



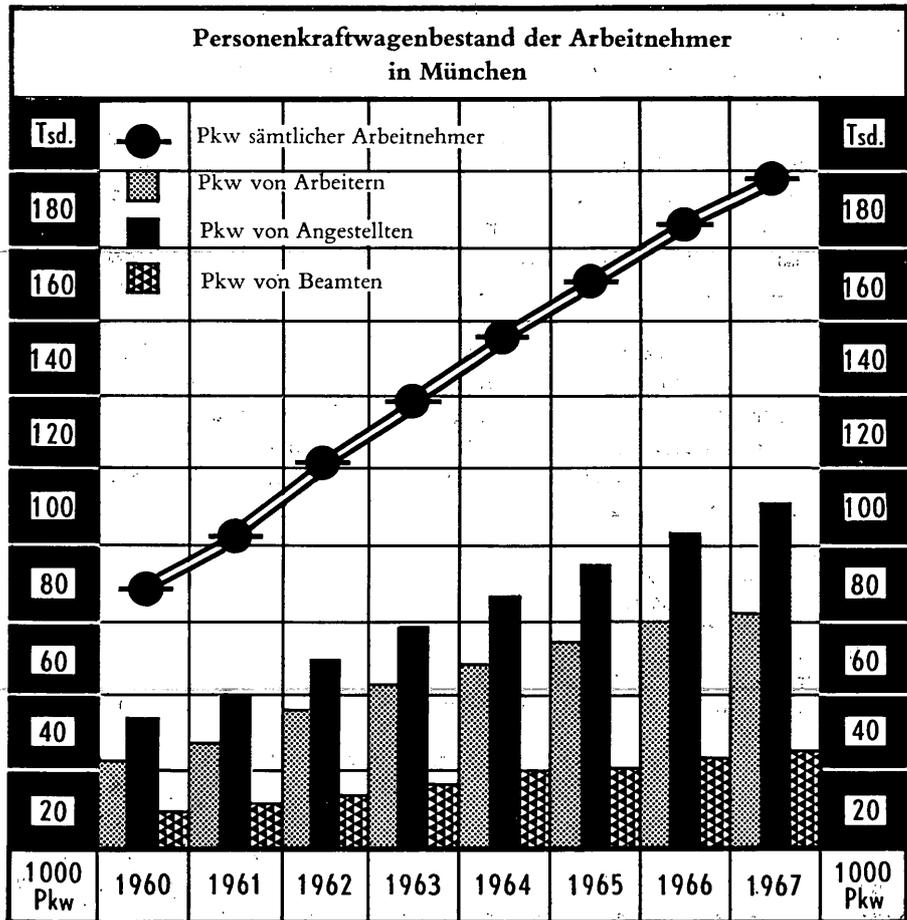
MÜNCHENER STATISTIK

HERAUSGEGEBEN VOM AMT FÜR KOMMUNALE GRUNDLAGEN-
FORSCHUNG UND STATISTIK DER LANDESHAUPTSTADT

JAHRGANG 1968

Nr. 6 NOVEMBER / DEZEMBER

Inhalt: Die Entwicklungstendenzen in der Kraftfahrzeughaltung in München 1960 bis 1967/68 —
Münchens Fremdenverkehr im Sommer 1968 — Die wissenschaftlichen Bibliotheken in München —
Die Münchener Bevölkerungsentwicklung in der Nachkriegszeit als Spiegel der wirtschaftlichen Situation
— München im Zahlenspiegel.



Die Entwicklungstendenzen in der Kraftfahrzeughaltung in München 1960 bis 1967/68

Die Motorisierung hat das Verkehrsbild der Stadtstraßen, aber auch der Landes- und Bundesstraßen sowie der Autobahnen, in den letzten 20 Jahren grundlegend verändert. Sie stellte an den Straßenbau und die Straßenführungen völlig neue Forderungen, deren Realisierung in Anbetracht der großen Kosten, die sie verursachen, noch erheblich hinter dem Tempo des Motorisierungsfortschrittes nachhinkt. Die neuen Verkehrsmöglichkeiten, die die Motorisierung für Unternehmer, Vertreter, Behörden und im besonderen für die Vielzahl der privaten Haushalte eröffnet hat, haben im Laufe der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung die Verkehrsbedürfnisse erheblich anwachsen lassen. Im Zeichen der Motorisierung nahm der Individualverkehr einen unwahrscheinlich schnellen Siegeslauf. Aber damit ist auch der Flächenbedarf des Straßenverkehrs in ungewöhnlichem Maße angewachsen. Es versteht sich von selbst, daß der ständig steigende Raumbedarf des Verkehrs im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung sorgfältig mit zahlreichen anderen Ansprüchen auf Nutzung von Grund und Boden abgestimmt werden muß.

In dem Zusammenhang verdienen Entwicklung und Strukturveränderungen des Kraftfahrzeugbestandes besonderes Augenmerk. Über die langfristige Entwicklung der Motorisierung haben wir ausführlich in der Münchener Statistik, Heft 4/1966, berichtet. Seinerzeit stellte sich der Kraftfahrzeugbestand in unserer Stadt mit 300000 schon 2½ mal so groß wie Mitte der 50er Jahre, als die Motorisierungswelle breite Bevölkerungsschichten erfaßte. Bis Mitte 1968 hat der Bestand um weitere 26000 Kraftfahrzeuge zugenommen. Nach der jüngsten Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes waren in München am 1. Juli 1968 325997 Kraftfahrzeuge zugelassen (ohne Bundeswehr, Bahn, Post und Stationierungstreitkräfte). Im einzelnen handelte es sich um

- 4881 Krafträder
- 274389 Personenkraftwagen
- 20561 Kombinationskraftwagen
- 790 Kraftomnibusse
- 20318 Lastkraftwagen
- 2119 Zugmaschinen und Sattelschlepper
- 2939 Sonderkraftfahrzeuge (u. a. Krankenkraftwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Tankfahrzeuge u. ä.)

Außerdem waren 9990 Kraftfahrzeuganhänger eingesetzt, darunter mit einfachen Aufbauten zur Lastenbeförderung 2831 einachsige und 3005 mehrachsige, ferner 4154 mit Spezialaufbauten, davon allein 2722 Wohnanhänger (Wohnwagen).

Die Entwicklung der Kraftfahrzeugbestände verlief bei den einzelnen Fahrzeugarten sehr unterschiedlich. Dabei ist vor allem die anhaltend gegenläufige Bewegung des Kraftradbestandes einerseits und des Personenkraftwagenbestandes andererseits für die letzten

13 Jahre kennzeichnend gewesen. Während der Anteil der Krafträder in München 1955 noch 39% betragen hat, beziffert er sich derzeit auf nur mehr $1\frac{1}{2}\%$. Dagegen hat der Anteil der Personenkraftwagen einschließlich Kombinationskraftfahrzeuge von seinerzeit 48% bis Mitte 1968 auf 90,5% zugenommen. Daneben wechselten die zugelassenen Kraftfahrzeugmodelle auch häufig ihre Größen und ihre Leistungskraft; verändert hat sich zudem ihre Verbreitung im gewerblichen und privaten Bereich. Im folgenden wird auf diese Wandlungen näher eingegangen, nicht zuletzt, weil sich hieraus auch Konsequenzen für die Weiterentwicklung des Verkehrsplanes der Landeshauptstadt ergeben.

Die Tabelle 1 zeigt, in welchem Umfang sich der Kraftfahrzeugbestand in München in der jüngsten Phase seit 1960 verändert hat. Aus den ersten Tabellenzeilen ist zu ersehen, daß die Zahl der Krafträder und Kraftroller unter dem Einfluß der überlegenen Konkurrenz der Personenkraftwagen ganz erheblich, und zwar von 26569 Mitte 1960 bis auf 5893 Mitte 1967, d. h. um 78%, zurückgegangen ist. Nach der jüngsten Veröffentlichung des Kraftfahrt-Bundesamtes hat sie bis Mitte 1968 um weitere 1000 abgenommen. Die zugelassenen Personenkraftwagen haben sich dagegen in der gleichen Zeit mehr als verdoppelt; aber zugleich mit der Vergrößerung des Bestandes ist eine völlige Umstrukturierung in der Richtung zu größeren und leistungsfähigeren Fahrzeugen einhergegangen. Vor allem hat sich der Anteil der Kleinwagen bis 500 ccm fortlaufend verringert. In dieser Kategorie ist der Bestand von 1960 bis 1967 um 5000 oder 37% auf 8353 abgesunken. Bekanntlich wurde in dieser Klasse die Produktion von Lloyd und BMW (Isetta) eingestellt. Doch auch andere Kleintypen, wie etwa die von Fiat, NSU und Glas, standen nicht mehr in so hoher Publikumsgunst wie noch vor Jahren. Bereits in der nächsten Größenklasse (500 bis 1000 ccm mit Typen von Opel, Autounion/DKW, Renault u. a.) zeigt die Tabelle einen Zugang von 18000 (= + 84%) auf 39599 Personenkraftwagen. Indes hat sich seit 1965 auch in dieser Klasse das Wachstumstempo stark verlangsamt. Demzufolge beginnt in jüngster Zeit auch der Anteil und damit der Bedeutungswert dieser Kategorie geringer zu werden.

Die wohl nachhaltigste und absolut höchste Bestandszunahme verzeichneten die Mittelklassewagen von 1000 bis 1500 ccm (u. a. VW, Ford, Opel, NSU). Ihre Zahl hat von 72300 im Jahr 1960 auf rund 140100 Mitte 1967, d. h. um 94% zugenommen. Bei diesem neuen Stand entfielen auf die Mittelklasse der Personenkraftwagen allein schon so viele Fahrzeuge, wie der Kraftfahrzeugbestand Münchens 7 Jahre zuvor in allen Kraftfahrzeugarten zusammen ausgemacht hat. Relativ am stärksten ist jedoch die Zahl der Personenkraftwagen in der gehobenen Mittelklasse ab 1500 ccm und mehr Hubraum angewachsen. 1960 waren in dieser Kategorie in unserer Stadt erst knapp 20300 Fahrzeuge zugelassen, 1967 sind es schon über 70000 oder mehr als $3\frac{1}{2}$ mal so viele gewesen. Es sprechen alle Anzeichen dafür, daß der deutliche Trend zum größeren Wagen, der sich in der PKW-Bestandsentwicklung durchgesetzt hat, nicht etwa ausschließlich Ausdruck eines höheren Investitionsstandards der gesamten Wirtschaft bzw. eines höheren Lebensstandards der Bevölkerung ist, sondern in erheblichem Maße auch durch ein gesteigertes Prestigedenken vor allem privater Halter geprägt wurde. Durch den letzteren Einfluß erklärt es sich auch, weshalb nicht einmal die immer beängstigendere Verkehrsenge in München den steilen Trend zu immer größeren Fahrzeugen abzubremsen vermochte. Einen ähnlichen

Kraftfahrzeuge¹⁾ in München 1960/1967

Tabelle 1

— Stand jeweils 1. Juli —

Kraftfahrzeuge nach Arten	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	Ver- änderung gegen 1960 in %	1967 in %
Krafträder ²⁾	26569	22683	19987	15479	12420	9917	7933	5893	— 77,8	1,9
davon										
Kraftroller	10617	10202	9624	8190	6828	5593	4492	3308	— 68,8	1,1
and. Krafträder . .	15952	12481	10363	9282	5592	4324	3501	2585	— 83,8	0,8
PKW	127335	146084	169595	191757	210590	229066	246703	262138	+ 105,9	83,9
dav. m. Hubraum in ccm										
unter 500	13212	13401	13405	12790	11847	10727	9609	8353	— 36,8	2,7
500 b. unt. 1000	21532	25218	28945	33229	36550	39659	39946	39599	+ 83,9	12,7
1000 b. unt. 1500	72309	82328	95472	107578	117210	125468	133716	140091	+ 93,7	44,8
1500 u. mehr . .	20282	25137	31773	38160	44983	53203	63416	74066	+ 265,2	23,7
Rotations- kolbenmotor . . .	—	—	—	—	—	9	16	29		0,0
Kombinations- kraftwagen	7482	8648	9930	11528	13767	15918	17803	19286	+ 157,8	6,2
Kraftomnibusse einschl. Obusse . .	514	550	618	657	656	691	694	681	+ 32,5	0,2
LKW	15253	16139	17078	17733	18336	19088	20094	19714	+ 29,2	6,3
dav. m. Nutzlast in kg										
unter 1500	10062	10587	11227	11698	11944	9212	9599	9383	+ 26,9	3,0
1500 b. unt. 2000	2520	2583	2637	2740	2924	3191	3371	3386		1,1
2000 b. unt. 4000	2671	2969	3214	3295	3468	3046	3301	3308	+ 31,3	1,1
4000 u. mehr . .						3639	3823	3637	+ 36,2	1,2
Zulassungspflicht. Zugmaschinen . . .	1354	1510	1623	1712	1829	1914	2013	2056	+ 51,8	0,6
i. d. Landwirtsch.	688	731	753	767	781	797	808	820	+ 19,2	0,2
andere	706	779	870	945	1048	1117	1205	1236	+ 75,1	0,4
Sonder-Kfz.	1154	1241	1519	1653	2015	2230	2461	2747	+ 138,0	0,9
davon										
Kranken- kraftwagen	71	64	165	174	195	215	229	233	+ 228,2	0,1
Tankkraftwagen f. brennbare Flüssigkeiten . . .	76	85	100	97	114	122	125	139	+ 82,9	0,0
and. z. Lasten- beförderung . . .					382	408	292	297		0,1
Feuerwehrfahrz.	106	112	135	157	280	313	336	381	+ 259,4	0,1
Straßenreini- gungsmaschinen and. z. sonstigen Verwendung . . .	44	46	43	47	56	57	63	67	+ 52,3	0,0
Verwendung . . .	857	934	1076	1178	988	1115	1416	1630	+ 90,2	0,6
Kfz. insgesamt .	179701	196855	220350	240519	259613	278824	297761	312515	+ 73,9	100

¹⁾ Quelle: Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes, ohne Bundeswehr, Bahn, Post und Stationierungstreitkräfte. —
²⁾ Ohne Mopeds.

Tabelle 1 (Fortsetzung)

Kraftfahrzeuge nach Arten	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	Ver- änderung gegen 1960 in %	1967 in %
außerdem										
Kfz.anhänger										
einachsige z.										
Lastenbeförd. ...	2608	2579	2587	2509	2563	2647	2717	2762	+ 5,9	29,1
mehrachsig z.										
Lastenbeförd. ...	2954	3066	3169	3102	3068	3122	3199	3087	+ 4,5	32,6
m. Spezial- aufbau zus.	1262	1527	1772	1984	2280	2650	3139	3627	+187,4	38,3
davon										
Tankanhänger										
f. brennbare										
Flüssigkeiten ..	107	125	140	158	156	141	133	120	+ 12,1	1,3
andere zur										
Lastenbeförd. .					519	571	594	614		6,5
Feuerwehr- anhänger	16	15	21	18	19	19	15	15	- 6,3	0,1
Wohnanhänger	356	533	700	853	1079	1388	1818	2255	+533,4	23,8
and. z. sonst.										
Verwendung ..	783	854	911	955	507	531	579	623		6,6
Kfz.anhänger										
insgesamt	6824	7172	7528	7595	7911	8419	9055	9476	+ 38,9	100

Auftrieb erfuhr zudem die Anschaffung und Zulassung von Kombinationskraftwagen (Kombis). 1967 machte ihr Bestand schon das 2,6fache von 1960, nämlich insgesamt 19286 aus. Bei dem weit überdurchschnittlichen Zuwachs der Kombis ist sicher von großer Bedeutung gewesen, daß ein Großteil dazugehöriger Typen ohne Prestigeverlust für private Gelegenheiten wie Personenkraftwagen benutzt werden können.

In der nächsten Gruppe der Kraftomnibusse war die Bestandszunahme bei weitem nicht so stark wie bei den Personenwagen. Dennoch ist ihre Zuwachsrate für die Zeitspanne von 1960/67 mit rund einem Drittel als sehr beachtlich zu bezeichnen. Nachdem nämlich der Großteil der Busse als Zubringer zu den städtischen Straßenbahnlinien eingesetzt ist, spiegelt sich in der genannten Zuwachsrate praktisch der Tatbestand wider, daß das Omnibuszubringernetz in den Münchener Außenbezirken in den letzten Jahren ganz erheblich vergrößert wurde. Unterdessen ist die Zahl der zugelassenen Omnibusse im Zusammenhang mit den U- und S-Bahn-Baumaßnahmen weiter verstärkt worden. Mitte 1968 waren es nämlich schon 790 gegen 681 Mitte 1967.

Auch die Bestandsvergrößerung in der Gruppe der Lastkraftwagen vollzog sich in ähnlichem Tempo wie bei den Omnibussen. Der Lastkraftwagenbestand hat von 1960 bis 1967 um rund 4500 oder 29% auf 19714 zugenommen. Wohl verringerte sich die Zahl der zugelassenen Lastkraftwagen von 1966 auf 1967 vorübergehend um fast 400, doch wurde diese Minderung seither wieder aufgeholt, denn unterdessen lautet die jüngste

Bestandszahl von Mitte 1968 schon 20 318 Lastkraftwagen. Es ist indes doch überraschend, daß die Bestandszahl der zugelassenen Lastkraftwagen von den zugelassenen Kombis erreicht worden ist. Für die Entwicklung der Kapazität des Lastwagenparks in München waren außer der rein zahlenmäßigen Zunahme natürlich auch die Umschichtungen der Fahrzeuge nach ihrer Nutzlast sehr entscheidend. Offensichtlich sind Lastkraftwagen mit größerem Transportvolumen höher in Kurs gekommen als früher. Lastkraftwagen mit größerer Nutzlast hatten, wie aus Tabelle 1 zu ersehen ist, regelmäßig höhere Zuwachsraten als solche mit geringerer Nutzlast.

In den Sammelpositionen Zugmaschinen und Sonderfahrzeuge gab es nahezu bei allen Arten überdurchschnittliche Zunahmequoten. Bei der Gruppe der Zugmaschinen ist das starke Vordringen der Sattelzugmaschinen zu erwähnen und bei den Sonderfahrzeugen der beachtliche Zugang bei den Krankenkraftwagen, bei den Feuerlösch- und Straßenreinigungsfahrzeugen, bei Kesselwagen, Betonmischern, Kranwagen und ähnlichen. Den Abschluß der Tabelle bilden die Entwicklungszahlen des Kraftfahrzeuganhängerbestands, die bei den Überlegungen über den Raumbedarf des Verkehrs eine nicht gering zu schätzende Rolle spielen. Zweifellos handelt es sich hierbei um eine sehr bunt zusammengewürfelte Masse, doch bietet die spezielle Untergliederung nach Anhängerarten hinsichtlich ihrer Nutzung hinreichend Ansatzpunkte für eine differenzierte Beurteilung. Auffällig ist, daß sich die Zahl der normalen Anhänger zur Lastenbeförderung, und zwar sowohl einachsige als auch mehrachsige, kaum sonderlich vergrößert hat. Die große Vorliebe für Kombifahrzeuge bzw. für Lastkraftfahrzeuge mit größerem Transportvolumen und die damit verbundene größere Sicherheit im Verkehr sind bei dieser Entwicklung sicher Pate gestanden. Einzig die Kraftfahrzeuganhänger mit Sonderaufbauten und natürlich die Wohnanhänger erlebten eine anhaltende Sonderkonjunktur, was in einer Verdreifachung des Bestands der ersteren und in einer Versechsfachung der letzteren zum Ausdruck kommt.

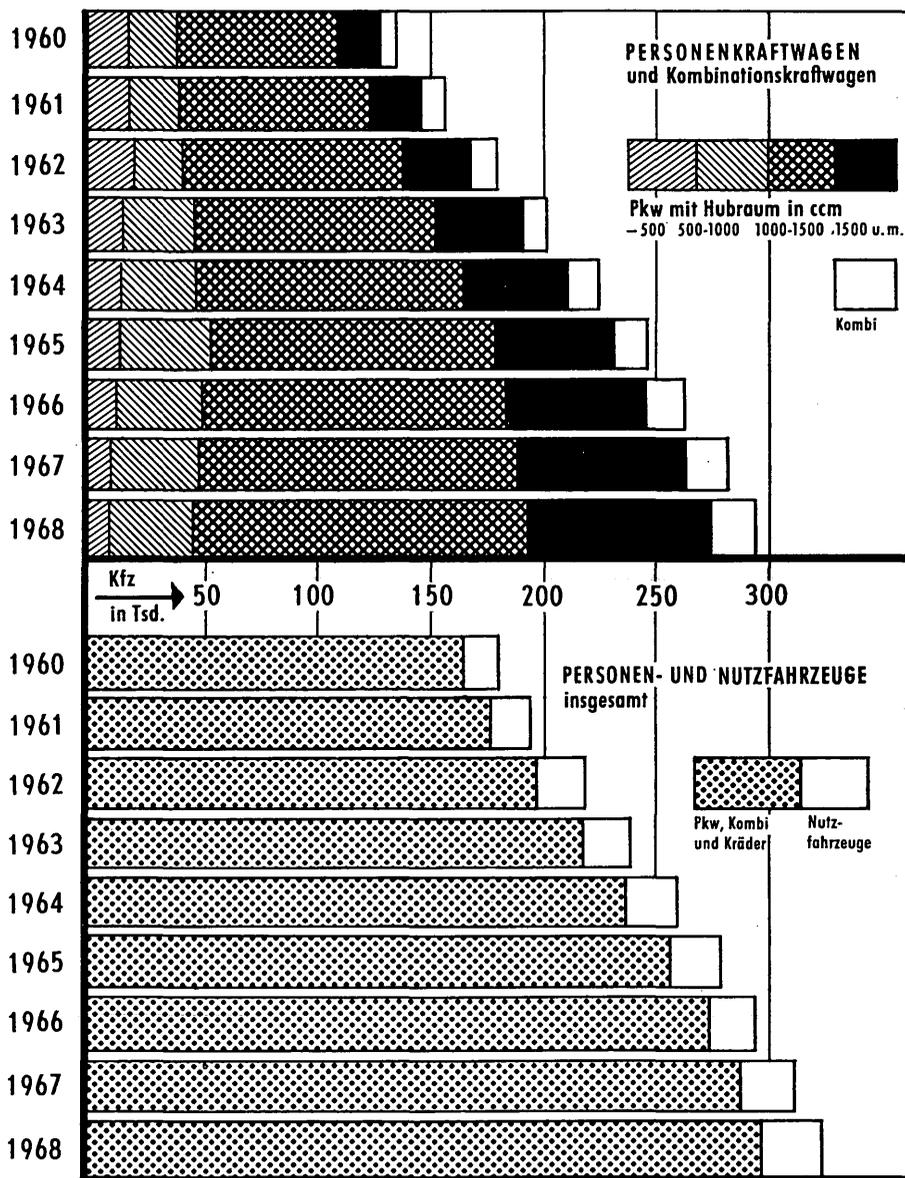
Die Grafik auf S. 363 über die Entwicklung der einzelnen Kraftfahrzeugarten in München demonstriert noch einmal zusammenfassend das unterschiedliche Wachstumstempo der wichtigsten Fahrzeuggruppen seit 1960. Außerdem enthält Tabelle 2 in Ergänzung zu Tabelle 1 die im Text genannten ersten 1968er Bestandszahlen Münchens, die dem Vorabdruck des diesjährigen Jahresberichts des Kraftfahrt-Bundesamtes entnommen sind.

Außer den dargelegten strukturellen Veränderungen des Kraftfahrzeugbestands sind auch umwälzende Wandlungen in der sozialen Struktur der Kraftfahrzeughalter eingetreten. Die Tabelle 3 gibt eine Übersicht über die Entwicklung der Kraftfahrzeughaltung in Gewerbe, Wirtschaft und im privaten Bereich der Arbeitnehmerhaushalte seit 1960, wobei allein schon die grobe Zweiteilung Gewerbe und Wirtschaft einschließlich Organisationen und Behörden einerseits und Arbeitnehmerhaushalte andererseits sehr wichtige Erkenntnisse vermittelt. In dem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß zwar das Einteilungsprinzip bei den Haltergruppen keineswegs voll befriedigt, da es zahlreiche Unschärfen enthält. Indes ist diese Gliederung im Rahmen der Angaben, die bei der Zulassung der Kraftfahrzeuge anfallen, von den möglichen immer noch die beste.

Bei den einzelnen Fahrzeugarten war das Ausmaß der Veränderungen sehr verschieden. Bei den Krafträdern stellten die Arbeitnehmer, wie schon 1960, bis in die jüngste Zeit

Kraftfahrzeuge in München

1960—1968



Kraftfahrzeuge¹⁾ in München 1968

Tabelle 2

Arten der Kraftfahrzeuge	Bestand 1. 7. 1968	gegen 1967 mehr bzw. weniger %	in % des Gesamt- bestands
Krafträder ²⁾	4881	— 17,2	1,5
davon			
Kraftroller	2658	— 19,7	0,8
andere Krafträder	2223	— 14,0	0,7
Personenkraftwagen	274389	+ 4,7	84,2
davon mit Hubraum in ccm			
unter 500	7595	— 9,1	2,4
500 bis unter 1000	39148	— 1,1	12,0
1000 bis unter 1500	144428	+ 3,1	44,3
1500 und mehr	83157	+ 12,3	25,5
Rotationskolbenmotor	61	+ 110,3	0,0
Kombinationskraftwagen	20561	+ 6,6	6,3
Kraftomnibusse einschließlich Obusse	790	+ 16,0	0,2
Lastkraftwagen	20318	+ 3,1	6,2
davon mit Nutzlast in kg			
unter 1500	9574	+ 2,0	2,9
1500 bis unter 2000	3429	+ 1,3	1,1
2000 bis unter 4000	3634	+ 9,9	1,1
4000 und mehr	3681	+ 1,2	1,1
Zulassungspflichtige Zugmaschinen	2119	+ 3,1	0,7
in der Landwirtschaft	826	+ 0,7	0,3
andere	1293	+ 4,6	0,4
Sonderkraftfahrzeuge	2939	+ 7,0	0,9
davon			
Krankenkraftwagen	237	+ 1,7	0,1
Tankkraftwagen für brennbare Flüssigkeiten	136	— 2,2	0,1
andere zur Lastenbeförderung	352	+ 18,5	0,1
Feuerwehrfahrzeuge	389	+ 2,1	0,1
Straßenreinigungsmaschinen	73	+ 9,0	0,0
andere zur sonstigen Verwendung	1752	+ 7,5	0,5
Kraftfahrzeuge insgesamt	325997	+ 4,3	100
außerdem Kraftfahrzeughänger			
einachsige zur Lastenbeförderung	2831	+ 2,5	28,3
mehrachsig zur Lastenbeförderung	3005	— 2,7	30,1
Anhänger mit Spezialaufbauten	4154	+ 14,5	41,6
davon			
Tankanhänger für brennbare Flüssigkeiten	118	— 1,7	1,2
andere zur Lastenbeförderung	650	+ 5,9	6,5
Feuerwehranhänger	14	— 6,7	0,1
Wohnanhänger	2722	+ 20,7	27,3
andere zur sonstigen Verwendung	650	+ 4,3	6,5
Kraftfahrzeughänger insgesamt	9990	+ 5,4	100

¹⁾ Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 1968, 2. Ergänzungsheft (ohne Bundeswehr, Bahn, Post und Stationierungstreitkräfte). — ²⁾ Ohne Mopeds.

Kraftfahrzeuge¹⁾ 1960/67 nach dem Gewerbe oder Beruf der Halter

Tabelle 3

— Stand jeweils 1. Juli —

Fahrzeugarten nach Gewerbe oder Beruf der Halter	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	Veränderung gegen 1960 in %	1967 in %
Kfz. insgesamt ..	179701	196855	220350	240519	259613	278824	297761	312515	+ 73,9	100,0
darunter Krafträder ²⁾)										
Landwirtschaft .	90	62	42	39	28	24	22	19	— 78,9	0,0
Handwerk	720	593	526	357	255	194	150	110	— 84,7	0,0
Handel (einschl. Handelsverm.) .	551	458	414	239	221	182	169	141	— 74,4	0,0
Beamte und Angestellte	6886	5862	5189	4125	3396	2763	2175	1581	— 77,0	0,5
Arbeiter	14264	11685	9816	6926	5086	3874	2992	2083	— 85,4	0,7
sonstige	4058	4023	4000	3793	3434	2880	2485	1959	— 51,7	0,7
insgesamt	26569	22683	19987	15479	12420	9917	7993	5893	— 77,8	1,9
PKW										
Landwirtschaft .	677	701	726	742	740	725	711	732	+ 8,1	0,2
Industrie	7677	8287	8855	9498	9926	9751	9512	9367	+ 22,0	3,0
Handwerk	8443	8909	9442	9392	9157	9282	9495	9720	+ 15,1	3,1
Handel (einschl. Handelsverm.) .	20347	21106	21929	20233	20022	19726	19259	19546	— 3,9	6,3
Dienstleistungen	9928	10641	11196	13923	14807	16249	16823	17608	+ 77,4	5,6
Beamte	45091	53348	14296	16736	18976	21132	23215	25210	+ 157,4	8,1
Angestellte			50354	59201	67332	75073	83452	90852		
Arbeiter	23879	29886	37254	43953	49639	54862	59311	62230	+ 160,6	19,9
sonstige	11293	13206	15543	18079	19991	22266	24925	26873	+ 138,0	8,6
insgesamt	127335	146084	169595	191757	210590	229066	246703	262138	+ 105,9	83,9
Kombinations- kraftwagen										
Landwirtschaft .	108	126	139	160	188	195	203	209	+ 93,5	0,1
Industrie	940	1129	1365	1803	2252	2588	2856	3000	+ 219,1	1,0
Handwerk	1751	2090	2354	2484	2640	2878	3062	3281	+ 87,4	1,0
Handel (einschl. Handelsverm.) .	2939	3211	3559	3589	3942	4213	4318	4363	+ 48,5	1,4
Beamte, Angestellte und Arbeiter	919	1134	1426	1922	2714	3567	4495	5275	+ 473,0	1,7
sonstige	825	958	1087	1570	2031	2477	2869	3158	+ 282,8	1,0
insgesamt	7482	8648	9930	11528	13767	15918	17803	19286	+ 157,8	6,2
LKW										
Landwirtschaft .	695	710	714	691	686	672	654	612	— 11,9	0,2
Industrie	3666	3962	4339	4692	5056	5285	5647	5599	+ 52,7	1,8

¹⁾ Quelle: Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes, ohne Bundeswehr, Bahn, Post und Stationierungsstreitkräfte. —
²⁾ Ohne Mopeds. — *) dar. Verk. u. Nachrichtenüberm.: 4839. — *) dar. Verk. u. Nachrichtenüberm.: 263, Dienst-
 leistg.: 1463.

Tabelle 3 (Fortsetzung)

Fahrzeugarten nach Gewerbe oder Beruf der Halter	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	Veränderung gegen 1960 in %	1967 in %
Handwerk	1880	1999	2171	2166	2206	2304	2499	2536	+ 34,9	0,8
Handel (einschl. Handelsverm.) .	5404	5649	5866	5933	5898	5993	6145	5972	+ 10,5	1,9
Verkehr und Nachrichten- übermittlung ..	2465	2610	2735	2750	2740	2840	2914	2708	+ 9,9	0,9
sonstige	1143	1209	1253	1501	1750	1994	2235	2287	+100,0	0,7
insgesamt	15253	16139	17078	17733	18336	19088	20094	19714	+ 29,2	6,3
außerdem										
Kfz.anhänger										
Landwirtschaft .	189	196	193	174	165	164	165	163	— 13,8	1,7
Industrie	1282	1370	1467	1510	1566	1614	1672	1645	+ 28,3	17,4
Handwerk	1432	1437	1460	1402	1341	1335	1340	1350	— 5,7	14,2
Handel (einschl. Handelsverm.) .	1647	1666	1706	1600	1639	1630	1658	1653	+ 0,4	17,4
Verkehr und Nachrichten- übermittlung ..	1407	1473	1524	1500	1459	1504	1584	1495	+ 6,3	15,8
sonstige	867	1030	1178	1409	1741	2172	2636	3170	+265,6	33,5
Fahrzeug- anhänger insg. .	6824	7172	7528	7595	7911	8419	9055	9476	+ 38,9	100,0

hinein die Hauptgruppe. Freilich ist ihr Anteil von knapp vier Fünftel im Jahr 1960 fortlaufend bis auf drei Fünftel im Jahr 1967 abgesunken. Bei den Kombinationskraftwagen gab es dagegen wesentlich größere Verschiebungen. Der Anteil der Arbeitnehmer hat sich hier von 12% im Jahr 1960 auf 27% im Jahr 1967 erhöht und umgekehrt der Anteil von Gewerbe und Wirtschaft in der gleichen Zeit von 88% auf 73% abgenommen.

Die stärkste Umstrukturierung des Halterkreises ist bis in die jüngsten Jahre hinein im PKW-Bestand eingetreten, nachdem der anhaltende Anstieg der Verbrauchereinkommen den Arbeitnehmern den Erwerb eigener Wagen ermöglichte. Mitte 1960 befanden sich erst etwas mehr als die Hälfte aller Personenkraftwagen — nämlich 69000 — im Besitz von Arbeitnehmern. 1967 sind es mit rund 178300 schon mehr als zwei Drittel gewesen (68%). Der Anteil der Gruppe der Unternehmen und Verwaltungen (einschließlich Selbständigen) ist in derselben Zeit von knapp der Hälfte auf ein Drittel des PKW-Bestands zurückgefallen. Der Tatbestand, daß von dem Gesamtzuwachs der Personenkraftwagen 1960/67 in Höhe von 134803 Personenkraftwagen allein 109322 = 81% auf Arbeitnehmer und nur 25481 = 19% auf die große Zahl aller übrigen Haltergruppen entfallen, macht deutlich, daß die starke Ausweitung der PKW-Neuzulassungen in den letzten Jahren effektiv und viel stärker auf die zunehmende Motorisierung der Arbeitnehmer zurückgeht, als gemeinhin angenommen wird. Aus der Tabelle 3 kann auch ab-

gelesen werden, wie unterschiedlich die Bestandszunahme bei den einzelnen Arbeitnehmergruppen war. Wohl war der Zuwachs an Personenkraftwagen bei den Beamten und Angestellten mit 157,4% etwas niedriger als bei den Arbeitern, für die sich eine Zunahme von 160,6% errechnet, aber das hängt einfach damit zusammen, daß letztere erst in jüngster Zeit stärker in die Gruppe der PKW-Besitzer einsteigen konnten. Im übrigen waren sie zuletzt noch längst nicht in dem Maße an der Motorisierung beteiligt, wie beispielsweise die Angestellten, die als Halter von nahezu 91000 Personenkraftwagen an erster Stelle rangieren. Die Arbeiterhaushalte waren mit mehr als 62000 Personenkraftwagen und schließlich die Beamten mit über 25000 Personenkraftwagen vertreten.

Aus den verschiedenen hohen PKW-Bestandszahlen in den Gruppen läßt sich natürlich noch nichts Eindeutiges über ihren eigentlichen Motorisierungsgrad ablesen. Vielmehr muß erst noch die Relation zur Gesamtheit der Arbeitnehmer hergestellt werden, d. h., die Bestandszahlen müssen jeweils auf die Gesamtheit der in München wohnhaften Beamten, Angestellten und Arbeiter bezogen werden. Daraus errechnen sich dann spezielle Besatzziffern für die einzelnen Arbeitnehmergruppen. Da uns jedoch für die jüngste Zeit keine Beschäftigtenzahlen aus der Arbeitsamtsstatistik mehr vorliegen, haben wir uns mit einigermaßen vertretbaren Schätzungen beholfen. Die Berechnungen haben eindeutig ergeben, daß die Gruppe der Beamten und Angestellten auch derzeit noch erheblich stärker motorisiert ist als die Gesamtheit der Arbeiter. Der PKW-Besatz ist aber in allen Arbeitnehmergruppen heute doppelt so groß wie 1960. Im einzelnen sieht die Veränderung der Besatzziffern seit 1960 bis 1967 wie folgt aus:

Halter eines PKW war 1960 jeweils

- jeder 4. Beamte
- jeder 6. Angestellte
- jeder 10. Arbeiter

1967 waren dagegen schon PKW-Halter

- jeder 2. Beamte
- jeder 3. Angestellte
- jeder 4. Arbeiter.

In der Haltung von Lastkraftwagen sind relativ viel geringere Veränderungen eingetreten. Die höchste absolute Zunahme — eine Verdoppelung des Bestands von 1960 bis 1967 — weist die Sammelgruppe „Sonstige“ auf, in der sich außer Fahrzeugen des Dienstleistungsbereiches auch solche der öffentlichen Hand einschließlich öffentlicher Betriebe befinden, während sich die Zuwachsrate für die gleiche Zeitspanne bei den Lastkraftwagen der Industrie nur auf 53%, des Handwerks auf 35%, des Handels auf 11% und schließlich des Verkehrs auf knapp 10% stellte. Offensichtlich ist hier die Sättigungsgrenze eine viel frühere als in der PKW-Haltung. Bemerkenswert ist, daß in unserer Stadt die meisten Lastkraftwagen derzeit von Handelsunternehmen gehalten werden; der Lastkraftwagenpark der Münchener Industrie ist indes kaum viel kleiner. Knapp halb soviel Transportfahrzeuge unterhalten die hiesigen Handwerksbetriebe sowie die Unternehmergruppe Verkehr und Nachrichtenübermittlung (ohne Bahn und Post).

Anhand der in den Tabellen vielfältig gegliederten Kraftfahrzeugbestandszahlen läßt sich natürlich das überschlüssig entwickelte Strukturbild der Kraftfahrzeughaltung in München noch wesentlich vertiefen. Die strukturellen Veränderungen des Fahrzeugbestands, die zu einer Umschichtung des Straßenverkehrs geführt haben, fordern gerade dazu auf, nach diesen Ergebnissen auch die Verkehrsplanung auszurichten. Dringend erforderlich wären freilich noch ergänzende Angaben über die Kraftfahrzeughaltung nach Stadtbezirken bzw. in kleinräumiger Gliederung, aber das wird sich erst realisieren lassen, wenn die Kartei der Kraftfahrzeugzulassungsstelle Münchens auf Lochkarten übernommen sein wird.

Dr. Mi.

Münchens Fremdenverkehr im Sommer 1968

Der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung hat im innerdeutschen Fremdenverkehr 1968 erst bescheidene neue Akzente gesetzt. Einige verregnete Sommerwochen — besonders in Süddeutschland — sind freilich auch keine guten Schrittmacher im Reiseverkehr gewesen. Im ganzen gesehen hat es jedoch gegenüber dem Vorjahr nur noch vereinzelt stärkere Ausfälle gegeben. Im Fall München haben zudem die wirtschaftlichen und kulturellen Anziehungskräfte, insbesondere die hier veranstalteten zahlreichen internationalen Kongresse, Tagungen, Messen und Ausstellungen dazu beigetragen, daß weitere Frequenzeinbußen infolge der wenig einladenden und unbequemen Verkehrsausbaumaßnahmen in der Stadt vermieden werden konnten.

Der in München registrierte Fremdenstrom der Touristen und geschäftlichen Besucher erreichte im Sommerhalbjahr 1968 erfreulicherweise eine höhere Frequenz als im Vorjahr. In der sechsmonatigen Sommersaison von April bis September verzeichneten unsere mehr als 400 Beherbergungsbetriebe sowie die Großjugendherberge und vier im Stadtgebiet gelegene Campingplätze

rund 1103600 Fremde
mit 2107500 Übernachtungen,

das waren um rund 4600 Fremde und 28300 Übernachtungen mehr als im Fremden-sommer 1967. Die insgesamt 404 Hotels, Gasthöfe, Fremdenheime und Pensionen für sich genommen (vergleiche Tabelle 1) beherbergten im Sommer 1968 zusammen 979262 Fremde, das waren wohl um 599 Besucher weniger als ein Jahr zuvor, doch stellte sich die wirtschaftlich relevantere Übernachtungszahl mit 1859482 um 16397 oder 0,9% höher als 1967. Die aus der Übernachtungszahl errechnete durchschnittliche Verweildauer der Münchener Gäste bewegte sich indes mit 1,9 Nächten wieder auf etwa gleichem Niveau wie im Vorjahr.

Sehr positiv hat sich ausgewirkt, daß das Münchener Beherbergungsgewerbe seine Kapazität schon vor, aber auch während der Saison vergrößern konnte. Engpässe im Bettenangebot, die sich bei größeren Veranstaltungen und Kongressen wiederholt zeigten,