

## 300 000 Menschen pendeln täglich nach München!

Die oft gestellte Frage nach der Zahl der Münchener Einpendler kann, nachdem fast zwei Jahrzehnte nur Schätzungen möglich waren, aufgrund von Informationen, die anlässlich der Volkszählung 1987 von den Haushalten gegeben wurden, beantwortet werden. Zu den Pendlern zählen dabei nicht Personen, die – möglicherweise auch täglich – zum Einkaufen, aus Besuchs- oder anderen Gründen die Stadtgrenze passieren. Nur wer in einer anderen Gemeinde wohnt und eine Münchener Arbeitsstätte aufsucht bzw. hier zur Schule (Hochschule etc.) geht, zählt statistisch als Pendler. Vorausgesetzt wird außerdem, daß der Weg täglich zurückgelegt wird, womit wir die Definition auf den Begriff „Tagespendler“ einengen, im Gegensatz etwa zu dem ebenfalls geläufigen „Wochenpendler“, der während der Arbeitswoche in der Stadt wohnt und Sonn- und Feiertage am Heimatort verbringt. Den nachfolgenden Ausführungen liegen vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung veröffentlichte Zahlen zugrunde, die in zusammenfassender Form bereits in Heft 11 der vorliegenden Reihe veröffentlicht wurden.

289 612 Einpendler kamen am Stichtag der Volkszählung (25. 5. 1987) täglich in die Landeshauptstadt München. Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen wirtschaftlichen Tendenzen in Verbindung mit der anhaltenden Regionswanderung von Münchener Haushalten wird man demnach mit der Annahme von rund 300 000 Einpendlern zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinesfalls zu hoch liegen. 87% der Einpendler suchen die Stadt aus beruflichen Gründen auf, der Rest setzt sich aus Schülern und Studierenden zusammen. Ein Blick auf die seit 1939 anlässlich der Volkszählungen ermittelten Berufspendlerdaten (siehe Tabelle 1) läßt erkennen, daß sich der Einpendlerstrom in den letzten 50 Jahren etwa verzwanzigfach hat, wobei die Zuwachsraten in den vergangenen Jahren zu den höchsten des Beobachtungszeitraumes zählen. Allein seit der letztmaligen Erfassung anlässlich der VZ 1970 ist der Berufspendlerstrom um 85% angeschwollen. Dabei ist herauszustreichen, daß vor allem die weiblichen Berufseinpendler zahlenmäßig enorm zugenommen haben. Während die Männer lediglich +70% verzeichnen, legten die Frauen seit 1970 um 125% zu. Somit erklärt sich auch das deutliche Anwachsen der Quote weiblicher Berufseinpendler von 28% im Jahr 1970 auf 34% im Zählungsjahr 1987. Trotz dieser Entwicklung sind die Männer insoweit noch überrepräsentiert, als der Anteil der Frauen an allen in München Beschäftigten bei 41% liegt. Offenbar nehmen Männer eher den mit dem Einpendlerstatus häufig verbundenen längeren Arbeitsweg in Kauf als Frauen, oder sind durch ihre Qualifizierung dazu gezwungen. Bei berufstätigen Frauen, wo auch die Teilzeitbeschäftigung eine größere Rolle spielt, findet sich

### Die Einpendler nach München in den Zählungsjahren seit 1939

Tabelle 1

Jahr	Stichtag	Berufseinpendler				Aus- bildungs- einpendler zusammen	Ein- pendler ins- gesamt
		zusammen	1939 = 100	davon			
				männlich	weiblich		
1939 . . .	17. Mai	13 066	100	10 270	2 796	.	.
1946 . . .	29. Okt.	24 104	184	18 894	5 210	.	.
1950 . . .	13. Sept.	43 727	335	31 749	11 978	.	.
1956 . . .	25. Sept.	79 357	607	.	.	6 483	85 840
1961 . . .	6. Juni	96 618	739	67 410	29 208	11 581	108 199
1968 . . .	25. Okt.	112 573	862	.	.	14 874	127 447
1970 . . .	27. Mai	136 015	1 041	97 998	38 017	16 857	152 872
1987 . . .	25. Mai	251 492	1 925	166 109	85 383	38 120	289 612

vermutlich schon deshalb eine geringere Pendlerneigung, weil in vielen Fällen das Zeitbudget auf die zusätzliche Belastung durch Haushalt und/oder Kind(er) abgestimmt werden muß. Nach Vorliegen weiterer Ergebnisse, insbesondere zur räumlichen Pendlerverteilung (auch innerstädtisch), wird diesen Fragen noch im einzelnen nachzugehen sein. Wie groß die Bedeutung der Münchener Berufseinpender für die städtische Wirtschaft ist, mag aus der Tatsache abgelesen werden, daß jeder vierte weibliche und sogar ein Drittel der männlichen Beschäftigten der hiesigen Arbeitsstätten täglich aus anderen Gemeinden nach München kommen. Auch die Entwicklung der Zahl der sogenannten Ausbildungspendler (Volkzählung 1987: 38 120) ist progressiv. Im Vergleich zu 1970 ist ein Zuwachs um 126% zu verzeichnen, aus dem sich eine durchschnittliche jährliche Zunahmerate von 1 250 Schülern und Studierenden errechnen läßt, die täglich den Weg nach München auf sich nehmen, um eine der hiesigen weiterführenden Schulen zu besuchen oder an einer der Hochschulen zu studieren.

Ebenso wie schon 1961 und 1970 wurden die Haushalte auch nach dem für den Arbeitsweg benutzten Verkehrsmittel gefragt. Anzugeben war das Verkehrsmittel, mit dem hauptsächlich die längste Strecke des Hinwegs von der Wohnung zur Arbeit bzw. der Ausbildungsstätte zurückgelegt wurde. Sehen wir uns, bevor wir nach Berufs- und Ausbildungspendlern trennen, die Verkehrsmittel des gesamten Einpendlerstroms an. Ziemlich genau die Hälfte (51%) der Tagespendler fährt mit dem Auto (Pkw) in die Stadt und 44% nutzen die Schienenverkehrsmittel U-/S-/Straßenbahn bzw. die Eisenbahn. Während weitere 4% ebenfalls mit öffentlichen Verkehrsmitteln, und zwar in erster Linie mit Bussen, zum Zielort fahren, ist etwa jeder 100. Einpendler auf sein Zweirad (Fahrrad, Mofa, Moped, Motorrad) angewiesen, und ca. 600 Personen (0,2%) sind hauptsächlich zu Fuß unterwegs zur Münchener Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte. Bei letzteren dürfte es sich überwiegend um Einwohner von Randgemeinden wie Karlsfeld, Haar oder Lochham handeln, mit denen die Stadt schon seit Jahren zusammengewachsen ist. Das Schwergewicht beim Schienenverkehr liegt erwartungsgemäß auf U-, S- und Straßenbahn (bedauerlicherweise ist deren Trennung nicht möglich). Drei von vier „Schienenpendlern“ gaben eines dieser Verkehrsmittel an, jeder vierte nahm die Eisenbahn. Dies bedeutet, auf die Basis aller Einpendler gerechnet, daß knapp 11% den größten Teil ihres täglichen Wegs mit der Bundesbahn bewältigen (siehe auch wegen der absoluten Zahlen Tabelle 2).

Der wesentliche Unterschied zwischen der Verkehrsmittelwahl von Berufs- und Ausbildungspendlern liegt nicht unerwartet bei der Verschiebung der Anteile von Pkw und Schienenverkehrsmitteln. Schon aus Altersgründen reduziert sich bei den Schülern/Studierenden die Autoquote auf 13%. Vier Fünftel der Ausbildungseinpender erreichen ihr innerstädtisches

### **Die Einpendler nach München nach dem hauptsächlich benutzten Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeits-/Ausbildungsstätte (VZ vom 25. 5. 1987)**

Tabelle 2

Verkehrsmittel	Berufseinpender		Ausbildungseinpender		Einpendler insgesamt	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Kein Verkehrsmittel (zu Fuß) . . . . .	556	0,2	51	0,1	607	0,2
Pkw . . . . .	141 459	56,3	5 115	13,4	146 574	50,6
U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn . . . . .	72 217	28,7	23 758	62,4	95 975	33,1
Eisenbahn . . . . .	24 659	9,8	6 514	17,1	31 173	10,8
Bus, sonstige öffentl. Verkehrsmittel . . . . .	10 304	4,1	1 914	5,0	12 218	4,2
Fahrrad, Sonstiges (Motorrad, Moped, Mofa)	2 297	0,9	768	2,0	3 065	1,1
insgesamt . . . . .	251 492	100,0	38 120	100,0	289 612	100,0

Ziel dagegen mit dem schienengestützten öffentlichen Verkehrsmittel. Mit diesem fuhren zwar auf der wesentlichen Strecke zum Arbeitsplatz (Mitte 1987) knapp 97 000 auswärtige Erwerbstätige, diese bilden jedoch nur einen Anteil von 39% aller Berufseinpendler. Das vierrädrige Individualverkehrsmittel bringt hingegen täglich weit über 140 000 Personen berufsbedingt in die Betriebe und Büros der Isarmetropole, und diese repräsentieren 56% der Berufseinpendler.

### Einpendleranteile nach Verkehrsmittelgruppen zu den vergangenen Volkszählungen

Tabelle 3

Verkehrsmittel	Anteile in %		
	1987	1970	1961
Pkw . . . . .	50,6	50,0	21,7
ÖV schienengestützt . . . . .	43,9	33,5	57,3
ÖV straßengestützt . . . . .	4,2	14,9	11,6
Motorrad, Moped, Fahrrad, Sonstige (zu Fuß)	1,3	1,6	9,4
zusammen . . . . .	100,0	100,0	100,0

Die in letzter Zeit aus gutem Grund wieder verstärkt geführte öffentliche Diskussion über (weitere) Zugangsbeschränkungen für Pkw in die (Innen-)Stadt wird nicht nur diese Tatsache zu beachten haben. Besonders interessant ist die Entwicklung des motorisierten Pendlerindividualverkehrs im Vergleich zum öffentlichen Verkehrsmittel seit 1970 (vorletzte Pendlererfassung). Denn mit dem nach diesem Zeitpunkt erfolgten Ausbau der S-Bahn (auch park and ride) erhoffte man sich eine Entlastung der Münchener Straßen. Diese wäre nun auch bei gleichgebliebener Einpendlerzahl nicht eingetreten, denn die Quote der Autofahrer, die 1961 noch etwa ein Fünftel betrug, liegt heute wie 1970 bei gut 50%. Demnach hat sich auch der Anteil der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel seit 1970 bis auf wenige Zehntelpunkte nicht geändert (1961 noch 69%). Durch die starke Zunahme der Einpendlerzahl müssen also die Straßen im Vergleich zu 1970 einen Autozuwachs von 70 000 Pkw, ausschließlich durch Tagespendler verursacht, verkraften. Das entspricht einer Steigerungsrate von über 90%\*). Nach den Zahlen ist allerdings unstrittig, daß – vermutlich infolge der Aufnahme des S-Bahnbetriebes ab März 1972 – eine markante Verlagerung, vom Bus auf die Schiene, stattfand. 1970 nutzte ein Drittel der Einpendler die „Bahnen“, 1987 entfielen 44% auf die schienengestützten Verkehrsmittel (siehe auch Tabelle 3).

### Die Einpendler nach München nach dem Zeitaufwand für den einfachen Weg zur Arbeits-/Ausbildungsstätte (VZ vom 25. 5. 1987)

Tabelle 4

Zeitaufwand für den Weg zur Arbeits-/Ausbildungsstätte	Berufseinpendler		Ausbildungseinpendler		Einpendler insgesamt	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
unter 15 Minuten . . . . .	5 719	2,3	398	1,1	6 117	2,1
15 bis unter 30 Minuten . . . . .	45 889	18,2	3 633	9,5	49 522	17,1
30 bis unter 60 Minuten . . . . .	133 058	52,9	22 488	59,0	155 546	53,7
60 und mehr Minuten . . . . .	66 826	26,6	11 601	30,4	78 427	27,1
zusammen . . . . .	251 492	100,0	38 120	100,0	289 612	100,0

\*) Weiterführende Ergebnisse zum Verkehrsverhalten der Einpendler in Verbindung mit der Verfügbarkeit alternativer Verkehrsmittel sind von einer genaueren Analyse der regionalisierten Quell-/Zielbeziehungen zu erwarten. Entsprechende Grundlagedaten lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor.

## Die Entwicklung des Zeitaufwandes der Berufseinpender im Vergleich der Volkszählungen 1961, 1970 und 1987

Tabelle 5

Zeitaufwand für den einfachen Arbeitsweg	1961 Arbeitsweg in %	1970 Arbeitsweg in %	1987 Arbeitsweg in %
unter 15 Minuten . . . . .	1,4	2,2	2,3
15 bis unter 30 Minuten . . . . .	9,2	20,0	18,2
30 bis unter 60 Minuten . . . . .	35,5	43,5	52,9
60 und mehr Minuten . . . . .	53,9	34,3	26,6
zusammen . . . . .	100,0	100,0	100,0

Erste Zahlen liegen auch zum Zeitaufwand vor, den die Einpendler zur Bewältigung der Strecke zwischen Wohnort und Arbeits-/Ausbildungsort investieren (Tabelle 4). 156 000 Personen, das sind 54%, waren zwischen 30 und 60 Minuten unterwegs. Immerhin etwa halb so viele Einpendler (27%) nahmen über eine Stunde für die einfache Strecke zum Zielort innerhalb des Burgfriedens in Kauf. Jeder sechste Einpendler schließlich rechnet mit einer Fahrzeit zwischen 15 und 30 Minuten, und nur 2% „pendeln“ maximal eine Viertelstunde. Aufschlußreich ist auch in diesem Fall die Trennung der Pendlergruppe, die aus beruflichen Gründen in die Stadt kommt, von den Schülern und Studierenden. Letztere müssen deutlich höhere Fahrzeiten hinnehmen. So sind 59% zwischen 30 Minuten und 1 Stunde (Berufseinpender 53%) und 30% sogar noch länger unterwegs (Berufseinpender 27%). Über die Gründe für den längeren Hinweg der Ausbildungspendler zu spekulieren, ist vorerst müßig, denn in Kürze werden weitere Daten vorliegen, die nicht nur eine genauere räumliche Einordnung der Pendlerbeziehungen, sondern auch die Zusammenschau von Verkehrsmittel und Zeitaufwand zulassen.

Abschließend sei noch gezeigt, wie sich im Hinblick auf die eingesetzte Wegzeit das Verhalten der Pendler verändert hat. Zugunsten einer längerfristigen Betrachtung müssen wir uns auf die Berufstätigen beschränken, da nur für sie plausible Daten aus dem Zensus 1961 vorliegen. Als wesentlich gilt festzuhalten, daß der Anteil der besonders zeitintensiven Arbeitswege von über 1 Stunde erheblich zurückgegangen ist. Während 1961 jeder zweite mehr als 60 Minuten für den einfachen Arbeitsweg brauchte, war es 1970 noch jeder dritte und 1987 nur noch jeder vierte berufstätige Einpendler. Trotzdem sollte man nicht übersehen, daß 1987 mit 67 000 die bisher bei weitem höchste absolute Zahl von Berufseinpendlern über 1 Stunde zur Münchener Arbeitsstätte unterwegs war. Die Zahlen deuten im übrigen darauf hin, daß die Kategorie 30 bis unter 60 Minuten für zunehmende Pendleranteile zutrifft. 1961 brauchten 35% der Berufseinpender so lange, 1987 gab bereits mehr als die Hälfte diese Zeitspanne an. Die Quote der Pendler mit weniger als einer halben Stunde Arbeitsweg ist zwischen 1961 und 1970 deutlich gestiegen (+10 %-Punkte), bis 1987 dann unwesentlich zurückgegangen (siehe auch Tabelle 5). Nach wie vor rechnet jeder fünfte Arbeitnehmer, der in die Stadt pendelt, mit einer Wegzeit von unter 30 Minuten.

*Dipl.-Geogr. Elmar Huss*