

Stadt	Steuern insgesamt				Gewerbesteuer ¹⁾			Übrige Steuern		
	1961	1960	Ver- ände- rung in %	dgl. 1960 gegen 1959	1961	1960	Ver- ände- rung in %	1961	1960	Ver- ände- rung in %
West-Berlin	456,9	431,3	5,9	6,2	304,0	283,0	7,4	152,9	148,3	3,1
Hamburg	525,4	480,3	9,4	5,0	458,4	412,8	11,1	67,0	67,5	- 0,7
München	332,0	290,2	14,4	18,9	261,3	221,2	18,1	70,7	69,0	2,6
Köln	249,9	232,9	7,3	15,0	202,6	187,2	8,2	47,3	45,8	3,4
Essen	156,6	157,4	- 0,5	7,9	127,1	129,6	- 1,9	29,6	27,8	6,2
Düsseldorf	271,9	228,6	18,9	7,5	229,7	190,6	20,5	42,2	38,0	11,0
Frankfurt	291,5	238,5	22,2	7,8	243,3	193,0	26,1	48,2	45,5	5,8
Stuttgart	236,2	216,2	9,2	10,4	206,8	186,3	11,0	29,3	29,9	- 1,9
Dortmund	168,9	158,8	6,4	12,3	142,8	133,6	6,8	26,1	25,1	3,8
Hannover	200,6	185,6	8,1	25,6	164,2	150,6	9,0	36,4	35,0	3,9
Bremen	158,6	143,5	10,6	12,8	129,7	117,8	10,1	28,9	25,7	12,6
Duisburg	129,1	122,7	5,2	18,2	109,1	103,3	5,6	20,0	19,4	3,4
Nürnberg	134,2	127,0	5,7	16,9	109,0	103,0	5,8	25,2	23,9	5,3
Mannheim	98,2	94,8	3,7	16,4	81,0	78,9	2,8	17,2	15,9	8,2
Wiesbaden	64,1	58,0	10,6	15,4	46,5	39,1	18,8	17,7	18,9	- 6,4
Karlsruhe	55,2	52,3	5,6	8,1	42,8	40,4	6,0	12,5	11,9	4,5
Augsburg	55,6	53,8	3,5	6,5	42,4	41,7	1,9	13,2	12,1	8,9

Quelle: Vergleichende Statedestatistik der Statistischen Abteilung des Deutschen Städtetages. — ¹⁾ Nach Ertrag und Kapital sowie Lohnsummensteuer.

Straßen und Parkflächen in München

Nach der am 16. Dezember 1960 erlassenen Verordnung über die Durchführung einer Statistik der Gemeindestraßen waren im Bundesgebiet in allen Gemeinden über die in ihrem Bereich gelegenen befestigten Straßen umfassende Angaben nach dem Stande vom 1. Januar 1961 zu machen. Eine sorgfältige Bestandsaufnahme der dem öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr dienenden Straßen lag nicht nur im Interesse der Verkehrsplanung der Städte, sie wird darüber hinaus eine maßgebliche Rolle bei den noch ungelösten Fragen der Straßenbaufinanzierung spielen. Die Registrierung betraf Längen und Fahrbahnbreiten der Straßen, getrennt nach Straßen- und Deckenarten. In Gemeinden über 20000 Einwohner war außerdem die Anzahl und die Gesamtfläche der öffentlichen Parkplätze festzustellen. Es handelte sich bei der Gemeindestraßenstatistik um die zweite Nachkriegserhebung dieser Art. Neu gegenüber der ersten Statistik vom

Jahre 1956 war die Erfassung der Straßenbreiten, die eine sehr zeitraubende Auswertung der Straßenkataster erforderlich machte. In München führte die Erhebung die Gruppe Tiefbau im Referat für Tiefbau und Wohnungswesen durch, die bei den umfangreichen Zählarbeiten ein privates Ingenieurbüro eingeschaltet hatte.

Nach dem jetzt vorliegenden Zählergebnis umfaßte das Stadtstraßennetz Münchens Anfang 1961 4523 befestigte Straßen, die dem Kraftfahrzeugverkehr offenstanden. Die Gesamtlänge des Netzes (einschließlich der erstmals vollständig erfaßten Privatstraßen) betrug 1747 km, die zum weitaus überwiegenden Teil (1685,4 km = 96,5%) innerhalb der Bebauungszone unserer Stadt liegen (sog. Innerortsstraßen). Die Außerortsstraßen, d. h. solche außerhalb der geschlossenen Ortslage, hatten mit 61,8 km = 3,5% nur eine verhältnismäßig geringe Bedeutung. 1313 km = 75,2% des ganzen Straßen-

netzes standen ausschließlich in der Baulast der Gemeinde. Bei den übrigen 434 Straßenkilometern = 24,8% handelte es sich vorwiegend um noch nicht von der Stadt übernommene Privatstraßen in den neuentstandenen Siedlungen, die erst im Unterbau angelegt waren, während ca. 1/4 zu den sonstigen Privatstraßen (Ladestraßen, Zufahrten zu Industriegelände, Straßen in Werksiedlungen u. dgl.) zählte.

Art der Straßen	Straßenlänge			
	insgesamt		dar. in Baulast d. Stadt	
	km	%	km	%
Innerortsstraßen...	1685,4	96,5	1257,6	95,8
Außerortsstraßen...	61,8	3,5	55,7	4,2
zusammen	1747,2 ¹⁾	100	1313,3	100

¹⁾ Ohne rd. 14,0 km Autobahnstrecken und rd. 23,2 km freie Strecken klassifizierter Straßen.

Das gesamte Straßennetz Münchens hatte mit weit über 1700 km schon die doppelte Länge der Streckenkilometer von München bis Paris. Die sich aus der Netzlänge und der bebauten Stadtgebietsfläche errechnende Straßendichte war entsprechend der starken Besiedlungs- und Arbeitsstätdendichte mit 13,0 km je qkm eine sehr hohe; sie besagt, daß durchschnittlich jeder der rd. 134 Quadratkilometer der bebauten Stadtfläche durch 13 km Straßen erschlossen wird. Die hohe Straßendichte ist ein Beweis dafür, daß die Stadt München den Ausbau des arg zerstörten und stark vernachlässigten Straßennetzes nach dem Krieg trotz einer Vielzahl anderer brennender Sorgen als eine der vordringlichsten Aufgaben behandelt hat. In der Zeitspanne Juni 1948 bis Anfang 1961

ist das Netz durch Neu- und Ausbauten um rd. 270 km und im letzten Jahr um weitere 31 km angewachsen. In den 13 1/2 Jahren hat die Stadt für die Neubauten und Erweiterungen rd. 195 Mill. DM aus Eigen- oder Fremdmitteln bezahlen müssen. Dabei sind die ansehnlichen Unterhaltskosten des riesigen Straßennetzes nicht einmal mitgerechnet. An erster Stelle rangierte der noch längst nicht abgeschlossene Ausbau des Altstadtringes. Am weitesten fortgeschritten ist die Anlage des mittleren Ringes mit 3 Fahrspuren in beiden Richtungen, der die 3 München kreuzenden Bundesautobahnen miteinander verbindet. Hinzu kam die Erschließung der neuen Wohngebiete und der Ausbau der Ausfallstraßen, die radial zum Marienplatz verlaufen. Im Zuge dieser Baumaßnahmen ist in der Stadt eine lange Reihe breiter Autorollbahnen entstanden, u. a. die Landsberger Straße, die Fürstenrieder, Waldfriedhof- und Heckenstallerstraße, Johann-Clanze-Straße, Menzinger, Dachauer, Belgrad-, Leopold-, Berg-am-Laim-, Chiemgaustraße u. dgl. Zu den 20 längsten Straßen zählen nunmehr:

Dachauer Straße	11,07 km
Schleißheimer Straße	8,36 km
Riemer Straße	7,12 km
Feldmochinger Straße	6,90 km
Landsberger Straße	6,25 km
Lerchenauer Straße	5,88 km
Bodenseestraße	4,99 km
Balanstraße	4,78 km
Wolfratshauer Straße	4,55 km
Menzinger Straße	4,54 km
Truderinger Straße	4,53 km
Freisinger Landstraße	4,45 km
Fürstenrieder Straße	4,41 km
Lochhausener Straße	4,32 km
Putzbrunner Straße	4,27 km
Allacher Straße	4,04 km
Arnulfstraße	4,01 km
Westendstraße	3,98 km
Eversbuschstraße	3,98 km
Thalkirchner Straße	3,83 km

Gegenüber der 1. Bestandsaufnahme nach dem Krieg (1956) hat sich ihre Reihenfolge kaum verändert. Nur die Fürstenrieder und die Rosenheimer Straße sind durch Aufteilung und Um-

Gemeindestraßen in München nach Fahrbahnbreiten
(Stand Januar 1961)

Fahrbahnbreite	Innerortsstraßen				Außerortsstraßen		Straßen zusammen	
	Verkehrs ¹⁾ und Sammelstraßen		Anlieger-(Wohn-) straßen					
	m	%	m	%	m	%	m	%
unter 5,5 m	50 639	9,5	170 586	23,5	38 964	70,0	260 189	19,8
5,5 m bis unter 7,5 m	167 866	31,5	375 294	51,8	11 806	21,2	554 966	42,2
7,5 m bis unter 12 m	191 415	35,9	157 212	21,7	2 147	3,9	350 774	26,7
12 m bis unter 15 m	55 015	10,3	16 169	2,3	1 943	3,5	73 127	5,6
15 m und mehr	68 256	12,8	5 175	0,7	788	1,4	74 219	5,7
zusammen	533 191	100	724 436	100	55 643	100	1 313 275	100

¹⁾ Einschließlich Hauptverkehrsstraßen

benennung ihrer äußeren Teile aus dem Kreis der ersten 20 ausgeschieden, dafür sind die Thalkirchner und Westendstraße in die Spitzengruppe aufgerückt.

Entsprechend den Richtlinien zur Gemeindestraßenstatistik wurde der sehr verschiedenen Verkehrsbedeutung der einzelnen Stadtstraßen dadurch Rechnung getragen, daß bei den Innerortsstraßen nach Hauptverkehrs-, Verkehrs-, Sammel- und Anlieger (Wohn-)straßen und bei den Außerortsstraßen nach Verbindungsstraßen zu klassifizierten Straßen bzw. solchen zwischen Ortsteilen und Nachbargemeinden sowie nach sonstigen Außerortsstraßen zu unterscheiden war. Die Unterscheidung ist aber nur für die in der Baulast der Gemeinden stehenden Straßen zu treffen gewesen. Für diese hat sich nun nebenstehendes Verteilungsbild ergeben:

Straßenart	Straßenlänge	
	km	%
Hauptverkehrsstraßen..	233,2	17,8
Verkehrsstraßen	192,5	14,7
Sammelstraßen.....	107,5	8,2
Anlieger(Wohn-)straßen	724,4	55,1
Innerortsstraßen zus....	1257,6	95,8
Verb.-Straßen zu klassif. Straßen	12,7	1,0
Straßen von Ort zu Ort	24,2	1,8
Sonst. Außerortsstraßen	18,8	1,4
Außerortsstraßen zus. . .	55,7	4,2
Stadtstraßen zusammen .	1313,3	100

Rd. 533 km = 42,4% der innerhalb der Bebauungsgrenze liegenden Straßen sind also als Hauptverkehrs-

Gemeindestraßen in München nach Deckenarten (Stand Januar 1961)

Deckenarten	Innerortsstraßen								Außerortsstraßen		Straßen insgesamt	
	Verkehrsstraßen ¹⁾		Sammelstraßen		Anlieger-(Wohn)straßen		zusammen					
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Leichte Decken..	23,0	5,4	23,6	22,0	144,0	19,9	190,6	15,2	24,7	44,4	215,3	16,4
Mittelschwere Decken	124,9	29,3	72,3	67,3	329,0	45,4	526,2	41,8	28,7	51,5	554,9	42,3
Schwere Decken .	277,9	65,3	11,5	10,7	251,4	34,7	540,8	43,0	2,3	4,1	543,1	41,3
zusammen	425,8	100	107,4	100	724,4	100	1257,6	100	55,7	100	1313,3	100

¹⁾ Einschließlich Hauptverkehrsstraßen.

Verkehrs- und Sammelstraßen einer sehr starken verkehrsmäßigen Belastung ausgesetzt, während etwas mehr als die Hälfte (57,6%) lediglich dem Anliegerverkehr dienen.

Durch die Statistik wurden auch die Fahrbahndeckenarten der von den Gemeinden unterhaltenen Straßen erfaßt, und zwar wurde nach 11 Deckenbauweisen der leichten, mittelschweren und schweren Kategorien unterschieden. Die außerordentlich große Leistungsfähigkeit der „Stadtstraßen“ kommt darin zum Ausdruck, daß die Fahrbahnen mit mittelschweren und schweren Decken in München mit 42 bzw. 41% des Gesamtnetzes den breitesten Raum einnehmen. Nur 16% der Straßen besaßen leichte Decken, d. h. sog. wassergebundene bzw. mit Oberflächenschutzschichten oder Teppichbelägen (unter Verwendung von Bitumen oder Teer) versehene. Die beste Ausstattung wiesen natürlich die dem lebhaftesten Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr ausgesetzten Verkehrsstraßen (einschl. Hauptverkehrsstraßen) auf, die zu rd. $\frac{2}{3}$ mit schweren Decken ausgestattet waren. Bei den Sammelstraßen überwogen die mittelschweren Decken, aber selbst die Fahrbahnen der Anliegerstraßen stehen bezüglich ihres Ausbaues den Verkehrsstraßen nicht viel nach, 45% hatten mittelschwere und sogar 35% schwere Pflaster- bzw. bituminöse Decken. Nur die Außerortsstraßen am Stadtrand wiesen noch relativ viel leichte Decken auf, wie die Übersicht S. 117 zeigt.

Der verhältnismäßig gute Ausbauzustand der in der Baulast der Stadt befindlichen Straßen darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß das gesamte Münchener Straßennetz noch längst nicht den heutigen Verkehrsansprüchen, geschweige denen der Zukunft entspricht. Einmal sind rd. 300 km von der Stadt nicht übernommene Straßen erst noch auszubauen, zum anderen ist die Füh-

rung sowie die Ausstattung und insbesondere auch die Breite zahlreicher Straßen kaum noch dem heutigen Verkehrsansturm gewachsen. Experten sind der Meinung, daß die Sanierung und Modernisierung des Gesamtnetzes in unserer Stadt nochmals so viele Millionen kosten wird wie der Straßenneubau von Kriegsende bis heute. Erweiterungen der Fahrbahnbreiten dürften vor allem dort notwendig werden, wo die heute üblichen Normen unterschritten werden. Die erstmalig durchgeführte Zählung der Straßenbreiten hat ergeben, daß rd. 260 km = 20% aller von der Stadt unterhaltenen Straßen eine Fahrbahnbreite von weniger als 5,5 m haben, darunter befinden sich sogar rd. 51 km Verkehrs- und Sammelstraßen. Solche Breiten gelten heute als nicht mehr ausreichend, sind doch die 5,5-m-Fahrbahnen von Anliegerstraßen in Kleinsiedlungen das mindeste, was noch zugelassen wird. Aber auch in der nächsten Gruppe der Tab. S. 117 o., in der die Straßen mit Fahrbahnbreiten von 5,5 m bis unter 7,5 m enthalten sind, dürften sich insbesondere unter den Verkehrs- und Sammelstraßen zahlreiche befinden, die der Verkehrsflut auf die Dauer kaum noch gewachsen sein werden. Bei den eigentlichen Verkehrsstraßen kann wohl damit gerechnet werden, daß sich hier die Norm nach der der Bundesstraßen, die heute mit 7,50 m breitenzweispurigen Fahrbahnen angelegt werden, ausrichten wird. Trotz dieser neuralgischen Stellen im Stadtstraßennetz ist es aber doch beachtlich, daß in München schon heute fast $\frac{3}{5}$ aller Verkehrs- und Sammelstraßen Fahrbahnbreiten über 7,5 m und mehr als $\frac{3}{4}$ aller Anliegerstraßen Fahrbahnbreiten über 5,5 m besitzen. Am weitesten zurückgeblieben sind natürlich die Außerortsstraßen.

Wie schon oben erwähnt, sind bei der Durchführung der Gemeindestraßensta-

tistik 1961 auch Erhebungen über Zahl und Größe der öffentlichen Parkplätze angestellt worden. Angesichts der zunehmenden Parkraumnot in den Städten galt es, mit diesen Ermittlungen einen Überblick über die vorhandenen öffentl. Parkmöglichkeiten zu bekommen. Zu erfassen waren alle ausschließlich zum Parken verwendeten Flächen, aber nur insoweit, als sie öffentl. Parkplätze waren oder zu den Parkstreifen außerhalb der Fahrbahnen öffentl. Straßen oder schließlich zu den sog. Parkspuren innerhalb der Fahrbahnen gehörten (letztere in der Regel nur an Parkuhren oder wo das Hinweiszeichen weißes P auf blauem Grund vorhanden). Außerdem wurden die nur zeitweilig zum Parken verfügbaren Plätze ermit-

t wurde unterschieden nach Parkflächen mit weniger als 1000 qm, mit 1000 bis unter 5000 qm und schließlich mit mehr als 5000 qm. Die Ergebnisse der Erhebung sind in der nachstehenden Tabelle mit allen Einzelheiten aufgeführt. Im ganzen wurden in München 260 öffentliche Parkplätze mit einer Gesamtfläche von 187877 qm gezählt; außerdem gab es an zeitweilig verfügbaren Parkplätzen 3 mit 8545 qm und schließlich noch 4 markierte Abstellflächen auf Gehwegen mit 1944 qm. Unter den ständig verfügbaren öffentlichen Parkplätzen waren 220 kleiner als 1000 qm, sie hatten zusammen eine Parkfläche von 68169 qm. Weitere 35 Plätze mit insgesamt 77280 qm waren 1000—5000 qm groß. Nur 5 hatten Abstellflächen

Zahl und Größe öffentlicher Parkflächen am 1. Januar 1961

Art der Parkflächen	unter 1000 qm		von 1000 bis unter 5000 qm		5000 qm und mehr		zusammen	
	Zahl	qm	Zahl	qm	Zahl	qm	Zahl	qm
Parkplätze	36	17 049	31	71 592	5	42 428	72	131 069
dar. mit Parkuhren	1	744	2	2 820	1	9 058	4	12 622
Parkstreifen	89	31 343	4	5 688	—	—	93	37 031
dar. mit Parkuhren	5	637	1	1 450	—	—	6	2 087
Parkspuren	95	19 777	—	—	—	—	95	19 777
dar. mit Parkuhren	84	14 850	—	—	—	—	84	14 850
zusammen	220	68 169	35	77 280	5	42 428	260	187 877
dar. mit Parkuhren	90	16 231	3	4 270	1	9 058	94	29 559
außerdem:								
zeitweilig zum Parken verfügbar	1	595	2	7 950	—	—	3	8 545
markierte Abstellflächen auf Gehwegen	4	1 944	—	—	—	—	4	1 944

telt, die aus Anlaß von Märkten, Großveranstaltungen, Volksfesten usf. regelmäßig auf Freiflächen vorgesehen sind und schließlich sog. markierte Abstellflächen auf Gehwegen. Dagegen waren nicht zu erfassen Einstellplätze, die nur einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung standen (z. B. Betriebsparkplätze), ferner Parkhäuser und Flächen von Parkspuren und Parkstreifen, die nicht ausdrücklich durch das amtliche Hinweiszeichen oder Parkuhren kenntlich gemacht waren. Die Erfassung erfolgte nach 3 Größenklassen, und zwar

über 5000 qm bei einer Gesamtausdehnung von 42428 qm. Unter den gesamten 260 Plätzen befanden sich 94, die mit Parkuhren ausgestattet waren. Anfang 1961 waren auf den hier vorhandenen Abstellflächen (29559 qm) 1239 Parkuhrstände eingerichtet. Die öffentliche Parkfläche von 187877 qm reichte bestenfalls aus, um gleichzeitig 7½ Tausend Personenkraftwagen¹⁾, dav. 1239 an Parkuhren, abzustellen. Bei diesem

¹⁾ Bei der Errechnung wurde nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen pro Pkw eine mittlere Parkfläche von 25 qm zugrunde gelegt.

nicht sonderlich großen Angebot an öffentlichen Parkflächen ist es kaum zu verwundern, daß insbesondere in der Innenstadt häufig Parksünder anzutreffen sind. Wie die Auszählung der öffentlichen Parkplätze nach Stadtbezirken ergeben hat, trafen auf die Stadtmitte (Stadtbez. 1—13) wohl 60% der gesamten öffentlichen Parkflächen Münchens (153 Plätze mit 114364 qm), das waren aber erst Abstellplätze für 4½ Tausend gleichzeitig parkende Kraftfahrzeuge. In der eigentlichen Altstadt (Bez. 1—4) gab es 84 öffentl. Parkplätze, die zusammen über 52781 qm verfügten. Weitere Einzelheiten über das Angebot an öffentlichen Parkgelegenheiten in den Stadtbezirken können aus folgender Tabelle abgelesen werden.

Dr. Mi

Stadtbezirk	Parkplätze	Parkfläche qm	Stadtbezirk	Parkplätze	Parkfläche qm
1	18	19819	22	3	1650
2	18	13316	23	12	4410
3	19	11088	24	1	575
4	29	8558	25	—	—
5	16	5960	26	6	3566
6	12	20322	27	5	1877
7	1	423	28	5	7050
8	1	133	29	18	5904
9	17	13748	30	5	3534
10	4	2165	31	1	565
11	2	367	32	—	—
12	5	3105	33	4	10860
13	11	15360	34	4	755
14	5	1191	35	3	550
15	6	1479	36	—	—
16	4	1365	37	—	—
17	3	1888	38	—	—
18	3	8880	39	—	—
19	9	3310	40	—	—
20	5	12020	41	3	860
21	2	1224	Stadt Mü	269	187877