

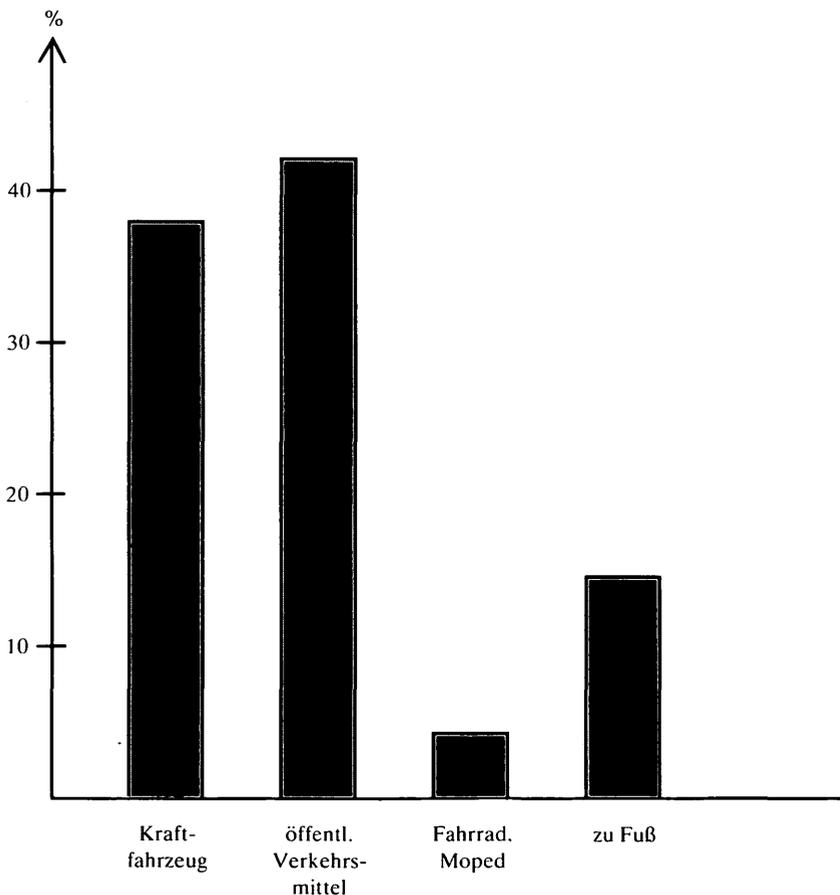
## Daten zum Verkehrsverhalten der Münchener Erwerbstätigen

In den Heften 4/1980 und 7/1980 wurden in den Beiträgen „Verteilung der Nettoeinkommen der Münchener Haushalte“ und „Haushaltsnettoeinkommen nach Stadtbezirken“ erste Auswertungen aus der Erhebung zur Wohnzufriedenheit veröffentlicht. Daran anschließend sollen in diesem Heft Grunddaten zum Verkehrsverhalten der Münchener Bürger auf dem Weg zur Arbeitsstätte dargestellt werden.

Die Umfrage, die 8 961 Erwerbstätige erfaßte, wurde im Sommer durchgeführt. Deshalb beziehen sich die Angaben zum zeitlichen Aufwand für den Weg zur Arbeitsstätte und zum benutzten Verkehrsmittel auf diese Jahreszeit. Weiterhin lag der Befragungszeitpunkt vor Inbetriebnahme der U-Bahnlinie 8/1; es muß also damit gerechnet werden, daß sich das Verkehrsverhalten in den Stadtbezirken, die von der neuen U-Bahnlinie erschlossen werden, verändern wird.

**Grafik 1**

**Benutztes Verkehrsmittel  
auf dem Weg zur Arbeitsstätte**



**Zeitlicher Aufwand und benutztes Verkehrsmittel der Münchener  
auf dem Weg zur Arbeitsstätte**

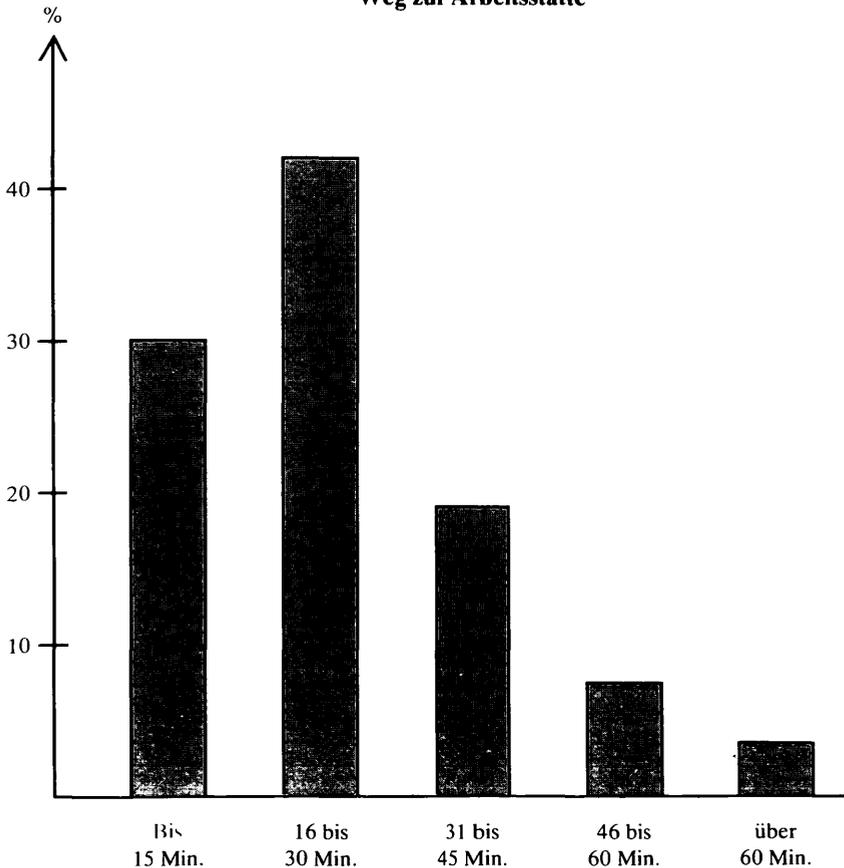
Tabelle 1

Zeitlicher Aufwand	Benutztes Verkehrsmittel									
	Motorrad, Auto		öffentl. Verkehrsmittel		Fahrrad, Moped		zu Fuß		zusammen	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Bis 15 Minuten . . . . .	926	35,1	388	14,7	265	10,1	1 058	40,1	2 637	29,4
16 bis 30 Minuten . . .	1 646	43,7	1 758	46,5	137	3,6	228	6,1	3 769	42,1
31 bis 45 Minuten . . .	597	35,3	1 042	61,5	36	2,1	18	1,1	1 693	18,9
46 bis 60 Minuten . . .	158	26,3	436	72,5	4	0,7	3	0,5	601	6,7
Über 60 Minuten . . .	104	39,8	155	59,4	2	0,8	–	–	261	2,9
Insgesamt . . . . .	3 431	38,3	3 779	42,2	444	5,0	1 307	14,5	8 961	100,0

Einen guten optischen Eindruck der Gesamtsituation in München vermitteln Grafik 1 (benutztes Verkehrsmittel) und Grafik 2 (zeitlicher Aufwand); das entsprechende Zahlenmaterial zeigt die Tabelle 1, die den zeitlichen Aufwand und die Beförderungsart in Beziehung zueinander setzt.

**Grafik 2**

**Zeitaufwand für den  
Weg zur Arbeitsstätte**



Die gute Verkehrserschließung Münchens und die gute Erreichbarkeit der Arbeitsstätten und Wohngebiete zeigt sich nicht zuletzt darin, daß weniger als 10 % der Erwerbstätigen länger als 45 Minuten, aber rund 30 % sogar weniger als eine Viertelstunde für den Weg zur Arbeitsstätte benötigen. Der höchste Anteil mit 42,1 % entfällt auf den Bereich von 16 bis 30 Minuten. Das benützte Verkehrsmittel ist in starken Maßen vom zeitlichen Aufwand abhängig. In den beiden Kategorien „Fahrrad-Moped“ und „zu Fuß“ verringert sich der prozentuale Anteil mit der Länge des Weges, während der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel den entgegengesetzten Trend aufweist. Die Fußgänger erreichen bei Wegen bis zu 15 Minuten mit 40,1% einen bemerkenswert hohen Anteil, der mit zunehmendem Zeitaufwand rasch abfällt und bedeutungslos wird. Bei Wegen über 30 Minuten Länge wählen mehr als 60% der Erwerbstätigen öffentliche Verkehrsmittel, die in diesem Bereich deutlich dominieren. Dagegen kann bei den privaten Kraftfahrzeugen kein einheitliches Bild festgestellt werden, da die Anteile keiner Gesetzmäßigkeit bezüglich der aufgewendeten Zeit für den Weg zum Arbeitsplatz gehorchen. So wird die niedrigste Quote mit 26,3 % für den Bereich „46 bis 60 Minuten“, der höchste Anteil (43,7 %) bei „16 bis 30 Minuten“ erreicht.

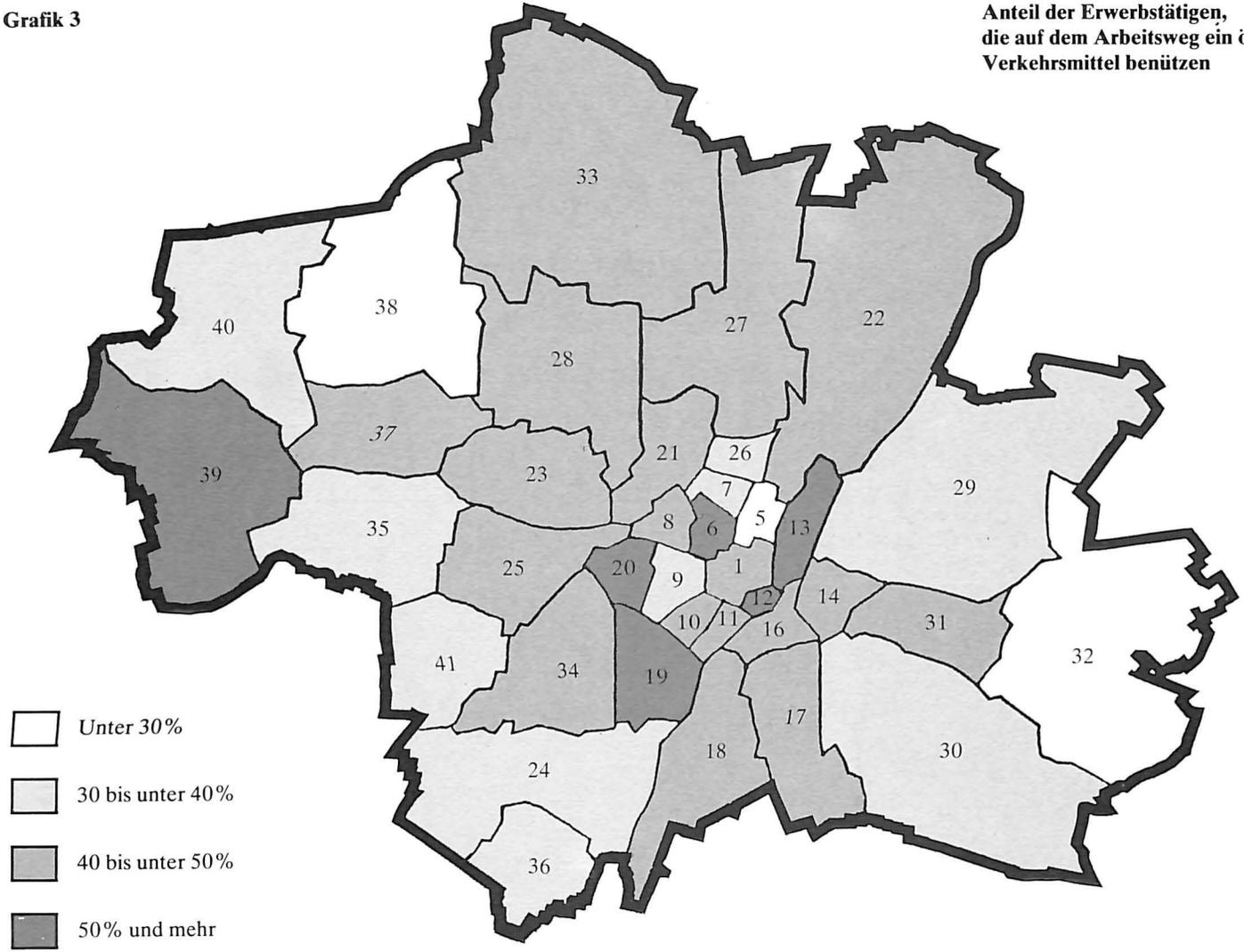
**Benutztes Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeitsstätte**

Tabelle 2

Stadtbezirk	Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit (%)			
	Motorrad, Auto	öffentl. Ver- kehrsmittel	Fahrrad, Moped	zu Fuß
1 Altstadt . . . . .	23	41	9	27
5 Maxvorstadt – Universität . . . . .	20	27	1	52
6 Maxvorstadt – Königsplatz . . . . .	13	55	5	27
7 Maxvorstadt – Josephsplatz . . . . .	24	34	8	34
8 Maxvorstadt – Marsfeld . . . . .	29	41	2	28
9 Ludwigsvorstadt . . . . .	35	32	4	29
10 Isarvorstadt – Schlachthofviertel . . . . .	38	47	11	4
11 Isarvorstadt – Glockenbachviertel . . . . .	40	47	–	13
12 Isarvorstadt – Deutsches Museum . . . . .	28	57	4	11
13 Lehel . . . . .	22	52	5	21
14 Haidhausen . . . . .	26	47	3	24
16 Au . . . . .	30	41	3	26
17 Obergiesing . . . . .	36	41	3	20
18 Untergiesing – Harlaching . . . . .	36	45	3	16
19 Sendling . . . . .	32	50	4	14
20 Schwanthalerhöhe . . . . .	21	62	6	11
21 Neuhausen – Oberwiesenfeld . . . . .	32	45	7	16
22 Schwabing – Freimann . . . . .	34	47	5	14
23 Neuhausen – Nymphenburg . . . . .	36	49	4	11
24 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried . . . . .	46	34	4	16
25 Laim . . . . .	45	42	3	10
26 Schwabing-West . . . . .	40	39	7	14
27 Milbertshofen – Hart . . . . .	37	41	7	15
28 Neuhausen – Moosach . . . . .	40	43	5	12
29 Bogenhausen . . . . .	49	35	3	13
30 Ramersdorf – Perlach . . . . .	51	35	5	9
31 Berg am Laim . . . . .	47	42	4	7
32 Trudering . . . . .	61	29	3	7
33 Feldmoching – Hasenberg I . . . . .	47	42	4	7
34 Waldfriedhofviertel . . . . .	42	45	5	8
35 Pasing . . . . .	43	39	7	11
36 Solln . . . . .	52	37	6	5
37 Obermenzing . . . . .	51	43	1	5
38 Allach – Untermenzing . . . . .	46	25	8	21
39 Aubing . . . . .	39	55	2	4
40 Lochhausen – Langwied . . . . .	59	38	–	3
41 Hadern . . . . .	53	37	6	4
München zusammen . . . . .	38	42	5	15

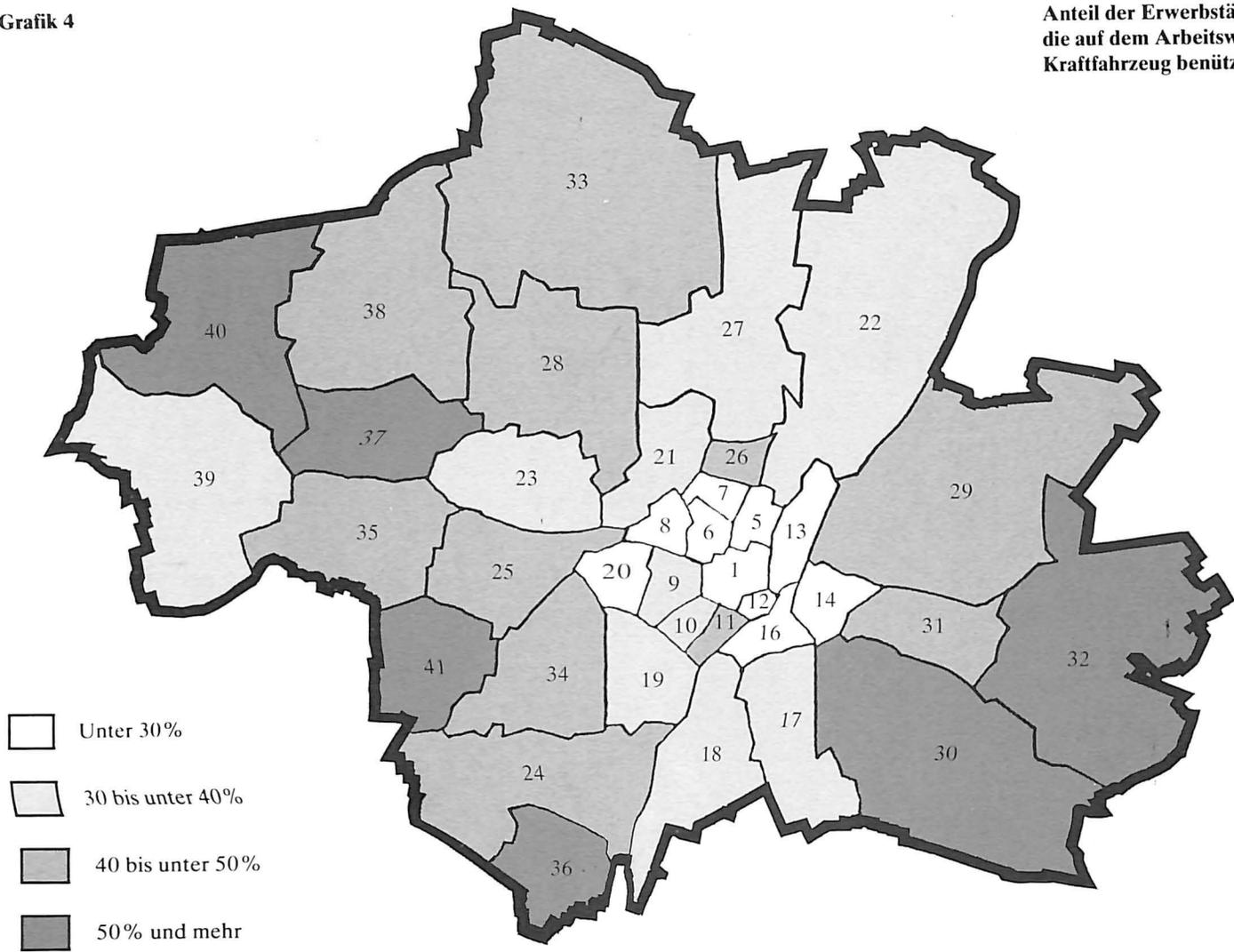
Grafik 3

Anteil der Erwerbstätigen,  
die auf dem Arbeitsweg ein öffentliches  
Verkehrsmittel benutzen



Grafik 4

Anteil der Erwerbstätigen,  
die auf dem Arbeitsweg ein privates  
Kraftfahrzeug benutzen



- Unter 30%
- 30 bis unter 40%
- 40 bis unter 50%
- 50% und mehr

Bezüglich des benutzten Verkehrsmittels zeigt die Grafik 1 den Gesamtüberblick für München. Dabei tritt deutlich hervor, daß die öffentlichen Verkehrsmittel (42,2%) knapp vor dem privaten Kraftfahrzeug (38,3%) führen. Immerhin 14,5% erreichen ihren Arbeitsplatz zu Fuß, während nur 5,0% ein Fahrrad oder Moped benutzen. Ein räumlich differenziertes Bild liefern die beiden Kartogramme, in denen jeweils der Anteil der Erwerbstätigen, die ein privates Kraftfahrzeug (Grafik 3) bzw. ein öffentliches Verkehrsmittel (Grafik 4) auf dem Weg zu ihrer Arbeitsstätte benutzen, dargestellt ist; den entsprechenden zahlenmäßigen Nachweis führt Tabelle 2. Natürlich sind die beiden Karten nicht vollkommen konträr zueinander, da auch die Kategorien „Fahrrad-Moped“ und „zu Fuß“ nicht vernachlässigt werden dürfen. Dies gilt vor allem für die Innenstadt und zum Teil auch für die Innenstadtrandgebiete, wo Fußgängerquoten von über 25% zu verzeichnen sind. Den höchsten Wert findet man in der Maxvorstadt-Universität (52%) und in der Maxvorstadt-Josephsplatz (34%). Dagegen bleibt naturgemäß ihr Anteil in den Stadtrandgebieten mit Ausnahme von Allach-Untermenzing (21%) gering, so daß dort die beiden Karten nahezu spiegelbildlich sind.

In Grafik 4 zeigt der helle Block in der Stadtmitte sehr eindrucksvoll, daß in der Innenstadt und in fast allen Innenstadtrandbezirken der Anteil für private Pkw unter 30% bleibt. Ausnahmen sind der 9. bis 11. Bezirk sowie Schwabing-West. Die meisten Autofahrer sind in Gebieten mit hohem Durchschnittseinkommen und größerer Entfernung zum Zentrum zu finden. So fahren in Trudering 61%, in Lochhausen-Langwied 59%, in Hadern 53%, in Solln 52%, in Obermenzing und Ramersdorf-Perlach jeweils 51% mit dem eigenen Auto zur Arbeitsstätte. Entsprechend erkennt man in Grafik 3 durch die helle Tönung die deutlich unter dem Durchschnitt liegenden Anteile für die öffentlichen Verkehrsmittel, die in Trudering mit 29% und Allach-Untermenzing mit 25% am geringsten sind. Im Stadttinneren liegen diese Anteile nur im 6., 12., 13. und 20. Stadtbezirk, in der Peripherie, in Sendling und Aubing über der 50%-Marke. Ansonsten zeigt die Grafik 3 deutlich, daß gerade am Stadtrand vermehrt unterdurchschnittliche Quoten für den öffentlichen Verkehr auftreten. In der Innenstadt ist das Bild wegen der hohen Fußgängeranteile nicht einheitlich.

Diese Ausführungen zeigen deutlich, daß zusätzliche Fahrgäste für den Münchner Verkehrsverbund hauptsächlich in den großflächigen Randbezirken, weniger in der besser erschlossenen Innenstadt gewonnen werden können. Trotz eines S-Bahnanschlusses erscheint auch in Zukunft die Nähe zu Haltestellen von Bus und Straßenbahnen sowie die allgemeine Dichte des Verkehrsnetzes in den Randgebieten nicht an Bedeutung zu verlieren.

*Bo./Rö.*