

gemeinschaft Stadtentwicklungsplan, des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum usw. — eine wertvolle Hilfe sein. Daß es auch der rein wissenschaftlichen Statistik und ihrem Nachwuchs (Studierenden, Diplomanwärtern, Doktoranden usw.) jederzeit zur Verfügung steht, ist selbstverständlich. Im Statistischen Amt werden aber bis auf

weiteres auch die mehr als 600 000 Zählkarten aufbewahrt, da damit zu rechnen ist, daß diese noch für Sonderauszählungen benötigt werden. Dies trifft für einen kleinen Teil der Karten sogar sicher zu: nämlich für die schon erwähnten 5%, die mit zusätzlichen Eintragungen über die soziale Stellung usw. versehen worden sind. Dr. Schm.

Kraftfahrzeuge in München aus der Sicht der Haushalte

(Ergebnisse einer Zusatzerhebung zur Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Die Probleme des Straßenverkehrs sind in Städten von der Größe Münchens bekanntlich von solcher Dringlichkeit, daß alles getan werden muß, um sie raschestens einer Lösung zuzuführen. Nichts kann zur Beseitigung von Meinungsverschiedenheiten und zur Abkürzung der Planungszeit mehr beitragen als die Bereitstellung von Tatsachenmaterial insbesondere aus statistischen Erhebungen. Es war daher naheliegend, die letzte Volkszählung vom Juni 1961, bei der rd. 13 000 ehrenamtliche Zähler alle Gebäude und Wohnungen aufzusuchen hatten, auch zur Klärung einiger die Haltung von Kraftfahrzeugen (Kfz) betreffender Fragen zu benutzen. Dies geschah mittels eines Zusatzbogens, der den Münchener Wohnungsinhabern und Untermietern zusammen mit den amtlichen Volkszählungspapieren ins Haus gebracht wurde. Sie sollten darauf angeben, seit wann sie in München ansässig sind, ob sie ein Kfz besitzen und welcher Art dieses ist, wozu sie es überwiegend verwenden und wo sie es nachts bzw., wenn sie damit zur Arbeit fahren, auch tags-

über lassen. Berufstätige Haushaltsvorstände und -mitglieder, die Geschäft und Wohnung nicht beisammen haben, sollten ferner eintragen, wann sie normalerweise an ihrer Arbeitsstätte sein müssen und wann dort Betriebsschluß ist. Die Fragen waren im einzelnen mit der Stadt- und Verkehrsplanung abgesprochen und sind von der Münchener Bevölkerung mit größter Aufgeschlossenheit beantwortet worden. Die Gesamtzahl der in den Zusatzbogen nachgewiesenen Personen belief sich auf 1 029 000, d. s. rd. 95% der Münchener Wohnbevölkerung überhaupt. Einer so weitgehenden Mitarbeit an einer freiwilligen Aktion gebührt Dank und Anerkennung, die auch an dieser Stelle ausgesprochen seien.

Im folgenden werden die Ergebnisse, soweit sie sich auf die Kfz-Haltung beziehen, kurz erläutert. Was nach den obigen Ausführungen sonst noch gefragt wurde, wird Gegenstand späterer Berichterstattung sein (vgl. auch oben S.235). Gemäß der Hauptübersicht S.247f. standen den erfaßten Münchener Haushaltungen und Personen im Juni 1961

128714 Pkw,
 18106 Kräder und Roller,
 25875 Mopeds und
 1)4718 sonstige Kfz

zus. also 177413 Kfz

zur Verfügung. Im Durchschnitt entfällt auf jeden 2,7ten Haushalt 1 Kfz. In Beziehung zu der Zahl der Einwohner, für die Zusatzbogen ausgefüllt waren, lauten die Dichteziffern wie folgt:

1 Pkw	trifft auf je	8 Einw.
1 Krad bzw. Roller	trifft auf je	57 Einw.
1 Moped	trifft auf je	40 Einw.
1 sonstiges Kfz	trifft auf je	218 Einw.

1 Kfz überhaupt trifft auf je 5,8 Einw.

Sie stellen die Lage im Straßenverkehr noch günstiger dar, als sie in Wirklichkeit ist. Im Wege der Haushaltsbefragung kann man eben nur die Kfz erfassen, die Haushalten zur Verfügung stehen. Geschäftsfahrzeuge sind darin nur insoweit enthalten, als sie etwa Handwerksmeistern, Einzelkaufleuten, Handelsvertretern, Ärzten, Anwälten und anderen freiberuflich Tätigen gehören. Die oft recht ansehnlichen Fahrzeugparks von größeren Unternehmen, Behörden, öffentlichen Einrichtungen usw. mußten und sollten auch außer Betracht bleiben. Infolgedessen besteht natürlich eine Differenz zu den bei der örtlichen Zulassungsstelle registrierten Beständen, die jedoch keineswegs so groß ist, daß angenommen werden müßte, die Haushalte hätten unsorgsam gemeldet²⁾. Auch die Zahl der Mopeds, die vielleicht unter bisherigen Schätzungen bleibt, dürfte ihre Richtigkeit haben³⁾.

¹⁾ 590 Fälle, in denen die Art des Kraftfahrzeuges nicht angegeben war, sind hier miteingerechnet. — ²⁾ Zugelassene Pkw (einschl. Kombi) in München, 1. Juni 1961: 155 390 (davon 153 467 in Betrieb), zugelassene Kräder und Roller: 22 443 (16 021). — ³⁾ Das Statistische Amt der Stadt Frankfurt hat z. B. im Sept./Okt. 1959 über die dortigen Versicherungen rd. 15 000 Mopeds ermittelt. Die Münchener Zahl von 25 900 Mopeds harmonisiert damit nicht nur hinsichtlich der Einwohnergröße, sondern läßt auch noch Raum für den Motorisierungsfortschritt seit Herbst 1959.

Der erwähnten Beschränkung eingedenk, wollen wir uns zunächst der Darstellung der örtlichen Kfz-Dichte innerhalb Münchens zuwenden. Die hier bestehenden Verschiedenheiten, von denen man bisher keine zahlenmäßig begründete Vorstellung hatte, sind für eine Reihe von Planungsarbeiten wichtig, sowohl was die Anpassung des Straßennetzes und die Schaffung von Parkmöglichkeiten, wie auch den Ausbau der Sicherheitsvorkehrungen betrifft. Wenn auch im Verkehr „alles fließt“, gibt es doch einen begrenzbareren Ausschnitt daraus, den täglichen Quell- und Zielverkehr von den Wohn- in die Arbeitsbezirke, der immer mehr Individualverkehr wird. Er ist stärker oder schwächer, je nachdem, ob in einem Wohngebiet viel oder weniger Kfz „beheimatet“ sind.

Von vollem Wert für die Planungsaufgaben sind diesbezügliche Ergebnisse nur bei einer möglichst weitgehenden Flächengliederung. Die Originaldaten liegen im Statistischen Amt zählbezirksweise vor. In unserer Tabelle sind, der Übersichtlichkeit wegen, nur die hinlänglich bekannten 62 Stadtbezirke und -bezirksteile unterschieden.

Die allgemeine Kfz-Dichte, die auch die Zweirad-Kfz mitumfaßt, schwankt in 29 Bezirken (Bezirksteilen) mit nur geringem Ausschlag um den bereits erwähnten Durchschnitt, d. h. in einem großen Teil der Stadt trifft auf etwa jeden 5. bis 6. (genau 5,3. bis 6,4.) Einwohner ein Kfz. In den meisten Bezirken des Stadtkerns (4—9, 13) ist das so, ferner in den Zwischenbezirken

17a Obergiesing
 18a Untergiesing
 19 Sendling
 23a Nymphenburg, östl.
 25 Laim
 27a Schwabing-Nord
 27b Milbertshofen
 28 Neuhausen-Moosach
 30a Ramersdorf
 31 Berg am Laim
 34 Waldfriedhofviertel

und schließlich in den Randbezirken

- 22b Freimann, Alte Heide
- 24a Thalkirchen, Ludwigshöhe
- 27c Hart
- 29b Oberföhring
- 33b Harthof, Lerchenau, Hasenberg
- 35b Alt-Pasing
- 38a Allach
- 39 Aubing
- 40a Lochhausen

Stark unter dem Durchschnitt liegt die Dichte in 13 Gebieten, unter denen sich nur 1 Stadtrandkolonie (Ludwigsfeld) befindet. Fast alle übrigen gehören zum Stadtkern (1—3, 10—12) oder dessen Nachbargebieten (Haidhausen, Au, Westend), in denen relativ viel ältere Leute wohnen. Dies deutet darauf hin, daß unabhängig von den Einkommens- und Vermögensverhältnissen die Altersstruktur der Bevölkerung eine Rolle spielt. Auch scheinen Kfz dort häufiger zu sein, wo sie der Entfernungen wegen mehr gebraucht werden.

Die letzte Vermutung wird bestätigt, wenn wir die 20 Bezirke (Bezirksteile) mit überdurchschnittlicher Kfz-Dichte in Augenschein nehmen. Als überdurchschnittlich sehen wir dabei Dichteziffern an, die zwischen 4,5 und 5,2 liegen. In der Stadtmitte ist diese Intensitätsstufe bei den Kfz der Haushalte überhaupt nicht vertreten. In den Zwischenbezirken gehören zu ihr überwiegend gehobene Wohnviertel, nämlich

- 22a Schwabing-Ost
- 23b Nymphenburg, westl.
- 24b Obersendling
- 26 Schwabing-West
- 29a Bogenhausen
- 32b Gartenstadt Trudering
- 37 Obermenzing
- 38b Untermenzing

Die Masse der Bezirke mit überdurchschnittlicher Motorisierung der Haushalte — 12 von 20 — liegt jedoch am Stadtrand:

- 17b Fasangarten
- 18b Harlaching
- 24c Forstenried, Fürstenried
- 29c Daglfing, Denning usw.
- 30b Perlach
- 30c Waldperlach
- 32a Alt-Trudering, Riem
- 32c Waldtrudering
- 33a Feldmoching
- 36 Solln
- 40b Langwied
- 41 Hadern

Manche der vorgenannten Bezirke erreichen hohe Kfz-Dichten nur wegen der großen Zahl von Krädern, Rollern und Mopeds, die dort heute noch von der Bevölkerung gehalten werden. Bekanntlich waren die massenhaften Kräder (und Fahrräder) einst typisch für den Münchener Straßenverkehr, jetzt ist ihr Anteil auch bei uns im allgemeinen nicht mehr besonders groß, und er geht von Jahr zu Jahr weiter zurück. Unter den im Juni 1961 von den Haushalten gemeldeten Kfz waren

- 72,5% Pkw
- 10,2% Kräder und Roller
- 14,6% Mopeds und
- 2,7% sonstige Kfz.

Die durchschnittliche Quote von Krädern und Mopeds betrug also rd. $\frac{1}{4}$ (24,8%), relativ weit mehr Zweirad-Kfz gab es in folgenden Bezirken (Bezirksteilen):

Stadtbezirk	Kräder (Roller) und Mopeds in % der Kfz überhaupt
32b Gartenstadt Trudering	30,0
27b Milbertshofen	30,3
30a Ramersdorf	30,8
29b Oberföhring	30,9
30b Perlach	30,9
28b Moosach	31,7
38b Untermenzing	31,8
20 Westend	32,1
39b Neuaubing	32,3
29c Daglfing, Denning usw.	32,3
32a Alt-Trudering, Riem	32,4
31 Berg am Laim	33,7
30c Waldperlach	34,0
22b Freimann, Alte Heide	34,2
33b Harthof, Lerchenau, Hasenberg	37,1
39a Aubing	38,2
38a Allach	38,8
33a Feldmoching	39,7
40b Langwied	39,9
40a Lochhausen	42,1
27c Hart	43,4
33c Ludwigsfeld	44,3

Es sind dies fast alles Wohnquartiere mit vorwiegender Arbeiterbevölkerung. Die fettgedruckten, die Mehrzahl, liegen im Randgürtel der Stadt, wo die Zahl der Kräder, Roller und Mopeds auch deswegen größer ist, weil relativ mehr jüngere Menschen dort wohnen. In welchen Bezirken die absolut

höchsten Kfz-Zahlen von der Bevölkerung gemeldet wurden, ist aus folgender Aufstellung ersichtlich:

Kfz überhaupt		Pkw	
Stbez. 27 Milbertshofen-Hart	10179	Stbez. 22	7547
22 Schwabing-Freimann	10118	29	7300
29 Bogenhausen	9119	27	7013
Kräder, Roller		Mopeds	
Stbez. 27 Milbertshofen-Hart	1046	Stbez. 27	1881
22 Schwabing-Freimann	976	22	1372
28 Neuhausen-Moosach	850		
30 Ramersdorf-Perlach	850	30	1360

Nur bei den Summen der Kräder (Roller) folgen also die 3 ersten Plätze entsprechend der Größe der Bezirke:

Milbertshofen-Hart	mit 63800 Einw.
Schwabing-Freimann	mit 55700 Einw.
Neuhausen-Moosach	mit 48800 Einw.

aufeinander. In den 3. Platz teilen sich allerdings Neuhausen-Moosach und Ramersdorf-Perlach, obwohl der letzte Bezirk rd. 7½ Tausend Einwohner weniger hat. In der Summe der Kfz ist der Abstand der beiden ersten, im Vergleich zur Einwohnerdifferenz, nicht der Rede wert. An 3. Stelle erscheint statt Neuhausen-Moosach das etwas kleinere Bogenhausen (47400 Einw.). In der Anzahl der Pkw sind Schwabing und Bogenhausen etwa ranggleich, Milbertshofen folgt mit deutlichem Abstand. Dieser Bezirk hält dagegen bei Mopeds eindeutig die Spitze, an Stelle von Bogenhausen steht Ramersdorf auf dem 3. Platz.

Im folgenden sind sämtliche Stadtbezirke (-bezirksteile) nach ihrer Pkw-Dichte geordnet. So wie vielfach nach dem Augenschein angenommen wird, daß sich in der Zahl der Autos einfache und gehobene Wohngegenden kaum mehr unterscheiden würden, ist es nun doch nicht. Die Aufstellung, in der aus Raumgründen die Namen der Bezirke leider nicht beigefügt werden konnten, läßt eine ziemlich eindeutige Ordnung nach dem sozialen Habitus der Wohnquartiere erkennen. Daß die Geschäftsviertel der Innenstadt und die Industrieviertel nicht stärker hervortreten, liegt natürlich an dem Fehlen

der Firmen- und Behördenfahrzeuge. Wie nochmals wiederholt sei, ist diese Kfz-Erhebung lediglich aus der Sicht der Haushalte gemacht worden.

Pkw-Dichte in München nach Stadtbezirken
(nur Pkw, die Haushaltungen zur Verfügung stehen)

Stbez. (-teil)	1 Pkw auf ...Einw.	Stbez. (-teil)	1 Pkw auf ...Einw.	Stbez. (-teil)	1 Pkw auf ...Einw.
36	5,5	7	7,6	25	8,9
22a	5,7	8	7,6	30a	8,9
29a	5,7	6	7,8	19	9,0
37	5,7	24a	7,8	27b	9,2
18b	5,8	9	7,9	11	9,3
32c	6,0	40b	7,9	22b	9,3
23b	6,1	33a	8,0	33b	9,3
26	6,1	Mü	8,0	39a	9,3
32b	6,2	5	8,2	39b	9,5
17b	6,6	13	8,2	12	9,6
24c	6,7	28a	8,3	2	9,7
27a	6,9	35b	8,3	40a	9,7
32a	7,0	29b	8,5	16	9,9
30b	7,1	1	8,6	38a	9,9
34	7,1	18a	8,6	14	10,1
4	7,2	21	8,7	51	10,1
24b	7,2	35a	8,8	10	10,4
29c	7,3	3	8,8	15	10,9
30c	7,3	17a	8,8	20	11,0
41	7,3	23a	8,8	27c	11,5
38b	7,4	28b	8,8	33c	13,5

Die Spalten 5 bis 8 der Haupttabelle beziehen sich auf den überwiegenden Verwendungszweck der Kfz (S. 247). 3 Möglichkeiten wurden für die werktägliche Benutzung unterschieden: Fahrt zur Arbeit, geschäftlich, private Gelegenheiten. Die Ergebnisse für die Stadt im ganzen waren folgende¹⁾:

Kfz nach Arten	Fahrt zur Arbeit		geschäftlich		private Gelegenheiten	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Kfz überhaupt	95 021	55,5	41 241	24,1	35 036	20,4
davon						
Pkw	68 366	53,7	36 186	28,4	22 761	17,9
Kräder,						
Roller	10 377	62,2	1 393	8,3	4 917	29,5
Mopeds	15 443	63,9	1 929	8,0	6 798	28,1

¹⁾ Ohne 6115 Fälle, in denen die Verwendung nicht angegeben war.

Noch vor etwa einem Jahrzehnt waren Pkw-Besitzer fast ausschließlich selbstständige Berufstätige. Ihre Fahrten zu geschäftlichen Verhandlungen, an wechselnde Arbeitsstätten, zu verstreut wohnenden Lieferanten und Kunden,

auf Patientenbesuch usw. bestimmten das Verkehrsbild. Mit der Verbreitung des Kfz im Kreis der Lohn- und Gehaltsempfänger überwiegen immer mehr die Pendlerfahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, die an festere Routen und festere Zeiten gebunden sind. Die Erhebung hat ergeben, daß im Stadtdurchschnitt bei reichlich der Hälfte aller Pkw und $\frac{3}{5}$ bis $\frac{2}{3}$ der Zweirad-Kfz die Benutzung für die Fahrt zur Arbeit vorherrscht. Die den Haushalten zur Verfügung stehenden, aber überwiegend geschäftlich benutzten Pkw machen rd. 28% aus. Rund 18% der Pkw-Besitzer schließlich haben angegeben, daß sie ihre Fahrzeuge überwiegend für private Gelegenheiten benutzen. Zweirad-Kfz der Haushalte dienen verhältnismäßig selten geschäftlichen Zwecken. Unter ihren Besitzern sind die Sonntags- und sonstigen Gelegenheitsfahrer aber stark vertreten (zu 28—29%).

Die örtlichen Unterschiede in der Verwendung der Kfz sind sehr groß, dargestellt sind sie in der Tabelle nur für die Pkw, wo sie auch am meisten interessieren. Entgegen dem Durchschnittsbild überwiegen in einigen Innenbezirken (1—4, 6, 9) die geschäftlich benutzten Pkw, besonders in der City, Sendlinger Straße und im Bahnhofsviertel, wo relativ viele Selbständige ihren Wohnsitz haben. Es ist kennzeichnend, daß es außerhalb des Stadtkerns keinen ähnlich strukturierten Stadtteil gibt. Der Anteil der „Pendlerfahrzeuge“ andererseits geht in vielen Gebieten weit über den Durchschnitt hinaus. Etwa $\frac{2}{3}$ und mehr macht er in folgenden Bezirken (Bezirksteilen) aus:

17b	Fasangarten usw.	64,2
22b	Freimann, Alte Heide	64,6
29c	Daglfing, Denning usw.	65,4
24c	Forstenried, Fürstenried	65,5
33c	Ludwigsfeld	65,8
38b	Untermenzing	66,0
32b	Gartenstadt Trudering	67,7

33b	Harthof, Lerchenau	68,3
40b	Langwied	68,3
40a	Lochhausen	68,9
30c	Waldperlach	71,2
27c	Hart	79,7

Nahezu ausnahmslos liegen die hier aufgeführten Gegenden an der Peripherie der Stadt. Die bei der Anschaffung und Unterhaltung auch von Pkw (nicht nur von Krädern und Mopeds) ausschlaggebende Erwägung scheint dort zu sein, von den öffentlichen Verkehrsmitteln freizukommen und so Zeit und Ärger beim täglichen Pendeln zu sparen. Durch eine sehr häufige Antwort „Pkw dient überwiegend für private Gelegenheitsfahrten“ fielen schließlich die Bewohner einiger Innenbezirke (1, 4, 5), aber auch von 2 Industrievierteln (Obersendling und Allach) auf. Dies kann damit zusammenhängen, daß dort Arbeitsstätte und Wohnung für viele Haushaltsangehörige nahe zusammenliegen und die Pkw-Benutzung für das Pendeln insoweit entfällt.

Aus den Fragen über die nächtliche Abstellung der Kfz — Garage bei oder nahe der Wohnung, gemieteter Abstellplatz, Straße — ist zwecks Vereinfachung der Aufbereitung nur die letztgenannte Möglichkeit, das sog. Laternenparken, ausgezählt worden, das besonders auch vom verkehrlichen Standpunkt am meisten interessiert. Reihen parkender Autos auf einer oder gar an beiden Straßenseiten können in belebten Verkehrsgebieten, und solche gibt es in München auch nachts, zumindest während des Einparkens oder Ausfahrens, zu einer erheblichen Behinderung des fließenden Verkehrs werden. Das Resultat, daß in München rd. 43 600 Kfz (40 500 Pkw und 3100 Kräder und Roller) der Münchener Haushalte auf den Straßen stehen, mag manchen vielleicht noch zu niedrig erscheinen. Es kommt selbstverständlich ein geringer Teil der Firmen- und Behördenfahrzeuge und sicherlich eine

stattliche Zahl fremder Fahrzeuge (von Geschäfts- und Vergnügungsreisenden, Besuchern, Wochenendpendlern usw.) hinzu. Die Quote der Laternenparker macht bei den Pkw 31,5% und bei den Krädern (Rollern) 17% aus. Daß bei den Krädern und Rollern das nächtliche Parken auf der Straße eine untergeordnete Rolle spielt, dürfte einleuchten. Wem auch die Quote für die Pkw zu niedrig erscheint, der möge nicht in erster Linie an die Kfz-Besitzer denken, die ihre Laternengaragen auf dem Zusatzbogen vielleicht nicht eingestanden haben, sondern an die vielen Haus-einfahrten, auf die er als evtl. Autofahrer bei dem Versuch, auf der Straße zu parken, stößt. Außer einer ständig wachsenden Zahl von Garagen gibt es in München nämlich noch sehr viele, z. T. überdachte Abstellmöglichkeiten in Hof-räumen, innerhalb von Werksgelände und sonst auf privaten Grundstücken sowie auf den offiziellen Parkplätzen. Überdies erhöht sich die Quote der nachts auf den Straßen stehenden Pkw für die Bewohner der Innenstadt (Stbez. 1—13), an die man bei einer Beurteilung nach dem Augenschein meist allein denkt, auf 42%. Mehr können es angesichts der zahlreichen Halte- und Dauerparkverbote vermutlich gar nicht sein. Es ist sowieso schon mißlich genug, daß gerade die Innenstadt mit ihren engen Straßen und dem starken fließenden Verkehr nachts so von Dauerparkern überfüllt ist.

Oft wird behauptet, das Laternenparken erfolge notgedrungen, man wolle dabei nicht Garagenmiete sparen, geeignete Einstellmöglichkeiten seien eben nicht zu finden. Daß daran etwas Wahres ist, ergibt sich aus den, nach der Sozialqualität der Wohnquartiere oft kaum unterschiedenen Quoten der Laternenparker. In die Grenzen zwischen 45 und 49% fallen z. B. das Josepfsplatzviertel und das Lehel (Stbez. 7, 13)

ebenso wie das Glockenbachviertel und Haidhausen (Stbez. 11 und 15). Außerhalb des Gebietes dichtester Bebauung lichten sich natürlich die Reihen der Laternenparker, und es sinkt auch ihr Anteil. Besonders ist dies dort der Fall, wo die Bebauung überwiegend aus Einfamilienhäusern (mit meist eigener Garage) besteht, oder wo noch Bauernhöfe und geräumige Nebenbetriebe der Landwirtschaft das Ortsbild mitbestimmen. In Arealen mit Kleinsiedlungen u. ä., die aus einer Zeit stammen, in der niemand an eine verbreiterte Autohaltung auch nur zu denken wagte, herrscht heute ausgesprochene Garagennot, und der Anteil der auf der Straße stehenden Kfz ist deswegen dort zuweilen außergewöhnlich groß (z. B. Stbez. 27c Am Hart: 47,4%).

Diese Andeutungen mögen genügen, um die großen örtlichen Verschiedenheiten der „Laternenparkerquote“ etwas aufzuhellen. Selbst wenn man noch Werte zwischen 27 und 36% als durchschnittlich ansieht, bekommt man nur 13 Bezirke (Bezirksteile) in diese Grenzen hinein. 27 liegen darunter (Minimum rd. 5% in dem landwirtschaftlichen Außenbezirk Langwied) und 22 darüber (Maximum in dem kleinen Bezirksteil 29b Oberföhring 65,6%).

Absolut die meisten Pkw von Haushalten standen Mitte Juni 1961, als die Erhebung gemacht wurde, in dem verhältnismäßig kleinen Bezirk 26 Schwabing-West nachts auf den Straßen (2696). Dieser Bezirk ist unter denjenigen mit den höchsten Pkw-Bestandszahlen nicht vertreten, wohl aber die beiden folgenden. Im 27. Stbez. Milbertshofen-Hart wurden 2585 und im 29. Stbez. Bogenhausen 2194 Laternenparker ermittelt. Erst an 4. Stelle folgt mit 2108 der 22. Stbez. Schwabing-Freimann, der der Zahl der Pkw-Halter nach eigentlich an der Spitze stehen müßte.

Dr. E.

Kraftfahrzeuge der Münchener Haushalte nach Stadtbezirken

(Ergebnisse einer Zusatzerhebung zur Volkszählung vom 6. 6. 1961)

	Stadtbezirk (-bezirksteil)	Kfz insgesamt		Pkwinsgesamt		dav.überwieg.verwendt.für				dav. nachts		Übrige Kfz ²⁾	
		Zahl	lauf- Einw.:	Zahl	lauf- Einw.:	Fahrt zur Arbeit	%	geschäfts- liche Zwecke	private Gebrauch- heiten	auf Straßen abgestell-	Kraft- räder, Roller	Mo- peds	
1	Max-Joseph-Platz	676	6,7	530	8,6	168	32,4	200	151	197	37,2	74	54
2	Angerviertel	835	7,2	620	9,7	223	37,2	240	136	226	36,5	87	101
3	Sendlinger Straße	495	7,2	403	8,8	106	26,4	196	100	122	30,3	37	46
4	City	173	6,4	154	7,2	22	15,1	64	60	24	15,6	10	7
5	Universitätsviertel	2545	6,3	1963	8,2	743	37,9	676	542	769	39,2	316	198
6	Königsplatz	2024	6,0	1568	7,8	568	36,4	574	418	697	44,5	221	179
7	Josephsplatz	3931	6,2	3196	7,6	1481	46,5	947	755	1543	48,3	329	298
8	Marsfeld	1785	6,0	1397	7,6	613	44,1	482	296	579	41,4	181	161
9	Wiesenviertel	2258	6,1	1733	7,9	589	34,0	734	410	506	29,2	276	188
10	Schlachthofviertel	2269	7,4	1615	10,4	677	42,3	584	340	617	38,2	241	340
11	Glockenbachviertel	3270	6,7	2364	9,3	1097	46,6	790	468	1157	48,9	345	433
12	Deutsches Museum	1699	7,2	1266	9,6	519	41,1	458	285	487	38,5	168	191
13	Lehel	3115	6,4	2425	8,2	993	41,8	799	582	1144	47,2	318	264
14	Haidhausen-Nord	3185	7,3	2303	10,1	1099	47,9	722	473	947	41,1	369	422
15	Haidhausen	2935	7,6	2041	10,9	1051	52,6	575	373	908	44,5	338	479
16	Au	3139	7,0	2202	9,9	1093	50,4	643	433	848	38,5	372	505
17	Obergiesing	6637	6,0	4690	8,5	2659	57,5	1011	954	1703	36,3	650	1076
a	Altbergiesing	5925	6,2	4193	8,8	2342	56,7	895	893	1657	39,5	588	967
b	Fasangarten usw.	712	4,6	497	6,6	317	64,2	116	61	46	9,3	62	109
18	Untergiesing-Harlaching	2141	5,4	6363	6,8	3531	56,3	1801	944	1716	27,0	666	958
a	Untergiesing	3216	6,4	2382	8,6	1410	59,4	604	358	762	32,0	311	428
b	Harlaching	4925	4,7	3981	5,8	2121	54,3	1197	586	954	24,0	355	530
19	Sendling	5144	6,4	3671	9,0	1980	54,2	1028	644	1564	42,6	563	772
20	Westend	4445	7,1	2847	11,0	1465	52,0	767	588	1248	43,8	557	870
21	Neuhausen	3955	6,5	2921	8,7	1477	51,3	805	598	1054	36,1	402	547
22	Schwabing-Freimann	10118	5,1	7547	6,8	3847	51,7	2215	1382	2108	27,9	976	1372
a	Schwabing-Ost	6530	4,6	5294	5,7	2407	46,1	1771	1038	1622	30,6	602	520
b	Freimann-Alte Heide	3588	5,8	2253	9,3	1440	64,6	444	344	486	21,6	374	852
23	Nymphenburg	7475	5,8	5611	7,7	2875	51,9	1706	958	1864	33,2	719	975
a	östlich	4648	6,4	3364	8,8	1817	54,8	930	570	1316	39,1	485	701
b	westlich	2827	4,8	2247	6,1	1058	47,6	776	388	548	24,4	234	274
24	Thalkirchen usw.	5957	5,2	4347	7,2	2273	53,6	999	972	1021	23,5	598	835
a	Thalkirchen, Ludwigshöhe	1489	5,7	1098	7,8	533	48,9	308	249	262	23,9	160	208
b	Obersending	2343	5,1	1641	7,2	696	44,6	269	594	454	27,7	237	367
c	Forstenried, Fürstenried	2125	5,0	1608	6,7	1044	65,5	422	129	305	19,0	201	260
25	Laim	6872	6,4	4918	8,9	2950	60,5	1240	683	1476	30,0	664	1134
26	Schwabing-West	7447	5,0	6109	6,1	2877	47,7	2026	1132	2696	44,1	636	538
27	Milbertshofen, Hart	10179	6,0	7013	8,7	4353	62,8	1476	1105	2585	36,9	1046	1881
a	Schwabing-Nord	3586	5,6	2934	6,9	1691	58,3	743	466	1039	35,4	279	286
b	Milbertshofen	3828	6,2	2576	9,2	1483	58,0	560	512	834	32,4	413	748
c	Hart	2765	6,2	1503	11,5	1179	79,7	173	127	712	47,4	354	847
28	Neuhausen-Moosach	7962	5,9	5513	8,5	3272	59,6	1385	834	1812	32,9	850	1321
a	Äußere Dachauer Straße	3949	6,1	2907	8,3	1626	55,9	816	465	1239	42,6	363	535
b	Moosach	4013	5,7	2606	8,8	1646	63,7	569	369	573	22,0	487	786
29	Bogenhausen	9119	4,9	7300	6,1	3793	52,2	2213	1213	2194	30,1	756	878
a	Bogenhausen	6393	5,0	5554	5,7	2690	48,4	1793	1019	1925	34,7	432	325
b	Oberföhring	291	5,5	186	8,5	99	54,7	60	22	122	65,6	36	54
c	Daglfing, Denning usw.	2435	4,7	1560	7,3	1004	65,4	360	172	147	9,4	288	499
30	Ramersdorf-Perlach	7059	5,5	4628	8,5	2598	56,8	1177	779	1137	24,6	850	1360
a	Ramersdorf	5136	5,9	3392	8,9	1849	55,3	848	648	1051	31,0	615	966
b	Perlach	793	4,5	506	7,1	234	46,2	173	79	50	9,9	91	154
c	Walderlach	1130	4,7	730	7,3	515	71,2	156	52	36	4,9	144	240
31	Berg am Laim	4320	6,4	2744	10,1	1663	61,1	596	464	932	34,0	487	968
32	Trudering	6067	4,4	4210	6,3	2654	63,3	1018	522	382	9,1	619	1113
a	Alttrudering, Riem	1505	4,5	973	7,0	565	59,0	228	164	107	11,0	171	317
b	Cartenstadt	1878	4,2	1277	6,2	864	67,7	257	156	97	7,6	214	349
c	Waldrudering	2684	4,4	1960	6,0	1225	62,5	533	202	178	9,1	234	447
33	Feldmoching	4619	5,3	2631	9,4	1720	66,1	517	366	512	19,5	536	1248
a	Feldmoching	1278	4,6	733	8,0	449	61,3	167	117	65	8,9	157	350
b	Harth., Lerch., Hasenberg	2811	5,4	1620	9,3	1088	68,3	317	187	347	21,4	320	722
c	Ludwigsfeld	530	7,1	278	13,5	183	65,8	33	62	100	36,0	59	176
34	Ludfriedhofviertel	6763	5,3	5100	7,1	2930	58,3	1370	728	1652	32,4	639	888
35	Pasing	4595	6,3	3447	8,4	1855	54,4	1068	484	573	16,6	458	580
a	Villenkol. I, II	793	6,7	604	8,8	332	55,2	172	97	130	21,5	87	95
b	Alt-Pasing	3802	6,2	2843	8,3	1523	54,3	896	387	443	15,6	371	485
36	Solln	2016	4,5	1655	5,5	806	48,7	624	225	166	10,0	141	156
37	Obermenzing	3165	4,5	2515	5,7	1462	58,1	795	258	264	10,5	275	323

Fortsetzung Seite 248

Kraftfahrzeuge der Münchener Haushalte nach Stadtbezirken (Fortsetzung)

Stadtbezirk (-bezirksteil)	Kfz insgesamt		Pkwinsgesamt		dav. überwieg. verwendt. für			dav. nachts		Übrige Kfz ²⁾		
	Zahl	I auf ... Einw.)	Zahl	I auf ... Einw.)	Fahrt zur Arbeit	% ¹⁾	geschäfts- liche Zwecke	private Gelegen- heiten	auf Straßen abgestellt	Zahl	%	Kraft- räder, Roller
38 Allach-Untermenzing	4194	5,3	2645	8,5	1559	59,4	524	540	460	17,4	537	930
a Allach	1916	5,8	1136	9,9	568	50,7	225	328	191	16,8	261	482
b Untermenzing	2278	4,9	1509	7,4	991	66,0	299	212	269	17,8	276	448
39 Aubing	2190	5,8	1338	9,5	777	59,7	308	216	147	11,0	292	461
a Aubing	783	5,3	448	9,3	282	63,5	99	63	35	7,8	121	178
b Neuauubing	1407	6,0	890	9,5	495	57,8	209	153	112	12,6	171	283
40 Langwied	789	4,8	440	8,6	293	68,5	89	46	21	4,8	103	219
a Lochhausen	335	5,3	185	9,7	126	68,9	34	23	9	4,9	47	94
b Langwied	454	4,4	255	7,9	167	68,2	55	23	12	4,7	56	125
41 Hadern	3851	5,1	2731	7,3	1655	61,2	744	304	434	15,9	404	606
Stadt München	177413	5,8	128714	8,0	68366	53,7	36186	22761	40492	31,5	18106	25875

¹⁾ Soweit in den Zusatzbogen nachgewiesen (s. Text). — ²⁾ der Fälle, für die die Verwendung angegeben wurde (s. Text). —

³⁾ Lkw, Sonderkzf und Fälle ohne Angabe sind hier nicht mit nachgewiesen (s. Text).

Statistischer Rückblick auf die Fremdesaison Sommer 1961

Nach den großen Tagen, die Münchens Beherbergungsgewerbe 1960 anlässlich der bedeutenden nationalen und internationalen Veranstaltungen erlebte (u. a. Oberammergauer Passionsspiele, Eucharistischer Weltkongress) meinten wir, daß die Frequenzkurve der Übernachtungen in unserer Stadt schon nahe an ihren Kulminationspunkt herangerückt wäre. Die Praktiker reagierten darauf gleich mit der Losung, in Zukunft gelte es, den erreichten Stand zu halten.

Doch das war nach dem Jahreswechsel schnell vergessen und viele erwarteten sich im Sommer noch mehr als im vorangegangenen Rekordjahr; war doch in aller Welt noch intensiver geworben worden. Um so mehr war man dann bestürzt, als die Fremdenzahlen nicht mehr so hurtig in die Höhe kletterten wie das früher der Fall war. Als schließlich nach Abschluß der Saison herauskam, daß die Münchener Hotels und Fremdenheime in den 6 einschlägigen Monaten April bis September im ganzen 872286 Fremde mit 1676544 Übernachtungen und damit etwas weniger

als im Sommer 1960 verbuchten, zweifelte man das Ergebnis an. Auf einmal hieß es, daß die Statistik seit den Erleichterungen des bayer. Meldegesetzes ab 1. Jan. 1961 nicht mehr stimmen würde. In Wirklichkeit sind aber die Monatsmeldungen der Beherbergungsbetriebe zur Fremdenverkehrsstatistik durch das neue Meldegesetz nicht berührt worden. Die Betriebe waren darüber informiert, daß sie ihre Monatszahlen entsprechend dem Bundesgesetz über die Statistik des Fremdenverkehrs (vom 16. Jan. 1960), weiter zu melden hatten und sie haben sie auch weiterhin so regelmäßig geliefert wie früher, ausgenommen eine Handvoll weniggefragter Beherbergungsstätten.

Zum Beherbergungsgewerbe unserer Stadt zählten im Sommer 492 Hotels, Gasthöfe, Fremdenheime u. ä. Sie verfügten über insgesamt 9550 Fremdenzimmer mit 14326 Betten. Rund 5000 Zimmer mit über 7½ Tsd. Betten stellten allein die Münchener Hotels, deren Zahl sich wieder um 1 auf 70 verringerte. Gelichtet haben sich außerdem die