

## Verkehr

**Ein erfolgreiches Fremdenverkehrsjahr.** Im vergangenen Jahr hat München alles darangesetzt, wieder Fremdenverkehrsstadt von internationalem Ruf zu werden. Über den Erfolg der Bemühungen bis zum Abschluß des Sommerhalbjahres ist bereits im Oktoberheft des letzten Jahrganges der „Münchener Statistik“ eingehend berichtet worden. Auch die letzten Monate des Jahres haben nicht enttäuscht, so daß die Jahresbilanz mit einer Fremdenzahl von über  $\frac{1}{2}$  Million und einer Übernachtungszahl von  $1\frac{1}{5}$  Mill. abschloß. Damit hat der Fremdenverkehr gegenüber dem Vorjahr um rd. 37% zugenommen. Die rasche Ausdehnung ist kaum den international anziehenden Ereignissen (Oberammergauer Passionsspiele, Rompilgerfahrten) allein zuzuschreiben, sonst wäre nicht auch noch in den stilleren Monaten Oktober—Dezember der Vorjahresumfang um rd. 30% überschritten worden. Es scheint sich vielmehr mit der wachsenden Zahl wirtschaftlich besser Gestellter eine strukturelle Änderung anzubahnen, die eine Gesundung von Dauer verbürgt. Fast 100000 Ausländer (1949 erst 39000) haben im Jahr 1950 bereits wieder die bayerische Landeshauptstadt besucht und sind durchschnittlich 2,7 Nächte geblieben. Bei den Fremden aus inländischen Herkunftsgeländern errechnet sich eine etwas geringere Verweildauer (2,1 Nächte). Standen 1949 die Besucher aus Bayern noch stark im Vordergrund, so haben uns 1950 von außerhalb Bayern (insbesondere Nordrhein-Westfalen, Hamburg, Bremen) schon fast ebenso viele Fremde besucht als aus unserer engeren Heimat (209000 gegen 223000). Hier wird allerdings eine unvermeidliche Lücke der Fremdenverkehrstatistik offenbar. Der Besucherstrom aus den bayerischen Regierungsbezirken in die Hauptstadt ist sicher gewaltig angeschwollen, aber vielfach handelte es sich nur um Tagesaufenthalte, die statistisch ebensowenig erfaßt werden können wie Übernachtungen im Verwandten- und Bekanntenkreis. Die Bettenkapazität der Hotels, Fremdenheime und genehmigten Privatquartiere hat sich von 4832 Ende Dezember 1949 auf 7175 Ende vorigen Jahres erhöht. Wie man sieht, geht die Ausweitung des Angebotes noch über den

vermehrten Andrang hinaus, so daß es im allgemeinen kaum Unterbringungsschwierigkeiten gegeben haben dürfte. Für die Münchener Hotels errechnet sich im Jahresdurchschnitt eine Bettenausnutzung von 61%. Sie war im Februar (Münchener Fasching) mit 79% noch etwas größer als im September (74%), der u. a. wegen der ausschlaggebenden Bedeutung des Oktoberfestes seit Jahren den Kulminationspunkt des Münchener Fremdenverkehrs bringt. Eines äußerst regen Zuspruches erfreuten sich ferner die Münchener Jugendherbergen (16816 Fremde mit 27443 Übernachtungen, das ist mehr als doppelt so viel wie 1949).

**Öffentliche Verkehrsmittel in Bedrängnis, aber 31% mehr Privatfahrzeuge.** Daß der Normaltarif im Personenverkehr der Eisenbahn immer noch zu hoch ist, zeigt sich am neuerlichen Rückgang des Fahrkartenverkaufs. Trotz der Verbesserung des Zugverkehrs — die Zahl der in München beginnenden, endenden oder durchlaufenden Reisezüge erhöhte sich während des Jahres von täglich 642 auf 876 — wurden an den Münchener Bundesbahnhöfen im Jahr 1950 um 7,6% weniger Fahrkarten verkauft als 1949 (10,9 gegen 11,8 Mill.). Auch in den eigentlichen Reisemonaten Juni bis September wurden die Vorjahresergebnisse nicht erreicht, ein Beweis dafür, daß neben der Tarifgestaltung auch der ständig zunehmende Kraftwagenverkehr das Geschäft der Bahn beeinträchtigt. Es bleibt abzuwarten, ob die auffallende Zunahme des Fahrkartenverkaufs mit Winterbeginn — die Münchener Zahlen lagen für November um 18% und für Dezember sogar um 26% über denen von 1949 — Bestand hat. Das Netz der städt. Verkehrsbetriebe hatte Ende 1950 eine Betriebslänge von 188 km gegen 168 km Ende 1949. Wieder eingeführt oder neu in Betrieb genommen wurden Omnibuslinien nach Obermenzing und Solln, zwischen Pasing und Obermenzing (am 1. Januar 1950) sowie Sonderlinien zu den Rennplätzen Daglfing und Riem (2. April). Die wagenkilometrische Leistung (im ganzen Jahr  $42\frac{3}{4}$  Mill. gegen  $39\frac{1}{2}$  Mill. 1949) ist hauptsächlich im Omnibus- und Obusverkehr noch verbessert worden. Bei der Straßenbahn hat sie im

September 1950 den Höchststand erreicht (3,43 Mill. km bei einem Einsatz von täglich ca. 550 Trieb- und Beiwagen) und ist dann leicht abgefallen, was in Anbetracht der jahreszeitlichen Zunahme der Fahrgastzahl wieder zu den bekannten Überfüllungserscheinungen geführt hat. Jedoch liegt die Verhältniszahl, die diese anzuzeigen vermag (beförderte Personen je Wagen-km), auch für die Monate November und Dezember immer noch unter den Vorjahreswerten (5—5,5 gegen 5,5—5,8 1949). Die Fahrgastzahl ist lediglich auf den Omnibus- und Obuslinien, in erster Linie wegen der Netzerweiterung, gestiegen (von  $13\frac{2}{3}$  auf etwa  $18\frac{1}{2}$  Mill.), die Straßenbahn dagegen erreichte in keinem Monat die vorjährige Frequenzziffer. Der Ausfall wurde aber, wie folgende Zusammenstellung nach Monaten erkennen läßt, in letzter Zeit immer geringer, so daß damit gerechnet werden kann, daß der Schock der Tarifierhöhung bald endgültig überwunden sein wird. Es wurden 1950 gegenüber 1949 Fahrgäste weniger befördert:

|                 | Mill. | %    |
|-----------------|-------|------|
| Januar .....    | 4,0   | 18,7 |
| Februar .....   | 3,0   | 15,8 |
| März .....      | 3,7   | 18,4 |
| April .....     | 2,9   | 15,9 |
| Mai .....       | 2,3   | 12,5 |
| Juni .....      | 2,8   | 15,7 |
| Juli .....      | 2,7   | 14,9 |
| August .....    | 1,6   | 9,7  |
| September ..... | 1,7   | 8,9  |
| Oktober .....   | 1,4   | 7,8  |
| November .....  | 0,9   | 5,0  |
| Dezember .....  | 0,9   | 4,8  |

Die städt. Verkehrsmittel zusammen wurden im Jahr 1950 von rd. 215 Mill. Personen (1949: 238 Mill.) benützt, ungeachtet die Schwarzfahrer, deren Zahl man erfreulicherweise für das vergangene Jahr bedeutend niedriger schätzt als für 1949 ( $11\frac{1}{2}$  gegen  $16\frac{2}{3}$  Mill.).

Im Güterverkehr hat die Bundesbahn im Bereich der Münchener Bahnhöfe ebenfalls Geschäftseinbußen in Kauf nehmen müssen. Die Schrumpfung, die sich im wesentlichen auf die erste Jahreshälfte beschränkt, beleuchtet zugleich das Schwankende unserer Wirtschaftslage, die damals hart an der Grenze einer „Deflationskrise“ stand. Mengenmäßig ist der Güteranfall im Empfang und Versand in den ersten 6 Monaten 1950 nicht weniger als 29% hinter dem Vorjahr zurückgeblieben, erst im Juli wendete sich das Blatt und es hat sich wenigstens der Versand wieder stärker (um 6,5% gegen 1949) gehoben. Viel ist das nicht und man muß

schon eine beträchtliche Abwanderung zur Straße in Rechnung setzen, wenn man diese niedrigen Güterverkehrszahlen mit dem Aufschwung der Wirtschaft in Einklang bringen will. Insgesamt sind im vergangenen Jahr Bahngüter im Gewicht von 2,147 Mill. t (1949: 2,497 Mill. t) nach München gekommen und 0,804 Mill. t (0,893 Mill. t) wurden von hier aus verfrachtet. In eine Großstadt strömen immer mehr Güter hinein, als sie verlassen, es verdient jedoch Beachtung, daß die Passivität der Münchener Güterverkehrsbilanz geringer geworden ist („Mehr-Einfuhr“ 1949: 1,603 Mill. t, 1950: 1,343 Mill. t). Im günstigen Sinne wird man es ferner auslegen dürfen, daß im Eil- und Frachtstückgutverkehr (meist hochwertigere Halb- und Fertigfabrikate) mengenmäßig um etwa 13% mehr Güter aufkamen als 1949.

| Zahlen zur Verkehrslage                 | 1950    | 1949    | 1938    | 1950 in % von 1938 |
|---|---------|---------|---------|--------------------|
| Fahr.-Verk. der Eisenbahn in 1000 ..... | 10 938  | 11 771  | 9 558   | 114                |
| Güterempfang in 1000 t)                 | 2 147   | 2 496   | 3 023   | 71                 |
| Güterversand in 1000 t)                 | 804     | 893     | 1 392   | 58                 |
| Straßenb. Fahrgäste in 1000             | 196 590 | 224 630 | 159 006 | 124                |
| Gefahr. Wagen-km in 1000 ..             | 39 111  | 36 899  | 39 529  | 99                 |
| Betriebene Wagen <sup>2)</sup> .....    | 536     | 475     | 635     | 84                 |
| Kfz.-Bestand <sup>3)</sup> ..           | 61 699  | 47 194  | 60 552  | 102                |
| davon LKW                               | 12 903  | 11 816  | 8 257   | 156                |
| PKW                                     | 24 283  | 18 006  | 27 360  | 89                 |
| Kräder                                  | 22 525  | 15 644  | 23 878  | 94                 |

<sup>1)</sup> 1949 und 1950 ohne Güterverkehr der Besatzungsmacht. — <sup>2)</sup> Monatsdurchschnitt. —

<sup>3)</sup> Polizeilich registrierte einschl. zeitweise stillgelegte Kraftfahrzeuge, 1949 u. 1950, Stand am Jahresende, 1936 Julibestand. — <sup>4)</sup> Gegenüber heute überhöht durch Müllabfuhr nach Puchheim (rd. 380 000 t).

Wenn man an die Verhältnisse der ersten Nachkriegszeit zurückdenkt, hätte sich niemand träumen lassen, daß schon in der kurzen Spanne von ein paar Jahren die friedensmäßige Intensität des Kraftfahrzeugverkehrs in München wieder erreicht werden würde. Nach einer Zunahme um 31% während des vergangenen Jahres belief sich Ende 1950 die Zahl der polizeilich registrierten Kraftfahrzeuge auf rd. 61 700. Das bedeutet, daß, wie 1938, etwa auf jeden 13. Einwohner ein Kraftfahrzeug entfiel. Unter den Selbständigen in Gewerbe, Handel und freien Berufen dürfte z. Z. mindestens jeder 2. ein Kraftfahrzeug halten. Der Bestand an LKW,

der schon vor Jahren die Friedensziffer überschritten hatte, ist annähernd stabil geblieben, die größte Zunahme (44%) entfiel auf Krafträder, PKW sind um 35%, Kraftomnibusse um nahezu 100% mehr geworden. Der Bestand an Krafträdern (ohne Motorroller unter 1 PS und Fahrradhilfsmotoren) reicht mit 22525 jetzt nahe an den PKW-Bestand (24283) heran. Allerdings ist von ihnen immer eine verhältnismäßig große Anzahl besonders in den Wintermonaten stillgelegt. Für alle Kraftfahrzeuge zusammen betrug die Stilllegungsquote im Jahresdurchschnitt 28%. In diesem Winter lag sie jedoch, soweit man nach den Dezember-Ergebnissen schließen kann, mit nur 17% bedeutend unter Vorjahreshöhe (34%). Offiziell betankt wurden von den Ende Dezember zum Verkehr zugelassenen 50868 Kraftfahrzeugen nur 28429, also gut die Hälfte. Auch dies wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht das Kontingent an Vergaserkraftstoff ganz erheblich gestiegen wäre. Das Straßenverkehrsamt hat Treibstoffbezugsrechte über 25,8 Mill. Liter Benzin und 12,25 Mill. kg Diesel-Kraftstoff (1949: 17,6 bzw. 11,2 Mill.) ausgeben können. Die nicht Betankten konnten mit Ausnahme einiger Sommerwochen un schwer „schwarzen“ Treibstoff beziehen.

Im Jahr 1950 haben mehrere ausländische Flugesellschaften München wieder in ihre Flugpläne einbezogen. Dies und auch gewisse Tarifiermäßigungen trugen zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrs im Flughafen Riem bei. Es erfolgten fast doppelt so viele Landungen wie im Vorjahr, Personen wurden einschließlich des Durchreiseverkehrs 69034 befördert, d. s. 140% mehr, Luftpost (115 t) und Luftfracht (831 t) von und nach München erhöhten sich auf rd. das Fünffache.

**In Verkehrsunfällen trauriger Rekord.** Wie jeder beobachten kann, ist der Straßenverkehr in München längst über das mit der baulichen Anlage verträgliche Fassungsvermögen hinausgewachsen. Die dadurch erhöhten Unfallgefahren führen bei der bekannt lockeren Verkehrsdisziplin unserer Bevölkerung ständig zu erschreckend hohen Unfallziffern. Im Jahr 1950, in dem der Kraftwagenverkehr u. a. auch wegen der Oberammergauer Passions-spiele ungewöhnlich stark war, ereigneten sich nicht weniger als 9670 Verkehrsunfälle, d. s. 27 im Tagesdurchschnitt. Die Zunahme gegenüber 1949 (6186 oder 17 pro Tag) belief sich auf 56% (!). Auch vor dem Krieg ist in unserer Stadt noch nie

eine so hohe Unfallziffer verzeichnet worden. In ihrem jahreszeitlichen Verlauf zeigt die Unfallkurve die stärksten Überhöhen in den Monaten Juni bis September und dokumentiert damit die Abhängigkeit vom sommerlichen Reiseverkehr. Die Polizei war ständig um eine Verbesserung der Verkehrsregelung und des Verkehrsverhaltens bemüht und dies scheint nicht ohne Wirkung auf den Schweregrad der Unfälle gewesen zu sein. Während nämlich die Unfälle, bei denen Sachschäden verursacht wurden, um 73% gestiegen sind, hat die Zahl der schwerer oder leichter verletzten Personen „nur“ um 44% zugenommen (von 3852 auf 5542) und Todesopfer forderte der Straßenverkehr 1950 kaum mehr als im Vorjahre (217 gegen 215). Von den Toten waren 63%, von den Verletzten 60% Fußgänger und Radfahrer, die Ursache lag jedoch in 69% aller Unfälle bei Kraftfahrzeugen oder deren Fahrern („Trunkenheit“ erscheint in den polizeilichen Ursachenermittlungen zwar immer häufiger, noch sind aber nur ca. 5% der Verkehrsunfälle auf sie zurückzuführen). Die Beteiligung auswärtiger und amerikanischer Kraftfahrzeuge an den Verkehrsunfällen war 1950 in München mit 17 bzw. 10,5% viel geringer, als in der Bevölkerung gewöhnlich vermutet wird. Der Sachschaden aus den Verkehrsunfällen des Jahres 1950 wird auf  $7\frac{3}{4}$  Mill. geschätzt.

**Leistungen der Post.** Die Münchener Postdienststellen hatten auch im Jahre 1950 in all ihren Tätigkeitsbereichen vermehrten Betrieb. Die Auflieferung von Paketen erhöhte sich im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung um rd. 25% auf über 5 Mill. Stück, gewöhnliche Briefsendungen wurden um 17 Mill. (= 12%) mehr aufgegeben, eingeschriebene dagegen etwas weniger, worin man ein deutliches Zeichen für das wiedergewonnene Vertrauen zur Post erblicken kann. Der Telegrammverkehr, der den Vorkriegsumfang längst überschritten hat, steigerte sich 1950 nochmals um 21%. Eine ganz auffallende Erhöhung war im Telegrammverkehr mit dem Auslande zu verzeichnen. Es gingen in München über 180000 Auslands-telegramme gegen 101000 im Vorjahre ein. Der lebhaft internationale Reiseverkehr dürfte zu dieser Ausweitung ebenso beigetragen haben, wie das Aufblühen des Außenhandels (insbesondere Importgeschäft des Münchener Obst- und Südfrüchtegroßhandels). Allmählich scheint auch der Fernsprechkverkehr wieder das vom Frieden her gewohnte Bild anzu-

nehmen. Die Post hat 1950 rd. 7000 Fernsprechhauptanschlüsse (1949: 3000) einrichten können, so daß an dem Vorkriegsstand von annähernd 50000 nur noch 12000 fehlen. Im Ortsverkehr, in dem die Gesprächsvermittlung von 1948 auf 1949 zurückgegangen war, wurde im vergangenen Jahr wieder unglaublich viel telephoniert (über 68 Mill. Gespräche, d. s. 42% mehr als 1949!), Ferngespräche wurden trotz der im Juni wieder eingeführten Verbilligung für die Abendstunden nur um 5% mehr vermittelt. Obwohl sich die gegen Schwarz Hörer ergriffenen Maß-

nahmen noch kaum auswirkten, haben die Anmeldungen zur Teilnahme am Rundfunk von Monat zu Monat zugenommen, insgesamt im Jahr um fast 40000. Mit rd. 231000 am Jahresende 1950 geht die Zahl jetzt nahe an die der Haushaltungen heran, d. h. im Durchschnitt ist in jedem Münchener Haushalt ein Empfangsgerät in Betrieb. Kein Wunder, daß der Rundfunk „im Gelde schwimmt“: es ist ein wirtschaftliches Kuriosum, daß eine jahrzehntelange Absatzausweitung solchen Ausmaßes nicht zu einer effektiven Gebührenherabsetzung führt.

## Versorgung, Preise

**Guter Ernährungsstand.** In den ersten Monaten des vergangenen Jahres vergrößerte sich das Angebot an Ernährungsgütern derartig, daß der Schwarzhandel sich auf keinem Gebiet mehr lohnte und die Reste der Lebensmittelbewirtschaftung des 2. Weltkrieges endgültig über Bord geworfen werden konnten. Dem Münchener Schlacht- und Viehhof wurden im ganzen Jahr über 432000 Stück Vieh, 240000 Stück mehr als 1949, zugeführt. Die Anlieferung von Schweinen, die zeitweilig den Viehmarkt beherrschten, hat sich sogar mehr als vervierfacht. Im letzten Quartal sind zuweilen gewisse Verknappungen aufgetreten, jedoch wurde der hohe Anlieferungsstand derselben Zeit von 1949 immer noch um 30% übertroffen. Das Marktamt des Schlacht- und Viehhofes hat berechnet, daß im ganzen Jahr 1950 in München 34647 t Fleisch verbraucht worden sind, davon 41% Schweinefleisch. Im Vorjahr hatte die Rechnung erst 8715 t ergeben und Schweinefleisch war nur mit 29% beteiligt. Der Pro-Kopf-Verbrauch in der Woche lag bei ca. 800 g, das ist noch nicht der Friedensverbrauch (1938 z. B. 1266 g), an dem Zurückbleiben dürfte aber nicht allein die Marktlage oder der hohe Preis schuld sein, es haben sich offenbar auch die Verbrauchsgewohnheiten der Münchener Bevölkerung geändert. Unabhängig von den Schwankungen der Erzeugung stand Milch das ganze Jahr über in annähernd gleicher Menge und ab Mai in verbesserter Qualität zur Verfügung. Die Erzeugungsstätten im Stadtgebiet waren mit 5,7% (1949: 5,3) am Gesamtmilchaufkommen beteiligt. Die Zufuhr erfolgte in steigendem Maße auf

Kraftfahrzeugen — 1949 zu 59%, 1950 bereits zu 73% —, Zahlen, die schlaglichtartig die Situation der Bahn beleuchten. Insgesamt wurde eine Menge von 88,2 Mill. l als Trinkmilch in den Verkehr gebracht, so daß jeder Münchener Einwohner durchschnittlich ca. 0,29 l im Tag (1938 0,38 l) zu verbrauchen hatte. Auf dem Lebensmittelbahnhof der Münchener Großmarkthalle liefen über 4000 Wagen mit Obst und Gemüse mehr ein, abgingen jedoch um 1500 weniger, d. h. es blieb wesentlich mehr für die Versorgung des Platzes München wie im Jahr zuvor. Der gesamte Wagenein- und -auslauf erreichte mit 64891 die Ziffer des besten Friedensjahres (1938). Die vom Großhandel zusätzlich mit LKW eingebrachte Menge von Obst und Gemüse (17082 t) ging um 31% über den Anfall des Jahres 1949 hinaus. Hauptsächlich lag das an der überreichen Obsternte, die die Einbringung von August an auf etwa das Doppelte emporschnellen ließ. Auf dem gesamten Ernährungsgebiet sind außer bei Zucker in den letzten Monaten vor der neuen Ernte kaum „Engpässe“ aufgetreten. Für den Verbrauch gewerblicher Güter in München fehlen, nachdem mit Ausnahme des Treibstoffes (s. o.) nichts mehr bewirtschaftet war, statistische Unterlagen. Bekanntlich ist die Situation der Hausbrandkohlenversorgung schon mit Winterbeginn schwierig geworden, in der Hauptsache allerdings, weil die Sommermonate, nicht mehr, wie es früher üblich war, vom Handel und den Verbrauchern zu ausreichender Bevorratung genutzt worden sind.