



MÜNCHENER STATISTIK

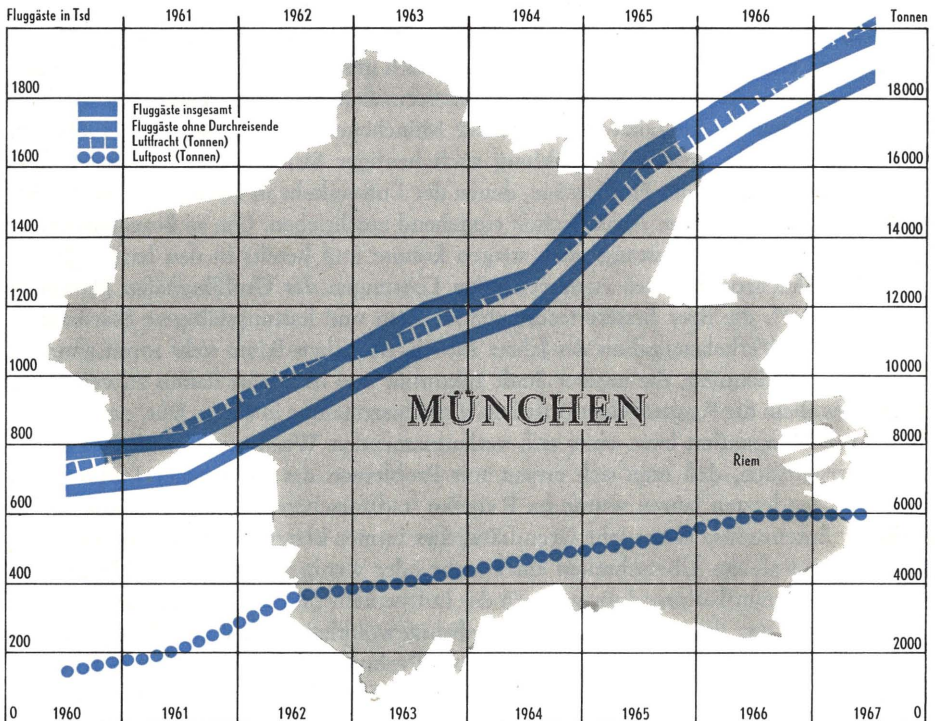
HERAUSGEGEBEN VOM AMT FÜR KOMMUNALE GRUNDLAGEN-
FORSCHUNG UND STATISTIK DER LANDESHAUPTSTADT

JAHRGANG 1967

Nr. 6 NOVEMBER/DEZEMBER

Inhalt: Die Entwicklung des Luftverkehrs in München — Der Münchener Fremdensommer 1967 — Eheschließungen und Ehescheidungen in München — Münchener Dichteziffern — München im Zahlenspiegel.

Luftverkehrsentwicklung 1960 — 1967



Die Entwicklung des Luftverkehrs in München

Am 29. 12. 1967 konnte auf dem Flughafen München-Riem der zweimillionste Fluggast des Jahres registriert und damit erstmals die Zweimillionengrenze überschritten werden. Insgesamt belief sich die Zahl der Passagiere (einschl. Durchgangsverkehr) im Jahre 1967 auf 2009951. Gleichzeitig wurde auch im Luftfrachtaufkommen ein Grenzwert überschritten: Das Jahresergebnis lag zum ersten Male über 20000 t. Es betrug einschließlich Durchgangsverkehr insgesamt 20201 t.

Diese Leistungen rechtfertigen eine erneute Behandlung des Luftverkehrsthemas in dieser Schriftenreihe. Dabei soll nicht auf die vielfältigen Standortprobleme in Verbindung mit der Schaffung eines neuen Münchener Großflughafens eingegangen werden, denn die Behandlung eines solchen, in hohem Maße politisch gewordenen Vorhabens würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten. Gewissermaßen in Fortsetzung des Artikels „Münchens Stellung im Luftverkehr“ in der Münchener Statistik, Jahrgang 1965, Nr. 11/12, soll hier die weitere Entwicklung nach heutiger Sicht dargestellt werden. Die besonderen Probleme und Hindernisse, denen der Luftverkehr in Riem unterworfen ist, wurden in dem genannten Artikel schon eingehend beschrieben. Um so beachtenswerter ist es, daß die Verkehrsleistung noch steigen konnte und bereits in den letzten Jahren schon fast gleichzog mit den entsprechenden Leistungen der Großflughäfen Hamburg und Düsseldorf, die über bessere technische Anlagen und leistungsfähigere Startbahnen verfügen. Das Verkehrsergebnis des Jahres 1967 in München-Riem steht somit ganz im Zeichen der Bedeutung, die unserer Stadt zukommt und ist alleine daraus zu verstehen. Aber nicht allein die Realität einer örtlichen Verkehrszunahme in einem Jahr, das sonst im Zeichen der Stagnation bzw. eines sich verlangsamenden Wachstums stand, läßt es angezeigt erscheinen, daß man sich erneut mit Problemen des Münchener Luftverkehrs befaßt. In den letzten Jahren wurde im Rahmen stadtforscherischer Arbeiten und soziologischer Erkenntnisse etwas sehr Grundsätzliches immer klarer, das wohl von größerer Bedeutung ist als das Überschreiten einer mehr oder weniger zufälligen Zahlengrenze: Auf dem Kommunikationssektor gehören der Luftverkehr und der Fernsprechverkehr zu den Innovationen, die am stärksten die Lebensgewohnheiten und Möglichkeiten des Städters veränderten und zu früher ungeahnten Verbindungsdichten zwischen Räumen aller Art führten. In der Welt unserer arbeitsteiligen Wirtschaft, deren Gefüge mit jedem technischen Fortschritt komplizierter wird, ist „Kommunikation“ zur täglichen Notwen-

Flughafenverkehr München-Riem

1960 bis 1967

Tabelle 1

Bezeichnung	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Flugzeugbewegungen	50 108	44 826	47 206	53 956	56 070	64 412	73 836	78 716
gegen Vorjahr mehr bzw. weniger (—)... %	7,4	—10,5	5,3	14,3	3,9	14,9	14,6	6,6
Passagiere								
einschl. Durchgangsverkehr	794 613	838 492	1 006 056	1 184 362	1 318 935	1 647 329	1 852 641	2 009 951
gegen Vorjahr mehr	35,4	5,5	20,0	17,7	11,4	24,9	12,5	8,5
ohne Durchgangsverkehr	675 743	716 637	882 974	1 064 949	1 195 540	1 502 798	1 709 647	1 874 119
gegen Vorjahr mehr	33,2	6,1	23,2	20,6	12,3	25,7	13,8	9,6
Luftpost								
einschl. Durchgangsverkehr	1 475	2 289	3 734	4 296	4 886	5 390	6 154	6 341
gegen Vorjahr mehr	25,5	55,2	63,1	15,1	13,7	10,3	14,2	3,0
ohne Durchgangsverkehr	832	1 482	2 996	3 447	4 062	4 516	5 169	5 252
gegen Vorjahr mehr	24,0	78,1	102,2	15,1	17,8	11,2	14,5	1,6
Luftfracht								
einschl. Durchgangsverkehr	7 506	8 451	10 140	11 416	12 827	16 046	18 447	20 201
gegen Vorjahr mehr	41,9	12,6	20,0	12,6	12,4	25,1	15,0	9,5
ohne Durchgangsverkehr	4 545	5 335	6 350	7 369	9 114	11 055	13 264	15 077
gegen Vorjahr mehr	24,3	17,4	19,0	16,0	23,7	21,3	20,0	13,7

digkeit geworden. Das größte Kommunikationsbedürfnis tritt bei Nachrichten und beim Menschen selbst auf. Mit einem großen Kommunikationsbedürfnis ist aber stets der Wunsch nach einer Befriedigung des Bedürfnisses in möglichst kurzer Zeit verbunden. Eine Information überwindet alle Räume am schnellsten im Funk- und Fernsprechverkehr, der Mensch im Luftfahrzeug. Es verwundert daher nicht, daß die Beschleunigung, mit der sich die beiden Innovationen Fernsprechverbindung und Luftverkehr auch längst nach ihrer Einführung und in einem kurzen Zeitraum seit 1960 ausbreiten, alle vergleichbaren Erscheinungen so sehr überragt. Die Gesamtzahl der Fluggäste stieg von 1960 bis 1967 um 152,9%, das Luftpostaufkommen um 329,9% und die Luftfrachtmenge um 169,1%! Tabelle 1 bringt die entsprechenden Werte für die einzelnen Jahre von 1960 bis 1967. Die Zunahmeraten im Luftverkehr überstiegen damit noch erheblich diejenigen des Telefonverkehrs, die weiter unten noch kurz aufgeführt werden.

Die Angaben in Tabelle 1 sprechen für sich. Wenn die Passagier- bzw. Luftpost- und Luftfrachtzahlen wesentlich stärker angestiegen sind als die Zahl der Flugzeugbewegungen, dann liegt das daran, daß seit 1960 in vermehrtem Umfang Düsenmaschinen mit erhöhter Kapazität eingesetzt wurden und das Platzangebot zunehmend besser ausgelastet war. Den Gesamtzahlen bei allen Verkehrsarten wurden die ohne Durchgangsverkehr errechneten Daten gegenübergestellt. Die Relativwerte zeigen dabei, daß der auf München bezogene Verkehr (also der Ein- und Aussteiger bzw. die Ein- und Ausladungen) durchweg noch schneller anstieg als das Gesamtverkehrsaufkommen. Die in den Jahren 1961 und 1962 im Luftpostaufkommen zu beobachtende plötzliche Zunahme erklärt sich aus dem ab 1. 9. 1961 in Verbindung mit der Bundespost aufgenommenen Nachtluftpostverkehr zwischen deutschen Großstädten.

Wie setzen sich demgegenüber nun die schon erwähnten Zunahmeraten im Telefonverkehr zusammen?

Vom Jahresende 1960 bis zum Jahresende 1967 nahm die Zahl der Hauptanschlüsse im Fernsprechverkehr innerhalb des Ortsnetzes München um mehr als 100% zu, wie die folgende kurze Aufstellung zeigt:

Ortsnetz München	31. 12. 1960	31. 12. 1967	Zunahme in %
Hauptanschlüsse	139 499	279 098	100,1
Nebenanschlüsse	116 859	187 217	60,2
Öffentliche Sprechstellen	1 148	1 883	64,0
Alle Sprechstellen zus.	257 506	468 198	81,8

Auch bei den Nebenanschlüssen und öffentlichen Sprechstellen waren mit über 60 bzw. 64% hohe Zunahmeraten zu verzeichnen, die wie bei den Hauptanschlüssen im Vergleich der Jahre untereinander ständig gestiegen sind. Zweifellos ist es leichter, einem immer differenzierter werdenden Informationsaustausch über Funk und Kabel mit modernsten technischen Mitteln zu folgen und die Städte in aller Welt miteinander zu verbinden als das im Luftverkehr für Menschen und Güter möglich ist. Die Entwicklung der Fluggeräte zu immer schnelleren, leistungsfähigeren und größeren technischen Apparaten allein genügt nicht. Neben den ständig umfangreicher werdenden Anlagen für die Flugsicherung

sind es vor allem die Flughäfen, die diese Verkehrsform in letzter Konsequenz erst möglich machen. Hier sind ungeheure Investitionen notwendig, ferner wird ein großer Flächenbedarf gefordert und eine gute verkehrliche Anbindung an die Stadt, damit dem gestiegenen Luftverkehrsbedürfnis gefolgt werden kann. Dabei müssen solche Anlagen so dimensioniert werden, wie es der Spitzenbedarf eines Tages oder eines Monats fordert. Im Luftverkehr gibt es beim Transport von Personen und Gütern kaum ein Ausweichen auf andere Zeiten, wenn nicht der Vorteil hoher Geschwindigkeit, also rascher Bedürfnisbefriedigung in Frage gestellt werden soll. Im Fernspreckverkehr läßt sich zu Spitzenzeiten und bei „Verkehrsverstopfungen“ (die gewünschte Verbindung kommt nicht zustande, weil die Leitung besetzt ist) meist nach relativ kurzer Wartezeit doch noch das beabsichtigte Gespräch herstellen, ist aber die Start- bzw. Landekapazität eines Verkehrsflughafens erschöpft, gibt es kaum ein Mittel des Ausweichens unter noch wirtschaftlichen und zweckdienlichen Bedingungen. Die Voraussetzungen, die ein funktionierender Großflughafen zu erfüllen hat, sind außerordentliche, und sie werden, stärker als bei Bahnhöfen der Schienenverkehrsmittel, saisonale Schwankungen berücksichtigen müssen. Wie unterschiedlich der Flughafenverkehr im Verlauf eines Jahres sein kann, zeigen die für die einzelnen Monate des Jahres 1967 auf dem Flughafen München-Riem ermittelten Werte, zusammengestellt in Tabelle 2.

Flughafenverkehr München-Riem

Tabelle 2

1967 nach Monaten

Monat	Flugzeugbewegungen	Beförderte Personen				Luftpost	Luftfracht
		Aussteiger	Zusteiger	Transit	insges.	insges. ¹⁾ t	insges. ¹⁾ t
Januar	4 764	56 521	61 866	7 354	125 741	453	1 314
Februar . . .	5 350	63 726	58 827	7 727	130 280	491	1 323
März	6 044	68 792	72 522	11 471	152 785	548	1 567
April	6 436	64 498	64 908	11 176	140 582	522	1 752
Mai	7 712	83 091	77 142	11 688	171 921	488	1 573
Juni	7 496	94 035	90 035	10 123	194 193	541	1 679
Juli	8 108	105 466	99 737	12 961	218 164	526	1 709
August	7 778	99 486	106 226	13 481	219 193	526	1 673
September . .	7 560	105 647	110 359	15 470	231 476	539	1 899
Oktober . . .	7 874	81 733	86 842	13 926	182 501	547	1 989
November . .	4 914	54 662	55 573	10 322	120 557	504	1 847
Dezember . .	4 680	61 680	50 745	10 133	122 558	656	1 876
1967	78 716	939 337	934 782	135 832	2 009 951	6 341	20 201

¹⁾ einschl. Transit.

Wie die Zahlen zeigen, bringt der September die Monatsspitze. Die im ersten Herbstmonat registrierten Werte ergeben hinsichtlich der Fluggastzahlen gegenüber dem jahresschwächsten Monat November fast eine Verdoppelung. Ganz deutlich zeigen die Angaben, daß nach der Herbstspitze ein Rückgang bis zum Jahresende eintritt, der sich am Jahresbeginn zum Anstieg wendet, eine kleine Frühjahrsspitze im ersten Frühlingsmonat

verursacht, um nach einem zwischenzeitlichen Rückgang dann in die Sommer- und frühherbstliche Spitze einzumünden.

Aus dem bisher Aufgezeigten geht die Bedeutung hervor, die München als Quelle und Ziel des Luftverkehrs mehr und mehr gewinnt. Diese Tatsache einerseits und die in sinnvoller Weise kaum noch gegebenen Erweiterungsmöglichkeiten Riems haben zu den verschiedensten Flughafenprojekten in der Umgebung Münchens geführt. Darauf soll aber, wie schon gesagt, hier nicht im einzelnen eingegangen werden. Einige grundsätzliche Gedanken zu diesem Thema sind aus verkehrswirtschaftlicher und stadtforscherischer Hinsicht aber auch an dieser Stelle erforderlich. Noch vor dem letzten Weltkrieg kam dem Luftverkehr in Europa lediglich eine ergänzende Funktion zum Eisenbahnverkehr zu. Er vermittelte eine Reihe von Städteschnellverbindungen, die allerdings sowohl nach der Verkehrsdichte wie auch nach der Kapazität immer nur verhältnismäßig wenige Reisende nutzen konnten. Die Akzeleration im Luftverkehr trat nach dem zweiten Weltkrieg ein. Erst in den letzten beiden Jahrzehnten verbinden Luftfahrzeuge mit der heutigen Selbstverständlichkeit und Fahrplandichte die europäischen Zentren untereinander und mit allen Metropolen der Welt. Jede Stadt, die über einen ausreichenden Flughafen verfügt, kommt in den Genuß dieser Verbindungen, völlig unabhängig von ihrer Lage. So rückte auch eine reine Binnenstadt wie München auf den Gebieten des Passagierverkehrs und des hochwertigen Frachtverkehrs mit überseeischen Zentren gewissermaßen in eine Situation, wie sie früher nur den küstengelegenen Hafenstädten gegeben war. Je bedeutender und je größer eine Stadt ist, um so wichtiger wird ihre Stellung im weltweiten Fernverkehr, der heute nur noch über die Luftfahrzeuge in optimaler Weise vermittelt werden kann. Entsprechend unbestritten ist die Bedeutung des Luftverkehrs in der weiträumigen Beziehung zwischen den Kontinenten, denn der Zeitvorteil, den er dabei vermittelt, ist auf diesen Strecken völlig konkurrenzlos. Aber für München in seiner alpennahen Lage ist nicht nur die Abwicklung eines weltweiten Fernverkehrs von Bedeutung. Es kommt ein weiteres Moment hinzu, das die Förderung des Luftverkehrs rechtfertigt. Die vier bedeutenden Metropolen im Alpenraum, Mailand, München, Wien und Zürich, zwischen denen ein immer stärker werdendes Kommunikationsbedürfnis besteht, sind durch die Gebirgsbildung der Alpen verkehrlich mehr oder weniger stark voneinander abgeriegelt. In dem Artikel „Struktur- und Wachstumsvergleiche der Metropolen im Alpenraum“ (Münchener Statistik, Jahrgang 1966, Nr. 6) wurde bereits auf dieses Problem hingewiesen, Lage, Größenverhältnisse und Entfernung wurden eingehend dargestellt. Die vier großen Städte liegen in bzw. am Rande eines Gebirgsmassivs, das auch mit den heutigen technischen Mitteln im Oberflächenverkehr nur schwer erschließbar ist. So beträgt z. B. die luftlinienmäßige Entfernung zwischen München und Mailand 350 km, auf dem Schienenweg jedoch 595 km. Die Bahnstrecke ist damit um 70% länger als die Luftlinie. Für diese Strecke, die im Luftverkehr in rund einer Stunde zurückgelegt wird, benötigt die Eisenbahn im günstigsten Falle (mit dem TEE-Mediolanum) mehr als sieben Stunden. Für die Strecke München—Zürich (Luftlinienentfernung 240 km) wird bei günstiger Verbindung im Luftverkehr nur ein Zeitaufwand von 40 Minuten erforderlich, während der Eisenbahnreisende zwischen beiden Städten eine Strecke von fast 360 km zurücklegen muß und hierfür rund fünf Stunden braucht. Auch das Kraftfahrzeug

kann trotz seiner allgemein wie zeitlich individuellen Einsatzmöglichkeit in diesem Gebiet nicht mit dem Luftverkehr konkurrieren. So ist z. B. die günstigste Straßenverbindung zwischen München und Mailand immerhin noch über 460 km lang und oft recht schwierig befahrbar. Auf die Probleme, die die Alpenstraßen im Winter oder zu Zeiten der sommerlichen Urlaubsreisepitzen mit sich bringen, soll hier gar nicht eingegangen werden. Das bisher Gesagte beweist hinreichend, daß München dem Luftverkehrsbedürfnis nicht nur auf den Fernstrecken, sondern auch im europäischen Mittelstreckenverkehr nachkommen muß. Hierfür bedarf es entweder eines ergänzenden zweiten, oder eines sehr großen, neuen Flughafens im Münchener Raum.

Wenn man abstrahiert und kein spezielles Projekt ins Auge faßt, erkennt man am besten, worin die grundsätzlichen Probleme liegen. Unsere großen Städte verdichten sich ständig und werden zu Konzentrationskernen, die im Extremfall zu Stadtgebilden führen können, wie New York und Tokio. Die Einrichtungen des tertiären Bereichs, die so entscheidend zur Citybildung in solchen Städten beitragen, bedürfen dabei geradezu der Nähe, die förderliche Konkurrenz und Lebendigkeit erzeugt. Die Raumprobleme eines Großflughafens sind trotz seiner Stadtverbundenheit völlig gegensätzliche. Hier werden große Flächen für Start und Landung und die damit zusammenhängende Verkehrsabwicklung und Abfertigung benötigt. Weiträumige Sicherheitszonen, Höhenbeschränkungen und vieles andere kann sich stadtfreundlich auswirken. Hier sei nur darauf hingewiesen, daß selbst der einigermaßen flughafenfern gelegene neue Münchener Fernsehturm aus Flugsicherungsgründen nicht in der ursprünglich geplanten Höhe gebaut werden durfte. So lassen sich Konzentration und emporstrebende Hochbauten in den Städten meist sehr schlecht mit dem Flächenbedarf eines modernen Großflughafens in Einklang bringen. Selbst wenn man weiter von der Stadt abrückt, werden die bei hohem demografischen Verdichtungsgrad notwendigen Erholungsflächen beschränkt. So wird in München wie fast überall, wo in jüngerer Zeit ein Großflughafen zu bauen oder zu erweitern war, ein Kompromiß der gegensätzlichen Belange zur Lösung führen müssen: Es ist Fläche zu opfern außerhalb der Stadt, sie darf aber nicht zu fern von der Stadt liegen und muß verkehrlich in besonderer Weise angebunden sein. Die Verbindung durch Bodenverkehrsmittel rückt dabei in eine neue, interessante Phase. Die straßenmäßige Anbindung allein genügt dabei kaum mehr, denn der Luftreisende benutzt immer weniger und auch dann nur an einem Ende seines Reiseweges ein eigenes Individualverkehrsmittel. Das Taxi wird bei wachsender Stadtferne des Flughafens ebenfalls an Bedeutung verlieren, der Bus aber, wie verschiedene Befragungen im In- und Ausland ergeben haben, nicht als attraktiv genug angesehen. Ein neuzeitliches Nahschnellverkehrsmittel, zunächst wohl noch schienengebunden, in der Zukunft aber auch am Schwebebalken oder auf einer Luftkissenrampe verkehrend, wird die Lösung sein. Nur ein solches öffentliches Verkehrsmittel, das bei hoher Zugdichte schnell und sicher die Verbindung zwischen Großflughafen und City herstellt, bietet eine befriedigende und ökonomische Lösung. Hier werden sich auch für künftige Verkehrsformen, wie sie die bereits ausgereifte Einschienenbahnkonstruktion (Alweg-Schwebebalkensystem), aber auch das Luftkissenfahrzeug darstellen, Anwendungsmöglichkeiten finden. Die sonst im Stadtverkehr für diese neuen Verkehrsformen auftretenden Schwierigkeiten aus Gründen mangelnder Geeignetheit bei Netzbildungen

treten dort, wo es gilt, den Kern einer Stadt mit seinem „Luftbahnhof“ zu verbinden, nicht auf. Mögen solche Überlegungen manchem fast utopisch erscheinen, ist doch andererseits zu bedenken, wie nah uns die Zukunft durch den technischen Fortschritt gerückt ist. Auf die Bedeutung, die einem Großflughafen schon im Laufe der nächsten Jahre im Rahmen der Olympischen Spiele zukommt, braucht wohl kaum noch besonders hingewiesen zu werden. Es wäre aber völlig falsch, eine Lösung nur für die Zeit der Spiele zu suchen. Eine Stadt, die zum Mittelpunkt eines solchen Ereignisses wird, hat von sich aus eine solche Bedeutung erlangt, daß sie auf immer internationaler Verkehrsanschlüsse angemessener Dimensionen bedarf.

Dh.