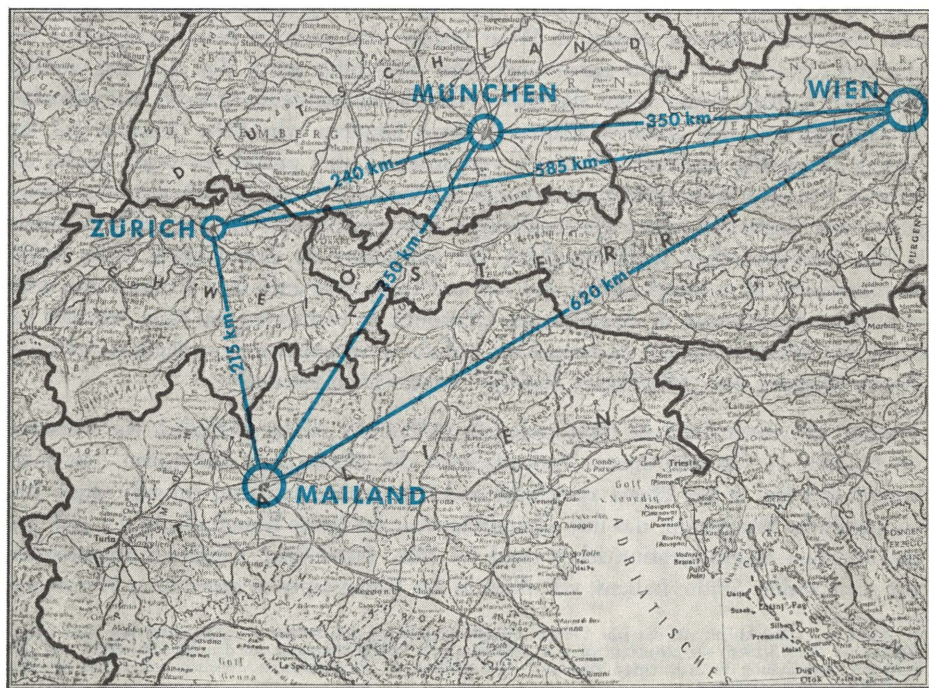


Struktur- und Wachstumsvergleiche der Metropolen im Alpenraum

In dem Artikel „Strukturdaten Münchens und anderer deutscher Großstädte“ (Heft 5, Jahrgang 1966 der „Münchener Statistik“) wurde zu den bei Strukturvergleichen auftretenden Problemen Stellung genommen und auf die Schwierigkeiten hingewiesen, denen interkommunale Vergleiche unterworfen sind. Andererseits ergaben sich aus der Gegenüberstellung Münchener Daten mit entsprechenden Angaben aus anderen Großstädten im Bundesgebiet doch wichtige Erkenntnisse über Entwicklungstendenzen und die derzeitige Stellung Münchens. Gewisse zahlenmäßig meßbare Vorgänge lassen sich trotz aller Problematik im Vergleich bzw. vor einem kontrastierenden Hintergrund besser erkennen als allein gesehen.

Die vier Metropolen im Alpenraum

Lage, Größenverhältnis und Entfernungen



In dieser Untersuchung sollen einige Münchener Daten und Strukturangaben denen aus drei anderen Metropolen im Alpenraum gegenübergestellt werden. Neben den zu erwartenden Unterschieden ergeben sich hier parallele Erscheinungen, wie sie in anderen europäischen Bereichen kaum in ähnlicher Weise zu beobachten sind. Bei den Metropolen im Alpenraum handelt es sich um die Millionenstädte München am Rande der Nordalpen, Wien im östlichen Alpengebiet und Mailand in der Ebene unmittelbar südlich der Zentralalpen. Außer diesen Millionenstädten muß man die einwohnerzahlmäßig sich der Halbmillionengrenze nähernde Stadt Zürich im nordwestlichen Alpengebiet noch zu den Metropolen zählen, zumal diese Stadt in einer rasch wachsenden Verdichtungszone liegt. Über die sich aus der eigenen Größe herleitenden urbanen Gegebenheiten hinaus haben alle vier Städte eine ausgeprägte zentralörtliche Bedeutung. Die süddeutsche Metropole München ist bayerische Landeshauptstadt, Mailand ist das Zentrum nicht nur der Lombardei, sondern fast ganz Oberitaliens und gleichzeitig — nach der Hauptstadt Rom — die zweitgrößte Stadt Italiens. Wien ist die Hauptstadt Österreichs und Zürich nicht nur die größte Stadt in der Schweiz, sondern der wirtschaftliche Mittelpunkt dieses Landes.

Während München, Mailand und Zürich bis in die jüngste Zeit als wichtige Knotenpunkte europäischer Verkehrswege, die die Alpen kreuzen, ihre wirtschaftliche Stellung noch weiter ausbauen konnten, verlor Wien am Ostrand der Alpen durch die politische Entwicklung in diesem Jahrhundert weitgehend sein Hinterland, was viele Jahre zur Stagnation, ja sogar zur Rückläufigkeit in der Entwicklung führte. Erst in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg konnte in Wien wieder eine positive Wanderungsbilanz beobachtet werden, wie weiter unten noch näher ausgeführt wird. Von den drei westlich gelegenen Zentren konnten vor allem die beiden Millionenstädte Mailand und München im Gegensatz zu den anderen Städten in ihren Ländern erhebliche Gewinne auf fast allen zahlenmäßig meßbaren Gebieten verbuchen. Dabei profitieren beide Städte aus anderen Räumen ihrer Länder, die sowohl in Deutschland wie in Italien in den letzten Jahren von Stagnation oder sogar rückläufiger Entwicklung betroffen waren. Vor Eintritt in den demografischen Zahlenvergleich, der am besten die Entwicklung dieser Städte charakterisiert, ist es zweckmäßig, ihre Art und Lage, aber auch ihre Struktur und wirtschaftliche Ausrichtung in einem kurzen Überblick zu betrachten. Im Falle *München* soll dabei, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die verschiedenen einschlägigen Artikel in diesem Jahrgang der „Münchener Statistik“ hingewiesen werden*).

Mailand, die oberitalienische Metropole faßt südlich der Alpen — ähnlich wie München im Norden — die wichtigsten Verkehrslinien des Alpenraums zusammen. Die Stadt konnte sich frei in der Ebene ausdehnen und hat dementsprechend ein sich ringförmig ausbreitendes Wachstum, das ihre Grundrißgestalt bis heute beeinflußt. In der sich hier ausbildenden Agglomeration leben rund 1,8 Mio. Einwohner. Obgleich ursprünglich, wie viele andere Städte Italiens, vor allem in der Renaissance in erster Linie Kunst- und

*) „Statistischer Rückblick auf das Jahr 1965 in München“ (Hefte 1 und 2/1966 — „Die industrielle Entwicklung Münchens“ (Heft 3/1966) — „Motorisierung in München und Verkehrsfrequenz auf den Ausfallsstraßen“ und „Die Einwohnerentwicklung der Stadtregion München“ (Heft 4/1966) — „Strukturdaten Münchens und anderer deutscher Großstädte“ (Heft 5/1966).

Residenzstadt mit zahlreichen bis in die heutige Zeit berühmten Kultur- und Bildungsstätten wurde Mailand in diesem Jahrhundert zu einem der wichtigsten Industriestandorte in Europa. Die Industriestruktur ist dabei durchaus mit der Münchens vergleichbar: weniger Schwer- und Grundstoffindustrien, sondern im wesentlichen Industriebetriebe aus der Elektro-, Textil- und Lebensmittelbranche. Industrie und Verwaltung verursachten in beiden Städten eine besondere Konzentration des Handels und der Kreditinstitute. Eine auf neuere Erkenntnisse beruhende Stadtplanung ist etwa seit 1860 für die Wandlung des ursprünglichen Gepräges und die Gestaltung der radial wachsenden Stadt verantwortlich. Durch die zwischen den beiden Weltkriegen einsetzende und vor allem in den letzten beiden Jahrzehnten noch stärker forcierte moderne Bebauung kommen die zahlreichen bedeutenden Bauwerke des Mittelalters und der Renaissance nicht mehr voll zur Geltung. Hier hat Mailand seinen ursprünglichen Charakter den Erfordernissen unserer Zeit, nämlich denen der Industrialisierung, der Bürokratisierung und des Verkehrs, in stärkerem Maße geopfert, als dies in München der Fall ist. Viele Hochhäuser modernster Bauart und von imposanten Ausmaßen lassen die historischen Türme und Kuppeln Mailands fast völlig in der „Skyline“ des 20. Jahrhunderts untergehen.

Die Stadt *Zürich*, die mit rund 450 000 Einwohner im eigentlichen Stadtgebiet, die volkreichste der Schweiz ist, liegt am nördlichen Ende des Züricher Sees sowie an beiden Ufern der Limmat in einer nach Norden und nach Süden geöffneten Talmulde. Sie ist nicht nur die größte Stadt der Schweiz, sondern auch Hauptstadt des schweizerischen Kantons Zürich. Sie kann als der Mittelpunkt der deutschen Schweiz mit ihrer bedeutenden Universität und der berühmten Eidgenössischen Technischen Hochschule bezeichnet werden. Ebenso wie die anderen in dieser Untersuchung genannten Städte ist Zürich ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt und besitzt alle Bildungsinstitute und ein Theaterleben, wie es in Metropolen solcher Art zu erwarten ist.

Die Stellung Zürichs als Handels- und Industriestadt entspricht der Größe und Bedeutung der Stadt wie auch den Vergleichserwartungen. Die industrielle Struktur ist allerdings eine andere als in München oder Mailand, denn in Zürich überwiegt die Metall- und Maschinenindustrie in starkem Maße. Die Stadtplanung hat bis in die jüngste Zeit nach ähnlichen Grundsätzen wie in München versucht, dem historischen Stadtbild so wenig wie möglich Gewalt anzutun.

Wie München und Zürich hat auch *Wien* alles getan, um das alte Stadtbild weitgehend zu erhalten. Die Stadt hat heute über 1,6 Mio. Einwohner und mußte im Gegensatz zu den übrigen hier genannten Metropolen im Alpenbereich seit der Vorkriegszeit einen Bevölkerungsrückgang hinnehmen. Ein in den letzten Jahrzehnten ständiger Sterbeüberschuß war zunächst auch mit einem Wanderungsverlust verbunden, der jedoch in der Nachkriegszeit verschwand, bzw. zu einem Wanderungsgewinn wurde. Dieser Wanderungsgewinn hat jedoch, insgesamt gesehen, nicht die Größenordnung der entsprechenden Münchener Zahl erreicht.

Das Stadtgebiet Wiens liegt größtenteils südlich der Donau im Nordwesten des Wiener Beckens, etwa dort, wo der Strom aus den letzten Ausläufern der Alpen tritt. Die Be-

bauung erstreckt sich, umrahmt von Mittelgebirgen mäßiger Höhen (die Berge des Wienerwaldes im Westen und Schotterberge im Süden) über Terrassen, die nach Nordosten zwischen Auen und Schwemmland der Donau abfallen. Die Stadt selbst ist klar gegliedert und die innere Stadt von großzügigen Ringstraßen umgeben. Hier sind die wichtigsten historischen und kulturellen Bauten sowie die Amtsgebäude massiert. Aber auch andere Gebiete der Innenstadt sind reich mit Zeugen der Vergangenheit durchsetzt. Die starke und über viele Jahrhunderte gewachsene Verstädterung hat jedoch nicht ausgeschlossen, daß auch noch Bezirke mit landwirtschaftlichem Charakter, wie z. B. alte Winzerdörfer (Grinzing, Nußdorf, Sievering) innerhalb des Stadtgebietes liegen. Im tertiären Bereich, in Kunst und Wissenschaft und als Fremdenverkehrszentrum hat Wien eine wesentlich größere Bedeutung als in industrieller Hinsicht. Zwar sind in den Bezirken des Ostens, Nordostens und teilweise auch im Süden Industriebetriebe — benachbart von Arbeitervierteln — gelegen. Die Industrie nimmt aber keine so starke Stellung ein, wie in den drei anderen Alpenmetropolen. Mittel- und Kleinbetriebe überwiegen in allen Branchen. Der Handel mußte sich durch die politischen Ereignisse seit Beginn dieses Jahrhunderts auf andere Märkte einstellen und hat dadurch ebenfalls nicht eine solche Entwicklung nehmen können wie in den drei anderen Städten. Trotzdem kam es — wie oben bereits erwähnt — zu einem erneuten Wanderungsgewinn von rd. 100 000 Einwohnern seit Beginn der 50er Jahre. Ganz Österreich hatte seit 1951 nur einen Bevölkerungsgewinn von noch nicht einmal 300 000 Einwohnern.

Der Bevölkerungsrückgang, den Wien gegenüber früheren Zeiten erlitt, in denen die Stadt schon einmal über 2 Mio. Einwohner hatte, konnte jedoch trotz der in den letzten Jahren positiven Wanderungsbilanz nicht aufgeholt werden. Außerdem kennzeichnet noch ein anderes demografisches Phänomen diese Stadt, der hohe Frauenüberschuß. Während in München, Mailand und Zürich in fast gleicher Weise jeweils rund 1 100 Frauen auf 1 000 Männer kommen, sind es in Wien über 1 300.

Wenden wir uns an dieser Stelle den bevölkerungsstatistischen Daten der vier Städte im einzelnen zu. Für Mailand, Wien und Zürich konnten die gleichen Grundtabellen aufgestellt werden wie für München.

Entsprechend wurden die wichtigsten bevölkerungsstatistischen Zahlen für alle vier Städte in den folgenden Übersichten nach den gleichen Grundsätzen zusammengestellt.

Bevölkerungsstatistische Zahlen der Stadt München

1. Bevölkerungsstand	männl.	weibl.	zusammen	auf 1000 Männer Frauen
Fortschreibung am 31. Dezember 1938	.	.	818 000	.
Volkszählung am 17. Mai 1939	387 897	441 421	829 318	1 138
Volkszählung am 13. September 1950	383 984	447 953	831 937	1 167
Volkszählung am 6. Juni 1961	501 290	583 724	1 085 014	1 164
Fortschreibung am 31. Dezember 1965	575 947	638 656	1 214 603	1 109

2. Bevölkerungsbewegung

Jahr	Ehe- schließungen	Lebend- geborene	Gestorbene	Saldo	Zugezogene	¹⁾ Fort- gezogene	Saldo
absolute Zahlen							
1938	9 863	12 164	10 106	+ 2 058	104 532	100 469	+ 4 063
1939	12 770	13 028	11 169	+ 1 859	106 982	101 343	+ 5 639
1950	8 665	8 329	9 106	— 777	65 273	20 884	+ 44 389
1951	8 837	8 297	9 394	— 1 097	65 627	33 003	+ 32 624
1961	11 494	15 511	11 668	+ 3 843	96 496	61 143	+ 35 353
1965	11 380	16 919	12 623	+ 4 296	105 093	87 756	+ 17 337
auf 1000 Einwohner							
1938	12,5	15,4	12,8	+ 2,6	132,3	127,2	+ 5,1
1939	15,5	15,8	13,6	+ 2,2	129,0	122,2	+ 6,8
1950	10,4	9,9	10,9	— 1,0	78,0	24,9	+ 53,0
1951	10,3	9,7	11,0	— 1,3	75,7	38,1	+ 37,7
1961	10,6	14,3	10,7	+ 3,6	88,8	56,3	+ 32,5
1965	9,4	14,0	10,4	+ 3,6	87,0	72,6	+ 14,3

¹⁾ Ohne Korrekturen für unterbliebene Abmeldungen und zur Anpassung an die Fortschreibung des Landesamtes. Diese Korrekturen, die man zu den Fortgezogenen dazuzählen bzw. 1965 von ihnen absetzen müßte, lauten:
1950: 6764 1951: 7541 1961: 4734 1965: — 356

Quellen: Statistisches Handbuch 1964, S. 23 (Bevölkerungsstand)
S. 36 (natürliche Bevölkerungsbewegung) und
S. 58 (Wanderungen).

Bevölkerungstatistische Zahlen der Stadt Mailand

1. Bevölkerungsstand				auf 1000 Männer			
				männl.	weibl.	zusammen	 Frauen
Volkszählung am 21. April	1936			527 434	588 414	1 115 848	1 116
Fortschreibung am 1. Juli	1950					1 272 934	
Volkszählung am 4. November	1951			595 366	678 879	1 274 245	1 140
Volkszählung am 15. Oktober	1961			742 457	840 124	1 582 581	1 132
Fortschreibung am 1. Juli	1962			752 856	854 781	1 607 637	1 135
Fortschreibung am 1. Januar	1966			786 324	886 447	1 672 771	1 127

2. Bevölkerungsbewegung

Jahr	Ehe- schließungen	Lebend- geborene	Gestorbene	Saldo	Zugezogene	Fort- gezogene	Saldo
absolute Zahlen							
1936	8 994	16 159	13 316	+ 2 843	46 407	13 210	33 197
1937	10 459	17 620	13 896	+ 3 724	58 901	16 091	42 810
1938	9 552	19 472	13 482	+ 5 990	37 166	15 340	21 826
1950	8 152	13 371	11 394	+ 1 977	15 316	10 244	5 072
1951	7 990	13 350	12 111	+ 1 239	17 371	9 789	7 582
1960	13 958	25 464	14 883	+ 10 581	66 930	22 828	44 102
1961	15 202	28 340	14 238	+ 14 102	81 062	22 639	58 423
1965	18 372	26 528	16 853	+ 9 675	46 583	49 787	— 3 204

2. Bevölkerungsbewegung (Fortsetzung von Seite 397)

Jahr	Ehe- schließungen	Lebend- geborene	Gestorbene	Saldo	Zugezogene	¹⁾ Fort- gezogene	Saldo
			auf 1000 Einwohner				
1936	8,1	14,5	11,9	+ 2,5	41,0	11,7	29,3
1937	9,1	15,3	12,0	+ 3,3	50,1	13,7	36,4
1938	8,0	16,3	11,3	+ 5,0	30,9	12,8	18,1
1950	6,3	10,4	8,8	+ 1,6	12,1	8,1	4,0
1951	6,3	10,5	9,5	+ 1,0	13,6	7,7	5,9
1960	9,3	17,1	10,0	+ 7,1	44,7	15,3	29,4
1961	9,8	17,9	9,0	+ 8,9	52,2	14,6	37,6
1965	11,0	15,9	10,1	+ 5,8	27,9	29,8	—1,9

Quelle: Angaben der Stadt Mailand

Bevölkerungstatistische Zahlen der Stadt Wien

1. Bevölkerungsstand	männlich	weiblich	zusammen	auf 1000 Männer ... Frauen
Volkszählung am 22. März 1934	846 422	1 027 708	1 874 130	1 214
Volkszählung am 17. Mai 1939	872 943	1 057 033	1 929 976	1 211
Volkszählung am 1. Juni 1951 ¹⁾	769 366	996 736	1 766 102	1 296
Volkszählung am 21. März 1961	707 763	919 803	1 627 566	1 300
Fortschreibung 1. Jan. 1966	.	.	1 637,1 Tsd.	.

¹⁾ nach dem Gebietsstand vom 1. 9. 1954: 701 610 914 515 1 616 125 1 303

2. Bevölkerungsbewegung

Jahr	Ehe- ¹⁾ schließungen	Lebend- geborene	Gestorbene	Saldo	Zugezogene	Fort- gezogene	Saldo
			absolute Zahlen				
1938	32 432	14 351	29 329	—14 978	.	.	.
1939	41 550	28 396	31 133	— 2 737	225 610	234 397	— 8 787
1950	15 897	14 140	24 249	—10 109	84 561	61 656	+22 905
1951	16 321	12 550	25 872	—13 322	79 182	52 780	+26 402
1961	14 954	18 657	25 172	— 6 515	83 157	60 850	+22 307
1965	15 004	19 764	27 445	— 7 681	145 174	115 321	+29 853
			auf 1000 Einwohner				
1938	16,8	7,4	15,2	—7,8	.	.	.
1939	21,5	14,7	16,1	—1,4	117,9	122,5	— 4,6
1950	9,0	8,0	13,7	—5,7	47,9	34,9	+13,0
1951	9,2	7,1	14,6	—7,5	44,8	29,9	+14,9
1961	9,2	11,5	15,5	—4,0	51,1	37,4	+13,7
1965	9,1	12,1	16,7	—4,7	88,5	70,3	+18,2

¹⁾ Eheschließungen von Männern der Wohnbevölkerung

Quellen: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1939/40 und 1941/42

Statistisches Taschenbuch der Stadt Wien 1938

Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1939—42, 1943—45, 1951

Jahrbuch der Stadt Wien 1952, 1961, 1962, 1964

Bevölkerungstatistische Zahlen der Stadt Zürich

1. Bevölkerungsstand	männlich	weiblich	zusammen auf 1 000 Männer	... Frauen
Fortschreibung am 31. Dezember 1938	151 528	178 252	329 780	1 176
Fortschreibung am 31. Dezember 1939	154 930	182 234	337 164	1 176
Volkszählung am 1. Dezember 1950	179 410	210 610	390 020	1 174
Volkszählung am 1. Dezember 1960	207 011	233 159	440 170	1 126
Fortschreibung am 1. Juli 1961	209 916	232 990	442 906	1 110
Fortschreibung am 31. Dezember 1965	204 979	230 331	435 310	1 124

2. Bevölkerungsbewegung

Jahr	Ehe-schließungen ¹⁾	Lebend-geborene	Gestorbene	Saldo	Zugezogene	Fort-gezogene	Saldo
absolute Zahlen							
1938	3 101	3 836	3 014	+ 822	39 537	32 306	+ 7 231
1939	3 379	3 808	3 202	+ 606	42 954	36 555	+ 6 399
1950	4 101	5 432	3 458	+ 1 974	36 105	34 498	+ 1 607
1951	4 271	5 282	3 576	+ 1 706	40 006	34 800	+ 5 206
1961	4 610	6 147	3 994	+ 2 153	55 912	55 730	+ 182
1965	4 641	5 582	4 233	+ 1 349	48 811	53 664	— 4 853
auf 1000 Einwohner							
1938	9,6	11,9	9,4	+ 2,5	122,9	100,4	+ 22,5
1939	10,2	11,5	9,7	+ 1,8	129,9	110,5	+ 19,4
1950	10,6	14,0	8,9	+ 5,1	93,3	89,2	+ 4,1
1951	10,9	13,4	9,1	+ 4,3	101,6	88,9	+ 12,7
1961	10,4	13,9	9,0	+ 4,9	126,6	126,2	+ 0,4
1965	10,6	12,7	9,6	+ 3,1	111,0	122,0	— 11,0

¹⁾ Männer aus der Wohnbevölkerung

Quellen: Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1938 und 1939 (Einwohnerzahlen vor dem Kriege)
 Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1963 (natürliche Bevölkerungs- und Wanderungsbewegungen 1938 bis 1961)
 Zürcher Statistische Nachrichten Jg. 1965 (Stand und Bewegung der Bevölkerung 1965)
 Statistique Internationale des Grandes Villes Serie A Population Nr. 1 } zur Prüfung der Zahlen
 Annuaire de Statistique Internationale des Grandes Villes, Volume 2 }

Die zahlenmäßige Darstellung belegt das bereits oben gesagte. Sowohl in München wie in Mailand waren überwiegend Geburtenüberschüsse zu verzeichnen. Die positive Entwicklung bei den Wanderungsgewinnen in München ist bekannt. In Mailand gab es jedoch in den 50er Jahren und in der Vorkriegszeit noch starke Wanderungsgewinne, die erst in jüngster Zeit, wie die entsprechenden Zahlen zum Ausdruck bringen, zu einem Wanderungsverlust wurden. Auch in Zürich haben die neben den Geburtenüberschüssen bisher immer zu beobachtenden Wanderungsgewinne im Jahre 1965 einen Wanderungsverlust zur Folge gehabt. Die Fortziehenden blieben aber im wesentlichen im näheren Umland der Stadt. Auf die Wiener Erscheinungen wurde schon hingewiesen. Der ständige Sterbeüberschuß hat seit den 50er Jahren wieder ein Gegengewicht im

Wanderungsgewinn gefunden, der im ganzen gesehen jedoch nicht die Münchener Größenordnungen erreichte. Lediglich im Jahre 1965 wurde die entsprechende Münchener Zahl übertroffen.

Die Zahl der Industriebeschäftigten, der Wohnungsbestand und andere Angaben aus Handel und Baugewerbe bewegen sich bei allen vier Städten in vergleichbaren Größenordnungen, d. h. sie entsprechen jeweils der Einwohnerzahl, lediglich Wien nimmt bei den Beschäftigtenzahlen und im Handel eine etwas schwächere Stellung ein als es von der Größe der Stadt her zu erwarten gewesen wäre. So betrug z. B. 1965 die Industriebeschäftigtenzahl im Durchschnitt nur etwas über 170 000, während sie in München im gleichen Jahr über 185 000 lag. Bei den Angaben über die Umsätze, das Steueraufkommen und die Schulden sind Vergleiche zwischen Städten aus verschiedenen Währungsgebieten und mit verschiedenartiger Steuerhoheit außerordentlich schwer. Soweit Umrechnungen möglich waren zeigt sich aber auch hier, daß die wirtschaftlich aufstrebenden drei Metropolen im mittleren und westlichen Alpenbereich Wien, das vor dem Ersten Weltkrieg die absolute Spitzenstellung einnahm, weit überflügelt haben.

Außerordentlich interessant ist die vergleichende Betrachtung des Verkehrs. Während in München Mitte vergangenen Jahres 278 824 Kraftfahrzeuge zugelassen waren, lag der Stand in Wien trotz der höheren Einwohnerzahl erst um 270000. In Zürich waren rund 100 000 Kraftfahrzeuge zugelassen. Aus Mailand war keine genaue Zahl zu erhalten. In der Relation zur Einwohnerzahl dürfte sich jedoch etwa das gleiche Verhältnis wie in Wien ergeben.

Von besonderem Interesse ist, wie die folgende vergleichende Betrachtung der geographischen Lage zeigt, der Luftverkehr. Zunächst gilt es dabei, die Standorte und Entfernungen der vier Städte aufzuzeigen.

Mit Wien liegt München in einer Luftlinienentfernung von ca. 350 km fast genau auf einem Breitengrad. Das mit 240 km Luftlinie näher gelegene Zürich hat einen etwas südlicheren Standort, der aber auch noch deutlich zur Nordalpenregion gehört. Mailand in der Poebene südlich der Alpen hat fast den gleichen Abstand vom Gebirge wie München im Norden. In der Höhenlage unterscheiden sich die Städte erheblich. Am höchsten liegt München (530 m über NN). Zürich hat immerhin noch eine mittlere Höhenlage von 409 m über dem Meere zu verzeichnen, während Wien nur noch 170 m hoch liegt. Zürich und Wien haben allerdings stärkere höhenmäßige Schwankungen im Stadtgebiet zu verzeichnen, als München in der Hochebene und Mailand mit einer Höhenlage von nur mehr 120 m bereits im Flachland.

Weiterhin ist für die Verkehrslage eine Betrachtung nach der Entfernung von Bedeutung. Es ergibt sich dabei folgendes Bild:

	Entfernung in km		Bahn % mehr als Luftlinie
	Luftlinie	Eisenbahn	
München—Mailand	350	595	70,0
München—Wien	350	471	34,6
München—Zürich	240	353	47,1

Die Aufstellung zeigt, daß die Entfernungen in der Luftlinie zwischen München und den drei anderen großen Städten im Alpenraum verhältnismäßig kurz sind. Zwischen München und Mailand sowie München und Wien betragen sie jeweils genau 350 km, zwischen München und Zürich nur ca. 240 km. Die Luftlinienentfernung zwischen Zürich und Mailand entspricht übrigens fast genau derjenigen zwischen Zürich und München. In welcher Weise Alpen und Alpenvorland durch ihre bewegte topografische Struktur Verkehrsriegel darstellen, zeigt die eisenbahnkilometrische Entfernung. Sie ist mit 595 km zwischen München und Mailand am größten und beträgt zu Wien immerhin noch 471 km. Die prozentualen Angaben in der Tabelle weisen recht deutlich nach, in welchem Ausmaße die Schienenwege Umwege machen müssen. Ähnlich verhält sich die straßenmäßige Entfernung zwischen München und den anderen genannten alpenländischen Metropolen. Zwischen München und Wien beträgt die günstigste Strecke 452 km. Von München nach Zürich muß man fast 300 km zurücklegen und von München nach Mailand auf der kürzesten Strecke über 460 km und damit immerhin rund 130 km weniger als die Eisenbahn. Zwischen München und den drei Vergleichsstädten gibt es jedoch verschiedene straßenmäßige Verkehrsmöglichkeiten unterschiedlicher Entfernung, aber durch die verschiedenen günstige Befahrbarkeit nicht auch unbedingt unterschiedlicher Fahrzeit. Manche Strecken sind im Winter nur bedingt, oder gar nicht befahrbar. Bei der heutigen Verkehrsbelastung und den unterschiedlichen Verhältnissen auf den Paßstraßen, lassen sich Kraftwagen-Fahrzeiten kaum noch sinnvoll errechnen. Die Eisenbahnfahrzeit beträgt zwischen den luftlinienmäßig relativ nah beieinander liegenden alpenländischen Metropolen immerhin von München nach Mailand im günstigsten Falle (mit dem TEE-Mediolanum) etwas mehr als sieben Stunden, im Durchschnitt jedoch sogar rund 10 Stunden. Für die Strecke München—Wien braucht der Eisenbahnreisende etwa sechs bis sieben Stunden, während für München—Zürich um fünf Stunden Eisenbahnfahrzeit erforderlich sind. Schon der kilometrische Vergleich zwischen Luftlinien und Eisenbahn zeigt auf den ersten Blick, welche Bedeutung der Luftverkehr zwischen Städten in der geografischen Lage der vier hier erwähnten hat und künftig noch bekommen wird. Je stärker die Bestrebungen, einen vereinigten europäischen Wirtschaftsraum zu schaffen, erfolgreich sein werden, um so mehr muß an einer schnellen verkehrlichen Überwindung dieser Strecken gelegen sein. Ein Blick auf den Flugplan zeigt darüber hinaus, wie nah die drei Vergleichsstädte durch den Luftverkehr an München herangerückt sind:

	günstigste Zeit	durchschnittliche Zeit
München—Mailand	1 St. 10 Min.	1 St. 10 Min.
München—Wien	50 Min.	1 St.
München—Zürich	40 Min.	80 Min.

Die Möglichkeiten sind dabei in unserem Raume noch gar nicht voll ausgeschöpft. Trotzdem kommen die Flughäfen der vier Vergleichsstädte zu teilweise schon recht beachtlichen Verkehrsergebnissen. Zürich als die kleinste unter den vier Städten liegt dabei im Luftverkehrsaufkommen wegen der starken Schnittpunktbedeutung des Großflughafens Zürich-Kloten an der Spitze. Es folgen Mailand und München, erst am Schluß rangiert

mit deutlichem Abstand Wien, das obgleich es in der einwohnerzahlmäßigen Größe etwa Mailand entspricht, nicht die Hälfte des dortigen Luftverkehrs aufzuweisen hat. Hier macht sich wiederum die schon mehrfach erwähnte Randlage Wiens bemerkbar. Die folgende kurze Zusammenstellung zeigt die Größenordnungen im Luftverkehr anhand der Zahlen aus dem Jahr 1964 auf. Jüngere Ergebnisse waren vergleichbar noch nicht zu erhalten. An dieser Stelle, wo es weniger um absolute Größen als um das Verhältnis der Städte zueinander geht, mag das jedoch genügen.

Der Luftverkehr auf den Flughäfen alpenländischer Metropolen

1964

Stadt	Zahl der Flugzeugbewegungen (gestartete und gelandete Flugzeuge)	Fluggäste	
		insgesamt	darunter Durchgang
München ...	56 070	1 318 935	123 395
Mailand* ...	49 475	1 537 267	134 502
Wien	33 487	725 349	99 684
Zürich	53 978	1 988 444	186 209

*) Malpensa u. Linate

Zum Schluß sei noch eine Folgeerscheinung der technischen Verkehrsmöglichkeiten angeführt, nämlich der Fremdenverkehr. Gegenüber anderen Städten vergleichbarer Größe haben die alpenländischen Metropolen hier eine sehr viel stärkere Anziehungskraft durch ihre Lage in der Nähe des zu fast allen Jahreszeiten stark frequentierten Ferien- und Erholungsgebietes der Alpen. Alle vier Städte sind Ausgangspunkte für Reisen in Alpengebiete und werden umgekehrt von Erholungssuchenden aus den Kur- und Wintersportorten aus kulturellen und Einkaufsgründen aufgesucht. Die eigene Anziehungskraft der Städte läßt aber auch Dauergäste verweilen. Im Jahre 1965 gab es entsprechend rund 3,7 Mio. Fremdenübernachtungen in München, 2,7 Mio. in Wien und 2 Mio. in Zürich. Mit der größeren Mobilität der Menschen in unserer Zeit ist diese Entwicklung noch im Ansteigen begriffen, so daß die vier Städte auch auf diesem Gebiet durch ihre Verkehrslage weiterhin begünstigt werden.

Dh.