

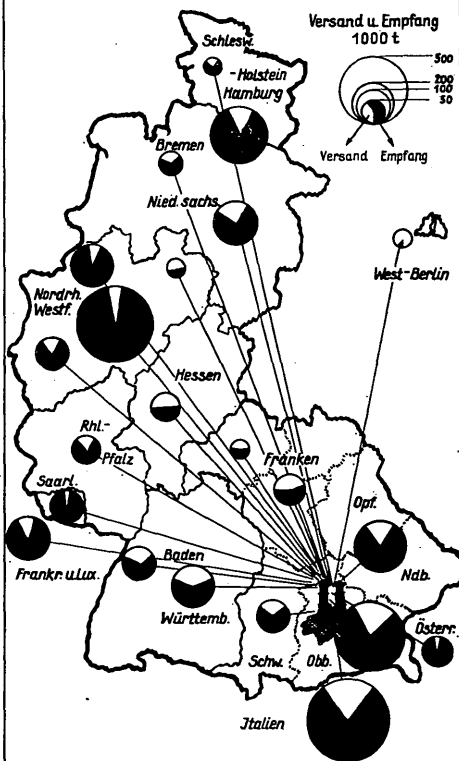


Inhalt: Neuere Zahlen über Münchens Eisenbahngüterverkehr — Über 26 Mrd. DM wirtschaftliche Umsätze in München — Münchener, die auswärts arbeiten oder studieren — Der Wohnungsbau in den großen Städten geht zurück — Rund 114 000 Einpendler nach München — Paris - München, ein Städtevergleich in Zahlen.

Neuere Zahlen über Münchens Eisenbahngüterverkehr

Daß der Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens der bayerischen Landeshauptstadt auch einen lebhaften Eisenbahngüterverkehr von und nach München ausgelöst hat, haben wir erst jüngst wieder anlässlich unseres Rückblickes auf das Jahr 1961¹⁾ berichtet. Nach den Aufzeichnungen der Güterabfertigungen an den Stadtbahnhöfen haben diese 1961 in Empfang und Versand Güter im Gesamtgewicht von 5,19 Mill. t (einschl. Lokal-, aber ohne Dienstgutverkehr) abgefertigt. Im Jahr zuvor waren es mit 5,11 Mill. t noch 1,5% weniger, fünf Jahre vorher erst 4,60 Mill. t und 10 Jahre vorher (1951) nur 3,72 Mill. t Güterumschlag. Nach diesem etappenweisen Aufstieg kann man jetzt feststellen, daß die Bundesbahn im Raum München das Transportvolumen, das sie in den ersten Nachkriegsjahren an den unwahrscheinlich rasch vorangekommenen Lkw-Verkehr hat abtreten müssen, dank der viel größer gewordenen Wirtschaftskapazität unserer Stadt und der dadurch entstandenen neuen

Eisenbahngüterverkehr von und nach München 1960



¹⁾ Siehe Münchener Statistik Nr. 3, 1962, S. 84.

Verkehrsbedürfnisse wenigstens dem Umfang nach wieder zurückgewonnen hat. Im Zuge dieser Entwicklung hat der Bahngüterumschlag in München wieder die Größenordnung erreicht wie 1939, wo an den Stadtbahnhöfen insgesamt 5,14 Mill. t umgeschlagen wurden. Das Wiederaufholen des Vorkriegsumschlags vollzog sich ausschließlich im Wagenladungsverkehr, während im Fracht- und Eilstückgutverkehr Einbußen kaum wettgemacht werden konnten. Heute ist es so, daß die Bahngütertransporte in München zu 96% aus Wagenladungsverkehr gegen 93% vor dem Kriege bestehen, d. h., die Struktur des Bahngüterverkehrs wird fast ausschließlich vom Massengut bestimmt. Aber die Kernfrage, um was für Massengüter es sich handelt und woher bzw. wohin sie transportiert werden, d. h., welche Anforderungen München als riesiger Konsumplatz ebenso wie als süddeutsches Industrie- und Großhandelszentrum im einzelnen an den Bahngüterverkehr stellt, läßt sich an Hand der nur globalen Zahlen der Güterabfertigungen, die monatlich anfallen, nicht beantworten. Hierüber berichtet erst weit hinterher die sog. „Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen“, die das vielfältige Mosaik der Verkehrsströme innerhalb der Bundesrepublik, aber auch über die Landesgrenzen hinaus nach mühevoller und langwieriger Auswertung sämtlicher während eines Jahres angefallenen Frachtbriefe liefert. Das Statistische Bundesamt veröffentlichte erst jüngst die Ergebnisse über die Güterbewegung im Jahre 1960¹⁾. Diese Erhebung, in der München einen eigenen Verkehrsbezirk bildet, kombiniert 122 Gütergruppen mit 90 Herkunfts- und Absatzgebieten. Die Nachweisungen betreffen nur die be-

förderten Güter im Wagenladungsverkehr (ohne Dienst- und Stückgut) in der Verflechtung nach Verkehrsbezirken. Sie umfassen seit 1959 den öffentlichen Verkehr einschl. Militärverkehr. Unterschieden wird nach Lokalverkehr — d. h. dem Verkehr zwischen den Bahnhöfen innerhalb des Verkehrsbezirks — und übrigen Bundesverkehr — also dem Verkehr der Verkehrsbezirke des Bundesgebietes untereinander —, sowie nach dem Güterverkehr von und nach West-Berlin, dem Sowjetsektor von Berlin und der sowjetischen Besatzungszone und schließlich von und nach dem Ausland. Nach der Güterbewegungsstatistik 1960 machten Empfang und Versand im öffentlichen und Militärverkehr (ohne Eisenbahndienstgut) unserer Stadt 4,73 Mill. t aus. Bei der Schnellaufbereitung nach der Bahnhofsstatistik ist seinerzeit ein Güterumschlag von 4,90 Mill. t im Wagenladungsverkehr ermittelt worden. Die geringe Abweichung von knapp 4% beruht zum Teil auf Berichtigungen im Rahmen der Verrechnungsprüfung, zum Teil auf gewissen Abstrichen in der Güterbewegungsstatistik, wie z. B. der Gastransporte in Kesselwagen u. ä., die unsere Analyse aber kaum stören. Auf jeden Fall läßt sich an Hand der jüngsten Güterbewegungsstatistik ein gegenwartsnahes Bild des Warenstromes von und nach München zeichnen. Doch würde es zu weit führen, wenn wir uns mit der langen Liste der Güter im einzelnen befassen wollten. Im Rahmen dieser Orientierung sehen wir unsere Aufgabe nur im Herausarbeiten der wesentlichen Merkmale und haben deshalb die gesamte Warenein- und -ausfuhr nach 8 Warengattungen gegliedert. Die folgende Übersicht bringt die Warenbilanz in dieser knappen Fassung getrennt nach Empfang und Versand für die Jahre 1960, 1959 und 1955, so daß außer der derzeitigen Zusammensetzung

¹⁾ „Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 4, Eisenbahnverkehr 1960.“

Eisenbahngüterverkehr Münchens nach Warengattungen — in 1000 t —

Warengattung (nach überwiegendem Charakter)	1960	%	1959	%	1955	%	1960 gegen	
							1959	1955
							%	
Güterempfang								
Kartoffeln, Gemüse	310,1	8,4	294,1	8,3	258,5	8,1	+ 5,4	+ 20,0
Obst, Südfrüchte	412,6	11,2	515,1	14,6	366,9	11,5	— 19,9	+ 12,5
Übr. Agrarprodukte u. dgl. (auch Genußmittel)	171,4	4,7	175,7	4,9	122,4	3,8	— 2,4	+ 40,0
Kohle, Treibst., Heizöl	1904,8	51,8	1746,2	49,4	1731,6	54,0	+ 9,1	+ 10,0
Rohstoffe u. Halbwaren f. Bauwirtschaft	229,3	6,2	222,0	6,3	201,4	6,3	+ 3,3	+ 13,9
Übr. gewerbl. Rohstoffe und Halbwaren	272,0	7,4	238,7	6,7	256,2	8,0	+ 14,0	+ 6,2
Fertigwaren	346,3	9,4	310,5	8,8	235,0	7,3	+ 11,5	+ 47,4
Umzugsgut, Verpackungen	31,7	0,9	34,5	1,0	31,5	1,0	— 8,1	+ 0,6
Öfftl. Verkehr insges.¹⁾	3678,2	100	3536,8	100	3203,5	100	+ 4,0	+ 14,8
außerdem Lokalverkehr	76,5	—	67,2	—	130,5	—	+ 13,8	— 41,4
Güterversand								
Kartoffeln, Gemüse	132,5	14,8	122,9	14,1	120,4	16,8	+ 7,8	+ 10,0
Obst, Südfrüchte	146,2	16,3	206,4	23,7	109,2	15,3	— 29,2	+ 33,9
Übr. Agrarprodukte u. dgl. (auch Genußmittel)	102,4	11,4	95,4	11,0	52,7	7,4	+ 7,3	+ 94,3
Kohle, Treibst., Heizöl	54,9	6,1	34,3	4,0	88,2	12,3	+ 60,1	— 37,8
Rohstoffe u. Halbwaren f. Bauwirtschaft	14,9	1,7	12,9	1,5	29,7	4,2	+ 15,5	— 49,8
Übr. gewerbl. Rohstoffe u. Halbwaren	²⁾ 211,6	23,6	192,8	22,2	178,3	24,9	+ 9,8	+ 18,7
Fertigwaren	207,8	23,2	178,1	20,5	109,3	15,3	+ 16,7	+ 90,1
Umzugsgut, Verpackungen	26,6	2,9	26,3	3,0	27,5	3,8	+ 1,1	— 3,3
Öfftl. Verkehr insges.¹⁾	896,9	100	869,1	100	715,3	100	+ 3,2	+ 25,4
außerdem Lokalverkehr	76,5	—	67,2	—	130,5	—	+ 13,8	— 41,4

¹⁾ Einschli. Militärverkehr, aber ohne Eisenbahndienstgut. — ²⁾ Dar. 172,5 Tsd. t Alteisen und Abfälle von Eisen und Stahl.

der Gütersortimente auch deren Veränderungen in den letzten Jahren ersichtlich werden. Dabei ist der Lokalverkehr, der mit der eigentlichen Außenversorgung nichts zu tun hat, herausgenommen und als Außerdem-Zahl daruntergesetzt worden.

Das Übergewicht des Gütereempfanges gegenüber dem Versand, das so augenfällig ist, hat nichts Alarmierendes, sondern ist für München geradezu typisch. Es ist heute ausgeprägter als vor dem Kriege. 1960 sind 79% des Güterumschlags auf Empfang und 21% auf Versand entfallen (1938: nur 70% Empfang und 30% Versand).

Das ergibt sich einfach daraus, daß die 1,1 Mill. Menschen unserer Stadt, schon um leben zu können, gewaltige Mengen Nahrungsmittel und Gebrauchsgüter benötigen, ganz abgesehen von dem Riesenbedarf der Industrie an meist voluminösen Rohstoffen und Halbfabrikaten. Unter den ankommenden Bahnsendungen überwiegen mit Abstand die Kohlen- und Mineralölladungen. Fast 2 Mill. t der eingegangenen Güter (52%) trafen auf diese, davon 1,14 Mill. t Kohle, 0,49 Mill. t Treibstoffe und 0,28 Mill. t Heizöl. 5 Jahre zuvor belief sich der Kohlenbezug noch auf 1,45 Mill. t und der von Treibstoffen und Heizöl erst auf

0,28 Mill. t. Die Kohlenlieferungen für München sind in der kurzen Zeitspanne 1955—1960 um mehr als $\frac{1}{5}$ (= 22%) reduziert worden. Statt dessen sind im letzten Berichtsjahr schon 282 000 t Heizöl im Bahnverkehr nach hier verfrachtet worden; 1955 hatte es noch keine sonderliche Bedeutung und wurde im statistischen Katalog bei den sonstigen Mineralölen mitgezählt. Außerdem haben auch die Benzin-, Benzol- und Dieselöllieferungen erheblich zugenommen (+ 0,21 Mill. t); sie folgten damit offensichtlich dem Bedarf der fortgeschrittenen Motorisierung.

Die kleinere Hälfte unserer Empfangsbilanz, abgesehen von Kohlen und Mineralöl, verteilt sich auf zwei ziemlich gleich große Gruppen an Eisenbahnfrachten, und zwar einmal die im Zuge des wirtschaftlichen — vor allem industriellen — Aufschwungs sehr umfangreichen und vielfältigen sonstigen Rohstoff- sowie Halb- und Fertigwarenzufuhren, die rund 23% (= 848 000 t) des Gesamtempfanges ausmachen, und zum andern die aus dem In- und Ausland hauptsächlich in der Münchener Großmarkthalle zusammenströmenden agrarischen Erzeugnisse, auf die rund 24% (894 000 t) der einrollenden Bahngüter treffen. Unter diesen Zufuhren an Lebens- und Genußmitteln rangieren die Obst- und Südfrüchteimporte obenan (413 000 t). Im Jahr zuvor waren es sogar noch $\frac{1}{4}$ (100 000 t) mehr. Hier dürfte sich 1960 die Drosselung der Agrarimporte aus Süd- und Südosteuropa ausgewirkt haben. Bekanntlich schwankt ihr Umfang, je nachdem die Ernten im Inland gut oder schlecht ausfallen. Blättern wir in der Münchener Statistik zurück, so finden wir darin verzeichnet, daß die Münchener Großmarkthalle 1960 wegen der inländischen Rekordobsternte ein ruhigeres Geschäft hatte als im Vorjahr. Neben den Obst- und Südfrüchtezufuhren spielen auch die Gemü-

se- und Kartoffellieferungen eine große Rolle (1960: 310 000 t, dav. 222 000 t Gemüse und 88 000 t Kartoffeln).

Im industriellen Bereich unserer Empfangsseite dominieren heute im Gegensatz zu früher die Fertigwaren. Ihre Einfuhrquote errechnet sich zuletzt mit 9,4% gegen 8,8% 1959 bzw. 7,3% 1955. Der Wandel geht offenbar in erster Linie auf die fortgeschrittene Automatisierung von Industrie und Gewerbe zurück. Zweifellos stand aber der große Fertigwarenbezug auch in engem Zusammenhang mit den höheren Lebensbedürfnissen der Einwohnerschaft. 1960 sind insgesamt 346 000 t Maschinen, Fahrzeuge, Apparate, Holzwaren, Ton- und Glaswaren, chemische Produkte und sonstiges Sammelgut in die Stadt geliefert worden, das waren 47% mehr als vor 5 Jahren (1955: 235 000 t). Ferner wurden wesentlich mehr sonstige gewerbliche Rohstoffe und Halbwaren nach München eingeführt (272 000 t). Außerdem sind Bahntransporte von Rohstoffen und Halbwaren, die von der Bauwirtschaft benötigt werden (Natur- und Kunststeine, Sand, Kies, Kalk, Gips, Zement, Holz, Betonwaren, Bauwerksteile u. ä.), in größerem Maße angefallen als 1955 (229 000 t: 1960, 201 000 t: 1955), was beweist, daß auch die Bundesbahn und nicht nur der gewerbliche Güterkraftverkehr von der anhaltend guten Baukonjunktur profitierten.

Während der Eisenbahngüterempfang in der Zeitspanne 1955—1960 im ganzen um rund 15% angewachsen ist, hat der Güterversand, das bisherige Sorgenkind der Münchener Bundesbahndirektion, überraschenderweise eine 25%ige, also größere Steigerung erfahren. Das Erfreuliche dabei ist, daß sich die Münchener Fabrikanten beim Versand ihrer Erzeugnisse wieder häufiger der Bundesbahn bedienen. Der Fertigwarenversand per Bahn belief sich 1960 schon

auf 23% der Gesamtausfuhr. Gegenüber 1955 ist er 1960 sogar doppelt so groß gewesen (208 000 t 1960 gegen 109 000 t 1955). Nach dem Volumen war der Versand von gewerblichen Rohstoffen und Halbwaren, vorwiegend von Alteisen und Eisenabfällen noch etwas größer. Für diesen Posten errechnete sich in den letzten 5 Jahren eine Steigerungsrate von $\frac{1}{5}$. Trotz der deutlichen Zunahme des Industrie-Bahnexports ist im Münchener Versandverkehr die Vorrangstellung von Agrarprodukten, die diesen von alters her kennzeichnet, noch erhalten geblieben. Auf 42,5% belief sich zuletzt die Versandquote der agrarischen Erzeugnisse. Wenn die schon oben erwähnte Einschränkung des Obst- und Südfrüchthandels nicht gewesen wäre (60 000 t weniger Obst- und Südfrüchteversand als 1959), hätte die Quote wieder rund 50% ausgemacht. Bemerkenswert ist, daß neben dem Versand von agronomischen Erzeugnissen auch der Bahnexport von anderen Lebens- und Genußmitteln, der wegen der Konkurrenz des Güterkraftwagenschnellverkehrs bislang nicht recht vorwärtskommen wollte, erheblich gewachsen ist (von 53 000 t 1955 auf 102 000 t 1960). Der früher bedeutsame Bahnversand des Münchener Kohlen- und Baustoffgroßhandels spielt dagegen heute nur noch eine untergeordnete Rolle. Trafen 1955 auf beide zusammen noch rund 17% unserer Gesamtausfuhr, so waren es 1960 nur mehr 8% (118 000 t gegen jetzt 70 000 t). Zum Teil hat München vermutlich seine Zwischenhandelsstellung, die besonders in der Kohlenversorgung des Oberlandes bestand, eingebüßt, zum Teil sind die üblichen Baustofftransporte in das Oberland dem Lkw-Verkehr zugefallen. Die letzte Zeile unserer Warenbilanz enthält schließlich den Empfang und Versand von Umzugsgut und Verpackungen. Erstaunlich ist, daß sich gerade in dieser

Gruppe immer wieder eine gewisse Parität der ankommenden und abgehenden Mengen herausbildet. Auf jeden Fall bleibt aber dies eine Ausnahme; denn die Regel ist, daß die Stadt als großer Konsumplatz aus anderen Verkehrsbezirken mehr bezieht, als sie an diese abgibt.

Woher München per Bahn Güter bezieht und wohin es seine Erzeugnisse und Handelswaren verschickt, zeigt in großen Umrissen unsere 2. Tabelle über den Eisenbahngüterverkehr nach Verkehrsrichtungen.

Auf der Empfangsliste steht an erster Stelle der Inlandlieferant Nordrhein-Westfalen (einschl. Moselgebiet) mit einem Wareneinfuß von 874 300 t. Doch ist unverkennbar, daß mit dem Sinken des Kohlenbedarfs in München in dieser Richtung nicht mehr so hohe Transportleistungen zu bewältigen sind wie früher. Allein im Jahre 1960 sind zufolge der Heizölkonzurrenz rund 35 000 t weniger rheinisch-westfälische Kohlen nach München gerollt als 1959. Zusammengeschumpft ist aber auch der Verkehr mit dem engeren oberbayerischen Raum, aus dem nur mehr 375 300 t Bahnfrachten (10,2%) stammten gegen 431 000 t im Jahre 1955. Es ist zur Genüge bekannt, daß bei den Warenlieferungen aus dem nahen Umland (z. B. Milch und Schlachtvieh) die Schienenbeförderung schon ziemlich aus der Mode gekommen ist. Um so erfreulicher ist, daß der Warenbezug per Bahn aus allen anderen inländischen Verkehrsbezirken kräftig zugenommen hat. Unter Münchens Lieferanten sind die Seehafenplätze Hamburg und Bremen weit nach vorn gerückt. Außer einem reichen Angebot an überseeischen Nahrungsmitteln rollen von dort die in München benötigten Mineral-, neuerdings auch Heizöle an. Der Warenstrom, der von den Seehäfen zu uns gelangt, ist heute schon mehr als doppelt so groß wie 1955 (356 000 t

Eisenbahngüterverkehr Münchens nach Verkehrsrichtungen — in 1000 t—

Herkunfts- bzw. Zielgebiet	1960	%	1959	%	1955	%	1960 gegen			
							1959	1955		
%										
Güterempfang										
Oberbayern	375,3	10,2	410,7	11,6	430,7	13,4	—	8,6	—	12,9
Niederbayern, Oberpfalz	222,4	6,0	194,1	5,5	176,0	5,5	+	14,6	+	26,4
Übriges Bayern	157,9	4,3	124,1	3,5	130,2	4,1	+	27,2	+	21,3
Baden-Württemberg	192,2	5,2	166,3	4,7	137,5	4,3	+	15,6	+	39,8
Hessen, Rheinpfalz ¹⁾	205,6	5,6	156,1	4,4	195,9	6,1	+	31,7	+	5,0
Nordrhein-Westfalen ²⁾	874,3	23,8	910,9	25,8	818,7	25,6	—	4,0	+	6,8
Hamburg, Bremen	355,8	9,7	294,5	8,3	173,8	5,4	+	20,8	+	104,7
Übr. Nordwestdeutschland	159,5	4,3	135,6	3,8	113,4	3,5	+	17,6	+	40,7
Bundesgebiet zus.	2543,0	69,1	2392,3	67,6	2176,2	67,9	+	6,3	+	16,9
West-Berlin	5,2	0,2	5,1	0,1	1,8	0,1	+	2,0	+	188,9
Ost-Berlin, Sowjetzone	254,2	6,9	203,2	5,8	195,0	6,1	+	25,1	+	30,4
Ausland	³⁾ 875,8	23,8	936,2	26,5	830,5	25,9	—	6,5	+	5,5
Öfftl. Verkehr insg.⁴⁾	3678,2	100	3536,8	100	3203,5	100	+	4,0	+	14,8
Güterversand										
Oberbayern	96,5	10,8	73,2	8,4	119,7	16,7	+	31,8	—	19,4
Niederbayern, Oberpfalz	53,2	5,9	46,3	5,3	64,7	9,1	+	14,9	—	17,8
Übriges Bayern	93,0	10,4	98,6	11,3	78,2	10,9	—	5,7	+	18,9
Baden-Württemberg	109,1	12,2	121,4	14,0	78,2	10,9	—	10,1	+	39,5
Hessen, Rheinpfalz ¹⁾	57,5	6,4	52,7	6,1	32,7	4,5	+	9,1	+	75,8
Nordrhein-Westfalen ²⁾	102,7	11,4	109,0	12,5	90,8	12,7	—	5,8	+	13,1
Hamburg, Bremen	70,3	7,8	67,0	7,7	62,7	8,8	+	4,9	+	12,1
Übr. Nordwestdeutschland	53,1	5,9	55,4	6,4	38,5	5,4	—	4,2	+	37,9
Bundesgebiet zus.	635,4	70,8	623,6	71,7	565,5	70,0	+	1,9	+	12,4
West-Berlin	32,0	3,6	38,9	4,5	36,0	5,1	—	17,7	—	11,1
Ost-Berlin, Sowjetzone	1,2	0,1	0,4	0,1	2,3	0,3	+	200,0	—	47,8
Ausland	228,3	25,5	206,2	23,7	111,5	15,6	+	10,7	+	104,8
Öffentl. Verkehr insg.⁴⁾	896,9	100	869,1	100	715,3	100	+	3,2	+	25,4

¹⁾ Einschl. Saarland. — ²⁾ Einschl. Moselgebiet. — ³⁾ Darunter Italien 1960 570,2 Tsd. t Empfang, 144,0 Tsd. t Versand. — ⁴⁾ Einschl. Militärverkehr, aber ohne Eisenbahndienstgut.

gegen 174 000 t). Aus Niederbayern und Oberpfalz kommen vor allem Baustoffe sowie Eisenhalbzeug und Metallwaren. Von hier stammen aber auch große Mengen agrarischer Erzeugnisse, vor allem Kartoffeln und Zucker. Der gesamte Bezug aus diesem Gebiet belief sich auf 222 000 t, das waren 26% mehr als 1955. Auf den nächsten Plätzen folgen die Lieferbezirke Hessen-Rheinpfalz und Saarland sowie Baden-Württemberg mit Lieferungen von 206 000 t bzw. 192 000 t (5,6 bzw. 5,2% des Gesamt-empfanges). Die Hauptposten aus Hessen, Rheinpfalz, Saarland sind Steinkohle, Eisen- und Stahlwaren sowie

Mineralöl. Das hochindustrialisierte Baden-Württemberg ist dagegen der Hauptlieferant von Fertigwaren aller Art sowie von Baustoffen und Mineralöl gewesen. Seine Versandgüter haben die Warenorder für München seit 1955 um 40% gesteigert. Nach diesen beiden folgt in der Münchener Bahngüterbilanz der Warenbezug aus dem übrigen Nordwestdeutschland und dem übrigen Bayern, also Schwaben und Franken mit 160 000 bzw. 158 000 t, d. s. jeweils 4,3% des hier einlaufenden Rollgutes (aus dem übrigen Bayern vor allem Baustoffe sowie Eisen- und Metallwaren). Auch in dieser Richtung gelang es der Bundesbahn, ihre

Position auszubauen. 1960 sind ihr hier 26% mehr Frachten zugefallen als 1955.

Wenden wir uns nun den Zielgebieten des Münchener Warenversandes zu, so zeigen die Ergebnisse der jüngsten Güterbewegungsstatistik (s. Tabelle 2), daß sich dieser nicht mehr so stark auf die näher gelegenen Gebiete konzentriert, wie das noch Mitte der 50er Jahre und insbesondere vor dem Krieg der Fall war. Die bayerischen Regierungsbezirke zusammen bezogen nur mehr 38% der per Bahn in das Bundesgebiet versandten Waren, früher waren es fast die Hälfte. Nach Oberbayern war der Bahngüterversand 1960 gegen 1955 gleich um 19% und nach Niederbayern, Oberpfalz um 18% schwächer. 1959 war die Situation in beiden Richtungen sogar noch schlechter. Nur gut, daß wenigstens der Bahnversand nach dem übrigen Bayern (Schwaben und Franken) erst von 1959 auf 1960 nachgelassen hat, sonst aber lebhafter war. Mit wirtschaftlicher Flaute hat der Rückgang aber gewiß nichts zu tun, vielmehr dürfte er mit weiteren Abwanderungen zum Güterkraftverkehr zusammenhängen. In Richtung Oberbayern rollen außer Lebens- und Genußmitteln auch Futter- und Düngemittel, sowie Brenn- und Treibstoffe, Industrieerzeugnisse und Baustoffe, nach Niederbayern, Oberpfalz Obst, Gemüse, Treibstoffe, Fahrzeuge und andere Industrieerzeugnisse sowie Alteisen und Schrott und nach Schwaben und Franken überwiegend Lebensmittel, Düngemittel und Fertigwaren. Ein relativ sehr breiter Verkehrsstrom geht von München nach dem südwestdeutschen Raum. Der Absatz im Nachbarland Baden-Württemberg belief sich auf rund 109 000 t und in Hessen, Rheinpfalz, Saarland auf 57 500 t. In beiden Richtungen ist gegenüber 1955 der Bahngüterversand mit Abstand am stärksten gesteigert

worden. Nach Baden-Württemberg gingen 1960 rund $\frac{2}{5}$ mehr Warensendungen ab und nach Hessen, Rheinpfalz, Saarland über $\frac{3}{4}$ mehr. Die Warenlieferungen betreffen in beiden Fällen vorwiegend Lebensmittel, Holzwaren, Baustoffe, Maschinen und Apparate und sonstige Industrieerzeugnisse. Bemerkenswert ist, daß Baden-Württemberg seit 1959 schon mehr Münchener Erzeugnisse und Handelsware bezieht als Nordrhein-Westfalen (1960: 103 000 t), dessen Aufnahmefähigkeit wenigstens bis 1959 noch zunahm, aber bei weitem nicht in dem Tempo wie die des südwestdeutschen Raums (Zuwachs nur + 13%). Dadurch hat sich im Verkehr mit Baden-Württemberg auch ein wesentlich besserer Mengenausgleich als im Verkehr mit Nordrhein-Westfalen eingespielt; in der südwestlichen Richtung war das Verhältnis von Empfang zu Versand 2:1, dagegen in Richtung Nordrhein-Westfalen 9:1. Nach Nordrhein-Westfalen sind hauptsächlich Obst, Gemüse, Kartoffeln und andere Lebensmittel, aber auch Münchener Fertigwaren aller Art sowie Schrott geliefert worden. Ähnlich war das Warensortiment, das Hamburg und Bremen von uns bezogen. Es war nur insofern noch ausgedehnter, als im Rahmen der Exportaufträge noch Münchener Bier sowie Maschinen und Apparate mit dazu gehörten. Nach den beiden Hansestädten wurden 1960 70 000 t Wagenladungen abgesandt. Sehr beachtlich war außerdem der Versand in das „Übrige Nordwestdeutschland“ (53 000 t), der seit 1955 um fast $\frac{2}{5}$ an Umfang gewonnen hat.

Der Gütertausch mit West-Berlin hat im Laufe der letzten Jahre eine sehr unterschiedliche Entwicklung genommen. Im Versandgeschäft nach West-Berlin ist durch die schon erwähnte Einschränkung des Südfruchtimports 1960 der beachtliche Ausfall von rund 7 000 t entstanden. Berlin bezog

von München etwa halb soviel wie Hamburg und Bremen zusammen. Umgekehrt ist der unmittelbare Wareneingang aus der alten Reichshauptstadt mit rund 5000 t nicht sehr erheblich gewesen. Aus der Sowjetzone rollten mehr Braunkohlenbriketts und Treibstoffe als in früheren Jahren an (zusammen 254 000 t). Schlecht sah es jedoch mit der Rückfracht aus.

Der Güteraustausch mit dem Ausland, der in München schon immer eine bevorzugte Rolle spielte, hat sich der neuesten Statistik zufolge außerordentlich belebt. 1960 kamen unmittelbar aus ausländischen Versandbezirken 876 000 t an, d. h., fast jede 4. Tonne, die an den Münchener Bahnhöfen ausgeladen wurde, stammte aus Importen. Umgekehrt wurden von hier rund 228 000 t nach ausländischen Bestimmungsbahnhöfen versandt, das waren schon mehr als $\frac{1}{4}$ unseeres Gesamtversandes. Einen so starken Auslandsexport per Bahn hat Münchens Wirtschaft bisher noch nie verzeichnet. Wenn 1960 nicht die Einfuhreinschränkung gewesen wäre, würde in dieses Jahr sicher auch der Spitzenwert der Importe gefallen sein, so aber wird dieser noch um 60 000 t von der Auslandseinfuhr im Jahre 1959 übertroffen. Im Empfangsverkehr führte wie seit Jahren Italien mit Abstand mit seinen Gartenbauerzeugnissen (Obst, Südfrüchte, Gemüse). Im ganzen handelte es sich 1960 um eine Importmenge von 570 000 t, davon rund 500 000 t agronomische Produkte und der Rest industrielle und gewerbliche Erzeugnisse. Während bis Mitte der 50er Jahre über 60% aller aus Italien in das Bundesgebiet eingeführten agronomischen Erzeugnisse über München rollten, waren es 1960 nur noch 46%. Das liegt offensichtlich daran, daß der Import- und Großhandel die Möglichkeiten der Eisenbahnroute Italien—Schweiz—Deutschland über Basel rheinabwärts sehr gut zu nutzen gewußt hat. Wie sich

die Früchteimporte aus Italien im einzelnen auf die Empfangsgebiete im Bund verteilen, zeigt in großen Zügen die nachfolgende Zahlenreihe:

Italienimport von agronomischen Erzeugnissen per Bahn
(Einfuhr von Obst, Südfrüchten, Gemüse, Frühkartoffeln)
(in 1000 t)

Verkehrsbezirk	1960	1955	1952
Mittel-, Südbaden und Südwürttemberg	31,7	15,8	11,9
Gebiet um Karlsruhe, Bruchsal	15,9	10,2	5,8
Mannheim (Wirtschaftsgeb.) ..	15,0	9,8	6,4
Stuttgart u. übrig. Württembg.	70,2	40,1	21,8
Rheinpfalz	8,4	3,9	0,6
Frankfurt (Wirtschaftsgebiet) ..	84,1	72,7	38,0
Köln und Bergisches Land	78,3	56,0	19,1
Gebiet um Düsseldorf	30,7	20,1	7,5
Duisburg	8,3	5,1	0,7
Essen	31,3	23,3	4,3
Dortmund	29,8	21,0	4,0
Übriges Ruhrgebiet	19,2	13,8	1,9
Hannover	20,5	7,0	1,2
Bremen	10,3	6,4	2,7
Hamburg	53,5	42,9	10,4
Übrige (ohne München)	90,1	40,7	17,9
Zusammen	597,3	388,8	154,2
München	500,0	466,3	345,6
Bundesgebiet (ohne Berlin) ...	1097,3	855,1	499,8

Mit einem Empfang von zuletzt 500 000 t ital. Obst, Südfrüchten, Gemüse und Frühkartoffeln ist München in der Bundesrepublik nach wie vor mit Abstand der bedeutendste Umschlagsplatz dieser Italienimporte. Freilich zeigt die Statistik, daß die Gesamtheit aller sonstigen Empfangsbezirke in der Bundesrepublik ihre Bezüge im Laufe der Jahre viel mehr gesteigert hat als der Importumschlagsplatz München (1955 bis 1960 München nur + 7% gegen + 54% der übrigen Empfangsbezirke; 1952 bis 1960 + 45% gegen + 287%). Für unsere Großbezugs- und Verteilungszentrale ergibt sich daraus die nüchterne Feststellung, daß ihrem Aktionsradius früher eine Grenze gesetzt ist, als es bisher der Fall war.

Die Einfuhren aus Österreich und südosteuropäischen Ländern in unsere Stadt beliefen sich auf 124 700 t, darunter Österreich 31 300 t. Das Nachbarland

Österreich versandte vor allem Holz und Holzwaren, Mineralöle, Eisenwaren und gewerbliche Erzeugnisse und die Balkanstaaten überwiegend Obst, Gemüse und Südfrüchte (Bulgarien 28100 t, Ungarn 21600 t, Jugoslawien 16900 t, Griechenland 16600 t). Der Einfuhrmenge aus dem Südosten entsprach in etwa auch die aus dem westeuropäischen Ausland (122300 t). Aus diesem dritten Importblock Münchens, in dem Frankreich und die Beneluxländer mit rd. 109400 t Lieferungen die Hauptrolle spielen, kamen hauptsächlich Eisenhalfzeug, Eisen- und Stahlwaren, aber auch Gemüse und andere landwirtschaftliche Produkte sowie Wein. Mit 52900 t war außerdem die Einfuhrmenge aus Polen und der Tschechoslowakei (Stein- und Braunkohle, Mineralöl, landwirtschaftliche Produkte) recht beachtlich.

Umgekehrt rollten von hier nach den

ausländischen Bahnhöfen 228300 t Münchener Sendungen; das war die höchste Exportmenge, die bei uns jemals verbucht wurde, vor 5 Jahren war sie halb so groß. Davon gingen nach Italien 144000 t, nach dem Südosten 52700 t (dar. Österreich 45400 t), nach westeuropäischen Ländern 23200 und der Rest nach England, Skandinavien und der Tschechoslowakei. Italien erhielt große Mengen Schrott, außerdem Maschinen, Eisenwaren sowie agrarische Erzeugnisse und Bier; Österreich: Eisen- und Stahlwaren, Fahrzeuge, Lebensmittel; Tschechoslowakei: Gemüse, Fahrzeuge; Jugoslawien: Maschinen, Fahrzeuge, Eisen- und Stahlwaren; Griechenland und Türkei: Maschinen, Fahrzeuge, Industrierzeugnisse aller Art; Schweiz, Frankreich: Lebensmittel, Bier, gewerbliche Erzeugnisse.

Dr. Mi.

Über 26 Mrd. DM wirtschaftliche Umsätze in München

(Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik 1961)

In einer Zeit, in der viele schon die Konjunkturwende gekommen sehen, fällt es schwer, zu glauben, daß die wirtschaftlichen Umsätze in München im Jahre 1961 noch um 16,5% gegenüber 1960 gestiegen sind. Dies ist das Hauptergebnis der Umsatzsteuerstatistik, das für München dankenswerterweise früher als bisher vom Bayer. Statistischen Landesamt zur Verfügung gestellt wurde. Für den Bund wurde die Zuwachsrate vorläufig mit 8,4% und für das Land Bayern mit 10,9% errechnet¹⁾. Da außerdem die Mehrung 1960 in München „nur“ 12% betragen hat²⁾, ist klar, daß das neueste Ergebnis durch

besondere Vorkommnisse verursacht sein muß. Konzentrationsvorgänge in der Wirtschaft, die zu einer Ausweitung der steuerlichen Veranlagung am Platz München geführt haben, sind für den hohen Gesamtumsatz mitentscheidend geworden. Sie sind sicherlich nicht einer echten Umsatzsteigerung gleichzusetzen, haben aber insofern symptomatische Bedeutung, als sie die ständig wachsende „Zentralität“ unserer Stadt offenbaren. Der zusammengefaßte Umsatz von Industrie, Handwerk, Handel, Verkehr, Dienstleistungen, freien Berufen und öffentlichen Einrichtungen belief sich 1961 in München auf rd. 26,13 Mrd. DM, damit fehlt gemäß folgender Vergleichstabelle nicht mehr viel an einer Vervierfachung gegen 1950, dem Ausgangsjahr unseres Aufschwungs.

¹⁾ Vgl. „Wirtschaft und Statistik“ (Herausgeber: Statistisches Bundesamt) Juli 1962 und „Bayern in Zahlen“ (Bayer. Statistisches Landesamt) Sept. 1962. — ²⁾ „Münchener Statistik“ Nov./Dez. 1961.