

### 3. Rohzugang an Wohngebäuden im Kalenderjahr 1960<sup>1)</sup>

Stadt	Rohzugang an Wohngebäuden						Von 100 Wohngeb. sind errichtet durch					
	insges.	mit öffentl. Mitteln geförd.	Sp. 1 gegen 1959 mehr (weniger)		davon (Sp. 1) mit ... Wohnungen			private Haushaltungen	gemein. u. ländl. Siedlungsuntern.	freie Wohnungsuntern.	Erwerbs- u. Wirtschaftsuntern.	Behörden u. Verwaltung.
			absolut	%	1 u. 2	3 u. 4	5 u. mehr					
Berlin (West) . . .	2 689	1 893	— 164	— 5,7	1 431	43	1 215	61,6	26,4	8,0	3,6	0,4
Hamburg . . . . .	6 052	4 582	— 369	— 5,7	4 397	147	1 508	42,4	47,4	8,9	1,0	0,3
München . . . . .	<b>2 153</b>	<b>645</b>	— 745	— 25,7	<b>1 240</b>	<b>66</b>	<b>847</b>	<b>66,8</b>	<b>18,8</b>	<b>6,2</b>	<b>6,1</b>	<b>2,1</b>
Köln . . . . .	2 316	1 258	109	4,9	1 087	280	947	53,9	30,0	11,1	4,1	0,9
Essen . . . . .	1 438	991	— 371	— 20,5	514	240	684	58,3	38,6	—	2,3	0,8
Düsseldorf . . . .	1 199	497	— 50	— 4,0	420	171	608	60,6	24,5	8,4	3,6	2,9
Frankfurt . . . . .	1 564	913	402	34,6	595	81	888	38,8	54,8	1,6	2,2	2,6
Stuttgart . . . . .	1 167	352	29	2,5	484	294	389	62,5	25,5	5,8	5,1	1,1
Dortmund . . . . .	1 616	1 244	— 632	— 28,1	752	392	472	57,0	37,7	1,1	1,5	2,7
Hannover . . . . .	776	249	— 426	— 35,4	332	39	405	58,4	31,8	7,5	1,4	0,9
Bremen . . . . .	2 045	1 498	— 561	— 21,5	1 421	101	523	31,1	57,3	9,2	2,0	0,4
Duisburg . . . . .	753	499	— 470	— 38,4	288	96	369	42,2	26,2	8,5	21,1	2,0
Nürnberg . . . . .	1 263	541	— 131	— 9,4	718	83	462	54,9	36,8	5,8	2,1	0,4
Mannheim . . . . .	601	172	— 20	— 3,2	251	67	283	69,4	22,9	2,2	4,3	1,2
Wiesbaden . . . . .	567	289	— 50	— 9,7	315	30	222	52,4	42,7	3,0	1,6	0,3
Karlsruhe . . . . .	660	160	— 180	— 21,4	393	51	216	55,6	35,6	5,9	2,4	0,5
Augsburg . . . . .	668	235	109	19,5	464	14	190	49,1	24,9	23,2	2,1	0,7
<b>17 Städte zus.</b>	<b>27 527</b>	<b>16 018</b>	<b>— 3420</b>	<b>— 11,1</b>	<b>15 102</b>	<b>2 195</b>	<b>10 228</b>	<b>51,7</b>	<b>36,9</b>	<b>7,1</b>	<b>3,2</b>	<b>1,1</b>
desgl. 1959 . . . .	30 947	18 720	—	—	17 476	2 704	10 764	48,6	36,9	10,1	3,1	1,3

<sup>1)</sup> Ohne Notbauten.

Hingewiesen sei auch noch darauf, daß es von der stark rückläufigen Tendenz des Eigenheimbaues — im Vorjahr noch Steigerung um fast 20%, jetzt Abnahme um 14% — auch Ausnahmen gibt. Neben Frankfurt, Augsburg und Köln ist als beachtlichster Fall hier Hamburg zu erwähnen. Gewiß, die Hansestadt hat ein sehr großes Gebiet, gleichwohl muß es auffallen, daß dort der Einfamilienhausbau von den bekannten Schwierigkeiten so wenig berührt worden zu sein scheint. Konnten doch nach der Statistik 1960 wie 1959 je rd. 4400 Wohngebäude mit 1 oder 2 Wohnungen innerhalb der Hamburgischen Staatsgrenzen errichtet werden, während beispielsweise in München die entsprechende Zahl von rd. 2000 auf 1200 zusammengeschmolzen ist. Dieses Beispiel zeigt wieder, wie vorsichtig man mit allgemeinen Urteilen sein muß und wie dringend notwendig es ist, die großen Städte einzeln hinsichtlich der Entwicklung ihrer Bau- und Wohnungsmarktlage in Beobachtung zu halten.

Dr. E.

### Zur Entwicklung des Straßenverkehrs in München

Sowohl dem Fußgänger wie dem Rad- und Autofahrer drängt es sich auf, wie der Straßenverkehr in München von Jahr zu Jahr mehr zur Plage wird. Seit das Kfz die Massen erobert hat, sind selbst viele Wohnstraßen in Gefahr, ihre Rolle als Fußgänger- und Stätte der Begegnung und Erholung zu verlieren. Eine Verkehrszählung beschränkter Umfangs, die im Juni dieses Jahres vom Tiefbaureferat, Abt. Straßenbau, durchgeführt wurde, bestätigt den Augenschein. Im Vergleich zu der letzten umfassenden Zählung vom Juni 1958<sup>1)</sup> ist der Kfz-Verkehr an den heuer ein zweites Mal gezählten Punkten um 41% gestiegen. Gezählt wurde mittels Zählgerät an einem Dienstag und Donnerstag in der zweiten Junihälfte, und zwar jeweils 4 Stunden am Vormittag und Nachmittag (6 bis 10 bzw. 16 bis 20 Uhr). Allerdings konnte

<sup>1)</sup> Siehe „Münchener Statistik“ Jahrgang 1959, Septemberheft.

der Verkehr nur an 12 Zählpunkten — 5 am Stadtrand, 4 in der Innenstadt und 3 auf den Autobahnen — beobachtet werden. Die Ergebnisse sind getrennt nach Zählpunkten und Fahrzeugarten in der Übersicht unten wiedergegeben, wobei die absoluten Werte bereits in Steigerungszahlen umgerechnet sind.

Interessant ist zunächst, daß der Verkehr am Stadtrand, d. h. also von auswärts nach München und umgekehrt, stärker zugenommen hat als der auf den Innenstadtstraßen. Im Pkw-Verkehr, wo der Unterschied besonders kraß ist, lauten die Ziffern 70% und 42%. Die besondere Intensivierung des Ziel- und Quellverkehrs hängt wahrscheinlich mit der stets enger werdenden Verflechtung der Stadt und ihres Umgebungsraumes zusammen, die häufigere Geschäfts- und Pendelfahrten im Gefolge hat. Unter den 3 Autobahnen hatte die Autobahn Salzburg, die in der Periode 1952/58 auf dem früh erreichten Hochstand stehengeblieben war, jetzt die stärkste Frequenzvermehrung (65%), für die Nürnberger Autobahn ergab sich ein ähnlicher Steigerungsgrad (54%), die Stuttgarter Autobahn folgt als

dritte, jedoch mit einem großen Abstand (18%).

Die Dichte des Verkehrs ist natürlich im Stadtkern weit größer als am Stadtrand. Aus dem uns dankenswerterweise von der Zählungsstelle überlassenen Material geht hervor, daß die 5 Außenpunkte eine Belastung von 900 bis 1600 Kfz in der Spitzenstunde verzeichneten, während in der Innenstadt am Zählpunkt

Sonnenstraße (Nähe Karlsplatz) . 4125  
 Ludwigsbrücke . . . . . 3306  
 Leopoldstraße (Nähe Franz-Joseph-Straße) . . . . . 3092  
 Lindwurmstraße (Nähe Sendlingertor-Platz) . . . . . 2739

Kfz, jeweils von 17 bis 18 Uhr, in beiden Richtungen beobachtet wurden. Gegenüber 1958 ist der Verkehr auf der Ludwigsbrücke, in Pkw-Einheiten ausgedrückt, fast um die Hälfte größer geworden.

Die Änderungen bei den einzelnen Fahrzeugarten von 1958 bis 1961 waren so, daß eine größere Homogenität des Straßenverkehrs in München daraus resultierte. Zu rd. 72% (Innenstadt) bzw. 73% (Stadtrand) wird das

### Münchner Verkehrszählung Juni 1961

Zählstelle (beide Richtungen)	Gegen Juni 1958 betrug der Verkehr 1961 das . . . fache							
	Krad	Pkw	Lkw- Bus	Last- zug	Kfz. insges.	Pkw Einh.	Außerdem Moped	Fahrrad
1*) Bodenseestr. . . . .	0,59	1,83	1,46	1,20	1,61	1,62	0,90	0,99
10 Forstenrieder Str. . . . .	0,70	1,55	1,06	1,07	1,44	1,41	1,45	2,70
34 Wasserburger Landstr. . . . .	0,59	1,84	1,13	1,04	1,57	1,57	0,81	0,96
57 Dachauer Str. . . . .	0,47	1,69	1,08	0,85	1,32	1,36	0,98	1,22
77 Geiselgasteigstr. . . . .	0,72	1,61	0,89	1,13	1,50	1,49	0,76	1,07
Mittel der Stadtrandstraßen . . . . .	0,58	1,70	1,14	1,03	1,50	1,50	0,92	1,22
45 Leopoldstr. . . . .	0,65	1,40	1,29	1,11	1,30	1,32	0,62	0,79
66 Ludwigsbrücke . . . . .	0,56	1,56	1,40	1,41	1,39	1,46	0,60	0,63
84 Sonnenstr. . . . .	0,48	1,41	1,35	1,06	1,30	1,34	1,10	0,86
89 Lindwurmstr. . . . .	0,56	1,44	1,25	0,86	1,31	1,35	0,68	0,79
Mittel der Innenstadtstraßen . . . . .	0,56	1,42	1,32	1,20	1,32	1,36	0,71	0,75
Mittel aller Straßen . . . . .	0,57	1,56	1,23	1,12	1,41	1,43	0,81	1,02

\*) Numerierung wie 1958, s. die im Text genannte Veröffentlichung.

*Autobahnbauamt*  
 55 5321

212  
*Wagner*

Verkehrsbild jetzt von Pkws beherrscht (1958 57 bzw. 61%). Das mag die Überwachung erleichtern und die Sicherheit erhöhen, der Straßenraum wird jedoch noch rascher aufgezehrt, wenn jeder vierrädrig fährt. Der früher für München so charakteristische Zweiradverkehr ist, soweit er Kräder betrifft, an allen, der Mopedverkehr an fast allen Zählpunkten zurückgegangen (Ausnahme Forstenrieder Straße, Sonnenstraße), im Durchschnitt betrug er Mitte 1961 nur noch 57 bzw. 81% der früheren Stärke. Beim Radfahrverkehr beschränkte sich die Schrumpfung auf die Innenstadtzählpunkte, stadtauswärts und -einwärts wurden dagegen über  $\frac{1}{5}$  mehr Fahrräder gezählt als 1958. Die besonders hohe Steigerung (auf das 2,7fache) in der Forstenrieder Straße deutet jedoch auf Einflüsse des Ausflugsverkehrs (Richtung Starnberg) hin. Interessant ist auch, daß ausgerechnet der Schwerver-

kehr, entgegen der allgemeinen Tendenz, in der Innenstadt stärker als am Stadtrand angeschwollen ist. Auf der Ludwigsbrücke z. B. wurden 1961 um ca. 40% mehr Busse, Lkws und Lastzüge angetroffen als 1958, während im Mittel der Stadtrandstraßen der Steigerungssatz dieses Verkehrs je nach Fahrzeugart nur 3 bis 14% betrug.

Vergleicht man die Ergebnisse dieser Verkehrszählung mit der Statistik der Kraftfahrzeugzulassungen, so überrascht die Parallelität der Steigerungsraten. Von Juli 1958 bis 1961 sind in München um 37% mehr Kfz in Betrieb genommen worden, der Verkehr nahm um 41% zu. Für die Pkw lauten die entsprechenden Zahlen 59 bzw. 56%. Hiernach sieht es so aus, als ob die Verkehrszunahme auf unseren Straßen von nichts anderem als der vermehrten Zahl der in München selbst zugelassenen Kfz bestimmt wäre. Dr. E.

H. Herron Wagner

← Tagesfrequenz in Pkw-Einheiten

Audobert Strullyon

Mai/August

18 bis 27000

München

Mai/August

16 bis 21000

