

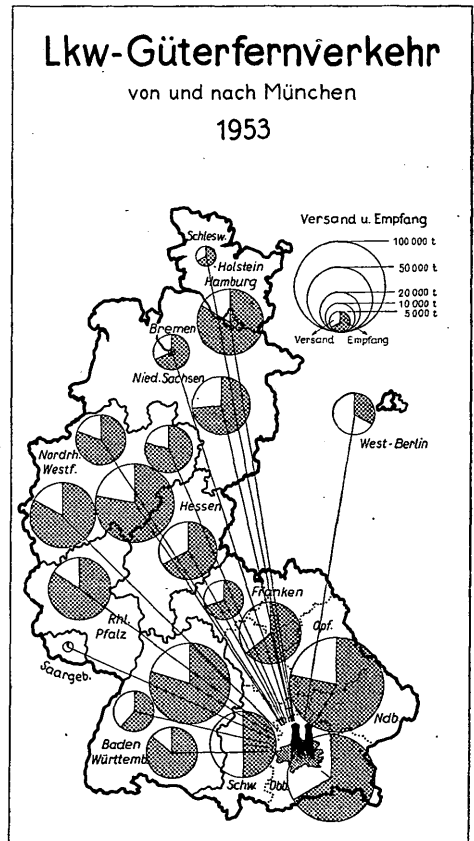


Inhalt: München im gewerblichen Güterfernverkehr — Münchener Fremdensommer 1955 — Wie viele uneheliche „Besatzungskinder“ gibt es in München? — Kaum gemindertes Großstadtwachstum — München im Zahlenspiegel.

München im gewerblichen Güterfernverkehr

Daß im Empfangs- und Versandverkehr der großen Städte heute der LKW-Transport eine überragende Rolle spielt, weiß man seit langem. Genauere Zahlen, aus denen seine Bedeutung für eine bestimmte Stadt oder einen bestimmten Verkehrsbezirk zu ersehen gewesen wäre, gab es jedoch für die Zeit nach dem Kriege nicht. Nun hat die zur Ordnung des gewerblichen Güterfernverkehrs errichtete „Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ (Sitz Köln) erstmals für das Jahr 1953 statistisches Material veröffentlicht, das die Güterbewegung im Lastverkehr, aufgeteilt nach ca. 90 Verkehrsbezirken, zeigt. Wie in der entsprechenden Statistik der Bundesbahn bildet hier unsere Stadt einen eigenen Verkehrsbezirk, dessen Verflechtung mit dem übrigen Bundesgebiet (und mit Berlin) somit deutlich überblickt werden kann. Die Zahlen berücksichtigen nicht den Güternahverkehr in der sog. 50-km-Zone, den Werkverkehr für eigene Zwecke der Unternehmungen und sind, wie erwähnt wird, auch im übrigen noch unvollständig. Auch so sind sie eindrucksvoll genug, denn im Jahr 1953, also noch lange nicht auf dem Gipfel der Konjunktur, sind im gewerblichen Güterfernverkehr Waren im Gewicht von

625 606 t nach München hereingekommen und Waren im Gewicht von 221 432 t aus München abgegangen.



Das gesamte Transportvolumen machte also rd. 847 000 t aus, das waren 29% derjenigen Mengen, die im gleichen Jahr im Bahngüterverkehr aufkamen (2,9 Mill. t). In den letzten Jahren vor dem Kriege hatte der damalige Reichskraftwagenbetriebsverband eine ähnliche statistische Erfassung durchgeführt, die für München 1938 z. B. 298 000 t LKW-Fracht ergeben hat, d. h. die Leistungen des gewerblichen Güterfernverkehrs im Raum München erreichen heute nahezu das 3fache des Vorkriegsumfanges. Interessant ist, daß schon damals der Empfang den Versand wesentlich überstiegen hat; heute verhalten sie sich wie 3:1, woraus man ersehen kann, wie schwer es den Fernlastfahrern, die München ansteuern, oft sein mag, entsprechend gewichtige Rückfrachten zu finden.

Die Intensität des gewerblichen Güterfernverkehrs ist in München auch im Vergleich mit anderen Städten sehr groß.

Im süd- und südwestdeutschen Raum verzeichneten z. B. im Berichtsjahr

Stadt	Empfang	Versand	zusammen
	1000 t		
Stuttgart	464	152	616
Nürnberg-Fürth	514	201	715
Frankfurt ¹⁾	626	258	884
Ludwigshafen-Mannheim ²⁾	429	585	1014

¹⁾ Wirtschaftsgebiet. — ²⁾ Bei Mannheim Wirtschaftsgebiet.

Die höheren Zahlen für Frankfurt und vor allem Mannheim-Ludwigshafen sind in erster Linie die Folge des lebhaften Umschlagverkehrs von der Rheinwasserstraße, dem München nichts dergleichen an die Seite stellen kann.

Frägt man sich, woher die Güter im Schwerlastverkehr zu uns kommen bzw. wohin sie von uns gehen, ergibt sich, nach größeren Gebieten zusammengefaßt, folgendes Bild:

Herkunfts- bzw. Zielgebiet	Empfang			Versand		
	1000 t	%	im Verhältnis z. Bahngüterverk. %	1000 t	%	im Verhältnis z. Bahngüterverk. %
Oberbayern	60,0	9,7	16	28,4	13,5	42
Niederbayern-Oberpfalz	84,6	13,8	66	23,1	11,0	51
übr. Bayern	67,7	11,0	56	47,6	22,7	74
Baden-Württemberg	120,2	19,5	134	30,9	14,8	48
Hessen-Rheinpfalz	42,8	6,9	102	15,7	7,5	64
Nordrhein-Westfalen	152,3	24,7	19	38,0	18,2	52
Hamburg, Bremen	55,8	9,1	63	13,8	6,6	33
übr. Nordwestdeutschland	32,6	5,3	41	12,0	5,7	55
Summe Bundesgebiet	616,0	100	36	209,5	100	52
West-Berlin	5,8	.	483	11,7	.	37
Ost-Berlin, Sowj. Zone	1,2	.	100	—	—	.
Saargebiet	1,0	.	0,8	0,0	.	.
Ausland	1,6	.	0,3	0,2	.	0,2
insgesamt	625,6	.	26	221,4	.	41

An erster Stelle steht auf der Empfangsseite unsere große Bezugsquelle für Rohstoffe und Industriewaren: das Land Nordrhein-Westfalen (einschl. Moselgebiet und Siegbereich), jedoch ist sein Übergewicht bedeutend geringer als im Bahngüterverkehr, der allein unsere gesamte Versorgung mit Ruhrkohle trägt. Die LKW, die Waren aus diesem Teil des Bundesgebiets nach

München bringen, kommen deswegen nicht so sehr aus dem Ruhrgebiet als aus Ostwestfalen, dem Bergischen Land, dem Siegbereich und Siegerland, dem Lahnggebiet, also den Standorten der Kleisenindustrie, der Möbelindustrie u. ä. und ferner aus den großen Rheinhandelsplätzen Düsseldorf und Köln. Ein breiter Strom von Waren fließt uns per LKW von den Nordseehäfen

(insbesondere Hamburg, Bremen) und von Niedersachsen (Hannover, Braunschweig) zu. Aus Hamburg bezog München 1953 fast 45000 t LKW-Ladegut, das ist die überhaupt größte Menge, die aus einer einzigen Stadt kam. Zu einem Großteil dürfte es sich hier um Treibstofftransporte mit Tankwagen und andere Einfuhr (Weizen, Tabak, Baumwolle u. ä.) sowie um PKW-Überführungen mit Großraumlastern handeln. Im Verhältnis zum Bahngüterempfang machten die LKW-Transporte aus den Nordseehäfen 1953 schon fast $\frac{2}{3}$ aus. Überrundet wurde die „Schiene“ von der „Straße“ bereits im Empfangsverkehr aus den mittleren Entfernungen, aus Hessen-Rheinpfalz und vor allem aus Baden-Württemberg. Stuttgart und das stark industrialisierte Nordwürttemberg führen hier, außerdem ist an die ständig steigende Zementlieferung in Silos aus Heidelberg zu denken und schließlich spielen die Städte Mannheim-Ludwigshafen, in denen auch Rheinschiffahrtsgüter auf LKW umgeschlagen werden, eine große Rolle. Vom Gesamtumfang aus Baden-Württemberg, Hessen und der Rheinpfalz in Höhe von rd. 163000 t entfielen 56000 t auf Nordwürttemberg, 27000 t auf Mannheim-Ludwigshafen, $10\frac{1}{2}$ Tausend t auf Frankfurt und $7\frac{1}{2}$ Tausend t auf Stuttgart. Das Land Bayern ist unter den Herkunftsgebieten von LKW-Frachten nach München mit gut einem Drittel (34,5%) beteiligt, und zwar stammt die größte Menge — rd. 85000 t — aus den Regierungsbezirken Oberpfalz, Niederbayern (insbesondere Natur- und Kunststeine, Holz und andere Baustoffe, Eisenhalbzeug), auf Franken entfielen $42\frac{1}{2}$ Tausend t (darunter fast 14000 t auf Nürnberg-Fürth), auf Schwaben über 25000 t und auf Oberbayern rd. 60000 t. Der letztgenannte Betrag ist natürlich nur deswegen relativ so gering, weil der äußerst intensive Güternahverkehr im 50-km-Ring um München, wie eingangs erwähnt, nicht zu erfassen ist. Im Verhältnis zum Bahngüterverkehr erscheint der gewerbliche Güterfernverkehr aus Oberbayern nach München nur wie ein schmales Rinnsal. Das hat seinen Grund nicht nur in der Ausschließung der Nahzone, sondern auch in den Kohlenfrachten aus den oberbayerischen Grubengebieten, die immer

noch fast ausschließlich der Bahn zufließen und ihre Leistung in dieser einen Richtung weit über den Durchschnitt erhöhen. Insofern zeigt die Versandseite, der wir uns jetzt zuwenden wollen, ein ausgeglicheneres Bild. Der gewerbliche Güterfernverkehr macht beim abgehenden Gut mindestens $\frac{1}{3}$ und höchstens $\frac{3}{4}$ der in der gleichen Richtung beförderten Bahntransporte aus. Der Versand im LKW-Verkehr wird maßgeblich von den Erzeugnissen der Münchener Industrie (u. a. Bier, Maschinen, Kfz., Elektroartikel, Holz- und Papierwaren) und des Münchener Handwerks bestimmt. Jedoch ist auch viel Handelsgut darunter, das nicht selten aus weitergeleiteten Importen (z. B. von Obst und Südfrüchten am Lebensmittelbahnhof der Großmarkthalle) stammt. Auf Bayern insgesamt traf nahezu die Hälfte (47,3%) der im gewerblichen Güterfernverkehr überhaupt aufgekommenen Versandmengen. Im Verkehr mit Nürnberg-Fürth sowie mit dem Regierungsbezirk Schwaben glichen sich 1953 Versand und Empfang fast aus, mit dem übrigen Bayern dagegen war die Verkehrsbilanz tonnagemäßig erheblich passiv. Außerhalb Bayern erhielt Nordrhein-Westfalen den größten Einzelposten von LKW-Transporten aus München. Die übrigen Teile des Bundesgebiets folgten in der gleichen Rangordnung wie im Empfangsverkehr, nur der Versand nach den Nordseehäfen trat etwas stärker zurück. Es ist die Richtung, in der die Bahn im Versandverkehr aus München auch heute noch am stärksten die Vorhand hat. West-Berlin erhielt aus München im Jahr 1953 per LKW rd. doppelt soviel t Ware, als es zu uns sandte. Der Verkehr mit der Sowjetzone und mit dem Saargebiet ist verschwindend gering; auch mit dem Ausland ergaben sich 1953 noch keine 2000 t Gütertausch (davon nahezu 1000 t Anlieferung aus Österreich), was jedoch insofern an der Wirklichkeit vorbeigeht, als in der Statistik der Bundesanstalt nur der Verkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet (und West-Berlin) festgehalten ist. Nach Beobachtungen, die man auf unseren Straßen machen kann, dürfte jedoch die Zahl der ausländischen Lastwagen, die in München Güter aus- oder einladen, noch nicht allzu groß sein. Dr. E.