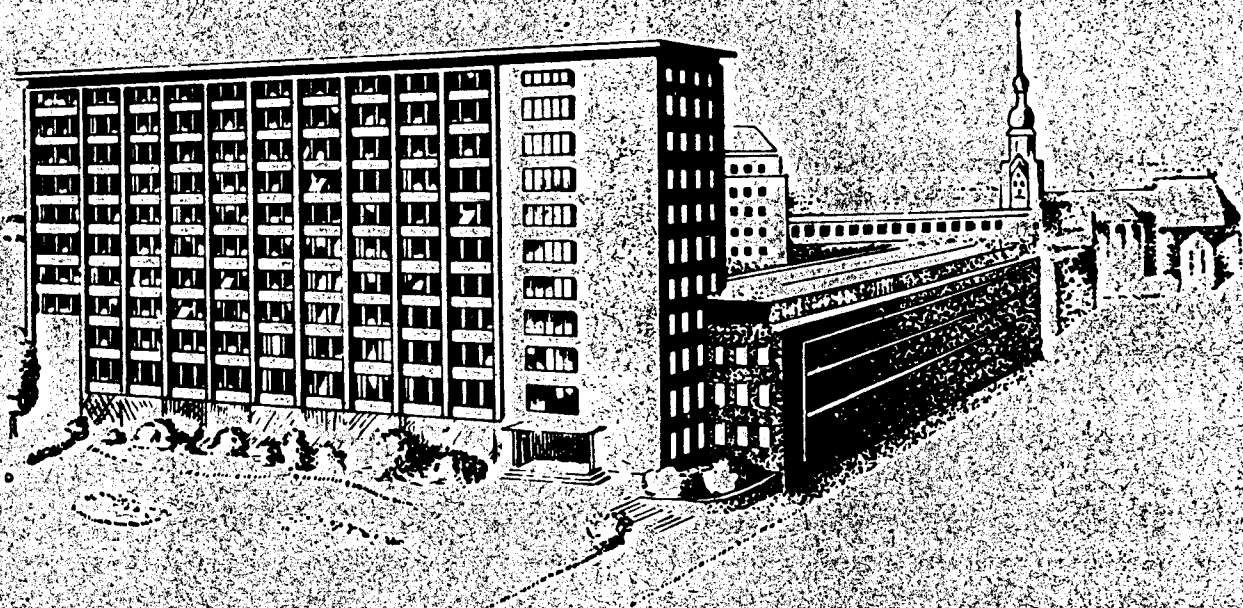


# DORTMUNDER STATISTIK



AMT FÜR STATISTIK UND WAHLEN DER STADT DORTMUND

APRIL 1968

SONDERHEFT 35

Die Kraftfahrzeugentwicklung in Dortmund

# **Die Kraftfahrzeugentwicklung in Dortmund**

**Sonderdruck aus dem Adreßbuch 1968**

W. Crüwell · Verlag · Dortmund

---

Redaktion: Verlag Beleke KG

# Inhaltsübersicht

---

## Vorwort

### Die Kraftfahrzeugentwicklung in Dortmund

1	Allgemeiner Überblick . . . . .	6
2	Struktur des Kraftfahrzeugbestandes . . . . .	7
3	Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach dem Gewerbe oder der sozialen Stellung im Beruf der Fahrzeughalter	11
4	Bestand an Personenkraftwagen nach Größenklassen . . . .	14
5	Bestand an Personen- und Kombinationskraftwagen nach Herstellern und Typen . . . . .	15
6	Kraftfahrzeugbestand in den Stadt- und Verwaltungsbezirken nach dem Wohn- bzw. Betriebssitz des Halters . . . . .	15
7	Kraftfahrzeugdichte . . . . .	18
8	Zulassung von Kraftfahrzeugen seit 1965 nach Monaten . . .	22

### Grafische Darstellungen und Übersichten

Bestand an Kraftfahrzeugen nach Fahrzeugarten in Dortmund .	26
Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach Haltergruppen in Dortmund . . . . .	27
Kraftfahrzeugdichte in Dortmund . . . . .	28
Zulassung von Personenkraftwagen in den Jahren 1965 bis 1967	29
Bestand an Personen-, Kombinations- und Lastkraftwagen in den Regierungsbezirken von Nordrhein-Westfalen nach Baujahren .	30
Kraftfahrzeugbestand, Straßenbau- und Verkehrsausgaben sowie Brutto-Anlage-Investitionen im Verkehrsbereich der Bundesrepublik Deutschland . . . . .	31
Neuzulassungen von Pkw in der Bundesrepublik Deutschland 1967	32

## Vorwort

In Anbetracht der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes als relativer Maßstab für die politische, wirtschaftliche und kulturelle Lage in einem Lande erscheint es angebracht, diesen Vorgang im einzelnen näher zu verfolgen. 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 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 wirksame Folgerungen aus diesen Untersuchungen im Rahmen der Regionalplanung und Raumordnung zu ziehen.

Die Bemühungen um eine grundlegende Strukturbereinigung im Verkehr sollten bei den besonders bedrängten Großstädten einsetzen, denen in den Ballungsräumen der Erstickungstod 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.

Obwohl das vorliegende Thema unter Einbeziehung der Auswirkungen der Motorisierung auf den Straßenverkehr in Dortmund unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Nahverkehrs bereits im Sonderheft 33 der vom Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund herausgegebenen „Dortmunder Statistik“ behandelt worden ist, erscheint das Verkehrsproblem wichtig genug, um auch den Benutzern des Adreßbuches zugänglich gemacht zu werden, wobei sich einerseits teilweise Wiederholungen nicht vermeiden lassen, andererseits aber auch neue Aspekte aufgezeigt werden.

# Die Kraftfahrzeugentwicklung in Dortmund

## 1. 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-Mindener 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 %)

## 2. 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 <sup>1)</sup>										Kraftfahrzeuge insgesamt	Kraftfahrzeugeinsgesamt	Sonderkraftfahrzeuge <sup>4)</sup>	Zulassungspflichtige Zugmaschinen	Lastkraftwagen	Kraftomnibusse und Obusse	Kombinationskraftwagen <sup>3)</sup>	Personenkraftwagen				Kraftfahrzeuge <sup>1)</sup>	Kraftfahrzeugeinsgesamt	Kraftfahrzeugeinsgesamt	Kraftfahrzeugeinsgesamt
	Krafträder <sup>2)</sup>	zusammen	davon mit Hubraum in ccm				Kombinationskraftwagen <sup>3)</sup>	Kraftomnibusse und Obusse	Lastkraftwagen	Zulassungspflichtige Zugmaschinen								Sonderkraftfahrzeuge <sup>4)</sup>	Kraftfahrzeugeinsgesamt	Kraftfahrzeugeinsgesamt	Kraftfahrzeugeinsgesamt				
			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													
1.7.1930	2841	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 <sup>*)</sup>	•	•	•	•	152	6 818	404	226	24 117	2 192													
1.7.1953	11 769	11 348 <sup>*)</sup>	•	•	•	•	167	7 878	482	260	31 904	2 433													
1.7.1954	14 318	13 671	965	1 951	7 929	330	179	7 737	530	332	37 097	2 597													
1.7.1955	15 629	16 257	1 045	2 329	9 758	635	199	7 785	582	346	41 433	2 610													
1.7.1956	16 108	20 358	1 337	2 977	12 473	1 042	189	7 947	661	354	46 659	2 792													
1.7.1957	15 708	25 549	1 750	3 832	15 636	1 496	194	8 090	704	327	52 068	2 798													
1.7.1958	14 818	31 372	2 510	4 863	19 184	1 903	198	8 195	786	368	57 640	2 814													
1.7.1959	12 938	37 081	3 164	5 962	22 659	2 376	252	7 742	816	419	61 624	2 735													
1.7.1960	11 348	44 356	3 349	7 571	26 854	2 897	253	8 028	873	442	68 197	2 928													
1.7.1961	9 813	52 803	3 446	8 944	32 541	2 897	253	8 435	1 015	503	76 231	3 227													
1.7.1962	7 873	62 421	3 425	10 291	39 096	3 380	282	8 745	1 111	517	84 867	3 490													
1.7.1963	6 377	72 105	3 259	12 028	45 432	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	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	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	6 330	321	9 685	1 394	818	121 629	4 387													
1.7.1967	2 313	104 654	2 110	14 284	65 737	6 735	311	9 476	1 417	826	125 732	4 520													

**II. Verhältniszahlen und Meßziffern**

**1. Struktur des Kraftfahrzeugbestandes in % aller Kraftfahrzeuge**

1.7.1930	40,0	•	•	•	•	•	0,5	21,3	•	1,3	100	—
1.7.1938	41,9	•	•	•	•	•	0,4	18,9	1,0	0,8	100	—
1.4.1947	24,8	•	•	•	•	•	0,7	58,3	•	•	100	339
1.4.1948	25,5	•	•	•	•	•	0,7	55,7	•	•	100	1 029
1.4.1949	26,9	•	•	•	•	•	0,8	47,6	•	•	100	1 374
1.4.1950	31,8	•	•	•	•	•	0,7	40,2	•	•	100	1 617
1.7.1951	34,0	•	•	•	•	•	0,7	31,3	1,6	1,1	100	2 007
1.7.1952	35,4	•	•	•	•	•	0,6	28,3	1,7	0,9	100	2 192
1.7.1953	36,9	35,6	•	•	•	•	0,5	24,7	1,5	0,8	100	2 433
1.7.1954	38,6	36,9	2,6	5,3	21,4	0,9	0,5	20,8	1,4	0,9	100	2 597
1.7.1955	37,7	39,2	2,5	5,6	23,6	1,5	0,5	18,8	1,4	0,9	100	2 610
1.7.1956	34,6	43,6	2,8	6,4	26,7	2,2	0,4	17,0	1,4	0,8	100	2 792
1.7.1957	30,2	49,0	3,3	7,0	30,0	2,9	0,4	15,5	1,4	0,6	100	2 798
1.7.1958	25,7	54,4	4,4	9,7	33,3	3,3	0,4	14,2	1,4	0,6	100	2 814
1.7.1959	21,0	60,2	5,1	11,1	36,8	3,8	0,4	12,6	1,3	0,7	100	2 735
1.7.1960	16,7	65,0	4,9	9,6	39,4	4,2	0,4	11,8	1,3	0,4	100	2 928

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	12,4	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
1.7.1967	1,8	83,2	1,7	11,3	52,3	17,9	5,3	0,3	7,6	1,1	0,7	100

2. Veränderungen des Kraftfahrzeugbestandes gegenüber:

a) 1938 = 100

1.7.1938	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1.4.1947	11,7	15,8	52,6	82,5	82,5	100	52,6	52,6	82,5	100	100	100
1.4.1948	14,6	18,1	52,6	88,1	88,1	100	52,6	52,6	88,1	100	100	100
1.4.1949	30,2	28,8	90,8	113,5	113,5	100	90,8	90,8	113,5	100	100	100
1.4.1950	47,7	48,8	119,7	137,3	137,3	100	119,7	119,7	137,3	100	100	100
1.7.1951	83,0	79,5	178,9	162,6	162,6	100	178,9	178,9	162,6	143,3	143,3	100
1.7.1952	109,1	102,8	200,0	182,6	182,6	100	200,0	200,0	182,6	143,9	143,9	100
1.7.1953	160,8	136,7	219,7	211,0	211,0	100	219,7	219,7	211,0	165,6	165,6	100
1.7.1954	195,6	164,7	235,5	207,2	207,2	100	235,5	235,5	207,2	154,5	154,5	100
1.7.1955	213,6	195,9	261,8	208,5	208,5	100	261,8	261,8	208,5	154,5	154,5	100
1.7.1956	220,1	245,3	248,7	212,8	212,8	100	248,7	248,7	212,8	154,5	154,5	100
1.7.1957	214,6	307,8	255,3	216,7	216,7	100	255,3	255,3	216,7	154,5	154,5	100
1.7.1958	202,5	378,0	260,5	219,5	219,5	100	260,5	260,5	219,5	154,5	154,5	100
1.7.1959	176,8	446,8	331,6	207,3	207,3	100	331,6	331,6	207,3	154,5	154,5	100
1.7.1960	155,1	534,4	332,9	215,0	215,0	100	332,9	332,9	215,0	154,5	154,5	100
1.7.1961	134,1	636,2	371,1	234,2	234,2	100	371,1	371,1	234,2	154,5	154,5	100
1.7.1962	107,6	752,1	407,9	239,1	239,1	100	407,9	407,9	239,1	154,5	154,5	100
1.7.1963	87,1	868,7	423,7	246,7	246,7	100	423,7	423,7	246,7	154,5	154,5	100
1.7.1964	68,8	983,1	452,6	252,4	252,4	100	452,6	452,6	252,4	154,5	154,5	100
1.7.1965	54,9	1 089,7	421,1	259,4	259,4	100	421,1	421,1	259,4	154,5	154,5	100
1.7.1966	43,3	1 203,8	422,4	253,8	253,8	100	422,4	422,4	253,8	154,5	154,5	100
1.7.1967	31,6	1 260,8	409,2	253,8	253,8	100	409,2	409,2	253,8	154,5	154,5	100

b) 1954 = 100

1.7.1954	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1.7.1955	109,2	118,9	110,7	119,4	123,1	110,7	192,4	111,2	100,6	100	100	100
1.7.1956	112,5	148,9	126,5	152,6	157,3	126,5	315,8	105,6	102,7	104,2	104,2	100,5
1.7.1957	109,7	186,9	153,4	196,4	197,2	153,4	453,3	108,4	104,6	106,6	106,6	107,5
1.7.1958	103,5	229,5	170,5	249,3	241,9	170,5	576,7	110,6	105,9	98,5	98,5	107,7
1.7.1959	90,4	271,2	187,5	305,6	285,8	187,5	720,0	140,8	100,1	110,8	110,8	108,4
1.7.1960	79,3	324,5	233,1	388,1	338,7	233,1	877,9	141,3	103,8	126,2	126,2	105,3
1.7.1961	68,5	386,2	357,1	458,4	410,4	278,8	1 024,2	157,5	109,0	133,1	133,1	112,7
1.7.1962	55,0	456,6	354,9	527,5	493,1	340,3	1 178,8	173,2	113,0	151,5	151,5	124,3
1.7.1963	44,5	527,4	337,7	616,5	573,0	403,2	1 305,2	179,9	115,4	155,7	155,7	124,3
1.7.1964	35,2	596,9	313,7	708,9	649,3	469,7	1 528,8	192,2	119,1	176,2	176,2	143,0
1.7.1965	28,1	661,6	282,6	777,9	717,4	554,6	1 753,9	177,8	121,8	194,3	194,3	148,4
1.7.1966	22,1	730,9	253,3	808,8	792,3	687,4	1 918,2	179,3	125,2	218,1	218,1	158,3
1.7.1967	16,2	765,5	218,7	732,1	829,1	797,4	2 040,9	173,7	122,5	246,4	246,4	168,9
										267,4	267,4	338,9
										248,8	248,8	174,1

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

2) Einschließlich Kraftroller und Motorfahrräder (ohne Mopeds).

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

4) Krankenkraftwagen, Kesselwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Straßenreinigungsmaschinen, Langmaterial-, Abschlepp- und Kranwagen, Silofahrzeuge, Kabeltransportfahrzeuge, Ausstellungs- und Verkaufswagen, landwirtschaftliche Geräträtäger, Arbeitsmaschinen u. a. Die Krankenwagen werden ab 1961 nicht mehr selbstständig, 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 1967 sogar vier Fünftel aller in Dortmund zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge.

Infolge Substitutionsbeziehungen besteht zwischen den Personenkraftwagen einerseits und den Kraftträdern andererseits eine gewisse Parallelität der relativen Bestandsveränderungen. Wenn das zahlenmäßige Verhältnis von Personenkraftwagen zu Kraftträdern im Jahre 1958 noch etwa 2 : 1 betrug, so ist es bis 1967 auf über 45:1 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 Krafttrades 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 Selbstfahrerautoverleihs zahlenmäßig weiter zu.

Bei einem Vergleich der Verhältniszahlen zwischen Personenkraftwagen und Kraftträdern 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 %; Kraftträder = 24,8 %) der Höchststand des Kraftträderanteiles 1954 von 38,6 % auf 1,8 % im Jahre 1967 vermindert hat. Gegenüber der Vorkriegszeit (1938 = 100) ist die Zahl der Kraftträder seit ihrem absoluten Höchststand im Jahre 1956 mit der Meßziffer 220,1 bis 1967 auf 31,6 stark zurückgegangen, während in demselben Zeitraum die Meßwerte für Personenkraftwagen von 245,3 auf 1260,8 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 Kraftträder 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 1967 absolut um rd. das Zwanzigfache von 330 auf 6 735 Fahrzeuge erhöht, anteilmäßig von 0,9 % auf 5,3 %; gegenüber 1954 = 100 beläuft sich die Meßziffer für 1967 auf 2 040,9.

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 Ferienzeleisureverkehr 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 1967 absolut eine Steigerung des Bestandes von 91 auf 311 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 leichterer 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 1967 absolut von 4 237 auf 9 476 Fahrzeuge angestiegen ist, also fast zweieinhalbmals soviel, dagegen anteilmäßig von 47,6% auf 7,6% 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 1967 im primären Sektor von 236 auf 635 Zugmaschinen und im sekundären Sektor von 168 auf 752 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 1967 von 225 auf 826 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 1967 von 1 374 auf 4 520 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 1 121 und der mehrachsigen Anhänger zur Lastenbeförderung von 1 213 auf 1 767 sowie der Anhänger mit Spezialaufbau sogar von 220 auf 1 632 gestiegen. Das Schwerkraft 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 867 (1967) anstieg.

### 3. 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. 1955<sup>1)</sup>

Gewerbe oder Beruf der Fahrzeughalter	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>		Krafträder <sup>3)</sup>	
	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

<sup>1)</sup> Einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge, ohne Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn und -post

<sup>2)</sup> Einschl. Krankenkraftwagen, ohne Kombinationskraftwagen

<sup>3)</sup> Einschl. Kraftroller und Motorfahrräder (ohne Mopeds)

**Bestand an Personenkraftwagen und Kraftträdern nach dem Gewerbe oder der sozialen Stellung im Beruf der Fahrzeughalter <sup>1)</sup>**

Stand	davon										
	Kraft- fahrzeug- halter insgesamt	Industrie	Handwerk	Handel <sup>2)</sup>	Land- wirtschaft <sup>3)</sup>	Kultur-, Gesundheits- Rechtswesen u. Technik <sup>4)</sup>	Dienst- leistungen <sup>5)</sup>	Beamte	Angestellte	Arbeiter	Sonstige
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

**Personenkraftwagen <sup>4)</sup>**

Grundzahlen

1. 7. 1958	31 326	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	318	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	22 125	4 140
1. 7. 1963	72 105	2 715	2 828	6 689	428	•	3 100	4 352	27 298	4 765
1. 7. 1964	81 601	2 889	2 833	6 662	461	•	3 364	5 032	32 146	5 229
1. 7. 1965	90 449	2 903	2 932	6 701	496	•	3 679	5 757	36 284	5 865
1. 7. 1966	99 915	2 835	3 142	6 759	509	•	4 005	6 527	40 370	6 698 <sup>6)</sup>

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	35,5	6,6
1. 7. 1963	100	3,8	3,9	9,3	0,6	•	4,3	6,0	37,9	6,6
1. 7. 1964	100	3,5	3,5	8,2	0,6	•	4,1	6,2	39,4	6,4
1. 7. 1965	100	3,2	3,2	7,4	0,5	•	4,1	6,4	40,1	6,5
1. 7. 1966	100	2,8	3,2	6,8	0,5	•	4,0	6,5	40,4	6,7

Kraftträder 7)

Grundzahlen

1. 1. 1958	15 367	—	248	208	78	—	2 154	11 881	798
1. 1. 1959	13 995	—	206	159	58	—	1 893	10 917	762
1. 7. 1960	11 348	—	146	91	34	—	1 533	8 872	672
1. 7. 1961	9 813	—	124	64	28	—	1 326	7 644	627
1. 7. 1962	7 873	—	90	49	26	—	1 082	6 086	540
1. 7. 1963	6 377	—	64	41	18	—	868	4 888	498
1. 7. 1964	5 037	—	42	30	13	—	711	3 776	465
1. 7. 1965	4 017	—	40	25	12	—	580	2 982	378
1. 7. 1966	3 166	—	30	19	9	—	462	2 322	324

Verhältniszahlen

1. 1. 1958	100	—	1,6	1,4	0,5	—	14,0	77,3	5,2
1. 1. 1959	100	—	1,5	1,1	0,4	—	13,5	78,0	5,5
1. 7. 1960	100	—	1,3	0,6	0,3	—	13,5	78,2	5,9
1. 7. 1961	100	—	1,3	0,6	0,3	—	13,5	77,9	6,4
1. 7. 1962	100	—	1,2	0,6	0,3	—	13,7	77,3	6,9
1. 7. 1963	100	—	1,0	0,6	0,3	—	13,6	76,7	7,8
1. 7. 1964	100	—	0,8	0,6	0,3	—	14,1	75,0	9,2
1. 7. 1965	100	—	1,0	0,6	0,3	—	14,5	74,2	9,4
1. 7. 1966	100	—	1,0	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 Motorfahrräder (ohne Mopeds)

8) Darunter 1 % 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 Fünffache. 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.

Schließlich ist es noch von besonderer Bedeutung, den Verlauf der jährlichen Zuwachsraten bei den Personenkraftwagenbeständen von Arbeitnehmern als weitaus wichtigste Haltergruppe in der vorliegenden Zeit von 1962 bis 1966 in Dortmund zu verfolgen, wie aus dem nachstehenden Überblick ersichtlich ist:

raums die Zugänge gegenüber dem Vorjahr bei den Beamten von 21,9 % auf 13,4 %, bei den Angestellten von 16,4 % auf 12,5 % und bei den Arbeitern sogar von 23,4 % auf 11,3 % abgenommen haben. Ein zuverlässigeres Ergebnis wäre zu erzielen, wenn zeitlich entsprechende Zahlen von den insgesamt in Dortmund wohnhaften Beamten, Angestellten und Arbeitern vorliegen würden, so daß Besatzziffern berechnet werden könnten, aus denen hervorgeht, wieviele Personenkraftwagen durchschnittlich auf je 1000 Arbeiter, Angestellte und Beamte in der Berichtszeit entfallen.

#### 4. 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, leistungsfähigeren und rationelleren Fahrzeugen. Wenn auch die stärkste Zunahme bisher bei den mittleren 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.

Bestand an Personenkraftwagen von Arbeitnehmern von 1962 bis 1966 in Dortmund<sup>x)</sup>

Jahr (1. Juli)	Beamte			Angestellte			Arbeiter		
	Personen- Kraftwagen- bestand	Zugang gegenüber Vorjahr		Personen- Kraftwagen- bestand	Zugang gegenüber Vorjahr		Personen- Kraftwagen bestand	Zugang gegenüber Vorjahr	
		insgesamt	absolut		%	insgesamt		absolut	%
1962	3 569	.	.	17 118	.	.	22 125	.	.
1963	4 352	783	21,9	19 930	2 812	16,4	27 298	5 173	23,4
1964	5 032	680	15,6	22 985	3 055	15,3	32 146	4 848	17,8
1965	5 757	725	14,4	25 832	2 847	12,4	36 284	4 138	12,9
1966	6 527	770	13,4	29 070	3 238	12,5	40 370	4 086	11,3

<sup>x)</sup> Ohne Kranken- und Kombinationskraftwagen

Für die Beurteilung der Konjunktorentwicklung ist in soziologischer Hinsicht wichtig, daß während dieses Berichtszeit-

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.

## 5. Bestand an Personen- und Kombinationskraftwagen nach Herstellern und Typen

Zur Struktur des Kraftfahrzeugbestandes gehört auch eine Aufgliederung nach Herstellern und Typen, die vom Kraftfahrt-Bundesamt in regionaler Hinsicht nur nach Bundesländern und Regierungsbezirken statistisch erfaßt worden sind, so daß eine Gesamtübersicht von Nordrhein-Westfalen gegeben werden muß. Da jedoch die verschiedenen Fahrzeugtypen in der Größenordnung relativ gleichmäßig beteiligt sind, können auch gewisse Rückschlüsse auf die Verhältnisse in Dortmund gezogen werden.

## 6. Kraftfahrzeugbestand in den Stadt- und Verwaltungsbezirken nach dem Wohn- bzw. Betriebssitz des Halters

Während die Motorisierung in Dortmund bisher nur in Gesamtzahlen im Zusammenhang mit Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen dargestellt worden ist, liegen nunmehr erstmalig Ergebnisse einer vom Stadtplanungsamt im Februar 1967 durchgeführten statistischen Erhebung vor, die sich auf die regionale Verteilung des Kraftfahrzeugbestandes in den einzelnen Stadt- und Verwaltungsbezirken nach dem Wohn- bzw. Betriebssitz des Halters erstreckt. Im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskonzeption ist es hinsichtlich der Belastung des Straßennetzes durch öffentlichen Nahverkehr und Individualverkehr sowie bezüglich der Lösung des Parkplatzproblems von besonderer Bedeutung, sich in eingehenden Untersuchungen mit Teilbereichen des Stadtgebietes zu befassen, um durch eine strukturelle Analyse wirksame Verkehrsmaßnahmen treffen zu können.

Zur Gewinnung eines klaren Bildes ergeben sich bei näherer Betrachtung gewisse Fragenkomplexe, die einer Erläuterung

Bestand an Personen- u. Kombinationskraftwagen in den Regierungsbezirken von Nordrhein-Westfalen am 1. 7. 1966 nach Herstellern und Typen (einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge)

Hersteller Typ	insgesamt		davon											
			Düsseldorf		Köln		Aachen		Arnsberg		Münster		Detmold	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Auto Union/DKW	128 794	4,6	42 397	4,4	18 191	4,1	7 633	4,7	26 344	4,6	18 606	5,3	15 623	5,1
BMW	67 495	2,4	23 001	2,4	10 233	2,3	3 829	2,3	13 707	2,4	8 365	2,4	8 360	2,8
Borgward	16 571	0,6	5 967	0,6	2 399	0,5	824	0,5	3 805	0,7	1 848	0,5	1 728	0,6
Citroen	21 349	0,8	7 529	0,8	5 801	1,3	1 194	0,7	2 948	0,5	2 199	0,6	1 678	0,6
DAF	4 119	0,1	1 333	0,1	694	0,2	200	0,1	761	0,1	576	0,2	555	0,2
Daimler-Benz	202 555	7,2	79 522	8,3	31 533	7,0	15 596	9,6	37 021	6,4	22 291	6,4	16 592	5,5
FIAT	91 556	3,3	28 420	3,0	15 283	3,4	6 856	4,2	17 724	3,1	12 535	3,6	10 738	3,5
Ford	424 197	15,2	141 424	14,7	82 554	18,4	24 067	14,8	83 194	14,5	51 416	14,7	41 542	13,7
Glas	50 335	1,8	12 995	1,4	8 281	1,8	3 190	2,0	10 905	1,9	7 077	2,0	7 887	2,6
Goliath	5 313	0,2	1 623	0,2	644	0,1	373	0,2	1 198	0,2	654	0,2	821	0,3
Lloyd	35 469	1,3	10 513	1,1	5 102	1,1	1 945	1,2	7 666	1,3	4 637	1,3	5 606	1,8
Neckar Automobilwerke	50 223	1,8	14 877	1,6	8 451	1,9	3 846	2,4	10 151	1,8	6 992	2,0	5 906	1,9
NSU	58 597	2,1	18 504	1,9	8 438	1,9	4 464	2,7	11 145	1,9	8 323	2,4	7 723	2,5
Opel	573 173	20,5	203 686	21,2	83 254	18,6	29 765	18,3	123 825	21,5	69 178	19,8	63 465	20,9
Peugeot	17 681	0,6	7 605	0,8	2 843	0,6	771	0,5	3 463	0,6	1 705	0,5	1 294	0,4
Porsche	5 401	0,2	2 201	0,2	1 182	0,3	318	0,2	887	0,2	399	0,1	414	0,1
Renault	73 638	2,6	23 384	2,4	15 995	3,6	5 267	3,2	14 707	2,5	8 348	2,4	5 937	2,0
Simca	20 077	0,7	6 653	0,7	3 340	0,7	1 182	0,7	4 160	0,7	2 653	0,8	2 089	0,7
Skoda	6 257	0,2	2 852	0,3	703	0,2	453	0,3	1 107	0,2	866	0,3	276	0,1
Volkswagen	924 859	33,0	317 140	33,1	138 613	30,9	49 897	30,6	197 102	34,3	118 521	33,9	103 586	34,1
Sonstige Deutsche	4 690	0,2	1 343	0,1	845	0,2	221	0,1	934	0,2	589	0,2	758	0,2
Sonstige Ausländische	17 084	0,6	6 851	0,7	3 911	0,9	1 183	0,7	2 495	0,4	1 498	0,4	1 146	0,4
<b>Insgesamt</b>	<b>2 799 433</b>	<b>100</b>	<b>959 820</b>	<b>100</b>	<b>448 290</b>	<b>100</b>	<b>163 074</b>	<b>100</b>	<b>575 249</b>	<b>100</b>	<b>349 276</b>	<b>100</b>	<b>303 724</b>	<b>100</b>

Für den Regierungsbezirk Arnsberg ergeben sich die größtenteils bekannten Relationen. Von dem gesamten Bestand an Personen- und Kombinationskraftwagen entfällt rd. ein Drittel auf Volkswagen, gefolgt von Opel-Fahrzeugen (21,5 %) und Ford-Fahrzeugen (14,5 %). In weitem Abstand schließen sich Kraftwagen von Daimler-Benz (6,4 %) und Auto-Union/DKW (4,6 %) an, während die Anteile der übrigen Fabrikate zahlenmäßig weit darunter liegen. Werden allerdings die Anteile der Firmen BMW (2,4 %) und Glas (1,9 %), die sich Anfang 1967 zusammengeschlossen haben, berücksichtigt, so sind diese beiden Betriebe insgesamt mit 4,3 % vertreten. Ferner ist demgegenüber die Ausfuhr der ausländischen Kraftfahrzeugindustrie nach der Bundesrepublik Deutschland recht beachtlich geworden; ihr gesamter Anteil erhöhte sich auf mehr als 8 %.

bedürfen. Grundsätzlich wird die Art und Größe des partiellen Kraftfahrzeugbestandes wesentlich durch die jeweilige Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Sozialstruktur des betreffenden Stadtteils bestimmt. Hierbei ist wichtig, um Fehlschlüsse zu vermeiden, ob es sich beispielsweise um die räumliche Konzentrierung von Arbeitsstätten öffentlicher und privater Dienstleistungen in der City handelt oder um sonstige im Stadtgebiet verteilte und dezentralisiert gelegene Schwerpunkte von Verkehrsbetrieben der Dortmunder Stadtwerke AG, des städtischen Fuhrparks, von wirtschaftlichen Unternehmen (u. a. gewerbliche Verkehrsbetriebe, Brauereien, Verbrauchsgüterfirmen) und von reinen sog. einfacheren bzw. besseren Wohnvierteln. Da bei der statistischen Erhebung nur die beim Straßenverkehrsamt zugelassenen Kraftfahrzeuge erfaßt wurden, sind die im Dortmunder Stadtgebiet neben den Fahr-

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

Statistische Bezirke Verwaltungsbezirke	Gebiets- fläche (ha)	Bevöl- kerungs- dichte (auf 1 ha kommen ... Einwohner)	Kfz. insgesamt		davon						insgesamt je 1 000 Einwohner	
					in absoluten Zahlen			in % der Gesamt- zahl des jeweiligen Bezirks				
			Anzahl	%	Kräder	Pkw <sup>1)</sup>	Lkw, Busse u. stg. Kfz <sup>2)</sup>	Kräder	Pkw <sup>1)</sup>	Lkw, Busse u. stg. Kfz <sup>2)</sup>	Kfz	PKW
Stadtkern	102,4	50,5	3 990	3,1	29	3 006	955	0,7	75,3	24,0	771	581
Stadtkern Randgebiet	74,2	113,2	2 644	2,1	23	2 202	419	0,9	83,3	15,8	315	262
Steinplatz	71,9	184,6	2 805	2,2	71	2 300	434	2,5	82,0	15,5	211	173
Nordmarkt	248,1	86,0	4 412	3,4	105	3 340	967	2,4	75,7	21,9	207	157
Borsigplatz	661,0	26,3	2 822	2,2	94	2 418	310	3,3	85,7	11,0	162	139
Kaiserbrunnen	223,3	102,8	5 419	4,2	93	4 745	581	1,7	87,6	10,7	236	207
Körne	176,8	55,6	2 239	1,7	29	1 920	290	1,5	85,5	13,0	228	195
Westfalendamm-Nord	244,0	42,9	3 211	2,5	44	2 808	359	1,4	87,4	11,2	307	268
Westfalendamm-Süd	200,9	38,7	1 994	1,6	18	1 847	129	0,9	92,6	6,5	257	238
Ruhrallee	285,9	68,2	4 856	3,8	110	4 274	472	2,3	88,0	9,7	249	219
Westfalenhalle	232,0	58,6	2 985	2,3	45	2 647	293	1,5	88,7	9,8	219	195
Tremonia	126,5	68,3	1 144	0,9	32	1 062	50	2,8	92,8	4,4	132	123
Dorstfelder Brücke	219,6	85,3	3 338	2,6	84	2 844	410	2,5	85,2	12,3	178	152
Hafen	535,4	51,8	5 430	4,3	160	4 469	801	3,0	82,3	14,7	196	161
Innenstadt zusammen	3 402,0	60,2	47 289	36,9	937	39 882	6 470	2,0	84,3	13,7	231	195
Aplerbeck	868,9	21,5	4 063	3,2	95	3 565	403	2,4	87,7	9,9	217	191
Berghofen	529,1	19,1	2 345	1,8	64	2 121	160	2,8	90,4	6,8	233	210
Schüren	364,7	29,9	2 052	1,6	82	1 833	137	4,0	89,3	6,7	188	168
Sölde	228,4	28,0	1 207	0,9	47	1 073	87	3,9	88,9	7,2	188	167
Sölderholz	309,1	7,4	415	0,4	15	370	30	3,7	89,1	7,2	182	162
V.-Bez. Aplerbeck	2 300,2	21,0	10 082	7,9	303	8 962	817	3,0	88,9	8,1	232	185
Asseln	840,9	11,9	2 015	1,6	56	1 792	167	2,8	88,9	8,3	201	179
Brackel	962,8	23,4	4 337	3,4	130	3 941	266	3,1	90,8	6,1	193	175
Husen	196,1	15,8	470	0,3	33	416	21	7,0	88,5	4,5	152	134
Kurl	467,2	6,0	530	0,4	20	468	42	3,8	88,3	7,9	188	166
Wambel	359,2	24,1	2 042	1,6	35	1 796	211	1,8	87,9	10,3	236	208
Wickede	880,2	20,0	2 992	2,3	117	2 752	123	3,9	92,0	4,1	170	156
V.-Bez. Brackel	3 706,4	17,5	12 386	9,6	391	11 165	830	3,2	90,1	6,7	192	173
Derne	515,7	11,3	1 269	1,0	52	1 075	142	4,1	84,7	11,2	218	185
Grevel	374,5	1,6	139	0,1	10	107	22	7,2	77,0	15,8	233	179
Hostedde	225,1	9,9	333	0,3	12	274	47	3,6	82,3	14,1	119	123
Kirchderne	248,6	16,0	701	0,5	20	637	44	2,8	90,9	6,3	176	160
Lanstrop	699,6	10,7	1 284	1,0	48	1 153	83	3,7	89,8	6,5	172	155
Scharnhorst Nord	142,1	39,5	873	0,7	52	809	12	6,0	92,6	1,4	155	144
Scharnhorst Süd	449,9	14,8	1 267	1,0	89	1 121	57	7,0	88,4	4,6	191	169
V.-Bez. Derne	2 655,5	12,2	5 866	4,6	283	5 176	407	4,9	88,2	6,9	181	160
V.-Bez. Dorstfeld	593,3	30,5	2 920	2,3	114	2 595	211	4,0	88,8	7,2	162	144
Brechten	683,0	10,9	1 646	1,3	51	1 468	127	3,1	89,2	7,7	222	198
Eving	567,1	45,7	4 197	3,2	226	3 779	192	5,4	90,0	4,6	162	146
Holthausen	453,6	2,1	187	0,2	3	150	34	1,6	80,2	18,2	201	161
Kemminghausen	130,2	19,1	345	0,3	27	298	20	7,8	86,4	5,8	138	120
Lindenhorst	233,0	24,2	1 037	0,8	30	875	132	2,9	84,4	12,7	184	155
V.-Bez. Eving	2 066,9	20,5	7 412	5,8	337	6 570	505	4,5	88,6	7,8	175	155
V.-Bez. Hörde	624,9	56,6	6 300	4,9	173	5 380	747	2,7	85,4	11,9	178	152

<sup>1)</sup> Einschl. Kombinationskraftwagen

<sup>2)</sup> Einschl. Sonderfahrzeuge und Zugmaschinen

Statistische Bezirke Verwaltungsbezirke	Gebiets- fläche (ha)	Bevöl- kerungs- dichte (auf 1 ha kommen ... Einwohner)	Kfz. insgesamt		davon						insgesamt je 1 000 Einwohner	
					in absoluten Zahlen			in % der Gesamt- zahl des jeweiligen Bezirks				
			Anzahl	%	Kräder	Pkw <sup>1)</sup>	Lkw, Busse u. stg. Kfz <sup>2)</sup>	Kräder	Pkw <sup>1)</sup>	Lkw, Busse u. stg. Kfz <sup>2)</sup>	Kfz	PKW
Barop	168,1	36,6	1 350	1,0	29	1 231	90	2,1	91,2	6,7	220	200
Brüninghausen	157,3	25,3	802	0,6	13	736	53	1,6	91,8	6,6	201	185
Eichlinghofen	277,3	13,8	764	0,1	16	686	62	2,1	89,8	8,1	200	179
Großbarop	181,3	3,8	161	0,1	10	129	22	6,2	80,1	13,7	235	189
Großholthausen	268,4	2,1	168	0,1	5	138	25	3,0	82,1	14,9	303	249
Hombruch	199,1	66,6	2 537	2,0	72	2 308	157	2,8	91,0	6,2	191	174
Kirchhörde	217,2	19,3	1 016	0,8	19	940	57	1,9	92,5	5,6	242	224
Kleinbarop	55,7	3,5	28	0,0	—	24	4	—	85,7	14,3	144	124
Kleinholthausen	92,3	27,0	479	0,3	11	446	22	2,3	93,1	4,6	192	179
Kruckel	181,7	6,9	279	0,2	6	258	15	2,1	92,5	5,4	222	205
Löttringhausen	147,3	10,4	409	0,3	9	387	13	2,2	94,6	3,2	266	252
Menglinghausen	197,5	16,5	485	0,4	7	457	21	1,4	94,2	4,4	149	140
Persebeck	242,1	7,6	363	0,3	8	329	26	2,2	90,6	7,2	199	180
Renninghausen	78,9	28,5	255	0,2	11	235	9	4,3	92,2	3,5	113	105
Salingen	96,7	1,5	67	0,1	5	55	7	7,5	82,1	10,4	479	393
Schanze	97,5	3,5	97	0,1	2	85	10	2,1	87,6	10,3	285	250
Schnee	91,0	3,8	73	0,1	2	63	8	2,7	86,3	11,0	212	183
Schönau	33,3	35,0	214	0,2	5	203	6	2,3	94,9	2,8	184	174
<b>V.-Bez. Hombruch</b>	<b>2 782,7</b>	<b>17,1</b>	<b>9 547</b>	<b>7,4</b>	<b>230</b>	<b>8 710</b>	<b>607</b>	<b>2,4</b>	<b>91,2</b>	<b>6,4</b>	<b>201</b>	<b>183</b>
Deusen	269,0	8,0	434	0,3	20	347	67	4,6	80,0	15,4	202	161
Huckarde	483,1	39,9	2 805	2,2	161	2 556	88	5,7	91,2	3,1	145	132
Jungferntal	106,0	56,1	605	0,5	40	558	7	6,6	92,2	1,2	102	94
Rahm	118,6	12,1	376	0,3	20	310	46	5,3	82,4	12,3	263	216
Wischlingen	58,0	12,6	94	0,1	3	88	3	3,2	93,6	3,2	129	120
<b>V.-Bez. Huckarde</b>	<b>1 034,7</b>	<b>28,6</b>	<b>4 314</b>	<b>3,4</b>	<b>244</b>	<b>3 859</b>	<b>211</b>	<b>5,6</b>	<b>89,5</b>	<b>4,9</b>	<b>146</b>	<b>131</b>
Bövinghausen	282,7	29,6	1 066	0,8	48	947	71	4,5	88,8	6,7	127	113
Holte	52,1	43,6	311	0,2	13	280	18	4,2	90,0	5,8	137	123
Lütgendortmund	543,2	35,0	3 200	2,5	71	2 862	267	2,2	89,4	8,4	168	151
Kley	180,0	28,1	913	0,7	50	794	69	5,5	87,0	7,5	181	157
Oespel	393,2	11,5	930	0,7	28	819	83	3,0	88,1	8,9	207	182
Somborn	88,0	9,6	196	0,2	7	165	24	3,6	84,2	12,2	231	195
Westrich - Dellwig	249,3	9,6	359	0,3	16	321	22	4,4	89,4	6,2	150	134
<b>V.-Bez. Lütgendortmund</b>	<b>1 789,3</b>	<b>23,7</b>	<b>6 975</b>	<b>5,4</b>	<b>233</b>	<b>6 188</b>	<b>554</b>	<b>3,3</b>	<b>88,7</b>	<b>8,0</b>	<b>164</b>	<b>146</b>
Kirchlinde	359,3	29,9	1 340	1,0	51	1 202	87	3,8	89,7	6,5	125	112
Marten	501,4	27,0	2 174	1,7	77	1 957	140	3,5	90,0	6,5	160	144
<b>V.-Bez. Marten</b>	<b>860,7</b>	<b>28,2</b>	<b>3 514</b>	<b>2,7</b>	<b>128</b>	<b>3 159</b>	<b>227</b>	<b>3,6</b>	<b>89,9</b>	<b>6,5</b>	<b>145</b>	<b>130</b>
Bodelschwingh	261,6	20,4	854	0,7	42	749	63	4,9	87,7	7,4	160	140
Brüninghausen	197,9	2,6	111	0,1	1	101	9	0,9	91,0	8,1	213	195
Ellinghausen	98,9	1,7	35	0,0	4	22	9	1,4	62,9	25,7	210	132
Groppenbruch	259,9	1,8	119	0,1	2	92	25	1,7	77,3	21,0	258	199
Mengede	485,6	26,7	2 729	2,1	162	2 331	236	5,9	85,4	8,7	210	180
Nette	453,5	15,5	992	0,8	79	880	33	8,0	88,7	3,3	141	125
Oestrich	266,3	25,5	855	0,6	31	778	46	3,6	91,0	5,4	126	115
Schwieringhausen	580,9	1,0	93	0,1	3	74	16	3,2	79,6	17,2	163	130
Westerfilde	346,7	19,6	1 010	0,8	62	921	27	6,1	91,2	2,7	148	135
<b>V.-Bez. Mengede</b>	<b>2 951,3</b>	<b>13,8</b>	<b>6 798</b>	<b>5,3</b>	<b>386</b>	<b>5 948</b>	<b>464</b>	<b>5,7</b>	<b>87,5</b>	<b>6,8</b>	<b>167</b>	<b>146</b>
Benninghofen	234,1	31,3	1 268	1,0	34	1 192	42	2,7	94,0	3,3	173	163
Bittermark	323,2	3,7	239	0,2	4	223	12	1,7	93,3	5,0	202	188
Hachenedy	236,1	5,6	222	0,2	5	205	12	2,2	92,4	5,4	169	156
Lückleberg	239,4	10,6	598	0,5	10	573	15	1,7	95,8	2,5	236	226
Niederhofen-Höchst	256,8	7,1	357	0,3	9	301	47	2,5	84,3	13,2	195	164
Syburg	682,7	1,7	317	0,2	8	290	19	2,5	91,5	6,0	267	245
Wellinghofen	198,8	32,3	1 528	1,2	35	1 429	64	2,3	93,5	4,2	238	222
Wichlinghofen	201,1	8,3	336	0,2	10	309	17	3,0	92,0	5,0	201	185
<b>V.-Bez. Wellinghofen</b>	<b>2 372,1</b>	<b>9,9</b>	<b>4 865</b>	<b>3,8</b>	<b>115</b>	<b>4 522</b>	<b>228</b>	<b>2,4</b>	<b>92,9</b>	<b>4,7</b>	<b>207</b>	<b>193</b>
<b>Außenstadt zusammen</b>	<b>23 738,0</b>	<b>18,9</b>	<b>80 979</b>	<b>63,1</b>	<b>2 937</b>	<b>72 234</b>	<b>5 808</b>	<b>3,6</b>	<b>89,2</b>	<b>7,2</b>	<b>180</b>	<b>161</b>
<b>Dortmund insgesamt</b>	<b>27 140,0</b>	<b>24,1</b>	<b>128 268</b>	<b>100</b>	<b>3 874</b>	<b>112 116</b>	<b>12 278</b>	<b>3,0</b>	<b>87,4</b>	<b>9,6</b>	<b>196</b>	<b>171</b>



zeugen der Deutschen Bundeswehr und der ausländischen Stationierungstreitkräfte außerdem noch vorhandenen rd. 600 Kraftfahrzeuge der Deutschen Bundespost und rund 100 Kraftfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn nicht in den vorliegenden regionalen Bestandszahlen enthalten. Wenn aus diesen Gründen die absoluten Bestandszahlen vielfach geringen Ausgewert für einen Stadtbezirk haben, so gilt diese Einschränkung auch für die auf je 1000 Einwohner berechnete Kraftfahrzeugdichte. Diese Beziehungszahlen sind insofern nur relativ zu bewerten, als die überörtlich benutzten Kraftfahrzeuge oft in keinem Verhältnis zu der Einwohnerzahl eines statistischen Bezirkes stehen, so daß sich kaum ein genauer Anhaltspunkt gewinnen läßt. Es sind ferner noch Altersaufbau der Bevölkerung und Umfang der bebauten und unbebauten Flächen, zu denen auch Grünanlagen und landwirtschaftlich genutztes Gelände gehören, zu berücksichtigen, wenn man zuverlässige Vergleiche anstellen will. Da jedoch eine völlige Ausschaltung dieser Fehlerquellen nicht möglich ist, kann die regionale Fahrzeughaltung bezirksweise zahlenmäßig nur unter Vorbehalt dargestellt werden.

Nach dieser zur Klärung der Sachlage erforderlichen Vorbemerkung sollen nun der Bestand und die Zusammensetzung der Kraftfahrzeuge nach den statistischen Bezirken und Verwaltungsbezirken von Dortmund in nachstehender Übersicht wiedergegeben werden:

(s. Seiten 16 und 17)

Aus der vorliegenden Verteilung des Kraftfahrzeugbestandes im Dortmunder Stadtgebiet geht hervor, daß von den 128 268 Kraftfahrzeugen insgesamt 47 289 (36,9 %) auf die Innenstadt und 80 979 (63,1 %), also fast doppelt soviel auf die Außenstadt entfallen. Als „Innenstadt“ gilt das alte Dortmunder Stadtgebiet einschließlich Körne, während sich die „Außenstadt“ auf diejenigen Stadtteile erstreckt, die von 1914 bis 1929 eingemeindet worden sind. Da an dem Gesamtbestand 112 116 (87,4 %) Personenkraftwagen einschließlich Kombinationskraftwagen beteiligt sind, von denen sich 39 882 Halter (35,6 %) in der Innenstadt und 72 234 Halter (64,4 %) in der Außenstadt befinden, kommt hierdurch u. a. die überwiegende Benutzung des Kraftfahrzeuges als individuelles Verkehrsmittel zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zum Ausdruck, weil 31 % der Einwohner von Dortmund in der Innenstadt und 69 % der Einwohner in der Außenstadt wohnen.

Die Häufung der Kraftfahrzeuge im Stadtkern (Gebiet innerhalb des Wallringes), in dem 771 Kraftfahrzeuge auf 1000 Einwohner kommen, — als Vergleichsziffer Dortmund insgesamt 196 auf 1000 Einwohner —, ist auf den Citycharakter mit der Konzentrierung von Geschäften (Waren- und Kaufhäusern), Behörden und Dienstleistungsbetrieben zurückzuführen. In einem entsprechenden Verhältnis stehen der relativ geringe Anteil der Halter von Personenkraftwagen (75,3 %) gegenüber 87,4 % im gesamten Dortmunder Stadtgebiet sowie der hohe Anteil der Lastkraftwagen, Busse und sonstigen Kraftfahrzeuge (24,0 %) gegenüber 9,6 % im Stadtgebiet insgesamt.

In den übrigen Stadtteilen und Verwaltungsbezirken ist die Verteilung der Kraftfahrzeuge, berechnet auf je 1000 Einwohner, aus den obenangeführten Gründen sehr unterschiedlich, so daß sich Vergleiche nur mit Einschränkungen ziehen lassen.

So sind als extreme Beispiele Salingen mit 479 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner dadurch zu erklären, daß bei einer gesamten Bevölkerungsdichte von 24,1 diese hier nur 1,5 beträgt, d. h., es wohnen dort nur 140 Dortmunder, die zusammen 67 Kraftfahrzeuge besitzen; ferner ist in der Siedlung Jungferntal der niedrigste Wert mit 102 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner zu finden, wo zwar rd. 6000 Personen ihren Wohnsitz haben, die jedoch zusammen lediglich über 605 Kraftfahrzeuge verfügen.

Es wirken sich in diesen Fällen u. a. auch unterschiedliche örtliche Benutzungsmöglichkeiten von öffentlichen Verkehrsmitteln aus.

Wie aus der Zusammenstellung der Verteilung der Kraftfahrzeuge auf das Stadtgebiet ersichtlich ist, lassen sich trotz sozialer und wirtschaftlicher Unterschiede kaum besonders auffallende Werte nachweisen, die für bestimmte Bezirke typisch wären, so daß im einzelnen auf die Gesamtdarstellung verwiesen werden muß.

Zu einem ähnlichen Ergebnis gelangt man, wenn die Dichteziffern anstatt auf die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge nur auf die Personenkraftwagen einschließlich Kombinationskraftwagen bezogen werden, deren durchschnittlicher Anteil 87,4 % beträgt. Da jedoch in der vorhergehenden Übersicht die Zahl der Kombinationskraftwagen, an der besonders der Einzelhandel und die Handwerksbetriebe beteiligt sind, nicht getrennt erfaßt worden ist, kann ein typischer Ausgewert nach Stadtteilen ebensowenig erreicht werden.

## 7. Kraftfahrzeugdichte

Der Motorisierungsgrad wird im allgemeinen an der Zahl der zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge je 1000 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 Krafttrad
	Kraftfahrzeuge insgesamt	darunter		Krafttrader			
		Personenkraftwagen					
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
1. 7. 1967	193	160		4	5	6	282

Während hinsichtlich des Motorisierungsgrades im Jahre 1938 in Dortmund insgesamt noch 27 und 1947 sogar 85 Einwohner auf ein Kraftfahrzeug entfielen, kamen am 1.7.1967 bereits 5 Einwohner auf ein Kraftfahrzeug. Im Durchschnitt besitzt gegenwärtig jeder 6. Dortmunder einen Personenkraftwagen und jeder 282. Dortmunder ein Kraftrad gegenüber entsprechend 124 bzw. 145 Einwohnern im Jahre 1950. Auf je 1000 Einwohner in Dortmund bezogen, standen 25 Kraftfahrzeuge im Jahre 1950 bereits 193 Kraftfahrzeugen im Jahre 1967 gegenüber sowie im gleichen Zeitraum entsprechend 8 bzw. 160 Personenkraftwagen und 7 bzw. 4 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 1966 ergibt, daß sich beispielsweise seit 2 Jahren an der Spitze Frankfurt a. M. mit 267 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner befindet, gefolgt von Karlsruhe mit je 254, Stuttgart mit 250, München und Darmstadt kurz vor Freiburg im Breisgau und Saarbrücken mit je 244. Wesentlich darunter liegen neben Dortmund (185), Essen (175), Oberhausen und Bochum (je 170). Die Ruhrrevierstädte Wanne-Eickel, Gelsenkirchen, Herne und Bottrop hatten mit 145 bis 151 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner wie bisher die geringste Dichte. Gegenüber den Städten mit den meisten Personen- und Kombinationskraftwagen je 1000 Einwohner, wie beispielsweise Frankfurt am Main (231),

bindungen 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: (s. Seite 21)

Aus der Tatsache, daß es zwar im Jahre 1952 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.

Kraftfahrzeugbestand und Kraftfahrzeugdichte in ausgewählten Ländern <sup>1)</sup>

Land	Zeitpunkt	Kraftfahrzeuge insgesamt	Darunter					Kraftfahrzeuganhänger	Auf je ..... Einwohner entfällt			
			Krafträder	Personenkraftwagen	Kraftomnibusse	Lastkraftwagen	Zugmaschinen		1 Kraftfahrzeug	1 Kraftwagen	1 PKW	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
EWG-Länder												
Bundesrepublik Deutschland	1. 7. 1966	13 146 744	551 567	10 302 080 <sup>2)</sup>	39 927	891 252	1 267 201	494 942	5	5	6	
Frankreich	31. 12. 1964	.	350 000	8 800 000	50 135	2 204 079 <sup>3)</sup>	1 146 175	289 509	.	4	5	
Italien	31. 12. 1965	9 448 043	2 586 500	5 468 981	31 885	906 016 <sup>2)</sup>	426 373	66 013	6	8	10	
Niederlande	1. 8. 1965	1 657 748 <sup>4)</sup>	139 805	1 272 898	9 502	217 151	8 340 <sup>4)</sup>	30 381	7 <sup>4)</sup>	8	10	
Belgien	1. 8. 1964	1 554 246 <sup>5)</sup>	168 493	1 158 483	8 173	219 097	.	(49 069) <sup>6)</sup>	6 <sup>7)</sup>	7	8	
Luxemburg	1. 1. 1966	91 826	8 714	61 686 <sup>2)</sup>	443	10 382	8 836	.	4	5	5	
EFTA-Länder												
Dänemark	31. 12. 1965	1 202 260	84 768	743 821	3 927	232 042 <sup>8)</sup>	136 408	34 016	4	5	6	
Großbritannien u. Nordirland	30. 9. 1965	12 679 252	1 220 000 <sup>9)</sup>	9 146 289 <sup>2)</sup>	83 229	1 645 753	446 084	.	4	5	6	
Norwegen	31. 12. 1965	782 028	60 543	465 642	5 955	125 532 <sup>2)</sup>	121 418	34 451	5	6	8	
Österreich	31. 12. 1965	1 319 450	204 123	790 675 <sup>2)</sup>	5 874	95 564	197 632	71 967	5	8	9	
Portugal	31. 12. 1965	360 100 <sup>7)</sup>	32 000	240 000	3 100	85 000	.	.	26 <sup>7)</sup>	28	38	
Schweden	31. 12. 1965	2 233 400	64 400	1 792 700 <sup>2)</sup>	10 300	131 600	234 400 <sup>4)</sup>	.	3	4	4	
Schweiz	30. 9. 1965	1 121 980 <sup>1)</sup>	97 172	919 110 <sup>2)</sup>	4 018	84 014	1 817 <sup>2)</sup>	74 500	5 <sup>4)</sup>	6	6	
andere Länder												
Finnland	31. 12. 1964	714 094	113 731	376 254	7 075	82 946	130 934	.	6	10	12	
Vereinigte Staaten	31. 12. 1964	92 374 588	680 000 <sup>9)</sup>	71 984 540	3 054	7 414	14 041 445	5 363 188	1 300 804	2	2	3

1) Nach amtlichen und privaten Quellen. - 2) Einschließlich Kombinationskraftwagen. - 3) Einschließlich Sonderkraftwagen. - 4) Ohne landwirtschaftliche Zugmaschinen. - 5) 1.8.1962, ohne Zugmaschinen. - 6) 1.8.1962. - 7) Ohne Zugmaschinen. - 8) Einschließlich Sattelzugmaschinen. - 9) Geschätzt.

Stuttgart (221), Karlsruhe (219), München (218) liegt Dortmund mit 162 weit unter diesen Ziffern. In Nordrhein-Westfalen sind selbst bedeutende Städte mit niedrigeren Werten vertreten: Köln (195), Düsseldorf (190), Wuppertal (174) und Essen (154).

Zu den Gründen dieser niedrigen Dichtewerte gehören vermutlich die besonders im Ruhrgebiet überdurchschnittlich vorhandenen stärkeren Anteile der unteren Einkommensbezieher an der Gesamtzahl der Beschäftigten und die günstigen Ver-

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 bis 1966 durchschnittlich auf einen Personenkraftwagen u. a. in der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin) und Großbritannien je 6 Einwohner, Frankreich je 5, Schweden 4 Einwohner und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bereits 3 Einwohner entfallen.

Kraftfahrzeugbestand am 1. 7. 1966 in den Großstädten und anderen Verwaltungsbezirken der Bundesrepublik Deutschland

Großstadt <sup>1)</sup>	Kraftfahrzeuge insgesamt	Darunter			Auf 1000 Einwohner entfielen.....		Kraftfahrzeuge insgesamt	Großstadt <sup>1)</sup>	Darunter			Auf 1000 Einwohner entfielen.....	
		Kraftfahrzeuge	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	Lastkraftfahrzeuge	Kraftfahrzeuge	PKW <sup>2)</sup>			Kraftfahrzeuge	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	Lastkraftfahrzeuge	Kraftfahrzeuge	PKW <sup>2)</sup>
Berlin (West)	366 581	8 270	322 783	29 418	167	153	Recklinghausen	795	19 434	1 541	174	161	
Hamburg	402 174	8 225	353 757	32 961	217	200	Regensburg	936	23 528	2 437	220	207	
München	297 761	7 993	264 506	20 511	245	234	Heidelberg	855	24 660	1 985	225	214	
Köln	189 916	3 864	167 097	16 245	222	210	Würzburg	1 207	22 328	2 632	219	203	
Essen	126 970	2 718	101 448	10 755	175	163	Offenbach am Main	655	23 931	1 991	230	213	
Düsseldorf	150 765	2 514	132 518	13 127	216	205	Salzgitter	1 064	18 675	1 411	190	174	
Frankfurt am Main	182 622	6 419	158 028	15 772	267	251	Boitrop	643	15 100	1 134	151	141	
Dortmund	121 629	3 166	106 245	9 820	185	171	Neuß	469	18 123	1 790	187	175	
Stuttgart	157 041	2 677	138 995	12 918	250	236	Herne	483	14 158	1 090	148	139	
Bremen	121 258	2 943	104 549	11 355	203	186	Wanne-Eickel	482	13 605	1 225	145	133	
Hannover	123 895	2 908	108 127	10 675	224	210	Leverkusen	604	19 990	1 371	212	202	
Duisburg	88 860	3 182	77 374	6 794	182	171	Koblenz	838	20 578	2 227	234	221	
Nürnberg	107 361	2 366	93 886	9 562	227	214	Wilhelmshaven	710	15 018	1 258	171	158	
Wuppertal	83 456	1 089	73 553	7 567	198	186	Großstädte zusammen	1 09 014	3 524 532	333 379	208	194	
Gelsenkirchen	54 726	1 713	47 736	4 436	148	137	übrige kreisfreie Städte	30 267	696 287	73 706	207	193	
Bochum	60 378	1 480	53 256	4 560	170	159	Landkreise	411 544	6 060 478	488 767	230	216	
Mannheim	79 159	3 199	67 010	7 336	241	224	Bundesgebiet	551 567	10 302 080	915 656	222	208	
Kiel	52 678	1 773	45 666	4 263	195	181							
Wiesbaden	61 436	1 627	53 625	4 267	236	223							
Oberhausen	44 052	2 219	38 304	2 899	170	159							
Karlsruhe	64 300	2 720	55 453	5 075	254	236							
Lübeck	44 953	2 169	37 430	4 176	187	172							
Braunschweig	53 278	1 699	45 594	4 806	227	210							
Krefeld	48 453	1 295	42 090	3 938	218	203							
Kassel	50 928	1 012	44 577	4 555	237	218							
Augsburg	43 057	1 738	36 575	3 937	204	191							
Hagen	36 630	800	31 631	3 429	180	170							
Münster (Westf)	39 542	1 405	33 961	3 358	201	186							
Mülheim a d Ruhr	36 957	975	32 652	2 745	193	180							
Aachen	35 289	1 158	30 768	2 749	199	186							
Ludwigshafen am Rhein	39 671	1 655	34 484	2 700	225	207							
Solingen	37 221	717	33 111	2 830	213	202							
Bielefeld	38 532	883	33 453	3 635	226	208							
Mönchengladbach	30 616	968	26 106	2 589	198	184							
Freiburg im Breisgau	37 655	2 431	31 438	3 148	244	230							
Bremerhaven	25 264	595	21 840	2 299	173	155							
Mainz	34 274	1 149	29 149	3 040	239	229							
Onabrück	30 391	1 196	25 313	3 283	213	193							
Bonn	32 646	1 040	28 160	2 525	232	230							
Darmstadt	34 194	1 154	29 734	2 698	245	230							
Saarbrücken	32 799	824	26 958	4 066	244	236							
Remscheid	26 941	536	23 870	2 037	202	192							
Oldenburg (Oldenburg)	26 625	809	22 594	2 428	207	189							

in % des Bestandes im Bundesgebiet

Veränderung gegenüber 1965 in %

1) Geordnet nach der Zahl der Einwohner am 31. 12. 1965.  
 2) Einschließlich Kombinationskraftwagen.  
 3) Einschließlich Bundesbahn.  
 4) Ohne Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung.

Schließlich sollen noch die Kraftfahrzeug-, Straßen- und Unfalldichtewerte in Dortmund und anderen Städten in Nordrhein-Westfalen erwähnt werden, die sich nach Angaben des Statistischen Landesamtes folgendermaßen entwickelt haben:

läßt sich nunmehr feststellen, daß der jährliche Saldo des Zu- und Abgangs insgesamt bereits in den Jahren 1965 und 1966 von + 10 028 auf + 8 439 oder 15,8 % gesunken ist. Wenn auch der gesamte Kraftfahrzeugbestand in diesem

Kraftfahrzeug-, Straßen- und Unfalldichte 1956 bis 1966 im Städtevergleich

Stadt	Anzahl der Kraftfahrzeuge je km Straße			Straßenkilometer je qkm Fläche			Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden je Straßenkilometer			Gesamtzahl der erfaßten Straßenverkehrsunfälle je km Straße
	am						1956	1961	1966	
	31.3.56	1.1.1961	1.1.1966	31.3.56	1.1.1961	1.1.1966				
Dortmund	26,2	53,8	83,7	6,5	4,9	5,1	2,7	3,6	2,8	9,7
Bochum	34,6	54,7	85,6	5,4	5,5	5,6	3,6	3,7	2,9	9,1
Essen	42,9	75,5	104,3	6,1	5,6	6,3	3,4	3,7	3,0	11,3
Duisburg	49,7	77,6	109,7	5,1	5,3	5,5	5,5	5,3	4,3	12,9
Düsseldorf	81,4	115,3	164,5	5,3	5,7	5,7	5,2	4,9	4,2	19,2
Köln	64,6	102,2	146,3	5,0	4,7	5,1	4,9	5,7	4,6	16,2
Bonn	105,6	123,7	159,2	6,3	6,4	6,8	5,9	5,6	4,2	16,8

Hieraus ist ersichtlich, daß in Dortmund von 1956 bis 1966 die Zahl der Kraftfahrzeuge je km Straße von 26,2 auf 83,7 zugenommen hat, die Straßenkilometer je qkm Fläche von 6,5 auf 5,1 zurückgegangen sind und die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden je Straßenkilometer Schwankungen von 2,7 über 3,6 nach 2,8 aufweisen. Die Gesamtzahl der erfaßten Straßenverkehrsunfälle je km Straße belief sich im Jahre 1966 auf 9,7.

Der Vergleich mit anderen Gebieten in Nordrhein-Westfalen, wobei Düsseldorf besonders ins Gewicht fällt, läßt erkennen, daß die Städte mit verhältnismäßig großer Straßendichte auch eine überdurchschnittlich hohe Kraftfahrzeugdichte und Unfalldichte je Straßenkilometer haben. Jedoch sind bei der Berechnung der Kraftfahrzeugzahlen je km Straßenlänge sowohl hinsichtlich der örtlichen Bestands- und Entfernungsangaben als auch im Hinblick auf die Richtung und Zeit nur relative Gegenüberstellungen möglich.

## 8. Zulassung von Kraftfahrzeugen seit 1965 nach Monaten

Da der Besitz eines Kraftfahrzeuges vielfach als „Statussymbol“ angesehen wird, kann die Entwicklung der Zulassungszahlen als Maßstab für die wirtschaftliche und finanzielle Situation angenommen werden. Abgesehen von der seit langem rückläufigen Anzahl der Krafträder sowie der durch die Konjunktur- und Strukturkrisenerscheinungen bedingten Abnahme der Lastkraftwagenzahl ist der Verlauf der Zulassungen für Personenkraftwagen wegen ihres hohen Anteils an den gesamten Kraftfahrzeugen (82,1 %), verursacht durch die starke Beteiligung der Arbeitnehmer, von besonderem Interesse für die Beurteilung der Lage und Tendenz eines wichtigen Teiles des Verkehrswesens. Die diesbezüglichen typischen Merkmale sollen in den nachstehenden Übersichten seit 1965 nach Monaten veranschaulicht werden:

(s. Seite 23)

Werden die Zulassungsveränderungen (ohne Anhänger) in Dortmund bis 1965 zurückverfolgt, wo sich nach einem stetigen Zuwachs in der vorhergehenden Zeit noch kaum bedenkliche Anzeichen auf dem Fahrzeugmarkt bemerkbar machten, so

Berichtszeitraum noch von 109 362 auf 127 829 weiter anstieg, so kommt hierdurch doch eine Verlangsamung der Motorisierung zum Ausdruck. Der Rückwärtsgang wird um so deutlicher, wenn die monatlichen Zulassungssalden des Jahres 1967 mit denjenigen der vorhergehenden Zeit verglichen werden. Während die Summe der Kraftfahrzeugzulassungen von Januar bis Juli 1966 noch 6 215 betrug, beläuft sie sich gegenüber derselben Periode 1967 nur auf 3 200, also 3 015 oder fast die Hälfte (— 48,5 %) weniger. Gleichzeitig haben sich entsprechend die Zahlen der Personenkraftwagen von 6 644 auf 3 656, d. h. um 2 988 bzw. 45,0 % verringert. In der ersten Jahreshälfte 1967 ist der Saldo der Personenkraftwagen seit dem absoluten Höchststand im März von 1 033 über 864, 760 auf 265 und 83 im Juli zurückgegangen.

Im letzteren Monat tritt erstmalig ein Saldo der Zulassungen von insgesamt — 77 auf, so daß der Gesamtfahrzeugbestand sogar von 131 106 auf 131 029 abnimmt. Insbesondere hat die sonst übliche und in den Monaten März bis Mai 1966 noch stattgefundene Frühjahrsbelebung des Kraftfahrzeughandels im Jahr 1967 stark nachgelassen, deren Gründe größtenteils in der gegenwärtigen wirtschaftlichen und sozialen Unsicherheit zu suchen sind. Selbst unter Berücksichtigung der allgemein und alljährlich im Juli eintretenden Konjunkturlaute der Kraftfahrzeugzulassungen erreichten diese saldenmäßig in Dortmund von + 369 im Jahr 1966 auf — 77 im Jahr 1967 einen absoluten Tiefstand. Trotz der Steigerung der Zulassungszahlen insgesamt in den Monaten August bis September 1967 — mit Ausnahme der Zulassung von Lastkraftwagen — ergibt die Entwicklung bis zum Jahresende, daß die Gesamtzunahme gegenüber dem Vorjahr von 8 439 auf 4 810, also um 43 % gesunken ist. Eine Fortsetzung des rückläufigen Verlaufes der Zulassungen zeigt sich auch im Januar 1968, in dem erstmalig eine Verminderung des Kraftfahrzeugbestandes in Dortmund von 132 639 auf 132 454 um 185 eingetreten ist, woran die Personenkraftwagen mit — 76 und die Lastkraftwagen mit — 35 beteiligt sind.

Aufschlußreiche Folgerungen in sinngemäßer Weise lassen sich ziehen, wenn die entsprechenden Ergebnisse der Bundesrepublik Deutschland nach Veröffentlichungen des Kraftfahrt-Bundesamtes denjenigen von Dortmund gegenübergestellt werden. Die Gesamtzahl der Zulassungen in den Monaten Januar bis Juli 1967 war mit 936 138 Kraftfahrzeugen um 16,5 % niedriger als im Vergleichsabschnitt 1966. Im Juli 1967 wurden mit 113 882 Kraftfahrzeugen 29 457 oder 20,6 %

Zulassung von Kraftfahrzeugen in Dortmund im Jahre 1965 (ohne vorübergehend abgemeldeten Kraftfahrzeuge und ohne Anhänger)

Jahr bzw. Monat	Bestand am Monatsanfang				Zugang				Abgang				Zu- bzw. Abnahme				Bestand am Monatsende	
	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w	Omni-busse	in-sgesamt	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w	Omni-busse	in-sgesamt	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w		Omni-busse
Januar	19	11	1 671	165	2	1 868	30	103	957	169	5	1 264	- 11	- 92	+ 714	- 4	- 3	+ 604
Februar	25	15	1 962	130	2	2 134	34	109	1 100	154	5	1 402	- 9	- 94	+ 862	- 24	- 3	+ 732
März	57	30	2 806	194	2	3 089	37	137	1 472	133	6	1 785	+ 20	- 107	+ 1 334	+ 61	- 4	+ 1 304
April	48	38	2 861	181	3	3 151	25	95	1 216	121	2	1 494	+ 23	- 45	+ 1 610	+ 60	+ 1	+ 1 657
Mai	53	44	2 364	196	3	2 658	26	89	1 216	133	5	1 469	+ 27	- 37	+ 1 148	+ 63	- 4	+ 1 189
Juni	27	56	2 192	167	6	2 448	44	115	1 506	153	9	1 827	- 17	- 59	+ 686	+ 14	- 2	+ 340
Juli	47	53	2 346	158	2	2 086	79	172	1 593	158	4	2 006	- 32	- 119	+ 493	-	- 2	+ 583
August	40	34	1 793	144	-	2 011	38	125	1 153	110	1	1 428	+ 2	- 92	+ 640	+ 34	- 1	+ 940
September	34	33	2 133	184	1	2 385	24	98	1 206	115	2	1 445	+ 10	- 65	+ 927	+ 69	- 1	+ 1 147
Oktober	34	18	2 249	190	-	2 491	32	103	1 054	145	10	1 344	+ 2	- 85	+ 1 195	+ 45	- 10	+ 349
November	13	17	1 909	157	1	2 097	52	162	1 402	128	4	1 736	- 39	- 145	+ 507	+ 29	- 3	+ 562
Dezember	32	14	1 783	168	1	1 998	29	74	1 192	140	1	1 436	+ 3	- 60	+ 591	+ 28	-	+ 562
Insgesamt	429	383	25 809	2 034	21	28 676	450	1 383	15 102	1 659	54	18 648	- 21	- 1000	+ 10 707	+ 375	- 33	+ 10 028

Zulassung von Kraftfahrzeugen in Dortmund im Jahre 1966 (ohne vorübergehend abgemeldeten Kraftfahrzeuge und ohne Anhänger)

Jahr bzw. Monat	Bestand am Monatsanfang				Zugang				Abgang				Zu- bzw. Abnahme				Bestand am Monatsende	
	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w	Omni-busse	in-sgesamt	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w	Omni-busse	in-sgesamt	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w		Omni-busse
Januar	22	3	1 858	159	6	2 048	40	114	1 204	170	3	1 531	- 18	- 111	+ 654	- 11	+ 3	+ 517
Februar	24	20	2 081	157	3	2 285	38	101	1 208	199	3	1 549	- 14	- 81	+ 873	- 42	-	+ 758
März	29	33	3 297	222	6	3 587	38	95	1 725	143	3	2 004	- 9	- 62	+ 1 572	+ 79	+ 3	+ 1 561
April	39	24	2 741	188	5	2 997	36	93	1 416	119	-	1 664	+ 3	- 69	+ 1 325	+ 69	+ 5	+ 1 333
Mai	37	39	2 371	176	7	2 630	38	73	1 603	164	4	1 582	+ 1	- 34	+ 1 068	+ 12	+ 3	+ 1 048
Juni	32	26	2 140	199	-	2 397	67	65	1 492	142	2	1 768	- 35	- 39	+ 648	+ 57	- 2	+ 629
Juli	26	24	2 137	178	3	2 368	77	118	1 633	171	-	1 999	- 51	- 94	+ 504	+ 7	+ 3	+ 369
August	44	18	1 864	163	1	2 090	28	79	1 388	128	1	1 624	+ 16	- 61	+ 476	+ 35	-	+ 466
September	33	22	2 028	201	3	2 287	49	118	1 368	158	2	1 695	- 16	- 96	+ 660	+ 43	+ 1	+ 592
Oktober	24	17	2 128	185	1	2 355	55	101	1 297	130	4	1 587	- 31	- 84	+ 831	+ 55	- 3	+ 768
November	13	13	1 689	152	-	1 867	48	76	1 359	111	1	1 595	- 35	- 63	+ 330	+ 41	- 1	+ 272
Dezember	20	8	1 472	141	4	1 915	41	91	1 232	150	5	1 519	- 21	- 83	+ 240	- 9	- 1	+ 126
Insgesamt	343	247	25 806	2 121	39	28 826	555	1 124	16 625	1 785	28	20 117	- 212	- 877	+ 9 181	+ 336	+ 11	+ 8 439

Zulassung von Kraftfahrzeugen in Dortmund im Jahre 1967 (ohne vorübergehend abgemeldeten Kraftfahrzeuge und ohne Anhänger)

Jahr bzw. Monat	Bestand am Monatsanfang				Zugang				Abgang				Zu- bzw. Abnahme				Bestand am Monatsende	
	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w	Omni-busse	in-sgesamt	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w	Omni-busse	in-sgesamt	Klein-kraft-räder	Roller Kräder	Pk w	Lk w		Omni-busse
Januar	9	5	1 584	132	1	1 731	31	89	1 296	157	2	1 575	- 22	- 84	- 288	- 25	- 1	+ 156
Februar	20	13	1 866	125	-	2 024	18	73	1 503	146	1	1 741	+ 2	- 60	+ 363	- 21	- 1	+ 283
März	36	23	2 440	140	6	2 645	33	51	1 407	142	3	1 636	+ 3	- 28	+ 1 033	- 2	+ 3	+ 1 009
April	49	23	2 436	170	4	2 682	36	86	1 572	181	3	1 878	+ 13	- 63	+ 864	- 11	+ 1	+ 804
Mai	30	25	2 236	160	5	2 456	18	42	1 476	103	3	1 642	+ 12	- 17	+ 760	+ 57	+ 2	+ 814
Juni	48	46	2 147	174	14	2 429	42	103	1 882	184	7	2 218	+ 6	- 57	+ 265	- 10	+ 7	+ 211
Juli	42	21	1 943	133	2	2 139	43	79	1 860	232	2	2 216	- 1	- 58	+ 83	- 99	- 2	- 77
August	37	29	1 717	129	3	1 915	45	60	1 488	167	1	1 761	- 8	- 31	+ 229	- 38	+ 2	+ 154
September	31	24	1 850	142	3	2 047	45	74	1 415	137	1	1 672	- 14	- 50	+ 435	+ 5	- 1	+ 375
Oktober	76	17	2 144	184	3	2 424	45	87	1 610	188	10	1 940	+ 31	- 70	+ 534	- 4	- 7	+ 484
November	47	11	1 754	189	1	2 002	51	72	1 492	144	-	1 759	- 4	- 61	+ 262	+ 45	+ 1	+ 243
Dezember	35	9	1 740	189	4	1 977	27	60	1 411	120	5	1 623	+ 8	- 51	+ 329	+ 69	- 1	+ 354
Insgesamt	460	246	23 857	1 867	41	26 471	434	876	18 412	1 901	38	21 661	+ 26	- 630	+ 5445	- 34	+ 3	+ 4810

weniger als im Vormonat zugelassen. Die Zulassungszahl der Personenkraftwagen verringerte sich gleichzeitig auf 92 585 um 23 494 oder 20,2% und lag hiermit um 11,8% unter der Menge vom Juli 1966.

Im Jahre 1967 wurden im Bundesgebiet insgesamt 10% weniger an fabrikneuen Kraftfahrzeugen zugelassen als im vergangenen Jahr. In Nordrhein-Westfalen ging die Zahl der Zulas-

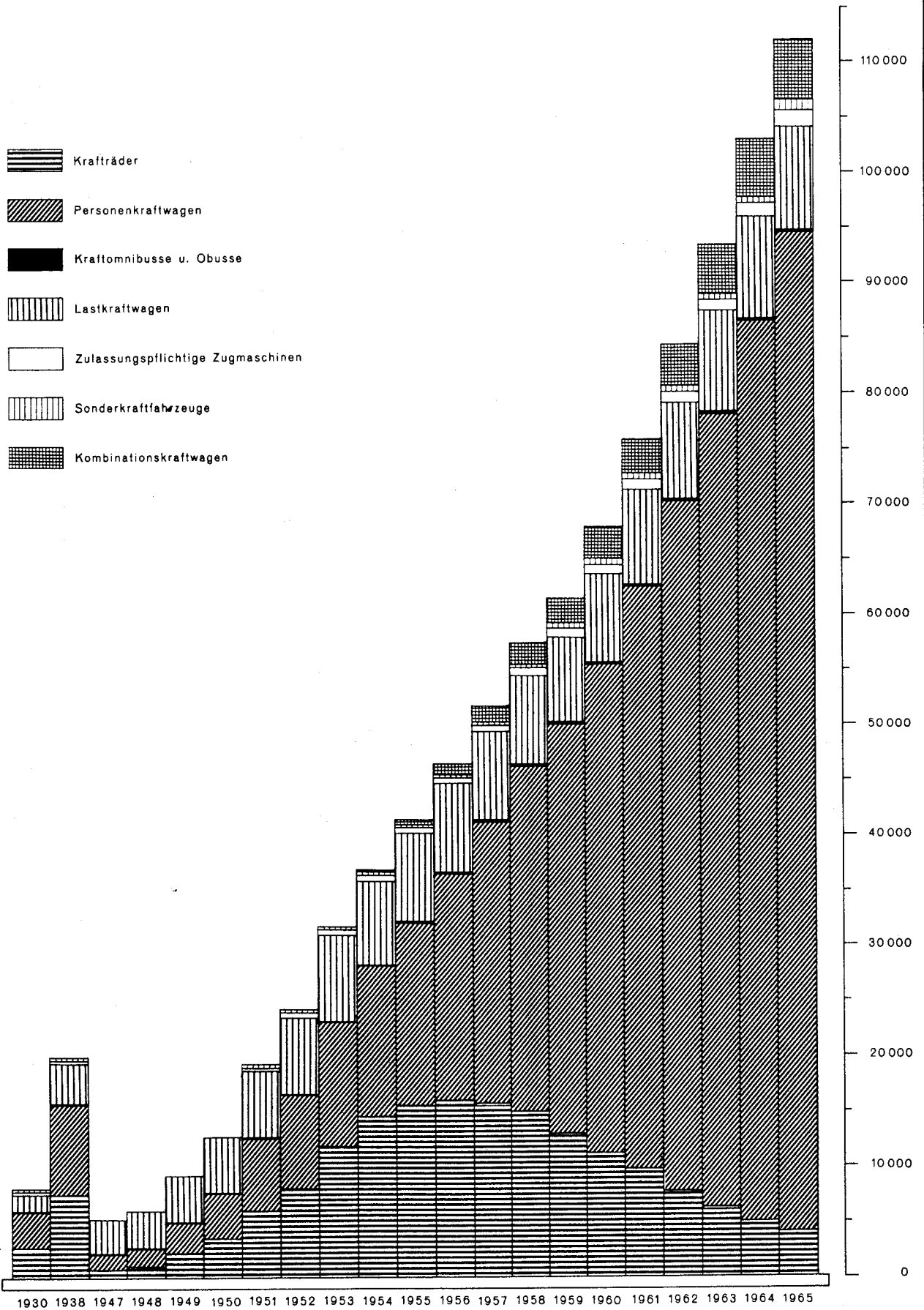
sungen fabrikneuer Kraftfahrzeuge 1967 gegenüber den Jahren 1965 und 1966 nach Angaben des Statistischen Landesamtes um 12,4% bzw. 12,3% zurück. Es kommt ferner hinzu, daß die Zahl dieser Zulassungen von Januar bis September 1967 noch stärker unter denen des gleichen Zeitraums der beiden vorhergehenden Jahre lag. Die weitere Entwicklung wird von Fachkreisen aus verkehrs- und steuerpolitischen Gründen zurückhaltend beurteilt.

D r . K a r l H a h n

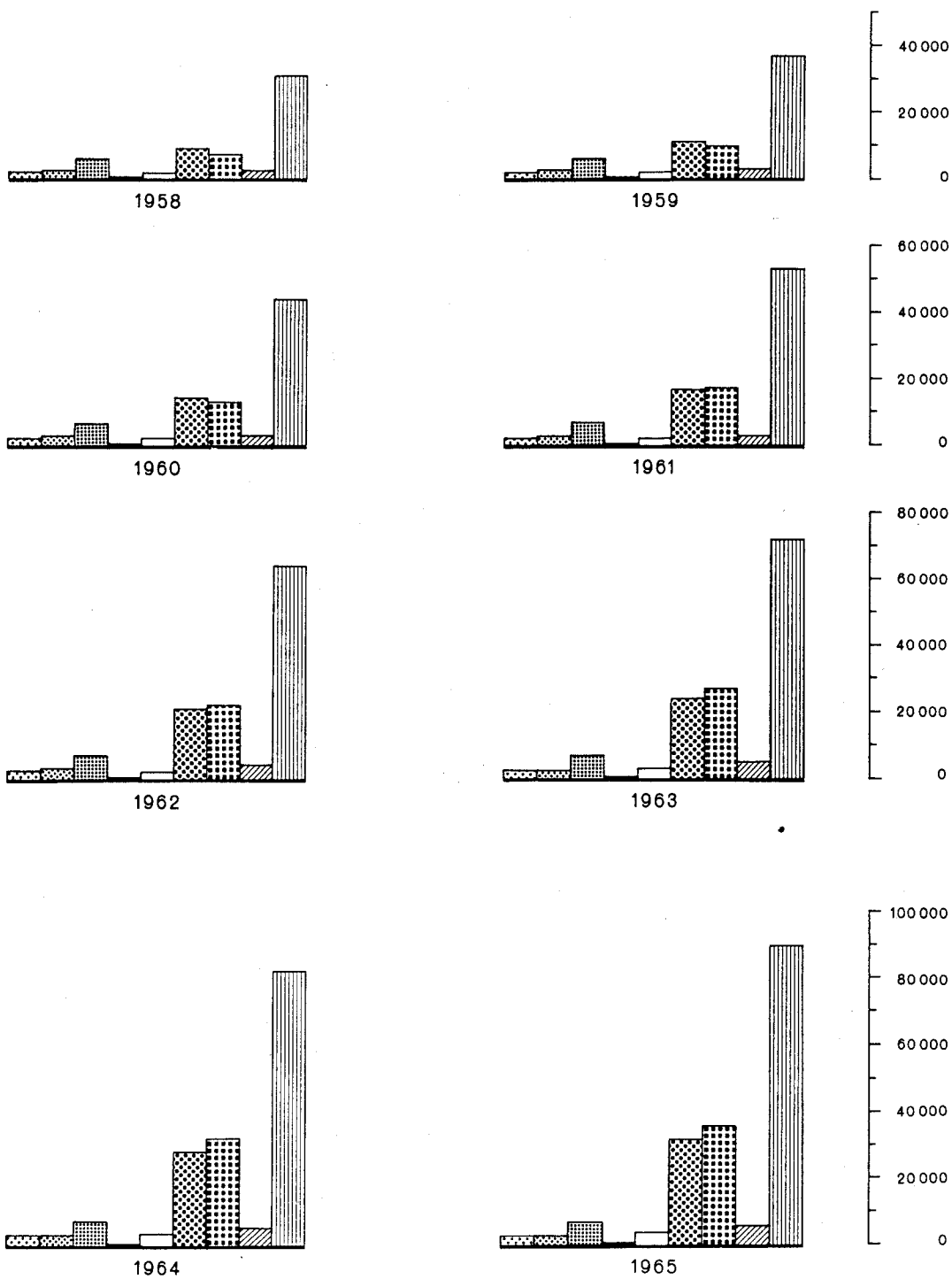
# **Grafische Darstellungen und Übersichten**



# Bestand an Kraftfahrzeugen nach Fahrzeugarten in Dortmund

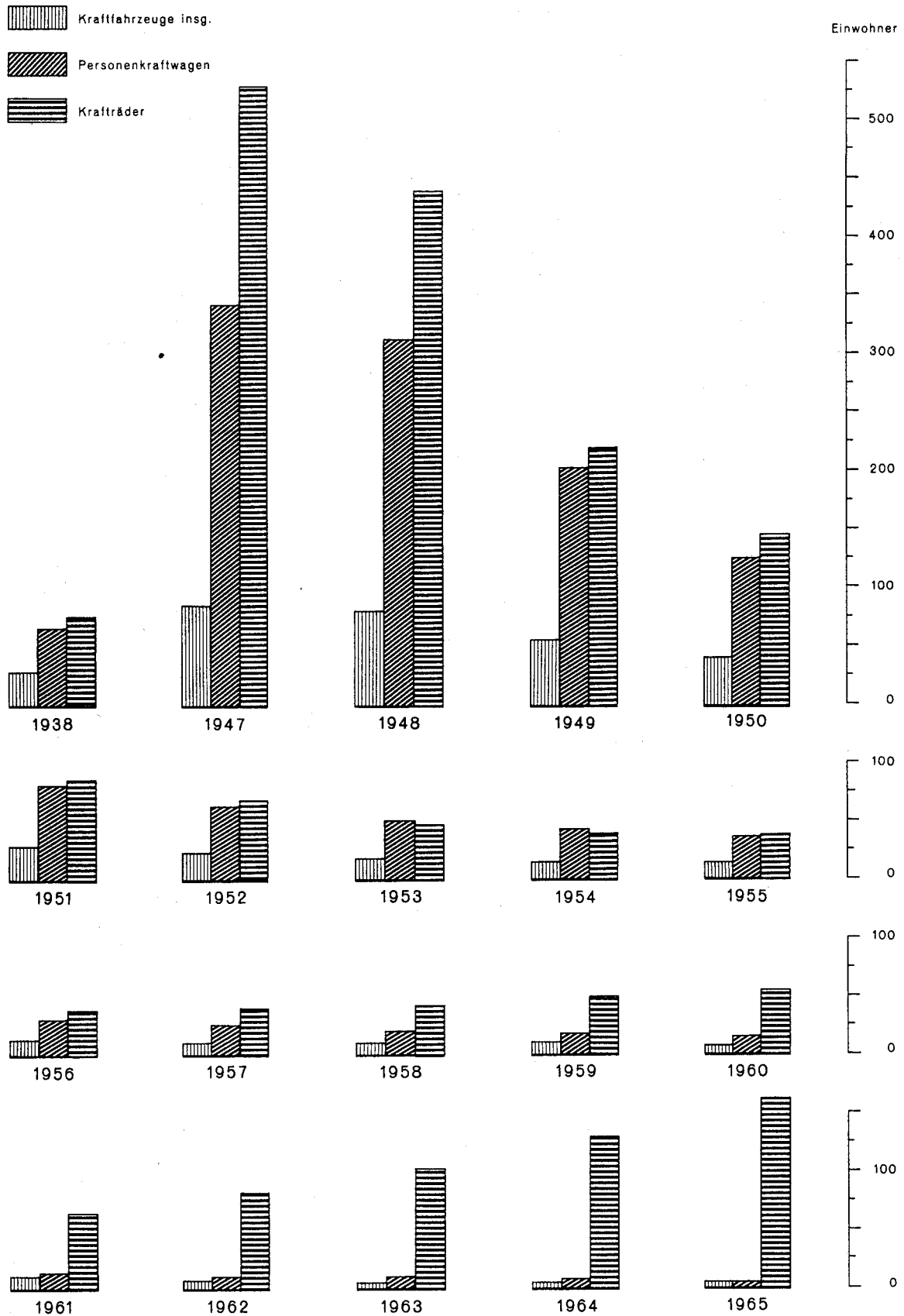


# Bestand an Personenkraftwagen und Krafträdern nach Haltergruppen in Dortmund



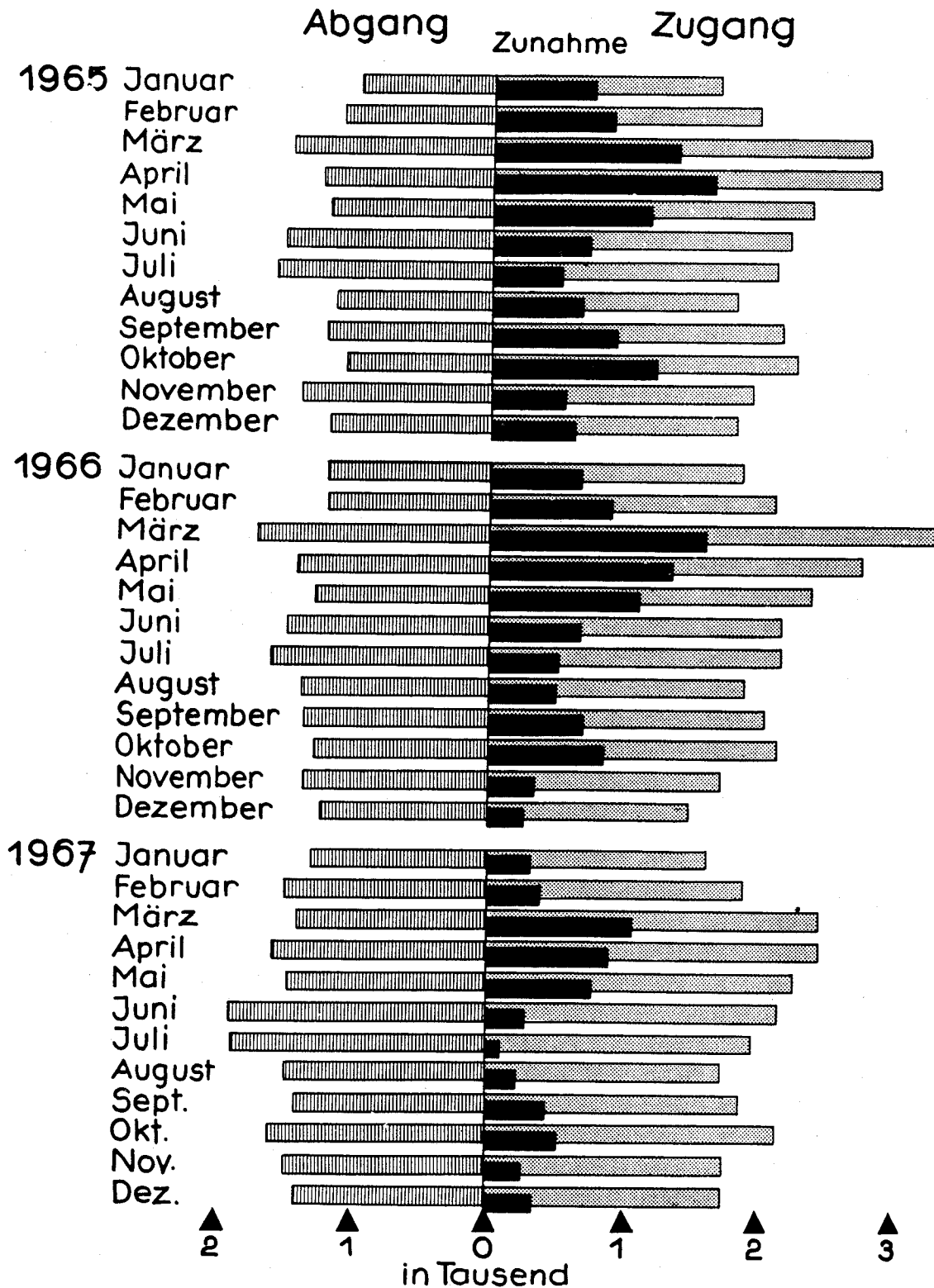
# Kraftfahrzeugdichte in Dortmund

(Auf 1 Kraftfahrzeug kommen . . . Einwohner)



# Zulassung von Personenkraftwagen

nach Monaten in den Jahren 1965,  
1966 und 1967 in Dortmund



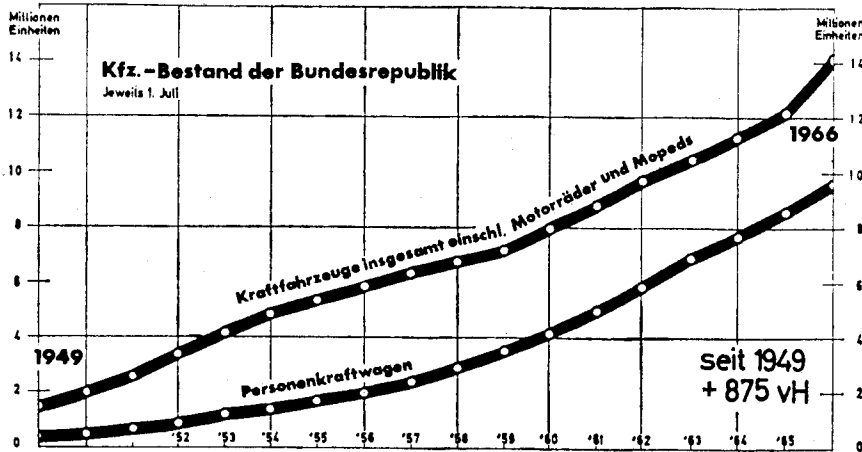
Stadt Dortmund  
Amt für Statistik und Wahlen  
vD

Bestand an Personen-, Kombinations- und Lastkraftwagen in den Regierungsbezirken von Nordrhein-Westfalen am 1. 7. 1966 nach Baujahren  
(einschliesslich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge)

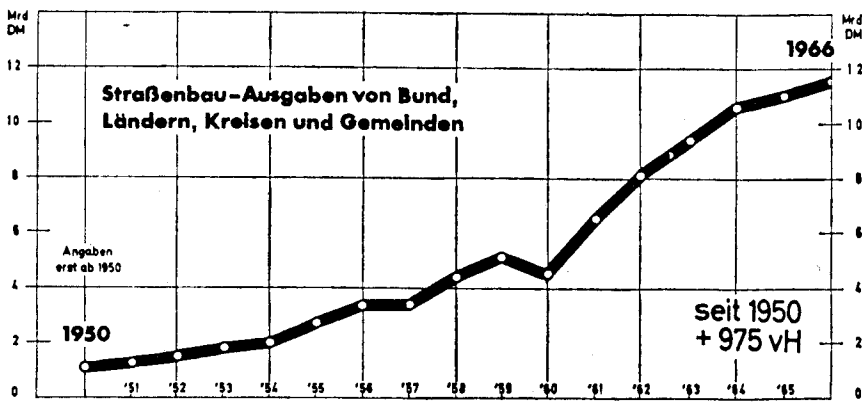
Baujahr	Insgesamt	davon					
		Düsseldorf	Köln	Aachen	Arnsberg	Münster	Detmold
PERSONENKRAFTWAGEN							
1966	197 738	67 503	32 144	11 435	40 856	24 858	20 942
1965	386 272	132 567	60 801	22 008	79 787	50 051	41 058
1964	343 410	119 525	54 204	19 743	70 261	43 376	36 301
1963	369 093	127 628	57 566	21 133	76 044	47 754	38 968
1962	303 323	106 099	48 508	17 651	62 024	37 688	31 353
1961	253 006	87 481	40 122	14 366	52 950	31 313	26 854
1960	216 271	74 036	35 267	12 825	44 445	26 442	23 254
1959	148 848	50 017	24 334	9 323	29 896	18 593	16 685
1958	113 421	38 250	18 536	7 001	23 572	13 757	12 305
1957	94 184	31 542	15 419	6 059	19 476	11 102	10 586
1956	67 884	22 591	11 537	4 545	13 708	7 807	7 696
1955	46 726	15 472	7 845	3 149	9 139	5 298	5 823
1954	30 719	10 047	5 170	2 175	6 095	3 433	3 799
1953	19 785	6 348	3 300	1 401	3 965	2 206	2 405
1952	10 169	3 767	1 711	620	2 087	1 097	1 387
1951	6 125	1 907	1 141	391	1 213	627	846
1950	4 015	1 266	770	280	783	382	534
1949	1 592	512	316	85	287	159	233
1945 BIS 1948	492	154	92	27	101	40	78
1940 BIS 1944	99	34	15	5	25	5	15
1939 UND FRÜHER	366	115	88	31	64	31	37
UNBEKANNT	118	39	27	5	21	15	11
ZUSAMMEN	2 613 736	896 402	418 993	154 258	536 799	326 114	281 170
KOMBINATIONSKRAFTWAGEN							
1966	17 227	5 984	2 681	811	3 515	2 139	2 097
1965	34 887	12 120	5 324	1 593	7 217	4 439	4 194
1964	31 221	10 761	4 655	1 499	6 581	3 978	3 747
1963	31 378	10 766	4 837	1 454	6 460	4 088	3 773
1962	19 238	6 517	3 010	897	4 002	2 493	2 319
1961	17 292	5 947	2 856	809	3 636	2 049	1 995
1960	10 599	3 558	1 730	515	2 248	1 236	1 312
1959	8 791	2 880	1 451	433	1 815	1 093	1 119
1958	6 269	2 039	1 139	314	1 313	698	766
1957	3 761	1 199	706	213	729	416	498
1956	2 336	777	407	130	434	259	329
1955	1 380	441	247	74	242	160	216
1954	761	260	147	47	131	67	109
1953	337	96	74	13	77	28	49
1952	132	45	16	8	32	15	16
1951	49	16	10	3	8	4	8
1950	25	9	3	3	5	-	5
1949 UND FRÜHER	14	3	4	-	5	-	2
ZUSAMMEN	185 697	63 418	29 297	8 816	38 450	23 162	22 554
LASTKRAFTWAGEN							
1966	15 208	5 132	2 544	809	3 052	1 788	1 883
1965	30 433	10 501	4 706	1 579	6 176	3 837	3 634
1964	30 417	10 366	4 731	1 607	6 235	3 814	3 664
1963	35 642	12 355	5 557	1 981	7 214	4 337	4 198
1962	27 345	9 232	4 153	1 564	5 663	3 380	3 353
1961	25 442	8 778	3 818	1 530	5 323	3 030	2 963
1960	18 994	6 569	2 889	1 092	3 963	2 212	2 249
1959	13 608	4 415	2 068	842	2 873	1 713	1 697
1958	9 575	3 319	1 416	528	1 971	1 191	1 150
1957	9 181	3 202	1 348	549	1 908	1 077	1 097
1956	8 218	2 781	1 255	444	1 784	955	999
1955	5 574	1 890	867	306	1 223	588	700
1954	3 456	1 214	536	193	763	347	403
1953	2 810	1 011	416	164	606	301	312
1952	2 373	830	349	146	574	252	222
1951	1 569	551	243	108	370	168	129
1950	1 032	388	132	71	215	119	107
1949	512	199	72	34	98	60	49
1945 BIS 1946	309	112	44	16	74	31	32
1940 BIS 1944	161	44	24	4	50	18	21
1939 UND FRÜHER	92	33	11	3	22	9	14
UNBEKANNT	9	4	2	-	1	1	1
ZUSAMMEN	241 960	82 946	37 181	13 570	50 158	29 228	28 877

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Der Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Juli 1966

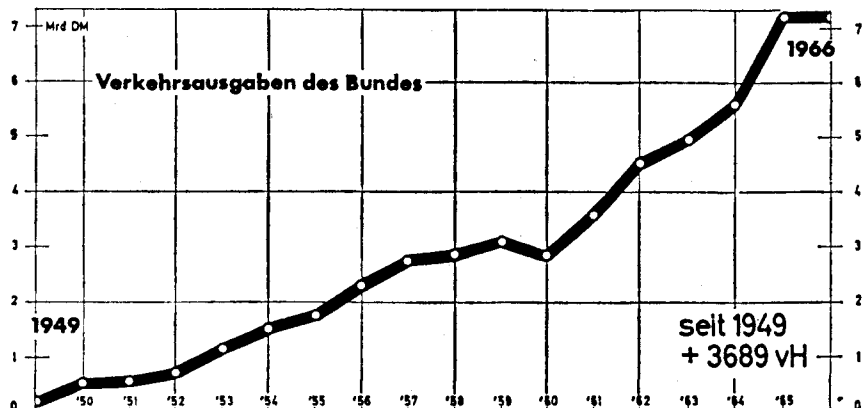
# Der Wettlauf mit der Motorisierung



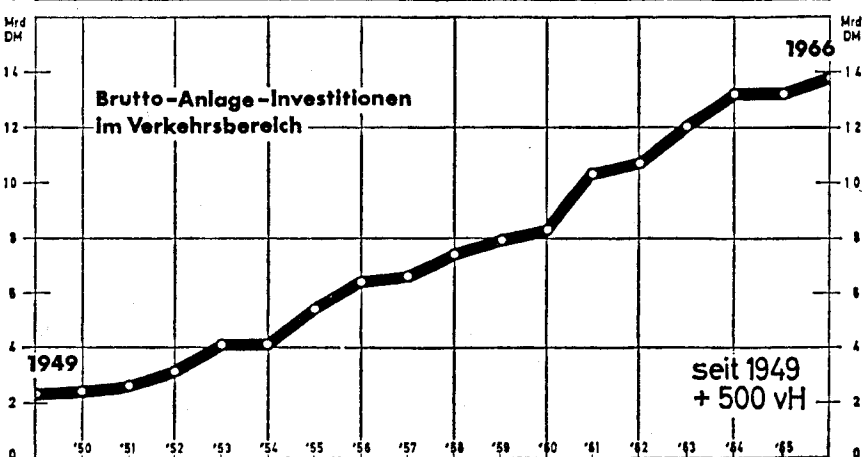
Seit 1949 stieg der Kfz-Bestand (einschließlich Motorräder und Mopeds) von 1,46 auf 14,24 (+ 12,78) Millionen Einheiten. Davon entfallen nicht ganz 10 Millionen auf Pkw. Ihre Zahl wird sich bis 1975 voraussichtlich verdoppeln. Verkehrsmisere und Parkraumnot verschlimmern sich in den Großstädten immer 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/Sta. Bundesamt.

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

# SCHWIERIGER AUTOMARKT

**ANTEILE 1967**

Neuzulassungen von Pkw  
in der Bundesrepublik

**VERÄNDERUNG**  
1967 gegenüber 1966 in %

