

# MÜNCHENER STATISTIK

HERAUSGEGEBEN VOM AMT FÜR KOMMUNALE GRUNDLAGENFORSCHUNG  
UND STATISTIK DER LANDESHAUPTSTADT

NUMMER 11/12



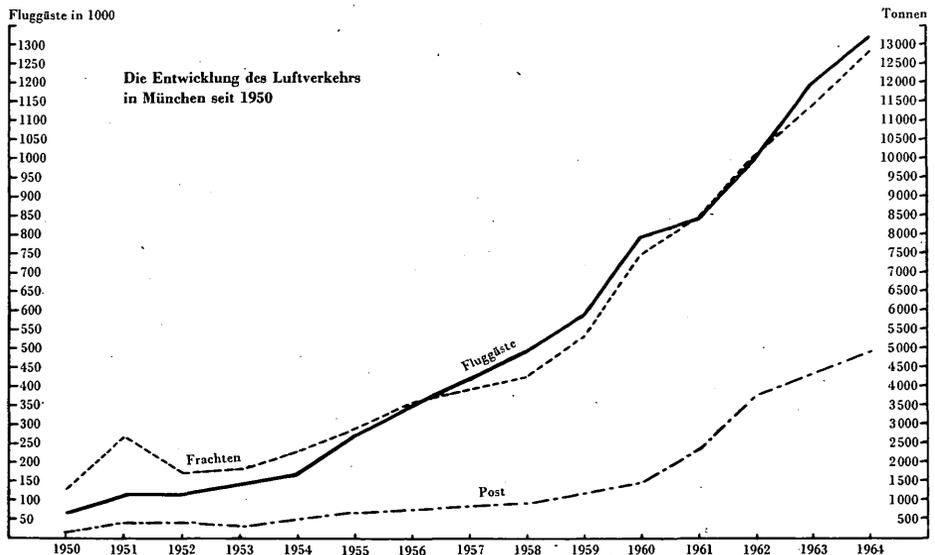
NOVEMBER/DEZEMBER 1965

**Inhalt:** Münchens Stellung im Luftverkehr. — Fremdensommer 1965 — 2,4 Mill. Übernachtungen in München. — München hat in einem Jahrzehnt um rund 270 000 Einwohner zugenommen. — Tiere in der Großstadt. — München im Zahlenspiegel.

## Münchens Stellung im Luftverkehr

Der Luftverkehr hat in der Nachkriegszeit auch in Europa sehr stark zugenommen und die Zentren innerhalb von Ballungsräumen — hierzu gehören vor allem die Millionenstädte — gezwungen,

besondere Vorkehrungen zur Abwicklung des Passagier-, Fracht- und Postverkehrs durch Luftfahrzeuge zu treffen. Zwischen den Weltstädten und Wirtschaftszentren Europas bestanden schon



immer enge Verkehrsbeziehungen, die selbst durch Kriege nur vorübergehend eingeschränkt bzw. unterbrochen werden konnten. Das technische Transportmittel Flugzeug hat die Entfernungen oder richtiger die Reisezeiten zwischen diesen Zentren weiter zusammenschrumpfen lassen und damit die Beziehungen intensiviert. Darüber hinaus bekamen durch die wachsenden Reichweiten moderner Flugzeuge nun auch große Städte in reiner Binnenlage unmittelbare überseeische Verkehrsverbindungen, die bis dahin den Hafenstädten in Küstenlage vorbehalten waren. Entsprechend entwickelte sich ein Verkehrsnetz, das man systematisch in die folgenden zwei Gruppen einteilen kann:

1. Der kontinentale (europäische) Luftverkehr, der das deutsche Luftverkehrsnetz einschließt.
2. Der interkontinentale Luftverkehr vornehmlich mit Überseeverbindungen.

Während für die erste Gruppe die alten Verkehrsflughäfen deutscher Großstädte, teilweise aber auch Militärflughäfen aus dem 2. Weltkrieg, rasch instand gesetzt werden konnten und in ihrer Dimensionierung für den kontinentalen Luftverkehr ausreichten, wurden die Anforderungen, die die zweite Gruppe, der interkontinentale Luftverkehr, an die Ausstattung von Flughäfen stellte, immer größer. Hohes Abfluggewicht und damit lange Startstrecken forderten auf dem Abfertigungsvorfeld und für die Startbahnen neue Betondecken von besonderer Stärke und Längenausdehnung. Hier konnten auf den meisten deutschen Flughäfen bis heute keine ausreichenden Anlagen geschaffen werden. Dadurch hat auch München im Luftverkehr noch nicht die Stellung erreicht, die ihm nach seiner Lage, Größe und Bedeutung, vor allem aber bei dem immer noch stark wachsenden Frem-

denverkehr, zukommt. Wie weiter unten dargestellt wird, sind bis in die jüngste Zeit die Verkehrsergebnisse der Flughäfen von Frankfurt und Düsseldorf, beides Städte mit Einwohnerzahlen um 700 000, höher als die entsprechenden Zahlen für die Millionenstadt München. Obgleich der Flughafen München-Riem, vor allem im letzten Jahrzehnt, immer wieder den Bedingungen angepaßt wurde, die von modernen Verkehrsflugzeugen mit Strahltriebwerken gestellt werden, gelang es nicht, Maschinen z. B. vom Baumuster Boeing 707 mit vollem Abfluggewicht und unter Ausnutzung ihrer maximalen Reichweite zum Start zu bringen. Das liegt zu einem wesentlichen Teil an der besonderen geographischen Situation Münchens. Der Flugplatz Riem ist der einzige Großflughafen in Europa, der eine Höhenlage von über 500 m aufzuweisen hat. Die Startbahn liegt 528 m über NN. Bei der ohnehin nicht sehr bedeutenden Länge dieser Startbahn, die 2600 m mißt, heißt dies bei einer Umrechnung auf Meereshöhe, daß sie infolge der bei 528 m Höhe geringeren Luftdichte nur die Leistung einer 2150 m langen Bahn erbringt. Die Verlängerung der Startbahn oder der Bau einer neuen und längeren Bahn parallel zur bisherigen würden so nahe am Stadtkern jedoch zu weiteren Belästigungen führen, die im Gegensatz zu den Bemühungen stünden, schon die heute bereits anfallenden Störungen zu verringern. Aus diesem Grund stellen die Verantwortlichen seit einiger Zeit Überlegungen an, ob der Großflughafen München an einen geeigneten Platz im Umland Münchens verlegt werden kann. Allerdings müßte man in einem solchen Falle in Kauf nehmen, daß die Zubringerzeiten zum Flughafen und vom Flughafen in die Stadt erheblich länger würden, was den Vorteil der kürzeren Reisezeit im Luftverkehr zumindest teilweise wieder aufhebt, vor allem bei den inner-

europäischen Linien. Diese Erkenntnis trägt wohl mit dazu bei, den Stimmen Gewicht zu verleihen, die den Flughafen Riem nicht auflassen, sondern für den kontinentalen Verkehr weiter ausbauen wollen und beabsichtigen, nur den interkontinentalen Luftverkehr, der sich in absehbarer Zeit auf Überschallpassagierflugzeuge umstellen wird, nach draußen zu verlegen.

15 Jahren eine enorme technische Entwicklung durchmachten. Während 1950 schon 40—60 Passagierplätze in einer Maschine eine beachtenswerte Kapazität darstellten, befördern die Strahltriebwerkmaschinen im interkontinentalen Verkehr heute teilweise über 170 Passagiere und im kontinentalen Verkehr bis zu 120 Passagiere. Auch sind die Platzausnutzungsziffern durch die

Tabelle 1. Die Entwicklung des Luftverkehrs in München seit 1950 (Flughafen München-Riem)

Jahr	Gelandete Flugz.	Fluggäste				Fracht (t)				Post (t)			
		überhaupt	Aussteiger	Zusteiger	Durchgang	überhaupt	Empfang	Ver sand	Durchgang	überhaupt	Empfang	Ver sand	Durchgang
1950	2666	69044	24726	28278	16040	1273	444	387	441	160	72	43	44
1951	4131	114574	41756	45709	27109	2697	829	730	1138	395	124	106	165
1952	3549	114578	46252	47862	20464	1761	474	654	634	457	140	137	179
1953	4696	140206	58473	58872	22861	1834	423	757	653	347	103	97	148
1954	6815	171207	71872	70919	28416	2302	439	889	974	520	172	123	226
1955	13024	270906	111648	113359	45899	2915	680	1203	1031	695	223	206	265
1956	23026	349571	135990	154404	59177	3605	887	1338	1380	775	207	221	347
1957	24844	417807	168876	174593	74338	3945	1047	1530	1368	891	232	238	421
1958	23164	495150	206208	210798	78144	4272	1208	1608	1456	953	274	271	408
1959	23329	586921	249312	257983	79626	5288	1643	2013	1632	1176	355	317	504
1960	25054	794613	335342	340401	118870	7506	1988	2557	2961	1475	426	406	643
1961	22413	838492	359139	357498	121855	8450	2491	2844	3115	2289	794	688	807
1962	23603	1006056	442450	440524	123082	10140	3185	3165	3790	3734	1618	1378	738
1963	26978	1184362	532418	532531	119413	11416	3784	3585	4047	4297	1837	1611	849
1964	28035	1318935	599687	595853	123395	12827	4765	4349	3713	4886	2121	1941	824

Um die Bedeutung des Flughafens München-Riem auch von statistischer Seite her richtig zu erfassen und erkennen zu können, wurde einerseits an Kapazitätsausweitung gearbeitet, andererseits aber wie hoch die Bedarfssteigerung war, bringt die erste Tabelle zunächst die wichtigsten Entwicklungszahlen.

In der Tabelle 1 wird die Entwicklung seit 1950 dargestellt. Sie zeigt, wie die entsprechende graphische Darstellung auf der ersten Seite, daß alle drei Luftverkehrsarten, ausgedrückt durch die Zahl der Fluggäste, das Frachtaufkommen und den Postverkehr, einen fast gleichmäßigen, sehr starken Zuwachs hatten. Wenn sich die Zahl der in München gelandeten Flugzeuge nicht in gleichem Maße erhöhte wie z. B. die Fluggastzahlen, dann deshalb, weil die Luftfahrzeuge selbst im Zeitraum von

wachsenden internationalen Beziehungen von Handel und Industrie aber auch der öffentlichen Verwaltungen stärker angestiegen.

Nachdem die erste Tabelle die Entwicklung des Luftverkehrs in München seit 1950 darstellte, bringt Tabelle 2 die Vergleichszahlen anderer deutscher Flughäfen.

In die Tabelle 2 wurden nur die Angaben der vier größten Flughäfen im Bundesgebiet aufgenommen. Der Verkehr der West-Berliner Flughäfen ist durch die besondere Situation der alten deutschen Hauptstadt so andersartig, daß er einen unmittelbaren Vergleich nicht zuläßt. Unter den vier größten Flughäfen im Bundesgebiet steht München an letzter Stelle. Außerordentlich hoch sind die Zahlen in Frankfurt. Hier ist die zentrale Lage im Bundesgebiet wohl von ausschlaggebender Bedeutung; nicht zu

Tabelle 2. Der Verkehr auf den vier größten Flughäfen im Bundesgebiet (ausgenommen Berlin-West)  
(Ergebnisse des Jahres 1964)

Flughafen	Zahl der Flugzeugbew. (gest. u. gel. Flg.)	Fluggäste				Fracht (t)				Post (t)			
		überh.	Aussteiger	Zusteiger	Durchgang	überhaupt	Empfang	Ver sand	Durchgang	überhaupt	Empfang	Ver sand	Durchgang
Düsseldorf	67550	1434645	654309	658846	121490	19451	9431	7354	2666	4623	1841	2306	476
Frankfurt	125952	3915062	1756167	1799890	359005	96116	40269	39638	16209	33993	16446	14716	2831
Hamburg	68634	1474762	711594	717933	45235	14919	6397	5831	2691	4865	2151	2529	185
München	56070	1318935	599687	595853	123395	12827	4765	4349	3713	4886	2121	1941	824

Quelle: Statistisches Jahrbuch 1965 für die Bundesrepublik Deutschland (bzw. für München eigene Angaben)

verkennen sind aber auch die Einflüsse, die die Vereinigten Staaten auf die Gestaltung des Luftverkehrs in Frankfurt nahmen und der mit den Stationierungstreitkräften verbundene Besuchs- und Reiseverkehr.

Das Verkehrsaufkommen der Flughäfen Düsseldorf und Hamburg ist im Jahre 1964 fast gleich groß gewesen, obgleich die Einwohnerzahl Hamburgs diejenige Düsseldorfs um mehr als das Doppelte übersteigt. Hier zeigt sich wiederum, wie stark die geographische Lage einen Flughafen begünstigen kann: Düsseldorf als Verwaltungsmetropole des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes und die günstige Lage seines Flughafens zum Ruhrgebiet haben den Einzugsbereich stark vergrößert. Außerdem ist die verkehrsgeographische Situation des Düsseldorfer Flughafens innerhalb des mitteleuropäischen Liniennetzes wesentlich günstiger als die des Hamburger Flughafens. Die sich aus der Randlage Hamburgs herleitenden Gegebenheiten zeigen sich deutlich an der geringeren Fluggastzahl im Durchgangsverkehr. Auch das Luftfrachtaufkommen ist in Düsseldorf höher als in Hamburg. Durch seine zentrale Lage im süddeutschen Raum konnte München wiederum im Postverkehr die nach Frankfurt größte Zahl erreichen und liegt auch im Durchgang der Fluggäste wesentlich höher als Hamburg und sogar noch etwas höher als Düsseldorf. Die Zahl der aus- und einsteigenden

Fluggäste und der empfangenen bzw. versandten Fracht ist jedoch deutlich niedriger als bei den anderen großen deutschen Flughäfen.

Die Bedeutung und Größe Münchens läßt einen Vergleich seiner Verkehrssituation allein mit deutschen Städten nicht zu, deshalb wurde in Tabelle 3 das Luftverkehrsaufkommen von ausgewählten europäischen Millionenstädten dargestellt.

Tabelle 3  
Der Verkehr auf Flughäfen europäischer Millionenstädte  
1964

Stadt	Zahl der Flugzeugbeweg. (gestart. u. geland. Flugzg.)	Fluggäste	
		überhaupt	darunter Durchgang
London <sup>1)</sup>	239536	10582548	170620
Madrid . .	45806	1879103	118199
Mailand <sup>2)</sup>	49475	1537267	134502
Paris <sup>3)</sup> . .	160722	5761229	234381
Rom <sup>4)</sup> . . .	114385	3425342	506755
Wien . . . .	33487	725349	99684

- <sup>1)</sup> Heathrow und Gatwick
- <sup>2)</sup> Malpensa und Linate
- <sup>3)</sup> Orly und Le Bourget
- <sup>4)</sup> Ciampino und Fiumicino

Quelle: Analyse du trafic cumule aus Grands aeroports de l'Quest de l'Europe.

Die Angaben zeigen, daß in vier von sechs aufgeführten europäischen Millionenstädten ein einziger Verkehrsflughafen zur Bewältigung des Fluggastverkehrs nicht mehr ausreicht. In London, Paris, Rom und Mailand sind es jeweils zwei Plätze. Der Luftverkehr in London,

Paris und Rom lag sowohl nach der Zahl der Flugzeugbewegungen als auch nach der Zahl der Fluggäste ganz wesentlich über den Münchener Ergebnissen des Jahres 1964. London und Paris liegen verständlicherweise darüberhinaus noch weit vor Frankfurt. Der Luftverkehr in Rom erreichte bisher nicht ganz die Frankfurter Zahlen, kann aber fast damit verglichen werden. Das Verkehrsaufkommen in Mailand liegt nach den Passagierzahlen etwas über dem, was vergleichbar in Hamburg und Düsseldorf anfällt. Die Zahl der Flugzeugbewegungen ist jedoch deutlich niedriger, ein Zeichen dafür, daß die Liniendienste mit großen Düsenmaschinen von hoher Platzkapazität hier noch stärker dominieren als in Deutschland, wo der sog. Gelegenheitsluftverkehr der Reisegesellschaften mit Chartermaschinen von nicht so hoher Kapazität einen beträchtlichen Anteil hat. Die Flugzeugbewegungen in Madrid liegen noch unter denen Mailands. Die Fluggastzahlen sind allerdings etwas höher.

Das geringste Verkehrsaufkommen hatte unter den Flughäfen der genannten außerdeutschen Millionenstädte Wien. Die in Wien erzielten Ergebnisse bewegen sich sowohl nach der Zahl der gelandeten und gestarteten Flugzeuge wie auch nach der Zahl der Fluggäste erheblich unter den Münchener Angaben. Hier zeigt sich besonders das oben schon Gesagte, daß nämlich geographische Lage und Einzugsgebiet von besonderer Bedeutung im Luftverkehr sind. Wien in seiner Randlage und ohne unmittelbare Verbindung zu großen Industriegebieten ist daher trotz seiner hohen Einwohnerzahl in einer wesentlich schlechteren Situation als z. B. Düsseldorf oder gar Frankfurt. Tabelle 4 führt wieder zurück auf den engeren Bereich des Münchener Flughafens. Sie zeigt den Anteil Münchens am Luftverkehr in Bayern, das mit Nürnberg ja noch über

einen zweiten Flughafen von allerdings nur geringerer und mehr örtlicher Bedeutung verfügt.

Tabelle 4

Anteil des Münchener Luftverkehrs am bayerischen Luftverkehr in %

Jahr	Gestartete Flugzeuge	Fluggäste			
		überhaupt	Aussteiger	Zusteiger	Durchgang
1952	80,1	83,5	80,7	84,2	88,7
1954	77,8	82,7	82,2	82,1	85,8
1964	79,9	85,9	85,0	84,7	97,7

Seit 1952 (von diesem Jahre an liegen vergleichbare Zahlen vor) ist in Bayern der Anteil der Fluggäste, die den Münchener Flughafen benutzten, von kleineren Schwankungen abgesehen, ständig gestiegen und betrug 1964 fast 86%. Wenn die Verhältniszahl der gestarteten Flugzeuge, sie bewegte sich in den untersuchten Jahren um etwa 80%, nicht entsprechend anwuchs sondern sogar leicht zurückging, erklärt sich das aus der weiter oben schon angedeuteten Erscheinung, daß Großflughäfen in zunehmenden Maße Flugzeuge mit Strahltriebwerken und hohem Platzangebot anziehen. Dadurch wächst die Zahl der gelandeten und gestarteten Maschinen nicht mehr im gleichen Maße wie die Passagierzahlen.

Die bisher gebrachten Angaben über das Verkehrsaufkommen vermitteln ein Bild der allgemeinen Entwicklung des Münchener Flughafens. Eine speziellere Aussage über die Stellung, die München im Luftverkehr inzwischen erreichte, geben die Daten der Direktverbindungen im nationalen und internationalen Luftverkehrsnetz. Wenn auch die anderen in dieser Untersuchung schon genannten Großflughäfen einen reicheren Katalog von Direktverbindungen zu bieten haben, so ist doch das, was in München im Laufe der letzten Jahre aufgebaut wurde, sehr beachtlich. Die Tabellen 5, 6 und 7 zeigen das im einzelnen.

Tabelle 5. Anzahl und Gesamtflugzeiten der täglichen Direktverbindungen mit Flughäfen im Inland  
(Ende September 1965)\*

Von München nach . . .	Zahl der tägl. Direktverbindungen	Gesamtflugzeit in Std. und Min.			Von . . . nach München	Zahl der tägl. Direktverbindungen	Gesamtflugzeit in Std. und Min.		
		kürzeste	längste	durchschnittl.			kürzeste	längste	durchschnittl.
Berlin	12	1.25	1.55	1.42	Berlin	12	1.25	1.50	1.40
Düsseldorf	4	1.00	2.35	1.38	Düsseldorf	2	1.00	1.25	1.13
Frankfurt	7	0.50	1.10	0.59	Frankfurt	9	0.45	1.15	0.56
Hamburg	4	1.20	2.55	2.11	Hamburg	3	1.15	1.45	1.35
Hannover	1	1.30	1.30	1.30	Hannover	1	1.45	1.45	1.45
Köln—Bonn	4	0.55	2.25	1.28	Köln—Bonn	3	0.55	2.25	1.25
Nürnberg	1	0.45	0.45	0.45	Nürnberg	1	0.45	0.45	0.45
Stuttgart	2	0.45	0.45	0.45	Stuttgart	2	0.45	0.55	0.50

\* In den Zahlen dieser Tabelle sind auch solche Verbindungen enthalten, die nur werktäglich befliegen werden.

Bei den in Tabelle 5 dargestellten Zahlen der täglichen Direktverbindungen, die der Flughafen München-Riem mit Inlandsflughäfen einschließlich Berlin vermittelt, ist zu berücksichtigen, daß sie je nach der geographischen Lage des Zielflughafens, der Gesamtzahl der Verbindungen überhaupt entsprechen. Nach einigen Städten, wie z. B. nach Hamburg und Düsseldorf, besteht aber eine sehr viel höhere Anzahl täglicher Verbindungsmöglichkeiten, die allerdings nur durch Umsteigen, in den vorgenannten beiden Fällen z. B. über Frankfurt, vermittelt werden. Die Zahl der Direktverbindungen mit Berlin ist den besonderen Verhältnissen entsprechend am höchsten. Es folgen die Verbindungen nach Frankfurt.

Die Flugzeiten im innerdeutschen Verkehr sind im allgemeinen sehr kurz. Bei den günstigsten Direktverbindungen wird der Zeitraum von 1½ Stunden nicht überschritten. Ungünstigere Reisezeiten entstehen teilweise dadurch, daß im Linienverkehr einzelne Verbindungen noch durch ältere Kolbenmaschinen wahrgenommen werden, die naturgemäß eine längere Flugzeit benötigen. Es erschien daher in dieser Tabelle sowie in der entsprechenden mit den Flugzeiten für Auslandsdirektverbindungen tunlich, jeweils eine durchschnittliche Flugzeit zu ermitteln, die nicht das Mittel zwi-

schen der kürzesten und längsten Flugzeit darstellt, sondern das einfache Mittel aus den Flugzeiten aller Direktverbindungen zwischen München und dem jeweiligen Zielflughafen ist.

Zwischen Hin- und Rückflug bestehen oft zeitliche Unterschiede, die sich nicht allein aus den Windbedingungen erklären lassen, sondern dadurch, daß jeweils in einer Richtung keine Zwischenlandung vorgenommen wird. Die Aufenthaltszeit bei Zwischenlandungen ist in den gebrachten Zahlen enthalten, denn sie gehört zu dem Reisezeitaufwand des Flugpassagiers; für den die reine Flugzeit von wenig großem Interesse ist. Für ihn kommt es darauf an in welcher Zeit er sein Ziel erreicht.

Die in Tabelle 6 dargestellten direkten Auslandsflugverbindungen zeigen, daß der Münchener Flughafen eine Vielzahl guter Verkehrsmöglichkeiten bietet, vor allem nach London mit 33, nach Wien mit 29, nach Zürich mit 28 und nach Paris mit 20 wöchentlichen Direktverbindungen. Diesen Möglichkeiten entsprechen im allgemeinen die gleiche Anzahl Direktflugmöglichkeiten in der Gegenrichtung, also von den genannten Orten nach München. Bei den außer-europäischen Zielen dominiert naturgemäß New York. Zwischen München und New York bestehen in beiden Richtungen jeweils 16 wöchentliche Direktver-

Tabelle 6

**Direkte Auslandsflugverbindungen**  
 (Ende Sept. 1965)

von München nach .....	Zahl der wöchentlichen Direktverb.	von .....	Zahl der wöchentlichen Direktverb.
<b>Europa</b>		<b>Europa</b>	
Amsterdam ..	14	Amsterdam ..	14
Athen .....	8	Athen .....	10
Belgrad .....	8	Belgrad .....	7
Brüssel .....	7	Brüssel .....	7
Budapest .....	2	Budapest .....	2
Dubrovnik ..	1	Dubrovnik ..	2
Genf .....	7	Genf .....	14
Istanbul .....	10	Istanbul .....	10
Klagenfurt ..	10	Klagenfurt ..	12
Kopenhagen ..	7	Kopenhagen ..	7
London .....	33	London .....	26
Mailand .....	7	Mailand .....	7
Nicosia .....	1	Nicosia .....	1
Oslo .....	7	Oslo .....	7
Paris .....	20	Paris .....	20
Rom .....	16	Rom .....	16
Salzburg .....	4	Salzburg .....	4
Venedig .....	7	Venedig .....	7
Wien .....	29	Wien .....	29
Zagreb .....	7	Zagreb .....	7
Zürich .....	28	Zürich .....	28
<b>Afrika</b>		<b>Afrika</b>	
Cairo .....	1	Cairo .....	1
<b>Amerika</b>		<b>Amerika</b>	
New York .....	16	New York ..	16
<b>Asien</b>		<b>Asien</b>	
Ankara .....	3	Ankara .....	2
Bagdad .....	2	Bagdad .....	2
Bangkok .....	2	Bangkok ..	2
Beirut .....	8	Beirut .....	8
Damaskus .....	2	Damaskus ..	2
Hongkong .....	2	Hongkong ..	2
Karachi .....	1	Kalkutta .....	1
Neu Delhi .....	2	Karachi .....	1
Teheran .....	6	Neu Delhi ..	1
Tel Aviv .....	3	Rangoon .....	1
Tokio .....	2	Teheran .....	6
		Tel Aviv .....	3
		Tokio .....	2

Tabelle 7

**Gesamtflugzeiten der wöchentlichen Direktverbindungen in das Ausland<sup>1)</sup>**  
 (Ende September 1965)

Von München nach.....	Gesamtflugzeit in Stunden und Minuten		
	kürzeste	längste	durchschn.
<b>Europa</b>			
Amsterdam .....	1,20	2,45	2,02
Athen .....	2,15	2,20	2,18
Belgrad .....	1,25	3,25	2,22
Brüssel .....	3,10	3,10	3,10
Budapest .....	2,10	4,15	3,13
Dubrovnik .....	1,30	1,30	1,30
Genf .....	1,30	1,30	1,30
Istanbul .....	2,25	6,15	4,26
Klagenfurt .....	1,00	1,05	1,03
Kopenhagen .....	2,50	2,50	2,50
London .....	2,35	3,05	2,48
Mailand .....	1,00	1,00	1,00
Nicosia .....	6,00	6,00	6,00
Oslo .....	5,25	5,25	5,25
Paris .....	1,25	1,25	1,25
Rom .....	1,15	3,00	2,07
Salzburg .....	0,35	0,35	0,35
Venedig .....	1,05	1,05	1,05
Wien .....	0,50	1,05	1,02
Zagreb .....	1,00	1,35	1,14
Zürich .....	1,00	1,05	1,03
<b>Afrika</b>			
Cairo .....	4,55	4,55	4,55
<b>Amerika</b>			
New York .....	10,00	11,35	11,03
<b>Asien</b>			
Ankara .....	6,55	8,20	7,38
Bagdad .....	6,35	6,35	6,35
Bangkok .....	16,40	16,40	16,40
Beirut .....	3,25	4,45	4,13
Damaskus .....	8,50	9,40	9,15
Hongkong .....	20,40	20,40	20,40
Karachi .....	9,25	9,25	9,25
Neu Delhi .....	12,25	12,25	12,25
Teheran .....	6,15	7,40	7,03
Tel Aviv .....	3,30	6,20	4,28
Tokio .....	25,10	25,10	25,10

<sup>1)</sup> Einschl. Aufenthalt bei evtl. Zwischenlandungen

bindungen, das sind genausoviel wie zwischen München und Rom.

Weniger günstig ist die direkte Anbindung des Münchener Flughafens an Ziele in Asien und Afrika. Hier bringen im allgemeinen nur die Umsteigeverbindungen an allen Tagen Verkehrsmöglichkeiten, wodurch sich in solchen Fällen die Reisezeiten teilweise erheblich erhöhen.

Die Gesamtflugzeiten der wöchentlichen Direktverbindungen in das Ausland gehen aus Tabelle 7 hervor.

Die Angaben in der Tabelle 7 zeigen, daß

in Europa nur ganz wenige und dabei weniger wichtige Verbindungen Reisezeiten über drei Stunden fordern. Legt man die günstigsten Zeiten zugrunde, kann z. B. Rom in 1 Stunde und 15 Minuten, Paris in 1 Stunde und 25 Minuten, Amsterdam in 1 Stunde und 20 Minuten und Genf in 1 Stunde und 30 Minuten erreicht werden. Zu den internationalen Zentren in Europa hat, wie diese Zahlen nachweisen, München inzwischen ausgezeichnete Flugverbindungen.

Wesentlich länger als von anderen europäischen Flughäfen ist die Flugzeit von

München nach New York. Sie beträgt im günstigsten Falle 10 Stunden. Dieser Umstand ist dadurch zu erklären, daß die Luftfahrzeuge mit der besten Reichweite unter den oben bereits angesprochenen ungünstigen Startbedingungen, die der Münchener Flughafen bietet, nicht im Direktflug New York erreichen können. Dadurch ist die Notwendigkeit zu Zwischenlandungen gegeben, die die gesamte Reisezeit erheblich verlängern. Hinzu kommt noch, daß im allgemeinen die Luftverkehrsgesellschaften die modernsten Maschinen mit sehr hohen Reisegeschwindigkeiten lieber auf Non-Stop-Strecken einsetzen und Flughäfen wie den Münchener mit anderen Maschinen von geringerer Leistung bedienen. Trotzdem wirkt sich die Flugzeit von 10—11 Stunden nach New York nicht allzu ungünstig aus, da der tatsächliche Zeitunterschied zwischen dem Abflug in München und der Ankunft in New York in der Ost-West-Flugrichtung geringer ist. Durch die Zeitdifferenz zwischen der MEZ und der New Yorker Ortszeit, die 6 Stunden beträgt, wird dieses Ziel zu einer früheren Tageszeit erreicht als nach der Reisedauer zu erwarten wäre. Bei den noch ferner liegenden ostasiatischen Zielen (z. B. Tokio und Hongkong) kommt ein Flugpassagier auf dem Rückflug nach München in den Genuß dieses scheinbaren Zeitvorteils. Auch zu diesen entfernten Zielen sind die Reisezeiten mit rund 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden nach Hongkong und rund 25 Stunden nach Tokio noch als vorteilhaft zu bezeichnen.

Die günstige Entwicklung der Fluggast-

zahlen, die eingangs bis zum Jahre 1964 dargestellt wurde, hat auch in diesem Jahr angehalten.

Wie aus der folgenden Übersicht zu erkennen ist, liegen die Fluggastzahlen des 1. Halbjahres 1965 in München weit über dem Ergebnis des halben Vorjahres. Im Verhältnis zu den anderen in Tabelle 2 genannten drei deutschen Großflughäfen hat sich die Stellung Münchens jedoch nicht verändert.

Flughafen	Fluggäste insgesamt im 1. Halbjahr 1965
Düsseldorf .....	797404
Frankfurt .....	2198868
Hamburg .....	795913
München .....	730727

Das Ergebnis der zweiten Hälfte dieses Jahres wird vermutlich noch besser sein, da die IVA und das weitere Anwachsen des Münchener Fremdenverkehrs, der im nächsten Beitrag innerhalb dieses Heftes noch besonders behandelt wird, zu einer Steigerung des Passagieraufkommens geführt haben werden. Um jedoch München die ihm zukommende Stellung im Luftverkehr zu geben, ist die Entscheidung darüber, ob und inwieweit der Flughafen Riem noch ausgebaut bzw. ein neuer Großflughafen im Umland errichtet wird, sehr dringlich geworden. Die wachsenden Aufgaben der Stadt, ihre sich immer noch ausweitende zentrale Stellung im süddeutschen Raum und die Absicht Münchens, Austragungsort der Olympischen Spiele zu werden, ergeben eine zusätzliche Aktualität für die Münchener Flughafenpolitik.

Dh.

## Fremdensommer 1965 — 2,4 Mill. Übernachtungen in München

Münchens Fremdenverkehrsgewerbe kann den Fremdensommer 1965 zu den bisher besten rechnen. Die Erwartungen,

die in diesem Jahr an den reichen Veranstaltungskalender der Stadt geknüpft wurden, insbesondere an die erste Welt-