

München – Ruhrgebiet

Strukturwandel und Entwicklungsperspektiven des Oberzentrums München im Vergleich mit den vier großen Oberzentren Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund im Ruhrraum

1. Einführung
 - 1.1 Zielsetzung der Studie
 - 1.2 Die Bedeutung der Agglomeration in der modernen Stadtforschung
 - 1.3 Typische Unterschiede zwischen monozentrischen und polyzentrischen Regionen
2. Was ist typisch für die Region München?
 - 2.1 München – Stadt neuer Technologien
 - 2.2 Die Stadtbevölkerung
 - 2.3 Ausbildung, Wissenschaft und Kultur
 - 2.4 Wohnen in Stadt und Umland
 - 2.5 Die Erwerbsstruktur in München
 - 2.6 Die Münchener Wirtschaft
 - 2.7 Die Medienstadt München
 - 2.8 Messen und Ausstellungen
 - 2.9 Verkehr und Fremdenverkehr
3. Was ist typisch für das Ruhrgebiet und seine vier großen Oberzentren?
4. Vergleichende Analyse des Oberzentrums München mit den vier großen Oberzentren des Ruhrgebietes
 - 4.1 Bevölkerung
 - 4.2 Wohnungen
 - 4.3 Wirtschaft
 - 4.4 Straßenverkehr
 - 4.5 Ausbildung
 - 4.6 Städtische Finanzen
5. Austauschvorgänge zwischen Stadt und Umland: Nahwanderungsbereiche und Nahverkehr
 - 5.1 Bestimmung der Nahwanderungsbereiche
 - 5.2 Immer noch Suburbanisation?
 - 5.3 Naherholungsgebiete
 - 5.4 Nahverkehrssysteme
6. Zusammenfassende Schlußbemerkung und Ausblick

Tabellen

- 1 Gesamtbevölkerung und Ausländeranteil 1976, 1980 und 1986
- 2 Natürliche Bevölkerungsbewegung 1976, 1980 und 1986
- 3 Wohnungsbestand und Wohndichte 1976, 1980 und 1986
- 4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 1986
- 5 Industrieumsätze 1978 bis 1986
- 6 Fremdenverkehr 1986
- 7 Kraftfahrzeugverkehr 1986
- 8 Studentenzahlen 1978 und 1986
- 9 Gewerbesteuer netto (ohne Lohnsummensteuer) 1978 bis 1986
- 10 Bevölkerungsentwicklung in den Regionen München, Ruhrgebiet und der Agglomerationsräume der Bundesrepublik Deutschland (BRD) 1976 bis 1986
- 11 Gesamtwanderungs- und Nahwanderungssalden der Kerne 1976 bis 1986

1. Einführung

1.1 Zielsetzung der Studie

Der Lebensraum unserer großen Städte hat sich erweitert in die Region hinaus, wobei es Regionen gibt, die von einer Solitärstadt bestimmt werden, die Münchener Agglomeration ist eine solche Region und andere, die zwei- oder mehrkernig sind. Ein herausragendes Beispiel für diesen Agglomerationstyp ist das Ruhrgebiet. Sinn dieser Studie ist es, Informationen über diese unterschiedlichen Regionen zu vermitteln und dabei zu versuchen, falsche Bewertungen der beiden Agglomerationsräume zu beseitigen.

Wenn diese beiden unterschiedlichen Regionen miteinander verglichen werden sollen, d. h. also, Gemeinsames hervorgekehrt werden soll, aber auch Unterschiede zu analysieren sind, dann deshalb, weil ein heute gravierendes Phänomen die polyzentrische Ruhrregion von der monozentrischen Solitärregion München unterscheidet: Bei München handelt es sich um einen prosperierenden Raum mit anhaltenden Wachstumstendenzen auf allen Gebieten, während Erscheinungen der Strukturschwäche vor allem auf dem Gebiet der Wirtschaft im Ruhrgebiet erhebliche Probleme verursachen. Bei diesen Unterschieden, die tief hineingreifen in die Einzelschicksale der Regionsbewohner ist es überraschend, daß die Regionsverbundenheit bei der Bevölkerung des Ruhrgebietes in gleich starkem Maße gegeben ist, wie in der Region München. Jüngste Untersuchungen und Meinungsumfragen haben das eindeutig nachgewiesen.

München ist nicht nur Mittelpunkt einer Region mit mehr als zwei Millionen Einwohnern, sondern gleichzeitig zentraler Ort oberster Stufe. Dabei stellt sich u. a. die Frage, ob das eigentliche Stadtgebiet nicht wie in anderen Fällen bei den letzten Gebietsreformen geschehen, erweitert werden müßte. Ein Teil des engeren Einzugsbereichs München ist bereits versorgungsmäßig und postalisch voll von der Kernstadt abhängig.

Zur regionalen Abgrenzung ist zu bemerken, daß die von München wegorientierten Randbereiche der acht umliegenden Landkreise strukturell nicht den Charakter eines Ballungsgebietes tragen. Hier müßte eine statistisch sauberere Abgrenzung erfolgen und zwar entweder nach dem Schwellenwertkonzept der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, oder nach aktuellen Zuordnungsindikatoren. Es ist reizvoll, eine solche gebietliche Neuordnung einmal als Denkmodell durchzuführen.

1.2 Die Bedeutung der Agglomeration in der modernen Stadtforschung

Für die Stadt war es einstmal typisch, daß ihr Bereich fest umgrenzt war, in der Regel sogar sichtbar durch Mauern – die Stadtmauer – umschlossen. Dieses Bild der geschlossenen urbanen Einheit galt etwa bis Mitte des vorigen Jahrhunderts, als die Industrialisierung einsetzte. Nicht nur im Ruhrgebiet, sondern auch andernorts – sogar bei Solitärstädten – wurden Gewerbeflächen vor den Toren der Stadt erschlossen. Bei dem in der Frühzeit der Industrialisierung außerordentlich hohen Arbeitskräftebedarf entstanden bald auch Arbeitersiedlungen außerhalb des Stadtbereichs. Dies war notwendig, weil mangelnde Verkehrsmittel und geringe finanzielle Leistungsfähigkeit die Arbeitnehmer dazu zwangen, in der Nähe ihres Arbeitsplatzes zu wohnen, wie das im engeren Stadtbereich ja seit jeher der Fall war. Damit entstanden kleinen Gemeinden außerhalb der Stadt plötzlich Erschließungskosten für die Ver- und Entsorgung, die nicht mehr von einem kleinen Gemeinwesen zu bewältigen war. Andererseits legten auch die Kernstädte schon aus steuerlichen Gründen Wert darauf, die Industrie in ihrem Stadtgebiet zu haben. Eingemeindungen waren die Folge. Die Stadtmauern, soweit noch vorhanden, wurden überflüssig, ja wirkten sich zur Zeit sogar störend aus. Da auch durch die Entwicklung der Kriegstechnik der festungsmäßige Charakter

bedeutungslos geworden war, ging man dazu über, Mauern und Wälle zu schleifen. Es entstanden in vielen Städten die sogenannten „Grüngürtel“, die die Innenstadtbereiche umschlossen und zu wertvollen stadtbezogenen Erholungsflächen wurden. Lediglich die ehemaligen Stadttore blieben vielerorts als Baudenkmäler bestehen.

Durch die Industrialisierung und die damit notwendig werdende erweiterte Infrastruktur wuchs die Zahl der Arbeitsplätze und damit auch die der Einwohner sprunghaft. Die entstehenden Ballungen in und vor allem um die Großstädte konnten räumlich nicht mehr durch immer neue Eingemeindungen verkraftet werden. Auch entstanden selbstbewußte Kleinstadtzellen mit eigener Wirtschaftskraft, die sich den Eingemeindungsbestrebungen der zentralen Kernstadt oft mit Erfolg widersetzen. Die Grenzen zwischen Stadt und Land verwischten, die großstädtischen Agglomerationen wurden zu Keimzellen der modernen Massengesellschaft. Zweifellos haben solche Konzentrationen Vor- und Nachteile: Zu den ersteren gehören die sogenannten Standortvorteile, verbunden mit den Vorteilen betrieblicher Konzentration, der Differenzierung des Arbeitsmarktes, der Größe sowie Vielfalt des Angebots und in der ballungsbedingten Steigerung des Niveaus aller Infrastruktureinrichtungen. Die Nachteile liegen in der immer größer werdenden Anonymität des Lebens in solchen Ballungsräumen, den notwendigerweise verstärkt auftretenden Mietskasernenvierteln bis hin zu den großen Wohnsilos und in den zu Spitzenstunden kaum noch zu bewältigenden Verkehrsproblemen. Es ist schon oft betont worden, welche Aufgaben die Agglomerationsräume in den arbeitsteiligen Industriegesellschaften der nördlichen Erdhälfte wahrnehmen. Sie sind die Kristallisationskerne der wirtschaftlichen und kulturellen Bestätigung der Menschen. Neue Ideen, Anstöße zu Veränderungen aller Art, haben ihren Ausgangspunkt in diesen hochverdichteten Räumen. Jeder von ihnen ist Umschlagplatz, aber auch Produktionsort hochwertiger Güter und Dienstleistungen; hier gibt es Wissenschaft und Forschung; hier wird die raffinierte Lebensart gepflegt.

1.3 Typische Unterschiede zwischen monozentrischen und polyzentrischen Regionen

In der Bundesrepublik Deutschland kann man von Norden nach Süden die Agglomerationsräume Hamburg, Bremen, Hannover, das Ruhrgebiet, die Rheinschiene mit Düsseldorf und Köln, Frankfurt, Stuttgart und München sowie als Sonderfall Berlin (West) als Agglomerationsräume höchster Ordnung festlegen. Es ist reizvoll, einmal zwei von ihnen, die beiden Regionen München und das Ruhrgebiet, miteinander zu vergleichen, weil sie sich durch die im vorigen Absatz skizzierten Gemeinsamkeiten, aber auch durch Strukturunterschiede auszeichnen.

Zwei Unterschiede fallen sofort ins Auge: Bei München handelt es sich um einen Agglomerationsraum mit einem eindeutigen Zentrum, räumlich in der Münchener Innenstadt mit den hier ansässigen Wirtschaftsfunktionen konzentriert. Das Ruhrgebiet hingegen, bestehend aus 17 kreisfreien Städten und vier Kreisen, hat gleich vier solcher Oberzentren, die sich mit nicht einmal 15 km Abstand voneinander von West nach Ost erstrecken: Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund.

Wie sind die inneren Strukturen der beiden Agglomerationen geschaffen? Wie ist das jeweilige Umland der Oberzentren durch Verkehrswege angebunden? Wie sind die Lebensbedingungen des Ruhrgebiets im Vergleich zu jenen von München einzuschätzen? Dies sind einige Fragen, auf die in der folgenden vergleichenden Darstellung eine Antwort gegeben werden soll.

Ein zweiter wesentlicher Unterschied zwischen dem monozentrischen München und dem polyzentrischen Ruhrgebiet, der viele der heutigen Problemlagen erklärt, sind die Entstehungsgeschichten beider Räume. In die ländliche, mit Ackerbürgerstädtchen durchsetzte

idyllische Landschaft des Ruhrtals und nördlich davon brach in den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts der industriemäßige Kohlenbergbau und die sich wegen der produktionstechnischen Vorteile bald anschließende Stahlindustrie herein. Es begann die Besiedlung durch die Nordwanderung des Bergbaus.

Etwa 50 Jahre später, also ungefähr um die Jahrhundertwende herum, hatten sich die heutigen räumlichen Strukturen ausgebildet. Diesem, aus jetziger Sicht altindustrialisiertem Gebiet, steht der „take off“-Zeitpunkt Münchens erst einige Jahre nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges gegenüber. Dort gelang es, wichtige Industriezweige aus Berlin und Mitteldeutschland hin zu verlagern; dort gelang es auch, z. B. die Ende der fünfziger Jahre kurz vor dem Zusammenbruch stehenden Bayerischen Motorenwerke zu einer Firma des Spitzenautomobilbaus umzugestalten. Während das Ruhrgebiet augenblicklich dabei ist, aus seiner alten Industriestruktur herauszuwachsen – das Oberzentrum Bochum beispielsweise hat lediglich noch über dem Bergbaumuseum einen Förderturm mit einem „Tiefschacht“ von 20 m zu Demonstrationszwecken –, erfreut sich München einer Wirtschaftsstruktur beim produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor, die das Ruhrgebiet und insbesondere seine Oberzentren noch erreichen wollen. Allerdings sind in vielfältiger Weise bereits die Weichen dazu gestellt und schon entsprechende Erfolge erzielt worden, die später näher dargelegt werden sollen.

Die Realität ist aber die, daß unsere Ballungsräume immer mehr Menschen anzogen und sie bis heute, auch wenn die Einwohnerzahl in den Kernstädten stagniert oder gar abnimmt, wachsen. Ein neues Stadtbewußtsein entsteht. Am Beispiel Münchens zeigt sich ganz deutlich, daß die Bewohner einer Regionsgemeinde meist den Gesamttraum der Großregion München als ihre Heimatstadt empfinden. Beispiel: Eine Familie wohnt in einer Umlandgemeinde. Der Ehemann arbeitet in der Kernstadt München, die Ehefrau in einer anderen Industriegemeinde der Region am Stadtrand. Ein Kind besucht eine nahegelegene Schule, ein weiteres studiert in der Kernstadt. Die ganze Familie erledigt ihre Einkäufe und kulturellen Bedürfnisse ebenfalls in der Kernstadt. Die Naherholung wird zumindest im Sommer an einem zur Stadtregion gehörenden Voralpensee wahrgenommen.

Damit wird das Gesamtgebiet der Region zu „Heimat München“. Auch wenn die Gemeindegrenzen in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg im Großraum München weitgehend unverändert blieben, haben doch andere Verwaltungsbereiche wie die der Ver- und Entsorgung die Grenzen ebenfalls schon überschritten, desgleichen die Post, bei der im Fernmeldeverkehr die Münchener Vorwahl-Nr. bereits auch für zahlreiche Randgemeinden der Kernstadt gilt.

Auch im Ruhrgebiet rückt man trotz der anderen Struktur einer polyzentrischen Region näher zusammen. Auch hier entsteht, wie die jüngsten Arbeitskämpfe gezeigt haben, ein ausgeprägtes Regionsbewußtsein. Besondere Probleme werden im Revier allerdings dadurch hervorgerufen, daß sich hier nicht nur kleinere Städte um die Kernstadt gruppieren, sondern sogar großstädtische Zentren aneinandergrenzen, ineinander übergehen.

2. Was ist typisch für die Region München?

Die typische Prägung einer Region – vor allem einer monozentrischen von der Gestalt Münchens – kann man am besten verstehen, wenn man die Entwicklung betrachtet, die zur heutigen Bedeutung führte.

Die Entwicklung Münchens erfolgte im Zeichen des Wandels von der Residenzstadt eines Agrarlandes zu einer Wirtschafts- und Wissenschaftsmetropole von europäischer Bedeutung. Nach wie vor ist München die Hauptstadt des Landes Bayern und nach den Stadtstaaten Berlin (West) und Hamburg die größte Stadt der Bundesrepublik Deutschland, Millionenstadt seit über 30 Jahren.

Im Laufe ihrer mehr als 800jährigen Geschichte erhielt München viele Beinamen, viele Eigenschaften wurden der Stadt zugeschrieben. Seit jeher war sie Standort bedeutender Bildungsinstitute und Kunstsammlungen, sie war Residenzstadt und die Nähe der Berge und Seen sowie die Attraktion ihrer Feste und Veranstaltungen machten sie zu einem zentralen Punkt des Fremdenverkehrs. Durch diese Anziehungskraft entwickelte sich München besonders nach dem Zweiten Weltkrieg zur „heimlichen Hauptstadt Deutschlands“, wie es mehr vorausfühlend als vorhersagend Thomas Wolfe in seinem autobiografischen Werk „Gewebe und Fels“ schon in den 20er Jahren andeutet, wenn er meint, München sei der Traum aller Deutschen.

Weltweit bekannt unter allerlei Attributen, vom Bier bis zur Bildung, von der leichten Muse bis zur ernsten Kunst, ist München für uns zu einem Begriff geworden, der sich, wie die der Stadt zugeschriebene Lebensart, nur schlecht mit der dynamischen Entwicklung eines Standortes der Großindustrie verbinden läßt. So ist es wohl nur wenigen deutlich geworden, daß die bayerische Hauptstadt in den letzten beiden Jahrzehnten eine der bedeutendsten Industriestädte Mitteleuropas wurde.

In Deutschland nimmt sie nicht mehr nur von der Einwohnerzahl her einen hohen Rang ein, sondern auch als Industriestadt. Sie hat damit die Städte an Rhein und Ruhr, die Mainmetropole und die Landeshauptstadt Baden-Württembergs auch in dieser Hinsicht weit überflügelt. Dennoch treten die Zeichen zurück, die von Produktionsstätten aller Art sonst einer Stadt so dominierend aufgezwungen werden. Wenn man München besucht, wenn man von einem Aussichtspunkt über seine Türme, seine Kuppeln und seine Altstadt schaut, ja selbst wenn man in München lebt, wird man kaum empfinden, in welchem starkem Maße die industrielle Expansion diese Stadt umzuformen beginnt und doch von ihrer besonderen Art assimiliert wird.

Worin liegen nun die Gründe für die besondere Struktur der Münchener Industrie, ihr Wachstum und vor allem die harmonische Verbindung mit dem besonderen Charakter dieser Stadt? Zunächst sollte man doch annehmen, daß die Industrie, wie es in so vielen Fällen beobachtet werden konnte, eine Stadt formt, groß macht oder erst entstehen läßt. Das gilt dann, wenn Bodenschätze oder besondere standortmäßige Gegebenheiten Grund für die Industrialisierung waren. Im Falle München formte jedoch die Stadt sich ihre Industrie. Die Entwicklung wurde weitgehend bestimmt von der besonderen Atmosphäre Münchens und vom sozialen Gepräge der Stadtbewohner. Aber auch ein in solcher Weise vor sich gehendes industrielles Wachstum hat formende Rückwirkung auf die Stadt. Die Industrie stellt eine Vielzahl von Forderungen, die nicht nur zahlreich, sondern auch vielschichtig sind und oft den früheren Wachstumsmerkmalen Münchens entgegengesetzt waren.

Die üblichen Folgen der Industrialisierung wie gesteigerter Flächenbedarf, Eingriff in den Wasserhaushalt, Veränderung des Stadtbildes usw. waren für München nur von sekundärer Bedeutung. Hier wuchs die Industrie im wesentlichen aus den beiden Komponenten Forschung und handwerkliche Tradition der Bevölkerung. Angefangen von der optischen, der feinmechanischen und der Elektroindustrie führte der gewerbliche Aufschwung hin zum Fahrzeugbau sowie zur Elektronik und Optronik. Die Münchener Industrie hat als Kern ihrer Wirtschaft inzwischen völlig andere Formen angenommen als in Nord- und Westdeutschland. Sie ist weitgehend „sauber“, neuen Formen der Technologie zugewandt und stellt immer mehr Produkte her, die nicht nur in den High-Tech Bereich gehören, sondern auch die spezifische Kunst der Gestaltung und Perfektion erkennen lassen. In selten glücklicher Weise ging die Originalität der Stadt durch diese rasante Entwicklung ihrer speziellen Industrien nicht verloren, sondern alle Aktivitäten und urbanen Eigenschaften von der Lebensfreude und der leichten Muse bis hin zur Wissenschaft haben sich in der bayerischen Landeshauptstadt miteinander verbunden. Das macht ihr besonderes Flair aus, ihre Anpassungsfähigkeit und

Ausstrahlungskraft. Die Stadt öffnete sich fortschrittlichen Entwicklungen, wuchs in sie hinein, aber verlor dabei nicht ihr ursprüngliches Naturell.

In München ist die wirtschaftliche Entwicklung nicht nur eng mit der historischen und kulturellen verbunden, sondern wie diese vollzog sie sich in einer weitgehenden Abhängigkeit von der geografischen Lage.

Aus der Gunst dieser Lage heraus ist München schon seit Jahrhunderten die bayerische Metropole, die sich darüber hinaus seit langem zum Wirtschafts- und Kulturzentrum ganz Süddeutschlands entwickeln konnte, eine Bedeutung, die über die Landesgrenzen hinweg ihre Ausstrahlung noch bis nach Österreich und Norditalien hat. Mit der wachsenden Bedeutung des Verkehrs wurde München – wiederum durch seinen Standort – der urbane Brennpunkt im Nordalpenraum. Zahlreiche Straßen- und Eisenbahnlinien, von denen die Alpenkette durch- oder überquert wird, fanden ihren nördlichen Brennpunkt in München, ähnlich wie ihren südlichen in Mailand.

Diese beiden Städte erlebten ein akzelerierendes Wachstum ihres Handels, seit der Riegel der Alpen mit technischen Mitteln immer besser und schneller überwunden werden konnte. Der geografischen Lage nach war für die Stadt die Isar von der Stadtgründung an von Bedeutung, früher noch stärker als heute. Trotzdem kann man nicht von einer im wirtschaftlichen Sinn wichtigen Flußlage Münchens sprechen, wie eine solche z. B. in Hamburg an der Elbe oder in den Großstädten am Rhein gegeben ist. Was die Isar gegenüber solchen Stromlagebeispielen auszeichnet ist ihr starkes Gefälle, ihr sauberes, klares und nährstoffarmes Wasser in einem Schotterbett von hellerer und besserer Wirkung als bei den meisten anderen stadtdurchfließenden Strömen. Die Sonderstellung, die sich lagemäßig hieraus ergibt, ist darin zu sehen, daß bei einer sonst außerordentlich guten Verkehrslage Münchens der Flußverkehr im Gegensatz zu anderen stromgelegenen Städten keine Rolle spielt, sondern der stadtdurchquerende Wasserlauf eher von belebender und freizeitorientierter Wirkung ist.

Die geografische Lage ist stets auch eine wichtige Voraussetzung für die geschichtliche Entwicklung. Ihre Darstellung ist zunächst dem historischen Verständnis traditionsverbundener Epochen entsprechend, meist eine Geschichte der Stadtgründer, Stifter, Herrscher und anderer Persönlichkeiten. Wenn auch zur Gründung Münchens wirtschaftliche Überlegungen den Anlaß gegeben haben, Herzog Heinrich hatte Markt, Münze und Brücke bei Föhring zerstört, um sich die erheblichen Einnahmen aus dem Salzhandel am neuen Isarübergang München zu sichern, ist auch die Münchener Stadtgeschichte im ganzen gesehen fast immer als eine Geschichte der wechselnden Herrscherhäuser, der Kriege und, soweit Werke echter Baukunst entstanden, die des Sakral- und Städtebaus gewesen. Hier aber geht es um diejenigen historischen Wachstumslinien, die mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt verbunden sind. Entsprechend interessieren an dieser Stelle weniger die persönlichen Schicksale von Fürsten und Fürstenhäusern, sondern Ereignisse und Entscheidungen, die wirtschaftliche Folgen für die Stadt hatten oder besondere wirtschaftliche Aktivitäten auslösten. So war es zum Beispiel schon in relativ früher Zeit von Bedeutung, wenn die Stadt zur Garnison größerer Truppenverbände gemacht wurde und darüber hinaus – wie im Falle Münchens – zur Residenzstadt erhoben wurde. Die infrastrukturelle Ausstattung änderte sich entsprechend, das kulturelle Leben erhielt Impulse. Museen, Bibliotheken, Akademien und Universitäten wurden gegründet.

Im Falle Münchens trafen solche positiven Entwicklungserscheinungen mit den Vorzügen der topografischen Lage zusammen, und zwar sowohl im engeren Lebensraum der Stadt als auch im größeren Rahmen der europäischen Verkehrswege und Wirtschaftskonzentration. Die sich daraus ergebenden Impulse haben zu der dynamischen Entwicklung geführt, die bis in die jüngste Zeit zu beobachten ist. Dabei sollte beachtet werden, daß nach einer langen und

behutsamen Vorbereitungsphase das Wesentliche erst in den letzten hundert Jahren geschah. In den sogenannten Gründerjahren um die Mitte des vorigen Jahrhunderts rückte München in die Reihe der Großstädte auf. 1957 wurde die „Millionenschwelle“ überschritten. Zur Zeit sind es knapp 1,3 Mio. Einwohner im engeren Lebensraum der Stadt und 2,4 Mio. Einwohner in der Planungsregion 14.

Ein Blick auf die Größenverhältnisse einiger wichtiger europäischer Metropolen zeigt, daß London bereits am Ende der napoleonischen Ära Millionenstadt war und die heutige Einwohnerzahl Münchens erreicht hatte. Um die Jahrhundertwende war London bereits eine 4½-Millionenstadt. Aber auch Städte, die heute eine niedrigere Einwohnerzahl als München haben wie z. B. Amsterdam, erreichten ihre Metropolstellung wesentlich früher: Im Jahre 1810, als in München erst 40 638 Einwohner gezählt wurden, hatte Amsterdam bereits 200 430 Bürger, übertraf also München um fast das 5fache.

Befaßt man sich mit der Entwicklung Münchens in Einzelschritten, dann sieht man, daß die bayerische Metropole ihren entscheidenden Aufschwung erst in den letzten 4 Jahrzehnten nahm. Einwohnerentwicklung und wirtschaftliche Expansion haben sich dabei in enger Wechselbeziehung gegenseitig beeinflußt.

Die rasant verlaufende Entwicklung führte unter anderem auch zu einem starken Flächenverbrauch. Das läßt sich aus der Tatsache erkennen, daß die Akzelerationsprozesse der Nachkriegszeit die überbaute Fläche seit 1950 um rund 62% wachsen ließ. Rund 40% der 310 qkm großen Stadtfläche sind heute mit Häusern, Gebäuden usw. bebaut. Rechnet man Straßen, Wege, Plätze sowie Eisenbahn und sonstige Verkehrsanlagen hinzu, sind bereits fast 55% des Stadtgebiets versteinert. Die steigende Knappheit des Bodens hat dazu beigetragen, daß nicht mehr nur Wohngebiete ins Umland verlagert werden mußten, sondern auch Industriebetriebe. Was heute unter München verstanden wird, umfaßt im weiteren den Agglomerationsraum, die sogenannte Bayrische Planungsregion 14 – München –, in der zur Zeit rund 2,4 Millionen Menschen leben und deren Einwohnerzahl kontinuierlich steigt. Die Einwohnerzahl der Stadt selbst stagnierte einige Jahre, wächst aber jetzt auch wieder und hat jüngst den Wert von 1 295 000 überschritten. Bevor auf die wichtigsten demographischen Entwicklungslinien eingegangen wird, soll aber noch die Stellung Münchens im Bereich der neuen Technologien dargestellt werden.

2.1 München – Stadt neuer Technologien

München hat sich mit seiner näheren Umgebung zu einem der bedeutendsten Elektronikzentren Europas entwickelt. Mittlerweile sind in der Region München in der Elektronikindustrie ca. 72 000 Personen in über 1 100 Betrieben beschäftigt. Darunter befinden sich viele Betriebe, die neben Mikrochips und anderen elektronischen Bauelementen Geräte und Anlagen aus den Bereichen der industriellen Meß- und Regeltechnik, der Unterhaltungselektronik und der zivilen und militärischen Informations- und Nachrichtentechnik herstellen oder vertreiben.

Nahezu alle namhaften Elektronikfirmen sind in München vertreten. Hierunter auch Großbetriebe mit Weltgeltung wie Siemens, IBM, Intel, Digital Equipment, Motorola, Wang, Nixdorf, MBB und Rohde & Schwarz, deren Aufzählung hier nur beispielhaft sein kann und die Leistung der vielen anderen Firmen nicht schmälern soll.

Mikroelektronik ist zum Inbegriff der Hochtechnologie geworden. Ohne diese Schlüsseltechnologie geht nahezu nichts mehr und die Anwendungsmöglichkeiten wachsen Tag für Tag. Es war deshalb nur folgerichtig, daß München auch bei anderen modernen Technologien zu einem führenden Standort wurde. Zu nennen sind hier beispielhaft die Luft- und Raumfahrttechnik, die Informations- und Kommunikationstechnologie, der Maschinenbau, Fertigungstechniken, Energie- und Umwelttechnik, Medizintechnik und Biotechnologie.

Die Weichen für diese Entwicklung wurden bereits kurz nach 1945 mit der Verlagerung des Sitzes der Firma Siemens von Berlin nach München gestellt. Siemens war gewissermaßen der Funke, der das Feuer entfachte. Weitere Zulieferbetriebe und Anwender von Mikroelektronik folgten. Entscheidend für diese Standortwahl war vor allem, daß München alles bietet, was von einer modernen Wirtschaftsmetropole mit internationalem Rang erwartet wird. Einen qualifizierten Arbeitsmarkt, leistungsfähige Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen wie die Max-Planck-Institute und das Fraunhofer-Institut für Festkörpertechnologie, die neueste wissenschaftliche Erkenntnisse, einen Technologietransfer der kurzen Wege und ein ständiges Potential von Nachwuchsfachleuten gewährleisten. Ferner verfügt die Stadt über gute nationale und internationale Verkehrsanbindungen, ein vielfältiges Angebot an Dienstleistungen sowie optimale Informations- und Kontaktmöglichkeiten. Der hohe Freizeitwert Münchens und seiner Umgebung und damit die Attraktivität als Wohnort trägt in hohem Maße dazu bei, qualifizierte Mitarbeiter gewinnen oder zu einem Umzug bewegen zu können.

Der Bedeutung als Standort neuer Technologien entspricht auch die Stellung Münchens als europäisches Zentrum des gewerblichen Rechtsschutzes. Das Europäische Patentamt, das Deutsche Patentamt, das Bundespatentgericht, das Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Patent-, Urheber- und Wettbewerbsrecht und das Institut für gewerblichen Rechtsschutz der Ludwig-Maximilians-Universität haben hier ihren Sitz. Über 350 deutsche und ausländische Patentanwälte und Patentvertreter sowie viele auf diesem Gebiet erfahrene Rechtsanwälte runden dieses Bild ab. Ergänzend soll das Europäische Markenamt hinzukommen, für das sich die Bundesregierung mit dem Standortvorschlag München bewirbt.

Ebenfalls eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung Münchens spielen die zahlreichen Fachmessen. Sie bieten hochspezialisierten Besuchern profunde Informationen für den Technologietransfer und geben Anwendern die Möglichkeit eines produktiven und unmittelbaren Dialogs mit Anbietern und Herstellern. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die „Elektronika“, die „Produktronica“, die „Laser Opto-Elektronik“ und die „Systems“.

Um auch dem „High-Tech-Nachwuchs“ günstige Startchancen zu bieten, hat die Landeshauptstadt München in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftskammern und dem Freistaat Bayern ein Technologiezentrum geschaffen. Diese Einrichtung soll der raschen Umsetzung von Forschungsergebnissen in wirtschaftlich nutzbare Produkte dienen. Das innovative Klima wird weiter gefördert durch einen Erfinderbahnhof, in dem Tüftler die Möglichkeit erhalten, ihre Ideen zu verwirklichen, und in dem Jugendliche sich mit modernen Technologien vertraut machen können.

Angesichts dieser gerade für technologieorientierte Unternehmen interessanten Rahmenbedingungen ist es nicht verwunderlich, daß es weitere in- und ausländische Unternehmen aus dem Bereich der Hochtechnologie an die Isar zieht. Im konstruktiven Gedankenaustausch mit Lieferanten und Abnehmern sowie in der wissenschaftlichen und anwendungsorientierten Forschung bieten sich ihnen hier beste Entfaltungsmöglichkeiten.

2.2 Die Stadtbevölkerung

Die maßgeblichen Entscheidungslinien und vor allem die Attraktivität einer Stadt basieren auf den Aktivitäten der Menschen die sie bevölkern. Deshalb sind Entwicklung und Struktur der Einwohnerzahl von hoher Bedeutung. Umgekehrt wirken sich die Grundlinien der Bevölkerungsentwicklung – gewissermaßen in einem Rückkoppelungseffekt – wiederum auf andere strukturelle Vorgänge in der Stadt und ihrer Wirtschaft aus.

Geht man von der Volkszählung 1970 aus, so belief sich seinerzeit die Einwohnerzahl Münchens auf 1 293 590. In den 70er Jahren kam es dann zu einem weiteren Bevölkerungsanstieg durch zum Teil erhebliche Wanderungsgewinne, die die Einwohnerzahl der Stadt auf rund 1 340 000 Einwohner anwachsen ließen. Ende der 70er Jahre schwächte sich dieser Zustrom etwas ab und 1980 war die Einwohnerzahl von 1,3 Mio. wieder leicht unterschritten. Da gleichzeitig fast alle deutschen Großstädte – insbesondere die Millionenstädte Berlin-West und Hamburg – erhebliche Einwohnereinbußen hinnehmen mußten, war das nur ein geringfügiger Rückgang – man konnte in München fast von einer Stagnation sprechen.

In den 80er Jahren setzte sich diese Tendenz zunächst fort, leitete dann aber über in eine leichte Gewinnzone und Mitte dieses Jahres lag die Bevölkerungszahl Münchens wieder bei über 1 295 000. Das Volkszählungsergebnis von 1970 wurde – bei den deutschen Großstädten ein seltener Fall – damit auch heute noch überschritten. Hinter dieser wenig veränderten Zahl steht aber eine demografische Strukturverschiebung, die schon allein in der Entwicklung der Geschlechterproportion größer gewesen ist, als sich beim Betrachten der absoluten Einwohnerzahlen vermuten läßt. Die Zahl der Einwohner weiblichen Geschlechts ging nämlich bis 1984 laufend zurück, während die Zahl der männlichen Einwohner bis Anfang der 80er Jahre noch zunahm, und zwar durch den Zuzug von Ausländern und Berufsanfängern.

Einen weiteren Hinweis bieten die Daten über den Altersaufbau der Bevölkerung nach den wichtigsten Altersgruppen. Sie zeigen den jährlichen Männerüberschuß in den aktiven Altersjahren, insbesondere zwischen dem 21. und 50. Lebensjahr. Insgesamt gesehen ist aber immer noch ein erheblicher Frauenüberschuß zu registrieren, der vor allem auf den großen weiblichen Bevölkerungsanteil in höheren Altersjahren zurückzuführen ist.

Auch im Ausländerbestand ist ein Wandel eingetreten: Nach einer Zunahme bis 1981 setzte eine rückläufige Entwicklung ein, die ihren Tiefpunkt 1984 fand. Seither hat die Zahl der Ausländer wieder zugenommen und belief sich zur Jahresmitte 1987 auf 212 701 oder 16,4% der Gesamtbevölkerung.

Wie schon eingangs betont, sind gerade die Bevölkerungsveränderungen auch für die Wirtschaft interessant. In den vergangenen Jahren war durch die relativ geringe Zahl der Lebendgeborenen – in den Jahren 1983 und 1984 sank sie sogar jeweils unter 10 000 – ein Sterbeüberschuß zu registrieren. Anders verhält es sich bei der Wanderungsbewegung. Nach Wanderungsgewinnen Ende der 70er Jahre und 1980 waren zwar vorübergehend Wanderungsverluste festzustellen, die jedoch 1985 durch einen deutlichen Wanderungsgewinn teilweise wieder aufgefangen werden konnten.

Bei der Wanderungsbewegung sind die Wanderungssalden gegenüber anderen Bundesländern von besonderem Interesse, zeigt doch gerade die Fernwanderung die wachsende Attraktivität einer Stadt und welche Auswirkungen die wirtschaftliche Entwicklung hat. In München waren die meisten Zuzüge und gleichzeitig Wanderungsüberschüsse aus den Industrieländern Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg zu beobachten. Das zeigt sich vor allem bei der Gegenüberstellung der Wanderungssalden aus den Jahren 1984 bis 1986. Die deutlich ansteigenden Wanderungsgewinne sind gleichzeitig ein Zeichen für die wachsende Anziehungskraft der bayerischen Metropole. Die Aufnahmefähigkeit des Münchener Raumes hält also noch an und nimmt unter den Städten der Bundesrepublik eine Spitzenstellung ein. Darüber hinaus ist bemerkenswert, daß auch in den Beziehungen zu allen anderen Bundesländern ein positiver Wanderungssaldo zu registrieren ist.

Die intensivsten Beziehungen im Wanderaustausch sind allerdings zwischen Stadt und Umland festzustellen, wobei das Umland stärker Einwohner gewinnt. In der sogenannten Fernwanderung dominiert die Zahl der Ausländer stark. Wie die Zeitreihe der amtlich registrierten Ausländer nach der Staatsangehörigkeit für ausgewählte Nationen zeigt, ist

Jugoslawien nach wie vor die wichtigste Herkunftsnation. An zweiter Stelle rangiert noch vor Österreich und Italien die Türkei.

Gerade im Wanderungsaustausch Münchens mit seinem Umland zeichnete sich in den letzten Jahren eine Entwicklung ab, die dazu führte, daß die Kernstadt laufend Einwohner an ihre Umlandkreise verloren hat. Jahr für Jahr ziehen mehr Einwohner in die Gemeinden außerhalb der Stadt als von dort Zuziehende registriert werden. Neben Familien mit Kindern waren es insbesondere sozial aufsteigende Haushalte, die verstärkt in die Region gewandert sind. Die Gründe hierfür sind in den Tatsachen zu sehen, daß einmal der Erwerb einer Eigentumswohnung oder der Bau bzw. Kauf eines Eigenheimes im Umland Münchens leichter zu bewerkstelligen war, zum anderen – und das gilt besonders für den Raum im Süden der Stadt – zogen die landschaftlichen Schönheiten der Umgebung viele an. München blieb jedoch für diese Personenkreise weiterhin Mittelpunkt des wirtschaftlichen Interesses, d. h. in der Regel wurde der Arbeitsplatz in der Landeshauptstadt beibehalten. Auch Einkäufe, die über die Beschaffung des Alltagsbedarfs hinausgehen, werden in der zentralen Kernstadt getätigt, deren Bildungseinrichtungen und Unterhaltungsmöglichkeiten ebenso weiter genutzt werden.

Wenn trotzdem die Einwohnerzahl durch diesen negativen Wanderungssaldo mit dem Umland in früheren Jahren noch stieg und auch zur Zeit nicht so stark abnimmt wie in den meisten anderen Großstädten, dann deshalb, weil die Fortzüge in die Region durch wachsende Zuzüge aus entfernteren Teilen Bayerns und aus dem übrigen Bundesgebiet ausgeglichen werden. Bei diesen Zuzügen handelt es sich im wesentlichen um Fachkräfte, die von den vielfältigen Möglichkeiten, die in München Wirtschaft und Dienstleistungsbereich bieten, angezogen werden. So lag der Erwerbstätigenanteil bei den Zuzügen bei rund 85%. Der relativ hohe Anteil der 21- bis 25jährigen, die nach München zuzogen, weist darüber hinaus auf die Bedeutung der bayerischen Landeshauptstadt als Ausbildungszentrum hin.

Das modern gewordene „Wohnen im Umland“ und die zentrale Stellung der Kernstadt als Mittelpunkt für Beschäftigung und Ausbildung haben dazu geführt, daß der Pendlerstrom immer größer wurde. Bereits bei der Volkszählung 1970 wurden 152 872 Pendler gezählt, inzwischen sind es fast 200 000! Diese starke tägliche Pendlerbewegung ist möglich durch ein großzügiges, das Umland erschließende, öffentliches Nahverkehrsnetz. Das Münchener S-Bahn-System bezieht eine Fläche von rund 5 000 qkm in den Münchener Wirtschaftsraum ein. Auch die straßenmäßige Anbindung (allein fünf Autobahnen haben München zum Zielort) erleichtert den Pendlern, die ein individuelles Verkehrsmittel benutzen, den täglichen Arbeits- bzw. Ausbildungsweg. Die Pendlerströme steigen weiter an, dadurch wird München täglich zu einem Treffpunkt für Menschen, die hier arbeiten, Kontakte aufnehmen, neue Ideen verwirklichen und die Urbanität noch steigern. Rechnet man die täglichen Berufspendler der in München wohnhaften Erwerbsbevölkerung zu und hebt man die Ausbildung, auch wenn sie keine real meßbare Tätigkeit darstellt, in den Rang einer Beschäftigung – vieles spricht dafür – dann kann man davon ausgehen, daß in München zur Zeit Tag für Tag rund 1 Mio. Menschen schaffen und lernen. Schon die bisher wiedergegebenen Daten und Fakten zur Bevölkerungsentwicklung zeigen, daß München in der Nachkriegszeit eine Sonderentwicklung durchgemacht hat. Dabei fällt nicht nur das außerordentliche Wachstum in den 50er und 60er Jahren auf, sondern auch die Tatsache, daß die Münchener Bevölkerung im Durchschnitt jünger ist als die in anderen vergleichbaren Städten des Bundesgebiets. Hinzu kommt im Altersaufbau der Münchener das deutliche Übergewicht der erwerbsfähigen Altersjahrgänge.

Eine weitere bedeutende demografische Veränderung ergab sich im Geburtenverhalten: Bis Mitte der 60er Jahre war eine Zunahme der Geburten zu verzeichnen, dann jedoch ging, von einigen Schwankungen abgesehen, die Geburtenzahl zurück, bis es 1980 wieder eine leichte

Besserung gab durch das Nachrücken geburtenstarker Frauenjahrgänge im gebärfähigen Alter. Diese Entwicklung wurde jedoch auch wieder rückläufig und die Zahl der Lebendgeborenen pendelte sich wieder auf unter 10 000 ein. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß der Anteil der Ausländerkinder stark gewachsen ist. In den letzten Jahren konnte man davon ausgehen, daß rund jedes zweite in München geborene Kind ein Ausländerkind ist.

Eine weitere sich in München sehr stark auswirkende demografische Erscheinung liegt darin, daß immer mehr Menschen als Singles in sogenannten Ein-Personen-Haushalten leben. 1961 zum Stichtag der Volkszählung gehörten erst 14,4% zu diesem Personenkreis, 1970 waren es bereits knapp 20% und Mitte der 80er Jahre rasant ansteigend schon 40%. In einigen Stadtbezirken, vor allem in den Innenstadtrandgebieten, überstieg die Zahl der Singles inzwischen bereits die 50%-Grenze.

Ähnliche Erscheinungen sind auch in anderen Großstädten mit Metropolcharakter zu beobachten. Fast nirgendwo ragen sie aber derart deutlich heraus wie in München. Die hohe Zahl der jungen Arbeitnehmer und der Studierenden hat mit zu dieser Erscheinung beigetragen.

2.3 Ausbildung, Wissenschaft und Kultur

Mit ein Indikator für die beschleunigte positive Wirtschaftsentwicklung ist die hervorragende Ausbildung, die auf allen Gebieten und in allen Wissensbereichen in München möglich ist. Diese vielseitigen Bildungschancen in allen Zweigen sind ein wichtiges Kennzeichen für die Metropolstellung einer Stadt. Sie erfüllen die Bedürfnisse der Wirtschaft in zweierlei Hinsicht: Einmal erleichtern sie die Gewinnung hochqualifizierter Fachkräfte, wenn man für deren Kinder am Standort alle Ausbildungsmöglichkeiten anbieten kann. Zum anderen wird die Gewinnung von Nachwuchs in allen Sparten deutlich begünstigt. Im engen Zusammenhang mit den Ausbildungsmöglichkeiten steht das steigende Bildungsniveau. Die Zahl der Abiturienten und der Akademiker ist in den letzten Jahrzehnten laufend gestiegen. Dabei hat sich innerhalb Münchens eine Bildungslandschaft ergeben mit deutlichen Segregationserscheinungen zwischen den einzelnen Stadtbezirken: Es gibt Bereiche in der Stadt mit außerordentlich hohen Akademikerquoten und solche, wo ein mittleres bzw. relativ niedriges Ausbildungsniveau vorherrschend ist (hierbei handelt es sich vor allem um die stark industrialisierten Stadtbezirke im Norden Münchens). Auf einen Nenner gebracht, kann man die Wohnquartiere der Landeshauptstadt aufteilen nach Mietwohngebieten mit relativ großen Häusern und hoher Wohndichte, in denen nur eine mittlere bis untere soziale Stellung und ein niedriges Ausbildungsniveau anzutreffen sind. Andererseits gibt es Stadtbezirke mit mehr oder weniger aufgelockerten Wohngebieten und einem hohen Anteil an Einfamilienhäusern und Eigentumswohnungen, im allgemeinen verbunden mit einem hohen Bildungsniveau. Die wesentlichen Veränderungen werden dabei nicht allein durch eine wachsende Ausbildungsqualität usw. innerhalb der Stadt herbeigeführt, sondern auch durch die Wanderungsstruktur über die Stadtgrenzen. Der horizontalen Mobilität, also dem Bevölkerungsaustausch mit dem Umland und weiter weg liegenden Gebieten, steht die vertikale Mobilität gegenüber. Durch die Austauschvorgänge wird nämlich nicht nur die Bevölkerungszahl beeinflusst, sondern auch die Sozialstruktur. Wie vor allem die Beobachtungen aus dem letzten Jahrzehnt ergeben haben, ziehen immer mehr Angehörige der hohen Einkommensschichten in das Umland, während solche, die sich erst am Anfang ihrer Berufslaufbahn oder gar in einer handwerklichen bzw. wissenschaftlichen Ausbildung befinden, zuziehen. Damit verändert sich auch die Familienstruktur. Die Anzahl der Ein-Personen-Haushalte wächst durch fortziehende Familien, aber zuziehende „Singles“ relativ schnell.

Im Zusammenhang mit den Zuwanderungen von Menschen und Betrieben wird stets der hohe Freizeitwert Münchens und seiner reizvollen Umgebung erwähnt. Eine fast noch wichtigere „Attraktivität“ liegt in der Stellung Münchens als Ausbildungszentrum mit einer großen Anziehungskraft auf Schüler, Auszubildende und Studierende nicht nur aus Bayern, sondern aus der ganzen Bundesrepublik. Bildungsstätten und kulturelle Einrichtungen wurden zu einem wichtigen Gradmesser zentralörtlicher Qualität. Neben vielen Fachhochschulen und Akademien verfügt München über drei Universitäten mit rund 100 000 Studierenden. Weitere Ausführungen hierzu würden den Rahmen dieser Darstellung sprengen, so vielseitig ist das Bildungsangebot in der bayerischen Landeshauptstadt.

Neben herausragenden wissenschaftlichen Einrichtungen wie z. B. die Max-Planck-Gesellschaft oder die Fraunhofer-Gesellschaft und die vielen wissenschaftlichen Büchereien mit insgesamt mehr als 14 Millionen Bänden sind die kulturellen Einrichtungen dem Niveau der Stadt angepaßt. Zahlreiche Sammlungen und Museen, darunter solche von Weltruf haben mehrere Millionen Besucher pro Jahr zu verzeichnen. 12 öffentliche Theater und 14 herausragende Privattheater sprechen hier für sich. Ebenso beeindruckend ist das Musikleben in der Stadt, gekrönt von der neuen Philharmonie im Gasteig.

2.4 Wohnen in Stadt und Umland

Zur Zeit der autarken Wirtschaftseinheiten waren die beiden Funktionen „Wohnen“ und „Arbeiten“ räumlich meist nicht getrennt. Die Wohnstätte war gleichzeitig Arbeitsplatz und umgekehrt. Mit der Differenzierung und Spezialisierung der Arbeitsvorgänge änderte sich dies grundlegend. In der heutigen arbeitsteiligen Wirtschaft fallen Arbeitsplatz und Wohnstätte nur noch in den seltensten Fällen örtlich zusammen.

Die Bedeutung der Stadt als Wohnplatz hat dadurch nicht abgenommen. Die zunehmende Verstädterung zeigt die Wertschätzung, die die Stadt als Ort des Wohnens genießt. Waren es früher von der Natur vorgegebene Besonderheiten, wie Lage am Fluß, Zugang zur Küste u. ä., die die Anziehungskraft einer Stadt ausmachten, so sind heute andere Faktoren für die Attraktivität maßgebend, obwohl beispielsweise der sogenannte Freizeitwert, ebenfalls eine von der Natur weitgehend vorgegebene Größe, eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt. Arbeitsplatzangebot, Kommunikationsmöglichkeiten, Zentralitätsgrad sind in unserer Zeit die Faktoren, die Menschen in die Städte ziehen. Einwohnerzuwachs bringt aus Versorgungsgründen meist zwangsläufig ein Arbeitsplatzwachstum mit sich, was ein erneutes Ansteigen der Einwohnerzahl nach sich zieht.

Diese gegenseitigen Impulse waren in den ersten Jahrzehnten die Ursache für das rapide Wachstum unserer Städte. In den letzten Jahren hat sich allerdings der Trend umgekehrt, d. h. die Städte müssen Einwohner an das Umland abgeben. In München allerdings ist diese Entwicklung nicht so stark wie in den meisten übrigen Großstädten. Trotzdem verliert München langsam Einwohner an die umliegenden Gemeinden.

Eines der großen Probleme, mit dem sich Kommunalpolitiker und Stadtverwaltung in München herumzuschlagen haben, ist nach wie vor der Wohnungsmangel, den die Stadt schon seit Kriegsende mit sich schleppt. Während des Krieges gingen 82 000 Wohnungen verloren. Die Aufbauleistungen auf dem Gebiet des Wohnungsbaues haben die kriegsbedingten Lücken längst geschlossen und darüber hinaus eine bedeutende Anzahl neuer Wohnungen geschaffen. Die seit Jahren laufende Wohnungssanierung trägt ebenfalls zur Verbesserung der Marktlage bei. Trotzdem ist der Wohnungsmarkt noch immer nicht ausgeglichen.

Einige Zahlen sollen die besonderen Leistungen des Münchener Wohnungsbaus in den Nachkriegsjahren beleuchten: Seit Kriegsende wurden in München rund 460 000 Wohnungen neu gebaut. Der Bestand an Wohnungen beläuft sich zur Zeit auf ca. 615 000 Einheiten. Die

Preise für Wohngrundstücke sind in der Nachkriegszeit stärker gestiegen als in jeder anderen deutschen Stadt. Für Ein- und Zweifamilienhaus-Grundstücke in bevorzugter Wohnlage werden durchschnittlich bis zu 2 000,- DM pro Quadratmeter gefordert und gezahlt, Grundstücke für Mietwohnhäuser erzielen um 1 500,- DM je Quadratmeter. Entsprechend sind auch die Preise für Wohnungen und Appartements stark angestiegen (in guten Wohnlagen bis zu 6 000,- DM pro Quadratmeter). Vergleichbare Auswirkungen hatte die Steigerung der Bodenpreise auf die Mieten. Diese Tatsachen haben dazu geführt, daß viele, die Wohnungseigentum erwerben wollen, aber auch viele Mieter in das Umland Münchens abwandern. Die guten Verkehrsverbindungen, insbesondere auch durch das dichte Nahverkehrsnetz des Münchener Verkehrsverbunds erleichtern eine solche Entscheidung.

2.5 Die Erwerbsstruktur in München

Da die Angaben aus der Volkszählung 1987 noch nicht verfügbar sind, finden sich die letzten zuverlässigen Daten über die Erwerbsstruktur Münchens in den Unterlagen der Volkszählung 1970. Danach waren bei 1 293 590 gezählten Einwohnern 685 390 oder 53,0% erwerbstätig. Durch die Zunahme der Beschäftigung, vor allem bei verheirateten Frauen, dürfte sich inzwischen der Erwerbstätigenanteil um etwa 4- bis 7%-Punkte bis auf rund 60% erhöht haben.

Aufgrund der Angaben über die bei den Sozialversicherungsträgern gemeldeten Beschäftigten ergibt sich folgende Aufgliederung:

Es sind tätig in

1. Land- und Forstwirtschaft	0,3%
2. Produzierendes Gewerbe	32,1%
3. Handel und Verkehr	21,1%
4. Sonstige Wirtschafts- und Dienstleistungsbereiche	54,5%

Nach der Stellung im Beruf gibt es folgende anteilmäßige Aufgliederung:

1. Selbständige (einschl. mithelfende Familienangehörige)	9,0%
2. Beamte	9,0%
3. Angestellte (einschl. kaufmännische Lehrlinge)	41,5%
4. Arbeiter (einschl. gewerbliche Lehrlinge)	30,5%

Eine 1979/80 durchgeführte Stichprobenerhebung zur Verteilung der Nettoeinkommen der Münchener Haushalte ergab interessante Einzelheiten, z. B. zur Einkommenshöhe nach der Stellung im Beruf, zum Bildungsniveau und zur Haushaltsgröße. Dabei wurde eine starke Abhängigkeit zwischen erreichtem Schulabschluß und Einkommen festgestellt. Auch die soziale Schichtung Münchens konnte aus den Ergebnissen gut abgelesen werden. Wenn man die Haushalte mit erwerbstätigem Haushaltsvorstand betrachtet, ergibt sich aus den Erhebungsunterlagen folgende Schichtung:

• Angestellte	50,6%
• Arbeiter/Facharbeiter	25,4%
• Beamte	12,1%
• Selbständige	11,9%

Der hohe Anteil von freiberuflich Tätigen und von Beamtenhaushalten höherer Einstufungskategorien bzw. mit zwei einschlägig tätigen Personen führte dazu, daß heute etwa ein Drittel der Münchener Haushalte über ein verwendbares Jahreshaushaltseinkommen von über 100 000,- DM verfügen! Ein weiteres Drittel, dem vor allem Angestellten- und Facharbeiterhaushalte angehören, verfügt über ein mittleres Einkommen, das zwar die Möglichkeiten der Spitzengruppe stark einschränkt, aber noch einen vertretbaren Lebensunterhalt sichert. Das letzte Drittel, zusammengesetzt aus Rentnerhaushalten, Haushalten von Arbeitslosen und alleinstehenden jungen Menschen, verfügt über ein Jahreseinkommen, das am oder

teilweise sogar unter dem Existenzminimum liegt. Das ist in einer Stadt, die global gesehen als eine „reiche Stadt“ gilt, bedrückend. Man kann hier von einer „neuen Armut“ sprechen, die zahlreiche Probleme aufwirft und zeigt, daß vor allem in einer Hightechorientierten Gesellschaft schlecht ausgebildete junge Leute gewissermaßen auf der Strecke bleiben. Die Zahl der Sozialhilfeempfänger und damit auch der Sozialhilfelasten steigt entsprechend schnell.

2.6 Die Münchener Wirtschaft

Über die starken wirtschaftlichen Impulse wurde eingangs schon das Wichtigste gesagt. Hierzu noch einige Ergänzungen. Lange Zeit war München eine Stadt, in der neben den Zentralverwaltungen des Landes Handwerk und Handel dominierten. Die industrielle Entwicklung begann in der bayerischen Landeshauptstadt relativ spät, in größerem Umfang erst kurz vor der Jahrhundertwende. Inzwischen ist München eine der größten Industriestädte Mitteleuropas geworden und steht in der Bundesrepublik Deutschland an erster Stelle. So bedeutende Industriestädte wie z. B. Berlin (West), Hamburg und Essen wurden in den letzten Jahren zum Teil weit überflügelt. Mit rund 53 Mrd. DM Umsatz im Jahr 1985 hat München sowohl Berlin (West) wie auch die anderen Städte deutlich überholt. Mit fast 180 000 Beschäftigten in Betrieben des Verarbeitenden Gewerbes (mit 20 und mehr Tätigen) übertraf München zu Beginn des Jahres 1987 bei weitem die beiden anderen Millionenstädte der Bundesrepublik und auch die traditionelle Industriestadt Essen, die zum gleichen Zeitpunkt nur mehr knapp 49 000 Industriebeschäftigte zählte.

Bei der Verteilung der Beschäftigten bzw. des Münchener Arbeitskräftepotentials auf die einzelnen Wirtschaftsabteilungen zeigt sich, daß Industrie und Handwerk, das Baugewerbe eingeschlossen, eine Spitzenstellung innerhalb der Münchener Wirtschaft einnehmen. Die Dienstleistungsbetriebe und der Handel folgen trotz der Bedeutung der Stadt auch in diesen Bereichen auf den nächsten Rängen. Bei den Fertigungsbetrieben hat in den letzten Jahren ein starker Konzentrationsprozeß eingesetzt, der dazu führte, daß die Anzahl der größeren, von der Statistik erfaßbaren Betriebe geringer geworden ist. Im Durchschnitt des Jahres 1985 waren 556 Betriebe gezählt worden, während es beispielsweise 1980 noch 637 Unternehmen waren. Entsprechend war auch die Abnahme der Beschäftigtenzahlen, sie beträgt für 1985 gegenüber dem Jahr 1980 genau 10%. Der Umsatz dagegen stieg in dem genannten Zeitraum von 38,4 Milliarden DM auf 52,9 Milliarden DM, was eine Steigerung um 38% ergibt.

Das Zusammenwirken von Forschung an den Hochschulen und handwerklicher Tradition in der Bevölkerung erbrachte im vorigen Jahrhundert das Entstehen einer optischen und feinmechanischen Industrie. Dieser Industriezweig entwickelte sich zwischen den beiden Weltkriegen und vor allem nach 1948 kontinuierlich weiter. Die Nachkriegswirren und die damit verbundenen Produktionsverlagerungen aus dem östlichen Teil Deutschlands führten dazu, daß sich in München die elektrotechnische Industrie in einem Ausmaß und mit einem Tempo entwickelte, die bei anderen Branchen unbekannt waren. Inzwischen hat sich die Elektrotechnik, was sowohl die Zahl der Beschäftigten als auch den Umsatz betrifft, eine Spitzenstellung erobert. Daß diese Entwicklung vor allem auf die Ansiedlungspolitik der Firma Siemens zurückgeführt werden kann, ist für den Kenner der Münchener Wirtschaft kein Geheimnis. Neben der elektrotechnischen Industrie nahmen sowohl der Fahrzeugbau als auch der Maschinenbau einen gewaltigen Aufschwung. Die beiden zuletzt genannten Industriezweige haben in München eine weit stärkere Tradition als beispielsweise die elektrotechnische Industrie. Einzelne Firmen dieses Bereiches haben zusammen mit den Brauereien die Stadt München als Standort industrieller Fertigung frühzeitig bekannt gemacht. Inzwischen ist München auch zu einem Standort für Betriebe der neuen Technologie geworden, man spricht bereits von einem „Silikon-Valley“ an der Isar.

Lange bevor andere Wirtschaftsgruppen im Leben der Stadt in Erscheinung traten, hatte das Münchener Handwerk landesweite Bedeutung erlangt. Auch im Industriezeitalter haben die Handwerker einen festen Platz im Wirtschaftsgefüge der Stadt behalten. Nach Angaben der Handwerkskammer sind in München derzeit rund 13 000 Handwerksbetriebe vorhanden, in denen ca. 125 000 Personen beschäftigt sind. Die meisten – über 3 600 – zählen zum Metallhandwerk. Es folgen mit deutlichem Abstand das Bau- und Ausbaugewerbe mit rund 1 800 Betrieben sowie der Handwerksbereich „Gesundheits- und Körperpflege“ mit über 1 700 Betriebseinheiten.

2.7 Die Medienstadt München

Die Stellung Münchens als Medienstadt muß, wenn man die Entwicklungstrends einer prosperierenden Metropole erfassen will, besonders hervorgehoben werden, denn bereits jedes zehnte Münchener Unternehmen gehört zum Medienbereich. Über 6 000 Medienunternehmen sind in der Landeshauptstadt München und im Landkreis München IHK-zugehörig. Im Durchschnitt ist die Zahl der Medienunternehmen im letzten Jahrzehnt um 5 bis 6% gewachsen. Dabei ist München trotz langer Tradition im Druckereigewerbe insgesamt eine überwiegend junge Medienstadt. Fast jedes fünfte Unternehmen wurde nicht in der bayerischen Landeshauptstadt gegründet, sondern erst später hierher umgesiedelt. Ein gutes Drittel aller Unternehmen ist nicht älter als acht bis zehn Jahre und nur 10% der Unternehmen im Medienbereich bestanden bereits vor der Gründung der Bundesrepublik. Das älteste dieser Unternehmen wurde 1722 gegründet.

Die Münchener Medienwirtschaft ist mittelständisch geprägt. Nur ein Fünftel der Unternehmen erzielt Umsätze von mehr als einer Million DM. Ein weiteres Fünftel kommt auf einen Umsatz unter 100 000 DM, ein Drittel wird als Ein-Mann-Betrieb geführt.

Der Printbereich ist in der Medienstadt München der mit Abstand größte. Mit 7,5 Mrd. DM vereinigt er knapp 48% des Medienumsatzes, mit 2 676 Unternehmen 45% aller Unternehmen und mit 45 000 Arbeitnehmern gar 61% der Beschäftigten auf sich. Mit 167 000 DM Umsatz je Beschäftigten liegen die Printmedien jedoch unter dem Schnitt von 216 000 DM. Fast 10% aller Printmedien in der Bundesrepublik sind im Münchener Raum beheimatet.

Die Buch-, Zeitungs- und Zeitschriftenverlage begründeten den Ruf Münchens als Medienstadt. Heute sind die Verlage die größte Branche im Printbereich, ja sogar im gesamten Medienbereich. Knapp ein Drittel des Gesamtumsatzes der Münchener Medien, nämlich 4,7 Mrd. DM, fällt in diese Sparte. München ist die bedeutendste Stadt verlegerischen Schaffens in der Bundesrepublik. Hier sind mehr Verlage und auch Buchläden, Verkaufsstellen für Zeitungen und Zeitschriften angesiedelt als in irgendeinem anderen Ort der Bundesrepublik. München liegt mit 9 553 verlegten Buchtiteln 1983 im Bundesgebiet weit an erster Stelle vor Stuttgart (5 564 Titel) und Frankfurt (5 452 Titel).

Zweitgrößte Branche im Printbereich sind die Druckereien und Buchbinder. Die 739 Unternehmen (ohne Handwerk) beschäftigen 13 700 Mitarbeiter und machen 1,4 Mrd. DM Umsatz. Buchbinder und Druckereien gehören zu den arbeitsintensiven Branchen der Medienwirtschaft, worauf auch der Umsatz von 102 000 DM pro Mitarbeiter hinweist.

Fast 1,4 Mrd. DM im Umsatz, das sind 8,7% des Gesamtumsatzes im Medienbereich, erzielen die Vertriebs- und Verkaufsunternehmen des Printbereichs. 13% (= 9 400) aller Mitarbeiter der Medienstadt München arbeiten in den 551 Unternehmen in diesem Bereich. Die Unternehmensgröße, gemessen an der Mitarbeiterzahl, liegt hier etwas über dem Durchschnitt, der Gesamtumsatz der Branche ist unterdurchschnittlich.

Die meisten jungen Unternehmen der Medienstadt München arbeiten im Bereich der audiovisuellen Medien. Die bayerische Landeshauptstadt ist in den letzten Jahren neben der Buchstadt auch zur Filmstadt Nummer Eins in der Bundesrepublik aufgerückt. Der

audiovisuelle Bereich ist nach den Printmedien und der Werbung nach der Zahl der Unternehmen der drittgrößte, beim Umsatz und den Beschäftigten sogar der zweitstärkste. 1 288 Unternehmen erreichen mit 18 500 Beschäftigten einen Umsatz von 5,3 Mrd. DM. Der Umsatz je Beschäftigtem von 288 000 DM liegt deutlich über dem Schnitt aller Medienunternehmen.

2.8 Messen und Ausstellungen

So wie der produzierende Bereich nicht ohne Hilfe der verteilenden Wirtschaft, d. h. des Groß- und Einzelhandels auskommen kann, so bedarf die Gesamtwirtschaft eines Forums der Selbstdarstellung. Die Möglichkeiten dazu werden durch Messen und Ausstellungen geboten. Seit dem 2. Weltkrieg hat das Messewesen in München einen kontinuierlichen Aufschwung genommen. Dies führte dazu, daß das Messegelände ständig erweitert und die Zahl der Ausstellungshallen vergrößert werden mußte.

Das Münchener Messegelände liegt oberhalb der „Theresienwiese“ und gilt als eines der schönsten Europas. Bei Bedarf wird auch ein Teil der „Theresienwiese“, die schwerpunktmäßig dem Oktoberfest vorbehalten ist, für Messezwecke verwendet. Das gesamte Ausstellungsgelände umfaßt 330 000 qm. 19 Ausstellungshallen gruppieren sich hufeisenförmig um einen gepflegten Park.

In den Hallen der Münchener Messengesellschaft, die für das Messe- und Ausstellungswesen verantwortlich ist, stehen nach Ausschöpfung aller Erweiterungsmöglichkeiten 105 000 qm Ausstellungsfläche zur Verfügung. Dazu kommen noch rund 15 000 qm Freifläche. Da an eine Ausdehnung der überdachten Fläche am gegenwärtigen Standort nicht zu denken ist, die Nachfrage nach Ausstellungsfläche aber noch ständig zunimmt, wird gegenwärtig über eine Verlagerung der Messe an einen etwas weiter außen gelegenen Standort diskutiert, in erster Linie kommt hier nach Fertigstellung des neuen Flughafens München II das Gelände in München-Riem in Frage. Die Ausdehnung ist notwendig, weil die Mehrzahl der Fachmessen bemerkenswerte Zuwächse erzielen konnten. Es sei noch angemerkt, daß der Anteil der ausländischen Aussteller ca. 35% beträgt und der der ausländischen Besucher schon über 25% liegt.

2.9 Verkehr und Fremdenverkehr

Der Verkehr war für das Wachstum sowie für das Funktionieren einer Stadt seit jeher von Bedeutung. Auch hat es Verkehr schon immer gegeben, wenn auch sicher nicht mit der Intensität wie heute. Der Verkehr stellt die Verbindungen her zwischen nahen und weiten Räumen und ist darüber hinaus Mittler zwischen den verschiedensten städtischen Lebensfunktionen. Trotzdem hat er, wie beispielsweise die Landwirtschaft oder die Produktion, keine primäre Bedeutung. Er ist vielmehr Kommunikations- und Distributionsmittel für innerstädtische Lebensfunktionen sowie für die Beziehungen der Stadt mit ihrem Umland und darüber hinaus mit anderen kommunalen Gemeinwesen. Der moderne Verkehr bedient sich der verschiedensten Formen und unterschiedlicher Wege.

Den Verkehr, der eine Stadt berührt, kann man einteilen in Fernverkehr, Nahverkehr und innerstädtischen Verkehr. Die Verkehrswege sind hauptsächlich zu unterteilen in Eisenbahnverkehr, Straßenverkehr und Luftverkehr.

Sowohl für den öffentlichen Nahverkehr als auch für den Fernverkehr spielt die Eisenbahn eine wichtige Rolle. München stellt im süddeutschen Raum, bzw. nördlich der Alpen, den wichtigsten und größten Verkehrsknotenpunkt dar. Die Bedeutung als Drehscheibe des Eisenbahnverkehrs ist in etwa mit der Mailands als Knotenpunkt südlich der Alpen oder Wiens als Zentrale für den südosteuropäischen Verkehr zu vergleichen. Einige Hauptlinien des

Nord-Süd-Verkehrs laufen über den Münchener Hauptbahnhof. Die Zahl von fast 700 Zügen, die im Tagesdurchschnitt im Münchener Hauptbahnhof ein- und ausfahren, zeigt die Bedeutung der Stadt für den Personenverkehr. Etwa 20 Züge sind durchgehend, für die anderen ist München Ausgangspunkt oder Endziel. Mit seiner Verkehrsleistung gehört der Münchener Hauptbahnhof in die Spitzengruppe großer europäischer Eisenbahnknotenpunkte. Mit der Einführung des Stundentaktes im Intercity-Verkehr hat diese Bedeutung noch zugenommen. Täglich werden im Hauptbahnhof München 89 IC-Züge und 16 Expreßzüge abgefertigt.

Nicht nur für den Personenverkehr ist München ein wichtiger Knotenpunkt, die Stadt ist auch einer der bedeutendsten europäischen Umschlagplätze im Güterverkehr. Die als städtische Einrichtungen betriebenen Großmarkthallen sowie der Schlacht- und Viehhof sind Umschlagplätze für einen Teil Europas, auf denen Obst und Gemüse sowie Lebendvieh und Schlachtvieh empfangen, gehandelt und versandt werden. Im Jahr 1985 wurden z. B. von den Güterbahnhöfen Münchens 1 535 536 t Güter in alle Welt versandt. 5 106 586 t kamen auf diesen Bahnhöfen an. In die Großmarkthallen werden jährlich etwa 200 000 t Obst und Gemüse durch die Bahn geliefert.

Der öffentliche Nahverkehr, weitgehend auf der Schiene abgewickelt, erfuhr einen besonders starken Aufschwung mit der Einführung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV). In dieser Organisation sind die Verkehrsmittel der Stadt, der Bundesbahn und der Bundespost zu einem einzigen leistungsfähigen Instrument zur Bewältigung des täglichen Nahverkehrs zusammengeschlossen. Heute umfaßt das S-Bahnnetz eine Gesamtlänge von rund 500 km, 135 Bahnhöfe, davon 40 innerhalb des Münchener Stadtgebietes, werden angefahren. Die Streckenlänge der Münchener U-Bahn beläuft sich zur Zeit auf 48 km mit insgesamt 51 U-Bahnhöfen. Hinzu kommen noch im Stadtgebiet ca. 90 km Straßenbahnstrecken und ca. 400 km Omnibusstrecken. Nach diesem großzügigen Ausbau werden jährlich ca. eine halbe Milliarde Personen durch die öffentlichen Verkehrsmittel des Münchner Verkehrsverbunds befördert.

Auch der Individualverkehr – also der Straßenverkehr – steigt in München wie kaum in einer anderen Stadt der Bundesrepublik. Der Bestand an Kraftfahrzeugen überstieg im Frühjahr 1986 in München bereits die Zahl von 600 000! Hinzu kommen die vielen Einpendler aus dem Umland, die Fremden, die München zum Ziel haben und die Durchreisenden, die von den fünf sternförmig auf München zulaufenden Autobahnen kommen.

Ganz erheblich sind auch die Leistungen im Luftverkehr angewachsen. Trotz der in München-Riem erreichten Kapazitätsgrenze lag das Gesamt-Passagieraufkommen im vergangenen Jahr bei knapp 8,5 Mio. Personen. Nach Frankfurt am Main und Düsseldorf steht München in der Bundesrepublik an dritter Stelle, gefolgt von Hamburg mit 4,9 Mio. Passagieren. Wie schon erwähnt, wird in Kürze der Großflughafen München II im Norden der Stadt fertiggestellt. Bei der Anziehungskraft Münchens sind weitere erhebliche Steigerungen im Luftverkehrsaufkommen zu erwarten.

Diese Anziehungskraft wird auch im Fremdenverkehr deutlich. Auf diesem Gebiet steht die bayerische Landeshauptstadt an der Spitze in der Bundesrepublik. Bei einem Angebot von über 26 000 Fremdenbetten wurden im vergangenen Jahr knapp 5,7 Mio. Übernachtungen gezählt, davon bereits mehr als eine halbe Million aus den USA. In dieser Größenordnung ist der Fremdenverkehr selbst in einer Millionenstadt zu einem beachtlichen Wirtschaftsfaktor geworden.

3. Was ist typisch für das Ruhrgebiet und seine vier großen Oberzentren?

Während das monozentrische Siedlungsbild Münchens für jedermann leicht erkennbar ist – und unterscheidbar nach Zentrum, Randlage zum Zentrum sowie nach den Vororten bis hin

zum ländlichen Bereich der übrigen Planungsregion 14 –, bietet sich dem Besucher des Ruhrgebiets ein vermeintlich undurchsichtiges Siedlungsbild, in dem die schnelle Orientierung nicht ganz leicht ist. Der zunächst wie ein Siedlungsbrei wirkende Agglomerationsraum entpuppt sich aber als funktional wohl durchorganisiertes Gebilde, wenn man sich auch nur flüchtig mit der Entwicklungsgeschichte der Region auseinandersetzt.

Entsprechend dem Verlauf der nach Norden hin immer tiefer liegenden Kohlenflöze begann das Wachstum der Region im Süden an der Ruhr, ein wegen der Nordwanderung des Kohlenbergbaus seit vielen Jahrzehnten wieder idyllisches Flußtal, jenem der Isar durchaus vergleichbar. Kaum war es Mitte des vergangenen Jahrhunderts möglich, die starke Deckschicht über den Flözen durch den Tiefschachtbau (senkrechte Förderschächte) in Verbindung mit dem Einsatz der kurz vorher gelungenen Erfindung der Fördermaschinen zu durchstoßen, wurde die nördliche anschließende Hellwegzone erschlossen und besiedelt.

Es folgten im Zuge der weiteren Nordwanderung die Emscherzone, so bezeichnet in Anlehnung an die Emscher, die parallel zum Ruhrtal ein breites Tal, ideal für die Erschließung durch Straße und Eisenbahn, durchquert. Schließlich sei noch die sich daran anschließende Lippezone erwähnt, so genannt nach dem Fließchen Lippe. Ruhr-, Hellweg-, Emscher- und Lippezone haben bis heute nichts von ihrer das Ruhrgebiet prägenden Kraft verloren.

Ursprünglich lagen die Kohlenzechen und etwas später auch die Stahlwerke verstreut in der sonst landwirtschaftlich geprägten Umgebung. Um diese Arbeitsstätten herum sorgten die Unternehmer für die Unterbringung des benötigten Personals durch Bau ganzer sog. Kolonien, die vielfach nach den städtebaulichen Ideen der aus England stammenden Gartenstadtbewegung – hübsche Straßen, abwechslungsreiche Architektur, große Hausgärten – errichtet wurden. Allmählich wuchs die vorhandene Siedlungsstruktur mit ihren Ackerbürgerstädtchen, die sich als Ansatzpunkte für die Verwaltungen, die Märkte usw. anboten, zusammen. Man sah die Vermengung von Arbeitsstätten und Wohnort durchaus als Vorteil an, weil das Umweltbewußtsein in seiner heutigen Ausprägung gänzlich unbekannt war. Unternehmer und Arbeiterschaft bildeten eine durchaus spannungsgeladene Gemeinschaft, die viele der bis heute noch nachwirkenden korporalistischen Strukturen erklärt.

Erst nach der weitgehenden Zerstörung des Ruhrgebiets im Zweiten Weltkrieg sowie der noch anschließenden Demontage wichtiger Industriewerke begann auf der Grundlage der überkommenen Wirtschafts- und Sozialstrukturen in den fünfziger Jahren ein ungeahnter Wirtschaftsboom, der sich positiv für die gesamte Bundesrepublik Deutschland auswirkte. Das „starke Stück Deutschland“ (so ein Werbespruch des Kommunalverbandes Ruhrgebiet, des Zusammenschlusses der Ruhrgebietsstädte und -kreise) litt allerdings unter der mangelnden Verknüpfung der einzelnen, so daß man sich dazu entschloß, um die vier Oberzentren (von West nach Ost) Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund herum Nord-Süd-Verbindungen zu bauen: Autobahnen, Stadt- und S-Bahnen sorgen inzwischen dafür, daß die einstmalige einseitige West-Ost-Orientierung größtenteils aufgehoben ist.

Auf die Oberzentren ausgerichtet sind die Oberbereiche, also die jeweils ein Oberzentrum umgebenden Städte und Gemeinden. Jede der West-Ost verlaufenden Zonen ist somit von Nord nach Süd (bzw. umgekehrt) in den einzelnen Oberbereichen vertreten. Gemäß dem Landesentwicklungsplan I-II 1979 sind die Mittelbereiche den Oberzentren unter anderem wie folgt zugeordnet:

Oberzentrum Duisburg; ausgewählte Mittelbereiche des Oberbereichs

Duisburg, Moers (kreisang.), Wesel (kreisang.), Mülheim a. d. Ruhr (auch ausgerichtet auf Essen), Oberhausen (auch ausgerichtet auf Essen)

Oberzentrum Essen; ausgewählte Mittelbereiche des Oberbereichs

Essen, Bottrop, Gelsenkirchen, Gladbeck, Herten (kreisang.), Marl (kreisang.), Reckling-

hausen (kreisang.), Mülheim a. d. Ruhr (auch ausgerichtet auf Duisburg), Oberhausen (auch ausgerichtet auf Duisburg)

Oberzentrum Bochum; ausgewählte Mittelbereiche des Oberbereichs

Bochum, Herne, Hattingen (kreisang.), Witten (kreisang., auch ausgerichtet auf Dortmund)

Oberzentrum Dortmund; ausgewählte Mittelbereiche des Oberbereichs

Dortmund, Hamm, Castrop-Rauxel (kreisang.), Lünen (kreisang.), Schwerte (kreisang.), Witten (kreisang., auch ausgerichtet auf Bochum)

Daß es sich bei dieser funktional-räumlichen Gliederung keineswegs um eine Erfindung am Grünen Tisch handelt, beweist ein Blick auf die Kennzeichen der in den Oberbereichen benutzten Kraftfahrzeuge: So ist etwa ein DU-Kennzeichen im Oberbereich nicht häufig zu sehen, im Oberbereich Bochum oder gar Dortmund geradezu eine Rarität. Die gleiche ziemlich klare Gliederung läßt sich an der Wanderungsstatistik ablesen: Umzüge spielen sich im wesentlichen innerhalb der Oberbereiche ab.

Diese kurze Skizze des siedlungsgeografischen Hintergrunds muß ergänzt werden um den Hinweis auf die historisch-entwicklungsmäßige Erklärung der Wirtschaftsstruktur. Während München seine große Industrialisierungs- und damit Wachstumsphase erst nach Beendigung des Zweiten Weltkriegs erlebte, handelt es sich bei den Betrieben des Ruhrgebiets um Produktionsstätten mit einem Alter von mehr als hundert Jahren. Längst hat jedoch der Umbau des Reviers begonnen: Altindustrialisierte Gebiete, deren Lebenszyklus abgelaufen ist, werden zunehmend durch neue Produkte und Produktionsverfahren abgelöst.

Die viele Jahrzehnte typische Großbetriebsstruktur etwa ändert sich nach dem Schließen der meisten Großzechen zugunsten von Mittel- und Kleinbetrieben. Zehn „Gewerbe- und Industrieparks“ sind landesweit in der Planung, fast alle im Ruhrgebiet, berichtet die Süddeutsche Zeitung am 18. Februar 1988. Dort heißt es weiter: „Die ehemals grauen und tristen Ruhrgebietsstädte haben bereits vielfach ihr Gesicht verändert, obgleich noch viel zu tun ist.“ Mit diesen Worten des obersten Stadtplaners von Nordrhein-Westfalen, dem aus Bayern stammenden Karl Ganser, wird die augenblickliche Lage treffend beschrieben.

Selbst Firmen mit einem großen Namen, die meistens zu dem Gedanken „Eisen und Stahl“ führen, haben einen internen Strukturwandel längst hinter sich: So betont beispielsweise Krupp zu Recht seine Diversifikation mit dem Erfolg, daß ca. 60% aller Aktivitäten dieses weltbekannten Konzerns auf stahlferne Bereiche entfallen. Sicher sind längst nicht alle Anpassungsprozesse beendet; jedoch ist mit Sicherheit die oft zu hörende These von der mangelnden Anpassungsflexibilität des Ruhrgebiets zu einseitig.

Man mag zwar im Nachhinein bedauern, daß das schon einleitend angesprochene Umsiedlungspotential nach dem Zweiten Weltkrieg am Ruhrgebiet vorbei, beispielsweise nach München, geflossen ist. Es wird auch gelegentlich betont, die wirtschaftliche Monostruktur in Zeiten der erwähnten Boom-Phase nach dem Kriege sei zu spät als höchst gefährlich erkannt worden. Solche helfen aber heutzutage nicht weiter.

Wie schon erwähnt, ist der Wandel der Wirtschafts- und damit verbunden der Sozialstruktur in vollem Gange. Dies zeigt auch die Statistik jedenfalls für alle vier Oberzentren, die – wenn vielleicht auch in unterschiedlicher Ausprägung und in unterschiedlichem Entwicklungstempo – zweifelsfrei eine starke Verlagerung in den tertiären Bereich hinein feststellen können.

Allerdings müssen die Kommunen des Ruhrgebietes mit einer weiteren Hypothek fertig werden, die erst ganz allmählich abzutragen ist. Die schon erwähnte Gemengelage, zunächst ein großer Vorteil, erweist sich unter Umweltgesichtspunkten als problematisch. Die staatlichen Gewerbeaufsichtsämter müssen bei Ansiedlungsvorhaben einen Runderlaß beachten, der ganz präzise für jede Wirtschaftsbranche Abstände zwischen der Produktionsstätte und der Wohnbebauung vorschreibt, den sog. „Abstandserlaß“. Diese im Grundsatz

begrüßenswerte Vorschrift führt in der praktischen Anwendung jedoch zu mancherlei Komplikationen im Bereich der kommunalen Wirtschaftsförderung. Dadurch ist es nicht immer ganz leicht, die für den jeweilig Ansiedlungswilligen oder zu verlagernden Betrieb richtige neue Betriebsfläche zu finden.

Nicht gerade selten wurden die alten Industrieflächen als Industriebrache betrachtet und an anderer Stelle Gewerbe- und Industrieflächen auf bis dahin freien Flächen ausgewiesen. Die Großbetriebe neigten – und neigen bis heute gelegentlich immer noch – dazu, die Brache zu horten. Erst mit Hilfe des Landes über einen eigens gegründeten Entwicklungsfonds gelingt es inzwischen mehr und mehr, die Flächen zu reaktivieren. Der Abwicklungsstand dieses Prozesses ist höchst unterschiedlich: Es lassen sich viele Beispiele von bereits abgeschlossenen Umwidmungen zeigen, es gibt aber auch noch Fälle, wo dieser Reaktivierungsprozeß noch am Anfang steht. Dies ist auch nicht weiter verwunderlich, da bei der Vielzahl der Flächen und den sehr individuellen damit jeweils verknüpften Problemen entsprechende Zeit benötigt wird.

Eine durchaus positive Folge des Wandlungsprozesses sollte unbedingt genannt werden: Die frühere Belastung der Luft mit Schadstoffen und Staub ist verschwunden. Nach Einführung bundesweit vergleichbarer Meß- und Smog-Warnsysteme haben andere Agglomerationsräume das Privileg, mit den austauscharmen Wetterlagen und ihren Folgen für die Bevölkerung in die Schlagzeilen zu geraten.

Der Umbau Ruhrgebiet ist aber nicht auf die Wirtschaft und die neuen Verkehrswege beschränkt, zu der übrigens auch der Anschluß an die bundesweite Nord-Süd-Glasfaser-schiene der Deutschen Bundespost – sie läuft mitten durch das Ruhrgebiet und verknüpft die Oberzentren untereinander – gehört. Mehrere Universitäten, darunter als größte die 1987 bereits 25 Jahre alte Ruhr-Universität Bochum, sorgen inzwischen dafür, daß sich bei dem Wort „Ruhrgebiet“ nicht unbedingt die Assoziation „Kohlenpott“ einstellen muß. Weltbekannte Wissenschaftler, wie etwa der Bochumer Geophysiker Harjes, der sich mit der Überwachung der unterirdischen Atomspengversuche einen Namen gemacht hat (vgl. dazu DIE ZEIT Nr. 48 v. 21. November 1986, Seite 5), oder der Germanist Grosse als Präsident des Instituts für deutsche Sprache mit seinen richtungsweisenden Gutachten und Publikationen auch für die breite Öffentlichkeit bringen das Ruhrgebiet unter ganz anderen Gesichtspunkten ins Gespräch. Damit besteht durchaus die reelle Chance, auch auf dem Sektor Wissenschaft und Forschung allmählich mit den anderen Agglomerationsräumen gleichzuziehen. Daß das Ruhrgebiet eine der „reichhaltigsten Kulturlandschaften der Welt“ sei, hat bereits vor etwa 15 Jahren die UNESCO festgestellt.

Welche Impulse könnte das Ruhrgebiet in Zukunft brauchen? Zu dieser Frage wieder ein Blick nach München: Ein bedeutender Entwicklungsschub ging in dieser Stadt von den Olympischen Sommerspielen 1972 aus. Nicht nur ein großzügiges Olympiagelände wurde geschaffen, auch die Innenstadt ist seinerzeit weitgehend erneuert, „saniert und hergerichtet“ worden. Das Verkehrsverbundsystem mit einem großzügigen S-Bahn- und U-Bahnnetz wurde – stark gefördert durch Bund und Land – rechtzeitig zu Beginn der Spiele in beachtlichen Teilen fertiggestellt.

Positive Auswirkungen solcher und anderer Art erhofft sich das Ruhrgebiet von der Idee, die Olympischen Spiele hier ausrichten zu können, spätestens im Jahre 2004. Dann bestünde die Chance, breite Bevölkerungskreise einmal ins Ruhrgebiet zu ziehen, damit sie selbst einen Eindruck von der tatsächlichen Lage gewinnen und nicht nur auf die zwangsläufig gefilterte Vermittlung durch die Massenmedien angewiesen sind. Der Kommunalverband Ruhrgebiet hat bereits die Planungsunterlagen für eine Bewerbung beim Internationalen Olympischen Komitee zusammengestellt. Dieses Gremium hat inzwischen das Ruhrgebiet bereist und sich wohlwollend über das Ergebnis der Inspektion vor Ort geäußert.

Nach dieser notgedrungenen nur skizzenhaften Charakterisierung des Ruhrgebiets insgesamt nun einige Anmerkungen zu den Eigenheiten der vier großen Oberzentren im Ruhrgebiet.

- Typisches für Duisburg

Bei Duisburg denkt man zunächst an den größten Binnenhafen Europas. Er wird demnächst wohl in einen Freihafen umgewandelt, um mit Hilfe des damit verliehenen Zollprivilegs einen Beitrag zur Überwindung der tiefgreifenden Wandlungsprozesse in der Wirtschaftsstruktur dieser Stadt zu leisten. Duisburg ist nach der kommunalen Neuordnung durch das „Ruhrgebietsgesetz“ seit 1975 so groß, daß man fast von einer eigenen Region sprechen kann. In den nördlich und südlich der Innenstadt gelegenen Gebieten befinden sich große Wälder, in die sehr idyllisch die „Sechs-Seen-Platte“ eingebettet ist.

Nicht nur den Duisburgern, sondern auch vielen auswärtigen Besuchern ist die Regattastrecke des an einem der Seen gelegenen Wedau-Stadions gut bekannt. Das Wilhelm-Lehmbruck-Museum wurde erst kürzlich geschickt um einen architektonisch reizvollen Anbau erweitert. An der Universität – Gesamthochschule – gab es im Wintersemester 1986/87 11 200 Studenten. Zehn Jahre zuvor waren es erst 6 100. Früher hat es bereits eine Universität in Duisburg gegeben, deren bedeutendste Lehrkraft Mercator ist. Nach dem von ihm entwickelten Verfahren wird bis heute die bekanntlich runde Erdoberfläche auf die nur zweidimensionale Karte projiziert (weitere Verfahren sind gleichwertig hinzugekommen). Die wirtschaftliche Tätigkeit in Duisburg wird durch Namen wie Thyssen und Klöckner charakterisiert. Neben diesen beiden Stahlkonzernen hat auch der Krupp-Konzern ein Hüttenwerk in Duisburg: das Werk Rheinhausen, dessen geplante Schließung eine breite Resonanz in den Massenmedien gefunden hat.

- Typisches für Essen

In Essen, früher bekannt als Stadt von Kohle und Stahl, gibt es schon seit einigen Jahren keinen Bergbau mehr. Die früher hingenommene Belastung der Luft durch Kokereien ist längst passé. Mit der Ruhr-Gas-AG hat diese Stadt den größten Energieverteiler Deutschlands in ihrem Burgfrieden. Die Villa Hugel, einstmals Sitz der Familie Krupp, mitten in einer großzügig wirkenden Parklandschaft, wird für wechselnde Ausstellungen von hohem Niveau genutzt. Ein neues Opernhaus steht kurz vor der Fertigstellung. Zwei viele Kilometer lange Seen zum Segeln und Schwimmen dienen den Sportlern zur Tages- und Wochenenderholung. Das Folkwang-Museum – in Verbindung mit dem Ruhrlandmuseum – reiht sich in die großen Häuser Deutschlands ein.

Die Universität-Gesamthochschule-Essen besuchten zum Wintersemester 1986/87 17 400 Studenten. Zehn Jahre zuvor waren es erst 10 500. Essen als Keimzelle und heutige Zentrale des Krupp-Konzerns, einstmals die Waffenschmiede des Deutschen Reiches, braucht man nicht eigens zu erwähnen. Wichtiger ist heute die Funktion der Stadt als Dienstleistungszentrum aller Art: Beratungsunternehmungen, Rechtsanwälte, Steuerprüfer, spezialisierte Antiquitätenhändler usw., aber auch die Messe mit dem anschließenden Parkgelände der GRUGA spiegeln die neueren Entwicklungen dieses Oberzentrums wieder.

- Typisches für Bochum

Hier soll mit der Ruhr-Universität begonnen werden, die das „neue Bochum“ stark mitgeprägt hat. Die Universität Bochum sowie die weiteren drei Fachhochschulen bildeten zum Wintersemester 1986/87 insgesamt 37 600 Studenten aus, darunter 31 500 an der Ruhr-Universität Bochum. Ein Jahrzehnt zuvor waren es 26 400. Die Ruhr-Universität erwies sich als ein Segen im Strukturwandel, von dem Bochum vor etwa 25 Jahren als erste Stadt im Revier betroffen wurde. Damals gab es noch die Möglichkeit, mit neuen großen Einheiten die wegfallenden Betriebe wenigstens teilweise auszugleichen. Die schon genannte Ruhr-

Universität Bochum war seinerzeit die erste Neugründung einer Universität im Ruhrgebiet überhaupt. Heute bietet sie rund 6 000 Arbeitsplätze zuzüglich der Arbeitsplätze bei den Zulieferern aller Art.

Heute wohl kaum noch denkbar, gelang es seinerzeit auch, ein bedeutendes Zweigwerk der Adam Opel AG auf zwei ehemaligen aufgelassenen Zechengebieten anzusiedeln. Bergbau gibt es in Bochum längst nicht mehr, nur noch das in Europa sicherlich einmalige Deutsche Bergbaumuseum, das neben dem zweiten technischen Museum – dem Deutschen Eisenbahnmuseum – jedes Jahr viele hunderttausend Besucher anzieht. Ähnlich wie in den schon erwähnten Städten hat auch die Großindustrie im Bochumer Raum einen innerbetrieblichen Strukturwandel von beachtlichem Ausmaß hinter sich. Der frühere Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation gehört seit Mitte der sechziger Jahre zum Krupp-Konzern, dessen Diversifikation bereits weiter oben angesprochen worden ist.

Anfang 1988 haben Thyssen, Klöckner und Krupp eine neue gemeinsame Firma (Vereinigte Schmiedewerke GmbH) gegründet, um die entsprechenden Aktivitäten besser zu koordinieren. Thyssen ist außerdem in Bochum mit einem Spezialwerk vertreten, das die Schaufelräder für die Flugzeugturbinen gießt, also ein Produkt aus der Hightech-Branche. Im Sommer 1988 öffnete die Starlight-Express-Halle mit 1 750 Sitzplätzen für das gleichnamige Musical seine Tore, nachdem dieses Spektakel bereits seit Jahren erfolgreich in London, New York und Tokio allabendlich über die Bühne geht. Starlight-Express ergänzt vorzüglich das kulturelle Angebot des Schauspielhauses Bochum, das zu den sieben großen Sprechbühnen der Bundesrepublik Deutschland gehört.

Wechselnde Ausstellungen im Museum Bochum und der Kunstsammlung der Ruhr-Universität Bochum bereichern die Kulturszene. Nicht nur das Deutsche Bergbaumuseum hält die Verbindung Bochums mit dem Bergbau aufrecht; vielmehr ist diese Stadt nach wie vor Sitz der Bundesknappschaft, der Bergbau-Berufsgenossenschaft und der Westfälischen Berggewerkschaftskasse, sämtlich zentrale Einrichtungen für die technische und soziale Sicherheit im Bergbaubereich.

- Typisches für Dortmund

Auch hier soll in Verbindung mit dem Strukturwandel die Universität hervorgehoben werden. Im Wintersemester 1986/87 gab es an der Dortmunder Universität und den Fachhochschulen 25 800 Studenten. Das waren 10 000 Studenten mehr als noch zehn Jahre zuvor. Das der Universität benachbarte Technologie-Zentrum vermittelt insbesondere dem gleich daneben gelegenen Technologie-Park die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Umsetzung in die Praxis.

Die traditionellen Produktionsstrukturen müssen aber ebenso erwähnt werden: Dortmund ist bekannt als Stadt der Bierproduktion, nachdem schon vor langer Zeit die Herstellungsverfahren entsprechend dem Bayerischen Reinheitsgebot übernommen worden sind. Ähnlich den großen Namen bei Duisburg, Essen und Bochum wird der Name Hoesch mit Dortmund in Verbindung gebracht, ein Stahlkonzern, der hochwertige Spezialprodukte in alle Welt vertreibt.

Den Wettlauf der Städte im Ruhrgebiet um den Sitz eines staatlichen Spielkasinos hat Dortmund gewonnen. Abend für Abend zieht das geschickt in der Nähe der Hohensyburg platzierte Gebäude hoch über dem sich weit erstreckenden Ruhrtal die Besucher an. Aber auch tagsüber kann man in Dortmund seine Freizeit gestalten, etwa in den Museen; unter ihnen ist das am Ostwall zweifellos das bekannteste.

Es ist das Ziel im ersten Teil der vorstehenden Darlegungen gewesen, die für alle Städte des Ruhrgebiets gemeinsamen typischen Eigenheiten aufzuzeigen. Etwa

- die hervorragenden Anschlüsse an die überregionalen Verkehrswege (Autobahnen, Intercity-Halte der Bundesbahn) oder

- das viele Grün der Wälder und Felder, der Parks und der Grünzüge in den Wohngebieten – die früher reviertypischen Abraumhalden, nicht gerade eine Zierde für das Auge, sind längst busch- und baumbestandene Hügel, von deren Entstehung die Jüngeren kaum noch etwas wissen – oder
- die Einzelhandelsstruktur in den innerstädtischen Geschäftsstraßen hervorzuheben, wäre nicht sehr reizvoll: Das alles findet man selbstverständlich in allen Agglomerationsräumen. Die Gemeinsamkeiten der Städte im Ruhrgebiet dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß eine innere Differenzierung dieses Agglomerationsraumes, also die Herausarbeitung der typischen Eigenheiten der einzelnen Städte, durchaus sinnvoll, ja sogar notwendig ist. Diese herauszuarbeiten war das Ziel des zweiten Teils des Kapitels. Nicht jede Stadt kann jede Funktion, zumal bei der räumlichen Nähe zueinander, erfüllen. Historisch – entstehungsgeschichtlich und durch die geografischen Voraussetzungen bedingt – werden selbst in den vier Oberzentren der Hellwegzone Unterschiede erkennbar, die etwa im Sinne einer räumlich-funktionalen Spezialisierung durchaus positiv zu sehen sein werden.

4. Vergleichende Analyse des Oberzentrums München mit den vier großen Oberzentren des Ruhrgebietes

4.1 Bevölkerung

Auf die Einwohnerentwicklung in München wurde bereits im Kapitel 2 „Was ist typisch für die Region München?“ näher eingegangen. Wie aus Tabelle 1 im Tabellenteil ersichtlich, hat die Region München in der Zeit vom 31. 12. 1976 bis zum 31. 12. 1986 noch Einwohnergewinne in Höhe von 3,6% für sich verbuchen können. Im gleichen Zeitraum ging die Einwohnerzahl in der Region Ruhr (Hellwegzone) um 4,9% zurück. In den 10 Jahren dieses Vergleichszeitraums bewegten sich die Bevölkerungszahlen in allen hier angesprochenen Oberzentren rückläufig, in München jedoch nur um 1,8%. In jüngster Zeit ist sogar wieder eine Bevölkerungszunahme zu verzeichnen. In den Oberzentren der Ruhrregion hingegen gab es, wie die Angaben in der Tabelle im einzelnen nachweisen, Bevölkerungsverluste, die von 7,7% in Bochum bis zu 11,6% in Duisburg reichten.

Auch die Ausländeranteile sind sehr unterschiedlich. Im Oberzentrum München waren 1986 noch 16,3% der Bürger ausländischer Nationalität (in der Region 12,2%), während mit Ausnahme von Duisburg (12,4%) die übrigen drei Oberzentren relativ niedrige Ausländerzahlen hatten (Essen 6,6%, Bochum 6,9% und Dortmund 8,8%). Bei München ist allerdings zu berücksichtigen, daß Ausländer nicht nur aus den üblichen Herkunftsländern stammen, sondern auch aus den deutschsprachigen Ländern Schweiz und vor allem Österreich.

In Tabelle 2 mit den Daten zur natürlichen Bevölkerungsbewegung für die Jahre 1976, 1980 und 1986 zeigt sich, daß die Sterbeüberschüsse gemessen an der Einwohnerzahl der Städte in der Region Ruhr wesentlich höher waren als in München und seiner Region.

4.2 Wohnungen

Die reinen Wohnungsbestandszahlen lassen sich ohne Bezug zur Einwohnerzahl nur schwer vergleichen. Im Zeitraum der Untersuchung lagen natürlich die Münchener Werte deutlich über denen der einzelnen Oberzentren der Ruhrregion, die Ruhrregion insgesamt hat aber schon von ihrem Umgriff her erheblich höhere Wohnungszahlen als die bayerische Planungsregion 14 – München. In Tabelle 3 werden die entsprechenden absoluten Werte vermittelt, zur besseren Bewertung aber auch die Personen je Wohnung, also die Wohndichte aufgeführt. Hier zeigt sich, daß im Jahr 1976 die Wohndichte in der Region Ruhr noch höher war, als in der Region München. Ebenso hatte das Oberzentrum München mit 2,39 eine

Wohndichte, die etwa den vergleichbaren Dichteziffern für Essen und Dortmund entsprach. Duisburg und Bochum hatten hier ungünstigere Zahlen. Dieses Verhältnis hatte sich bezüglich der Regionen schon 1980 verändert. In den Oberzentren der Region Ruhr waren teilweise Auflockerungen zu beobachten. Im letzten Untersuchungsjahr 1986 waren die Dichteziffern sowohl der Region München als auch des Oberzentrums München höher und damit ungünstiger als in der Region Ruhr und ihren Oberzentren, wo bereits eine deutliche Auflockerung spürbar geworden ist.

Die Gründe für diese Entwicklung in München gehen zum Teil schon aus Kapitel 2 „Was ist typisch für die Region München?“ hervor, wo das Wohnen in Stadt und Umland und die Münchener Wohnungsmarktlage besonders behandelt werden.

4.3 Wirtschaft

Die wirtschaftsrelevanten Daten, soweit sie für einen eindeutigen Vergleich zwischen so verschiedenen Regionen bzw. Wirtschaftsräumen verfügbar gemacht werden konnten, finden sich in den Tabellen 4 bis 6 des Tabellenteils. Zunächst einmal sind die Zahlen über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Tabelle 4 für das Jahr 1986 zusammengestellt worden, wobei aus den Indexzahlen die Entwicklung seit 1978 aufgezeigt wird. Die absoluten Zahlen über die Beschäftigten insgesamt weisen nach, daß gemessen an den Einwohnerzahlen (siehe Tabelle 1) der Beschäftigtenanteil in der Region München wesentlich höher ist, als von der Einwohnerzahl her zu erwarten gewesen wäre. Er macht mehr als die Hälfte der in der Ruhrregion Beschäftigten aus. Besonders herausragt der Münchener Wert mit über 666 000 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen, das ist das Dreifache des vergleichbaren Wertes aus dem größten Oberzentrum der Region Ruhr, Essen. Aus den Indexwerten geht eindeutig hervor, in welchem hohem Maße in München und seiner Region die Beschäftigtenzahlen seit 1978 noch gestiegen sind, während in der Ruhrregion durch die schon angesprochene Umstrukturierung die Beschäftigtenzahlen zurückgegangen sind und zwar unter den Oberzentren am stärksten in Duisburg.

Die Beschäftigtenzahlen im Handels- und Dienstleistungsbereich wurden separat ausgewiesen. Hier repräsentiert der absolute Wert aus der Planungsregion 14 weit mehr als die Hälfte des Vergleichswerts aus der Ruhrregion. Unter den Oberzentren steht München in diesem Bereich mit über 276 000 Beschäftigten weit an der Spitze (unter den Oberzentren folgt Essen mit knapp 96 000). Der niedrigste Wert wird in Bochum mit 44 229 registriert. Entgegen der Entwicklung in der Gesamtbeschäftigtenlage sind im Handels- und Dienstleistungsbereich in allen Oberzentren der Rhein-Ruhrregion gegenüber 1978 noch Steigerungen erzielt worden, die höchste in Essen und Bochum mit jeweils 102,9, die niedrigste in Dortmund mit 100,6. In der Planungsregion 14 wurde dagegen eine Steigerung von 118,8 registriert, in der das Oberzentrum München, das immer schon auf diesem Gebiet sehr gut ausgestattet war, bei 111,7 liegt.

Die Entwicklung der Industrieumsätze zeigt noch deutlicher, wie stark das Übergewicht der Region München seit der Umstrukturierung in der Ruhrregion geworden ist. Im Jahr 1986 wurden in der Münchener Region Industrieumsätze in Höhe von fast 68 Mrd. DM erreicht. Darunter erwirtschaftete das Oberzentrum München allein 53,5 Mrd. DM. Unter den Oberzentren in der Region Ruhr ist durch die hier am raschesten vollzogene Umstrukturierung (siehe unter „Was ist typisch für Bochum?“) Bochum mit knapp 16,5 Mrd. DM an die Spitze getreten. Die klassischen Industrie Großstädte mit mehr als einer halben Million Einwohner, wie z. B. Essen und Dortmund, haben nur noch 13,5 Mrd. DM bzw. 9,8 Mrd. DM erwirtschaften können. Wie die letzte Spalte in Tabelle 5 zeigt, sind auch die Steigerungsraten in München und seiner Region mit 163,1 bzw. 173,0 auf der Basis von 1978 = 100 wesentlich höher gewesen, als in den Oberzentren der Ruhrregion, wo lediglich Bochum

mit 158,3 den Anschluß findet. Den niedrigsten Wert hat Duisburg mit 109,4 zu verzeichnen. Schließlich soll auch noch der Fremdenverkehr als eine wirtschaftliche Komponente erwähnt werden, die allerdings im Raum München von ungleich größerer Bedeutung ist, als in der Ruhrregion und ihren Oberzentren. Das weisen bereits die fast 7,5 Millionen Fremdenübernachtungen nach, die in der Region München 1986 registriert wurden (siehe Tabelle 6). Sowohl die Zahl der Fremdenbetten wie auch die Übernachtungszahlen lassen sich, wie die Tabelle im einzelnen zeigt, zwischen den beiden Regionen kaum vergleichen. Aus diesem Grund sind auch die Steigerungsraten, die seit der Umstrukturierung des Ruhrgebiets in diesen Oberzentren relativ hoch liegen, nicht mit denjenigen meßbar, die im Raum München noch auf einer sehr hohen Basis erzielt wurden.

Über die Bedeutung Münchens als das Fremdenverkehrszentrum der Bundesrepublik sagt der Abschnitt „Was ist typisch für die Region München?“ noch Näheres aus, ebenso über die wirtschaftlichen Impulse, die diesem Hightech-Standort heute zukommen.

4.4 Straßenverkehr

Als sicherste Vergleichsdaten, die für den Bereich des Straßenverkehrs verfügbar sind, gelten die Zahlen über den Kraftfahrzeugbestand und die über eine bedauerliche Nachfolgeerscheinung des Kraftfahrzeugverkehrs, den Unfällen. Schwerpunktmäßig werden deshalb diese Zahlen verwendet. Dazu vorab die Feststellung, daß alle Agglomerationsräume in der Bundesrepublik inzwischen ein gut funktionierendes Schienen- und Straßennetz haben, so daß Unterschiede nur noch schwerlich auszumachen sind. Auch München und das Ruhrgebiet verfügen über dieses Wegenetz, das allerdings an verschiedenen Punkten noch ergänzt werden soll; teilweise sind die noch fehlenden Strecken bereits in der Durchführungsplanung oder im Bau.

In den vier Oberzentren der Hellwegzone waren Mitte 1986 835 000 Kraftfahrzeuge zugelassen. Bei 2,1 Millionen Einwohnern bedeutet dies einen Besatz von 0,39 Kraftfahrzeugen je Einwohner. Die 585 000 in München zugelassenen Kraftfahrzeuge stehen den 1,3 Millionen Einwohnern zur Verfügung, woraus sich der etwas höhere Besatz von 0,45 Kraftfahrzeugen je Einwohner errechnet (vgl. dazu wie auch im folgenden die Tabelle 7: Kraftfahrzeug-Bestand 1976–1986). Setzt man das Jahr 1978 = 100, so kann man an den unterschiedlich hohen prozentualen Zunahmen bis Mitte 1986 die voneinander abweichenden Entwicklungen bei der Zunahme des Kraftfahrzeug-Bestandes ablesen. Für Bayern insgesamt lautet der Index 133,1, dicht gefolgt von Nordrhein-Westfalen mit 132,7.

Die Indizes von München und den Oberzentren in der Hellwegzone zusammen liegen ebenfalls nahe beieinander, wenn auch auf niedrigerem Niveau: München 124,2 und die Oberzentren 123,7. In Duisburg nahm der Kraftfahrzeug-Bestand unterdurchschnittlich auf 118,3 zu, während er in Bochum überdurchschnittlich auf 126,2 anwuchs.

Diese unterschiedlichen Entwicklungsraten sollte man sicherlich nicht überbewerten, zumal sie auch von einem unterschiedlichen Ausgangsniveau beeinflusst sind. Andererseits wäre es verfehlt, angesichts der täglichen Erfahrungen mit der übergroßen Fülle an Kraftfahrzeugen auf den Straßen die doch vorhandenen Unterschiede zu übersehen.

Die Einzelheiten zur Entwicklung der Unfallhäufigkeiten sind der genannten Tabelle zu entnehmen. Eine Interpretation soll an dieser Stelle jedoch unterbleiben, weil die Vergleichbarkeit der Angaben angesichts der verschiedenen Städtestrukturen, wie etwa die Flächengröße oder die Zahl der täglichen Einpendler, naturgemäß von Einfluß sind. Ganz entscheidend ist dabei auch, daß Stadt und Region München als Fremdenverkehrszentrum ungleich mehr übergeordneten Autoverkehr anziehen, als das Ruhrrevier. Diese Erscheinung hat zu der hohen Unfallzahl allein in München von 53 655 im Jahr 1986 geführt, die sogar die

Vergleichszahl der Region Ruhr (48 036) deutlich übertrifft. Die außerordentliche Verkehrsdichte auf einem wesentlich kleineren Raum macht sich hier bemerkbar.

4.5 Ausbildung

Insbesondere unter wirtschaftlichen und kulturellen Gesichtspunkten kommt der Ausbildung der Bevölkerung eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu. Gerade aus diesen Gründen wurde beispielsweise bei der Volkszählung 1987 nach dem höchsten Schulabschluß und nach der beruflichen Qualifikation gefragt. Erst wenn die Ergebnisse dieser umfassenden Zählung vorliegen, wird eine genauere Strukturanalyse möglich sein.

Die Erkenntnisse aus der laufenden Auswertung der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten lassen die Aussage zu, daß die vier Oberzentren der Hellwegzone im Vergleich zu München noch einen gewissen Nachholbedarf haben. Die ist aus der Geschichte der beiden Agglomerationsräume leicht einsichtig. Die Anforderungen an das allgemeine Qualifikationsniveau waren über Jahrzehnte hinweg als Folge der Wirtschaftsstruktur vergleichsweise niedrig; Arbeitsplätze mit schwerer körperlicher Belastung waren vielmehr reviertypisch. Universitäten waren hier unerwünscht, wie noch Kaiser Wilhelm II. aus voller Überzeugung verkündete.

Als königliche Residenz war München wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt des süddeutschen Raums, spätestens seit Beginn der Industrialisierung in den dreißiger und vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Der notwendige, seit nunmehr über 20 Jahren ablaufende Prozeß des „Umbaus des Reviers“ schließt selbstverständlich das Bildungswesen ein. Deshalb entschloß sich die Regierung von Nordrhein-Westfalen, die Hochschullandschaft völlig neu zu gestalten und gerade im Revier Universitäten bzw. Gesamthochschulen zu gründen. Daraus ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Stadt*)	Hochschule	Gründungs- jahr	Betrieb aufgenommen
Duisburg	Universität – Gesamthochschule –	1972	1972
Essen	Universität – Gesamthochschule –	1972	1972
Bochum	Ruhr-Universität Bochum	1961	1965
Dortmund	Universität Dortmund	1962	1968

*) Städte in Reihenfolge ihrer Lage von West nach Ost.

Die etwa 92 000 Studenten bilden ein beträchtliches Potential an akademischem Nachwuchs. Der reicht allerdings ganz an die 102 000 Studenten heran, die in München einen akademischen Abschluß anstreben. Wie aus der Tabelle 10 „Studenten insgesamt 1976 bis 1986 jeweils zum Wintersemester“ zu entnehmen ist, studierte damit knapp die Hälfte aller Studenten Bayerns – das waren 216 100 – allein in München. Die Zuwachsraten dieser süddeutschen Metropole, aber auch jene von Bayern insgesamt, sind beeindruckend: Bezogen auf den Index 1978 = 100 belief er sich für München auf 148,6 und für Bayern auf 155,7. Die Universitäten in der Hellwegzone des Ruhrgebiets erreichten nur einen Zuwachs auf 142,1. Allerdings lagen sie damit etwas über der Steigerungsrate für das Land Nordrhein-Westfalen mit 141,7. Eine Abkopplung des Ruhrgebiets von der Landesentwicklung kann man daraus jedenfalls nicht ableiten.

Was die besondere Stellung Münchens angeht, darf auch hier wieder auf den Abschnitt über das für München Typische hingewiesen werden. Hieraus zeigt sich, daß die Stellung der Universitäten in München sich wohl nur schwer mit der Stellung der Universitäten im Ruhrrevier vergleichen läßt: Die Münchener Universitäten haben nicht nur ein hohes Maß

an Tradition, das seit jeher herausragende Wissenschaftler angezogen und dazu geführt hat, daß mehrere Nobelpreisträger dort lehren. Auch die Verbindung mit herausragenden wissenschaftlichen Einrichtungen (Max-Planck-Gesellschaft, Fraunhofer-Gesellschaft usw.) spielen hier sicherlich eine nicht zu unterschätzende Rolle.

4.6 Städtische Finanzen

Wegen der politisch ausdrücklich gewollten Verbindung zwischen Gemeinde und Bürger einschließlich der Wirtschaft hat die Wirtschafts- und Sozialstruktur unmittelbar Auswirkungen auf die städtischen Finanzen. Insbesondere Zeitvergleiche sind aber sehr problematisch, weil sich in den letzten zehn Jahren die Rechtsgrundlagen zum kommunalen Finanzsystem mehrfach einschneidend geändert haben. Schon mit der Finanzreform 1970 wurde die Beteiligung der Gemeinden mit 15% am Landesaufkommen der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer nach der Zerlegung eingeführt. Gleichzeitig mußten sie durchschnittlich rund 12% des Gewerbesteueraufkommens (die Angabe bezieht sich auf 1985) je zur Hälfte an Bund und Länder abgeben. Ab 1980 fiel die Lohnsumme als Besteuerungsgegenstand ersatzlos weg; in Nordrhein-Westfalen gab es allerdings noch eine mehrjährige, allmählich abnehmende Ausgleichszahlung.

Auch an anderen Teilen des gemeindlichen Steuersystems hat der Gesetzgeber fortwährend Änderungen vorgenommen; ein Ende dieser Verfahrensweise ist nicht abzusehen, wie beispielsweise die augenblickliche Diskussion um die Einführung der Quellensteuer einerseits und die mögliche Ausdehnung bei der Beteiligung der Gemeinden an der Einkommensteuer auch auf die dazu gehörende Kapitalertragssteuer zeigt.

Alles dies macht die Interpretation der Tabelle 9 außerordentlich schwierig, zumal die Entscheidungen der Städte bei der Ausübung ihres Rechts, die Realsteuerhebesätze festzulegen, naturgemäß das Zahlenbild mitbestimmen. Ergänzend dazu ist noch eine Bemerkung über die Schulden notwendig. Die folgende Aufstellung zeigt die fundierten Schulden in München und den vier Oberzentren des Ruhrreviers nach dem Stand vom 31. 12. 1987:

München	2 221 046
Duisburg	1 581 041
Essen	1 424 264
Bochum	1 127 900
Dortmund	1 155 889

Wie diese Zahlen zu bewerten sind zeigt sich, wenn man die Pro-Kopf-Verschuldung nach Rangfolgen bzw. Platzziffern ermittelt. Dies ist zuletzt in Heft 3/1988 der Münchener Statistik für die 62 Großstädte der Bundesrepublik Deutschland geschehen. Greift man München und die vier Oberzentren der Ruhrregion heraus, so ergibt sich, ebenfalls wieder mit Stand 31. 12. 1987, folgendes Bild:

München	1 742,- DM Schulden pro Kopf, Platzziffer 53
Duisburg	3 072,- DM Schulden pro Kopf, Platzziffer 17
Essen	2 314,- DM Schulden pro Kopf, Platzziffer 35
Bochum	2 959,- DM Schulden pro Kopf, Platzziffer 22
Dortmund	2 034,- DM Schulden pro Kopf, Platzziffer 44

Die niedrigste Pro-Kopf-Verschuldung hat, wie die kleine Aufstellung zeigt, München und mit 53 auch eine sehr gute Platzziffer (die günstigste Platzziffer 62 kommt der Stadt Heilbronn zu, die die niedrigste Pro-Kopf-Verschuldung unter allen Großstädten in der Bundesrepublik Deutschland hat, gefolgt von Wolfsburg auf Rang 61). Unter den Oberzentren des Ruhrreviers hat Duisburg die höchste Pro-Kopf-Verschuldung, die 3 000,- DM übersteigt und die Stadt

auf Rang 17 bringt. Die niedrigsten Schulden pro Kopf unter den Oberzentren in der Ruhrregion hat Dortmund mit knapp über 2 000,- DM und der schon als sehr günstig zu bezeichnenden Platzziffer 44. Essen und Bochum liegen dazwischen. Auch hier zeigt sich deutlich die größere Investitionskraft Münchens gegenüber den Oberzentren im Ruhrgebiet, denn niedrigere kommunale Schulden bedeuten gleichzeitig weniger Zins- und Tilgungslasten und damit mehr Bewegungsfreiheit bzw. eine größere Manipuliermasse für den Stadtrat bei der Finanzierung wichtiger kommunaler Investitionen.

5. Austauschvorgänge zwischen Stadt und Umland: Nahwanderungsbereiche und Nahverkehr

5.1 Bestimmung der Nahwanderungsbereiche

Es wäre sicher falsch, die Kernbereiche der Agglomerationsräume losgelöst von ihrer unmittelbaren Umgebung zu betrachten. Die im Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland verbriefte Niederlassungsfreiheit gestattet es jedermann, sich seinen Wohnstandort selbst auszusuchen. Um zu einer geordneten Steuerung der Raumentwicklung zu kommen, war es daher notwendig, die Motive für die Standortwahl- und die Wanderungsmotive zu ermitteln. Die deswegen in den letzten Jahren vorgenommenen Untersuchungen haben im wesentlichen zwei deutlich voneinander abgesetzte Wanderungsmotive ergeben: Die wohnungsorientierte über kurze Entfernungen und die arbeitsplatzorientierte über weite Entfernungen. Nur eine kleine Minderheit zieht aus Arbeitsplatzgründen über eine kurze Entfernung um. Ist es nicht möglich, bei einem im Familienzyklus nötigen Umzug (Eheschließung, Geburt, Auszug der Kinder, Leben als kinderloses Ehepaar, Status als Witwe/Witwer) in der Stadt selbst günstige neue Wohnbedingungen vorzufinden, so weisen die Motivuntersuchungen nach, daß dann auch ein größerer Umkreis als neuer Wohnstandort in Erwägung gezogen und auch gewählt wird: Es ist das Umland oder der Nahwanderungsbereich um die Kernstadt bzw. dem Kernbereich herum. Hier vermutet man ein angenehmes Landleben, ohne auf die Vorteile der nahen Stadt verzichten zu müssen. Durch den weitgehend fertiggestellten Ausbau der Nahverkehrsverbindungen über Straße und Schiene ist diese Lebensweise auch ohne weiteres möglich. Man kann beide – den Kern und den Nahwanderungsbereich zusammengekommen – funktional als einen einzigen Lebensraum betrachten.

Die Ausprägung eines solchen Gebiets hat im Schrifttum die Bezeichnung „Suburbanisation“ erhalten. Die während der vierziger und fünfziger Jahre in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und in Kanada beobachtete Entwicklung vollzog sich in vergleichbarer Weise etwa 15 bis 20 Jahre später auch in Westeuropa. Da die negativen Folgen der Suburbanisationsvorgänge bereits bekannt waren, wurden sie in Europa durch die für Raumordnung verantwortlichen Stellen nicht großzügig unterstützt. Die Beobachtung der Stadt-Umlandwanderungen ist mehr als nur eine statistische Spielerei. Dies wird sofort deutlich, wenn man sich der Tatsache bewußt ist, daß jeder Wandernde seinen Anteil am Aufkommen der Einkommensteuer „mitnimmt“. Eine Abwanderung bedeutet aber für eine Gemeinde keineswegs auch eine Abnahme der Kosten; vielmehr kann man von „Kostenremanenz“ sprechen, weil ja die Straßen, Entwässerungskanäle, Schulen, ja die gesamte Infrastruktur im wesentlichen weiter im bisherigen Umfang zu unterhalten ist.

Der Bestimmung der Nahwanderungsbereiche kommt also nicht nur wissenschaftliche, sondern auch raumordnerische und kommunalpolitische Bedeutung zu. Intensive Untersuchungen in den siebziger Jahren haben zur Einteilung des Freistaates Bayern in Agglomerationsräume geführt, die mit dem Namen „Planungsregionen“ bezeichnet wurden. Der Agglomerationsraum München erhielt die Bezeichnung „Planungsregion 14“.

Vergleichbare Untersuchungen gibt es auch für Nordrhein-Westfalen. Auf Anregung der Stadt Bochum hat eine Arbeitsgruppe von Städtestatistikern des Ruhrgebiets die vergleichbaren Untersuchungen, die dem Landesentwicklungsplan I/II von 1979 zugrunde lagen, überprüft, allerdings unter Einbeziehung des kleineren, fünften Oberzentrums im Ruhrgebiet, der Stadt Hagen. Dabei wurde ein geschlossener Ruhrkernbereich definiert, um ein erneutes Aufleben der Diskussion um die kommunale Neugliederung zu vermeiden. Dieser Ruhrkernbereich umfaßt die in der Landesentwicklungsplanung festgelegten Ballungskerne, ohne Lünen, jedoch mit Moers. Zur Abgrenzung des Nahwanderungsbereichs wurde ein Schwellenwert von 15% und mehr aller Zuwanderungen aus dem Ruhrkernbereich während der Jahre von 1976 bis 1984 definiert.

Über die Ansätze der Ruhrgebietsstatistiker hinaus hat die Stadt Bochum sämtliche zehn Agglomerationsräume der Bundesrepublik Deutschland untersucht. Sie umfassen das Ruhrgebiet, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main, Düsseldorf, Stuttgart, Bremen, Hannover und Nürnberg. Während sich die Ruhrgebietsstudie auf den Zeitraum von 1976 bis 1984 bezieht, konnte für die Gesamtuntersuchung der Beobachtungszeitraum bis 1986 ausgedehnt werden. Es ist zum ersten Mal möglich, ein viel diskutiertes Phänomen mit statistischen Daten zu belegen. Ferner soll im folgenden Kapitel die Stadt-Umland-Wanderung in den Gesamtzusammenhang der Wanderungsbewegungen eingeordnet werden. Es steht somit ein Beobachtungsinstrument zur Verfügung, das Hinweise auf ein geändertes Wanderungsverhalten der Bevölkerung gibt und dadurch relativ früh Hinweise zu steuernden Maßnahmen liefert.

Wie man der Tabelle 10 entnehmen kann, haben die Kerne der Agglomerationsräume, also auch München und das Ruhrgebiet, zwischen 1976 und 1986 an Bevölkerungszahl abgenommen. Bei sämtlichen Nahwanderungsbereichen liegen hingegen die Indizes über 100. Betrachtet man den gesamten Lebensbereich (Kern- und Nahwanderungsbereich) zusammen, so weist das Zahlenbild für die Region München einen Anstieg der Bevölkerung aus: Sie stieg von 2,25 Millionen auf 2,35 Millionen Personen an. Im Ruhrgebiet hingegen nahm die Bevölkerung ab. Die Zahl der hier lebenden Personen verringerte sich von 5,68 Millionen auf 5,36 Millionen. Die Zunahme für die Region München ist allerdings eher die Ausnahme, weil die Agglomerationsräume in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt an Bevölkerung verloren haben (22,59 zu 22,32 Millionen), wenn auch nicht ganz so stark wie das Ruhrgebiet. Die Bedeutung dieser aufgezeigten Bevölkerungsverschiebung zu bewerten, ist schwierig; zu viele positive und negative Wirkungen sind damit verbunden. Allerdings scheint die noch vor einigen Jahren in den Medien gelegentlich zu lesende Einschätzung eines „sterbenden Ruhrgebiets“ wohl reichlich einseitig zu sein.

5.2 Immer noch Suburbanisation?

Die Suburbanisation hält in München, im Ruhrgebiet und in den Agglomerationsräumen der Bundesrepublik Deutschland zusammengekommen weiter an, allerdings in unterschiedlichem Ausmaß. Wie man der Tabelle 11 entnehmen kann, liegt der relativierte Nahwanderungssaldo (Saldo, bezogen auf 1 000 Einwohner der Kerne) für München nahe bei oder über der Summe der Agglomerationsräume, während er sich für das Ruhrgebiet auf einem darunter liegenden Niveau ergeben hat. In keinem der zur Verfügung stehenden Beobachtungsjahre gab es einen positiven Nahwanderungssaldo. Bezogen auf die der Betrachtung zugrunde liegenden Jahre 1976 bis 1986 betrug der relativierte Nahwanderungssaldo für München minus 39,9, für das Ruhrgebiet minus 21,7 und für die Agglomerationsräume in der Bundesrepublik Deutschland zusammen minus 37,8. Daraus ergibt sich: Von einem „Zug zurück in die große Stadt“ kann der Saldo keine Rede sein.

Da, wie oben bereits dargelegt, der Nahwanderungssaldo nicht ganz so negative Folgen für den Kern hat, wie der Saldo der Fort- und Zuzüge über weitere Entfernungen, wird das Problem eines negativen Saldos der Gesamtwanderungen etwas entschärft. Der relative Gesamtwanderungssaldo von 1976 bis 1986 für das Ruhrgebiet in Höhe von minus 66,3 darf dennoch nicht als ganz unproblematisch betrachtet werden. Er ist etwa doppelt so hoch wie der Wert von minus 37,3 für die Agglomerationsräume in der Bundesrepublik Deutschland zusammengenommen. Der Vollständigkeit halber sei auf den positiven Saldo der Gesamtwanderungen Münchens hingewiesen: Er betrug im Beobachtungszeitraum 6,3 auf 1 000 Einwohner der Kernstadt.

Über die voraussichtliche Entwicklung der Gesamtwanderungs- und Nahwanderungssalden läßt sich anhand des Zahlenmaterials nur schwer eine Aussage treffen. Da ab etwa 1980 das Gesamtniveau der negativen Nahwanderungssalden gesunken ist, könnte man vielleicht in absehbarer Zukunft ein weiteres Absinken vermuten. Dies gilt evtl. auch für den Saldo der Gesamtwanderungen des Ruhrgebiets, während das Bild für München und für die Agglomerationsräume in der Bundesrepublik Deutschland zusammengenommen tendenziell nicht ganz einheitlich erscheint.

5.3 Naherholungsgebiete

Die Naherholung hat bei der raschen Entwicklung Münchens – vor allem in der Nachkriegszeit – eine wichtige Rolle gespielt. Gerade die Lage Münchens und der damit verbundene hohe Freizeitwert hat sowohl Betriebe wie Einwohner in wesentlich größerem Maße angezogen, als das in anderen Ballungsräumen der Bundesrepublik der Fall war. Die **Naherholung innerhalb der Stadt** ist möglich durch die vielen natürlichen Gegebenheiten. Hier sind an erster Stelle zu nennen: Der Englische Garten, der sich nach Norden bis zur Stadtgrenze erweitert, der fast völlig zusammenhängende Grünzug entlang der Isar, der von der südlichen bis zur nördlichen Stadtgrenze reicht und der Nymphenburger Park. Aber auch viele kleine Anlagen und landschafts-gärtnerisch gestaltete Plätze, z. B. um Brunnen herum, sind für die Naherholung innerhalb des Stadtgebiets von Bedeutung geworden. Daß auch die vielen Museen und Sammlungen dem Schauen und Erholen dienen können, sei hier nur am Rande erwähnt.

Die Naherholung außerhalb des Stadtgebiets kann sich im Raum München nach allen Richtungen hin ausdehnen. Herausragend sind hier die Voralpenseen des sogenannten Fünf-Seen-Landes im Landkreis Starnberg, die nicht nur straßenmäßig vorzüglich angebunden sind, sondern auch in das S-Bahnnetz einbezogen wurden (die S 5 verbindet z. B. den Ammersee mit München, die S 6 den Starnberger See). Aber nicht nur der bekannte „schöne Süden“ Münchens spielt hier eine Rolle, auch im Norden gibt es, was weniger bekannt ist, große Parkanlagen, wie z. B. bei Schloß Schleißheim.

Die gute Anbindung über Schiene und Straße macht schließlich auch noch den Nordalpenraum sozusagen zum erweiterten Naherholungsgebiet für den Münchener. Insbesondere im Winter werden zu Skiausflügen die entsprechenden Gelegenheiten nicht nur an den Wochenenden, sondern auch in Form von Tagesreisen genutzt.

Schon aus den geografischen Gegebenheiten heraus sind die Möglichkeiten Münchens auf dem Gebiet der Naherholung so herausragend, daß sich andere Ballungsräume hier zwangsläufig schwertun, wenn es um den Vergleich geht. Trotzdem muß betont werden, daß die Ruhrregion hier wesentlich mehr zu bieten hat, als oft vom Ruf her angenommen wird.

Der schon zu Beginn der Untersuchung angeführte Hinweis auf die Durchgrünung auch des Ruhrgebiets soll an dieser Stelle noch einmal aufgegriffen und etwas näher kommentiert werden. Neben den sehr gepflegten Stadtparks, die etwa um die Jahrhundertwende herum angelegt worden sind, ist eine Reihe von Revierparks getreten, in die geschickt vielfältige

Einrichtungen für Sport und Freizeit eingestreut worden sind. Die idyllisch gelegenen Parks erlauben es der Bevölkerung, ohne große Anreiseschwierigkeiten sich am Tage oder gar an einem ganzen Wochenende zu erholen und zu vergnügen. Wer noch größere Naturnähe sucht, der kann über die Nord- und Südverbindungen bequem in die angrenzenden, weiträumigen Landschaftsgebiete der Ballungsrandzone bzw. des ländlichen Raums Spaziergänge, Radtouren oder gar leichte Kletterpartien unternehmen. Dazu lädt etwa der riesige Dortmunder Stadtwald oder das nördlich des mittleren Ruhrgebiets gelegene Naturschutzgebiet der Hardt ein. Das gesamte Grünsystem wirkt im übrigen stadtklimatologisch insofern günstig, als es für den Ausgleich der Tageswärme bzw. der Nachtkühle sorgt und dazu beiträgt, daß die Luftfeuchtigkeit einigermaßen gleichbleibend ist. Inzwischen zahlen sich nämlich die außerordentlichen Anstrengungen der öffentlichen Hände – Städte, Siedlungsverband Ruhr-Kohlenbezirk, Land Nordrhein-Westfalen – aus, die vor etwa 20 Jahren begonnen haben, Bahndämme, ehemalige Bergehalden, ganze Straßenzüge, kleinere Grünzüge aller Art und vieles andere mehr zu bepflanzen.

5.4 Nahverkehrssysteme

Für eine Region, unabhängig, ob es sich um eine monozentrische oder eine polyzentrische Region handelt, sind die Nahverkehrssysteme von herausragender Bedeutung. Art und Umfang der Netze für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere das Schienen-, und das Straßennetz, bestimmen entscheidend die Funktionsfähigkeit von Agglomerationsräumen. Beide Vergleichsräume haben nach dem Zweiten Weltkrieg mit Hilfe von Bund und Land die Netze ausbauen können, wobei derzeit noch kein Ende bei der weiteren Vervollkommnung zu erkennen ist. Die Region München war in bezug auf die zeitliche Abfolge der Ruhrregion voraus: Ein deutlicher Entwicklungsschub setzte bereits zu Beginn der siebziger Jahre ein, in Verbindung mit der Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele 1972 in München. Das Ruhrgebiet hingegen leidet bis heute unter der Verzögerung von etwa 10 bis 15 Jahren.

Die Schnellbahnen im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund – es handelt sich hier um das S-Bahnnetz der Deutschen Bundesbahn und das stadteigene U-Bahnnetz – binden zunächst einmal alle Landkreise bzw. Kreisstädte in der Umgebung Münchens unmittelbar an die Münchener Innenstadt an. Damit ist die Region zu einer Einheit geworden, deren Klammer die S-Bahn-Stammstrecke in der Stadtmitte ist, die vom Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof unterirdisch verläuft. Zur Rush-hour gibt es auf dem zentralen Stück dieses Systems so gut wie keine Wartezeiten bei fast minütlichen Zugfolgen.

Während die Ost-West-Erschließung des Münchener Stadtgebiets weitgehend durch die S-Bahn erfolgt, werden die Nord-Süd-Äste mit einigen Verzweigungen durch die U-Bahn bedient, die im ganzen Netz als Voll-U-Bahn anzusprechen ist und nicht, wie in vielen anderen Städten, als eine nur teilweise unterirdisch geführte Schnellstraßenbahn. Zahlreiche Umsteigemöglichkeiten im Münchener Stadtgebiet lassen bei einem einheitlichen Tarifsystem den Wechsel von einem zum anderen Schnellbahnnetz zu.

Wesentliche Aufgabe des Netzes im Ruhrgebiet ist seine innere Erschließung und die Verbindung der Ober- und Mittelzentren untereinander. Wichtigste Linie ist die von Ost nach West sämtliche Oberzentren in der Hellwegzone verbindende Linie 1, die um eine Reihe von Nord-Süd-Verbindungen ergänzt wird, seien es S-, seien es U-Bahnlinien. Verschiedene Linien sind noch im Bau.

Im Planungsstadium befindet sich eine nördlich parallel laufende Linie 2, mit der die Emscherzone erschlossen wird. Die Verlängerung der Linie führt in den Flughafen Düsseldorf (mit einem unterirdischen Anschlußgleis wie in anderen internationalen Flughäfen durchaus üblich, so etwa in Frankfurt am Main), so daß damit endlich der Anschluß des Ruhrgebiets

über das S-Bahnnetz an die Flugverbindungen hergestellt sein wird, ohne umsteigen zu müssen.

Das dem Individualverkehr dienende Straßennetz ist in beiden Regionen außerordentlich engmaschig. München umschließt fast völlig ein Autobahnring, von dem aus die Autobahnen in alle Himmelsrichtungen ausstrahlen bzw. aus allen Richtungen einmünden. Die Hauptäste kommen aus dem Norden (Autobahn Frankfurt–Nürnberg), aus dem Westen (Autobahn Stuttgart) und aus dem Osten (Autobahn Salzburg). Aber auch die anderen Autobahnen haben zunehmenden Verkehr, der, soweit ein Abfluß über den Autobahnring nicht möglich ist, vom sogenannten Mittleren Ring im Stadtgebiet aufgefangen wird, der ebenfalls autobahnmäßig mit fast allen Kreuzungen in zwei Ebenen ausgebaut wurde. Die engere City wird zusätzlich noch von dem sogenannten Altstadttring entlastet. Trotzdem kommt es vor allem in der Ferienzeit im Großraum München immer wieder zu erheblichen Stauungen, da zu dem hohen Kraftfahrzeugbestand in der Region München dann noch der bundesdeutsche bzw. europäische Fernreiseverkehr hinzukommt.

In der Ruhrregion sorgt ein dichtes Netz regionaler Autobahnen für schnelle Verbindungen. Die früher einmal einzigen beiden West-Ost-Verbindungen „Ruhrschnellweg“ und „Autobahn Ruhrgebiet–Hannover“ wurden inzwischen um den Emscherschnellweg erweitert. Damit stehen drei sehr leistungsfähige – größtenteils sechsspurige – Schnellstraßen zur Verfügung. Mehrere Nord-Süd-Autobahnen durchbrechen seit langem die früher fast unüberwindlichen Grenzen zwischen den erwähnten Entwicklungszonen des Ruhrgebiets. Es war deswegen möglich, diese Straßen zügig zu bauen, weil seit 1920 der Siedlungsverband Ruhr-Kohlen-Bezirk die Trassen von der Bebauung freigehalten hatte.

6. Zusammenfassende Schlußbemerkung und Ausblick

In diesem Beitrag werden Daten und Fakten vermittelt, die nicht in München allein zusammengetragen werden konnten. Das Material und die Bewertungen über das Ruhrgebiet und seine vier großen Oberzentren hat der Leiter des Amtes für Statistik und Stadtforschung in Bochum, Herr Verwaltungsdirektor Dr. Horst-Jürgen Wienen beigebracht, dem hierfür besonders gedankt wird. Durch seine Nähe zu den strukturellen Erscheinungen und Veränderungen in der Ruhrregion konnte Vieles in diesen Beitrag aufgenommen werden, was aus der Literatur oder anderen Quellen kaum in dieser Form zu vermitteln gewesen wäre. Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß es, so z. B. im Stadt/Umlandverhalten zwischen den beiden so unterschiedlich strukturierten Regionen München und Ruhrgebiet, durchaus Parallelen bzw. Vergleichbares gibt. Andererseits haben sich im Bereich der Wirtschaft gravierende Unterschiede ergeben, die zur Zeit der Region München eine Vorrangstellung vermitteln. Aber schon jetzt werden erste Leitlinien sichtbar, die auf manchen Gebieten auch wieder für die Ruhrregion neue Hoffnungen ausweisen.

Der Bedeutung beider Regionen entsprechend hat man hier wie dort versucht, auch die künftige Entwicklung vorherzusehen bzw. einzuschätzen. Viele Szenarien und Prognosen auf diesem Gebiet waren zwar medienwirksam, aber weil sie allzu euphorisch angegangen wurden, oft wenig zuverlässig. Die Statistik hingegen hat versucht, mit Hilfe der neuesten, heute zur Verfügung stehenden wissenschaftlichen Methoden die Zukunft von Stadt und Region wenigstens bis zum Jahr 2000 einigermaßen sicher vorauszuschätzen. München bedient sich hierbei zahlreicher erprobter Prognosemodelle bis hin zur Mikrosimulation. Im Ergebnis zeigt sich, daß zum Unterschied zu anderen Städten die derzeitige Einwohnerzahl Münchens auch im nächsten Jahrzehnt in etwa gehalten werden kann. Die Zahl der Arbeitsplätze, insbesondere der qualifizierten Arbeitsplätze, wird noch steigen. Die von den Universitäten und Forschungseinrichtungen ausgehenden Impulse werden zu einer rasanten

Weiterentwicklung im Hightech-Bereich führen. Auch das Europäische Patentamt gibt über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland hinaus immer neue Impulse.

Ähnlich gehen auch von den Universitäten der vier Oberzentren im Ruhrgebiet neue Impulse aus, die dort das Blatt wenden helfen. Hinzu kommt, daß der schmerzliche Verlust an Arbeitsplätzen im sekundären Bereich künftig wohl immer stärker durch neue Stellen im tertiären Bereich ausgeglichen werden kann. Es wird sehr interessant sein, etwa im Jahre 2000 erneut zu untersuchen, wie die Entwicklung in den beiden großen und für die Bundesrepublik so wichtigen Regionen verlaufen ist.

Prof. Dr. Egon Dheus

Gesamtbevölkerung und Ausländeranteil 1976, 1980 und 1986

Tabelle 1

Gebietseinheit	Einwohner jeweils 31. 12.			1986 gegen- über 1976 Zu-/Ab- nahme %	Ausländeranteil in %		
	1976	1980	1986		1976	1980	1986
Planungsregion 14 (München) . .	2 255 131	2 300 083	2 336 240	3,6	11,4	12,2	12,2
darunter Oberzentrum							
München	1 314 572	1 298 941	1 291 396	- 1,8	16,9	17,0	16,3
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .	6 232 711	6 140 248	5 925 338	- 4,9	6,4	7,8	8,0
darunter Oberzentren							
Duisburg	581 971	558 089	514 628	-11,6	9,8	12,2	12,4
Essen	670 221	647 643	615 421	- 8,2	4,4	5,5	6,6
Bochum	412 889	400 757	381 216	- 7,7	5,0	6,4	6,9
Dortmund	623 677	608 297	568 164	- 8,9	6,6	8,5	8,8

¹⁾ Oberbereiche zusammen.

Natürliche Bevölkerungsbewegung 1976, 1980 und 1986

Tabelle 2

Gebietseinheit	Geborene			Gestorbene			Sterbe- überschuß		
	1976	1980	1986	1976	1980	1986	1976	1980	1986
Planungsregion 14 (München) . .	19 447	20 729	21 227	21 792	21 674	22 337	2 345	945	1 110
darunter Oberzentrum									
München	9 722	10 329	10 305	12 976	13 570	13 325	3 254	3 241	3 020
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .	59 732	60 426	60 385	76 994	74 017	72 461	17 262	13 591	12 076
darunter Oberzentren									
Duisburg	5 526	5 522	5 129	7 642	7 079	6 669	2 116	1 557	1 540
Essen	5 347	5 505	5 617	9 423	8 580	8 417	4 076	3 075	2 800
Bochum	3 489	3 600	3 387	5 407	5 263	5 040	1 918	1 663	1 653
Dortmund	5 530	5 570	5 416	8 242	7 930	7 641	2 712	2 360	2 225

¹⁾ Oberbereiche zusammen.

Wohnungsbestand und Wohndichte 1976, 1980 und 1986

Tabelle 3

Gebietseinheit	Wohnungsbestand jeweils 31. 12.			Personen je Wohnung jeweils 31. 12.		
	1976	1980	1986	1976	1980	1986
Planungsregion 14 (München) . .	888 981	934 454	1 020 443	2,54	2,46	2,29
darunter Oberzentrum						
München	550 996	568 527	610 530	2,39	2,28	2,12
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .	2 420 094	2 528 395	2 669 413	2,58	2,43	2,22
darunter Oberzentren						
Duisburg	236 573	242 437	249 102	2,46	2,30	2,07
Essen	281 598	288 459	297 581	2,38	2,25	2,07
Bochum	170 960	176 697	183 610	2,42	2,27	2,08
Dortmund	260 565	271 116	283 497	2,39	2,24	2,00

¹⁾ Oberbereiche zusammen.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 1986

Tabelle 4

Gebietseinheit	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30. 9. 1986			
	insgesamt		dar. Handel u. Dienstleistungen	
	abs.	1978 = 100	abs.	1978 = 100
Planungsregion 14 (München) . .	945 867	109,3	376 967	118,8
darunter Oberzentrum				
München	666 188	103,5	276 322	111,7
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .	1 882 754	95,9	602 598	105,1
darunter Oberzentren				
Duisburg	194 279	84,8	55 638	102,3
Essen	222 566	95,0	95 965	102,9
Bochum	131 857	92,5	44 229	102,9
Dortmund	210 313	92,4	77 464	100,6

¹⁾ Oberbereiche zusammen.

Industrieumsätze 1978 bis 1986

Tabelle 5

Gebietseinheit	Umsätze im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe in Mio. DM					
	1978	1980	1982	1984	1986	
					absolut	1978 = 100
Planungsregion 14 (München) . .	41 712	47 996	54 228	60 694	67 913	173,0
darunter Oberzentrum						
München	32 839	38 368	41 975	47 954	53 552	163,1
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .						
darunter Oberzentren						
Duisburg	13 971	15 960	14 540	15 199	15 283	109,4
Essen	9 904	10 862	12 120	13 217	13 562	136,9
Bochum	10 422	11 208	12 461	14 515	16 495	158,3
Dortmund	8 051	9 471	8 829	10 324	9 778	121,5

¹⁾ Oberbereiche zusammen.

Fremdenverkehr 1986

Tabelle 6

Gebietseinheit	Fremdenbetten 1986		Fremdenübernachtungen 1986	
	absolut	1978 = 100	absolut	1978 = 100
Planungsregion 14 (München) . .	42 637		7 492 495	125,4
darunter Oberzentrum				
München	29 693	114,0	5 652 662	116,6
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .				
darunter Oberzentren				
Duisburg	2 145	177,1	238 863	165,9
Essen	4 159	151,6	628 075	154,7
Bochum	1 835	179,9	185 018	148,5
Dortmund	2 819	135,3	333 021	106,4

¹⁾ Oberbereiche zusammen.

Kraftfahrzeugverkehr 1986

Tabelle 7

Gebietseinheit	Kfz-Bestand 1. 7. 1986		Straßenverkehrsunfälle (einschl. Bagatellunfälle) 1986	
	absolut	1978 = 100	absolut	1978 = 100
Planungsregion 14 (München) . .	1 193 243	132,6	80 332	134,9
darunter Oberzentrum				
München	585 085	124,2	53 655	152,7
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .	2 136 246	127,8	48 036	80,3
darunter Oberzentren				
Duisburg	197 779	118,3	4 250	82,7
Essen	251 770	125,9	4 335	72,0
Bochum	153 790	126,2	3 264	75,5
Dortmund	232 124	124,6	5 702	76,8

¹⁾ Oberbereiche zusammen.

Studentenzahlen 1978 und 1986

Tabelle 8

Gebietseinheit	Studenten im Wintersemester		
	1978	1986	1978 = 100
Planungsregion 14 (München) . .			
darunter Oberzentrum			
München	69 156	102 734	148,6
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .	67 118	96 713	144,1
darunter Oberzentren			
Duisburg	6 858	11 211	163,5
Essen	13 130	17 395	132,5
Bochum	26 964	37 550	139,3
Dortmund	17 812	25 843	145,1

¹⁾ Oberbereiche zusammen.

Gewerbesteuer netto (ohne Lohnsummensteuer) 1978 bis 1986

Tabelle 9

Gebietseinheit	Gewerbesteuer netto in DM je Einwohner (30. 6.)				Hebesatz	
	1978	1980	1982	1984	1986	
Planungsregion 14 (München) . .	.	.	.	.	834,9 ²⁾	.
darunter Oberzentrum						
München	627,5	731,2	733,7	932,3	1 123,9	450
Region Ruhr (Hellwegzone) ¹⁾ . .	164,6	274,5	288,1	365,8	411,2	.
darunter Oberzentren						
Duisburg	201,8	327,6	316,5	317,1	405,3	420
Essen	211,3	372,3	440,4	687,6	814,5	420
Bochum	201,7	287,8	297,8	332,1	377,1	415
Dortmund	180,5	294,8	281,2	393,3	390,9	400

¹⁾ Oberbereiche zusammen. – ²⁾ zum 31. 12. 1985.

Bevölkerungsentwicklung in den Regionen München, Ruhrgebiet und der Agglomerationsräume der Bundesrepublik Deutschland (BRD) 1976 bis 1986

Tabelle 10

Gebietseinheit	Bevölkerung in Tausend				Index 1976 = 100		
	1976	1984	1985	1986	1984	1985	1986
Kerne							
München	1 314	1 277	1 281	1 291	97,2	97,5	98,2
Ruhrgebiet (ohne Unna)	4 125	3 833	3 804	3 785	92,9	92,2	91,8
Agglom. BRD	11 620	10 943	10 880	10 852	94,2	93,6	93,4
Nahwanderungsbereiche							
München	940	1 038	1 049	1 061	110,4	111,6	112,9
Ruhrgebiet (ohne Unna)	1 550	1 564	1 568	1 573	100,9	101,2	101,5
Agglom. BRD	10 966	11 370	11 402	11 465	103,7	104,0	104,6
Regionen (Kerne und Nahwanderungsbereiche)							
München	2 254	2 315	2 330	2 352	102,7	103,4	104,3
Ruhrgebiet (ohne Unna)	5 675	5 397	5 372	5 358	95,1	94,7	94,4
Agglom. BRD	22 586	22 330	22 282	22 317	98,9	98,7	98,8

Regionen in der Abgrenzung der Karten. Die Agglomerationsräume der BRD umfassen die zehn Regionen Ruhrgebiet (ohne Unna), Hamburg, München, Köln, Frankfurt a. M., Düsseldorf, Stuttgart, Bremen, Hannover und Nürnberg. Abgrenzungen und Bevölkerungszahlen nach Angabe des KVR, im übrigen nach Angabe der Städte.

Gesamtwanderungs- und Nahwanderungssalden der Kerne 1976 bis 1986

Tabelle 11

Gebietseinheit	in Tausend Personen				Summen		Index 1976 = 100			auf 1 000 Einwohner der Kerne				
	1976	1984	1985	1986	1976-84	1976-86	1984	1985	1986	1976	1984	1985	1986	1976-86
München														
○ mit Nahw.-Ber.	- 5	- 4	- 4	- 4	- 44	- 51	77,8	77,7	75,3	-3,8	- 3,1	-3,1	- 3,1	-39,9
○ Gesamt	1	- 3	8	13	- 13	8	-	692,2	1 141,2	0,8	- 2,3	6,2	10,1	6,3
Ruhrgebiet (o. Unna)														
○ mit Nahw.-Ber.	- 8	- 6	- 5	- 6	- 74	- 83	70,1	64,4	69,1	-1,9	- 1,6	-1,3	- 1,6	-21,7
○ Gesamt	-31	-41	-14	- 9	-231	-254	130,6	43,5	27,4	-7,5	-10,6	-3,7	- 2,4	-66,3
Agglom. BRD														
○ mit Nahw.-Ber.	-47	-28	-23	-28	-364	-412	59,6	48,9	59,5	-4,0	- 2,6	-2,1	- 2,5	-37,8
○ Gesamt	-75	94	-10	20	-418	-408	-	13,4	-	-6,5	8,6	-0,9	1,8	-37,3