

Strukturdaten Münchens und anderer deutscher Großstädte

Je größer eine Stadt ist, um so wichtiger wird es, zur Lösung der zahlreichen Wachstumsprobleme ihre Struktur zu kennen. Neben den Erkenntnissen, die man aus dem Leben in einer Stadt allgemein gewinnen kann, ist dabei das Sammeln zuverlässiger Daten unerlässlich. Geht die Einwohnerzahl einer Stadt etwa über $\frac{1}{2}$ Mio. hinaus, kommen zu den grundsätzlichen Wachstumsproblemen noch die Maßnahmen zur Neuordnung des Verkehrssystems und die Anpassung der City an die ständig wachsenden Bedürfnisse im tertiären Bereich. Bei allen damit verbundenen Überlegungen ist es in der heutigen Phase der Urbanisierung durchaus üblich und sinnvoll, auch über die Stadtgrenzen hinauszusehen und die Entwicklung in anderen Städten zu beobachten. Daraus resultierende vergleichende Strukturbetrachtungen zeigen aber, daß, je größer eine Stadt ist, sie um so weniger mit anderen verglichen werden kann, auch wenn es sich um Städte der gleichen Größenklasse handelt. Die Stadt ist im Gegensatz zum landschaftsgebunden gewachsenen Dorf ein „gemachter“ Wohnplatz. Mit wachsender Größe erreicht sie einen immer höheren Grad des Künstlichen, Konstruktiven und trägt damit in immer stärkerem Maße den Stempel der Menschen, die in ihr wohnen, arbeiten, leben und sie formen. Darüber hinaus sind es die überörtlichen Kräfte, die von außen nach innen, aber auch umgekehrt wirken und die jeder großen Stadt, das gilt vor allem für Millionenstädte, ein völlig eigenes Gepräge geben.

Ein Blick auf die Millionenstädte einer München vergleichbaren Größenordnung (1 bis 1,5 Mio. Einwohner) zeigt ganz deutlich, daß Strukturvergleiche hier kaum noch möglich sind. Das gilt vor allem für die zahlreichen Millionenstädte dieser Größenklasse, die es in Asien gibt. Bleiben wir in Europa, dann sind es die Städte Birmingham, Bukarest, Kiew, Warschau, Glasgow, Neapel und Prag, die sich der Größe nach noch mit München vergleichen lassen. Hinzu kämen, wenn man über das Stadtgebiet hinaussieht, was bei den anderen Abgrenzungsmethoden in einigen europäischen Ländern gerechtfertigt erscheint, Kopenhagen, Stockholm und Brüssel, die innerhalb einer geschlossenen Agglomeration zwischen 1 und 1,5 Mio. Einwohner haben. Keine dieser Städte weist, wie das nach Lage und Entwicklung durchaus verständlich ist, Strukturdaten auf, die sich mit denen Münchens so ohne weiteres vergleichen lassen. Nicht nur die historischen Gegebenheiten und die Entwicklung seit der Industrialisierung verliefen in den genannten Städten in anderen Bahnen, sondern vor allem auch die Nachkriegsentwicklung, die die modernen Städte in Europa so weitgehend umformte. Wenn man dem heutigen Städtebau vorwirft, er habe zur Verödung der Innenstädte beigetragen und vermittele fast überall in

Europa gleiche Stadtbilder, so mag das für einige Industrie- und Handelsstädte in der Größenordnung um 500 000 Einwohner und darunter eine gewisse Berechtigung haben. Diese Angriffe haben für die europäischen Millionenstädte jedoch kaum Gültigkeit, denn deren Kerne waren bereits vor der Phase des Wiederaufbaus so stark und typisch geprägt, daß sie individuell auch die städtebaulichen Maßnahmen der letzten Jahre noch formen konnten.

Wenn an dieser Stelle — trotz des Wissens um die Schwierigkeit von Strukturvergleichen bei einer Stadt der Art und Größe Münchens — Strukturdaten anderer Städte denen unserer Stadt gegenübergestellt werden, dann deshalb, weil Fragen aus diesem Bereich in den letzten Jahren immer häufiger gestellt wurden. Versuche ergaben, daß zuverlässige Strukturzahlenvergleiche nur innerhalb der Bundesrepublik möglich sind und hier wiederum nur mit den Städten, die eine Einwohnerzahl von mehr als 500 000 aufzuweisen haben. Die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen müssen bei dieser Betrachtung ausscheiden, da sie infolge ihrer Ländereigenschaft strukturell mit kommunal geführten Großstädten nicht exakt vergleichbar sind. So begrenzt, ist die Zahl der Städte im Bundesgebiet, für die eine sinnvolle Datengegenüberstellung möglich ist, nicht allzu groß. München eingeschlossen, handelt es sich um die in der Übersicht gebrachten acht Städte, die zwar in der Einwohnerzahl von Hannover an der unteren Grenze bis zu München an der oberen Grenze heute immerhin um rund 680 000 auseinanderliegen, aber andererseits wichtige Aufgaben gemeinsam haben. Sie bestehen u. a. in der zentralörtlichen Bedeutung dieser Städte für große Umlandbereiche und in der Tatsache, daß alle acht Städte herausragende Standorte für Industrie und Handel sind. Es kommt noch hinzu, daß die Hälfte der beobachteten Städte, nämlich München, Düsseldorf, Stuttgart und Hannover, Landeshauptstädte der vier sowohl nach der Fläche wie nach der Einwohnerzahl größten deutschen Bundesländer sind.

Welches Gewicht diese Städte innerhalb des Bundesgebietes haben, zeigt sich schon darin, daß sie eine Wohnbevölkerung von insgesamt über 6 Mio. beherbergen, das sind 10,5% der Einwohner in der Bundesrepublik (ohne Berlin-West). Die Fläche der acht Vergleichsstädte (1716,2 qkm) beträgt dagegen zusammengekommen nur 0,7% der Fläche des Bundesgebietes. Stellt man das Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Fläche für die Bundesrepublik (ohne Berlin-West) und die acht Vergleichsstädte gegenüber, ergibt sich eine Einwohnerdichte von 2,3 Einwohner je ha im Bundesgebiet und von 35,2 Einwohner je ha in den acht Vergleichsstädten. Stärker noch als aus der immerhin beträchtlichen Einwohnerzahl von über 6 Mio. geht aus diesem hohen Verdichtungsgrad die Bedeutung der untersuchten Städte hervor.

Wenden wir uns nun der Tabelle als dem Ergebnis der strukturvergleichenden Untersuchung zu. Die Zahl, die den höchsten Wert eines jeden Strukturmerkmals darstellt, wurde fett gedruckt. Das sich daraus ergebende Bild zeigt, daß München — wie seiner mit Abstand höchsten Einwohnerzahl nach zu erwarten — bei den meisten der aufgeführten Strukturmerkmale an der Spitze liegt. Die Einwohnerdichte war hingegen zu den beiden genannten Stichtagen in Düsseldorf am höchsten, womit die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt den stärksten Verdichtungsgrad unter den acht Großstädten aufweist. Frankfurt hatte in der aufgeführten Städtereihe 1961 das höchste Sozialprodukt je Ein-

Strukturdaten der Großstädte im Bundesgebiet mit mehr als 500 000 Einwohnern
(ohne Stadtstaaten)

	München	Köln	Essen	Düsseldorf	Frankfurt	Dortmund	Stuttgart	Hannover
Stadtfläche in ha am 6. 6. 61	30 984	25 114	18 839	15 829	19 465	27 149	20 724	13 450
Einwohnerzahl am 6. 6. 61 (VZ) ...	1 085 014	809 247	726 550	702 596	683 081	641 480	637 539	572 917
Einwohnerdichte am 6. 6. 61 (E je ha)	35,0	32,2	38,6	44,4	35,1	23,6	30,8	42,6
Stadtfläche in ha am 30. 6. 66	31 011	25 137	18 861	15 830	19 466	27 140	20 723	13 452
Einwohnerzahl am 30. 6. 66	1 231 458	860 118	724 379	697 183	691 798	657 548	629 550	551 682
Einwohnerdichte am 30.6.66 (E je ha)	39,7	34,2	38,4	44,0	35,5	24,2	30,4	41,0
Einwohnerzu- oder -abnahme 1961 bis 1966	146 444	50 871	— 2 171	— 5 413	8 717	16 068	— 7 989	— 21 235
Beschäftigte am 6. 6. 61 (AZ)	656 483	460 627	340 467	415 927	486 496	290 632	442 668	369 395
Industriebeschäftigte in Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten ø 1961	174 353	135 879	116 175	128 451	134 032	125 667	164 028	116 768
Industriebeschäftigte in Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten ø 1965	185 529	144 620	111 429	124 909	134 817	116 450	159 293	124 629
Industriebeschäftigtenzu- oder -abnahme 1961 bis 1965	11 176	8 741	— 4 746	— 3 542	785	— 9 217	— 4 735	7 861
Industriebeschäftigte auf 1000 Einwohner ø 1965	154	170	153	178	195	177	253	222
Jahresumsatz der Industriebetriebe mit mehr als 10 Beschäftigten 1965 Mio. DM	9 576,8	8 871,9	3 701,1	7 003,7	6 985,9	4 896,6	9 512,8	4 935,5
Sozialprodukt 1961 Mio. DM	9 943	7 059	4 655	6 668	7 828	4 607	7 166	4 999
Sozialprodukt je Einwohner DM ...	9 160	8 720	6 400	9 490	11 460	7 170	11 240	8 730
Pkw am 31. 12. 65	255 553	163 206	107 604	131 052	155 083	101 256	138 248	107 402
Pkw je 1000 Einwohner am 31. 12. 65	210,4	191,0	147,9	187,8	225,0	153,9	219,9	193,4
Steuereinnahmen 1965 Mio. DM ...	422,1	293,6	182,8	291,4	367,2	161,8	261,2	231,0
dgl. je Einwohner DM	347	344	251	417	533	246	415	416
Ges.-Verschuldung 31. 12. 65 Mio. DM	1 439,2	654,4	313,0	864,8	1 519,6	324,6	465,1	530,2
dgl. je Einwohner DM	1 185	766	431	1 239	2 206	493	739	955

wohner, wenn auch die Sozialproduktziffer absolut in München an der Spitze lag. Außerdem hat Frankfurt die höchste Pkw-Dichte, die höchsten Steuereinnahmen je Einwohner, aber auch die höchste Gesamtverschuldung sowohl der absoluten Zahl nach wie in der Pro-Kopf-Berechnung. Stuttgart liegt mit einem Merkmal an der Spitze, nämlich mit der Industriebeschäftigtendichte in der Relation zur Einwohnerzahl. Die übrigen Großstädte haben in keinem Strukturmerkmal Spitzenwerte aufzuweisen.

Betrachten wir nun die Merkmale selbst. Bei den Stadtflächen, sie wurden zum Volkszählungstichtag und zur Mitte dieses Jahres angegeben, waren lediglich kleine Änderungen durch Grenzkorrekturen und Neuvermessungen zu verzeichnen. Wesentliche Verschiebungen durch Ein- oder Ausgemeindungen haben sich innerhalb dieses Zeitraumes bei den acht Städten nicht ergeben, so daß die Veränderung der Einwohnerdichtezahlen zwischen 1961 und 1966 nur auf die Schwankungen der Einwohnerzahl zurückzuführen sind. Würde München den z. Z. für Düsseldorf errechneten Spitzenwert von 44 Einwohnern je ha erreichen, ergäbe sich für seine Stadtfläche eine Einwohnerzahl von rund 1365000. Sowohl die Stadtfläche wie auch die Einwohnerzahl machen in München mehr als das Doppelte der jeweiligen Werte von Hannover aus, der letzten Stadt in dieser Reihe. Die Einwohnerzunahme war in München mit 146444 Personen im beobachteten Zeitraum die weitaus höchste. Das Gewicht dieses Strukturmerkmals ist um so beachtlicher, als die Städte Essen, Düsseldorf, Stuttgart und Hannover zum Teil sehr empfindliche Einbußen in der Einwohnerzahl hinnehmen mußten. Eine bemerkenswerte Zunahme von über 50000 Einwohnern hatte zum genannten Zeitraum lediglich Köln, die einzige Stadt im Bundesgebiet, die nach München in absehbarer Zeit noch einige Aussicht hat, in die Reihe der Millionenstädte aufzurücken.

Die Beschäftigtenzahl liegt vergleichbar für alle Städte leider nur aus der Arbeitsstättenzählung zum 6. 6. 1961 vor. Sie stieg in München inzwischen auf über 740000 an, lag aber schon zum Zeitpunkt der Arbeitsstättenzählung an der Spitze der Städtereihe. Jüngere Zahlen liegen für die in der Industrie Tätigen (in Betrieben mit mehr als 10 Beschäftigten) vor. Die Durchschnittszahlen aus dem vergangenen Jahr wurden den Durchschnittszahlen aus dem Jahre 1961 gegenübergestellt. Daraus ergab sich, daß München nicht nur in beiden Vergleichsjahren nach den absoluten Zahlen an der Spitze stand, sondern auch die höchste Industriebeschäftigtenzunahme zu verzeichnen hat und das zu einem Zeitpunkt, wo in ausgesprochenen Industriestädten des Ruhrreviers (Essen und Dortmund) die Industriebeschäftigtenzahlen stark zurückgingen. In Stuttgart war allerdings trotz eines ebenfalls zu beobachtenden Rückgangs die Zahl der Industriebeschäftigten auf 1000 Einwohner noch am höchsten, was auf die große Zahl von Berufseinpendlern und die arbeitsintensive Kraftfahrzeug- und Elektroindustrie dieser Stadt zurückzuführen ist. Die Münchener Zahl in dieser Strukturreihe liegt, abgesehen von der Essens, an der unteren Grenze und zeigt, daß trotz der hohen Industriebeschäftigtenzahl und der verhältnismäßig starken Zunahme doch noch der tertiäre Bereich, der Handel und die Künste in München eine starke Stellung haben. Das ist um so bemerkenswerter, als München andererseits nach den Stadtstaaten Berlin und Hamburg der bedeutendste Industriestandort in Deutschland wurde, wie im Heft 3 der Münchener Statistik durch den Artikel „Die industrielle Entwicklung Münchens“ im einzelnen nachgewiesen wird.

Die den Jahresumsatz der Industriebetriebe ausdrückenden Zahlen kehren wiederum die Spitzenstellung Münchens hervor, wobei jedoch die Stuttgarter Zahl der Münchener recht nahe kommt. Die Ursachen sind darin zu suchen, daß in der Stuttgarter Industrie ebenfalls in sehr hohem Maße Umsätze ortsfremder Zweige bzw. Tochterfirmen zentral abgerechnet werden.

Wichtig sind die Zahlen über das Sozialprodukt. Hier lag München 1961 mit fast 10 Mrd. DM an der Spitze der Städtereihe. Inzwischen konnte München seine Spitzenstellung weiter ausbauen. Für 1964 errechnete sich ein Bruttoinlandsprodukt von rund 13,1 Mrd. DM, was einem Sozialprodukt von 11060 DM je Einwohner entspricht. Die übrigen bayerischen Städte, für die ein Bruttoinlandsprodukt errechnet wurde — es sind Nürnberg, Augsburg, Regensburg, Würzburg und Ingolstadt — haben zusammen 1964 nur ein Bruttoinlandsprodukt von rund 9,7 Mrd. DM erwirtschaftet. Für die Vergleichsstädte in der hier untersuchten Strukturdatentabelle liegen jüngere Zahlen leider noch nicht vor. Erste Informationen ergaben jedoch, daß auch gegenüber diesen Städten München seine Position weiter verbessern konnte. Bei den in der Tabelle aufgeführten Sozialproduktszahlen aus dem Jahre 1961 zeigt sich, daß Frankfurt zu dieser Zeit noch die Spitzenstellung beim Sozialprodukt je Einwohner einnimmt, gefolgt von Stuttgart, dessen relativ hohen Industrieumsätze hier zu Buche schlagen und von Düsseldorf, das infolge seines hohen Verdichtungsgrades eine günstige Zahl erbringt. Erst danach rangierte 1961 die entsprechende Münchener Strukturzahl.

Während der Pkw-Bestand der absoluten Zahl nach in München verständlicherweise am höchsten ist, liegt die Kraftfahrzeugdichte mit 225 Pkw je 1000 Einwohner in Frankfurt an erster Stelle. An zweiter Stelle rangiert — noch vor München — Stuttgart, zweifellos infolge der günstigen Kaufmöglichkeiten für die Beschäftigten der gerade dort kulminierenden Autoindustrie.

Während die Steuereinnahmen mit über 422 Mio. DM der absoluten Zahl nach wiederum in München den höchsten Rang einnehmen, liegt im Steueraufkommen je Einwohner Frankfurt mit Abstand an der Spitze. Allerdings ist hier auch die Gesamtverschuldung sowohl der Summe nach wie in der Pro-Kopf-Berechnung weitaus am höchsten. Nach der Pro-Kopf-Berechnung ergibt sich für Frankfurt eine Verschuldung, die fast das Doppelte derjenigen Münchens beträgt! Die letzte Strukturzahl der Gesamtverschuldung je Einwohner zeigt im übrigen, daß die Städte mit hohen Investitionen für ihre Neuordnung — insbesondere auf dem Gebiete des Verkehrs und bei der Schaffung neuer Wohnstädte — die weitaus höchsten Schulden gemacht haben. Die Städte Essen und Dortmund, die bei diesen Strukturzahlen — obgleich reine Industriestädte — den geringsten Industrieumsatz aber auch das niedrigste Sozialprodukt aufweisen, haben entsprechend die niedrigsten Steuereinnahmen aber auch die geringste Verschuldung. Die ebenfalls an der unteren Grenze liegende Pkw-Dichte zeigt, daß dabei der Lebensstandard der Einwohner entsprechend geringer ist.

Wie aus solchen Betrachtungen zu ersehen, haben die hier ausgewählten Strukturdaten ihre volle Aussagekraft erst, wenn sie nicht nur horizontal, sondern auch vertikal miteinander verglichen werden. Ein solcher durchgehender Vergleich gibt darüber hinaus Aufschluß, welche Stellung München unter den noch vergleichbaren Großstädten des Bun-

desgebietes einnimmt. Die Schlußfolgerung aus einer solchen Betrachtung liegt in der Erkenntnis, daß München noch relativ gesund ist. Seine Wachstumskräfte sind die größten, ohne daß es bisher schon zu einer unerträglichen Verdichtung kam. Die Zahl der Industriebeschäftigten befindet sich im Gegensatz zu dem, was in den meisten anderen Städten zu beobachten ist, in einer sehr positiven Entwicklung. Bei den negativen Strukturerscheinungen nimmt München jedoch glücklicherweise keine solche Spitzenstellung ein. Hier ist Frankfurt in der schlechtesten Position.

Abschließend kann noch gesagt werden, daß die Absicht besteht, weiteres aktuelles Strukturmaterial zusammenzustellen, wobei es allerdings noch einige Schwierigkeiten hinsichtlich der Vergleichbarkeit von Zahlen aus Städten in verschiedenen Bundesländern auszuräumen gibt. Die schon vorhandenen neuen Angaben zeigen aber, daß die oben nachgewiesene positive Stellung Münchens unter den deutschen Städten sich noch weiter verbessert. Leider ist dieses bessere Abschneiden Münchens bei Strukturvergleichen zu einem beträchtlichen Teil nicht auf die hiesige positive Entwicklung zurückzuführen, sondern auf die durch die derzeitige Wirtschaftslage herbeigeführten negativen Entwicklungstendenzen in den anderen deutschen Großstädten.

Dh.