 76 Fahrzeugen dieser Art abgesehen, so tritt zwar von 1950 bis 1966 absolut eine Steigerung des Bestandes von 91 auf 321 ein, relativ aber sind die Anteile an den gesamten Fahrzeugen von 0,4 % über 0,7 % nach 0,3 %, wenn auch schwankend verlaufen, schließlich jedoch fast unverändert geblieben.

Anders verhält es sich unter dem Einfluß von unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen der Maß- und Gewichtsgrenzen bei den Bestandsveränderungen der Lastkraftwagen, die weniger für private, als vielmehr für gewerbliche Zwecke verwendet werden, und bei denen die verschiedene Größe und Ladekapazität von Bedeutung ist. Hinsichtlich der Maße und Gewichte lassen sich Entwicklungstendenzen zum verstärkten Einsatz sowohl schwererer als auch leichter Fahrzeuge im In- und Ausland feststellen. Insbesondere sind an der Zunahme der Lastkraftwagen mit vier und mehr Tonnen Nutzlast die gewerblichen Verkehrsunternehmen, das Baugewerbe, der Baustoffgroßhandel, die Industrie der Steine und Erden sowie die Holzindustrie beteiligt, die alle die Bestimmungen hinsichtlich des zulässigen Gesamtgewichts voll ausnutzen wollen. Der Wettbewerb der Verkehrsträger um „Schiene, Straße und Wasser“ rief Leistungssteigerungen hervor, die u. a. in Verbindung mit der Art und dem Umfang des Gütervolumens, der verfügbaren Wegstrecke, der erforderlichen Beförderungszeit, — beispielsweise bei leichtverderblichen Nahrungsmitteln —, der jeweiligen Umschlagsmöglichkeiten und nicht zuletzt der Transportkosten stehen. Da an dieser Stelle aus räumlichen Gründen auf eine Gliederung der Lastkraftwagen nach Nutzlastklassen verzichtet werden muß, kann nur darauf hingewiesen werden, daß der Gesamtbestand in den Jahren 1949 bis 1966 absolut von 4 237 auf 9 685 Fahrzeuge angestiegen ist, also etwa zweieinhalbfach, dagegen anteilmäßig von 47,6 % auf 8,0 % gesunken ist. Dies kann möglicherweise neben den konjunkturellen und strukturellen Auswirkungen vor allem auf die besondere Dortmunder Wirtschaftsstruktur zurückgeführt werden, da z. B. Bergbau, Hüttenindustrie, Stahl- und Brückenbau überwiegend die Eisenbahn und Schiffe als Transportmittel von Schwer- und Massengütern benutzen; im übrigen läßt sich auch im Bundesgebiet allgemein ein Rückgang der jährlichen Zuwachsraten der Lastkraftwagen zugunsten der Kombinationskraftwagen feststellen, wobei zu beachten ist, daß der Transport einer Gütermenge nicht nur von der Zahl der Fahrzeuge, sondern auch von ihrer Größe abhängt.

Im Vergleich zum Lastkraftwagenverkehr treten die zulassungspflichtigen Zugmaschinen in der Öffentlichkeit weniger in Erscheinung; sie finden Verwendung in der Land-

und Forstwirtschaft, Tierhaltung und in den Molkereibetrieben sowie in verschiedenen anderen Wirtschaftszweigen. Obwohl ihr Gesamtanteil am Kraftfahrzeugbestand immer mehr oder weniger unter 2% geblieben ist, haben sich die Bestandszahlen von 1952 bis 1966 im primären Sektor von 236 auf 663 Zugmaschinen und im sekundären Sektor von 168 auf 731 Zugmaschinen erhöht. Trotz des Rückgangs der Landwirtschaft wegen Industrieschäden — wie Luftverschmutzung und Bergsenkungen — sowie Landabgabe für Bauzwecke, Anlage von Straßen, Plätzen, Bezirksfriedhöfen und Wirtschaftsbetrieben, Erweiterung öffentlicher Grünflächen oder dgl. macht sich die fortschreitende Motorisierung infolge Arbeitskräftemangels und Verdrängung der Zugtiere durch motorische Zugkraft bemerkbar. Die Bestände an Zugmaschinen in der Landwirtschaft haben sich fast verdreifacht, während die der übrigen Wirtschaftszweige mehr als vervierfacht werden konnten. Der sich auch hier zeigende Trend zum größeren Schlepper beruht nicht nur auf den durchschnittlich höheren Ansprüchen, die an seine Verwendungsmöglichkeit und Leistungsfähigkeit gestellt werden, sondern auch insofern auf dem Wandel der Agrarstruktur, als die Zahl der landwirtschaftlichen Kleinbetriebe zurückgeht, während die der Mittel- und Großbetriebe zunimmt; demgegenüber sinkt gleichzeitig der Bestand an Pferden im spannfähigen Alter.

Die Fahrzeuge zur Beförderung spezieller Lasten sind unter **Sonderkraftfahrzeugen** zusammengefaßt. Zu ihnen gehören u. a. nicht nur Kesselwagen, Silofahrzeuge, Tieflader, Langmaterial-, Abschlepp- und Kranwagen, Arbeitsmaschinen (z. B. Bagger, Betonmischer), sondern auch Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge und Straßenreinigungsmaschinen. Wenn sich auch die Gesamtzahl in den Jahren 1951 bis 1966 von 225 auf 818 fast vervierfacht hat, so ist ihr Anteil an allen Kraftfahrzeugen doch durchweg nahezu unter 1% geblieben.

Zur Ergänzung des Verkehrswesens soll noch auf die **Kraftfahrzeuganhänger** zur Personen- und Lastenbeförderung sowie Anhänger mit Spezialaufbau eingegangen werden, die erst seit 1937 zulassungspflichtig und seit 1947 statistisch erfaßt sind. Die Gesamtzahl hat sich von 1949 bis 1966 von 1 374 auf 4 387 weit mehr als verdreifacht. Hinsichtlich der ab 1952 vorliegenden weiter aufgegliederten Zusammensetzung ist die Anzahl der Anhänger zur Personenbeförderung bis 1966 aus gesetzlichen Gründen von 26 auf 0 zurückgegangen, dagegen die der einachsigen Anhänger zur Lastenbeförderung von 733 auf 1 065 und der mehrachsigen Anhänger zur Lastenbeförderung von 1 213 auf 1 857 sowie der Anhänger mit Spezialaufbau sogar von 220 auf 1 465 gestiegen. Das Schwerkgewicht der Zunahme lag bei den Fahrzeugen mit größerem zulässigen Gesamtgewicht besonders bei den Sattelanhängern für Betriebe aus Verkehr, Nachrichtenübermittlung, Bauindustrie, Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel; ebenso zeigen die Anhänger mit Kipp- und Isolieraufbauten eine aufsteigende Linie. Die Verminderung der Anhänger zur Personenbeförderung geht dagegen darauf zurück, daß ihre Verwendung nach

den geltenden Bestimmungen auf dringende Bedarfsfälle beschränkt bleiben und schließlich eingestellt werden mußte; lediglich die in vielseitiger Auswahl angebotenen und gekauften Wohnwagenanhänger für Campingzwecke tragen mehr zur Bestandserweiterung bei, so daß ihre Zahl auf 725 (1966) anstieg.

1.2 Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach dem Gewerbe oder der sozialen Stellung im Beruf der Fahrzeughalter

Es ist aufschlußreich, insbesondere den Bestand von Personenkraftwagen und Krafträdern nach dem Gewerbe oder der sozialen Stellung im Beruf der Halter zu untersuchen.

Wenn auch für die Jahre 1958 bis 1966 eine unmittelbare Vergleichsmöglichkeit in der Aufteilung der Kraftfahrzeughalter besteht, so ist die im Jahre 1955 erstmals vom Kraftfahrt-Bundesamt nach Haltergruppen vorgenommene Erfassung anderen methodischen Gesichtspunkten unterworfen gewesen. Dennoch können unter diesen Einschränkungen die Ergebnisse im großen ganzen gegenübergestellt werden.

Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach dem Gewerbe oder der sozialen Stellung im Beruf der Fahrzeughalter am 1. 7. 1955¹⁾

Gewerbe oder Beruf der Fahrzeughalter	Personenkraftwagen ²⁾		Krafträder ³⁾	
	Anz.	%	Anz.	%
Industrie	1 932	11,9	195	1,2
Handwerk	1 926	11,8	362	2,3
Handel	4 883	30,0	366	2,4
Banken, Versicherungen und Energiewirtschaft	285	1,8	51	0,3
Gewerblicher Verkehr	579	3,6	60	0,4
Land-, Forst- und Fischwirtschaft	210	1,3	113	0,7
Kultur-, Gesundheits- Rechts- wesen und Technik	1 370	8,4	206	1,3
Behörden, Wirtschafts- und Zweckverb., Beamte im öffentl. Dienst	650	4,0	539	3,5
Angestellte und Arbeiter	4 048	24,9	13 317	85,2
Berufslose und unbekannt	374	2,3	420	2,7
Insgesamt	16 257	100	15 629	100

¹⁾ Einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge, ohne Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn und -post

²⁾ Einschl. Krankenkraftwagen, ohne Kombinationskraftwagen

³⁾ Einschl. Kraftroller und Motorfahrräder (ohne Mopeds)

Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach dem Gewerbe oder der sozialen Stellung im Beruf der Fahrzeughalter ¹⁾

Stand	davon										
	Kraftfahrzeughalter insgesamt	Industrie	Handwerk	Handel ²⁾	Landwirtschaft ³⁾	Kultur-, Gesundheits-, Rechtswesen u. Technik ⁴⁾	Dienstleistungen ⁵⁾	Beamte	Angestellte	Arbeiter	Sonstige
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Personenkraftwagen ⁶⁾

Stand	davon										
	Kraftfahrzeughalter insgesamt	Industrie	Handwerk	Handel ²⁾	Landwirtschaft ³⁾	Kultur-, Gesundheits-, Rechtswesen u. Technik ⁴⁾	Dienstleistungen ⁵⁾	Beamte	Angestellte	Arbeiter	Sonstige
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. 7. 1958	31 328	2 149	2 400	6 060	305	1 828	•	9 135	7 050	2 399	
1. 7. 1959	37 081	2 179	2 500	6 306	313	1 940	•	11 462	9 608	2 768	
1. 7. 1960	44 356	2 296	2 609	6 573	360	2 028	•	14 130	13 166	3 194	
1. 7. 1961	52 803	2 485	2 736	6 841	399	2 195	•	17 099	17 352	3 696	
1. 7. 1962	62 421	2 594	2 915	7 200	403	2 357	•	3 569	17 118	4 140	
1. 7. 1963	72 105	2 715	2 828	6 689	428	•	3 100	4 352	19 930	4 765	
1. 7. 1964	81 601	2 889	2 833	6 662	461	•	3 364	5 032	22 985	5 229	
1. 7. 1965	90 449	2 903	2 932	6 701	496	•	3 679	5 757	25 832	5 865	
1. 7. 1966	99 915	2 835	3 142	6 759	509	•	4 005	6 527	29 070	40 370	6 698 ⁸⁾

Grundzahlen

1. 7. 1958	305	1 828	•	9 135	7 050	2 399
1. 7. 1959	313	1 940	•	11 462	9 608	2 768
1. 7. 1960	360	2 028	•	14 130	13 166	3 194
1. 7. 1961	399	2 195	•	17 099	17 352	3 696
1. 7. 1962	403	2 357	•	3 569	17 118	4 140
1. 7. 1963	428	•	3 100	4 352	19 930	4 765
1. 7. 1964	461	•	3 364	5 032	22 985	5 229
1. 7. 1965	496	•	3 679	5 757	25 832	5 865
1. 7. 1966	509	•	4 005	6 527	29 070	6 698 ⁸⁾

Verhältniszahlen

1. 7. 1958	100	6,9	7,7	19,3	1,0	5,8	•	29,2	22,5	7,6	
1. 7. 1959	100	5,9	6,7	17,0	0,9	5,2	•	30,9	25,9	7,5	
1. 7. 1960	100	5,2	5,9	14,8	0,8	4,6	•	31,8	29,7	7,2	
1. 7. 1961	100	4,7	5,2	12,9	0,8	4,1	•	32,4	32,9	7,0	
1. 7. 1962	100	4,2	4,6	11,5	0,7	3,8	•	5,7	27,4	6,6	
1. 7. 1963	100	3,8	3,9	9,3	0,6	•	4,3	6,0	27,6	6,6	
1. 7. 1964	100	3,5	3,5	8,2	0,0	•	4,1	5,2	28,1	6,4	
1. 7. 1965	100	3,2	3,2	7,4	0,5	•	4,1	6,4	28,6	40,1	6,5

1. 7. 1965	100	3,2	7,4	0,5	•	4,1	6,4	20,6	40,1	6,5
1. 7. 1966	100	3,2	6,8	0,5	•	4,0	6,5	29,1	40,4	6,7
Krafträder¹⁾										
Grundzahlen										
1. 1. 1958	15 367	—	208	76	—	—	—	2 154	11 881	798
1. 1. 1959	13 995	—	159	58	—	—	—	1 893	10 917	762
1. 7. 1960	11 348	—	91	34	—	—	—	1 533	8 872	672
1. 7. 1961	9 813	—	64	28	—	—	—	1 326	7 644	627
1. 7. 1962	7 873	—	49	26	—	—	—	1 082	6 086	540
1. 7. 1963	6 377	—	41	18	—	—	—	868	4 888	498
1. 7. 1964	5 037	—	30	13	—	—	—	711	3 776	465
1. 7. 1965	4 017	—	25	12	—	—	—	580	2 982	378
1. 7. 1966	3 166	—	19	9	—	—	—	462	2 322	324
Verhältniszahlen										
1. 1. 1958	100	—	1,4	0,5	—	—	—	14,0	77,3	5,2
1. 1. 1959	100	—	1,1	0,4	—	—	—	13,5	78,0	5,5
1. 7. 1960	100	—	0,8	0,3	—	—	—	13,5	78,2	5,9
1. 7. 1961	100	—	0,6	0,3	—	—	—	13,5	77,9	6,4
1. 7. 1962	100	—	0,6	0,3	—	—	—	13,7	77,3	6,9
1. 7. 1963	100	—	0,6	0,3	—	—	—	13,6	76,7	7,8
1. 7. 1964	100	—	0,6	0,3	—	—	—	14,1	75,0	9,2
1. 7. 1965	100	—	0,6	0,3	—	—	—	14,5	74,2	9,4
1. 7. 1966	100	—	0,6	0,3	—	—	—	14,6	73,3	10,2

1) Einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge;
ohne Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn und -post

2) Einschließlich Vermittlergewerbe

3) Einschließlich Forst-, Fischwirtschaft, Tierhaltung und Molkereibetriebe

4) Einschließlich Kirchen und kirchlicher Einrichtungen

5) Seit Januar 1963 geändert nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes

6) Ohne Kranken- und Kombinationskraftwagen

7) Einschließlich Kraftroller und Motorfahräder (ohne Mopeds)

8) Darunter 1 196 Pkw in Verkehr und Nachrichtenübermittlung

Wird die Entwicklung der Personenkraftwagenanteile nach den wichtigsten Kraftfahrzeughaltergruppen — soweit hierzu Unterlagen vorliegen — zurückverfolgt, so ergibt sich, daß sich auch hier grundlegend eine strukturelle Wandlung vollzogen hat; das bedeutet eine starke Verschiebung in den Anteilen einerseits der Selbständigen einschließlich der Wirtschaftsunternehmen in Gesellschaftsform, der Behörden, der Organisationen ohne Erwerbscharakter und andererseits in denjenigen der Arbeitnehmer, die wiederum nach ihrer sozialen Stellung im Beruf Veränderungen zwischen Beamten-, Angestellten- und Arbeiteranteilen aufweisen. Lag im Jahr 1955 der Personenkraftwagenanteil der Nichtarbeitnehmergruppe zusammen mit 71,1 % noch an der Spitze, so war er 1966 auf 17,3 % zurückgegangen; demgegenüber hatte gleichzeitig der Arbeitnehmeranteil von rd. 26,6 % auf 76,0 % zugenommen, so daß diese Bevölkerungsschicht mit mehr als drei Viertel aller Personenkraftfahrzeughalter den Vorsprung der führenden Wirtschaftszweige nicht nur verhältnismäßig kurzfristig eingeholt hat, sondern sich auch künftig maßgeblich vergrößern dürfte. In absoluten Werten wies nämlich die Zahl der in Dortmund zugelassenen Personenkraftwagen von 1955 bis 1966 eine über sechsfache Erhöhung durch einen Zuwachs von 16 257 auf 99 915 Fahrzeuge auf. Stärker allerdings stiegen in derselben Zeit die von Unselbständigen gehaltenen Personenkraftwagen sogar um mehr als das Fünzfachfache. Hierbei ist beachtlich, daß an dem Zuwachs die Arbeiter als Fahrzeughalter anteilmäßig sowohl absolut als auch relativ erheblich mehr beteiligt sind, und zwar 1955 mit etwa 3 000 Personenkraftwagen oder 20 % gegenüber 40 370 Personenkraftwagen oder 40,4 % im Jahr 1966. Des weiteren übertrafen erstmalig im Jahr 1961 die Personenkraftwagenanteile der Arbeiter diejenigen der Beamten und Angestellten zusammen.

Wenn aus den vorhergehenden Angaben der schnelle und radikale Übergang vom Kraftrad zum Personenwagen deutlich hervorgeht, so ist es in Anbetracht der allgemein rückläufigen Zahl der Krafträder interessant und aufschlußreich, daß sich von 1955 bis 1966 unter den Haltergruppen der Arbeitnehmeranteil zwar absolut von etwa 13 500 auf 2 784 verringert hat, jedoch anteilmäßig mit einer leichten Zunahme von etwa 87 % auf 88 % fast konstant geblieben ist; von dem zuletzt angeführten Prozentsatz entfallen rd. 73 % auf Arbeiter.

1.3 Bestand an Personenkraftwagen nach Größenklassen

Wird die Kraftfahrzeugentwicklung nach Größenklassen betrachtet, wobei die umstrittene Frage der Einteilung nach Hubraumklassen als gerechten Maßstab für die Größe der Kraftfahrzeuge in Anbetracht des aus Gründen der Kraftfahrzeugsteuer und -versicherung technischen Fortschritts unberücksichtigt bleiben soll, so zeigt sich bei den Personenkraftwagen unverkennbar eine Tendenz zu größeren, d. h. geräumigeren, besser ausgestatteten und leistungsfähigeren Fahrzeugen. Wenn auch die stärkste Zunahme bisher bei den mitt-

leren Wagen in der Klasse von 1 000 bis 1 100 ccm Hubraum festzustellen war, so hat sich der Zug zum gehobenen Mittelklassenwagen ebenso auf die Klasse von 1 200 bis 1 499 ccm Hubraum fortgesetzt. Die Zahl der Kleinwagen in der Hubraumklasse von 500 bis 999 ccm blieb fast konstant, während sie in der untersten Klasse bis 499 ccm weiterhin rückläufig war. An den Anteilen der Personenkraftwagen von 36,9 % bzw. 82,1 % an den Gesamtbeständen der Kraftfahrzeuge in den Jahren 1954 bzw. 1966 in Dortmund waren nach Hubraumgrößen die Klasse bis 499 ccm mit jeweils 2,6 % bzw. 2,0 %, die Klasse von 500 bis 999 ccm mit 5,3 % bzw. 12,5 %, die Klasse von 1 000 bis 1 499 ccm mit 21,4 % bzw. 51,6 % — also zuletzt mit der Hälfte aller Fahrzeuge — sowie die Klasse von 1 500 und mehr ccm mit 7,6 % bzw. 16,0 % beteiligt. Der schnelle und ständige Zuwachs wird hierdurch deutlich veranschaulicht. Wenn der Entwicklung der Zahl der Personenkraftwagen nach Hubraumgrößenklassen seit der statistischen Erfassung bis 1966 nachgegangen und 1954 = 100 gesetzt wird, so sind folgende Meßziffern für die nachstehenden Gruppen und das Jahr 1966 zu verzeichnen:

Hubraum bis 499 ccm = 253,3; Hubraum 500 bis 999 ccm = 780,8; Hubraum 1 000 bis 1 499 ccm = 792,3; Hubraum 1 500 und mehr ccm = 687,4.

Was die soziologische Verteilung des Kraftfahrzeugbestandes nach Größenklassen betrifft, so befinden sich generell die größeren Wagen mit 1 500 und mehr ccm Hubraum überwiegend im Besitz von Unternehmern und Selbständigen, während die Fahrzeuge mit 1 000 bis 1 499 ccm Hubraum mehr von Angestellten bzw. Beamten und die kleineren Wagen bis 999 ccm Hubraum hauptsächlich von Arbeitern gefahren werden. Die Wahl der Fahrzeuggröße wird nämlich besonders bei privaten Personenkraftwagen vielfach durch die Anschaffungs- und Unterhaltskosten bestimmt.

1.4 Kraftfahrzeugdichte

Der Motorisierungsgrad wird im allgemeinen an der Zahl der zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge je 1 000 Einwohner, bzw. an der Zahl der Einwohner je zulassungspflichtigem Kraftfahrzeug gemessen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß diese Dichteziffern nur die Ausstattung der Bevölkerung mit Kraftfahrzeugen zum Ausdruck bringen, während sie über die Verkehrsdichte insofern nur wenig aussagen, als diese besonders durch die Fahrleistung der auf den Straßen verkehrenden Kraftfahrzeuge bestimmt wird. Hierdurch wird weitgehend die Belastung des Straßennetzes beeinflusst. Außerdem sind noch strukturelle Unterschiede in der Art und Anzahl der Kraftfahrzeuge zu beachten. Nach der ständig steigenden Motorisierungswelle hätte daher zwangsläufig die Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes eine weitere Erhöhung der Kraftfahrzeugdichte zur Folge. Die Entwicklungsquoten für die gesamten Kraftfahrzeuge sowie Personenkraftwagen und Krafträder in Dortmund sind aus der anschließenden Zusammenstellung ersichtlich:

Kraftfahrzeugdichte

Stand	Auf 1 000 Einwohner entfallen			Auf 1 Kraftfahrzeug	Auf 1 Personen- kraftwagen	Auf 1 Kraftrad
	Kraftfahrzeuge insgesamt	darunter		kommen Einwohner		
		Personenkraftwagen	Krafträder			
1. 7. 1938	37	15	14	27	65	74
1. 4. 1947	12	3	2	85	343	527
1. 4. 1948	13	3	2	79	312	439
1. 4. 1949	18	5	5	55	203	220
1. 4. 1950	25	8	7	40	124	145
1. 7. 1951	37	13	12	27	79	86
1. 7. 1952	45	16	15	22	63	68
1. 7. 1953	57	20	21	18	50	48
1. 7. 1954	64	23	25	16	43	41
1. 7. 1955	70	27	26	14	37	38
1. 7. 1956	77	34	27	12	30	38
1. 7. 1957	84	41	25	11	24	39
1. 7. 1958	92	50	24	10	20	42
1. 7. 1959	97	58	20	9	17	49
1. 7. 1960	107	70	18	8	14	56
1. 7. 1961	119	82	15	8	12	65
1. 7. 1962	131	97	12	7	10	82
1. 7. 1963	145	111	10	6	9	102
1. 7. 1964	158	125	8	6	8	130
1. 7. 1965	171	138	6	6	7	163
1. 7. 1966	185	152	5	5	7	208

Während hinsichtlich des Motorisierungsgrades im Jahre 1938 in Dortmund insgesamt noch 27 und 1947 sogar 85 Einwohner auf ein Kraftfahrzeug entfielen, kamen am 1.7.1966 bereits 5 Einwohner auf ein Kraftfahrzeug. Im Durchschnitt besitzt gegenwärtig jeder 7. Dortmunder einen Personenkraftwagen und jeder 208. Dortmunder ein Kraftrad gegenüber entsprechend 124 bzw. 145 Einwohnern im Jahre 1950. Auf je 1 000 Einwohner in Dortmund bezogen, standen 25 Kraftfahrzeuge im Jahre 1950 bereits 185 Kraftfahrzeugen im Jahre 1966 gegenüber sowie im gleichen Zeitraum entsprechend 8 bzw. 152 Personenkraftwagen und 7 bzw. 5 Krafträdern (1956 = 27). Im Jahr 1951 war schon etwa der Vorkriegsstand der Kraftfahrzeugdichte bei Kraftfahrzeugen bzw. Personenkraftwagen und Krafträdern erreicht oder überschritten worden.

Ein Vergleich der Kraftfahrzeugdichte in Dortmund mit anderen Großstädten des Bundesgebietes im Jahre 1965 ergibt, daß sich beispielsweise an der Spitze Frankfurt a. M. mit 251 Kraftfahrzeugen befindet, gefolgt von Stuttgart, Karlsruhe und Saarbrücken mit je 236, München mit 234, sowie Freiburg i. Br., Bonn und Darmstadt mit je 230. Wesentlich darunter liegen

neben Dortmund (171), Essen (163), Oberhausen und Bochum (je 159). Die Ruhrrevierstädte Wanne-Eickel, Gelsenkirchen, Herne und Bottrop hatten mit 133 bis 141 Kraftfahrzeugen je 1 000 Einwohner wie bisher die geringste Dichte. Zu den Gründen dieser niedrigen Dichtewerte gehören vermutlich die im Ruhrgebiet überdurchschnittlich vorhandenen stärkeren Anteile der unteren Einkommensbezieher an der Gesamtzahl der Beschäftigten und die günstigen Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die teilweise den motorisierten Individualverkehr einschränken. Die Anteile der Arbeiter an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen in Dortmund betragen beispielsweise nach den Berufszählungen in den Jahren 1925 (67,5 %), 1939 (64,5 %), 1950 (63,5 %) und 1961 (59,9 %).

Im einzelnen gewährt folgende Übersicht für regionale Vergleichszwecke — nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes — einen Einblick in den Bestand an Kraftfahrzeugen und die Dichte in den Großstädten und anderen Verwaltungsbezirken des Bundesgebietes, in denen fast ein Drittel aller Kraftfahrzeuge zugelassen sind:

Kraftfahrzeugbestand und Kraftfahrzeugdichte am 1. 7. 1965 in den Großstädten und anderen Verwaltungsbezirken der Bundesrepublik Deutschland

Großstadt ¹⁾	Kraftfahrzeuge insgesamt	darunter			Auf 1 000 Einwohner entfielen ...		
		Krafträder	Personen- und Kombinationskraftwagen	Lastkraftwagen	Kraftfahrzeuge		Personen- und Kombinationskraftwagen
					1965	1960		1965
Berlin (West)	337 417	10 722	292 257	28 084	153	93	133
Hamburg	372 005	10 573	322 260	31 666	200	130	173
München	278 824	9 917	244 984	19 088	234	169	205
Köln	177 926	5 060	154 650	15 406	210	148	182
Essen	118 823	3 694	102 740	10 283	163	105	141
Düsseldorf	143 004	3 329	124 447	12 599	205	143	178
Frankfurt am Main	172 831	7 988	147 291	15 078	251	180	214
Dortmund	112 040	4 017	96 237	9 426	171	107	147
Stuttgart	148 959	3 383	130 623	12 405	236	163	207
Bremen	109 479	3 634	93 063	10 335	186	124	158
Hannover	118 039	3 692	101 717	10 310	210	143	181
Duisburg	83 968	4 080	71 737	6 572	171	113	146
Nürnberg	100 227	2 981	86 514	9 126	214	144	184
Wuppertal	78 383	1 464	68 280	7 313	186	123	162
Gelsenkirchen	51 351	2 164	44 047	4 314	137	91	117
Bochum	56 849	1 972	49 251	4 547	159	98	138
Mannheim	72 599	3 270	60 845	6 861	224	159	188
Kiel	48 996	2 453	41 363	4 227	181	107	153
Wiesbaden	58 065	2 065	49 954	4 189	223	151	192
Oberhausen	41 209	2 525	35 105	2 992	159	100	135
Karlsruhe	59 480	3 386	50 144	4 882	236	158	199
Braunschweig	50 105	2 218	42 049	4 650	210	144	176
Lübeck	40 923	2 356	33 253	4 121	172	104	139
Krefeld	44 432	1 673	37 932	3 716	203	143	173
Kassel	46 606	1 309	40 077	4 410	218	142	187
Augsburg	40 032	2 118	33 369	3 732	191	136	159
Hagen	34 128	1 094	29 010	3 248	170	105	144
Münster (Westf.)	36 245	1 755	30 472	3 190	186	124	157
Mülheim a. d. Ruhr	34 612	1 230	30 083	2 706	180	115	157
Aachen	32 750	1 424	27 988	2 687	186	119	159
Ludwigshafen am Rhein	36 149	1 819	30 999	2 515	207	148	178
Solingen	34 834	956	30 609	2 658	202	138	177
Bielefeld	35 315	1 132	30 199	3 437	208	137	178
Mönchengladbach	28 293	1 199	23 666	2 480	184	125	154
Freiburg im Breisgau	34 965	2 933	28 465	2 909	230	171	187
Bremerhaven	22 460	773	18 975	2 173	155	94	131
Osnabrück	27 402	1 423	22 323	3 018	193	129	157
Bonn	32 629	1 170	28 061	2 466	230	164	198
Mainz	32 351	1 510	26 876	2 973	229	150	190
Darmstadt	32 045	1 485	27 400	2 575	230	154	197
Saarbrücken	31 503	1 029	25 477	3 985	236	193	191
Remscheid	25 151	646	22 132	1 914	192	130	169
Recklinghausen	20 827	920	17 941	1 500	161	104	139
Oldenburg (Oldenburg)	24 058	1 072	19 948	2 251	189	120	157
Regensburg	25 891	1 132	21 776	2 310	207	136	174
Heidelberg	26 639	1 353	22 763	1 924	214	143	182
Würzburg	24 600	1 528	20 148	2 434	203	143	166
Offenbach am Main	24 959	815	21 938	1 856	213	151	188
Salzgitter	19 942	1 099	16 615	1 252	174	117	145
Bottrop	15 890	865	13 738	1 111	141	93	122
Herne	15 159	629	13 201	1 067	139	92	121
Wanne-Eickel	14 472	622	12 396	1 198	133	86	114
Neuß	18 896	630	16 078	1 692	175	125	149
Leverkusen	20 769	821	18 331	1 234	202	140	178
Koblenz	22 525	1 111	18 976	2 084	221	143	186
Wilhelmshaven	15 888	1 000	13 220	1 297	158	96	131
Großstädte zusammen	3 763 919	137 218	3 233 993	318 476	194	129	167
übrige kreisfreie Städte	768 281	38 396	639 213	70 332	193	129	160
Landkreise	7 589 503	540 119	5 374 891	448 483	216	156	153
Bundesgebiet ²⁾	12 167 801	716 621	9 267 423	855 874	208	145	158
in % des Bestandes im Bundesgebiet							
Großstädte	31,1	19,2	35,0	38,0			
übrige kreisfreie Städte	6,3	5,4	6,9	8,4			
Landkreise	62,6	75,4	58,1	53,6			
Veränderung gegenüber 1960 in %							
Großstädte	+ 54,3	- 61,8	+ 84,2	+ 16,1	+ 50,4		+ 79,6
übrige kreisfreie Städte	+ 56,6	- 59,2	+ 95,5	+ 27,3	+ 49,6		+ 86,0
Landkreise	+ 49,6	- 62,5	+ 123,4	+ 31,8	+ 38,5		+ 106,8
Bundesgebiet ²⁾	+ 52,0	- 62,1	+ 106,4	+ 27,8	+ 43,4		+ 95,1

¹⁾ Geordnet nach der Zahl der Einwohner am 31. 12. 1964.

²⁾ Einschließlich Bundesbahn und Bundespost.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt;

Der Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Juli 1965

Kraftfahrzeugbestand und Kraftfahrzeugdichte in ausgewählten Ländern¹⁾

Land	Zeitpunkt	Kraftfahrzeuge insgesamt	darunter					Kraftfahrzeuganhänger	auf je . . . Einwohner entfällt		
			Kraft-räder	Personen-kraftwagen	Kraft-omnibusse	Last-kraftwagen	Zug-maschinen		1 Kraft-fahr-zeug	1 Kraft-wagen	1 Per-sonen-kraft-wagen
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
EWG-Länder											
Bundesrepublik Deutschland	1. 7. 1965	12 167 801	716 621	9 267 423 ²⁾	38 627	855 874	1 203 963	464 154	5	5	6
Frankreich	31. 12. 1964	•	350 000	8 800 000	50 135	2 204 079 ³⁾	1 146 175	289 509	•	4	6
Italien	31. 12. 1964	8 825 203	2 905 923	4 631 829	31 367	846 944	382 864	61 070	6	9	11
Niederlande	1. 8. 1964	1 439 421	150 187	1 059 066	9 463	203 585	7 894 ⁴⁾	27 536	8	10	11
Belgien	1. 8. 1964	1 554 246 ⁵⁾	168 493	1 158 483	8 173	219 097	•	(49 069) ⁵⁾	6 ⁶⁾	7	8
Luxemburg	1. 1. 1965	84 784	8 770	55 724	393	9 968	8 526	•	4	5	6
EFTA-Länder											
Dänemark	31. 12. 1964	1 135 063	95 233	674 601	3 797	227 422 ⁷⁾	132 818	30 104	4	5	7
Großbritannien und Nordirland	31. 12. 1964	12 006 979	1 265 600	8 451 234	83 619	1 619 765	460 476	•	5	5	6
Norwegen	31. 12. 1964	732 452	67 446	415 939	5 904	122 923 ⁷⁾	117 533	30 257	5	7	9
Österreich	31. 12. 1964	1 234 324	227 535	702 034 ⁷⁾	5 655	91 614	182 296	68 809	6	9	10
Portugal	31. 12. 1964	293 600 ⁸⁾	•	211 000	4 600	78 000	•	•	31	31	43
Schweden	1. 1. 1965	2 122 146	87 774	1 665 782	10 104	111 846	224 836	59 580	4	4	5
Schweiz	30. 9. 1964	1 045 300	106 346	839 378 ⁷⁾	3 781	80 326	1 678 ⁴⁾	65 000	6	7	7
andere Länder											
Finnland	31. 12. 1964	714 094	113 731	376 254	7 074	82 946	130 934	•	6	10	12
Vereinigte Staaten	31. 12. 1963	88 176 623	660 400	68 452 000	297 401	13 416 324	5 350 498	1 253 171	2	2	3

- 1) Nach amtlichen und privaten Quellen.
- 2) Einschließlich Kombinationskraftwagen.
- 3) Einschließlich Sonderkraftfahrzeuge.
- 4) Nur Straßenzugmaschinen.
- 5) 1. 8. 1962.
- 6) Ohne Zugmaschinen.
- 7) Einschließlich Sattelzugmaschinen
- 8) Ohne Krafträder und Zugmaschinen.

Quelle. Kraftfahrt-Bundesamt, Der Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Juli 1965.

Aus der Tatsache, daß es zwar im Jahre 1962 in der Bundesrepublik Deutschland noch keine Großstadt gab, die die Kraftfahrzeugdichteziffer 100 erreicht hatte, aber bereits nach 10 Jahren — seit 1962 — es keine Großstadt mehr gibt, die diese Ziffer nicht überschritten hat, ist der Verlauf der fortschreitenden Motorisierung klar ersichtlich.

Nach einem Vergleich der Kraftfahrzeugbestände und -dichte in den deutschen Großstädten ist eine anschließende internationale Gegenüberstellung im Hinblick auf weitere Entwicklungsmöglichkeiten aufschlußreich, obwohl die Verhältnisse anderer Länder nur mit Einschränkung auf die Bundesrepublik Deutschland übertragen werden können.

Da sich das Schwergewicht des Kraftfahrzeugbestandes in allen Ländern überwiegend auf die Personenkraftwagen verlagert hat und ihr Besitz allgemein als Zeichen des „Wohlstandes“ angenommen wird, kann als relativer vergleichender Anhaltspunkt dienen, daß in den Jahren 1964 bzw. 1965 durchschnittlich auf einen Personenkraftwagen u. a. in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin), Frankreich und Großbritannien je 6 Einwohner, in Schweden 5 Einwohner und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bereits 3 Einwohner entfallen.

1.5 Prognoseüberlegungen

Im Anschluß an die nur in Grundzügen dargelegten Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen der Motorisierung in Dortmund ergibt sich die schwierige Frage, ob und in welchem Umfang in der Zukunft nach einer möglichst weitgehenden Behebung der Verkehrskonflikte mit einer anhaltenden Aufwärtsbewegung des Kraftfahrzeugbestandes durch Erschließung neuer und alter Käuferschichten gerechnet werden kann bzw. wann etwa eine Annäherung an den Sättigungsgrad erreicht ist oder sogar finanzielle und andere Gründe zu einer Einschränkung nötigen. Dieses Problem steht in engem Zusammenhang sowohl mit den internationalen Verflechtungen im allgemeinen wie auch mit der saisonalen, konjunkturellen und strukturellen Entwicklung der Wirtschaft, der Währungsstabilität, der Finanzlage sowie des Arbeits- und Kapitalmarktes in der Bundesrepublik Deutschland im besonderen, Faktoren also, die nicht ohne Einfluß auf die privaten und öffentlichen Verhältnisse bleiben können. Es ist ferner wichtig, daß für den Fortschritt der Motorisierung und die Verkehrsbelastung der Straßen nicht nur die Gesamtzahl der in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeuge als Maßstab gelten können, sondern auch die durchschnittliche Ausnutzung der Fahrzeuge zu berücksichtigen ist.

Bei der Bedeutung der Entwicklung des Sozialproduktes und der Kaufkraft in Verbindung mit volkswirtschaftlichen Interessen ist es erklärlich, daß sich hinsichtlich der Durchführung von behördlichen Planungsaufgaben und wirtschaftlichen Dispositionen vielseitige Untersuchungen bzw. Verkehrsanalysen von zahlreichen amtlichen Stellen sowie wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Kreisen mit der Prognose der Ausweitung des Kraftfahrzeugbestandes befaßt haben, weil Planung bei Kenntnis der gegenwärtigen Lage auf eine Vorausschau hinzielt. Über die Grenzen des Umfangs und die Dauer der künftigen Motorisierung gehen die Meinungen und Schätzungen verständlicherweise auseinander, da eine exakte Vorausberechnung wegen zu verschiedenartiger unbekannter Größen mit ihren Wechselwirkungen kaum möglich ist, so daß bei diesem umstrittenen Problem nur Andeutungen möglich sind, ohne daß auf Einzelheiten eingegangen werden kann.

Wenn davon ausgegangen wird, daß nach Auffassung der Marktforscher die weitere Erhöhung des Kraftfahrzeugbestandes im Zusammenhang mit der Bevölkerungsbewegung wesentlich von der Zuwachsrates des Personenkraftwagenbestandes der Arbeitnehmer abhängt, dessen Anteil am Gesamtbestand (ohne landwirtschaftliche Schlepper und Krafträder) bis zum Jahre 1975 sich angeblich auf rd. 90 % belaufen soll (in Dortmund gegenwärtig rd. 80 %), so kann voraussichtlich im allgemeinen mit einer Verdoppelung etwa bis zum Jahre 1980 gerechnet werden. In Anbetracht unterschiedlicher Prognose-theorien und -methoden, unter denen die Gutachten der Deutschen Shell-AG für das Bundesgebiet besondere Beachtung in der Öffentlichkeit, bei den Behörden und der Industrie gefunden haben, liegt es im Dortmunder Fall nahe, die im Amt für Statistik und Wahlen bearbeitete Studie *) über die maxi-

mal zu erwartende Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahre 1985 zugrunde zu legen, um eine annähernde Bezugsgröße für den voraussichtlichen Kraftfahrzeugbestand zu gewinnen. Als Unsicherheitsfaktor in sozialer Hinsicht kommt hinzu, daß die hiesige einseitige und krisenanfällige Wirtschaftsstruktur mit ihrer Grundlage in der Montanindustrie und die bisher geringe Aussicht auf die Ansiedlung von produktiveren Unternehmen die Erzielung eines einigermaßen zuverlässigen Ergebnisses erschwert. Obwohl es sich wegen der Unbestimmbarkeit wichtiger, bereits obenangeführter Voraussetzungen, zu denen auch die schwer vorauszuberechnende Wanderungsbewegung der Bevölkerung gehört, nur um eine grobe Schätzung mit vielen Fehlerquellen handeln kann, dürfte bis zum Jahresende 1981 voraussichtlich die Grenze von etwa 700 000 Einwohnern überschritten sein. Falls angenommen wird, daß beispielsweise in absehbarer Zeit auf einen Personenkraftwagen die — im Verhältnis zu anderen Ländern und Städten —, an Stelle von gegenwärtig 7 Dortmundern als angemessen erscheinende Durchschnittszahl 4 Dortmunder entfallen, so ergibt sich bis 1981 ein potentieller Bestand von rd. 175 000 Fahrzeugen. Werden bei optimistischer Betrachtung auf einen Personenkraftwagen 3 Dortmunder bezogen, wäre eine Bestandszahl von rd. 230 000 erreicht, was für Dortmund mehr als eine Verdoppelung bedeuten würde. Der Kraftfahrzeugbestand wird nun nicht allein von der schwankenden Zahl der Bevölkerung, sondern vielmehr von ihrer beruflichen Zusammensetzung und Kaufkraft bestimmt.

Wird der im Ruhrgebiet rege Verkehr aus benachbarten Stadt- und Landkreisen und der starke Durchgangsverkehr noch hinzugerechnet, läßt sich bereits voraussagen, welcher Belastung das Straßenverkehrsnetz durch das Mißverhältnis zwischen der Entwicklung des vorausgeschätzten Motorisierungszuwachses und dem Straßenraum in Zukunft ausgesetzt sein wird, wenn es nicht gelingt zu erkennen, daß zwar Motorisierung ein Fortschritt mit zunehmenden Nachteilen bedeutet, daß aber versucht werden muß, sowohl durch regionale verkehrsplanerische und straßenbauliche Maßnahmen als auch durch Verbesserung der Gesetzgebung und Verkehrserziehung ein drohendes Chaos abzuwenden. Da jedoch ein befriedigendes Ergebnis durch den Ausbau der öffentlichen Nahverkehrseinrichtungen trotz Gründung einer „Planungsgesellschaft für den öffentlichen Personen-Nahverkehr im Ruhrgebiet m. b. H.“ aus finanziellen Gründen kaum zu erwarten ist und gegebenenfalls noch weitere Rationalisierungsmaßnahmen bzw. Fahrpreiserhöhungen eintreten können, muß auch in der Zukunft mit einer Steigerung des Individualverkehrs und wachsenden Parkraumschwierigkeiten gerechnet werden, wenn auch im allgemeinen die Motorisierung im kleineren Gang laufen dürfte. In einigen Kreisen herrscht zwar die Meinung vor, daß weder wegen der Überproduktion an Kraftfahrzeugen noch vor zu eng werdendem Verkehrsraum Bedenken bestehen, sondern daß wahrscheinlich Autos auch zukünftig gekauft werden ohne Rücksicht darauf, ob und wie man mit ihnen fahren kann.

Nach der bisher erfolgreich verlaufenen Hochkonjunktur in der Kraftfahrzeugindustrie machen sich aber neuerdings auf dem deutschen Automarkt Abschwächungstendenzen bemerkbar, die durch Zurückhaltung von Käuferschichten zum Ausdruck kommen. Zu den Ursachen gehören neben dem Problem der sozialen Sicherheit in verschiedenen Wirtschaftszweigen infolge Rationalisierung eine Reihe von anderen Faktoren. Zunächst drohen Maßnahmen zur Verteuerung der Autohaltung durch die geplanten Erhöhungen der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer, der Haftpflichtversicherung und der beabsichtigten Beschränkung der von der Steuer absetzbaren Werbungs-

*) Aus heutiger Sicht erscheint die in der Studie angenommene Wanderungsentwicklung allerdings zu optimistisch.

kostenpauschale für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Ferner stellen viele Interessenten den vorgesehenen Erwerb eines neuen Wagens zurück und lassen ihre alten Fahrzeuge überholen bzw. verzichten auf die Anschaffung einer größeren Klasse; abgesehen davon, daß sich mancher Arbeitnehmer schon früher in der Größenordnung seiner Motorisierung vergriffen hat. Diese und andere Gründe (z. B. Importdruck und Wettbewerb im Ausland) veranlassen Kraftfahrzeughersteller zu Restriktionsmaßnahmen, die sich in Produktions-

einschränkungen durch Kurzarbeit, Arbeitsruhe und Entlassungen äußern, um die Fabrikation dem Absatz anzupassen. Hinzu kommen Anzeichen einer Sättigung des Gebrauchtwagenhandels, was für manche, die ihr Kraftfahrzeug bei dem Kauf eines neuen Wagens anrechnen lassen wollen, eine erschwerte Finanzierung bedeutet. Außerdem läßt die Zurücknahme von verkauften Neuwagen durch den Handel auf zunehmende Zahlungsschwierigkeiten schließen.

2 Straßenverkehrsunfälle

Eine Folgeerscheinung der fortschreitenden Motorisierung ist die bedenkliche Zunahme der Straßenverkehrsunfälle, da die Unfalldichte wesentlich von der Verkehrsdichte abhängt, die wiederum von der Kraftfahrzeugdichte und den Kraftfahrzeugfahrlösungen bestimmt wird. In Anbetracht der vielseitigen Probleme des Straßenverkehrs sind die einander beeinflussenden Faktoren Mensch, Kraftfahrzeug und Straße in gleicher Weise von Bedeutung. Die Vergrößerung des Kraftfahrzeugbestandes, die sich — wie bereits oben ausgeführt — bei den Kraftfahrzeugarten strukturell unterschiedlich auswirkt, gibt dem Straßenverkehr das Gepräge. Der relativen Verminderung der Zulassungszahlen für Krafträder, Lastkraftwagen einschließlich Zugmaschinen, Kraftomnibusse und Obusse sowie Sonderfahrzeuge steht eine Steigerung der Zahl der erstmalig zugelassenen Personenkraftwagen gegenüber. Die Personenbeförderung im öffentlichen Nahverkehr weist gleichfalls einen hohen Stand auf. Infolgedessen bleibt es trotz Intensivierung der Verkehrserziehungs- und Verkehrsunfallverhütungsmaßnahmen sowie Verfolgung von Verkehrsstraftaten nicht aus, daß auch die Straßenverkehrsunfälle entsprechend der Verkehrsentwicklung angewachsen sind. Je dichter jedoch der Verkehr in den Städten ist und je langsamer infolgedessen meistens im Gegensatz zu außerhalb gelegenen Strecken gefahren wird, desto weniger schwere Unfälle können sich ereignen.

Die vorhandenen Verkehrsflächen sind auf Grund historischer Gegebenheiten unzureichend, und sogar die in der Nachkriegszeit großzügiger gestalteten Verkehrswege erweisen sich in verhältnismäßig kurzer Zeit vielfach schon als unzulänglich. Durch die Ausdehnung der Wohngegenden in den Randgebieten der Städte wird das Kraftfahrzeug zunehmend zu Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte eingesetzt, wodurch der Individualverkehr weiter erhöht und die Stadtstraßen noch mehr belastet werden. Verkehrserhebungen und Unfallzahlen bestätigen, daß die Verkehrsnot innerhalb der Städte am größten ist. Gerade im Hinblick auf die außerordentlich große Bedeutung aller verkehrspolitischen Maßnahmen ist eine statistische Darlegung der Straßenverkehrsunfälle daher besonders wichtig.

Bei Vergleichen ist zu berücksichtigen, daß sich die statistischen Angaben über den Kraftfahrzeugbestand nur auf den Stadtkreis Dortmund beziehen, während an den Straßenverkehrsunfällen in Dortmund auch auswärtige Kraftfahrzeuge beteiligt sind; außerdem haben sich die Erfassungs- und Auswertungsmethode sowie die gesetzliche Regelung im Laufe der Zeit geändert, so daß Gegenüberstellungen nur relativ möglich sind. Noch im Bundesgesetz zur Änderung des Gesetzes zur Durchführung einer Straßenverkehrsunfallstatistik vom 20. 9. 1965 wurden Bestimmungen des entsprechenden Gesetzes vom 18. 5. 1961 insofern geändert, als nunmehr folgende grundsätzlichen Tatbestände mit teilweiser Einschränkungsbefugnis der Länderregierungen erfaßt werden sollen:

1. Bei Unfällen, bei denen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden von 1 000,— DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten verursacht worden sind,
 - a) Art, Ort und Zeit des Unfalles,
 - b) die am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer und Verkehrsmittel,
 - c) die polizeilich festgestellten unmittelbaren Unfallursachen und die Unfallumstände,
 - d) die Unfallfolgen;
2. Bei allen anderen Unfällen
 - a) Ort des Unfalles
 - b) die am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer und Verkehrsmittel,
 - c) die Höhe des entstandenen Sachschadens.

Zur Begriffsbestimmung sei erwähnt, daß ein Unfall im Sinne des Gesetzes dann vorliegt, wenn infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet, verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind.

In den nachstehenden Übersichten soll die Entwicklung der wichtigsten Folgen des zunehmenden Straßenverkehrs zahlenmäßig dargestellt werden:

Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen

Jahr	Straßenverkehrsunfälle ¹⁾				Verunglückte Personen					
	insgesamt	darunter mit Personen- schaden	Zu- oder Abnahme (1937 = 100)	auf 10 000 Einwohner ²⁾	Verletzte Personen	Getötete Personen	insgesamt zu Schaden gekommene Personen	Zu- oder Abnahme (1937 = 100)	Auf 1 000 Unfälle	Auf 10 000 Einwohner ²⁾
	Anzahl	% aller Unfälle		Anzahl	Anzahl				Anzahl	
1937	2 842	53,2	100	52	1 793	71	1 864	100	656	34
1949	1 999	54,9	70,3	41	1 217	73	1 290	69,2	645	27
1950	3 061	49,7	107,7	61	1 734	67	1 801	96,6	588	36
1951	3 822	53,2	134,5	73	2 408	83	2 491	133,6	652	48
1952	5 464	49,9	192,3	101	3 288	74	3 362	180,4	615	62
1953	6 993	52,9	246,1	124	4 533	137	4 670	250,5	668	83
1954	7 813	52,9	274,9	134	5 107	149	5 256	282,0	673	90
1955	8 891	50,6	312,8	149	5 568	158	5 726	307,2	644	96
1956	9 897	47,2	348,2	165	5 730	178	5 908	317,0	597	98
1957	10 015	44,3	352,4	170	5 410	133	5 543	297,4	553	90
1958	10 502	39,4	369,5	168	4 982	133	5 115	274,4	487	82
1959	10 965	39,1	385,5	174	5 292	154	5 446	292,2	497	87
1960	12 789	36,3	450,0	203	5 783	141	5 924	317,8	463	94
1961	13 550	33,8	476,8	214	5 840	157	5 997	321,7	443	95
1962	13 149	28,9	462,7	203	4 923	142	5 065	271,7	385	78
1963	12 777	28,5	449,6	197	4 835	128	4 963	266,3	388	76
1964	13 334 ³⁾	29,2	469,2	204	5 038	138	5 176	277,7	388	78
1965	14 033 ⁴⁾	25,8	493,8	214	4 783	125	4 908	263,3	350	75
1966	13 753 ⁵⁾	27,0	483,9	209	4 976	120	5 096	273,4	371	78

1) Mit Personen- und Sachschaden

2) Mittlere Einwohnerzahl

3) Einschl. 5 138 Bagatellunfälle (nur Blechschäden), d. h. Unfälle, die mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung erledigt sind und seit 1964 in der amtlichen Verkehrsstatistik nicht mehr erfaßt werden

4) Einschließlich 6 530 Bagatellunfälle

5) Einschließlich 7 215 Bagatellunfälle (vorläufiges Ergebnis)

Bei einem Vergleich der Zahl der gegenwärtigen Straßenverkehrsunfälle in Dortmund mit dem Vorkriegsstand ergibt sich trotz einiger Schwankungen in den Jahren 1962 und 1963 eine annähernd fünffache Zunahme; zu dem gleichen Ergebnis gelangt man, wenn die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle auf 10 000 Einwohner bezogen wird. Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden, die sowohl Unfälle mit nur Personenschaden als auch Unfälle mit Personen- und Sachschaden umfassen, ist von über der Hälfte aller Unfälle auf rd. ein Viertel, also um das Doppelte, gesunken. Hierbei dürfte eine Reihe von Faktoren, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzung, Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer an den Verkehr, verstärkter Polizeieinsatz bei der Verkehrsüberwachung, Anlage von Verkehrssicherungen (Signalanlagen, Fußgängerüberwege mittels Zebrastreifen, Unter- und Überführungen, Fahrbahnmarkierungen usw.) sowie Anordnung von sonstigen verkehrsregelnden Maßnahmen (Einbahn- und Vorfahrtsstraßen, Fahrtrichtungs-, Halte- und Parkverbote u. ä.) von Einfluß gewesen sein.

Wenn man also bei den Unfallereignissen auf den öffentlichen Straßen zurückverfolgen kann, daß anteilmäßig die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in den vergleichbar gemachten Jahren 1949 bis 1965 bzw. 1966 von 54,9 % auf 25,8 % bzw. 27,0 % gesunken und die nur mit Sachschaden von 45,1 % auf 74,2 % bzw. 73,0 % gestiegen sind, so ist hieraus auf einen Strukturwandel im Straßenverkehr zu schließen, der sich bereits 1950, 1952 und seit 1956 durch ein Überwiegen

der Sachschadensunfälle bemerkbar gemacht hatte. Wie vorher ausgeführt worden ist, haben sich, in Meßziffern ausgedrückt, der Dortmunder Kraftfahrzeugbestand 1938 = 100 bis 1966 auf 614,7, der Dortmunder Personenkraftwagenbestand 1938 = 100 in derselben Zeit sogar auf 1 203,8 und die Zahl der von einheimischen und auswärtigen Verkehrsteilnehmern verursachten Straßenverkehrsunfälle 1937 = 100 bis 1966 auf 483,9 erhöht.

Trotz mannigfacher Unfallverhütungsmaßnahmen, angefangen vom Jugendverkehrsschulgarten bis zum Verkehrsunterricht für Erwachsene, setzt sich die Unfallquote mit mehr oder weniger schwerwiegenden Folgen für Leib und Leben der beteiligten Personen oder in Form von Sachbeschädigungen fort, wobei die Klärung der Schuldfrage von besonderer Bedeutung ist. Die Gesamtzahl der verunglückten Personen hat sich in demselben Zeitraum absolut etwa verdreifacht, dabei hat sich die Zahl der verletzten Personen nicht ganz in gleichem Umfang erhöht, während fast doppelt soviel Getötete zu beklagen sind. Wird die Gesamtzahl der verunglückten Personen auf 1 000 Unfälle bezogen, so läßt sich gegenüber der Vorkriegszeit eine Abnahme von 656 auf 371 Unfälle feststellen; auf 10 000 Einwohner ist jedoch mehr als eine Verdoppelung von 34 auf 78 Einwohner zu verzeichnen.

Bei den Straßenverkehrsunfällen werden die Unfallopfer nach Art der Verkehrsbeteiligung erst seit 1953 statistisch erfaßt und — auf 100 verletzte bzw. getötete Personen bezogen — folgendermaßen aufgeteilt:

Unfallopfer nach Art der Verkehrsbeteiligung

Jahr	Verletzte Personen					Getötete Personen				
	Von 100 verletzten Personen waren					Von 100 getöteten Personen waren				
	Fahrer und Mitfahrer von				Fußgänger u. sonstige Personen	Fahrer und Mitfahrer von				Fußgänger u. sonstige Personen
	Kraft- wagen	Kraft- rädern	Mopeds	Fahr- rädern		Kraft- wagen	Kraft- rädern	Mopeds	Fahr- rädern	
1953	13,5	34,7	•	26,4	25,4	6,6	25,5	•	17,5	50,4
1955	17,0	29,7	12,1	17,1	24,1	9,5	26,0	10,1	10,1	44,3
1957	18,7	26,3	16,4	13,0	25,6	15,0	17,8	12,0	6,1	39,1
1959	24,4	18,7	19,1	12,8	25,0	16,3	14,2	15,6	7,7	46,2
1961	26,9	10,4	22,2	8,0	32,5	25,4	8,9	15,3	1,9	48,5
1962	43,0	9,2	17,6	9,5	20,7	23,9	3,5	4,2	8,5	59,9
1963	47,7	7,3	14,9	9,0	21,1	29,7	2,3	11,7	6,3	50,0
1964	48,5	8,7	11,4	9,2	22,2	28,3	2,9	5,8	9,4	53,6
1965	54,6	7,1	8,5	8,3	21,5	24,2	6,5	4,8	4,8	59,7
1966	58,4	5,8	7,3	7,0	21,5	30,8	6,7	5,0	5,8	51,7

Die bereits obenerwähnte Parallelität der relativen Bestandsveränderungen zwischen den einzelnen Kraftfahrzeugarten läßt sich in den angeführten Jahren auch bei den Unfallopfern nach Art der Verkehrsbeteiligung nachweisen. Bei den durch Straßenverkehrsunfälle verletzten oder getöteten Personen nimmt nämlich die Zahl der Fahrer und Mitfahrer besonders von Kraftwagen von 13,5 % auf 58,4 % bzw. von 6,6 % auf 30,8 % beträchtlich zu, wogegen die geringere Anzahl der Fahrer und Mitfahrer von Kraft-rädern von 34,7 % auf 5,8 % bzw. von 25,5 % auf 6,7 % sinkt. In ähnlicher Weise verändern sich die entsprechenden Relationen bei Mopeds von 12,1 % über 22,2 % auf 7,3 % bzw. von 10,1 % über 15,6 % auf 5,0 %, während bei Fahrrädern eine Abnahme von 26,4 % auf 7,0 %

bzw. von 17,5 % über 1,9 % auf 5,8 % festzustellen ist. Die beachtlichen Anteile der verletzten oder getöteten Fußgänger und sonstigen Personen sind in der Berichtszeit verhältnismäßig konstant geblieben, betragen jedoch etwa ein Fünftel bzw. sogar mehr als die Hälfte der Gesamtzahl.

Darüber hinaus dürfte es noch aufschlußreich sein, zu welchen Altersgruppen die durch Straßenverkehrsunfälle getöteten oder innerhalb von 30 Tagen an deren Folgen verstorbenen Personen gehört haben, die in nachstehender Zusammenstellung über die nur von 1960 bis 1966 vorliegende Zeit aufgliedert sind:

Tote bei Straßenverkehrsunfällen nach Altersgruppen

Jahr	Tote insgesamt *)		davon in den Altersgruppen									
			unter 18 Jahren		18 bis unter 25 Jahren		25 bis unter 45 Jahren		45 bis unter 65 Jahren		über 65 Jahre	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1960	141	100	22	15,6	18	12,8	34	24,1	35	24,8	32	22,7
1961	157	100	24	15,3	29	18,5	38	24,2	31	19,7	35	22,3
1962	142	100	18	12,7	19	13,4	32	22,5	36	25,4	37	26,0
1963	128	100	16	12,5	19	14,8	26	20,3	34	26,6	33	25,8
1964	137	100	23	16,8	12	8,8	29	21,2	38	27,7	35	25,5
1965	124	100	22	17,7	10	8,1	27	21,8	31	25,0	34	27,4
1966	120	100	13	10,8	12	10,0	35	29,2	35	29,2	25	20,8

*) Einschließlich der innerhalb von 30 Tagen an den Folgen von Straßenverkehrsunfällen Verstorbenen

Aus der Unfallsituation geht hervor, daß die Zahl der Verkehrstoten mit zunehmendem Alter der Personen ansteigt, da die älteren Menschen begreiflicherweise im Straßenverkehr mehr gefährdet sind und daher eher zu den Unfallopfern gehören. Der Anteil der Altersgruppe „über 65 Jahre“ an den Verkehrstoten hat bis 1965 von 22,7 % auf 27,4 % zugenommen. Die Jugendlichen unter 18 Jahren sind anteilmäßig absolut und relativ fast konstant beteiligt geblieben, während die restlichen Gruppen, die im erwerbsfähigen Alter von 18 bis unter 65 Jahren ums Leben gekommen waren, durchweg zu-

rückgegangen sind. Gegenüber der bisherigen Entwicklung weicht das Jahr 1966 insofern ab, als anteilmäßig die Altersgruppen sowohl „unter 18 Jahren“ als auch „über 65 Jahre“ gesunken, dagegen die im mittleren Alter gestiegen sind.

Da die Zahl und Schwere der Unfälle wesentlich von der Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer abhängen, ist auch eine Darstellung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer in Dortmund nach Art der Beteiligung von Bedeutung.

An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung

Jahr	Beteiligte Verkehrsteilnehmer ¹⁾											Zu- oder Abnahme der beteiligten Verkehrsteilnehmer insgesamt (1937 = 100)
	Insgesamt ²⁾	davon										
		Krafträder einschl. Kraftroller	Personenkraftwagen	Kraftomnibusse und Obusse	Lastkraftwagen einschl. Zugmaschinen u. Sattelschlepper	Sonstige Kraftfahrzeuge	Mopeds einschl. Fahrräder mit Hilfsmotor	Fahrräder	Sonstige Fahrzeuge ³⁾	Fußgänger	Sonstige Verkehrsteilnehmer	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Grundzahlen												
1937	5 633	676	1 769	45	1 036	99	—	1 034	371	592	11	
1949	3 910	257	734	40	1 230	22	64	535	366	505	18	
1950	6 030	549	1 480	82	1 812	14	12	910	396	620	43	
1951	7 551	966	1 932	63	1 945	28	19	1 210	381	830	42	
1952	10 697	1 584	3 014	95	2 533	9	56	1 611	531	1 015	58	
1953	13 614	2 451	3 938	160	2 921	33	201	1 845	498	1 295	133	
1954	15 235	2 780	4 767	139	3 104	18	409	1 739	530	1 413	167	
1955	17 354	2 596	6 080	206	3 253	18	1 067	1 677	526	1 553	200	
1956	19 232	2 593	7 712	255	3 429	9	1 321	1 261	567	1 665	241	
1957	19 472	2 352	8 420	213	3 341	25	1 561	1 194	585	1 596	185	
1958	20 407	2 008	9 861	236	3 331	28	1 664	1 143	434	1 507	195	
1959	21 581	1 728	11 136	251	3 327	64	1 835	1 141	447	1 466	183	
1960	25 059	1 478	14 188	274	3 620	140	2 195	1 030	484	1 484	166	
1961	26 158	1 464	15 285	308	3 873	94	1 986	913	412	1 567	256	
1962	25 661	741	17 365	249	3 717	98	1 152	665	472	1 151	51	
1963	7 120	326	3 820	55	557	2	706	470	101	1 067	16	
1964	7 611	420	4 193	49	551	7	573	515	90	1 199	14	
1965	7 153	317	4 192	48	526	19	432	445	79	1 078	17	
Verhältnis- und Beziehungszahlen												
1937	100	12,0	31,4	0,8	18,4	1,8	—	18,3	6,6	10,5	0,2	100
1949	100	6,5	18,8	1,0	31,5	0,6	1,6	13,7	9,4	12,9	0,5	69,4
1950	100	9,1	24,5	1,5	30,0	0,2	0,2	15,1	6,6	10,3	0,7	107,0
1951	100	12,8	25,6	0,8	25,8	0,4	0,3	16,0	5,0	10,9	0,6	134,0
1952	100	14,8	28,2	0,9	23,6	0,1	0,5	15,1	5,0	9,5	0,5	189,9
1953	100	18,0	28,9	1,2	21,5	0,2	1,5	13,5	3,7	9,5	1,0	241,7
1954	100	18,2	31,3	0,9	20,4	0,1	2,7	11,4	3,5	9,3	1,1	270,5
1955	100	15,0	35,0	1,2	18,8	0,1	6,1	9,7	3,0	8,9	1,2	308,1
1956	100	13,5	40,1	1,3	17,8	0,0	6,9	6,6	2,9	8,7	1,3	341,4
1957	100	12,1	43,2	1,1	17,2	0,1	8,0	6,1	3,0	8,2	1,0	345,7
1958	100	9,8	48,3	1,2	16,3	0,1	8,2	5,6	2,1	7,4	1,0	362,3
1959	100	8,0	51,6	1,2	15,4	0,3	8,5	5,3	2,1	6,8	0,8	383,1
1960	100	5,9	56,6	1,1	14,4	0,6	8,8	4,1	1,9	5,9	0,7	444,9
1961	100	5,6	58,4	1,2	14,8	0,3	7,6	3,5	1,6	6,0	1,0	464,4
1962	100	2,9	67,6	1,0	14,5	0,4	4,5	2,6	1,8	4,5	0,2	455,5
1963	100	4,6	53,7	0,8	7,8	0,0	9,9	6,6	1,4	15,0	0,2	—
1964	100	5,5	55,1	0,6	7,2	0,1	7,5	6,8	1,2	15,8	0,2	—
1965	100	4,4	58,6	0,7	7,4	0,3	6,0	6,2	1,1	15,1	0,2	—

¹⁾ Die Zahlen der durch Stationierungstreitkräfte verursachten Straßenverkehrsunfälle wurden von 1949 bis 1956 statistisch nicht nach der Art der Beteiligung erfaßt, sind jedoch in den Gesamtjahressummen enthalten. Die diesbezüglichen absoluten und prozentualen Anteile ergeben während dieser Zeit nur verhältnismäßig geringfügige Abweichungen.

²⁾ Bei Straßenverkehrsunfällen bis 1962 mit Personen- und Sachschaden, ab 1963 nur mit Personenschaden.

³⁾ Eisenbahn, Straßenbahn, Fuhrwerk usw.

Aus der vorstehend dargestellten Entwicklung geht hervor, daß in der Zeit vor und nach dem Kriege an jedem Straßenverkehrsunfall durchschnittlich zwei Verkehrsteilnehmer beteiligt waren. Die oben bei den Angaben des Kraftfahrzeugbestandes behandelte Parallelität zwischen den relativen Veränderungen in der Motorisierung bei Personenkraftwagen und bei Kraftfahrzeugen, zu denen das zeitweilige Ansteigen des Mopedbestandes noch hinzukommt, hat sich folgeschwer auch auf die Zusammensetzung der an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer ausgewirkt.

Die strukturellen Veränderungen des Unfallgeschehens kommen nicht nur in der abnehmenden Zahl der an Unfällen und Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmer, sondern auch in den Veränderungen der je nach der Häufigkeit der Unfallbeteiligung sich ergebenden Reihenfolge zum Ausdruck. Den Kraftfahrzeugbeständen und dem Erscheinungsbild auf der Straße entsprechend stehen als unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer die Personenkraftwagen an erster Stelle, gefolgt von den Lastkraftwagen einschließlich der Zugmaschinen und Sattelschlepper, den Mopeds einschließlich der Fahrräder mit Hilfsmotor gleichmäßig mit den Fußgängern und schließlich den Kraftfahrzeugen mit den restlichen Verkehrsteilnehmern. Da sich seit 1963 die Aufgliederung der Verkehrsteilnehmer nur noch auf die Unfälle mit Personenschaden bezieht, kann die Größenordnung nicht mehr mit der vorhergehenden Zeit verglichen werden.

Unter den Hauptgruppen hat der niedrigste Anteil der Personenkraftwagen 1949 von 18,8 % auf 67,6 % im Jahre 1962 zugenommen, während der Anteil der Kraftfahrzeuge einschließlich der Kraftroller nach seinem höchsten Stand von 18,2 % im Jahre 1954 auf 2,9 % im Jahre 1962 erheblich gesunken ist. Der Lastfahrzeuganteil nahm seit 1949 eine rückläufige Entwicklung von 31,5 % auf 14,5 %. Einen anteilmäßig entgegengesetzten Verlauf der an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer haben ebenso Mopeds und Fahrräder genommen, von denen in gleichem Zeitraum die ersteren von 1,6 % (1950 = 0,2 %) auf 4,5 % (1960 = 8,8 %) gestiegen sind, demgegenüber die letzteren von 13,7 % (1937 = 18,3 %) auf 2,6 % abgenommen haben.

Jedoch auch nach der seit 1963 geltenden Gliederung der an Straßenverkehrsunfällen nur mit Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmer setzt sich der überwiegende Anteil der Personenkraftwagen in einer weiteren Zunahme von 53,7 % (1963) auf 58,6 % (1965) fort.

Die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle auf die einzelnen Monate ist aus der nachstehenden Übersicht zu erkennen, die einen interessanten Einblick in die Unfallhäufigkeit während der verschiedenen Jahreszeiten bietet. Zur Erleichterung von Vergleichen wurden anschließend Meßziffern mit einer Durchschnittsberechnung je Tag ermittelt, um die Auswirkung der unterschiedlichen Zahl der Monatstage auszuscheiden.

Straßenverkehrsunfälle nach der Jahreszeit

Jahr	Insgesamt ¹⁾	davon											
		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Grundzahlen													
1937	2 842	171	208	254	229	243	251	261	245	247	294	222	217
1949	1 999	119	110	118	139	126	147	187	200	198	205	217	233
1950	3 061	175	199	221	196	253	266	342	299	284	260	277	289
1951	3 822	247	253	268	314	319	360	341	350	333	372	328	337
1952	5 464	292	297	350	425	493	451	525	524	528	609	514	456
1953	6 993	360	381	514	595	624	595	720	655	718	716	540	575
1954	7 813	426	424	555	576	704	652	690	745	749	806	732	754
1955	8 891	501	550	596	678	790	760	826	781	847	853	820	889
1956	9 897	664	530	655	741	892	837	962	879	928	1 010	940	859
1957	10 015	683	730	815	854	967	817	938	937	767	820	856	831
1958	10 502	699	758	761	751	971	866	895	921	952	1 041	834	1 053
1959	10 965	779	727	816	943	976	955	906	971	983	1 078	872	959
1960	12 789	856	797	871	1 012	1 074	995	1 168	1 090	1 147	1 349	1 211	1 219
1961	13 550	1 020	916	1 100	1 159	1 090	1 167	1 131	1 036	1 095	1 287	1 333	1 216
1962	13 149	958	832	1 137	1 071	1 135	916	1 125	1 066	1 202	1 131	1 312	1 264
1963	12 777	1 161	928	885	953	1 050	1 022	1 047	1 037	1 130	1 175	1 251	1 138
1964	13 334	1 000	973	1 000	1 158	1 068	1 032	1 092	1 015	1 084	1 296	1 351	1 265
1965	14 033	910	887	1 141	1 211	1 168	1 013	1 251	1 113	1 218	1 261	1 375	1 485
1966	13 753	1 193	1 025	1 359	1 196	1 083	1 079	1 083	855	873	1 216	1 273	1 518
Meßziffern ²⁾													
1937		5,5	7,4	8,2	7,6	7,8	8,4	8,4	7,9	8,2	9,5	7,4	7,0
1949		3,8	3,9	3,8	4,6	4,1	4,9	6,0	6,5	6,6	6,6	7,2	7,5
1950		5,6	7,1	7,1	6,5	8,2	8,9	11,0	9,6	9,5	8,4	9,2	9,3
1951		8,0	9,0	8,6	10,5	10,3	12,0	11,0	11,3	11,1	12,0	10,9	10,9
1952		9,4	10,2	11,3	14,2	15,9	15,0	16,9	16,9	17,6	19,6	17,1	14,7
1953		11,6	13,6	16,6	19,8	20,1	19,8	23,2	21,1	23,9	23,1	18,0	18,5
1954		13,7	15,1	17,9	19,2	22,7	21,7	22,3	24,0	25,0	26,0	24,4	24,3
1955		16,2	19,6	19,2	22,6	25,5	25,3	26,6	25,2	28,2	27,5	27,3	28,7
1956		21,4	18,3	21,1	24,7	28,8	27,9	31,0	28,4	30,9	32,6	31,3	27,7
1957		22,0	26,1	26,3	28,5	31,2	27,2	30,3	30,2	25,6	26,5	28,5	26,8
1958		22,5	27,1	24,5	25,0	31,3	28,9	28,9	29,7	31,7	33,6	27,8	34,0
1959		25,1	26,0	26,3	31,4	31,5	31,8	29,2	31,3	32,8	34,8	29,1	30,9
1960		27,6	27,5	28,1	33,7	34,6	33,2	37,7	35,2	38,2	43,5	40,4	39,3
1961		32,9	32,7	35,5	38,6	35,2	38,9	36,5	33,4	36,5	41,5	44,4	39,2
1962		30,9	29,7	36,7	35,7	36,6	30,5	36,3	34,4	40,1	36,5	43,7	40,8
1963		37,5	32,0	28,5	31,8	33,9	34,1	33,8	33,5	37,7	37,9	41,7	36,7
1964		32,3	33,6	32,3	38,6	34,5	34,4	35,2	32,7	36,1	41,8	45,0	40,8
1965		29,4	31,7	36,8	40,4	37,7	33,8	40,4	35,9	40,6	40,7	45,8	47,9
1966		38,5	36,6	43,8	39,9	34,9	36,0	34,9	27,6	29,1	39,2	42,4	50,0

¹⁾ Mit Personen- und Sachschaden

²⁾ Zahl der Straßenverkehrsunfälle dividiert durch die Zahl der Monatstage

Aus den obenangeführten Meßwerten der Straßenverkehrs-unfälle ist ersichtlich, daß sich zwar die Höchstziffern bei fort-schreitender Motorisierung und steigenden Ziffern über die Monate April bis Dezember verteilen, jedoch die Häufigkeit gegen Jahresende zunimmt; hierbei fällt besonders die Steige-rung im Oktober, November und Dezember 1965 sowie De-zember 1966 auf, die wahrscheinlich durch Witterungseinflüsse auf den Gesundheitszustand der Personen und durch die Be-schaffenheit der Straßen bedingt ist. Als der unfallreichste Tag gilt in der Regel der Freitag mit einer Verkehrsspitze zu den Hauptunfallzeiten zwischen 17 und 19 Uhr, wahrscheinlich als Folge übereilten und unbesonnenen Verhaltens bzw. mangeln-der Konzentration motorisierter Kreise vor dem Wochenende, teilweise sogar in Verbindung mit bedenklichen Begleiterschei-nungen nach Lohnzahlungen.

Nach Darlegung der Straßenverkehrsunfälle in Dortmund hin-sichtlich ihrer Folgen, der beteiligten Verkehrsteilnehmer und der Jahreszeit gehört die Feststellung der Unfallursachen zu den wichtigsten, aber auch schwierigsten Aufgaben dieser Statistik, da der Umfang des Ursachenverzeichnisses sowie die Kennzeichnung und statistische Auswertung der Ursachen durch nicht genauer bestimmfbare Einflüsse belastet sind. Wenn sich die Ermittlungsbeamten auch bemühen, im Interesse der Un-

fallbeteiligten hinsichtlich einer späteren Schadensregulierung und für vorbeugende Maßnahmen objektive Tatbestände zu erfassen, so können doch die Ergebnisse, inwieweit mensch-liches Versagen oder Mängel am Fahrzeug die Unfallursachen waren, von subjektiven Auffassungen abhängen. Des weiteren wird die statistische Auswertung erschwert, wenn bei einem Unfall mehrere Ursachen als Haupt- oder Nebenursache wirk-sam geworden und angegeben sind. Trotz der Problematik der Ursachenstatistik besitzt sie doch soviel Aussagewert, daß gewisse Folgerungen daraus gezogen werden können. Zu den als „sieben Todsünden im Straßenverkehr“ bezeichneten un-fallträchtigen Verkehrsdelikten gehören Verletzung der Vor-fahrt, falsches Überholen, falsches Fahren an Fußgängerüber-wegen, zu schnelles Fahren an Straßenkreuzungen und Straßeneinmündungen oder an Bahnübergängen, Verlassen der rechten Fahrbahnhälfte an unübersichtlichen Stellen, Wen-den auf der Autobahn und Nichtkennzeichnung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge.

Einige ausgewählte, vorläufig festgestellte, unmittelbare Un-fallursachen und Umstände, die sich bis zum Jahr 1961 auf Straßenverkehrsunfälle mit Personen- und Sachschaden bezie-hen, sollen nachstehend aufgezeigt werden:

Ausgewählte, vorläufig festgestellte, unmittelbare Unfallursachen und Umstände

Jahr	Unfallursachen insgesamt ¹⁾	darunter							
		Nichtbeachten der Vorfahrt	Falsches Einbiegen oder Wenden	Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren	Übermäßige Geschwindigkeit	Zu dichtes Auffahren im Verkehr	Fahrer und Fußgänger unter Alko- holeinfluß ²⁾	Falsches Ver- halten beim Überschreiten der Fahrbahn ³⁾	Glätte der Fahrbahn durch Regen, Schnee, Eis
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Grundzahlen									
1936	2 917	168	110	135	131	•	60	•	175
1949	2 135	226	89	163	40	•	113	•	66
1950	3 264	444	155	324	68	•	185	•	157
1951	3 988	586	200	499	60	•	215	•	163
1952	5 759	1 068	352	932	98	•	269	•	337
1953	8 800	1 557	504	1 215	290	479	426	•	802
1954	9 368	1 804	548	1 278	315	566	495	•	848
1955	11 085	1 906	619	1 348	497	853	587	•	1 209
1956	12 081	2 052	735	1 779	625	996	855	983	1 097
1957	11 610	1 761	815	1 744	725	1 257	871	886	461
1958	12 085	1 563	888	1 777	865	1 540	858	835	520
1959	12 380	1 533	961	1 823	916	1 906	805	904	326
1960	14 066	1 780	964	1 606	1 012	2 825	1 162	898	230
1961	14 989	2 071	1 207	1 668	1 082	3 077	1 014	862	115
Meßziffern (1936, 1953, 1956 = 100)									
1936	100	100	100	100	100	•	•	•	100
1949	73,2	134,5	80,9	120,7	30,5	•	•	•	37,7
1950	111,9	264,3	140,9	240,0	51,9	•	•	•	89,7
1951	136,7	348,8	181,8	369,6	45,8	•	•	•	93,1
1952	197,4	635,7	320,0	690,4	74,8	•	•	•	192,6
1953	301,7	926,8	458,2	900,0	221,4	100	•	•	458,3
1954	321,2	1 073,8	498,2	946,7	240,5	118,2	•	•	484,6
1955	380,0	1 134,5	562,7	998,5	379,4	178,1	•	•	690,9
1956	414,2	1 221,4	668,2	1 317,8	477,1	207,9	100	100	626,9
1957	398,0	1 048,2	740,9	1 291,9	553,4	262,4	101,9	90,1	263,4
1958	414,3	930,4	807,3	1 316,3	660,3	321,5	100,4	84,9	297,1
1959	424,4	912,4	873,6	1 350,4	696,9	397,9	94,2	92,0	186,3
1960	482,2	1 059,5	876,4	1 189,6	772,5	589,8	135,9	91,4	131,4
1961	513,9	1 232,7	1 097,3	1 235,6	826,0	642,4	118,6	87,7	65,7

1) Bei Straßenverkehrsunfällen mit Personen- und Sachschaden

2) Bis 1955 wurden nur Fahrer unter Alkoholeinfluß statistisch erfaßt

3) Erst ab 1956 statistisch erfaßt

Unter den in Dortmund bis zum Jahre 1961 nicht immer nach einheitlichen Gesichtspunkten festgestellten Unfallursachen war „Zu dichtes Auffahren im Verkehr“ am häufigsten vertreten und hatte sich seit 1953 versechsfacht. Als die nächsten hauptsächlichen Ursachen folgten „Nichtbeachten der Vorfahrt“ und „Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren“, die beide gegenüber der Vorkriegszeit um mehr als das Zweifache zugenommen hatten. Im gleichen Zeitraum wiesen „Falsches Einbiegen oder Wenden“ eine zehnfache und „Übermäßige Geschwindigkeit“ eine achtfache Steigerung auf. Die auffallende und bedrohliche Zunahme der alkoholbedingten Unfälle hat besondere Probleme zur Folge, während sich die Ursache „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ zu vermindern scheint. Die infolge Glätte der Fahrbahn

durch Regen, Schnee und Eis verursachten Unfälle unterliegen Natureinflüssen und sind daher zeitlich schwankend.

Eine Verschiebung der Reihenfolge der Hauptunfallursachen trat insofern ein, als seit dem Jahr 1962 nur noch Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden und wegen Verfahrensvereinfachung Bagatellunfälle, d. h. Unfälle, die mit einer gebührenden Verwarnung erledigt werden, nicht mehr erfaßt wurden, so daß weder eine Vergleichbarkeit mit der früheren Zeit besteht, noch der tatsächliche Verlauf der täglichen Unfälle wiedergegeben wird. Hinzu kommt eine vom Statistischen Landesamt geänderte Systematik, die eine andere tabellarische Gliederung erfordert, wie der anschließenden Übersicht zu entnehmen ist:

Bei Unfällen mit Personenschaden vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände

Jahr	Unfallursachen insgesamt	davon															
		a) Ursachen beim Führer des Fahrzeugs zusammen		darunter					b) Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung zusammen			c) Ursachen beim Fußgänger zusammen		darunter		unter 15 Jahren (von Spalte 10)	d) Andere Ursachen zusammen
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
1962	9 930	3 734	393	268	439	291	677	170	70	1 004	170	733	345	5 122			
1963	9 937	3 733	446	246	408	231	729	208	64	1 006	159	754	336	5 134			
1964	10 765	4 136	497	267	437	264	745	210	91	1 050	159	800	401	5 488			
1965	10 362	3 993	439	249	407	259	736	198	92	975	182	679	308	5 302			
Grundzahlen																	
1962	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100			
1963	100,1	100,0	113,5	91,8	92,9	79,4	107,7	122,4	91,4	100,2	93,5	102,9	97,4	100,2			
1964	108,4	110,8	126,5	99,6	99,5	90,7	110,0	123,5	130,0	104,6	93,5	109,1	116,2	107,1			
1965	104,4	106,9	111,7	92,9	92,7	89,0	108,7	116,5	131,4	97,1	107,1	92,6	89,3	103,5			

Meßziffern
(1962 = 100)

1965
104,4
106,9
111,7
92,9
92,7
89,0
108,7
116,5
131,4
97,1
107,1
92,6
89,3
103,5

Selbst unter Berücksichtigung von Vergleichsschwierigkeiten ist ersichtlich, daß die Zunahme der bei Unfällen mit Personenschaden vorläufig festgestellten unmittelbaren Unfallursachen und Umstände zahlenmäßig auch nach 1962 von insgesamt 9 930 auf 10 765 im Jahr 1964 weiter anhielt, um dann wieder 1965 auf 10 362 zurückzugehen. An der Spitze der Unfallursachen stand die Sammelgruppe „Andere Ursachen“, deren Anzahl sich in der Berichtszeit von 5 122 über 5 488 auf 5 302 erhöhte, gefolgt von den „Ursachen beim Führer des Fahrzeugs“ von 3 734 über 4 136 auf 3 993, worunter vor allem die bedenklichen Fälle unter „Alkoholeinfluß“ von 393 über 497 auf 439 und „Zu schnelles Fahren“ von 677 über 745 auf 736 sowie „Zu geringer Abstand“ von 170 über 210 auf 198 angestiegen sind. Die drittstärkste Gruppe „Ursachen beim Fußgänger“ verlief zahlenmäßig von 1 004 über 1 050 auf 975, wobei hervorzuheben ist, daß die Ursache „Alkoholeinfluß“ im Gegensatz zu den Kraftfahrern zunächst von 170 auf 159 Fälle zurückging und dann wieder auf 182 Fälle zunahm, während „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ auch erst einen Zuwachs von 733 auf 800 und anschließend eine Abnahme auf 679 sowie die Beteiligung der „Jugendlichen unter 15 Jahren“ eine Zunahme von 345 auf 401 und danach einen Rückgang auf 308 zu verzeichnen hatten.

Nicht zuletzt wirken auch noch weitere Faktoren auf Art, Umfang und Ursachen der Straßenverkehrsunfälle mit, wie beispielsweise Bevölkerungs-, Wirtschafts-, Sozial- und Verkehrsstruktur, finanzielle Verhältnisse, Ortslage, Straßenbeschaffenheit, Zeitpunkt, Jahreszeit, Witterung, Alter, Geschlecht, Disziplin.

Eingehendere Erkenntnisse über Unfallursachen können erst gewonnen werden, wenn diese mit anderen Unfallmerkmalen kombiniert dargestellt werden, ein Verfahren, das an dieser Stelle zu weit führen würde.

Eine wichtige Änderung des Straßenverkehrsrechts ergab sich aus der am 1. 6. 1964 in Kraft getretenen Novelle zur Straßenverkehrsordnung. Das Ansteigen der Straßenverkehrsunfälle mit der 1965 gegenüber dem Vorjahr fast verdreifachten Anzahl der zur Anklage gebrachten Verkehrsdelikte, — seit Rechtskraft der verschärften Strafbestimmungen —, hatte außerdem zur Folge, daß beim Landgericht Dortmund ab 1. 1. 1966 noch eine dritte Kleine Strafkammer für die zunehmenden Berufungen gegen Urteile der Verkehrsrichter eingerichtet werden mußte, nachdem leichtere Fälle von Verkehrsvergehen bereits durch Strafanzeigen erledigt worden waren.

Zum Vergleich der Straßenverkehrsunfälle in Dortmund einschließlich der Zahl der seit 1951 verletzten und getöteten Personen mit denen anderer Großstädte in Nordrhein-Westfalen soll anschließend noch eine Übersicht mit Grund- und Beziehungszahlen nach Angaben des Statistischen Landesamtes gegeben werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß es sich hierbei nur um Unfälle mit Personenschaden handelt, bei denen teilweise auch Sachschaden entstanden ist. Auf die Einbeziehung der Unfälle mit nur Sachschaden wurde verzichtet, weil die Betrachtung und Bewertung von zeitlichen Veränderungen und regionalen Unterschieden in der statistischen Erfassung, insbesondere hinsichtlich der Bagatellunfälle, keine Vergleichsmöglichkeiten zulassen.

		198	119	112	142	97	63	76	58	39	50
1963	U	5 895	3 661	3 896	3 640	3 336	1 661	2 039	1 854	1 531	1 471
	V	7 947	4 668	4 922	4 835	4 177	2 118	2 619	2 381	2 001	1 847
	T	169	112	120	128	75	55	53	48	49	50
1964	U	6 249	3 607	3 907	3 888	3 639	1 800	2 007	1 943	1 541	1 530
	V	8 388	4 536	4 948	5 038	4 649	2 316	2 571	2 510	2 029	1 916
	T	230	123	128	138	104	65	67	73	58	59
1965	U	5 884	3 421	3 663	3 617	3 191	1 567	1 925	1 804	1 459	1 451
	V	7 677	4 427	4 598	4 783	4 028	1 964	2 447	2 289	1 872	1 843
	T	193	136	109	125	96	67	76	55	48	57

Beziehungszahlen

Bei 100 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschäden wurden ... Personen verletzt

1951		115,8	114,1	112,4	118,5	118,6	118,6	118,5	125,2	118,0	117,1
1952		120,8	116,3	114,1	120,7	117,5	122,6	122,5	120,1	120,0	122,5
1953		121,6	121,4	118,3	122,5	119,4	122,5	123,5	129,3	123,8	123,5
1954		122,0	121,2	119,6	123,6	119,8	128,0	128,7	123,3	129,5	123,3
1955		123,1	118,2	120,2	123,7	119,9	123,2	124,0	123,7	124,3	125,0
1956		121,3	119,6	119,2	122,6	120,0	123,5	122,9	122,6	121,1	121,5
1957		121,5	118,5	121,5	122,0	122,9	121,7	121,7	124,7	125,5	119,7
1958		120,4	118,2	121,8	120,5	118,0	121,6	122,4	122,2	127,9	118,5
1959		124,7	120,9	124,1	123,4	121,5	123,1	121,7	122,5	127,0	127,0
1960		127,7	121,8	124,1	124,5	124,3	125,6	123,4	129,4	131,4	120,8
1961		129,3	122,5	124,2	127,6	124,8	125,4	125,6	125,5	132,6	128,9
1962		130,0	125,1	125,6	129,7	126,1	125,5	123,9	127,5	129,0	125,1
1963		134,8	127,5	126,3	132,8	125,2	127,5	128,4	128,4	130,7	125,6
1964		134,2	125,8	126,6	129,6	127,8	128,7	128,1	129,2	131,7	125,2
1965		130,5	129,4	125,5	132,2	126,2	125,3	127,1	126,9	128,3	127,0

Bei 100 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschäden wurden ... Personen getötet

1951		2,9	4,5	4,9	4,1	4,0	5,3	1,8	4,2	3,9	3,8
1952		2,4	3,8	4,7	2,7	3,6	2,5	1,5	4,1	3,2	2,1
1953		3,8	3,6	4,4	3,7	3,6	3,7	3,5	3,7	3,2	4,7
1954		4,1	3,9	3,6	3,6	3,6	4,0	3,4	3,8	2,7	2,7
1955		3,0	3,6	3,8	3,5	4,3	5,7	3,1	4,4	4,0	3,9
1956		3,4	3,5	3,8	3,8	4,0	4,2	3,4	3,3	3,7	3,5
1957		3,2	3,9	3,0	3,0	3,6	3,5	3,3	4,2	3,8	3,6
1958		3,0	2,8	2,8	3,2	2,5	2,9	3,4	3,2	2,4	3,3
1959		2,6	2,9	2,6	3,6	2,7	2,5	2,9	3,2	3,9	3,4
1960		2,6	3,0	2,7	3,0	2,3	2,8	2,6	2,4	2,8	4,1
1961		2,7	3,1	2,4	3,4	2,9	2,7	2,7	3,1	2,7	4,1
1962		3,2	3,2	2,8	3,7	2,7	3,5	3,4	3,0	2,5	3,1
1963		2,9	3,1	3,1	3,5	2,2	3,3	2,6	2,6	3,2	3,4
1964		3,7	3,4	3,3	3,5	2,9	3,6	3,3	3,8	3,8	3,9
1965		3,3	4,0	3,0	3,5	3,0	4,2	3,9	3,0	3,3	3,9

1) Nach der Größenordnung der Einwohnerzahlen

2) Ohne Unfälle mit nur Sachschaden

Aus einem Vergleich der Beziehungszahlen geht hervor, daß in der Berichtszeit — bei erheblichen Schwankungen unter den angeführten Großstädten — die höchsten Werte bei den Verletzten Personen auf Köln im Jahr 1963 (134,8) und bei den getöteten Personen auf Wuppertal im Jahr 1951 (5,3) entfallen,

während mit den niedrigsten Werten entsprechend Düsseldorf im Jahr 1951 (112,4) und Gelsenkirchen im Jahr 1952 (1,5) vertreten sind. In Dortmund nehmen die Beziehungszahlen im gleichen Zeitraum bei den Verletzten von 118,5 (1951) auf 132,2 (1965) zu, dagegen bei den Getöteten von 4,1 auf 3,5 ab.

3 Öffentlicher Nahverkehr

3.0 Allgemeines

Die aus verschiedenen Gründen bereits obenbehandelte Abwanderung von Fahrgästen vom öffentlichen Verkehrsmittel zum eigenen Kraftwagen gibt Veranlassung, noch kurz auf die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs einzugehen, bei dem gleichfalls Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen aufgezeigt werden sollen. Trotz der Vor- und Nachteile des Individualverkehrs mit seiner örtlich und zeitlich freien Verfügungseigenschaft wird dieser allein die zusätzlichen Verkehrsbedürfnisse auf die Dauer nicht befriedigen können, sondern hierzu bedarf es besonders in Ballungsräumen stets leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel, die baulich, betrieblich, fahrzeugtechnisch und organisatorisch günstige Voraussetzungen bieten. Die Notwendigkeit, die Verkehrsströme des individuellen Verkehrs in geordnetere Bahnen zu lenken, gilt ebenso für die des öffentlichen Verkehrs, soweit öffentlicher Verkehrsraum in Anspruch genommen wird. Der Fahrtenanteil öffentlicher Verkehrsmittel wird im allgemeinen durch die Größe und Struktur eines Gebietes sowie die Beschaffenheit des Verkehrsangebotes bestimmt und bezieht sich in der Personenbeförderung überwiegend auf den Kurzstreckenverkehr; der Personennahverkehr ist daher wesentlich am gesamten Personenverkehr beteiligt. Diese Aspekte sind richtungweisend für eine Verkehrskonzeption.

Die Ausdehnung und Konzentrierung des tertiären Sektors, wozu vorwiegend Handel, Bank-, Versicherungs- und Verkehrswesen, private und öffentliche Dienstleistungen gehören, hat

ten im Zuge der Citybildung eine Vermehrung der Arbeitsplätze und einen Rückgang der Wohnbevölkerung in der Innenstadt zur Folge, während die Einwohnerzahl der Außenstadt durch Errichtung von umfangreichen Wohnsiedlungen, Bildungsstätten und Industrieanlagen stark zunahm. Darüber hinaus trat sogar eine Verlagerung der Wohngebiete an den Stadtrand und bis in das Umland ein, so daß der Stadtverkehr zu einem Regionalverkehr wurde. Diese Bezeichnung entstand im Zusammenhang mit dem Begriff „Stadtregion“, der besagt, daß ein durch das Merkmal der Erwerbstätigkeit seiner Bevölkerung bestimmter und begrenzter Raum als eine sozio-ökonomische Wirklichkeit besonderer und neuer Art aufzufassen ist. Unter Berücksichtigung dieses Strukturwandels ist auch der Begriff „Verkehrsregion“ geprägt worden, um den Erfordernissen der Verkehrsverbesserung gerecht zu werden.

Im Stadtgebiet wohnten von 1 000 Dortmundern am 17. 5. 1939 bzw. am 31. 12. 1966 in der Innenstadt 469 bzw. 315 Personen und in der Außenstadt 531 bzw. 685 Personen, von denen ein Teil als innerstädtische Pendler das Straßennetz durch öffentliche oder private Verkehrsmittel belastet; hinzu kommen die über die Stadtgrenze von Dortmund sich begebenden Ein- und Auspendler. Die nachstehende Übersicht gibt hierüber und über die benutzten Verkehrsmittel nach dem zuletzt vorliegenden Ergebnis der Volks-, Berufs- und Arbeitsstättenzählung vom 6. 6. 1961 Aufschluß.

Ein- und Auspendler (Berufspendler) in Dortmund nach den benutzten Verkehrsmitteln
(Stand 6. 6. 1961)

Verkehrsmittel	Einpendler		davon				Auspendler		davon			
			männl.		weibl.				männl.		weibl.	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Eisenbahn	13 805	39,3	9 996	35,9	3 809	52,3	3 394	25,0	2 750	25,0	644	25,0
Straßenbahn	3 535	10,1	2 259	8,1	1 276	17,5	1 810	13,3	1 317	12,0	493	19,1
Kraftomnibus, Obus	4 620	13,1	3 562	12,8	1 058	14,5	2 204	16,2	1 290	11,7	914	35,4
Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Kleinbus (einschließlich Lastkraftwagen)	7 960	22,7	7 294	26,2	666	9,1	3 206	23,6	2 967	27,0	239	9,2
Motorrad, Motorroller, Moped	2 663	7,6	2 618	9,4	45	0,6	1 220	9,0	1 213	11,0	7	0,3
Fahrrad	1 679	4,8	1 462	5,3	217	3,0	712	5,2	607	5,5	105	4,0
Zu Fuß und ohne Angaben	853	2,4	637	2,3	216	3,0	1 041	7,7	858	7,8	183	7,0
Insgesamt	35 115	100	27 828	100	7 287	100	13 587	100	11 002	100	2 585	100

Aus der vorstehenden Gliederung der Berufspendler geht hervor, daß von insgesamt 35 115 Einpendlern mehr als die Hälfte (62,5 %) mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Straßenbahn, Kraftomnibus, Obus) ihren Arbeitsplatz in Dortmund erreichten und 30,3 % durch motorisierten Individualverkehr nach Dortmund gelangten, während 7,2 % auf Radfahrer, Fußgänger bzw. Fälle ohne Angaben entfielen. Hierbei ist bezeichnend, daß sich unter den Einpendlern, die öffentliche Verkehrsmittel benutzten, 84,3 % weibliche Berufspendler, dagegen unter den motorisierten Einpendlern nur 9,7 % weibliche Berufspendler befanden. Die restliche Gruppe von rund 7 % verteilte sich fast gleichmäßig auf männliche und weibliche Einpendler.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den 13 587 gesamten Aus-

pendlern, von denen 54,5 % öffentliche Verkehrsmittel benutzen, 32,6 % motorisiert waren und 12,9 % mit dem Fahrrad fahren, zu Fuß gingen bzw. keine Angaben gemacht hatten. Hinsichtlich der Auspendler nach dem Geschlecht zeigte sich auch hier, daß hauptsächlich (79,5 %) weibliche Arbeitskräfte öffentliche Verkehrsmittel ab Dortmund in Anspruch nahmen, denen gleichfalls lediglich 9,5 % motorisierte weibliche Berufspendler gegenüberstanden. In Anbetracht des verstärkten Frauenüberschusses in Dortmund ist der hohe Anteil (35,4 %) der weiblichen Auspendler, die überwiegend einen Kraftomnibus zur Erreichung ihres auswärts gelegenen Arbeitsplatzes benutzen, sicherlich auch auf die weitgehende und günstige Beförderung mit betrieblichen oder im Auftrage von Betrieben fahrenden Autobussen zurückzuführen, während die männlichen Auspendler selbst zu steuernde Kraftfahrzeuge (Pkw usw.) bevorzugten.

3. 1 Dortmunder Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe

3. 1. 0 Streckenlänge

Wird von der Streckenlänge ausgegangen, so lassen sich bereits typische Merkmale struktureller Veränderungen in nachstehender Übersicht feststellen:

Streckenlänge

Jahresende	Streckenlänge insgesamt		davon					
			Straßenbahn		Obus		Kraftomnibus	
	km	%	km	%	km	%	km	%
1950	220,9	100	114,6	51,9	21,2	9,6	85,1	38,5
1966	318,8	100	87,1	27,3	10,2	3,2	221,5	69,5
Veränderungen gegenüber 1950	+ 97,9	+ 44,3	— 27,5	— 24,0	— 11,0	— 51,9	+ 136,4	+ 160,3

In der Berichtszeit von 1950 bis 1966 ist zwar eine Verlängerung des gesamten Streckennetzes um 97,9 km oder 44,3 % eingetreten, die hauptsächlich auf die stärkere Ausdehnung der Kraftomnibusstrecken um 136,4 km oder 160,3 %, also mehr als anderthalbfach soviel, zurückzuführen ist, während sowohl die Straßenbahnstrecken um 27,5 km oder 24,0 % als auch die Obusstrecken um 11,0 km oder 51,9 % zurückgegangen sind. In entsprechendem Verhältnis haben sich die Streckenlängen

in dem gleichen Zeitraum anteilmäßig bei den Kraftomnibussen von 38,5 % auf 69,5 % erhöht, dagegen bei der Straßenbahn von 51,9 % auf 27,3 % und bei den Obussen von 9,6 % auf 3,2 % vermindert. Die Tendenz, daß die Betriebsstrecken der Straßenbahnen und Obusse infolge Vergrößerung der Siedlungsbereiche durch Kraftomnibuslinien ergänzt oder ersetzt werden, gilt allgemein auch für andere Gebiete.

3. 1. 1 Fahrzeugbestand

Bei den Verkehrsbetrieben hat sich der Fahrzeugbestand seit 1950 grundlegend geändert. Personelle Schwierigkeiten und Rationalisierungsbestrebungen führten dazu, daß die einschlägige Industrie neue Fahrzeuge mit großem Fas-

sungsvermögen hergestellt hat. Bei der Dortmunder Stadtwerke AG sind folgende strukturelle Verschiebungen im Fahrzeugpark eingetreten:

Fahrzeugbestand

Jahres- ende	Straßenbahn							Kraftomnibus							Obus									
	Triebwagen							Beiwagen	Motorwagen							Anhänger	Motorwagen							Anhänger
	Insgesamt	davon				Insgesamt	davon				Insgesamt	davon												
		2- und 4achsige Wagen	Großraum- und Gelenkwagen		2achsige Wagen		Gelenk- wagen		2achsige Wagen	Gelenk- wagen														
Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl		%	Anzahl	%		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl		
1950	165	100	165	100	—	—	160	30	100	30	100	—	—	3	18	100	18	100	—	—	11			
1951	163	100	163	100	—	—	159	39	100	39	100	—	—	4	19	100	19	100	—	—	10			
1952	163	100	163	100	—	—	165	41	100	41	100	—	—	8	18	100	18	100	—	—	13			
1953	162	100	162	100	—	—	161	41	100	40	97,6	1	2,4	7	23	100	23	100	—	—	19			
1954	153	100	152	99,3	1	0,7	151	54	100	38	70,4	16	29,6	7	30	100	30	100	—	—	19			
1955	152	100	151	99,3	1	0,7	151	57	100	36	63,2	21	36,8	7	30	100	30	100	—	—	19			
1956	156	100	149	95,5	7	4,5	151	57	100	36	63,2	21	36,8	7	30	100	30	100	—	—	17			
1957	171	100	144	84,2	27	15,8	145	57	100	36	63,2	21	36,8	6	30	100	30	100	—	—	17			
1958	170	100	143	84,1	27	15,9	151	77	100	38	49,4	39	50,6	4	35	100	27	77,1	8	22,9	16			
1959	206	100	142	68,9	64	31,1	141	85	100	46	54,1	39	45,9	—	36	100	24	66,7	12	33,3	12			
1960	170	100	96	56,5	74	43,5	125	97	100	58	59,8	39	40,2	—	34	100	22	64,7	12	35,3	12			
1961	164	100	90	54,9	74	45,1	115	126	100	86	68,3	40	31,7	—	30	100	18	60,0	12	40,0	—			
1962	164	100	90	54,9	74	45,1	115	150	100	111	74,0	39	26,0	—	27	100	15	55,6	12	44,4	—			
1963	164	100	90	54,9	74	45,1	112	146	100	111	76,0	35	24,0	—	27	100	15	55,6	12	44,4	—			
1964	159	100	85	53,5	74	46,5	110	144	100	111	77,1	33	22,9	—	25	100	13	52,0	12	48,0	—			
1965	155	100	81	52,3	74	47,7	103	137	100	111	81,0	26	19,0	—	24	100	12	50,0	12	50,0	—			
1966	143	100	44	30,8	99	69,2	72	141	100	112	79,4	29	20,6	—	15	100	3	20,0	12	80,0	—			

Der bereits aufgezeigte Strukturwandel führte bei dem Einsatz der Straßenbahnfahrzeuge dazu, die Zahl der herkömmlichen Triebwagen und Beiwagen wesentlich zu verringern und statt dessen großräumige Gelenktriebwagen zu verwenden. In den Jahren 1955/56 wurden die ersten Umbauten vorgenommen und seit 1959 befinden sich die achtachsigen Gelenktriebwagen im Einsatz; weitere Wagen dieses Typs sind kürzlich geliefert worden.

Es ist für die Entwicklungstendenz des öffentlichen Nahverkehrs bezeichnend, daß bei der Straßenbahn die Gesamtzahl der Triebwagen seit dem Höchststand im Jahr 1959 bis 1966 von 206 auf 143 rückläufig war, wobei die zwei- und vierachsigen Wagen sogar seit 1950 von 165 (100 %) auf 44 (30,8 %) abgenommen haben; demgegenüber weisen die aus Rationalisierungsgründen 1954 eingesetzten Großraum- und Gelenkwagen eine laufende Steigerung bis 99 (69,2 %) auf. Diesem Trend entsprechend hat sich die Anzahl der zugehörigen Beiwagen der Straßenbahn von 165 (1952) auf 72 (1966) vermindert.

Die Ausweitung des Kraftomnibusnetzes hatte eine Vergrößerung des Fahrzeugbestandes zur Folge. Für einige besonders wichtige und stark beanspruchte Linien bewährte sich die Einführung der Gelenkwagen. Auf den meisten Strecken genügt jedoch der Einsatz von Fahrzeugen in einer Länge von 10 m mit Einmannbetrieb. Der Gesamtbestand an Motorwagen hat sich von 30 auf 141 fast verfünffacht, wobei eine Zunahme der zweiachsigen Wagen zahlenmäßig von 30 (1950) auf 112 (1966) und der im Jahr 1953 eingeführten Gelenkwagen von 1 auf 29 (1966) erfolgte. Die verhältnismäßig geringe Anzahl der bis 1960 zugelassenen Anhänger bewegte sich von 3

über 8 nach 4 Wagen. Durch die Vorschrift des Verkehrssicherungsgesetzes vom 19. 12. 1952 war nämlich der § 32 a in die Straßenverkehrszulassungsverordnung eingefügt worden, durch den das Mitführen von Anhängern grundsätzlich verboten wurde. Diese Bestimmung trat am 1. 7. 1960 in Kraft.

Ähnlich wie bei der Straßenbahn verhält es sich mit dem Obusbetrieb, bei dem die Zahl der Motorwagen insgesamt in der Berichtszeit zunächst von 18 auf 36 gestiegen, dann aber wieder auf 15 gesunken ist; hierbei kommt die entgegengesetzte Bewegung insofern zum Ausdruck, als sich seit 1958 die Zahl der zweiachsigen Wagen von 27 (77,1 %) auf 3 (20 %) verringert hatte, während die Gelenkwagen einen Zuwachs von 8 (22,9 %) auf 12 (80 %) verzeichneten. Die gleichzeitig noch vorhanden gewesenen 11 bis 19 Obusanhänger konnten ab 1960 aus den vorerwähnten Gründen nicht mehr eingesetzt werden.

Der allgemeine Trend „Straßenbahn weicht Bussen“ trifft für die Innenräume unserer Großstädte nicht zu. In Dortmund wird auch in Zukunft die Straßenbahn Basis des öffentlichen Nahverkehrs bleiben, weil die Massenverkehrsmittel trotz der beschleunigten Entwicklung des Individualverkehrs nicht entbehrlich sind. Der Autobus hat dann die Aufgabe eines Zubringers zu den für schnellen Betrieb ausgebauten Straßenbahnlinien zu übernehmen. Nur durch die Ausweitung der Siedlungsgebiete in der Dortmunder Außenstadt ist es zu erklären, daß für die Bedienung des öffentlichen Nahverkehrs eine so große Zahl von Kraftomnibussen erforderlich ist. Die Verlängerung der Straßenbahnlinien wäre nur in wenigen Fällen aus verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Gründen vertretbar.

3. 1. 2 Verkehrs- und Betriebsleistungen

Die in der Streckenlänge und dem Fahrzeugbestand eingetretenen Strukturveränderungen lassen sich ebenso in den Verkehrs- und Betriebsleistungen nachweisen, deren unterschiedliche Entwicklung im Einflußgebiet der Dort-

munder Stadtwerke AG seit der Vorkriegszeit, unterteilt nach Straßenbahn-, Oberleitungsomnibus- und Kraftomnibusbetrieb, der anschließenden Darstellung entnommen werden kann:

Verkehrs- und Betriebsleistung

Beförderte Personen und geleistete Wagenkilometer

Jahr	Beförderte Personen				Geleistete Wagenkilometer			
	Insgesamt	davon durch			Insgesamt	davon durch		
		Straßenbahn	Obus	Kraftomnibus		Straßenbahn	Obus	Kraftomnibus
1 000								

I. Grundzahlen

1938	49 791	45 216	—	4 575	16 564	14 911	—	1 653
1939	62 942	57 019	—	5 923	18 557	16 719	—	1 838
1940	80 343	75 230	—	5 113	20 067	18 774	—	1 293
1941	94 585	89 745	—	4 840	20 032	18 919	—	1 113
1942	109 591	103 675	1 982	3 934	19 100	18 026	199	875
1943	103 564	95 467	4 088	4 209	16 244	14 884	440	920
1944	91 552	85 701	3 082	2 769	13 734	12 593	588	553
1945	21 902	21 602	193	107	2 234	2 183	35	16
1946	68 290	68 290	—	—	7 040	7 040	—	—
1947	90 201	89 196	470	535	9 216	9 087	69	60
1948	93 677	90 119	1 641	1 917	11 702	11 077	314	311
1949	87 217	80 224	2 051	4 942	16 702	14 999	669	1 034
1950	93 612	82 123	4 340	7 149	20 528	17 670	1 162	1 696
1951	90 629	76 513	4 919	9 197	21 835	18 123	1 269	2 443
1952	93 147	78 657	5 265	9 225	21 985	18 238	1 360	2 387
1953	98 432	82 369	6 856	9 207	23 567	19 038	1 797	2 732
1954	103 589	84 830	8 531	10 228	24 194	19 145	2 067	2 982
1955	109 498	86 031	9 644	13 823	24 772	19 276	2 400	3 096
1956	120 725	92 719	10 564	17 442	25 885	19 746	2 509	3 630
1957	123 044	94 525	10 475	18 044	26 232	19 644	2 628	3 960
1958	123 200	90 463	10 933	21 804	26 487	19 615	2 632	4 240
1959	126 057	88 407	11 028	26 622	27 298	19 923	2 276	5 099
1960	119 740	82 499	11 093	26 148	23 823	15 726	2 301	5 796
1961	117 851	74 933	10 492	32 426	23 466	14 541	2 166	6 759
1962	118 706	74 120	6 993	37 593	23 344	14 217	1 288	7 839
1963 ¹⁾	109 623	66 988	6 169	36 466	22 968	13 484	1 183	8 301
1964	106 026	63 291	5 456	37 279	21 925	12 100	1 058	8 767
1965	103 525	61 285	4 467	37 773	20 690	11 175	841	8 674
1966 ²⁾	94 416	56 316	3 797	34 303	19 027	9 689	764	8 574

II. Verhältnis- und Beziehungszahlen

1. Strukturveränderungen

II. Verhältnis- und Beziehungszahlen

1. Strukturveränderungen

1948	100	96,2	1,8	2,0	100	98,6	0,7	0,7
1949	100	92,0	2,3	5,7	100	94,7	2,7	2,6
1950	100	87,7	4,6	7,7	100	89,8	4,0	6,2
1951	100	84,4	5,4	10,2	100	83,0	5,8	11,2
1952	100	84,4	5,7	9,9	100	83,0	6,2	10,8
1953	100	83,7	7,0	9,3	100	80,8	7,6	11,6
1954	100	81,9	8,2	9,9	100	79,1	8,6	12,3
1955	100	78,6	8,8	12,6	100	77,8	9,7	12,5
1956	100	76,8	8,8	14,4	100	76,3	9,7	14,0
1957	100	76,8	8,5	14,7	100	74,9	10,0	15,1
1958	100	73,4	8,9	17,7	100	74,1	9,9	16,0
1959	100	70,1	8,8	21,1	100	73,0	8,3	18,7
1960	100	68,9	9,3	21,8	100	66,0	9,7	24,3
1961	100	63,6	8,9	27,5	100	62,0	9,2	28,8
1962	100	62,4	5,9	31,7	100	60,9	5,5	33,6
1963	100	61,1	5,6	33,3	100	58,7	5,2	36,1
1964	100	59,7	5,1	35,2	100	55,2	4,8	40,0
1965	100	59,2	4,3	36,5	100	54,0	4,1	41,9
1966	100	59,6	4,0	36,4	100	50,9	4,0	45,1

2. Veränderungen gegenüber 1950 = 100

1948	100,1	109,7	37,8	26,8	57,0	62,7	27,0	18,3
1949	93,2	97,7	47,3	69,1	81,4	84,9	57,6	61,0
1950	100	100	100	100	100	100	100	100
1951	96,8	93,2	113,3	128,6	106,4	102,6	109,2	144,0
1952	99,5	95,8	121,3	129,0	107,1	103,2	117,0	140,7
1953	105,1	100,3	158,0	128,8	114,8	107,7	154,6	161,1
1954	110,7	103,3	196,7	143,1	117,9	108,3	177,9	175,8
1955	117,0	104,8	222,2	193,4	120,7	109,1	206,5	182,5
1956	129,0	112,9	243,4	244,0	126,1	111,7	215,9	214,0
1957	131,4	115,1	241,4	252,4	127,8	111,2	226,2	233,5
1958	131,6	110,2	251,9	305,0	129,0	111,0	226,5	245,0
1959	134,7	107,7	254,1	372,4	133,0	112,8	195,9	300,6
1960	127,9	100,5	255,6	365,8	116,1	89,0	198,0	341,7
1961	125,9	91,2	241,8	453,6	114,3	82,3	186,4	398,5
1962	126,8	90,3	161,1	525,8	113,7	80,5	110,8	462,2
1963	117,1	81,6	142,1	510,1	111,9	76,3	101,8	489,4
1964	113,3	77,1	125,7	521,5	106,8	68,5	91,0	516,9
1965	110,6	74,6	102,9	528,4	100,8	63,2	72,4	511,4
1966	100,9	68,6	87,5	479,8	92,7	54,8	65,7	505,5

1) Änderung der statistischen Werte für die Ermittlung der Zahl der auf Wochen- und Monatskarten beförderten Personen auf Veranlassung des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe im Jahr 1963

2) Ab 1.4.1966 wurden die durch eine Verkehrszählung festgestellten Fahrtenzahlen für die Ermittlung der Personenzahlen zugrunde gelegt

Aus den vorstehenden absoluten und relativen Entwicklungsreihen kommt die Strukturwandlung im öffentlichen Nahverkehr in Dortmund eindeutig als Ergebnis der Zunahme des individuellen Verkehrs zum Ausdruck. Die Beförderungsleistungen und hiermit gleichzeitig die Einnahmen zeigen eine rückläufige Tendenz, obwohl versucht worden ist, durch die bauliche Erweiterung und Erneuerung von Gleis- und Fahrleitungsanlagen, Fahrplanveränderungen, durch die Ergebnisse von Verkehrsuntersuchungen und Rationalisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise die Beschaffung von weiteren personalsparenden Großraum- und Gelenkwagen, positive Resultate zu erzielen.

Gegenüber dem Vorkriegsstand hat die Einwohnerzahl in Dortmund von 539 419 im Jahre 1938 auf 655 244 Ende 1966, also um 115 825 Personen oder 21,5 % — mehr als die Bevölkerung einer Großstadt — zugenommen. Im gleichen Zeitraum sind die gesamten Beförderungsfälle der Verkehrsbetriebe von 49,8 Mio auf 94,4 Mio fast um doppelt soviel ange-
stiegen. Die letzteren haben jedoch seit ihrem Höchststand im Jahr 1959 mit 126,1 Mio beförderten Personen einen ständigen Rückgang zu verzeichnen, wobei allerdings bei Vergleichen berücksichtigt werden muß, daß im Jahre 1963 eine Änderung der statistischen Werte für die Ermittlung der Zahl der auf Wochen- und Monatskarten beförderten Personen auf Veranlassung des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe vorgenommen und ab 1. 4. 1966 die durch eine Verkehrszählung festgestellte Fahrtenzahl für die Ermittlung der Personenzahl zugrunde gelegt worden ist.

An dieser Entwicklung sind die einzelnen öffentlichen Verkehrsmittel unterschiedlich beteiligt; die Anzahl der jährlich beförderten Personen bewegte sich in der Berichtszeit bei der Straßenbahn von 45,2 Mio über 103,7 Mio und 94,5 Mio nach 56,3 Mio, bei den Kraftomnibussen von 4,6 Mio über 37,8 Mio nach 34,3 Mio und bei den Obussen seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 1942 von rd. 2 Mio über 11,1 Mio nach 3,8 Mio.

Aus diesen Zahlenwerten ist ersichtlich, daß die Straßenbahn wegen ihres Fassungsvermögens zwar das maßgebliche Massenverkehrsmittel besonders zu Zeiten des Berufsverkehrs ist und bleibt, jedoch die Kraftomnibusse infolge ihrer größeren Beweglichkeit und auch aus Kostengründen gerade hinsichtlich der sonst schwieriger zu erreichenden älteren, neueren und noch zu errichtenden Wohngebiete und Ortsteile in der Außenstadt an Bedeutung gewinnen (z. B. Lütgendortmund, Oespel, Kley, Westerfilde, Jungferntal, Lanstrop, Grevel, Scharnhorst Nord und Süd, Sölderholz und die südlichen Stadtteile vom Höchsten über Benninghofen, Wellinghofen, Reichsmark, Syburg, Kirchhörde, Menglinghausen, Salingen bis Eichlinghofen). Dagegen dürfte der zahlenmäßig ohnehin geringere Obusverkehr nicht nur keine Aussicht auf eine Erweiterung haben, sondern ein Teil der Strecken wurde bereits inzwischen stillgelegt und durch Kraftomnibusse ersetzt.

Zur Beurteilung der Leistungen der Verkehrsbetriebe gehört auch eine Darstellung der gefahrenen Wagenkilometer, die gleichfalls entsprechende Schwankungen von der Gesamtzahl im Jahr 1938 mit 16,6 Mio km über den Höchststand 1959 mit 27,3 Mio km und dann wieder rückläufig bis 1966 mit 19,0 km aufweisen. Die geleisteten Wagenkilometer

sind sogar bei der sonst im öffentlichen Verkehr führenden Straßenbahn mit derselben Höhe von rd. 15 Mio km in den Jahren 1938 und 1949 auf 9,7 Mio km im Jahr 1966 gesunken. Es muß jedoch berücksichtigt werden, daß der Rückgang im Straßenbahnbetrieb nicht auf schwächere Betriebsleistungen, sondern auf den Einsatz von Großraumfahrzeugen zurückzuführen ist, die die Aufgaben der veralteten Drei-Wagen-Züge übernommen haben. Diese Tatsache wird noch durch die in der nachfolgenden Übersicht dargestellten Entwicklung der Platzkilometer bestätigt, da das Platzangebot im Jahr 1960 wesentlich größer als 1959 war. In der gleichen Zeit etwa haben die Kraftomnibusse ihre Fahrleistungen von je 1,7 Mio km in den Jahren 1938 und 1950 auf 8,6 Mio km im Jahr 1966 durch die Ausweitung des Liniennetzes ständig verstärkt, während diejenigen der Obusse seit ihren Höchstständen mit je 2,6 Mio km in den Jahren 1957/58 auf 764 000 km im Jahr 1966 zurückgegangen sind.

Die Entwicklung der Beförderungsfälle und der geleisteten Wagenkilometer mit ihren Strukturveränderungen kann insgesamt und nach den Verkehrsmitteln getrennt mittels Verhältnis- und Beziehungszahlen in der vorhergehenden Übersicht im einzelnen zurückverfolgt werden. Hieraus geht hervor, daß hinsichtlich der beförderten Personen seit 1950 der Anteil der Straßenbahn von 87,7 % auf 59,6 % (1966) gesunken ist, dagegen derjenige der Kraftomnibusse von 7,7 % auf 36,4 % zugenommen hat, während die Obusse nach vorübergehendem Anstieg mit rd. 4 % bis 5 % teilweise konstant beteiligt geblieben bzw. neuerdings sogar weiter rückläufig sind; in demselben Zeitraum haben sich die geleisteten Wagenkilometer entsprechend verändert. Einen objektiven Einblick in die Entwicklung gewähren die Meßziffern mit der Ausgangsbasis 1950 = 100. Die Abwärtsbewegung der Beförderungsfälle läßt sich bei der Gesamtzahl mit dem Höchststand im Jahr 1959 und dem Meßwert 134,7 gegenüber 100,9 im Jahr 1966 feststellen; die diesbezüglichen Zeitpunkte und abnehmenden Werte hinsichtlich der öffentlichen Verkehrsmittel sind für die Straßenbahn das Jahr 1957 = 115,1 bzw. 1966 = 68,6, für den Obus das Jahr 1960 = 255,6 bzw. 1966 = 87,5 und für den Kraftomnibus das Jahr 1962 = 525,8 bzw. 1966 = 479,8.

Es liegt nahe, daß zu dem ständigen Rückgang in der angeführten Zeit einerseits der mit wachsendem Wohlstand zunehmende Individualverkehr nicht zuletzt als Folge der Tarifierhöhungen besonders in den Jahren 1957, 1960, 1962 und 1963 sowie andererseits der nachlassende Bergarbeiterberufsverkehr seit der sich ab 1957 stärker bemerkbar machenden Strukturkrise im Bergbau beigetragen haben.

Zur Gewinnung eines klaren Strukturbildes erweist es sich als notwendig, nicht nur die Zahlen der beförderten Personen und geleisteten Wagenkilometer ins Auge zu fassen, sondern vor allem die geleisteten Platzkilometer, die durch Multiplikation der Zahl der geleisteten Wagenkilometer mit der Zahl der angebotenen Plätze im Fahrzeug ermittelt werden, für die Feststellung eines zutreffenderen Aussagewertes heranzuziehen. Wird die Entwicklung der Platzkilometer bis zum Jahr 1950 zurückverfolgt, so ergeben sich aufschlußreiche Vergleiche, die im einzelnen aufgliedert folgendermaßen wiedergegeben werden:

Verkehrs- und Betriebsleistung

Geleistete Platzkilometer

Jahr	Insgesamt	davon durch		
		Straßenbahn	Obus	Kraftomnibus
Mio Platz-km				

I. Grundzahlen

1950	1 163,1	1 007,2	61,8	94,1
1951	1 230,0	1 033,0	67,5	129,5
1952	1 257,3	1 053,3	74,4	129,6
1953	1 404,6	1 142,3	104,9	157,4
1954	1 439,8	1 148,7	118,1	173,0
1955	1 611,3	1 196,3	158,0	257,0
1956	1 696,3	1 225,6	165,3	305,4
1957	1 725,3	1 218,4	172,7	334,2
1958	2 061,4	1 442,7	185,9	432,8
1959	2 330,8	1 505,0	209,9	615,9
1960	2 764,7	1 988,8	188,6	587,3
1961	2 762,2	1 899,6	185,1	677,5
1962	2 808,5	1 876,4	134,2	797,9
1963	2 752,7	1 795,2	125,2	832,3
1964	2 649,9	1 675,7	114,6	859,6
1965	2 505,3	1 567,3	94,0	844,0
1966	2 520,3	1 571,8	91,4	857,1

II. Verhältnis- und Beziehungszahlen

1. Strukturveränderungen (in %)

1950	100	86,6	5,3	8,1
1951	100	84,0	5,5	10,5
1952	100	83,8	5,9	10,3
1953	100	81,3	7,5	11,2
1954	100	79,0	8,0	11,5

1952	100	83,8	5,9	10,3
1953	100	81,3	7,5	11,2
1954	100	79,8	8,2	12,0
1955	100	74,2	9,8	16,0
1956	100	72,2	9,8	18,0
1957	100	70,6	10,0	19,4
1958	100	70,0	9,0	21,0
1959	100	64,6	9,0	26,4
1960	100	71,9	6,8	21,3
1961	100	68,8	6,7	24,5
1962	100	66,8	4,8	28,4
1963	100	65,2	4,6	30,2
1964	100	63,2	4,3	32,5
1965	100	62,6	3,7	33,7
1966	100	62,4	3,6	34,0

2. Veränderungen gegenüber 1950 = 100

1950	100	100	100	100
1951	105,8	102,6	109,2	137,6
1952	108,1	104,6	120,4	137,7
1953	120,8	113,4	169,7	167,3
1954	123,8	114,1	191,1	183,8
1955	138,5	118,8	255,7	273,1
1956	145,8	121,7	267,5	324,5
1957	148,3	121,0	279,5	355,2
1958	177,2	143,2	300,8	459,9
1959	200,4	149,4	339,6	654,5
1960	237,7	197,5	305,2	624,1
1961	237,5	188,6	299,5	720,0
1962	241,5	186,3	217,2	847,9
1963	236,7	178,2	202,6	884,5
1964	227,8	166,4	185,4	913,5
1965	215,4	155,6	152,1	896,9
1966	216,7	156,1	147,9	910,8

Auf Anweisung des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe wurde 1960 bei Omnibussen die Fläche für den stehenden Fahrgast neu berechnet. Bis zu diesem Zeitpunkt war mit 0,10 bzw. 0,125 qm je Stehplatz gerechnet worden. Wie bei Straßenbahnfahrzeugen wurde dann eine Stehplatzfläche von 0,15 qm je Fahrgast zugrunde gelegt.

Die Erläuterungen zu der obenaufgeführten Tabelle über „Beförderte Personen und geleistete Wagenkilometer“ lassen sich in ähnlicher Weise sinngemäß anwenden. Aus den Zahlenreihen können weitgehende Erkenntnisse gewonnen werden, wobei jedoch die bereits erwähnten wesentlichen Veränderungen im Fahrzeugpark zu beachten sind.

Da die in Milliarden angegebenen Platzkilometer bei einer vergleichenden Gegenüberstellung im vorliegenden Fall unübersichtlich sind, sollen zum besseren Verständnis und zur Anwendung eines geeigneteren Maßstabes Verhältniszahlen und Meßziffern zugrunde gelegt werden. Den vorher aufgezeigten Ergebnissen entsprechend zeigt sich auch hier, daß in der Berichtszeit anteilmäßig die Leistungen der Straßenbahn von 86,6 % auf 62,4 % und die der Obusse von 5,3 % auf 3,6 % zurückgegangen sind, dagegen diejenigen der Kraftomnibusse um so mehr von 8,1 % auf 34,0 % zugenommen haben. Wenn für den Verlauf der geleisteten Platzkilometer bei den einzelnen Fahrzeugarten das Jahr 1950 mit der Basis = 100 gesetzt wird, dann erreicht die Gesamtzahl der Platzkilometer nach einer ständigen Steigerung im Jahr 1962 den Höchststand mit 241,5 und sinkt anschließend darauf bis 1966 wieder auf 216,7, was etwa der Situation zwischen 1959 und 1960 gleichkommt. An diesem Ergebnis sind unter Berücksichtigung des Jahres mit der höchsten Betriebsleistung und der Meßziffer 1950 = 100 beteiligt in Gegenüberstellung mit dem Jahr 1966:

Straßenbahn	1960 = 197,5;	1966 = 156,1
Obus	1959 = 339,6;	1966 = 147,9
Kraftomnibus	1964 = 913,5;	1966 = 910,8

Hierdurch wird die allgemein bei den öffentlichen Nahverkehrsbetrieben festzustellende Tendenz insofern bestätigt, als der Obusverkehr bereits im Jahr 1959 sicherlich auch unter dem Einfluß der Umstellung zurückgegangen ist, dem 1960 auch der Massenverkehr der Straßenbahn und 1964 sogar der bisher stark angestiegene Kraftomnibusverkehr in einer absteigenden Linie gefolgt sind.

Nachdem durch die exakte Darstellung der geleisteten Platzkilometer ein aufschlußreicher Einblick in den Verlauf des öffentlichen Nahverkehrs in betrieblicher Hinsicht gewonnen werden konnte, soll im Anschluß hieran noch auf die Platzausnutzung als Aussagewert für die verkehrliche Entwicklung eingegangen werden. Zur Anpassung an den Beförderungsrückgang wurde zwar das Platzangebot verringert, trotzdem hat sich die Auslastung der städtischen Verkehrsmittel seit 1948 mit folgenden Anteilen an der Beförderungskapazität von jährlich über drei Viertel auf weniger als ein Viertel vermindert:

Verkehrs- und Betriebsleistung

Platzausnutzung

Jahr	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Platzausnutzung * (%)	76,4	51,5	46,2	42,4	41,0	38,2	38,4	37,4	38,2	38,8	33,2	30,2	24,2	23,6	29,9	23,7	23,2	24,5	22,7

*) Unter Berücksichtigung von Sitz- und Stehplätzen

Aus der Entwicklungsreihe ist ersichtlich, daß die Platzausnutzung von 1951 bis 1957 nur geringen Schwankungen unterworfen war. Infolge der starken Zunahme der Motorisierung in den nachfolgenden Jahren war die rückläufige Bewegung nicht aufzuhalten. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß es sich bei den Zahlenangaben um Mittelwerte handelt, die aus der Platzausnutzung der Gesamtbetriebszeit errechnet wurden, so daß diese Werte nicht zu einer allgemeinen Beurteilung der Lage herangezogen werden können. Jeder Verkehrsbetrieb hat sich zwangsläufig damit abzufinden, während der verhältnismäßig kurzen Hauptverkehrszeiten einen großen Anteil seiner Ver-

kehrsleistungen erbringen zu müssen. Das Verkehrsaufkommen der übrigen Betriebszeit rechtfertigt nur einen geringeren Einsatz von Personal und Fahrzeugen.

Einen weiteren Aufschluß über die Entwicklung der Dortmunder Verkehrsbetriebe in ihrem Einzugsgebiet geben ferner die nachstehenden Angaben des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe über die Fahrtenhäufigkeit, d. h. die Fahrten je Einwohner und Jahr seit 1961. Sie verringert sich von 151 auf 122 im Jahr 1966, wobei lediglich 1965 eine geringfügige Zunahme zu verzeichnen ist:

Fahrtenhäufigkeit

Jahr	Fahrten je Einwohner		Veränderung gegenüber Vorjahr	
	Anzahl		%	
1961	151		•	
1962	150		- 0,66	
1963	138		- 8,00	
1964	133		- 3,62	
1965	134		+ 0,75	
1966	122		- 9,10	

Zur Erläuterung der vorstehenden Übersicht sei hinzugefügt, daß für die Berechnung der „Fahrten je Einwohner“ die schwierig zu erfassenden Bevölkerungszahlen des unmittelbaren und mittelbaren Einzugsgebietes der Dortmunder Stadtwerke AG zugrunde gelegt worden sind. Das erstere bezieht sich auf das Konzessionsgebiet des Linienverkehrs, wobei auch Räume hinzugerechnet werden, die zwar nicht zum Konzessionsgebiet gehören, woher oder wohin jedoch eine größere Anzahl Fahrgäste kommt bzw. sich begibt. Zu den mittelbaren Einzugsgebieten gehört der Bereich, der auch von anderen Verkehrsunternehmen erfaßt wird, unter Berücksichtigung einer dem Verkehrsanteil entsprechenden Bevölkerungsbeteiligung.

3. 1. 3 Fahrpersonalbestand

Die Behandlung der vorliegenden, in großen Zügen dargestellten Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen kann nicht abgeschlossen werden, ohne die Veränderungen im Bestand des Fahrpersonals aufgezeigt zu haben. Dies erscheint um so notwendiger, als gerade bei den Nahverkehrsbetrieben

die Personalkosten einschließlich Sozialleistungen zu den hauptsächlichen Unkostenfaktoren gehören, deren Anteile an den Betriebsausgaben in Dortmund im Zeitraum 1950 über 1964 bis 1965 und 1966 von 75 % über 79 % auf 85 % und 81 % angewachsen und wegen der bestehenden Arbeitsbedingungen schwieriger auszugleichen sind. Um so mehr müssen die Versuche der Verkehrsbetriebe der Dortmunder Stadtwerke AG anerkannt werden, auch die Zahl und Zusammensetzung des Personals, darunter besonders die im Fahrdienst beschäftigten Arbeitskräfte, wirtschaftlicher zu gestalten. Die Rationalisierungsmaßnahmen beziehen sich überwiegend auf Einsparungen, die sich dadurch ergeben, daß an Stelle von Triebwagen mit einem oder zwei Beiwagen nunmehr achtachsige Gelenktriebwagen treten, die neben dem Fahrer nur von einem Schaffner oder einer Schaffnerin gegenüber sonst 2 oder 3 Dienstkraften bedient werden; außerdem wurde bei den Kraftomnibuslinien die Einmannbedienung eingeführt. Inwieweit sich diese Maßnahmen im Laufe der Zeit auf den Personalbestand, auch hinsichtlich der weiblichen Beteiligung, ausgewirkt haben, läßt sich aus der folgenden Aufstellung erkennen:

Fahrpersonalbestand

Jahresende	Fahrpersonalbestand insgesamt		davon					
			Fahrer		Schaffner		Schaffnerinnen	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1950	1 435	100	493	34,4	591	41,1	351	24,5
1951	1 380	100	493	35,7	582	42,2	305	22,1
1952	1 466	100	510	34,8	703	47,9	253	17,3
1953	1 487	100	535	36,0	735	49,4	217	14,6
1954	1 490	100	557	37,4	747	50,1	186	12,5
1955	1 541	100	587	38,1	796	51,7	158	10,2
1956	1 646	100	612	37,2	768	46,7	266	16,1
1957	1 846	100	718	38,9	673	36,5	455	24,6
1958	1 853	100	748	40,4	649	35,0	456	24,6
1959	1 785	100	725	40,6	653	36,6	407	22,8
1960	1 775	100	778	43,8	601	33,9	396	22,3
1961	1 744	100	826	47,4	532	30,5	386	22,1
1962	1 752	100	850	48,5	495	28,3	407	23,2
1963	1 726	100	865	50,1	449	26,0	412	23,9
1964	1 622	100	838	51,7	428	26,4	356	21,9
1965	1 513	100	811	53,6	374	24,7	328	21,7
1966	1 393	100	801	57,5	325	23,3	267	19,2

Den strukturellen Verschiebungen innerhalb des Personalbestandes kommt ähnlich wie anderen Gebieten des öffentlichen Nahverkehrs insofern besondere Bedeutung zu, als durch den technischen Fortschritt, Betriebsvergleich und Erfahrungsaustausch die in der Durchführung befindliche Umstellung des Fahrzeugparks auf Großraumwagen und Kraftomnibusse mit Einmannbedienung eine fühlbare Einsparung an menschlicher Arbeitskraft erzielt werden konnte, so daß sich die Gesamtzahl des im Fahrdienst beschäftigten Personals seit dem Jahr 1950 von 1 435 über den Höchststand von 1 853 (1958) auf 1 393 im Jahr 1966 verringert hat. Mit der Erweite-

rung des Kraftomnibusbetriebes war im gleichen Zeitraum insbesondere eine Erhöhung der Fahrerzahl von 493 (34,4 %) auf 801 (57,5 %) verbunden. In der Entwicklung der Relationen zwischen Schaffnern und Schaffnerinnen, von denen zahlenmäßig die ersteren von 591 (41,1 %) auf 325 (23,3 %) und die letzteren von 351 (24,5 %) auf 267 (19,2 %) abgenommen haben, mit Ausnahme der Zeit von 1952 bis 1956, in der ihr Anteil bis auf 10,2 % gesunken war, wirken sich nicht nur die Rationalisierungsmaßnahmen aus, sondern es machen sich hierdurch auch die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt bemerkbar.

3. 2 Deutsche Bundesbahn

Das umfangreiche Dortmunder Stadtgebiet verfügt im Vergleich mit der Fläche anderer deutscher Großstädte über ein weitverzweigtes Eisenbahnnetz. Neben dem Hauptbahnhof besitzt Dortmund 34 weitere Bahnhöfe und Haltepunkte, die dem Personen- bzw. Güterverkehr dienen. Hiermit hat Dortmund im Personenverkehr unter allen westdeutschen Großstädten nach Hamburg die größte Zahl an Bahnhöfen und Haltepunkten. Auf diesen Bahnhöfen steigen werktäglich rd. 116 000 Reisende ein oder aus. Die Strecken für den Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn auf Dortmund Stadtgebiet haben eine Gesamtlänge von etwa 112 km (jeweils gemessen vom

ersten Bahnhof oder Haltepunkt auf Dortmund Stadtgebiet). Kennzeichnend für den Dortmunder Hauptbahnhof ist ein starker Quell- und Zielverkehr, während der Durchgangsverkehr verhältnismäßig schwach ist. Darin kommt die Bedeutung Dortmunds als anziehender Eckpfeiler im östlichen Kernraum des Ruhrreviers zum Ausdruck.

Die Dortmunder Bahnhöfe und Haltepunkte der Deutschen Bundesbahn sind im einzelnen in nachstehender Übersicht zusammengestellt:

Verkehrs- und Betriebsanlagen der Deutschen Bundesbahn im Stadtgebiet Dortmund

(Stand 31. 12. 1966)

I. Personenbahnhöfe und Haltepunkte

a) Bahnhöfe ¹⁾

1. Dortmund-Hauptbahnhof ³⁾
2. Dortmund-Aplerbeck ³⁾
3. Dortmund-Asseln ³⁾
4. Dortmund-Barop ³⁾
5. Dortmund-Bövinghausen ³⁾
6. Dortmund-Brackel ³⁾
7. Dortmund-Derne ³⁾
8. Dortmund-Dorstfeld Pbf
9. Dortmund-Flughafen
10. Dortmund-Hörde ³⁾
11. Dortmund-Kruckel
12. Dortmund-Kurl ³⁾
13. Dortmund-Löttringhausen ³⁾
14. Dortmund-Marten ³⁾
15. Dortmund-Mengede ³⁾

II. Güterbahnhöfe

1. Dortmund-Bodelschwingh
2. Dortmund-Dortmunderfeld
3. Dortmund-Eving
4. Dortmund-Lindenhorst
5. Dortmund-Lütgendortmund Gbf
6. Dortmund-Obereving
7. Dortmund-Ost
8. Dortmund-Rangierbahnhof
9. Dortmund-Süd

b) Haltepunkte ²⁾

1. Dortmund-Aplerbeck Süd
2. Dortmund-Asseln Mitte
3. Dortmund-Großholthausen
4. Dortmund-Hoesch
5. Dortmund-Huckarde Nord
6. Dortmund-Kirchderne
7. Dortmund-Kirchhörde
8. Dortmund-Körne
9. Dortmund-Knappschaftskrankenhaus
10. Dortmund-Lütgendortmund
11. Dortmund-Lütgendortmund Nord
12. Dortmund-Marten Süd
13. Dortmund-Möllerbrücke
14. Dortmund-Rahm
15. Dortmund-Silberknapp
16. Dortmund-Sölde
17. Dortmund-Stadthaus
18. Dortmund-Tierpark
19. Dortmund-Westfalenhalle
20. Dortmund-Wickede

III. Betriebsbahnhöfe

1. Dortmund-Betriebsbahnhof
2. Dortmund-Dorstfeld Gbf
3. Dortmund-Huckarde Süd

¹⁾ Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen.

²⁾ Haltepunkte sind Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge für Zwecke des Verkehrs planmäßig halten.

³⁾ Einschließlich Güterverkehr.

In der Nachkriegszeit waren bei der Deutschen Bundesbahn zunächst wenige Bemühungen festzustellen, sich dem Personennahverkehr in Dortmund zu widmen. Zu Beginn der 60er Jahre wurde allerdings die Strecke von Dortmund-Dorstfeld nach Unna-Königsborn, die früher durch den Güterverkehr nach Mitteldeutschland sehr belastet war, als besonders günstig für einen stadtbahnähnlichen Versuch ausgewählt. Die Deutsche Bundesbahn führte dann am 26. 5. 1963 den Nahverkehr nach einem Taktfahrplan auf dieser Strecke ein. Vor diesem Zeitpunkt wurden täglich 14 Zugpaare gefahren, die auf 6 Bahnhöfen und Haltepunkten hielten. Der stadtbahnähnliche Schnellverkehr hatte eine Erhöhung der Zahl der Zugpaare auf 39 zur Folge; weitere 4 Haltepunkte wurden eingerichtet. Im Zugfolgeabstand trat bei dem Abschnitt Dortmund-Dorstfeld — Dortmund-Brackel ab 27. 9. 1964 eine Verdichtung des Fahrplans vom 30-Minuten-Zugabstand auf 15-Minuten- bzw. 10-Minuten-Abstand während der Hauptverkehrszeiten ein. Außerdem wurden noch 3 weitere Haltepunkte im Sommer 1964 in Betrieb genommen. Die Reisezeit auf dieser 27 km langen Strecke beträgt 43 Minuten, was einer Reisegeschwindigkeit von 37,6 km/h entspricht, die für einen Stadtschnellverkehr mit relativ kurzen Abständen zwischen den Bahnhöfen und Haltepunkten beachtlich und vom Personenkraftwagen in den Flutstunden des Stadtverkehrs kaum erreichbar ist. Während vor der Einführung des Taktfahrplanes am 26. 5. 1963 täglich etwa 300 Dauerpendler auf Wochen- oder Monatskarten diese Strecke befuhren, waren es 5 Monate später bereits 1 850. Diese Zahl stieg ständig an, so daß im Januar 1966 täglich rd. 4 400 Dauerpendler auf Wochen- oder Monatskarten fuhren, wobei noch nicht die Reisenden mit normalen Fahrkarten berücksichtigt sind. Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer auf dieser Strecke beträgt gegenwärtig monatlich insgesamt etwa 350 000 bis 400 000 Reisende. Die Einführung des elektrischen Betriebes und der Einsatz von modernen elektrischen Triebwagen würde sich nur positiv auf die Entwicklung der Personenbeförderung auswirken.

Die Leistung der Stadtschnellbahn wird dann besonders sichtbar, wenn man die Dauerpendler der Strecke einmal als Personenkraftwagenfahrer wertet. Da die meisten Pendler der Stadtschnellbahn in der Flutstunde zwischen 7 und 8 Uhr in Richtung City (Dortmund-Stadthaus) fahren, würde auf den Parallelstraßen der Eisenbahnstrecke eine Verkehrsmenge von etwa 3 000 Personenkraftwagen hinzukommen, die bei entsprechendem Sicherheitsabstand von Fahrzeug zu Fahrzeug theoretisch eine Autoschlange von 180 km entstehen ließe. Selbst bei Kurzauffahren bildete sich noch eine Personenkraftwagenschlange von 30 km. Das Abstellen dieser Fahrzeuge im Innenstadtbereich würde eine wertvolle Parkfläche von etwa 60 000 qm erforderlich machen. An diesen Vergleichen wird deutlich, in welchem erheblichen Maß die Deutsche Bundesbahn zur Bewältigung des immer mehr wachsenden Verkehrsbedarfs in Dortmund bei entsprechendem Zugangebot auch auf anderen Strecken beitragen könnte.

Neben der Stadtschnellbahn führt die Deutsche Bundesbahn in Dortmund ein zweites Testobjekt durch, und zwar gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben der Dortmunder Stadtwerke AG. Seit dem 1. 11. 1965 genügt für Fahrten der Berufspendler mit den Linien der Dortmunder Stadtwerke AG zu den Bahnhöfen Dortmund-Hauptbahnhof, Dortmund-Dorstfeld und Dortmund-Lütgendortmund bei Weiterfahrt mit der Deutschen Bundesbahn nach einem dieser Bahnhöfe oder nach Bochum-Langendreer bzw. Bochum-Hauptbahnhof nur noch eine Wochen- oder Monatskarte (gemeinsamer Fahrausweis). Auch wenn vom Zielbahnhof in Dortmund oder Bochum die Weiterfahrt mit Straßenbahnen oder Omnibussen der Dortmunder Stadtwerke AG bzw. der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG in Frage kommt, braucht nur eine Zeitkarte für die

gesamte Fahrstrecke gelöst zu werden. Neben dem Zeitgewinn bei Benutzung der Fahrzeuge dreier Verkehrsunternehmen durch den Kauf von nur einer Fahrkarte wird bei diesen kombinierten Wochen- oder Monatskarten noch eine zusätzliche Fahrpreisermäßigung von 20 % gegenüber den gewöhnlichen Wochen- und Monatskartenpreisen der beteiligten Unternehmen gewährt. Das Land Nordrhein-Westfalen ersetzt diesen Fahrgehaltsausfall. Durch diesen Test soll ermittelt werden, ob solche Vergünstigungen geeignet sind, die Abwanderung der Berufspendler vom öffentlichen Verkehrsmittel auf den eigenen Personenkraftwagen einzuschränken und so einer weiteren Verstopfung der Straßen und Innenstädte entgegenzuwirken.

Im Dezember 1966 wurden diese Karten im werktäglichen Durchschnitt von 545 Reisenden benutzt. Bei einem Vergleich der Monate November und Dezember 1966 mit der gleichen Zeit des Vorjahres ist eine Verkehrszunahme durch die kombinierten Zeitkarten von 14,5 % festzustellen, ein günstiges Ergebnis, wenn man bedenkt, daß sich im allgemeinen eine rückläufige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs bemerkbar macht.

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, mit finanzieller Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen auf den beiden wichtigen städteverbindenden Ruhrgebietsstrecken der West-Ost-Richtung von Duisburg nach Dortmund über Essen-Bochum (Bergisch-Märkische Strecke) bzw. Oberhausen-Gelsenkirchen (Köln-Mindener Strecke) einen Nahschnellverkehr einzurichten. Dazu ist allerdings Voraussetzung, daß zusätzlich Gleisanlagen gebaut werden, die eine Trennung des Nahverkehrs vom Fern- und Güterverkehr ermöglichen. Die Schnelltriebwagen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km je Stunde sollen während der Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Abstand fahren und dann auch zur Betriebsverbesserung auf der Strecke von Dortmund nach Hamm eingesetzt werden. Hierdurch würde sich für die Bevölkerung in diesem Einzugsgebiet ein häufiges und schnelles Verkehrsangebot zur Dortmunder Innenstadt und zu den Nachbarstädten ergeben.

Die Planung der Deutschen Bundesbahn sieht in diesem Zusammenhang für den Abschnitt Dortmund-Mengede — Dortmund-Hauptbahnhof eine neue Trassenführung vor, und zwar über die geplanten Haltepunkte Mengede Süd, Bodelschwingh, Huckarde West nach Dorstfeld. Von dort verlaufen dann die Nahverkehrsgleise der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Strecke in gleicher Trasse nach Dortmund-Hauptbahnhof. In Dortmund-Dorstfeld bieten sich somit günstige Übergangsmöglichkeiten zwischen diesen beiden Hauptverkehrslinien und der Stadtschnellbahn nach Unna, die hier ihren Anfangs- bzw. Endpunkt haben wird. — Für die künftige Universität plant die Deutsche Bundesbahn einen neuen Haltepunkt auf der Strecke zwischen Dortmund-Hauptbahnhof und Dortmund-Barop.

Der vorgesehene Nahschnellverkehr der Deutschen Bundesbahn ist nur dann sinnvoll, wenn gute Verknüpfungen mit dem Netz der kommunalen Verkehrsmittel entstehen, denn rd. 13,5 % aller Reisenden der Deutschen Bundesbahn in Dortmund legen ihren Weg vom und zum Bahnhof mit Straßenbahnen oder Autobussen zurück. Die gegenseitige Förderung sollte nicht nur auf fahrplantechnischem Gebiet erfolgen, sondern sich vor allem in tariflicher Zusammenarbeit (möglichst Gemeinschaftsfahrkarte) niederschlagen, für die die im Test stehende kombinierte Zeitkarte möglicherweise ein Vorläufer ist. Jeder Verkehrsteilnehmer muß die Gelegenheit haben, so schnell wie möglich sein Fahrtziel zu erreichen, gleichgültig, welches öffentliche Verkehrsmittel er benutzt.

Wenn auch nur wenige Unterlagen über den Bundesbahnverkehr im Dortmunder Bereich zur Verfügung stehen, so läßt sich doch erkennen, daß sich die Deutsche Bundesbahn im

Rahmen ihrer Möglichkeiten gerade in Dortmund sehr aktiv und nach zeitgemäßen Gesichtspunkten um einen zukunftsweisenden Nahverkehr bemüht, sei es durch den geplanten Ausbau und die Elektrifizierung der Hauptstrecken, durch die vermehrte Einrichtung von Haltestellen an öffentlichen und privaten Schwerpunkten der Stadt oder durch Vereinfachung der Abfertigung und günstige Fahrzeiten. Sie hat insbesondere einen beträchtlichen Teil des Berufsverkehrs an sich gezogen; sie trägt auf diese Weise in starkem Maße an der Bewältigung des Verkehrs innerhalb Dortmunds bei und stellt sicher, daß Dortmund gute und schnelle Verkehrsverbindungen mit seiner engeren und weiteren Nachbarschaft hat.

Die Deutsche Bundesbahn steht mit den Verkehrsbetrieben der Dortmunder Stadtwerke AG als Partner in einem Wettbewerb, der im Interesse einer Aufgabenteilung liegt.

3.3 Ausblick

Die künftige Entwicklungstendenz des öffentlichen Nahverkehrs wird maßgeblich von den Veränderungen in der Bevölkerungs-, Wohnungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Planung, Lage und Errichtung neuer Arbeitsplätze und Siedlungsgebiete bestimmt. In diesem Zusammenhang dürften für das Verkehrsaufkommen die voraussichtlichen Erwerbstätigenziffern einen zuverlässigeren Maßstab als die Einwohnerzahlen bieten. Hierbei sind die Anteile des Individualverkehrs zu berücksichtigen, die von den Einkommensverhältnissen bzw. der Kaufkraft, dem Wegenetz, dem Zeitaufwand und den Fahrtkosten für die Verkehrsteilnehmer abhängen.

Der fallende Trend des öffentlichen Nahverkehrs ist auf die Dauer insofern um so bedenklicher, als bei der angespannten Finanzlage selbst Erhöhungen der Fahrpreise nicht mehr ausreichen, um die steigenden Kosten zu decken. Im Gegenteil wird durch verstärkten Zug zum Individualverkehr eine Verminderung der Fahrgastzahlen und damit eine Vergrößerung des Einnahmeverlustes eintreten. Auf Grund der dargelegten Entwicklung und allgemeinen Lage des öffentlichen Nahverkehrs ergibt sich die Frage, ob und inwieweit es insbesondere den Verkehrsbetrieben der Dortmunder Stadtwerke AG gelingt, durch weitgehende Rationalisierung die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver zu machen und einen Teil der Autofahrer wieder an sich zu ziehen. Erst wenn ein allerdings schwer bestimmbarer Sättigungsgrad der Motorisierung erreicht sein sollte und das Verkehrschaos in den Städten unerträglich und unzumutbar geworden ist, könnte der öffentliche Nahverkehr wieder die Stellung zurückgewinnen, die er durch die Zunahme des Individualverkehrs verloren hat. Zur rationellen Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsflächen müssen die Personennahverkehrsmittel so gestaltet werden, daß sie ausreichend, sicher, pünktlich, regelmäßig, schnell, preiswert und bequem das Verkehrsbedürfnis befriedigen.

Für die Behandlung des zentralen Problems, den Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln und des Individualverkehrs aufeinander abzustimmen, hatte eine Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über die Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 1. 8. 1961 in ihrem Bericht eingehende Vorschläge gemacht, die zur Überwindung der Schwierigkeiten beitragen sollten. Angesichts der erdrückenden Verkehrsentwicklung in den Ballungsräumen des Ruhrgebietes sah sich die Landes-

regierung Nordrhein-Westfalen im Interesse einer wirksamen Verkehrspolitik veranlaßt, neben der Übernahme der Kosten für reine Straßenbaumaßnahmen auch eine finanzielle Förderung des verkehrsgerechten Ausbaues des Nahverkehrsstraßennetzes zuzusichern. Gleichzeitig sind der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk und die Bezirksgruppe Ruhr des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe bemüht, die Verkehrsaufgaben soweit wie möglich zu bewältigen. Zu diesem Zweck ist eine gemeinschaftliche Arbeitsgruppe gebildet worden, die bereits einen Plan über weitere Ausbaustufen und Kosten entworfen hat, dessen Verwirklichung jedoch wiederum von der Finanzierungsmöglichkeit abhängt. Infolgedessen fordert auch die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände eine Neuregelung der Finanzierung des innerstädtischen Verkehrsausbauens durch eine stärkere Berücksichtigung der Gemeinden bei dem Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer-aufkommen. Die Notwendigkeit, sich mit dieser Frage auf Bundesebene auseinanderzusetzen, geht auch aus der Nachricht hervor, daß die Landesbezirkskonferenz des Deutschen Gewerkschaftsbundes in Duisburg einen Gemeinschaftstarif aller im Nahverkehr des Ruhrgebietes tätigen öffentlichen Verkehrsunternehmen angeregt hat. Zur Einschränkung und Vermeidung einer ungesunden Subventionswirtschaft muß über die Tarifgemeinschaft hinaus ein Verkehrsverbund angestrebt werden, um die Grundlagen für eine weitgehende Verkehrsintegration zu schaffen, bei der die gesamten Verkehrsträger sowohl im Interesse der Fahrgäste als auch zum Nutzen der Verkehrsbetriebe koordiniert werden.

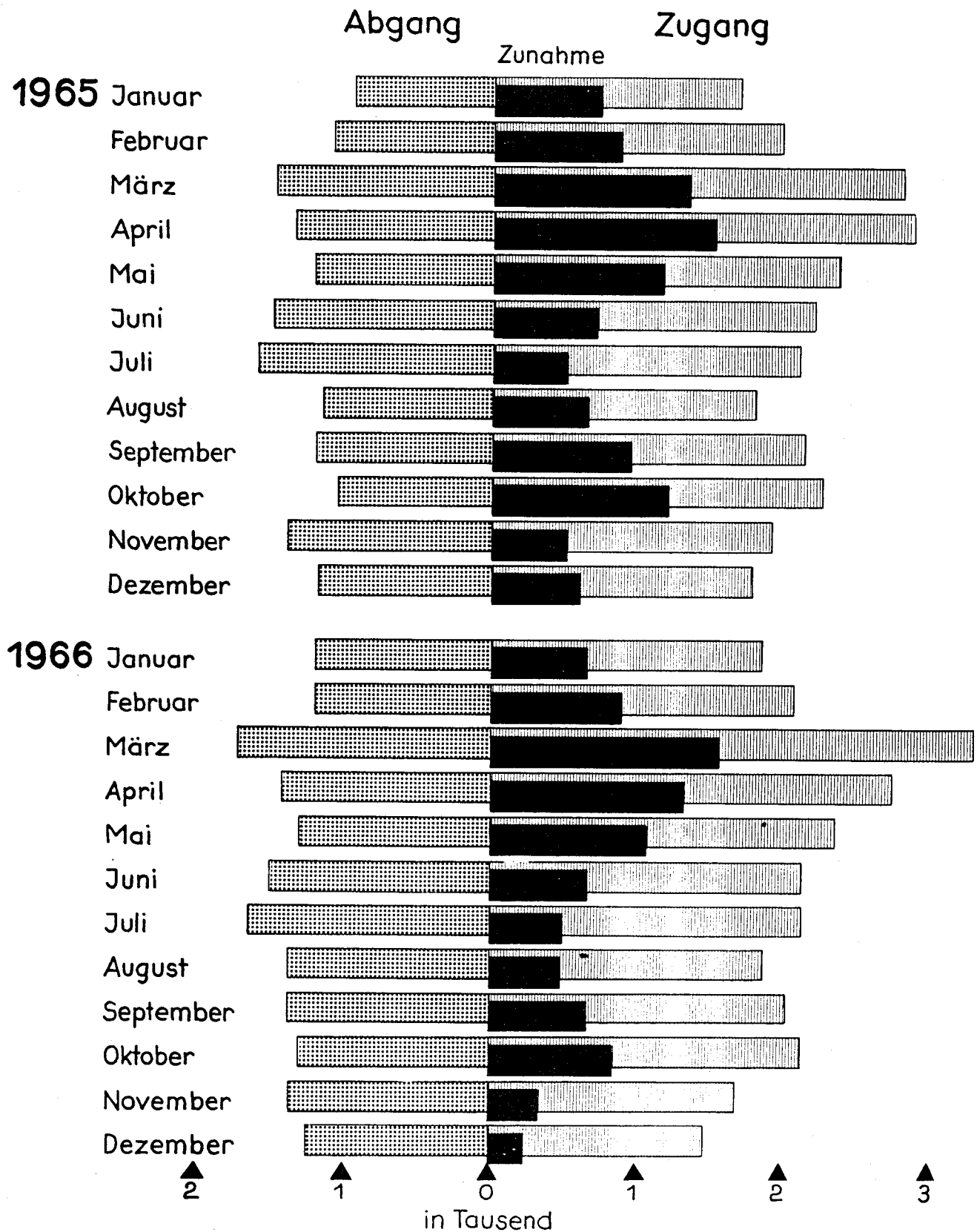
Die Bedeutung der zukünftigen Entwicklung des Verkehrswesens geht gleichfalls daraus hervor, daß der Gesamtvorstand der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände in seiner Sitzung am 25. 1. 1966 in Bonn eine Reihe von Entschlüssen gefaßt hat, mit denen er sich an den Deutschen Bundestag und die Bundesregierung wendet. Die einzelnen Entschlüssen beschäftigen sich u. a. mit der Verkehrspolitik, die sich in folgenden Punkten zusammenfassen lassen:

1. Der Verkehr in allen seinen Formen wie auch das gesamte Verkehrsnetz bilden eine funktionelle Einheit.
2. Die Verkehrspolitik verfolgt zwei Ziele:
 - a) die Befriedigung des ungeheuer wachsenden Verkehrsbedarfs.
 - b) die vom Verkehrsablauf ausgehenden Gefahren und Schäden müssen eingedämmt und möglichst beseitigt werden.
3. Der Grundsatz von der Einheit des Verkehrs gilt auch für die Deutsche Bundesbahn.
4. Die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel im Nah- und Fernverkehr macht es erforderlich, sie soweit wie technisch möglich und gesamtwirtschaftlich vertretbar für die Verkehrsbedienung einzusetzen.
5. Der öffentliche Personennahverkehr und die Bundesbahn spielen die wichtigste Rolle bei der Verbesserung der regionalen Verkehrsbeziehungen.
6. Eine optimale Verkehrsplanung muß mit dem Straßenverkehrsrecht abgestimmt werden.
7. Eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist die Neuordnung der Verkehrsfinanzierung.

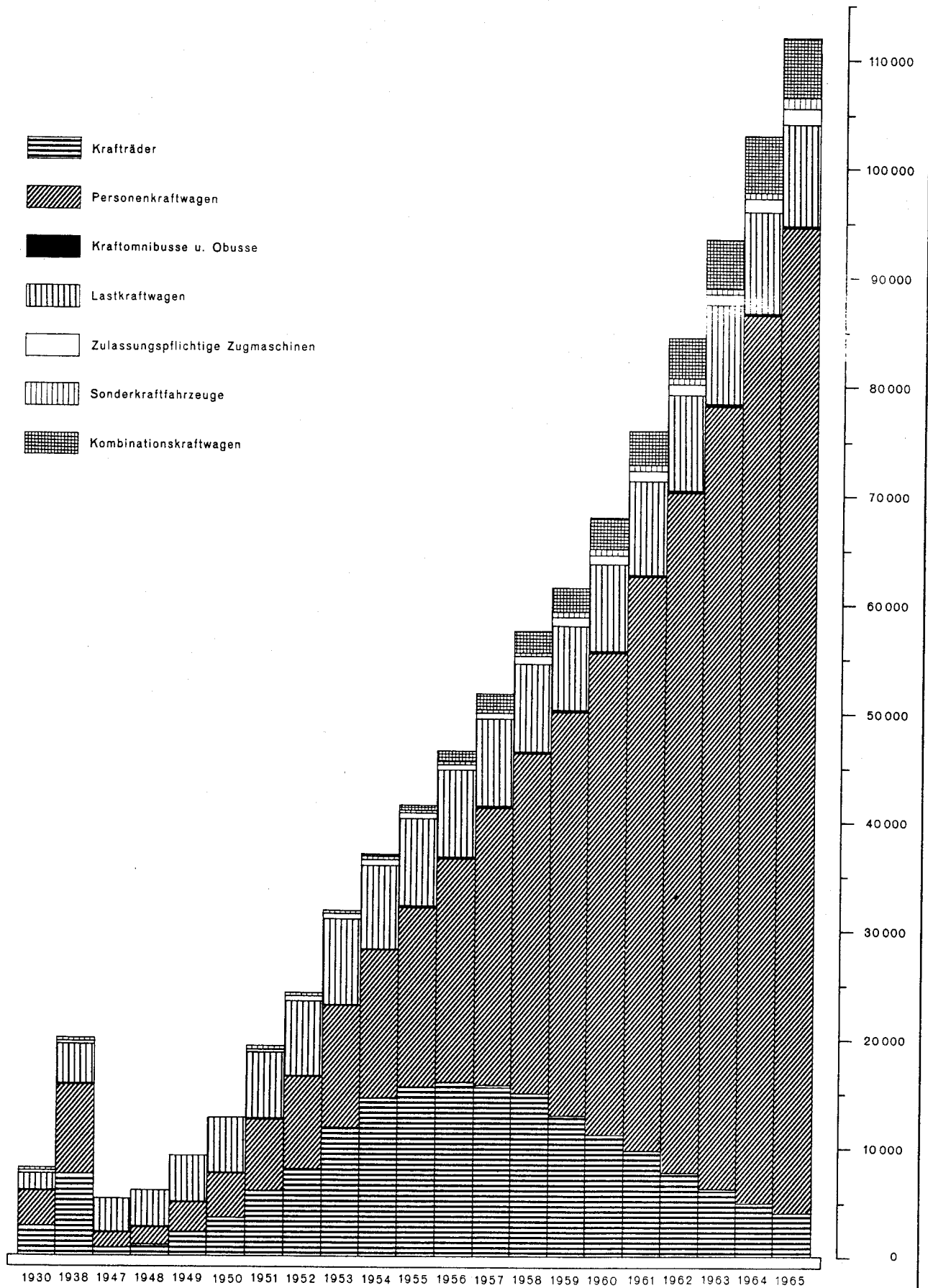
Grafische Darstellungen

Zulassung von Personenkraftwagen

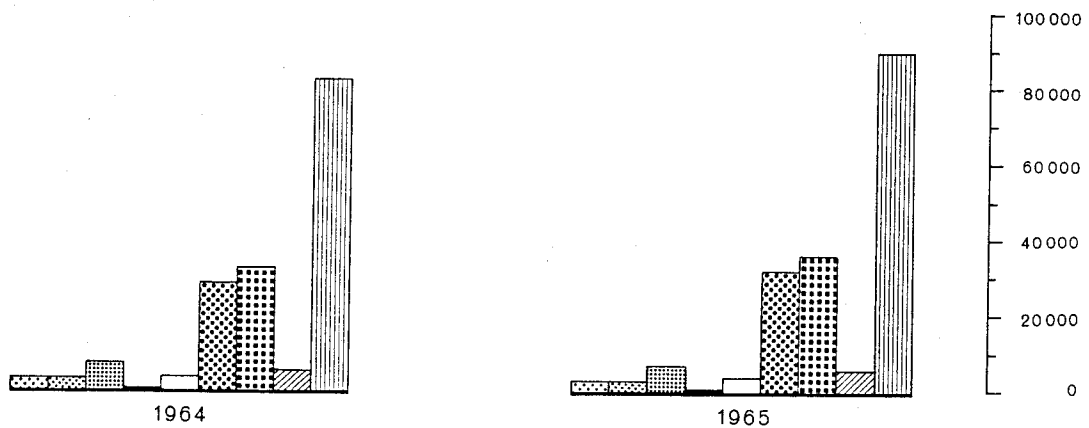
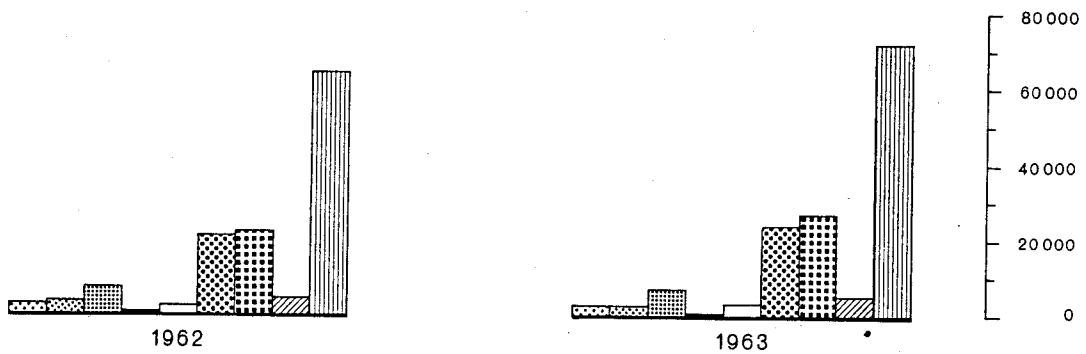
nach Monaten in den Jahren 1965 und 1966 in Dortmund



Bestand an Kraftfahrzeugen nach Fahrzeugarten in Dortmund



Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach Haltergruppen in Dortmund

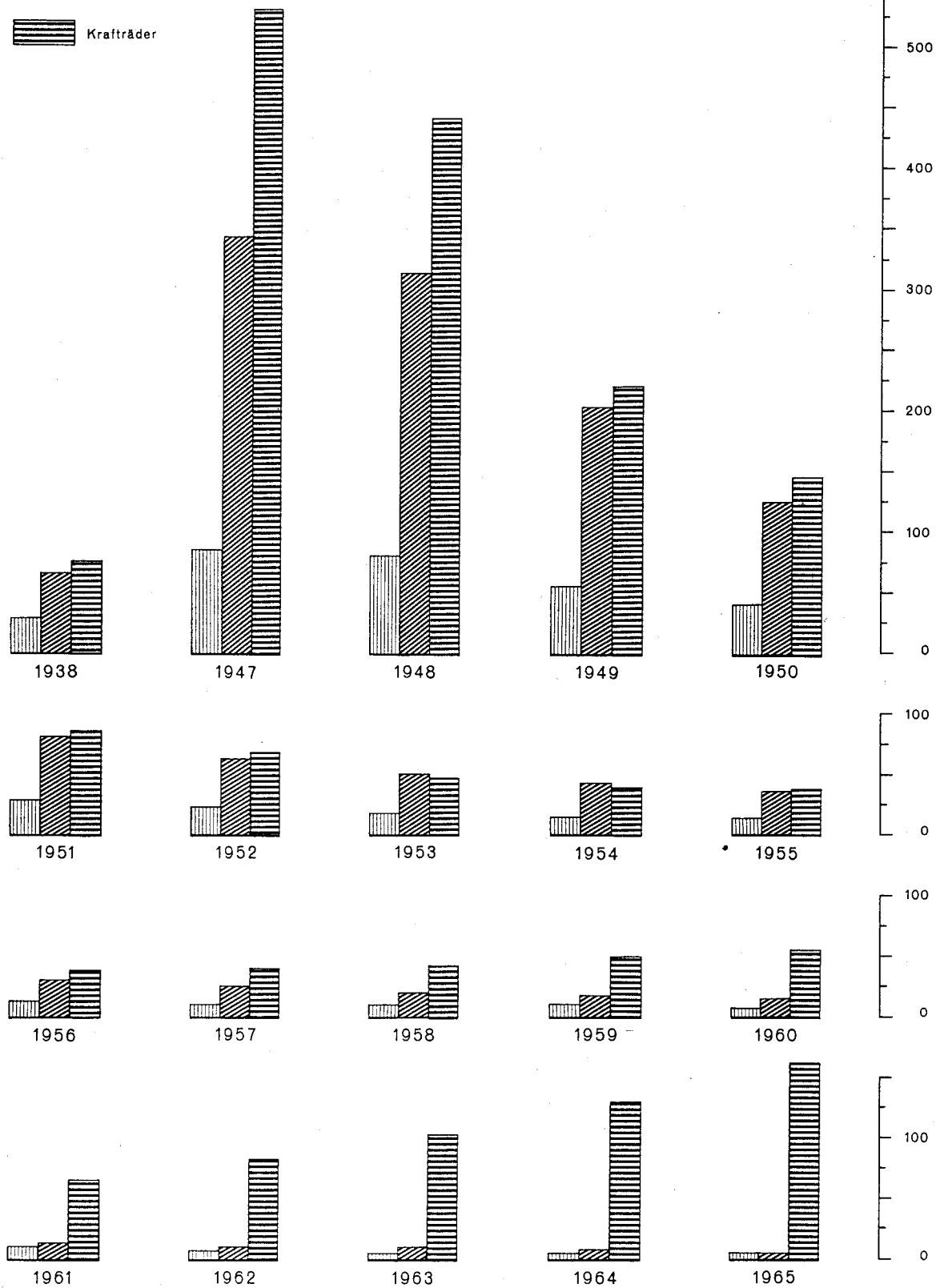


Kraftfahrzeugdichte in Dortmund

(Auf 1 Kraftfahrzeug kommen Einwohner)

-  Kraftfahrzeuge insg.
-  Personenkraftwagen
-  Krafträder

Einwohner



Kraftfahrzeugbestand in den Stadt- und Verwaltungsbezirken nach dem Wohn- bzw. Betriebssitz des Halters in Dortmund
(Stand: Februar 1967)

Statistische Bezirke Verwaltungsbezirke	Gebiets- fläche (ha)	Bevöl- kerungs- dichte (auf 1 ha kommen ... Einwohner)	Kfz. insgesamt		davon						Kfz insgesamt je 1 000 Einwohner
					in absoluten Zahlen			in % der Gesamt- zahl des jeweiligen Bezirks			
			Anzahl	%	Kräder	Pkw ¹⁾	Lkw, Busse u. stg. Kfz ²⁾	Kräder	Pkw ¹⁾	Lkw, Busse u. stg. Kfz ²⁾	
Stadtkern	102,4	50,5	3 990	3,1	29	3 006	955	0,7	75,3	24,0	771 *
Stadtkern Randgebiet	74,2	113,2	2 644	2,1	23	2 202	419	0,9	83,3	15,8	315
Steinplatz	71,9	184,6	2 805	2,2	71	2 300	434	2,5	82,0	15,5	211
Nordmarkt	248,1	86,0	4 412	3,4	105	3 340	967	2,4	75,7	21,9	207
Borsigplatz	661,0	26,3	2 822	2,2	94	2 418	310	3,3	85,7	11,0	162
Kaiserbrunnen	223,3	102,8	5 419	4,2	93	4 745	581	1,7	87,6	10,7	236
Körne	176,8	55,6	2 239	1,7	29	1 920	290	1,5	85,5	13,0	228
Westfalendamm-Nord	244,0	42,9	3 211	2,5	44	2 808	359	1,4	87,4	11,2	307
Westfalendamm-Süd	200,9	38,7	1 994	1,6	18	1 847	129	0,9	92,6	6,5	257
Ruhrallee	285,9	68,2	4 856	3,8	110	4 274	472	2,3	88,0	9,7	249
Westfalenhalle	232,0	58,6	2 985	2,3	45	2 647	293	1,5	88,7	9,8	219
Tremonia	126,5	68,3	1 144	0,9	32	1 062	50	2,8	92,8	4,4	132
Dorstfelder Brücke	219,6	85,3	3 338	2,6	84	2 844	410	2,5	85,2	12,3	178
Hafen	535,4	51,8	5 430	4,3	160	4 469	801	3,0	82,3	14,7	196
Innenstadt zusammen	3 402,0	60,2	47 289	36,9	937	39 882	6 470	2,0	84,3	13,7	231
Aplerbeck	868,9	21,5	4 063	3,2	95	3 565	403	2,4	87,7	9,9	217
Berghofen	529,1	19,1	2 345	1,8	64	2 121	160	2,8	90,4	6,8	233
Schüren	364,7	29,9	2 052	1,6	82	1 833	137	4,0	89,3	6,7	188
Sölde	228,4	28,0	1 207	0,9	47	1 073	87	3,9	88,9	7,2	188
Sölderholz	309,1	7,4	415	0,4	15	370	30	3,7	89,1	7,2	182
V.-Bez. Aplerbeck	2 300,2	21,0	10 082	7,9	303	8 962	817	3,0	88,9	8,1	232
Asseln	840,9	11,9	2 015	1,6	56	1 792	167	2,8	88,9	8,3	201
Brackel	962,8	23,4	4 337	3,4	130	3 941	266	3,1	90,8	6,1	193
Husen	196,1	15,8	470	0,3	33	416	21	7,0	88,5	4,5	152
Kurl	467,2	6,0	530	0,4	20	468	42	3,8	88,3	7,9	188
Wambel	359,2	24,1	2 042	1,6	35	1 796	211	1,8	87,9	10,3	236
Wickede	880,2	20,0	2 992	2,3	117	2 752	123	3,9	92,0	4,1	170
V.-Bez. Brackel	3 706,4	17,5	12 386	9,6	391	11 165	830	3,2	90,1	6,7	192
Derne	515,7	11,3	1 269	1,0	52	1 075	142	4,1	84,7	11,2	218
Grevel	374,5	1,6	139	0,1	10	107	22	7,2	77,0	15,8	233
Hostedde	225,1	9,9	333	0,3	12	274	47	3,6	82,3	14,1	149
Kirchderne	248,6	16,0	701	0,5	20	637	44	2,8	90,9	6,3	176
Lanstrop	699,6	10,7	1 284	1,0	48	1 153	83	3,7	89,8	6,5	172
Scharnhorst Nord	142,1	39,5	873	0,7	52	809	12	6,0	92,6	1,4	155
Scharnhorst Süd	449,9	14,8	1 267	1,0	89	1 121	57	7,0	88,4	4,6	191
V.-Bez. Derne	2 655,5	12,2	5 866	4,6	283	5 176	407	4,9	88,2	6,9	181
V.-Bez. Dorstfeld	593,3	30,5	2 920	2,3	114	2 595	211	4,0	88,8	7,2	162
Brechten	683,0	10,9	1 646	1,3	51	1 468	127	3,1	89,2	7,7	222
Eving	567,1	45,7	4 197	3,2	226	3 779	192	5,4	90,0	4,6	162
Holthausen	453,6	2,1	187	0,2	3	150	34	1,6	80,2	18,2	201
Kemminghausen	130,2	19,1	345	0,3	27	298	20	7,8	86,4	5,8	138
Lindenhorst	233,0	24,2	1 037	0,8	30	875	132	2,9	84,4	12,7	184
V.-Bez. Eving	2 066,9	20,5	7 412	5,8	337	6 570	505	4,5	88,6	7,8	175
V.-Bez. Hörde	624,9	56,6	6 300	4,9	173	5 380	747	2,7	85,4	11,9	178

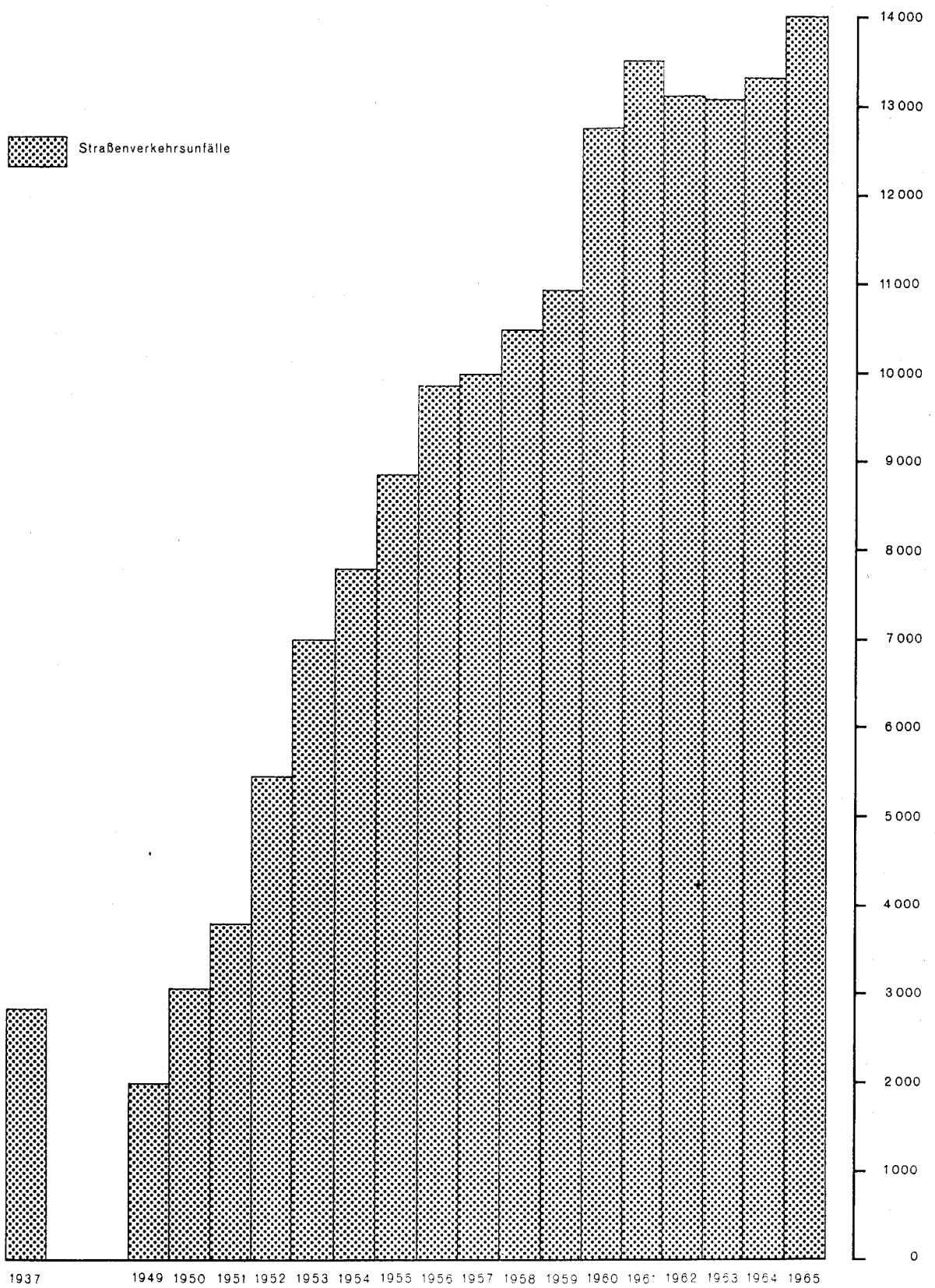
¹⁾ Einschl. Kombinationskraftwagen

²⁾ Einschl. Sonderfahrzeuge und Zugmaschinen

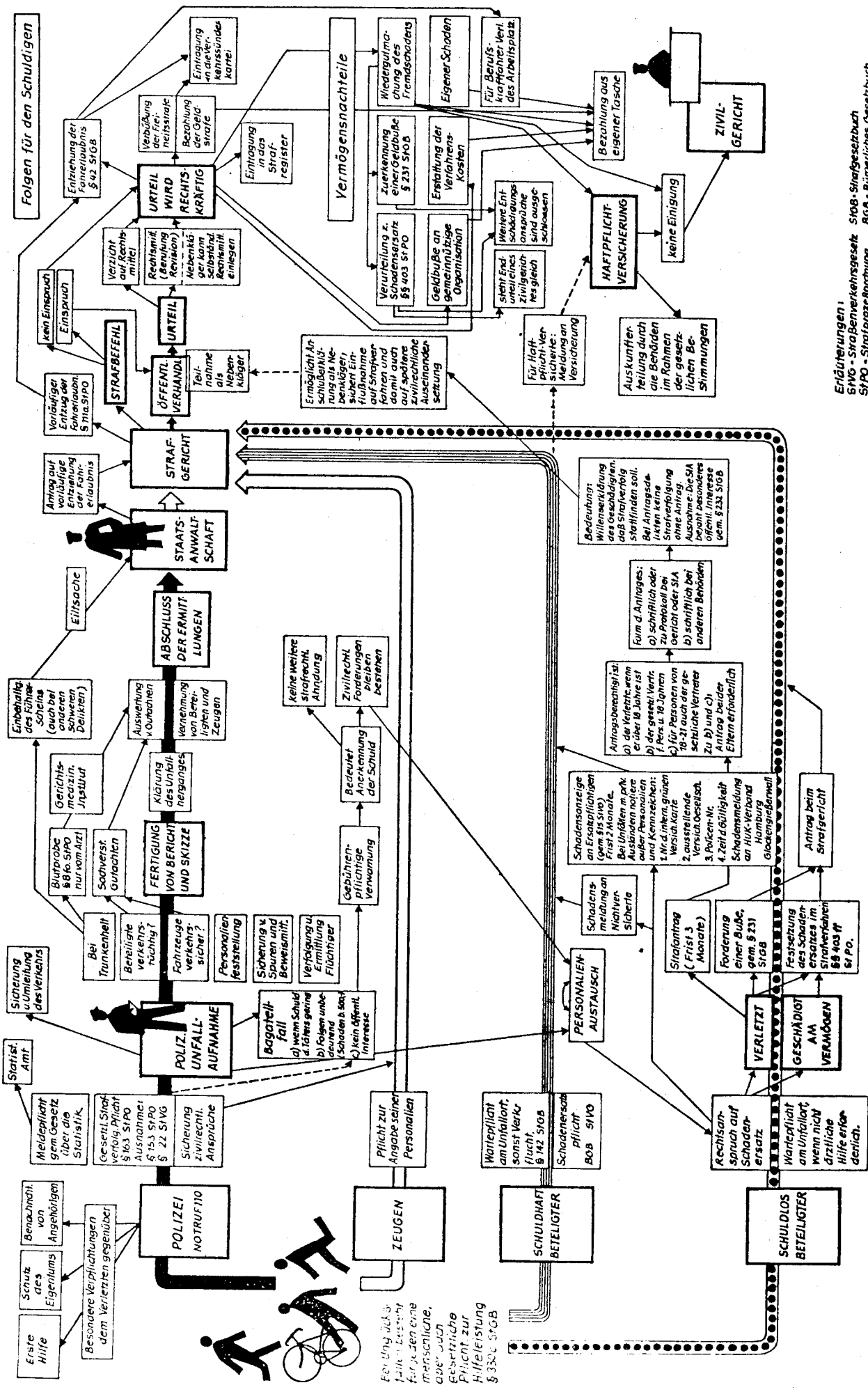
Statistische Bezirke Verwaltungsbezirke	Gebiets- fläche (ha)	Bevöl- kerungs- dichte (auf 1 ha kommen ... Einwohner)	Kfz. insgesamt		davon						Kfz insgesamt je 1000 Einwohner
					in absoluten Zahlen			in % der Gesamt- zahl des jeweiligen Bezirks			
			Anzahl	%	Kräder	Pkw ¹⁾	Lkw, Busse u. stg. Kfz ²⁾	Kräder	Pkw ¹⁾	Lkw, Busse u. stg. Kfz ²⁾	
Barop	168,1	36,6	1 350	1,0	29	1 231	90	2,1	91,2	6,7	220
Brünninghausen	157,3	25,3	802	0,6	13	736	53	1,6	91,8	6,6	201
Eichlinghofen	277,3	13,8	764	0,1	16	686	62	2,1	89,8	8,1	200
Großbarop	181,3	3,8	161	0,1	10	129	22	6,2	80,1	13,7	235
Großholthausen	268,4	2,1	168	0,1	5	138	25	3,0	82,1	14,9	303
Hombruch	199,1	66,6	2 537	2,0	72	2 308	157	2,8	91,0	6,2	191
Kirchhörde	217,2	19,3	1 016	0,8	19	940	57	1,9	92,5	5,6	242
Kleinbarop	55,7	3,5	28	0,0	—	24	4	—	85,7	14,3	144
Kleinholthausen	92,3	27,0	479	0,3	11	446	22	2,3	93,1	4,6	192
Kruckel	181,7	6,9	279	0,2	6	258	15	2,1	92,5	5,4	222
Löttringhausen	147,3	10,4	409	0,3	9	387	13	2,2	94,6	3,2	266
Menglinghausen	197,5	16,5	485	0,4	7	457	21	1,4	94,2	4,4	149
Persebeck	242,1	7,6	363	0,3	8	329	26	2,2	90,6	7,2	199
Renninghausen	78,9	28,5	255	0,2	11	235	9	4,3	92,2	3,5	113
Salingen	96,7	1,5	67	0,1	5	55	7	7,5	82,1	10,4	479
Schanze	97,5	3,5	97	0,1	2	85	10	2,1	87,6	10,3	285
Schnee	91,0	3,8	73	0,1	2	63	8	2,7	86,3	11,0	212
Schönau	33,3	35,0	214	0,2	5	203	6	2,3	94,9	2,8	184
V.-Bez. Hombruch	2 782,7	17,1	9 547	7,4	230	8 710	607	2,4	91,2	6,4	201
Deusen	269,0	8,0	434	0,3	20	347	67	4,6	80,0	15,4	202
Huckarde	483,1	39,9	2 805	2,2	161	2 556	88	5,7	91,2	3,1	145
Jungferntal	106,0	56,1	605	0,5	40	558	7	6,6	92,2	1,2	102
Rahm	118,6	12,1	376	0,3	20	310	46	5,3	82,4	12,3	263
Wischlingen	58,0	12,6	94	0,1	3	88	3	3,2	93,6	3,2	129
V.-Bez. Huckarde	1 034,7	28,6	4 314	3,4	244	3 859	211	5,6	89,5	4,9	146
Bövinghausen	282,7	29,6	1 066	0,8	48	947	71	4,5	88,8	6,7	127
Holte	52,1	43,6	311	0,2	13	280	18	4,2	90,0	5,8	137
Lütgendortmund	543,2	35,0	3 200	2,5	71	2 862	267	2,2	89,4	8,4	168
Kley	180,0	28,1	913	0,7	50	794	69	5,5	87,0	7,5	181
Oespel	393,2	11,5	930	0,7	28	819	83	3,0	88,1	8,9	207
Somborn	88,0	9,6	196	0,2	7	165	24	3,6	84,2	12,2	231
Westrich - Dellwig	249,3	9,6	359	0,3	16	321	22	4,4	89,4	6,2	150
V.-Bez. Lütgendortmund	1 789,3	23,7	6 975	5,4	233	6 188	554	3,3	88,7	8,0	164
Kirchlinde	359,3	29,9	1 340	1,0	51	1 202	87	3,8	89,7	6,5	125
Marten	501,4	27,0	2 174	1,7	77	1 957	140	3,5	90,0	6,5	160
V.-Bez. Marten	860,7	28,2	3 514	2,7	128	3 159	227	3,6	89,9	6,5	145
Bodelschwingh	261,6	20,4	854	0,7	42	749	63	4,9	87,7	7,4	160
Brünninghausen	197,9	2,6	111	0,1	1	101	9	0,9	91,0	8,1	213
Ellinghausen	98,9	1,7	35	0,0	4	22	9	1,4	62,9	25,7	210
Groppenbruch	259,9	1,8	119	0,1	2	92	25	1,7	77,3	21,0	258
Mengede	485,6	26,7	2 729	2,1	162	2 331	236	5,9	85,4	8,7	210
Nette	453,5	15,5	992	0,8	79	880	33	8,0	88,7	3,3	141
Oestrich	266,3	25,5	855	0,6	31	778	46	3,6	91,0	5,4	126
Schwieringhausen	580,9	1,0	93	0,1	3	74	16	3,2	79,6	17,2	163
Westerfilde	346,7	19,6	1 010	0,8	62	921	27	6,1	91,2	2,7	148
V.-Bez. Mengede	2 951,3	13,8	6 798	5,3	386	5 948	464	5,7	87,5	6,8	167
Benninghofen	234,1	31,3	1 268	1,0	34	1 192	42	2,7	94,0	3,3	173
Bittermark	323,2	3,7	239	0,2	4	223	12	1,7	93,3	5,0	202
Hachenev	236,1	5,6	222	0,2	5	205	12	2,2	92,4	5,4	169
Lückleberg	239,4	10,6	598	0,5	10	573	15	1,7	95,8	2,5	236
Niederhofen-Höchsten	256,8	7,1	357	0,3	9	301	47	2,5	84,3	13,2	195
Syburg	682,7	1,7	317	0,2	8	290	19	2,5	91,5	6,0	267
Wellinghofen	198,8	32,3	1 528	1,2	35	1 429	64	2,3	93,5	4,2	238
Wichlinghofen	201,1	8,3	336	0,2	10	309	17	3,0	92,0	5,0	201
V.-Bez. Wellinghofen	2 372,1	9,9	4 865	3,8	115	4 522	228	2,4	92,9	4,7	207
Außenstadt zusammen	23 738,0	18,9	80 979	63,1	2 937	72 234	5 808	3,6	89,2	7,2	180
Dortmund insgesamt	27 140,0	24,1	128 268	100	3 874	112 116	12 278	3,0	87,4	9,6	196

Straßenverkehrsunfälle in Dortmund

(mit Personen- und Sachschaden)



DER VERKEHRSUNFALL UND SEINE AUSWIRKUNGEN



Bei Unglück im Verkehr über eine menschliche, aber auch gesetzliche Pflicht zur Hilfeleistung § 330c StGB

Erläuterungen:
StVG - Straßenverkehrsgesetz
StPO - Strafprozessordnung
StA - Staatsanwaltschaft

Öffentlicher Nahverkehr



Stand 1. 1. 1967

1 : 155 000

Kartographie und Druck: Stadt Dortmund - Vermessungs- und Katasteramt

Deutsche Bundesbahn

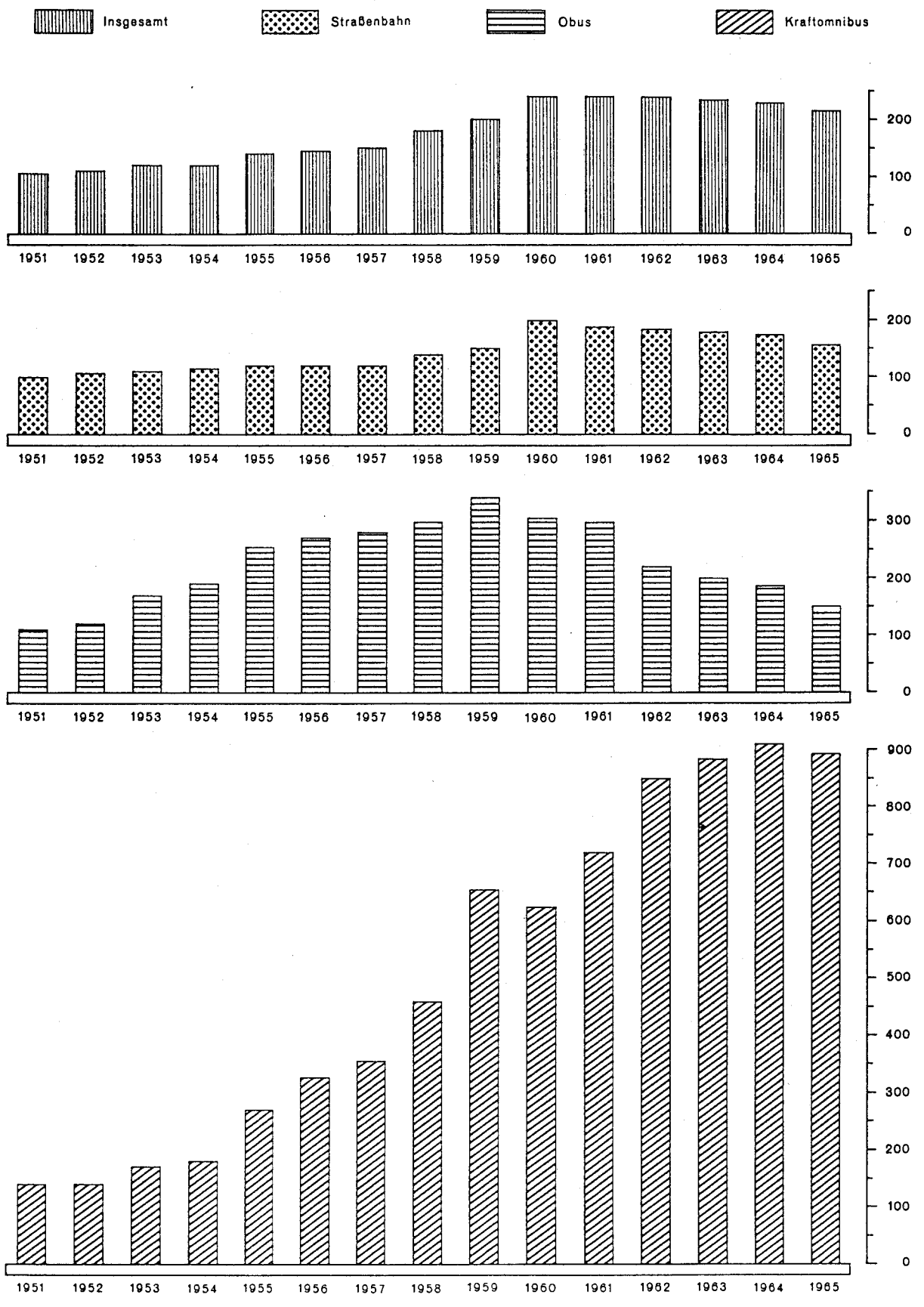
Straßenbahn

Kraftomnibus

Verkehrsmittel benachbarter
Verkehrsbetriebe

Geleistete Platzkilometer der Verkehrsbetriebe der Dortmunder Stadtwerke AG

(Veränderungen gegenüber 1950 = 100 in Meßziffern)




Vorhandenes Straßennetz




Stand 1. 1. 1987

1 : 155 000

Kartographie und Druck: Stadt Dortmund - Vermessungs- und Katasteramt


Bundesautobahn


Schnellstraße


Hauptverkehrsstraße







Geplantes Straßennetz



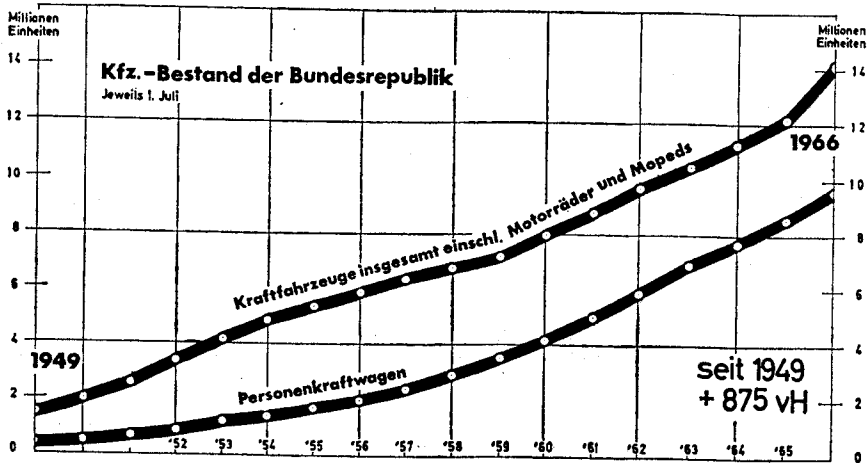
Stand 1. 1. 1967

1 : 155 000

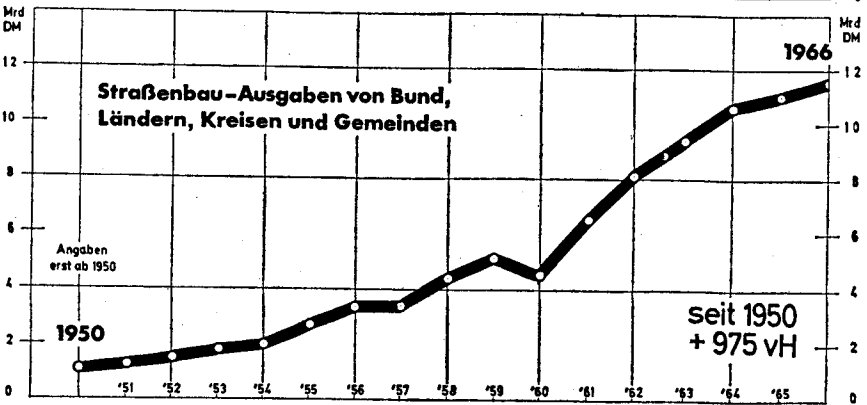
Kartographie und Druck: Stadt Dortmund - Vermessungs- und Katasteramt

- 
Bundesautobahn
- 
Schnellstraße
- 
Hauptverkehrsstraße
- 
Außenstadt Tangentenring
- 
Innenstadt Tangentenring
- 
Kernstadt Tangentenring

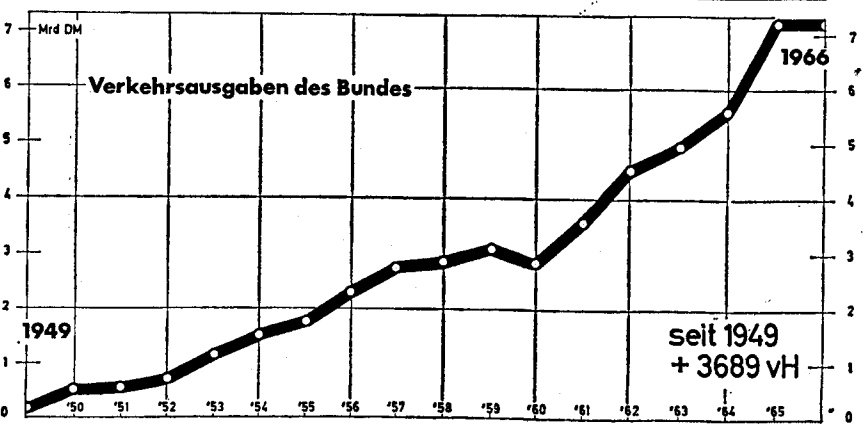
Der Wettlauf mit der Motorisierung



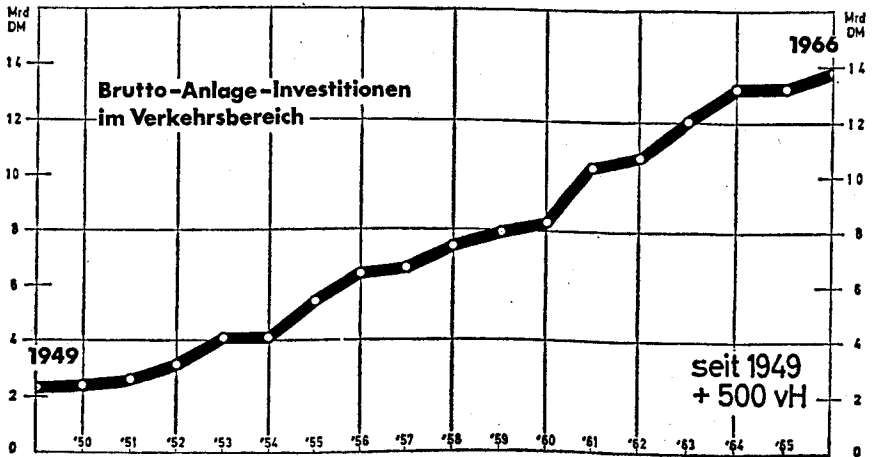
Seit 1949 stieg der Kfz-Bestand (einschließlich Motorräder und Mopeds) von 1,46 auf 14,24 (+ 12,78) Millionen Einheiten. Davon entfallen nicht ganz 10 Millionen auf Pkw. Ihre Zahl wird sich bis 1975 voraussichtlich verdoppeln. Verkehrsmisere und Parkraumnot verschlimmern sich in den Großstädten immer mehr. 1952 kam auf je 35 Einwohner ein Pkw, 1966 bereits auf je sechs.



Noch stärker als die Motorisierung wuchsen die Straßenbau-Ausgaben von Bund, Ländern, Kreisen und Gemeinden. 1950 waren es 1,07 Milliarden, 1966 rund 11,5 Milliarden DM. Insgesamt wurden seit 1950 rund 88,3 Milliarden DM aufgewendet. Dennoch bestehen nach wie vor gefährliche Engpässe in den Ballungszentren.



Den Bund kostete der Verkehr während der letzten achtzehn Jahre rund 53,4 Milliarden DM. Der Jahresbetrag schwoll von 0,19 auf 7,2 Milliarden DM an. Der Löwenanteil entfiel auf den Bau von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und -straßen). Von jeder Mark, die der Bund 1966 für den Verkehr bereitstellte, beanspruchte die Straße fast fünfzig Pfennig.



In den nächsten achtzehn Jahren (1967 bis 1984) werden die Brutto-Anlage-Investitionen für den Verkehr — seit 1949 rund 133,8 Milliarden DM mit 42,7 Prozent Straßenbau-Anteil — auf mehr als das Doppelte (300 Milliarden DM) steigen. Davon sind allein 120 Milliarden DM nötig, um den Verkehr in den Städten und Gemeinden wieder in Fluß zu bringen.

Quelle: Bundesverkehrsministerium / Stat. Bundesamt.

(Aus DER VOLKSWIRT, Wirtschafts- und Finanz-Zeitung, Wochenausgabe Nr. 8 vom 24. 2. 1967)