



# MÜNCHENER STATISTIK

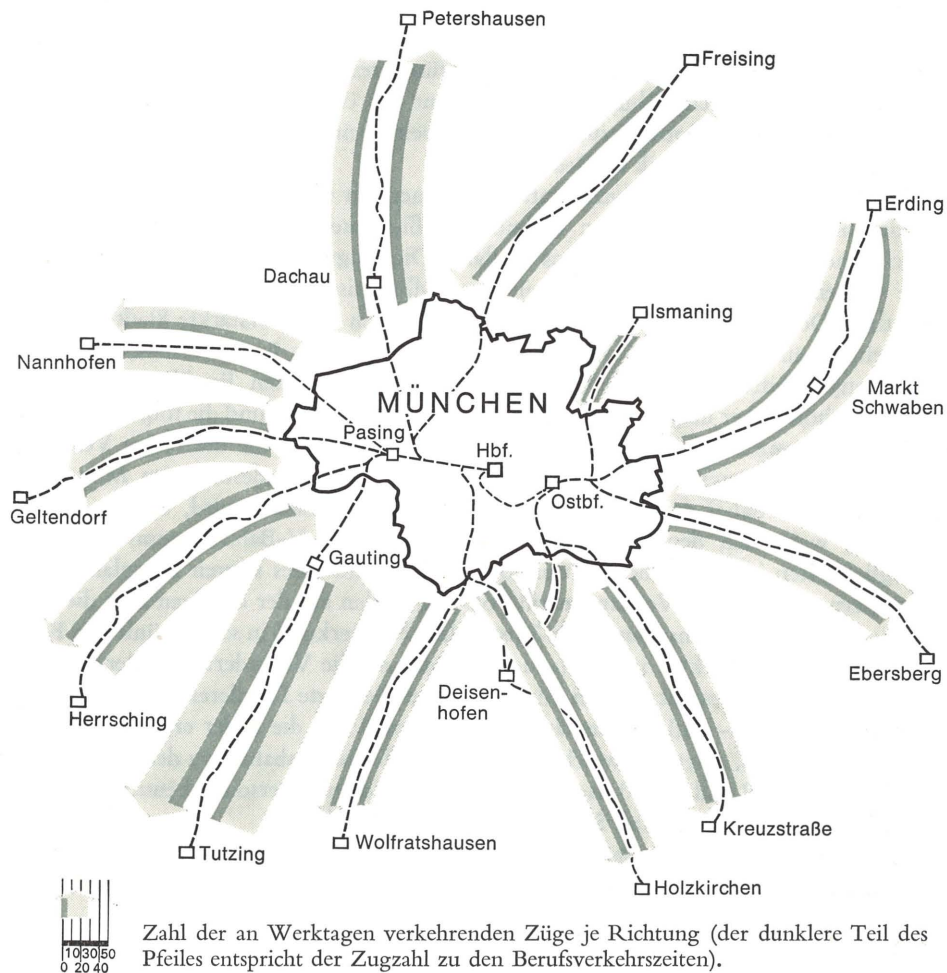
HERAUSGEGEBEN VOM AMT FÜR KOMMUNALE GRUNDLAGEN-  
FORSCHUNG UND STATISTIK DER LANDESHAUPTSTADT

JAHRGANG 1967

NR. 2 MÄRZ/APRIL

Inhalt: *Die Bedeutung der Schiene im Nahverkehr des Münchener Raumes — Die Säuglingssterblichkeit in München (Entwicklungs- und Vergleichsdaten) — Demografische Entwicklungstendenzen deutscher Großstädte 1966 — München im Zahlenspiegel.*

## München im Netz des Eisenbahn-Nahverkehrs



## **Die Bedeutung der Schiene im Nahverkehr des Münchener Raumes**

Zu einer Zeit, in der auf bundesbahneigenem Gleiskörper ein S-Bahn-System im Münchener Raum unter der Bezeichnung V-Bahn begonnen wurde, ist es notwendig, einmal an dieser Stelle statistisch festzuhalten, welche Nahverkehrsbeziehungen und Verkehrsdichten auf der Schiene bereits vorhanden sind. Diese Notwendigkeit besteht umso mehr, als die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs seit einiger Zeit die dem Individualverkehrsmittel Auto ursprünglich innewohnende starke Mobilität infolge der Vermassung immer stärker einschränkt. Dabei wird nicht nur das Parkproblem in Verdichtungsräumen immer unlösbarer, sondern auch die Möglichkeiten verringern sich deutlich, gewünschte Ziele zu jeder gewünschten Zeit schnell und ohne größere Umwege zu erreichen. Ohne Zweifel gewinnt der öffentliche Nahverkehr, der seit dem Einsetzen der Motorisierung breiter Arbeitnehmerkreise Einbußen zu erleiden hatte, dadurch wieder stark an Bedeutung.

Die Nachteile, die starke Konzentrationen immer mit sich bringen, führten in großstädtischen Verdichtungsräumen wohnungsmäßig gesehen zu einer gewissen Stadtfucht und zu einem Ausweichen ins Umland. Die jüngst veröffentlichten Zahlen über die starken Bevölkerungszunahmen in den südbayerischen Stadtregionen zeigen das deutlich. Dem öffentlichen Nahverkehr kommt durch diese verstärkte Stadt-Umland-Beziehung eine besondere Bedeutung zu, im Münchener Raum insbesondere dem schienengebundenen Bundesbahnverkehr, der zu bestimmten Erschließungseinrichtungen schon bisher beigetragen hat. Die grafische Darstellung und die folgende zahlenmäßige Zusammenstellung vermitteln einen Eindruck über die derzeitige Verkehrsfrequenz auf den wichtigsten Nahverkehrsstrecken der Bundesbahn im Münchener Raum. Wenn dabei der augenblickliche Zustand festgehalten wird, dann u. a. auch deshalb, weil nach der künftigen Inbetriebnahme des V-Bahn-Systems sich diese Möglichkeiten infolge höherer Transportkapazität und eines starren Fahrplanes noch erweitern und bei dem Vorhandensein von Basiszahlen aus der heutigen Zeit die Auswirkungen des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs in seiner künftigen Form auf die Siedlungsstruktur im Umland der Stadt und die Veränderungen der Pendlergewohnheiten festgestellt werden können. Schon die letzte Pendlererhebung anlässlich der Volks-, Berufs- und Arbeitsstättenzählung von 1961, die leider erst 1970 wiederholt werden kann, zeigte, in welchem hohem Maße die Bundesbahn von den Einpendlern benutzt wurde. Rund 57000 nach München einpendelnde Personen benutzten täglich die Eisenbahn, das waren fast 56% der Einpendler überhaupt!

Wenden wir uns nun der grafischen Darstellung zu, die München im Netz des Eisenbahnverkehrs zeigt. Von den wichtigsten Münchener Bahnhöfen, die eingezeichnet

wurden, strahlen die Linien fast in gleichmäßigen Abständen radial aus dem Stadtgebiet aus ins Umland. Das höchste Platzangebot bzw. die höchste Zahl von an Werktagen verkehrenden Zügen ist auf der Strecke Hauptbahnhof—Pasing—Gauting—Tutting zu verzeichnen. Es folgen die Strecken nach Dachau—Petershausen und nach Herrsching. Wie die folgende Aufstellung in Ergänzung hierzu zeigt, liegt die Gesamtzahl der an einem Werktag verkehrenden Züge im Nahverkehr auf der am stärksten frequentierten Strecke sogar bei 52 je Richtung. Die beiden letzten Spalten der Tabelle, die in Verbindung mit der Deutschen Bundesbahn erarbeitet wurde, zeigen, welche beträchtliche Anzahl von Zügen in den Berufsverkehrsspitzenzeiten auf manchen Strecken eingesetzt wird. Im Vergleich zu den ersten beiden Spalten läßt sich aber auch erkennen, daß die Nahverkehrsverbindungen über den ganzen Tag hinweg schon heute zu einer bemerkenswerten Verkehrsdichte führen.

### Der Nahverkehr im Raume München an Werktagen (Winterfahrplan 1966/67)

Nahverkehrsverbindungen		Gesamtzahl der Züge an einem Werktag		Darunter Züge in den Berufsverkehrszeiten	
		nach Mchn.	von Mchn.	nach München 6.00 <sup>h</sup> —8.30 <sup>h</sup>	von München 16.30 <sup>h</sup> —19.30 <sup>h</sup>
Freising	— München Hbf	20	21	6	6
Petershausen/Dachau	— München Hbf	30	34	7	10
Nannhofen	— München Hbf	22	25	6	7
Geltendorf	— München Hbf	21	20	7	6
Herrsching	— München Hbf	30	28	8	10
Tutting/Gauting	— München Hbf	52	52	11	14
Wolfratshausen	— München Hbf	11	11	4	5
Holzkirchen/Deisenhofen	— München Hbf	15	15	4	5
Deisenhofen	— München Ost	15	15	4	4
Kreuzstraße	— München Ost	17	18	4	6
Ebersberg/Grafring	— München Ost	16	18	3	4
Erding/Markt Schwaben	— München Ost	18	20	3	5
Ismaning	— München Ost	6	6	3	4

In Ergänzung zu den in der Tabelle gebrachten Angaben ist noch zu bemerken, daß eine gewisse höhere Zugdichte auch noch in den Mittagstunden eintritt, da der Schülerverkehr ebenfalls eine kleine Verkehrsspitze bringt, ebenso ist die Mittagverkehrsspitze an Samstagen höher. Diesen Tatsachen wird im Fahrplan weitgehend Rechnung getragen, der ja auch dem Sonntagsausflugverkehr durch besondere nur an Sonntagen verkehrende Züge auf einigen der Nahverkehrsrichtungen, vor allem nach Süden und Südwesten, stärker nachkommt.

Der Nahverkehr im Münchener Raum wird z. Z. nicht nur mit Vorortzügen bzw. Nahverkehrszügen durchgeführt, sondern auf den Fernverkehrsstrecken bedienen auch

solche Züge den Vorortraum, deren Ausgangs- bzw. Endbahnhöfe schon beträchtlich außerhalb des eigentlichen Münchener Nahverkehrsbereiches liegen. So wird z. B. die Vorortstrecke Freising auch durch Züge von und nach Landshut mitbedient. Das Platzangebot der einzelnen Züge ist abhängig von der Strecke, der Verkehrszeit und der damit in Verbindung stehenden Flutrichtung des Verkehrs. Das höchste Platzangebot eines Zuges im Nahverkehr liegt bei etwa 900 Sitzplätzen. Durch einen nach der Flutrichtung orientierten Wagnumlauf erfolgt die flexible Anpassung des Platzangebotes an die Nachfrage. Während infolge der eingangs schon erwähnten starken Motorisierung der Arbeitnehmer vor einiger Zeit eine Verdünnung des Fahrangebotes durch Streichung besonders schwach belegter Züge erfolgte, kann für die Zukunft eine gegenläufige Entwicklung vorhergesagt werden. Während einzelne Züge seinerzeit durch Bahnbusse mit verhältnismäßig geringem Platzangebot ersetzt wurden, ist wohl damit zu rechnen, daß die ausgelegten bzw. durch Omnibusse ersetzten Züge bald wieder in den Fahrplan aufgenommen werden bzw. hier eine Änderung und Stabilisierung des schienengebundenen Verkehrs im Zuge des V-Bahn-Ausbaues erfolgt.

Eine wichtige und den Berufsverkehr ergänzende Erscheinung ist der Ausflugs-, Erholungs- und vor allem der Wochenendausflugsverkehr. Letzterer kann als eine wichtige Nebenerscheinung des modernen Fremdenverkehrs angesehen werden. München hat durch seine günstige Lage zu den Erholungsgebieten des Voralpen- und Alpenraumes hier eine besonders vorteilhafte Position, zumal nicht, wie in anderen Großstadträumen, die Umlanderholung der Stadtbewohner auf wenige klimabegünstigte Wochenenden im Frühjahr und Sommer beschränkt ist, sondern über alle Jahreszeiten reicht, ja im Winter sogar wegen der Straßenverhältnisse ein noch stärkeres Übergehen auf die Schiene mit sich bringt. So treten bei den entsprechenden Linien nicht nur an den fünf Hauptberufsverkehrstagen, sondern auch an den Wochenenden starke Verkehrsspitzen auf.

Die im Stadtentwicklungsplan und im Generalverkehrsplan bereits vorkonzipierte Verbindung von V-Bahn und U-Bahn, die z. Z. in der ersten Stufe der Verwirklichung steht, wird an den Verkehrsbrechungsstellen so günstige Umsteigmöglichkeiten und eine außerordentlich begrüßenswerte Feinverteilung der Verkehrsströme mit sich bringen, daß auch dadurch der schienengebundene Nahverkehr starken Aufschwung nehmen wird. Neben solchen aus der Linienführung und den technischen Gegebenheiten sich herleitenden Förderungsmaßnahmen kann eine gemeinsame Tarifpolitik die Attraktivität der Massenverkehrsmittel noch steigern. Hamburg gibt, wenn auch erst nach langen und schwierigen Verhandlungen, seit Beginn dieses Jahres ein gutes Beispiel eines solchen neuartigen Tarifsystems ohne Tarifschranken zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln. Der große Vorteil besteht darin, daß ein einheitlicher Tarif für U- und S-Bahn gemeinsam jedem Fahrgast die Möglichkeit gibt, zu günstigem Preis sein Ziel zu jeder gewünschten Zeit und auf dem schnellsten und bequemsten Wege zu erreichen.

Es liegt im Interesse einer gesunden Verkehrspolitik, im Rahmen einer Millionenstadt alles zu tun, um möglichst viel Verkehr auf die Schiene zu bekommen und die hohe Leistungsfähigkeit schienengebundener Massenverkehrsmittel zu nutzen. Da auch die Bezeichnung eines Verkehrsmittels nicht ohne Bedeutung ist, seien an dieser Stelle Gedan-

ken darüber gestattet, ob der Arbeitstitel V-Bahn für die endgültige Bezeichnung eines schienengebundenen Nahverkehrsmittels auf dem in der grafischen Darstellung gezeigten Streckennetz zweckmäßig ist, denn ob ein Verkehrsmittel von der Bevölkerung gut angenommen wird oder nicht, hängt neben der praktischen Verkehrsbedienung weitgehend von seiner Attraktivität ab. Nicht nur Reiseweg, Reisegeschwindigkeit und zeitliche Dichte beeinflussen die Entscheidung, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, sondern, wie Psychologen und Soziologen eingehend untersucht haben, auch die Form und Farbe einer Bahn, die Gestaltung ihres Innenraumes und ihre Bezeichnung. Diese Merkmale üben nicht zu unterschätzende Einflüsse auf das Unterbewußtsein aus. Dabei ist gerade die Bezeichnung bzw. der Name des Verkehrsmittels wichtig. Er sollte in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen mit dem Gefühl oder der Wunscherfüllung, schnell ein Ziel zu erreichen. U-Bahn für Untergrundbahn ist ein richtiger Begriff, der sich seit langem — zum Teil international — eingebürgert hat und den Eindruck vermittelt, daß man ohne Oberflächenstörung schnell unter den Störungsfaktoren hinweg sein Ziel erreicht. Mit Recht wurde diese Bezeichnung auch für die im Bau befindliche Münchener Untergrundbahn gewählt. Das zweite große öffentliche Nahverkehrssystem aber hat die im allgemeinen Sprachgebrauch noch unbekannte Bezeichnung „V-Bahn“ bekommen. Was ist eine V-Bahn? Es könnte eine Versorgungsbahn sein oder eine Verkehrsbahn, wobei letzteres ein nichtssagender Doppelbegriff wäre. Eine Vorortbahn? Das ist keine attraktive Bezeichnung, denn, wenn auch teils zu unrecht, verbindet sich mit dem Begriff „Vorort“ die Vorstellung von einer primitiven Wohngegend, die von Kleingärten durchsetzt ist. Ist es eine Verbindungsbahn? Ja, denn das ist wohl der Arbeitstitel, den man in München wählte, weil das Tunnelstück dieser Bahn den Hauptbahnhof mit dem Ostbahnhof unter dem Kern der City hindurch verbindet. Dieses Verbindungsstück ist aber nur die Zentralstrecke eines ganzen Nahverkehrssystems auf bundesbahneigenem Gleiskörper. Alle einschlägigen Veröffentlichungen zeigen deshalb auch nicht die „Verbindungsstrecke“ allein, sondern das ganze Netzsystem. Warum dann aber noch Verbindungsbahn? Allgemein ist dem Sprachgebrauch nach ein solches Verkehrsmittel eine S-Bahn — auch bei teilweise unterirdischer Streckenführung — (Beispiele Berlin und Hamburg). Der Begriff der S-Bahn ist darüber hinaus auch Fremden bekannt, die sich unter dieser Bezeichnung sofort etwas vorstellen können und ein solches Verkehrsmittel, vor allem wenn sie aus großstädtischen Verdichtungsräumen kommen, schon gewohnheitsmäßig annehmen. Darüber hinaus stellt der Begriff S-Bahn die gedankliche Verbindung her zu „schnell“ und „sicher“, aber auch zur Stadt. Es ist *die* Stadtbahn. Gerade in München, wo U- und V-Bahn im Zeichen der Ausrichtung der Olympischen Spiele 1972 stehen, sollten diese Verkehrsmittel schon in der Bezeichnung auch für den Fremden eindeutig und attraktiv sein. Die richtige Namensgebung gewinnt dadurch noch an Bedeutung: S-Bahn ist eindeutig, V-Bahn nicht, wobei je nach Wahl der Schrifttypen, nach der grafischen Gestaltung von Hinweisen oder auch infolge nachlässiger Handschrift die Verwechselbarkeit zwischen U und V groß ist, nicht aber zwischen U und S. Soweit schon an dieser Stelle einige Gedanken über die endgültige Benennung des Münchener Massenverkehrsmittels auf dem Schienennetz der Bundesbahn. Solange der eingangs dargestellte Nahverkehr im Raum München in der bisherigen Form läuft und

das Verbindungsstück zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof im Mittelpunkt des Ausbaues steht, ist es zweckmäßig, die Bezeichnung „V-Bahn“ als Arbeitstitel beizubehalten. Sobald jedoch das System nach Fertigstellung dieses Verbindungsstückes in Form einer Stadtschnellbahn läuft und die Außenstrecken, die noch nicht elektrifiziert sind, in die letzte Ausbaustufe rücken, wäre wohl die Bezeichnung „S-Bahn“ die angemessenste.

*Dh.*