

Allgemein ist festzustellen, daß im Straßenbahnverkehr nicht anders als im Personen-zugverkehr die Bevölkerung gegenüber der Vorkriegszeit die öffentlichen Verkehrsmittel viel mehr benutzt. Privatautos liegen still, die Bevölkerung hat auch nicht mehr soviel Fahrräder, sie will ihr Schuhwerk schonen und schließlich achtet sie auf die Trambahnzähler nicht mehr so wie früher. Auffällig ist jedoch, daß die Verkehrssteigerung so unterschiedlich ist. Selbst bei Berücksichtigung des verschiedenen Einwohnerverlustes der Städte bewegt sie sich noch zwischen dem 1,6fachen bei Köln und mehr als dem Fünffachen bei Hannover. In München ist sie nicht besonders hoch. Es steht mit dem 1,7fachen (Schwarzfahrer nicht gerechnet!) unter den zwölf Städten an drittletzter Stelle.

Nun ist das Mißliche, daß die technische Betriebsleistung der Straßenbahnen, wie sie in den gefahrenen Wagenkilometern zum Ausdruck kommt, sich meist gerade umgekehrt entwickelt hat. Die Gründe sind hinlänglich bekannt: Durch Kriegseinwirkungen geschrumpftes Netz, zerstörte oder nicht mehr voll einsatzfähige Wagen, Personalmangel und Leistungsabfall. In sechs Städten wurden 1946 weniger Wagenkilometer geleistet als 1935. Hier ist München mit einer Abnahme von rd. 40% zweifellos schlecht daran. Daß die Ruhrstädte noch niedriger liegen müssen, ist bei ihrem Schadensausmaß ohne weiteres klar. In fünf Städten entspricht die Wkm-Leistung etwa dem Vorkriegsstand oder übersteigt ihn sogar. Die Namen dieser Städte (Stuttgart, Hannover, Nürnberg, Augsburg, Bremen) legen die Vermutung nahe, daß dort die Straßenbahnverwaltungen ihr rollendes Material bei bedeutenden ansässigen Industriebetrieben leichter ergänzen können.

Mehr Personen zu befördern, wenn man weniger Wagen hat, ist natürlich nur bei stärkster Platzausnutzung möglich. Im Frieden betrug die durchschnittliche Platzausnutzung bei den Straßenbahnen nur 25 bis 30%. Die in der Unterbelegung von damals liegende Kapazitätsreserve ist heute aufgezehrt, jedoch offenbar nicht überall in gleichem Maße. Man erkennt dies, wenn man die obigen Zahlen der je Wagenkilometer gefahrenen Personen vergleicht. Sie waren 1935 allgemein niedrig

<sup>2)</sup> Zur Frage der Wohndichte ist während der Drucklegung eine aufschlußreiche Arbeit von Dr. Kürten erschienen („Berliner Statistik“ 1947, Heft 6).

**Zur Verkehrsnot in den Großstädten.** Ein besonderes Sorgenkind im heutigen Großstadtleben ist zweifellos der Straßenbahnverkehr. Nicht nur in München sind die Gemüter bei dem Gedanken an die Trambahn von einem Gefühl des Unbehagens geplagt, sondern auch in den meisten anderen Großstädten liegen die Dinge ähnlich. Im folgenden sind für 12 Städte der angloamerikanischen Zone die Zahlen des Straßenbahnverkehrs für das Jahr 1946 — für später liegt noch kein lückenloses Material vor — zusammengestellt und mit dem Friedensjahr 1935 verglichen (in 1000 nach der vergleichenden Städtestatistik des Städtetages bzw. dem Statistischen Jahrbuch deutscher Gemeinden):

Stadt	Gefahrenes Wagenkm.		Beförderte Personen	
	1935	1946	1935	1946
München . . . . .	39,0	23,2	136,1	231,7
Essen . . . . .	19,6	8,1	61,6	77,1
Köln . . . . .	40,9	..	119,2	219,7
Dortmund . . . . .	13,6	7,0	37,0	68,3
Frankfurt a. M. . . . .	24,4	16,1	82,6	130,4
Düsseldorf . . . . .	30,2	13,2	99,7	183,7
Stuttgart . . . . .	30,4	28,9	105,4	188,2
Bremen . . . . .	14,8	16,0	44,9	114,3
Hannover . . . . .	14,2	14,6	41,0	174,1
Nürnberg <sup>1)</sup> . . . . .	15,8	16,4	60,5	133,7
Mannheim . . . . .	7,8	7,2	29,6	53,5
Augsburg <sup>1)</sup> . . . . .	3,7	3,7	16,6	53,9

<sup>1)</sup> Für 1946 einschl. Omnibusse; bei Nürnberg einschl. Fürth.

und zeigten nur eine geringe Streuung (zwischen 2,7 und 4,5). Heute sind sie zwei- bis viermal so hoch und schwanken zwischen 7 (Stuttgart, Bremen) und 12 bis 15 (Hannover, Düsseldorf, Augsburg). München erscheint mit einem Wert von 10 im Jahr 1946 noch keineswegs als Extrem.

Stadt	1946 i. % v. 1935		Auf 1 Wkm treff. Pers.	
	Wkm	Bef. Pers.	1935	1946
München . . . .	60	170	3,5	10,0
Essen . . . . .	41	125	3,1	9,5
Köln . . . . .	—	109	2,9	—
Dortmund . . .	52	185	2,7	9,7
Frankfurt a.M.	66	158	3,4	8,1
Düsseldorf . . .	44	184	3,3	13,9
Stuttgart . . . .	95	179	3,5	6,5
Bremen . . . . .	108	254	3,0	7,1
Hannover . . .	103	425	2,9	11,9
Nürnberg . . . .	104	221	3,8	8,2
Mannheim . . .	79	181	3,8	8,6
Augsburg . . . .	100	324	4,5	14,7

Die Münchener Straßenbahn ist anscheinend früher als anderswo an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Die Beförderungsstatistik gibt nicht mehr die Zahl der Personen an, die fahren wollen, sondern derjenigen, die mitkamen. Im Laufe des Jahres 1947 haben verschiedene Umstände (u. a. die süddeutsche Stromkrise) zu einschneidenden Betriebseinschränkungen und verkehrsabwehrenden Maßnahmen (verschärfte Sperrzeiten, Haltestellenverringerungen usw.) geführt, so daß ab September durch die Abnahme der Wagenkm-Leistung erstmals auch die absolute Zahl der beförderten Personen gesunken ist. Um dem entgegenzuwirken, hat sich der Stadtrat im Dezember wieder zum ganztägigen Betrieb unter Einsatz der letzten Wagenreserven entschlossen.