

Autorin: Adriana Wenzlaff  
 Tabellen und Grafiken: Adriana Wenzlaff

## „MADE IN GERMANY“ – 125 Jahre Automobil Eine nicht nur statistische Rückschau

Nach den Absatzeinbrüchen in den Jahren 2008 und 2009, ausgelöst durch die Finanzkrise, ist die deutsche Automobilindustrie 2011 durch enorme Zuwächse aufgefallen. Da traf es sich gut, im gleichen Jahr das 125jährige Jubiläum des Automobils, unter großem Interesse, zu feiern. Weniger bekannt dürfte den Leserinnen und Lesern sein, dass seit 105 Jahren (im Jahr 2012) die Entwicklung des Automobils in München statistisch erfasst wird. Der vorliegende Beitrag möchte beide Ereignisse zusammenfassen und den Weg des Automobils, auch im Spiegel der Statistik, nachzeichnen.

### I. Einleitung

Die Erfindung des Autos in Deutschland im Jahre 1886 war verbunden mit anfänglicher Skepsis, schwerfälligen Anfängen in der Verbreitung bis hin zum boomenden Autoabsatz bzw. bis zur Massenmotorisierung. Deutschland spielte in der Automobilgeschichte stets eine wichtige Vorreiterrolle und pflegt diese heute in der ständigen technischen Weiterentwicklung immer noch fort.

Weltweit gab es zum Stichtag 1. Januar 2011 geschätzte 741 Millionen Pkw, in Europa über 303 Millionen (41% am Weltbestand). Auf Deutschland mit ca. 82 Millionen Einwohnern fallen mehr als 42 Millionen Pkw – also fast jede zweite Person hat einen Pkw (Kinder natürlich ausgenommen). Allein in Bayern existieren offiziell fast sieben Millionen Pkw – das macht immerhin fast ein Prozent am Pkw-Weltbestand aus. In der bayerischen Landeshauptstadt München waren zum 01.01.2011 knapp 600 000 Pkw gemeldet, siehe Tabelle 1.

Tabelle 1

**Pkw-Bestand nach Gebietseinheiten zum 01.01.2011**

Gebietseinheit	Pkw-Bestand	Anteil am Weltbestand in Prozent
Weltweit <sup>1)</sup>	741 450 607	100,0
Europa <sup>1)</sup>	303 437 072	40,9
Deutschland <sup>2)</sup>	42 301 563	5,7
Bayern <sup>2)</sup>	6 958 119	0,9
München <sup>3)</sup>	597 166	0,1

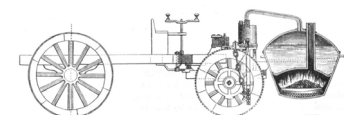
Quellen: 1) Verband der Automobilindustrie (Stand: 01.01.2011, z.T. auch 01.01.2010 und 01.01.2009).- 2) Kraftfahrtbundesamt (Stand: 01.01.2011).- 3) Statistisches Amt München (Stand: 01.01.2011).

© Statistisches Amt München

Autos sind aus unserem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken, mal als Gebrauchsgegenstand und Fortbewegungsmittel, mal als Statussymbol, oder auch als Zeichen von Wohlstand und Luxus. Doch bis es soweit war, durchlief die Geschichte des Automobils eine lange, von Höhen und Tiefen geprägte Zeit. Bis das erste, einem heutigen Auto ähnliche, Fahrzeug überhaupt seine erste Jungfernfahrt unternehmen konnte, musste Einiges voraus gehen.

## II. Der Weg zu einem selbst beweglichen Fahrzeug und der entscheidende bahnbrechende Durchbruch durch Benz und Daimler

Die Erfindung des Automobils im Jahre 1886 kann als Beginn des Mobilitätszeitalters bezeichnet werden. Schon lange vor der „eigentlichen“ Erfindung gab es viele Versuche und Ideen unterschiedlichster Art, um ein Fahrzeug zu schaffen, das sich unabhängig von Tier oder menschlicher Muskelkraft fortbewegte.



Cugnot-Dampfwagen von 1769  
Quelle: Wikipedia <sup>1)</sup>

Der erste wegbereitende Schritt in Richtung unseres heutigen Automobils wurde von dem französischen Militäringenieur Nicolas Joseph Cugnot unternommen. Er entwickelte 1769 einen dreirädrigen Dampfwagen auf Basis der, im Wirkungsgrad verbesserten, Dampfmaschine von James Watt. Der **Cugnot-Dampfwagen** wog über vier Tonnen und erreichte ca. vier Stundenkilometer, allerdings nur für zwölf Minuten, weil spätestens dann der Dampf ausging oder noch eher, wenn der Wagen wegen der schlechten Lenkung in eine Mauer fuhr <sup>2)</sup>.

Spätestens mit dem von dem Belgier Étienne Lenoir 1860 gebauten **Leuchtgas-Motor** setzte sich der Verbrennungsmotor gegen den Dampfantrieb durch. Dies war u.a. auch damit erklärbar, dass Dampf gravierende Nachteile aufwies, wie z.B. das ständige Vorheizen vor einer anstehenden Fahrt, das extrem hohe Gewicht, die schwere Lenkbarkeit und die Notwendigkeit des Mitführens von Kohle und Wasser. Auch die vereinzelt Versuche mit Elektroautos wurden aufgrund des ständigen Aufladens und der damit verbundenen geringen Reichweite nicht intensiv weiterverfolgt. Zu Beginn der Entwicklung von „Verbrennungsmotoren“ erfolgte die, nach dem Vorbild des Lenoir-Motors basierende, Erfindung des bekannten **Ottomotors** (Viertaktprinzip: Ansaugen, Verdichten, Explodieren und Ausstoßen), der nach dem deutschen Schöpfer Nikolaus Otto benannt worden ist und von ihm 1876 zum Patent angemeldet wurde. Im Jahre 1883 tauchten die Namen der deutschen Erfinder Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach mit ihrem ersten Benzinmotor auf. Zwei Jahre später, 1885, konstruierten die beiden einen **„Reitwagen“** als ein Zweirad, welches heute als das erste Motorrad mit Benzinmotor gilt.



© Daimler AG.

### Benz Patent-Motorwagen von 1886

Im Jahr 1886 hat offiziell die Geburtsstunde des Automobils geschlagen. Der deutsche Ingenieur Carl Benz entwickelte in Mannheim das erste Automobil in der Geschichte: Den dreirädrigen, maximal 16 km/h schnellen so genannten „Benz-Patentwagen“, den er am 29.01.1886 zum Patent als „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ anmeldete (Patent-Nummer 37435).

Im Original befindet sich dieser Patent-Wagen Nr. 1 heute im Deutschen Museum in München.



© Daimler AG.

### Motorkutsche von Gottlieb Daimler von 1886

Unabhängig davon konstruierte Gottlieb Daimler in Cannstatt bei Stuttgart eine vierrädrige Motorkutsche, in der ein Benzinmotor in den Kutschwagen eingebaut war.

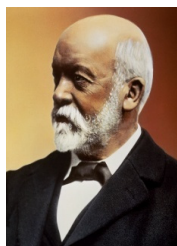
Nun konnte tatsächlich von einem „selbst beweglichen“ Fahrzeug gesprochen werden: einem „Automobil“, das auf das griechische Wort „auto“ (selbst) und das lateinische Wort „mobilis“ (beweglich) zurückzuführen ist.



**Carl Benz**  
(1844 - 1929)

© Daimler AG.

Wichtigste Erfindung:  
- erstes Automobil  
(Benz-Patentwagen)



**Gottlieb Daimler**  
(1834 - 1900)

© Daimler AG.

Wichtigste Erfindungen:  
- 1883 erster Benzinmotor  
gemeinsam mit Wilhelm Maybach  
- 1885 erstes Motorrad  
(Reitwagen)  
gemeinsam mit Wilhelm Maybach  
- 1886 erstes vierrädriges  
Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor (Motorkutsche)



**Mercedes-Simplex 40 PS von 1902**  
© Daimler AG.

**Marienplatz um 1910 (Südseite an der Einmündung Rindermarkt)**  
Quelle: Stadtarchiv München.

**III. Der Beginn einer neuen Ära - die ersten „Schritte“ des Automobils**

Carl Benz und Gottlieb Daimler – die Väter des Automobils – konstruierten in der gleichen Sache, zur selben Zeit, nur knapp 100 Kilometer Luftlinie voneinander entfernt – Benz in Mannheim und Daimler in Cannstatt bei Stuttgart. Beide behaupteten, nichts von den Tätigkeiten des anderen gewusst zu haben. Sie hatten auch unterschiedliche Ziele. Während Benz der besessene Autobauer war, weil er das Automobil als eine Einheit sah – mit Fahrgestell, Zündung, Bereifung, Bremsen und Lenkung – wollte Daimler hauptsächlich seine Motoren-Konstruktionen durchsetzen – auch in anderen Verkehrsmitteln. So haben sich beide gut ergänzt <sup>3)</sup>.

Anfangs haben die Erfindungen von Benz und Daimler nur mäßiges Interesse und Skepsis in der deutschen Öffentlichkeit ausgelöst. Zwar gilt Deutschland als Mutterland des Automobils, aber verkauft wurden die ersten Automobile zunächst in Frankreich und England <sup>4)</sup>.

Die erste Fernfahrt in der Automobilgeschichte unternahm Berta Benz – die Frau von Carl Benz – heimlich, ohne das Wissen ihres Mannes, im August 1888. Gemeinsam mit den beiden Söhnen fuhr sie von Mannheim, über Heidelberg, nach Pforzheim und wieder zurück: 180 Kilometer mit einer Geschwindigkeit von 15- 18 Stundenkilometern. Die Alltagstauglichkeit des Benz-Patentwagens wurde damit positiv bestätigt und hatte einen reichlichen Werbeeffect für die Automobil-Konstruktion ihres Mannes <sup>5)</sup>. Zur Jahrhundertwende konnte sich das Volk unter dem Begriff „Automobil“ zwar etwas vorstellen, aber im Alltag war das Automobil noch nicht etabliert. Vereinzelt fuhren in der Stadt bereits einige wenige Automobile, aber Fahrräder, Pferdewagen oder die Eisenbahn, bei längeren Strecken, waren trotzdem noch die Regel. Als zusätzliches Fortbewegungsmittel wurde in München 1895 die elektrische Straßenbahn eingeführt <sup>6)</sup>.

Obwohl das Automobil eher selten als Transportmittel genutzt wurde, gab es im Sommer 1894 schon das erste, international organisierte Automobil-Rennen, das 127 km von Paris nach Rouen führte. Wie heutzutage in der Formel 1, ging es damals aber nicht um Geschwindigkeit, sondern neben Bedienbarkeit, Komfort und Sicherheit darum, dass man es mit seinem Automobil überhaupt ins Ziel schaffte <sup>7)</sup>.

Dank der stetigen Weiterentwicklung vor allem durch Benz und Daimler, konnte sich schon wenige Jahre später eine aufstrebende Kraftfahrzeugindustrie etablieren.

Für das Jahr 1907 wurden vom Statistischen Amt der Stadt München erstmals die in München registrierten mobilen Fortbewegungsmittel erfasst. Nachzulesen in den Münchener Jahresübersichten für 1909: Insgesamt gab es 557 Automobile, ebenso 513 Motorräder. Somit kam auf 1 000 Einwohner gerade einmal eine Person mit einem eigenen Automobil.



In den Folgejahren ist beim Automobilbestand immer ein ca. 30%-iger Anstieg zum Vorjahr feststellbar.

So waren 1910 schon 1 303 Automobile in München gemeldet.

Die Zahl der Motorräder in dieser Zeit ist indes auf ca. 480 leicht zurückgegangen. Ab 1910 war das Automobil nicht mehr nur ein Luxus- und Sportwagen, sondern wurde auch vermehrt gewerblich genutzt <sup>8)</sup>.

Während des Ersten Weltkriegs von 1914 - 1918 wurde die Produktion auf schwere Motoren und Lastwagen umgestellt. Dies hatte auch negative Auswirkungen auf den Automobil-Bestand in München. Nach dem Krieg waren 1919 in München 712 Automobile registriert, dies entspricht einer Abnahme von ca. 45% gegenüber 1910, siehe Tabelle 2.

Tabelle 2

### Der Münchner Bestand an Kraffrädern und Personenkraftwagen 1907 - 1919 (Stand: jeweils 31. Dezember)

Jahr	Kraffräder 1)	Veränderung zum Vorjahr in %	Pkw 1)	Veränderung zum Vorjahr in %	Einwohner/innen 2)	Veränderung zum Vorjahr in %	Pkw-Dichte (Pkw pro 1 000 Einw.)
1907	513	-	557	-	555 000	-	1,0
1908	520	+1,4	744	+33,6	568 000	+2,3	1,3
1909	558	+7,3	971	+30,5	585 000	+3,0	1,7
1910	483	-13,4	1 303	+34,2	591 000	+1,0	2,2
⋮							
1919	210	.	712	.	647 000	.	1,1

1) Stand zum 31. Dezember.- 2) Stand zum 31. Juli.

© Statistisches Amt München

### Was geschah in München?

1886 bis 1919

- 1895 Erste elektrische Trambahn <sup>9)</sup>
- 1900 Gründung des Fußballvereins FC Bayern München <sup>10)</sup>
- 1901 500 000 Einwohner-Grenze überschritten <sup>11)</sup>  
Erstmals elektrisches Licht auf Oktoberfest <sup>12)</sup>
- 1902 Gründung des Fußballvereins TSV 1860 München <sup>13)</sup>
- 1911 Eröffnung des Tierparks Hellabrunn <sup>14)</sup>
- 1918 Ende Erster Weltkrieg: ca. 13 000 Münchner Einwohner gefallen <sup>15)</sup>
- 1919 Erstmalige Wahrnehmung des Wahlrechts für Frauen bei Wahl zum 1. Bayerischen Landtag <sup>16)</sup>

### Das Automobil – was passierte

1886 bis 1919

- 1897 Firma **Benz**: Herstellung des 1 000. Fahrzeugs <sup>17)</sup>
- 1898 Erste **Autozeitschrift** in Deutschland „Der Motorwagen“ <sup>18)</sup>
- 1899 Erste **Kraffahrschule** in Berlin <sup>19)</sup>  
Erste **Fahrprüfung** der Welt in München mit Ausgabe von Führerscheinen und ersten **Zulassungsnummern** <sup>20)</sup>
- 1905 Erstes Verkehrszeichen für Fußgänger „Halt vor dem Automobil“ <sup>21)</sup>
- 1906 Einführung **Fahrschulpflicht** – „Befähigungsnachweis“ für Autolenker <sup>22)</sup>  
Aufhebung der **Geschwindigkeitsbegrenzung** von 15 km/h <sup>23)</sup>  
Einführung **Autosteuer** (Kategorie Luxussteuer) <sup>24)</sup>
- 1910 Erste Automobile der Marke Audi <sup>25)</sup>

### IV. Die 20er Jahre – Automobilbau als neuer Wirtschaftszweig etabliert sich langsam

Kurz nach dem Ersten Weltkrieg, in der Zeit der Weimarer Republik, lief die Produktion von Automobilen recht langsam wieder an. Europaweit wurden jährlich ca. 20 000 Automobile gefertigt. Ganz andere Dimensionen herrschten im fernen Amerika. Dort konnte Henry Ford mit seinem erfolgreichen „Ford Modell T (Tin Lizzy)“ und der Umstellung auf eine Fließband-Produktion von 1908 bis 1927 insgesamt über 15 Millionen Autos bauen <sup>26)</sup>.



**Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ (Zweitzer) 1924**  
© Opel Classic Archiv der Adam Opel AG.

Trotz dem erreichten Höhepunkt der Inflation (1 Dollar = 4,2 Billionen Mark) im Jahr 1923 nahm der Pkw-Bestand in München in den Jahren 1923 bis 1925 von 2 351 Pkw auf insgesamt 3 260 Pkw um ca. 900 Fahrzeuge zu (ca. +39%), siehe Tabelle 3 und Grafik 1. 1924 kam auch das Fließband in Deutschland erstmals zum Einsatz – und zwar bei der Produktion des „Laubfrosches“ von Opel <sup>27)</sup>.

Tabelle 3

**Der Bestand an Krafrädern und Personenkraftwagen im Deutschen Reich und München 1920- 1929 1)**

Jahr	Krafräder		Personenkraftwagen	
	Deutsches Reich	München	Deutsches Reich	München
1920	.	254	.	870
1921	26 666	834	59 242	1 408
1922	38 048	1 180	80 937	1 955
1923	59 389	1 792	98 587	2 351
1924	97 965	2 227	130 346	2 723
1925	161 508	2 886	171 445	3 260
1926	263 345	5 702	201 401	4 021
1927	339 226	7 379	261 142	5 474
1928	438 288	.	342 784	.
1929	608 342	.	422 612	.

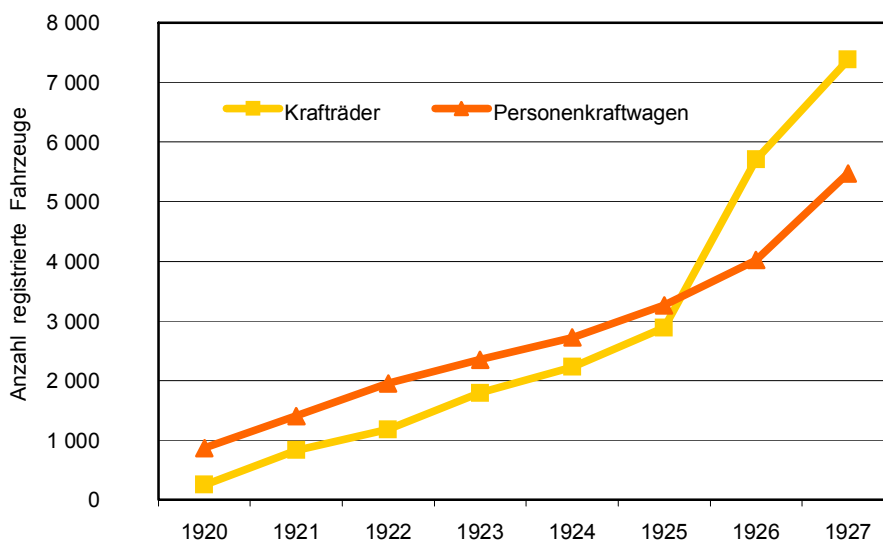
Quellen: Zahlen des Deutschen Reiches vom Kraftfahrtbundesamt (KBA), Zahlen von München vom Statistischen Amt München.

1) Stand: 1920 zum 31. Dezember, Stand: ab 1921 jeweils zum 1. Juli.

© S statistisches Amt München

Grafik 1

**Der Münchner Bestand an Krafrädern und Personenkraftwagen 1920 - 1927**



© S statistisches Amt München

**Münchens erste Verkehrsampel 1927**

7. Juli: "Ab heute wird die Verkehrsregelung an der Nordost-ecke des Bahnhofplatzes mittels Lichtzeichen durchgeführt. Die Regelung durch Licht erfolgt von 7.30 bis 19.30 Uhr. In der Priel-mayerstraße, auf dem Bahnhof-platz, in der Arnulfstraße am Bahnhofsgelände und in der Dachauer Straße sind jeweils an der in der Fahrtrichtung rechten Straßenseite **Signallampen** angebracht, die in drei Farben, **oben rot, in der Mitte gelb, unten grün**, aufleuchten. Das rote Licht bedeutet "Halt", das gelbe "Achtung". Bei grünem Licht ist die Fahrt freigegeben."

Quelle: Stadtarchiv München <sup>28)</sup>

Im Jahr 1926 wurden in München – ebenso wie im Deutschen Reich – erstmals mehr Krafträder in der Statistik registriert als Automobile. So gab es 1926 ca. 5 700 Krafträder in München, aber „nur“ ca. 4 000 Automobile. Im Folgejahr 1927 nahmen die registrierten Autos in München um fast 1 500 Einheiten zu, so dass acht von 1 000 Personen ein Automobil besaßen.

**Was geschah in München?**

**Die 20er Jahre**

- 1923 *Blutiger Niederschlag des „Hitler Putsches“ an der Feldherrnhalle <sup>29)</sup>*
- 1925 *Erste Probefahrten auf der elektrifizierten Bahnlinie München-Garmisch-Partenkirchen <sup>30)</sup>*
- 1928 *Münchens Erster „Wolkenkratzer“ mit 11 Stockwerken: Das [Alte] Technische Rathaus in der Blumenstraße <sup>31)</sup>*

**Das Automobil – was passierte?**

**Die 20er Jahre**

- 1923 *Aufstellung von über 50 000 Verkehrsschildern <sup>32)</sup>*
- 1924 *Erste Fließband-Fertigung im Deutschen Reich – „Laubfrosch von Opel“ <sup>33)</sup>*
- 1926 *Fusion der Firmen Daimler und Benz <sup>34)</sup>*  
→ Marke: Mercedes-Benz
- 1928 *BMW wird zum Autoproduzenten <sup>35)</sup>*

**V. Die 30er Jahre - Umstellung auf Massenfertigung**

Ab dem Beginn der 30er Jahre erfreute sich das Automobil immer größerer Beliebtheit. Im September 1933 erfolgte der erste Spatenstich für die Autobahnstrecke von Frankfurt/Main nach Darmstadt. Bereits Ende 1938 konnten 3 065 Kilometer Autobahn mit 5 062 Brücken und Durchlässen von Autofahrern genutzt werden <sup>36)</sup>. Von 1930 bis 1939 ist die Zahl der registrierten Automobile im Deutschen Reich von ca. 731 000 auf 1 755 000 Stück angestiegen, eine Steigerung von +140% in nur neun Jahren. Auch in München waren auffallend hohe Zuwächse bei der Anzahl registrierter Automobile zu beobachten. Waren im Jahr 1933 ca. 11 000 Münchner Automobile gemeldet, so waren es fünf Jahre später schon ca. 27 000, siehe Tabelle 4. 1938 gab es in München seit 1926 auch erstmals wieder mehr Automobile als Krafträder.

Tabelle 4

**Der Bestand an Krafträdern und Personenkraftwagen im Deutschen Reich und München 1930 - 1939 1), 2)**

Jahr	Krafträder		Personenkraftwagen	
	Deutsches Reich	München	Deutsches Reich	München
1930	731 237	.	489 270	.
1931	792 075	.	510 840	.
1932	819 178	.	486 001	.
1933	852 776	15 044	510 819	11 427
1934	983 994	.	661 773	.
1935	1 058 656	.	795 775	.
1936	1 184 081	.	945 085	.
1937	1 327 189	.	1 108 433	.
1938	1 513 328	23 878	1 271 983	27 360
1939	1 755 320	.	1 426 743	.

Quellen: Zahlen des Deutschen Reiches vom Kraftfahrtbundesamt (KBA), Zahlen von München vom Statistischen Amt München.

1) Stand jeweils zum 1. Juli.

© Statistisches Amt München

**1930: Eröffnung der ersten Auto-Waschstraße in Berlin**

Kosten für die Autowäsche:  
1,25 Reichsmark für einen kleinen Wagen und 25 Pfennig mehr für einen großen Wagen

Quelle: Die Geschichte des Automobils <sup>39)</sup>

In den 30er Jahren startete auch die Produktion von ausgefallenen Luxuswagen in sehr kleinen Stückzahlen, z.B. von Duesenberg (USA), Bugatti (Frankreich) und Rolls-Royce (England) <sup>37)</sup>.

In den Jahren 1936 bis 1939 arbeitete Ferdinand Porsche an der Entwicklung eines „Volkswagens“, der „vier Personen befördern, stabil und autobahnfest, aber möglichst billig in der Anschaffung und im Betrieb“ <sup>38)</sup> sein sollte. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kam es vorerst nicht mehr zur Produktion. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges führte denn auch zu einem vorzeitigen Ende der fortschreitenden Automobil-Entwicklung.

**Was geschah in München?****Die 30er Jahre**

- 1933 *Beginn des Baus der Autobahn München-Salzburg* <sup>40)</sup>  
*Nationalsozialistische Bücherverbrennung auf dem Königsplatz* <sup>41)</sup>
- 1938 *Pogromnacht (Reichskristallnacht) am 09./10. November: Tote, Verletzte, Verwüstung und Plünderungen von Synagogen und jüdischen Geschäften* <sup>42)</sup>
- 1939 *Gescheitertes Bomben-Attentat von Georg Elser auf Hitler im Münchner Bürgerbräukeller* <sup>43)</sup>

**Das Automobil – was passierte?****Die 30er Jahre**

- 1930 *Erstes deutsches Ford-Werk in Köln* <sup>44)</sup>
- 1932 *Fusion von Audi, DKW, Horch und Wanderer zur Auto Union AG (Symbol: 4 Ringe)* <sup>45)</sup>
- 1934 *Einführung der „Straßenverkehrsordnung“* <sup>46)</sup>  
*Einführung des Kraftfahrzeugbriefes* <sup>47)</sup>
- 1939 *Einführung der Pflichtuntersuchung der Fahrzeuge in gewissen Abständen* <sup>48)</sup>  
*Einführung Haftpflichtversicherung* <sup>49)</sup>



DKW F 8 aus den 30er Jahren  
© Unternehmensarchiv der AUDI AG.

**VI. Nachkriegszeit und die 1950er Jahre – Das Automobil auf dem Weg zum Massenverkehrsmittel**

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges, im April 1945, waren viele Produktionshallen für Automobile durch die Bombardierungen zerstört. Erschwerend kam hinzu, dass Arbeitskräfte, Material, Benzin und natürlich auch Geld sehr knapp waren. In dieser Zeit entstand nur eine sehr geringe Stückzahl an Autos, die fast komplett per Hand gefertigt wurden und heute als Rarität gelten <sup>50)</sup>.

1947 war die Zahl der registrierten Autos in München auf 17 900 Stück zurückgegangen, das entspricht einer Abnahme von ca. 9 500 Fahrzeugen im Vergleich zum Jahr 1938. Aber schon 1948 konnte wieder eine Zunahme der Pkw in München um 2 600 Stück erfasst werden.

Ebenso wurde das Volkswagen-Projekt – das „Auto für jedermann“ – wieder aufgegriffen: der legendäre „Käfer“ von Volkswagen. Bereits 1946 liefen in der Produktionsstätte Wolfsburg 10 000 VW Käfer vom Band, 1950 waren schon 100 000 Stück produziert <sup>51)</sup>.

In den 50er Jahren wurden in Deutschland vor allem günstige Kleinwagen entwickelt. Die „Isetta“ von BMW, das „Goggomobil“, der „NSU Prinz“ und natürlich der VW Käfer, der 1955 zum ein millionsten-mal über das Band lief, waren beliebte Modelle.

Der Pkw-Bestand nahm in München in den Jahren 1950 bis 1959 jährlich im Durchschnitt um ca. 20% zu. Die Pkw-Dichte stieg in diesem Zeitraum von 2,7 Pkw auf 11,4 Pkw pro 1 000 Einwohner/innen. 1958 waren bereits knapp 100 000 Pkw in München registriert, siehe Tabelle 5, Seite 24.



VW-Käfer von 1947  
© Volkswagen Aktiengesellschaft.



BMW Isetta (1955 - 1962)  
© BMW AG, München, Deutschland.

Tabelle 5

**Der Münchner Bestand an Personenkraftwagen 1950- 1959**

Jahr	Personenkraftwagen 1), 2)		Einwohner/ innen 3)	Pkw-Dichte (Pkw pro 1 000 Einw.)
	absolut	Veränderung zum Vorjahr in %		
1950	22 041	.	823 892	2,7
1951	26 645	+20,9	855 003	3,1
1952	31 683	+18,9	873 065	3,6
1953	37 119	+17,2	889 843	4,2
1954	44 992	+21,2	908 572	5,0
1955	57 087	+26,9	929 808	6,1
1956	70 347	+23,2	957 177	7,3
1957	84 129	+19,6	986 024	8,5
1958	99 287	+18,0	1 011 878	9,8
1959	117 680	+18,5	1 033 854	11,4

1) Stand jeweils zum 31. Dezember.- 2) Es wird nur auf den aktiven Bestand abgestellt - stillgelegte Fahrzeuge werden nicht (mehr) erfasst. Deshalb ist ein Vergleich mit den Vorjahren nicht möglich.- 3) Durchschnitt der Monatswerte Januar bis Dezember.

© Statistisches Amt München

**Was geschah in München?**

*Die 50er Jahre*

1957 *München überschreitet am 15. Dezember 1957 die Eine-Millionen-Einwohner-Grenze: 1 000 000ster Münchner ist Thomas Helmut Seehaus* <sup>53)</sup>

1958 *800 Jahre München - Feierlichkeiten*

**Das Automobil – was passierte?**

*Die Nachkriegszeit bis 1949*

1945/46 *Beginn der Serienproduktion „Volkswagen“ (Konstruktion von Ferdinand Porsche)* <sup>54)</sup>

1948 *Erster Porsche-Sportwagen (Modell 356)* <sup>55)</sup>

*Die 50er Jahre*

1950 *Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes für alle Kraftfahrzeuge* <sup>56)</sup>

1951 *Einführung der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen durch den TÜV* <sup>57)</sup>

1952 *Markierung der ersten Zebrastrifen in Deutschland* <sup>58)</sup>

1953 *Einführung von Parkuhren in Deutschland* <sup>59)</sup>

1955 *Eine Million produzierte „VW Käfer“* <sup>60)</sup>

1957 *Einführung Tempolimit 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften in Deutschland* <sup>61)</sup>

1958 *Errichtung des Verkehrszentralregisters („Verkehrssünderdatei“)* <sup>62)</sup>

**„Verkehrssünder“ Ende 1958:**

810 000 Personen sind im Verkehrszentralregister in Flensburg eingetragen (bei 6 786 736 registrierten Kfz in der BRD).

Quelle: Kraftfahrtbundesamt <sup>52)</sup>

**VII. Die Autovielfalt seit 1960**

In den **1960er Jahren** setzte sich der Auto-Boom in Westdeutschland und natürlich auch in München fort. Während 1960 im Pkw-Bestand in München ca. 138 000 angemeldete Pkw registriert waren, stieg dieser bis 1969 auf ca. 307 000 Fahrzeuge an, siehe Tabelle 6 und Grafik 2, Seite 25.

Dieser Zuwachs an Pkw von über 120% in den Jahren von 1960 bis 1969 war auf das Bedürfnis nach individueller Mobilität, das Leitbild der autogerechten Städte und den Ausbau des regionalen und überregionalen Straßennetzes zurückzuführen.

In den 60er Jahren stieg die Nachfrage nach schnelleren Autos mit mehr PS <sup>63)</sup>. So fiel auch der Produktionsbeginn des bekanntesten Sportwagens von Porsche, der „Porsche 911“, im Jahre 1963 in diesen Zeitraum.



**Porsche 911 von 1964**

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.



Tabelle 6

Der Münchner Pkw-Bestand von 1960 - 2010

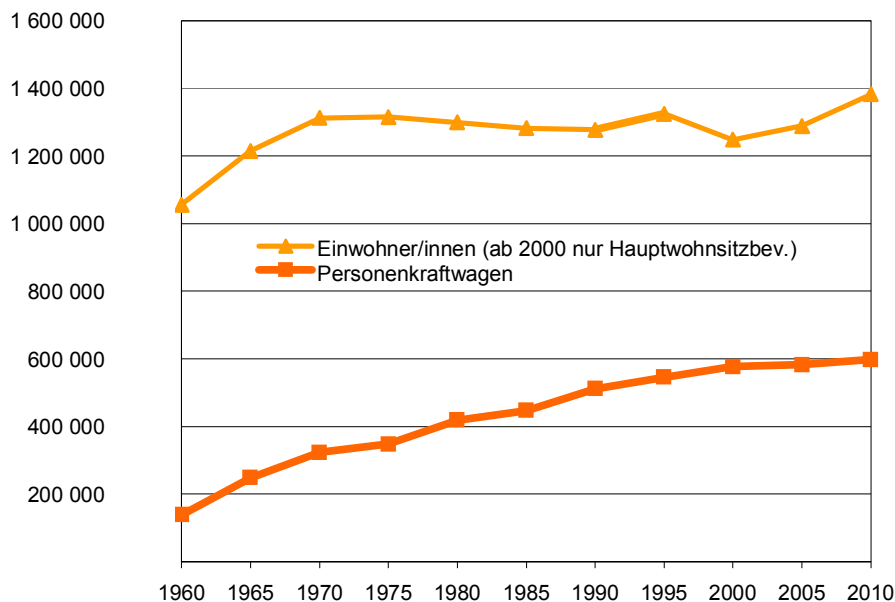
Jahr	Personen- kraftwagen 1), 2)	Einwohner/ innen 3), 4)	Pkw-Dichte (Pkw je 1 000 Einw.)
1960	138 361	1 055 457	131
1965	247 664	1 214 603	204
1970	322 504	1 311 978	246
1975	347 184	1 314 865	264
1980	418 749	1 298 941	322
1985	446 633	1 281 613	348
1990	511 275	1 277 576	400
1995	545 176	1 324 208	412
2000	576 961	1 247 934	462
2005	582 302	1 288 307	452
2010	597 166	1 382 273	432

1) Nur Fahrzeuge des aktiven Verkehrs (ohne Stilllegungen).- 2) Stand jeweils zum 31. Dezember.- 3) 1960 Jahresmittelwert, ab 1965 Stand jeweils zum 31. Dezember.- 4) Ab dem Jahr 2000 nur Einwohner mit Hauptwohnsitz.

© Statistisches Amt München

Grafik 2

Der Münchner Pkw-Bestand von 1960- 2010



© Statistisches Amt München

In den **1970er Jahren** ließen Phasen starker Ölpreisanstiege (Ölkrisen) in den Jahren 1973 und 1979/80, mit einhergehenden Rezessionen, die Wachstumskurve der Automobilproduktion in diesem Jahrzehnt abflachen. Die extremen Pkw-Zuwächse der 50er und 60er Jahre konnten in diesen Größenordnungen nicht fortgeführt werden: Im Zeitraum von 1970 bis 1979 war im Münchner Pkw-Bestand „nur“ ein Anstieg von 27% zu verzeichnen – von 322 000 Pkw in 1970 auf 410 000 Pkw im Jahr 1979. Am Ende des Jahres 1979 hatten 315 von 1 000 Münchner/innen ein Auto (Firmen-Fahrzeuge eingeschlossen).

Aufgrund der hohen Anzahl an Verkehrstoten, siehe Tabelle 7, waren gesetzliche Sicherheitsvorschriften unabdingbar bzw. Verbesserungen an der Wagenkonstruktion notwendig geworden.

Tabelle 7

**Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte in München**

Jahr	Verkehrsunfälle	Verunglückte			Personenkraftwagen (2), 3)	Unfall-Dichte (Unfälle je 1 000 reg. Pkw)
		insgesamt	davon			
			Getötete 1)	Verletzte		
1960	31 384	11 467	221	11 246	138 361	227
1965	42 438	11 073	232	10 841	247 664	171
1970	45 946	12 364	246	12 118	322 504	142
1975	30 367	9 423	182	9 241	347 184	87
1980	43 924	10 260	117	10 143	418 749	105
1985	51 960	8 604	85	8 519	446 633	116
1990	51 454	8 358	56	8 302	511 275	101

1) Innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall Gestorbene.- 2) Nur Fahrzeuge des aktiven Verkehrs (ohne Stilllegungen).- 3) Stand jeweils zum 31. Dezember.

© Statistisches Amt München

Die Einführung der 0,8 Promille-Grenze in 1973, die Anschnallpflicht auf den Pkw-Vordersitzen ab 1976, die Entwicklung eines Antiblockiersystems (Vorreiter war Mercedes) und natürlich der Punkte-Eintrag bei Verstößen gegen die gesetzlichen Regelungen im bereits 1958 eröffneten Verkehrszentralregister in Flensburg waren verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Straßen <sup>64)</sup>.



**VW Golf I aus den 70er Jahren**  
© Volkswagen AG.

Nachdem am 17. Februar 1972 mit dem 15 007 034sten produzierten „VW Käfer“ der bisherige Produktionsrekord des von 1908 bis 1927 gebauten „Ford Modell T“ (Tin Lizzy) gebrochen werden konnte, gingen ab 1973 in den Volkswagen-Werken der „VW Passat“ und ein Jahr später der „VW Golf“ – erster Generation – in Produktion. Auch diese beiden Modelle erlangten – bis heute in nachfolgenden Versionen – große Beliebtheit. Als Mittelklasse-Pkw wurde damals auch häufig der Audi 80 (heute Audi A4) gewählt <sup>65)</sup>.



**Trabant („Trabbi“)**  
© Verein InterTrab.

In Ostdeutschland gab es ebenfalls einige „Klassiker“. So war in der ehemaligen DDR der Trabant (umgangssprachlich: Trabbi), der von 1957 bis 1991 über drei Millionen Mal in Zwickau produziert wurde, sehr gefragt und man musste teilweise 12 bis 15 Jahre auf dieses Fahrzeug warten. Andere typische, in Ostdeutschland gefahrenere, Fahrzeuge waren Wartburg, Moskwitsch, Lada und Skoda.



**Mercedes-Benz W 123 aus den 80ern**  
© Daimler-AG.

In den **1980er Jahren** stand die Entwicklung von „spritsparenden“ Autos aufgrund kontinuierlich steigender Benzinpreise im Vordergrund. Zum Ende der 80er Jahre zählte München 501 086 Pkw, die ½-Millionen-Grenze wurde erstmalig überschritten. Typische Autos dieser Jahre waren u.a. VW Golf (in der 2. Generation), 3er-BMW, Ford-Sierra, Opel Ascona, Mercedes-Benz W 123.

In den **1990er Jahren** bis heute ist in München die Anzahl der angemeldeten Pkw um ca. 86 000 Stück (+17%) angestiegen – von 511 000 Pkw im Jahr 1990 bis hin zu 597 000 Pkw zum Jahresende 2010.

Die Entwicklung alternativer Antriebstechniken im Fahrzeugbau – unter dem Blickwinkel knapper Ressourcen und des Klimaschutzes – wird verstärkt seit den 90er Jahren betrieben. So finden erste praxistaugliche Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb, eine Kombination aus dem konventionellen Verbrennungsmotor und elektrischen Antriebskomponenten, Einzug auf den Markt. Auch die Entwicklung von Elektrofahrzeugen, mit mitgeführten vorher aufgeladenen Energiespeichern, schreitet zwar voran. Bisher sind Elektroautos aber eher noch eine Seltenheit auf den Straßen. Alternative Kraftstoffarten wie Erdgas und Flüssiggas (Autogas), um nur die gängigsten zu nennen, sind mittlerweile ebenfalls an vielen Tankstellen zu erhalten <sup>66)</sup>.

Eine breite Modellauswahl, vom Kleinstwagen über die Kompaktklasse, Mittelklasse und Oberklasse bis hin zu Geländewagen, Sportwagen und Vans stellt den Kunden heute beim Autokauf vor die „Qual der Wahl“. Weiterentwickelt hat sich auch die Fahrzeugausstattung: Navigationssysteme und Einparkhilfen gehören inzwischen zur Standardausstattung vieler neuer Modelle.

### **Was geschah in München?**

*Ab 1960 bis zur Gegenwart*

1960/61/68	Zustrom von Gastarbeitern durch Anwerbeabkommen BRD u.a. mit Griechenland, Türkei und Jugoslawien
1971	Eröffnung Münchner U-Bahn (Linie 6: zwischen Goetheplatz und Kieferngarten) <sup>67)</sup>
1972	Inbetriebnahme der Münchner S-Bahn (11 Linien) <sup>68)</sup>
1972	XX. Olympische Sommerspiele in München
1974	Deutschland wird zum zweiten Mal Fußball-Weltmeister im Finalspiel in München mit 2:1-Sieg gegen Niederlande
1980	Attentat auf Münchner Oktoberfest: 13 Tote, 218 Verletzte <sup>69)</sup>
1992	Eröffnung des neuen Flughafen München im Erdinger Moos <sup>70)</sup>
1993	Christian Ude wird Oberbürgermeister der Stadt München
2005	Bundesgartenschau (BUGA) Fertigstellung und Einweihung des Fußballstadions „Allianz-Arena“ <sup>71)</sup> Der frühere Erzbischof von München-Freising Kardinal Ratzinger wird Papst Benedikt XVI. <sup>72)</sup>
2006	Fußballweltmeisterschaft u.a. in München
2006	Überschreitung der 1,3-Mio-Einwohner-Grenze (Hauptwohnsitzbevölkerung) im Mai
2008	Feierlichkeiten zum 850. Stadtjubiläum

### **Das Automobil – was passierte?**

*Ab den 60er Jahren*

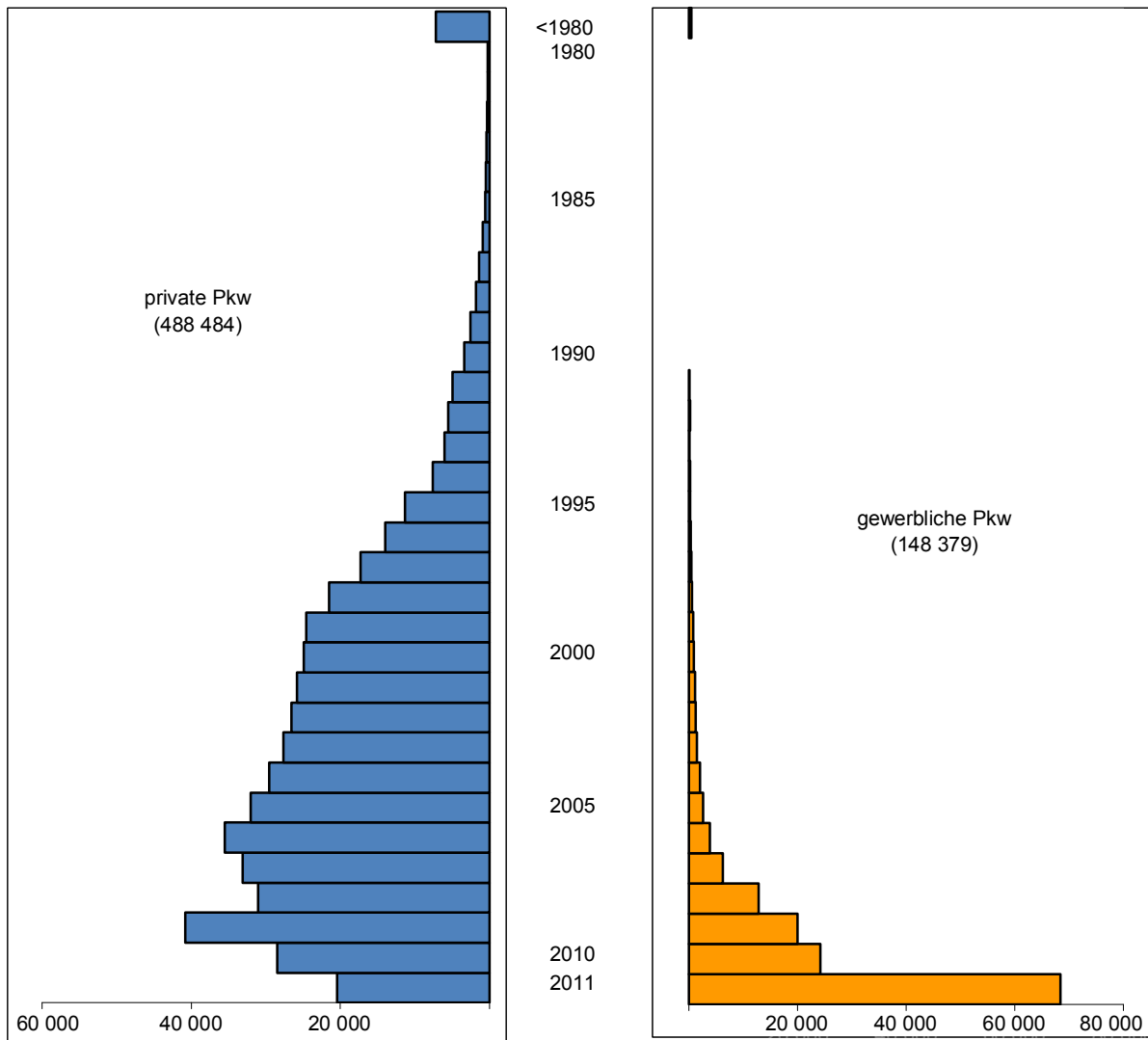
1963	Einführung Warnblinkanlage <sup>73)</sup>
1968	Pflicht zur Mitführung eines Warndreiecks <sup>74)</sup>
1973	Einführung der 0,8-Promille-Grenze im Straßenverkehr <sup>75)</sup>
1976	Anschnallpflicht für Insassen auf Pkw-Vordersitzen (ab 1984 auch auf Rücksitzen) <sup>76)</sup>
1978	Erstes Antiblockiersystem (ABS) bei Mercedes-Benz <sup>77)</sup>
1986	Einführung der zwei-jährigen Probezeit für Fahranfänger (Führerschein auf Probe) <sup>78)</sup>
1998	Einführung der 0,5-Promille-Grenze im Straßenverkehr (ab 2001: mit Fahrverbot) <sup>79)</sup>
2004	Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahren (ab 2011: bundesweit gesetzlich verankert) <sup>80)</sup>

## **VIII. Die Gegenwart und das Auto der Zukunft**

Im Jubiläumsjahr 2011 wurden „125 Jahre Automobil“ gefeiert. Zum 31. Oktober 2011 gab es insgesamt ca. 636 900 in München gemeldete Personenkraftwagen, davon ca. 488 500 Pkw (77%) auf private Halter zugelassen, die restlichen Pkw sind Firmen-Fahrzeuge.

In den letzten fünf Jahren (seit 2007) kamen 31,5% der privaten Pkw zum Münchner privaten Pkw-Bestand hinzu. Fast 6 900 der privaten Pkw in München sind vor 1980 zugelassen, 180 private Pkw sogar noch vor 1950. Bei den Firmen-Wagen sind 97,6% ab dem Jahr 2000 zugelassen und 88,7% in den letzten fünf Jahren, siehe Grafik 3, Seite 28.

**Der Bestand an Münchner Pkw am 31.10.2011 nach dem Jahr der Erstzulassung**  
(Alterspyramide)



© Statistisches Amt München

Eine Auswertung nach Pkw-Herstellern ergibt, dass bei den privaten, in München zugelassenen Pkw, deutsche Hersteller mit 67% vertreten sind, siehe Grafik 4. Am häufigsten fiel die Entscheidung der Münchnerinnen und Münchner auf die Marke Volkswagen (18,1%). Am zweithäufigsten waren Fahrzeuge von BMW (vielleicht begünstigt durch den Heimvorteil) gefragt (14,7%), gefolgt von Automobilen des Herstellers Mercedes-Benz (12,5%). Platz 4 belegten Modelle der Firma Opel (8,5%), Platz 5 mit 7% erreichten Audi-Fahrzeuge, gefolgt von Ford (5,4%) und Porsche (1,2%).

Grafik 4

**Der Münchner private Pkw-Bestand zum 31.12.2011 nach Herstellern**

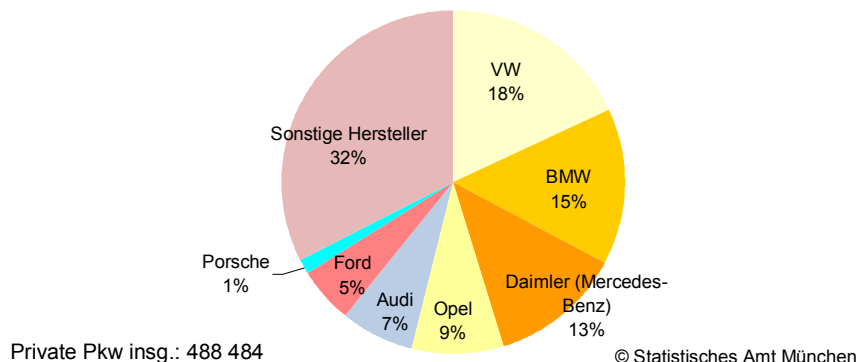


Tabelle 8, Seite 30 ff, zeigt den privaten Pkw-Bestand in München nach Pkw-Herstellern in den einzelnen Stadtbezirken. Bis auf die Stadtbezirke Altstadt - Lehel (Bez. 1), Milbertshofen - Am Hart (Bez. 11) und Feldmoching - Hasenberg (Bez. 24) ist VW in allen anderen Stadtbezirken zahlenmäßig die meist gefahrene Marke – stadtweit mit einem Anteil von 18,1%. Von allen Stadtbezirken ist der prozentuale Anteil von Audi-Pkw in Altstadt - Lehel (Bez. 1) und in der Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt (Bez. 2) am größten. Der höchste Anteil der in München registrierten BMW ist in Altstadt - Lehel (Bez. 1) und in Milbertshofen - Am Hart (Bez. 11) zu finden. Bei den gehobeneren Marken wie Mercedes-Benz, Jaguar, Land Rover, Porsche, Saab, Chrysler und Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Rolls-Royce zeigen sich die höchsten Anteile im Stadtbezirk Altstadt - Lehel (Bez. 1), oftmals dicht gefolgt von Bogenhausen (Bez. 13) oder Maxvorstadt (Bez. 3).

Der Stadtbezirk 17 Obergiesing - Fasangarten führt die Liste bei Dacia, Daihatsu, Fiat (Alfa Romeo, Fiat, Lancia), Hyundai, Kia, Mazda und Mitsubishi an (z.T. auch auf Platz 2). Opel erreicht mit 11,3% den höchsten Anteil in Aubing-Lochhausen-Langwied (Bez. 22).

#### **Verzeichnis der Stadtbezirke** (Bezug zur Tabelle 8, Seite 30 ff):

- 01 Altstadt – Lehel
- 02 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt
- 03 Maxvorstadt
- 04 Schwabing West
- 05 Au – Haidhausen
- 06 Sendling
- 07 Sendling – Westpark
- 08 Schwanthalerhöhe
- 09 Neuhausen – Nymphenburg
- 10 Moosach
- 11 Milbertshofen – Am Hart
- 12 Schwabing – Freimann
- 13 Bogenhausen
- 14 Berg am Laim
- 15 Trudering – Riem
- 16 Ramersdorf – Perlach
- 17 Obergiesing – Fasangarten
- 18 Untergiesing – Harlaching
- 19 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln
- 20 Hadern
- 21 Pasing – Obermenzing
- 22 Aubing – Lochhausen – Langwied
- 23 Allach – Untermenzing
- 24 Feldmoching – Hasenberg
- 25 Laim

## Der Münchner Privat-Pkw-Bestand zum 31.10.2011 in den Stadtbezirken nach Pkw-Herstellern

## Lesehinweis: In welchem Stadtbezirk ist der Anteil einer Automarke XY am größten?

Beispiel: Von allen Stadtbezirken ist der prozentuale Anteil an privaten Audi Pkw in den Stadtbezirken 1 und 2 am größten.

Der 1. Platz ist in der Tabelle ist jeweils **fett**, der 2. Platz **fett kursiv** gedruckt.

Tabelle 8

Bezeichnung	Stadtbezirke 1)						
	München	1	2	3	4	5	6
Privat-Pkw absolut	488 484	7 280	13 005	13 690	19 880	16 032	12 154
Hersteller Global	Anteile in Prozent						
Audi	7,0	<b>9,6</b>	<b>8,4</b>	8,1	7,6	8,2	6,9
BMW	14,7	<b>18,4</b>	15,4	17,4	16,2	14,8	12,1
Chevrolet	0,3	0,1	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2
Chrysler	0,6	<b>0,9</b>	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6
Citroen	1,2	1,2	1,4	1,2	1,2	<b>1,5</b>	1,4
Dacia	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	<b>0,5</b>
Daihatsu	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Daimler (Mercedes-Benz)	12,5	<b>15,5</b>	12,7	12,2	11,9	11,4	13,4
Fiat (Alfa Romeo, Fiat, Lancia)	4,5	4,7	<b>5,4</b>	4,9	5,1	5,2	4,8
Ford	5,4	3,0	4,1	4,0	4,2	4,6	5,4
General Motors	0,2	0,2	0,3	0,2	<b>0,3</b>	0,2	0,3
Honda	1,3	0,8	0,9	1,0	1,1	1,0	1,3
Hyundai	1,0	0,5	0,6	0,7	0,6	0,7	1,0
Jaguar	0,3	<b>0,9</b>	0,5	<b>0,5</b>	0,4	0,3	0,2
Kia	0,6	0,2	0,4	0,5	0,4	0,6	0,6
Land Rover	0,2	<b>0,7</b>	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1
Mazda	2,1	1,4	1,7	1,7	1,5	2,1	2,2
Mitsubishi	0,7	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7
Nissan	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0
Opel	8,5	3,7	6,0	5,8	6,7	6,7	8,6
Peugeot	3,2	2,6	3,2	2,9	3,3	3,1	3,3
Porsche	1,2	<b>4,5</b>	1,8	<b>2,2</b>	1,4	1,9	0,7
Renault	3,9	3,0	3,9	3,8	4,1	3,7	4,0
Rover	0,3	<b>0,4</b>	0,4	<b>0,6</b>	0,4	0,3	0,3
Saab	0,4	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	0,8	0,7	0,7	0,5
Seat	1,1	0,5	0,8	1,1	0,9	1,0	1,2
Skoda	2,2	1,4	2,4	1,8	2,3	2,3	<b>3,3</b>
Subaru	0,2	0,2	0,2	<b>0,4</b>	0,3	0,2	0,3
Suzuki	0,9	0,4	0,6	0,7	0,9	0,7	0,8
Toyota	3,4	1,9	2,5	2,8	3,4	2,6	3,2
Volvo	1,4	2,2	<b>2,8</b>	1,8	1,8	<b>2,4</b>	1,3
VW	18,1	17,0	18,5	18,8	18,9	<b>19,4</b>	18,3
Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Rolls-Royce	0,2	<b>0,7</b>	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
Sonstige Hersteller	1,0	1,1	1,0	1,0	<b>1,1</b>	1,0	1,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1) Genaue Bezeichnung der Stadtbezirke - siehe Verzeichnis auf Seite 29.

noch Tabelle 8

Stadtbezirke 1)							Bezeichnung
7	8	9	10	11	12	13	
18 184	7 306	30 253	17 717	20 066	22 791	33 296	Privat-Pkw absolut
Anteile in Prozent							Hersteller Global
7,1	7,1	7,5	6,0	5,4	7,3	7,8	Audi
13,0	14,1	15,2	14,7	<b>18,2</b>	17,2	15,6	BMW
0,3	0,3	0,3	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	0,2	0,2	Chevrolet
0,5	0,7	0,6	0,5	0,6	<b>0,8</b>	0,7	Chrysler
1,0	<b>1,5</b>	1,3	1,2	1,4	1,2	1,1	Citroen
0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,2	Dacia
0,3	0,3	0,3	0,4	0,2	0,3	0,3	Daihatsu
12,5	11,4	12,3	12,3	11,6	12,4	<b>13,8</b>	Daimler (Mercedes-Benz)
4,5	4,9	4,6	4,7	4,1	4,3	4,3	Fiat (Alfa Romeo, Fiat, Lancia)
5,4	5,4	4,5	5,7	5,9	4,6	5,0	Ford
0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	General Motors
1,3	<b>1,7</b>	1,1	1,3	1,1	1,1	1,4	Honda
0,9	0,8	0,6	1,1	1,2	0,8	0,9	Hyundai
0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	Jaguar
0,6	0,3	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	Kia
0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,3	<b>0,3</b>	Land Rover
2,3	2,0	1,8	1,8	2,1	1,7	2,0	Mazda
0,7	0,7	0,7	0,6	0,8	0,6	0,6	Mitsubishi
0,9	0,8	0,7	0,8	1,0	0,8	1,0	Nissan
9,3	9,7	7,7	<b>11,0</b>	10,3	7,4	6,4	Opel
3,2	3,3	3,0	2,9	3,5	3,4	3,1	Peugeot
0,8	0,8	1,4	0,5	0,5	1,8	2,1	Porsche
4,1	<b>4,8</b>	4,5	4,0	4,5	3,6	3,6	Renault
0,1	0,4	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	Rover
0,3	0,4	0,5	0,2	0,2	0,5	0,4	Saab
<b>1,3</b>	1,0	1,2	1,3	1,0	1,1	1,0	Seat
<b>2,6</b>	2,4	2,3	2,1	1,7	2,1	2,1	Skoda
<b>0,3</b>	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	Subaru
1,0	0,8	0,7	<b>1,2</b>	1,0	0,8	0,9	Suzuki
3,4	2,7	3,2	<b>4,6</b>	3,5	3,2	3,3	Toyota
1,1	2,0	1,9	1,2	0,7	1,6	1,5	Volvo
19,2	17,5	18,6	16,9	15,6	17,6	17,5	VW
0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0,3	<b>0,4</b>	Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Rolls-Royce
1,0	0,9	1,0	0,8	0,9	1,0	1,0	Sonstige Hersteller
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	Summe

noch Tabelle 8

Bezeichnung	Stadtbezirke 1)						
	München	14	15	16	17	18	19
Privat-Pkw absolut	488 484	13 564	26 723	37 167	14 623	18 013	34 513
Hersteller Global	Anteile in Prozent						
Audi	7,0	6,7	7,3	6,1	6,7	7,4	7,5
BMW	14,7	12,2	14,8	12,6	11,6	14,1	14,3
Chevrolet	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3
Chrysler	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6
Citroen	1,2	1,2	1,4	1,1	1,2	1,0	1,1
Dacia	0,4	0,3	0,2	0,3	<b>0,5</b>	0,4	0,3
Daihatsu	0,3	0,4	0,2	0,4	<b>0,5</b>	0,3	0,3
Daimler (Mercedes-Benz)	12,5	11,8	13,2	12,3	10,9	12,6	13,1
Fiat (Alfa Romeo, Fiat, Lancia)	4,5	4,9	4,0	4,9	<b>5,4</b>	5,1	3,9
Ford	5,4	<b>7,3</b>	6,2	6,7	6,4	4,4	4,9
General Motors	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Honda	1,3	1,6	1,2	1,6	1,5	1,3	1,1
Hyundai	1,0	1,3	1,1	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	1,0	0,9
Jaguar	0,3	0,2	0,3	0,1	0,2	0,4	0,3
Kia	0,6	0,7	0,7	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	0,6	0,6
Land Rover	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2
Mazda	2,1	<b>3,2</b>	2,5	3,1	<b>3,1</b>	2,3	2,1
Mitsubishi	0,7	0,8	0,8	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	0,7	0,8
Nissan	0,8	<b>1,0</b>	0,9	0,9	1,0	0,8	0,7
Opel	8,5	9,8	7,0	10,4	10,0	8,5	7,9
Peugeot	3,2	<b>3,6</b>	3,5	3,2	3,4	2,7	3,2
Porsche	1,2	0,5	1,3	0,5	0,5	1,6	1,4
Renault	3,9	4,1	3,3	4,0	3,7	3,5	3,1
Rover	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Saab	0,4	0,1	0,2	0,3	0,2	0,4	0,3
Seat	1,1	1,1	1,3	1,1	1,2	1,1	1,0
Skoda	2,2	2,1	2,2	2,0	2,5	2,2	2,5
Subaru	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3
Suzuki	0,9	1,0	0,8	1,1	0,9	0,8	0,7
Toyota	3,4	3,3	3,4	3,8	3,5	3,1	3,4
Volvo	1,4	0,9	1,0	0,9	1,2	1,5	1,5
VW	18,1	17,5	18,4	16,8	18,0	19,1	<b>20,1</b>
Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Rolls-Royce	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	0,2
Sonstige Hersteller	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1) Genaue Bezeichnung der Stadtbezirke - siehe Verzeichnis auf Seite 29.



noch Tabelle 8

Stadtbezirke 1)						nicht zuzu- ordnen	Bezeichnung
20	21	22	23	24	25		
17 689	26 794	15 930	13 517	20 605	17 688	4	Privat-Pkw absolut
Anteile in Prozent							Hersteller Global
7,3	6,7	6,2	6,4	5,2	6,6	.	Audi
13,1	14,7	12,6	14,5	17,1	12,4	.	BMW
0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	.	Chevrolet
0,5	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	.	Chrysler
1,5	1,2	1,1	1,3	1,1	1,1	.	Citroen
0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	.	Dacia
0,4	0,3	0,5	<b>0,5</b>	0,3	0,4	.	Daihatsu
12,3	12,9	12,2	13,5	12,3	12,2	.	Daimler (Mercedes-Benz)
3,8	4,1	4,2	4,2	4,6	4,0	.	Fiat (Alfa Romeo, Fiat, Lancia)
6,1	5,1	<b>7,2</b>	7,0	6,3	5,8	.	Ford
0,3	0,2	0,2	0,3	<b>0,3</b>	0,2	.	General Motors
1,3	1,4	1,6	1,0	1,1	<b>1,6</b>	.	Honda
1,0	0,7	1,1	1,1	1,3	0,9	.	Hyundai
0,2	0,3	0,1	0,3	0,1	0,1	.	Jaguar
0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	.	Kia
0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	.	Land Rover
2,4	1,8	1,9	1,7	1,9	2,2	.	Mazda
0,7	0,6	0,7	0,5	0,9	0,8	.	Mitsubishi
0,7	0,7	0,9	0,9	<b>1,1</b>	0,8	.	Nissan
9,8	8,0	<b>11,3</b>	8,4	10,5	10,1	.	Opel
3,3	3,5	2,8	3,1	2,9	<b>3,6</b>	.	Peugeot
0,9	1,1	0,5	1,1	0,5	0,6	.	Porsche
3,9	4,0	<b>4,6</b>	4,0	4,1	4,4	.	Renault
0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	.	Rover
0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,4	.	Saab
1,2	1,3	<b>1,8</b>	1,1	1,1	1,2	.	Seat
2,5	2,4	2,3	2,2	1,7	2,5	.	Skoda
0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	.	Subaru
0,7	0,8	1,1	0,9	<b>1,1</b>	0,8	.	Suzuki
3,8	3,3	3,1	3,7	<b>4,4</b>	4,0	.	Toyota
0,9	1,5	0,9	0,9	0,7	1,0	.	Volvo
18,3	19,3	17,6	17,7	15,6	18,7	.	VW
0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	.	Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Rolls-Royce
1,0	0,9	<b>1,1</b>	1,0	0,8	0,9	.	Sonstige Hersteller
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	.	Summe

© Statistisches Amt München

Tabelle 9

### Die Münchner Pkw-Neuzulassungen von Januar bis Oktober 2011 nach Pkw-Modellen

PRIVAT-Neuzulassungen			FIRMEN-Neuzulassungen		
Rang	Modell	Neuzulas- sungen	Rang	Modell	Neuzulas- sungen
1	BMW ohne Typenangabe 1)	1 754	1	BMW 3er-Reihe	10 484
2	BMW X-Reihe	1 143	2	BMW 1er-Reihe	9 953
3	VW Golf, Jetta	963	3	BMW 5er-Reihe	9 604
4	BMW Mini	816	4	BMW X-Reihe	5 073
5	BMW 1er-Reihe	595	5	BMW Mini	4 335
6	Mercedes E-Klasse	560	6	Audi A3, S3, RS3	3 315
7	VW Polo	558	7	Audi A4, S4	3 154
8	Mercedes C-Klasse	500	8	Mercedes C-Klasse	3 106
9	BMW 3er-Reihe	419	9	Mercedes E-Klasse	2 634
10	BMW 5er-Reihe	373	10	BMW ohne Typenangabe 1)	2 477
11	Mercedes A-Klasse	360	11	Audi A6, S6, RS6, A7	2 088
12	VW Touran	289	12	Opel Astra	1 716
13	Smart Fortwo	274	13	Ford Focus	1 538
14	VW Tiguan	259	14	VW Golf, Jetta	1 415
15	Audi A3, S3, RS3	253	15	Opel Corsa	1 320
16	Opel Astra	237	16	BMW 7er-Reihe	1 287
17	Skoda Octavia	230	17	Mercedes A-Klasse	1 232
18	Fiat 500	228	18	VW Passat	1 196
19	Fiat Punto	227	19	Opel Insignia	988
20	Mercedes B-Klasse	225	20	Opel Zafira	838
	Sonstige Modelle	9 107		Sonstige Modelle	18 742
	<b>Summe</b>	<b>19 370</b>		<b>Summe</b>	<b>86 495</b>

1) Genaue Modellangabe nicht möglich.

© Statistisches Amt München

In der Neuzulassungsstatistik der privaten Pkw stehen BMW-Modelle (leider ohne genaue Typenangabe) an der Spitze, gefolgt vom Geländewagen der BMW-X-Reihe. An dritter Stelle führen neu zugelassene VW Golf/Jetta die Liste fort. Sehr gefragt sind weiterhin BMW Mini, 1er-BMW, Mercedes E-Klasse und VW Polo, siehe Tabelle 9.

Bei auf Firmen zugelassenen Pkw sind BMW Modelle auf den Rängen eins bis fünf vertreten und stellen damit mit ca. 39 500 Pkw über 45,6% der Firmenneuzulassungen von Januar bis Oktober 2011 dar. Allein BMW-Fahrzeuge der 1er- und 3er-Reihe wurden schon über 20 000 Mal zugelassen.

Die Vielfalt der aktuell gefahrenen Autos sieht man täglich im Straßenverkehr. Laufend werden neue Modelle auf den Markt gebracht. Technik und Sicherheit werden permanent weiterentwickelt, alternative Antriebsarten, wie Elektro und Hybrid, werden immer interessanter.

So bleibt es weiterhin spannend zu beobachten, wie sich das Auto in der Zukunft wohl entwickeln wird.

## Quellenverzeichnis:

- 1) Matteucci, Marco / von Frankenberg, Richard / Neubauer, Hans-Otto: Geschichte des Automobils. Sigloch-Edition. 1995, S. 8; Koll, Ute / Schoemann, Michael: Die Geschichte des Automobils - Unser Auto wird hundert. München 1985, S. 18.
- 2) [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Nicholas\\_Cugnots\\_Dampfwagen.jpg&filetimesstap\\_20041212090452#file](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Nicholas_Cugnots_Dampfwagen.jpg&filetimesstap_20041212090452#file) (Stand 08.09.2011)
- 3) Koll / Schoemann: Die Geschichte des Automobils, S. 23.
- 4) Schneider, Peter: Deutsche Autos im Bild - Die Meilensteine von 1886 bis heute. Stuttgart 1. Auflage 2007, S. 7.
- 5) Matteucci / von Frankenberg / Neubauer: Geschichte des Automobils, S. 26.
- 6) <http://www.mvg-mobil.de/ueberuns/zeitreise.html> - 1892 (Stand 16.12.2011).
- 7) Matteucci / von Frankenberg / Neubauer: Geschichte des Automobils, S. 35. Bowler, Michael / Guzzardi, Giuseppe / Rizzo, Luigi Enzo: Das große Buch der Automobile - Automobile die Geschichte machten. Köln 2003, S. 42.
- 8) Möser, Kurt: Geschichte des Autos. Frankfurt/Main 2002, S. 84.
- 9) <http://www.mvg-mobil.de/ueberuns/zeitreise.html> - 1892 (Stand 16.12.2011).
- 10) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/19jahrhundert.html> - 1896 (Stand 19.01.2011).
- 11) [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_M%C3%BCnchens](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_M%C3%BCnchens) (Stand 20.01.2010).
- 12) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/chronik/1903/41605/1901.html> (Stand 24.03.2010).
- 13) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/19jahrhundert.html> - 1896 (Stand 19.01.2011).
- 14) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/20jahrhundert.html> - 1911 (Stand 19.01.2011).
- 15) [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_M%C3%BCnchens](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_M%C3%BCnchens) (Stand 20.01.2010).
- 16) <http://www.wahlrecht.de/lexikon/frauenwahlrecht.html> (Stand 25.03.2010).
- 17) Neubauer, Hans-Otto: Die Chronik des Automobils. Augsburg 1997, S. 22
- 18) Neubauer: Die Chronik des Automobils, S. 22.
- 19) Möser: Geschichte des Autos, S. 85.
- 20) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/19jahrhundert.html> - 1899 (Stand 19.01.2011).
- 21) Koll / Schoemann: Die Geschichte des Automobils, S. 108.
- 22) Möser: Geschichte des Autos, S. 85.
- 23) Schneider: Deutsche Autos im Bild, S. 7.
- 24) Schneider: Deutsche Autos im Bild, S. 7.
- 25) Schneider, Marcus: Deutsche Automobile - Geschichte, Schönheit, Technik. Fränkisch-Crumbach 2005, S. 64.
- 26) Lintelmann, Reinhard: Tausend Automobile - Geschichte, Klassiker, Technik. Köln 2005, S. 48.
- 27) Schneider: Deutsche Automobile, S. 268.
- 28) <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Direktorium/Stadtchronik/1927.html> (Stand 16.11.2011)
- 29) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/20jahrhundert.html> - 1923 (Stand 19.01.2011).
- 30) [http://www.chroniknet.de/daly\\_de.0.html?year=1925&month=1&day=01](http://www.chroniknet.de/daly_de.0.html?year=1925&month=1&day=01) (24.03.2010).
- 31) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/chronik/1928/81268/1928.html> (Stand 24.03.2010).
- 32) Koll / Schoemann: Die Geschichte des Automobils, S. 108.
- 33) Schneider: Deutsche Automobile, S. 268.
- 34) [http://www.mercedes-benz.de/content/germany/mpc/mpc\\_germany\\_website/de/home\\_mpc/passengercars/home/world/mythos/how\\_it\\_began.flash.html#1926](http://www.mercedes-benz.de/content/germany/mpc/mpc_germany_website/de/home_mpc/passengercars/home/world/mythos/how_it_began.flash.html#1926) (Stand 15.09.2011).
- 35) Schneider: Deutsche Automobile, S. 96.
- 36) Schneider: Deutsche Autos im Bild, S. 28.
- 37) Lintelmann: Tausend Automobile, S. 82.
- 38) Schneider: Deutsche Autos im Bild, S. 28.
- 39) Koll / Schoemann: Die Geschichte des Automobils, S. 175.
- 40) [http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/chronik/1933/1933\\_neu.html](http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/chronik/1933/1933_neu.html) (16.11.2011).
- 41) [http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/chronik/1933/1933\\_neu.html](http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/chronik/1933/1933_neu.html) (16.11.2011).
- 42) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/20jahrhundert.html> - 1938 (Stand 19.01.2011).
- 43) [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_M%C3%BCnchens](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_M%C3%BCnchens) (Stand 20.01.2010).
- 44) Schneider: Deutsche Automobile, S. 156.
- 45) [http://www.audi.de/de/brand/de/unternehmen/historie/unternehmen\\_und\\_marken/vier\\_marken\\_vier\\_ringe.html](http://www.audi.de/de/brand/de/unternehmen/historie/unternehmen_und_marken/vier_marken_vier_ringe.html) (Stand 02.09.2011).
- 46) [http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenverkehrs-Ordnung\\_%28Deutschland%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenverkehrs-Ordnung_%28Deutschland%29) (Stand 02.09.2011).
- 47) Schneider: Deutsche Autos im Bild, S. 28.
- 48) Schneider: Deutsche Autos im Bild, S. 28.
- 49) Schneider: Deutsche Autos im Bild, S. 28.
- 50) Bowler / Guzzardi / Rizzo: Das große Buch der Automobile, S. 254.
- 51) Koll / Schoemann: Die Geschichte des Automobils, S. 117.
- 52) Kraftfahrt-Bundesamt: 50 Jahre Verkehrszentralregister, Flensburg 2008, Seite 4.
- 53) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/chronik/1957/185210/1957.html> (Stand 16.11.2011).
- 54) Schneider: Deutsche Automobile, S. 358.
- 55) <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porschehistory/milestones/> - 1948 (Stand 01.09.2011).

- 56) Koll / Schoemann: Die Geschichte des Automobils, S. 109.
- 57) [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_der\\_Stra%C3%9Ffernverkehrssicherheit](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Stra%C3%9Ffernverkehrssicherheit) (Stand 23.08.2011).
- 58) Dekra Automobil GmbH, Verkehrssicherheitsreport 2011 Fussgänger und Radfahrer, Stuttgart 2011, S. 8.
- 59) Koll / Schoemann: Die Geschichte des Automobils, S. 109.
- 60) Schneider: Deutsche Autos im Bild, S. 188.
- 61) Dekra Automobil GmbH, Verkehrssicherheitsreport 2011 Fussgänger und Radfahrer, Stuttgart 2011, S. 8.
- 62) Kraftfahrt-Bundesamt: 50 Jahre Verkehrszentralregister, Flensburg 2008, Seite 2.
- 63) Lintelmann: Tausend Automobile, S. 295.
- 64) [http://de.wikipedia.org/wiki/Sicherheitsgurt#Anschnallpflicht\\_.28f.C3.BCr\\_Kfz-Insassen.2C\\_Flugzeugpassagiere.29](http://de.wikipedia.org/wiki/Sicherheitsgurt#Anschnallpflicht_.28f.C3.BCr_Kfz-Insassen.2C_Flugzeugpassagiere.29) (Stand 23.08.2011); [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_der\\_Stra%C3%9Ffernverkehrssicherheit](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Stra%C3%9Ffernverkehrssicherheit) (Stand 26.08.2011); Kraftfahrt-Bundesamt: 50 Jahre Verkehrszentralregister, Flensburg 2008, Seite 6.
- 65) Schneider: Deutsche Automobile, S. 358.
- 66) [http://de.wikipedia.org/wiki/Alternative\\_Antriebe](http://de.wikipedia.org/wiki/Alternative_Antriebe) (Stand 02.09.2011).
- 67) <http://www.mvg-mobil.de/ueberuns/zeitreise.html> - 1971 (Stand 16.12.2011).
- 68) [http://www.s-bahn-muenchen.de/s\\_muenchen/view/wir/historie.shtml](http://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/wir/historie.shtml) (Stand 19.12.2011).
- 69) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/20jahrhundert.html> - 1980 (Stand 19.01.2011).
- 70) <http://www.munich-airport.de/de/company/facts/daten/index.jsp#21> (Stand 26.06.2011)
- 71) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/20jahrhundert.html> - 2005 (Stand 19.01.2011).
- 72) <http://www.muenchen.de/Rathaus/dir/stadtarchiv/geschichte/20jahrhundert.html> - 2005 (Stand 19.01.2011).
- 73) <http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrtrichtungsanzeiger> (Stand 26.08.2011).
- 74) [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_der\\_Stra%C3%9Ffernverkehrssicherheit](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Stra%C3%9Ffernverkehrssicherheit) (Stand 23.08.2011).
- 75) Kraftfahrt-Bundesamt: 50 Jahre Verkehrszentralregister, Flensburg 2008, Seite 6.
- 76) [http://de.wikipedia.org/wiki/Sicherheitsgurt#Anschnallpflicht\\_.28f.C3.BCr\\_Kfz-Insassen.2C\\_Flugzeugpassagiere.29](http://de.wikipedia.org/wiki/Sicherheitsgurt#Anschnallpflicht_.28f.C3.BCr_Kfz-Insassen.2C_Flugzeugpassagiere.29) (Stand 23.08.2011).
- 77) [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_der\\_Stra%C3%9Ffernverkehrssicherheit](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Stra%C3%9Ffernverkehrssicherheit) (Stand 26.08.2011).
- 78) Kraftfahrt-Bundesamt: 50 Jahre Verkehrszentralregister, Flensburg 2008, Seite 6.
- 79) [http://www.dvr.de/presse/seminare/776\\_50.htm](http://www.dvr.de/presse/seminare/776_50.htm) - Präsentation zum Vortrag von Andrea Haase S. 3 (Stand 23.08.2011).
- 80) <http://www.begleitetes-fahren.de/> (Stand 23.08.2011).