

# MÜNCHENER STATISTIK

HERAUSGEGEBEN VOM STATISTISCHEN AMT DER LANDESHAUPTSTADT

NUMMER 5



M A I 1957

*Auspendler 6459  
M = 4793  
S = 1666*

*Inhalt: Rund 86 000 Einpendler nach München! — Zum Thema: Eisenbahngüterverkehr in München — Stark unterschiedliche Entwicklung der Gemeindesteuern — München im Zahlenspiegel*

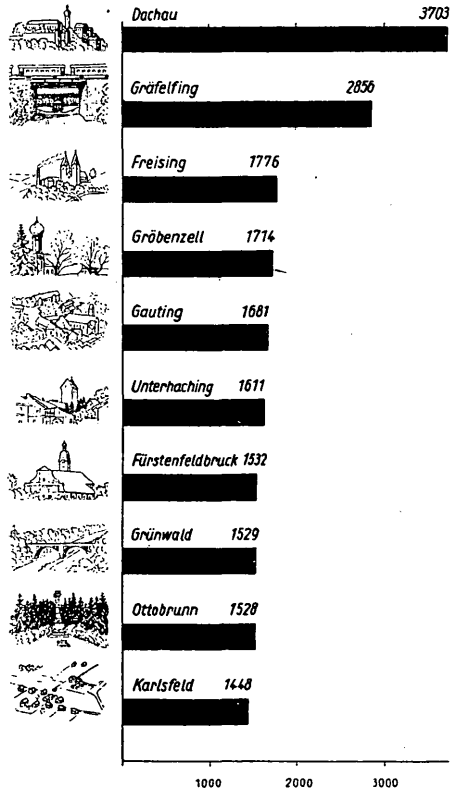
*6112 Auspendler*

*E = 7200  
S = 5400  
w = 8580*

## Rd. 86000 Einpendler nach München!

Jede große Stadt von überörtlicher Bedeutung hat ein mehr oder minder weit ausgedehntes Einzugsgebiet, aus dem tagaus tagein Menschen zur Arbeit oder beruflichen Ausbildung in sie hineinströmen. Für die Gemeinden hat dieses „Pendlerproblem“ eine so vielseitige Bedeutung, daß ihre Spitzenverbände, insbesondere der Deutsche Städtetag, schon bei den Vorverhandlungen über die letzte Wohnungs- und Bevölkerungszählung vom 25. September 1956 darauf gedrungen haben, in die Haushaltungsliste auch eine Frage aufzunehmen, ob Personen in einer anderen als der Wohngemeinde zur Arbeit oder Berufsausbildung gehen. Die Auszählung dieser Pendler wurde den Statistischen Landesämtern zur Pflicht gemacht. Dank dem Entgegenkommen des Bayerischen Statistischen Landesamts können die Ergebnisse dieser Sonderauswertung für die Landeshauptstadt bereits im folgenden bekanntgegeben werden. Natürlich ist es unmöglich, alle die vielen kleinen Gemeinden, aus denen oft nur einige wenige Personen nach München pendeln, in einer erschöpfenden Tabelle wiederzugeben. Die Übersicht auf Seite 106 ff. stellt insofern einen Auszug dar, als nur solche Gemeinden aufgeführt sind, die mindestens 20 Erwerbstätige, Studenten und Schüler nach München entsenden. Bei den textlichen Erläuterungen wird u. a. auf die große Verkehrsabhängigkeit der Pendlerströme hinzuweisen sein.

*Pendler kommen nach München aus*



*21.11.56  
25.5.56  
19.8.57  
24.5.53  
19.5.57  
19.5.80  
19.5.57  
19.5.57  
19.5.57  
19.5.57*

Daß 85 840 Personen in München ihre Arbeits- oder Ausbildungsstätte haben, obwohl sie nicht im Stadtkreis selbst, sondern in der näheren und weiteren Umgebung wohnen, ist das hauptsächlichliche Ergebnis der neuesten Pendlerstatistik. Schade, daß es in ganz Oberbayern keine Stadt mit 80 000 bis 90 000 Einwohnern gibt, deren gesamte Bevölkerung — Männer, Frauen und Kinder — man sich zur besseren Veranschaulichung der Stärke des Pendlerstroms als in Richtung München wandernd vorstellen könnte. Natürlich ist ein so massierter täglicher Zustrom unter den verschiedensten Gesichtspunkten — demographischen, wirtschaftlichen, soziologischen, verkehrs-, wohnungspolitischen usw. — von größtem Interesse. Tatsächlich werden vom Statistischen Amt wenige Zahlen so häufig verlangt wie die der Einpendler nach München. Man braucht sie bei der Verkehrsplanung, um bei Projekten aller Art den von auswärts auf die Stadt zukommenden Berufsverkehr „einplanen“ zu können. Die Behörden der Arbeitsverwaltung, Personalbüros der großen Betriebe usw. interessieren sich für sie unter dem Gesichtspunkt der Deckung des Kräftebedarfs und die Wohnungsämter im Hinblick auf eine evtl. von ihnen ausgehende Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt. Für den Kämmerer bedeutet ihr Anwachsen eine Mehrausgabe, da die Stadt als Arbeitsort gegenüber den Wohngemeinden — unter gewissen Voraussetzungen — zum sog. Gewerbesteuerausgleich verpflichtet ist (70 DM je Person und Jahr; hierfür in München Ansatz 1957: 3,6 Mill. DM). Für die Pendler selbst ergeben sich aus der Trennung von Wohn- und Arbeitsort manche Vor- und Nachteile. Denkt man an lange Anmarschwege, Ausgaben für die Wochenkarte, Abhängigkeit von Fahrplänen, Verzicht auf Theaterbesuche sowie an die Schwierigkeiten, wenn die Kinder auf eine höhere Schule und sonst in Ausbildung gegeben werden, sieht es so aus, als führte die erwählte Zunahme des täglichen Berufsverkehrs. Größer und größer werden die Entfernungen, in denen die Menschen vom Sog der Stadt erfaßt werden. Wer nicht nach München selbst zuziehen will oder keine Wohnung findet, versucht

Garten entschädigen den Pendler oft für das, was er entbehren bzw. an Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen muß.

Vergleicht man die neueste Statistik mit der von 1950 (Berufszählung vom 13. September), sieht es so aus, als hätte sich die Zahl der Einpendler nach München verdoppelt (85 840 gegen 43 727 1950). In Wirklichkeit trifft dies jedoch nicht zu. Wie bereits erwähnt, wurden nämlich 1956 erstmals auch die Fahrschüler und -studenten als Pendler gezählt. Bei diesen handelt es sich nach fundierter Schätzung um ca. 8000 Personen, so daß nur mit rd. 78 000 eigentlichen Berufspendlern gerechnet werden kann. Aber auch diese Zahl ist noch etwas überhöht, und zwar vermutlich um den größten Teil der Pendler, die zufolge der Tabelle auf S. 106 ff. aus Schwaben, Niederbayern und den noch entfernteren Regierungsbezirken nach München kommen (6847, 1950 nur 586). Da diese höchstens einmal wöchentlich zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln dürften, sind sie zu unrecht in die Statistik der Tagespendler mitaufgenommen (mögliche Ausnahmen: der Berufsverkehr aus Mering, Augsburg, Friedberg und evtl. Landshut). Es ist deshalb zweckmäßig, sich beim Vergleich mit 1950 ausschließlich auf die Berufspendler (ohne Studenten und Schüler) aus oberbayerischen Wohnorten zu beschränken:

1950	43 141
1956 rd.	71 000

Hieraus ergibt sich für den sechsjährigen Zeitraum seit der Volkszählung 1950 eine Zunahme um rund 28 000 oder 65%. Gegenüber den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg, in denen der Berufsverkehr nach München noch keine so große Rolle spielte (13 066), ist die Zahl der Einpendler auf das fünfeinhalbfache angestiegen! Durch keine andere Statistik — die Zugzugsstatistik vielleicht ausgenommen — ist die beispiellose Anziehungskraft Münchens so eindrucksvoll zu belegen wie durch die erwähnte Zunahme des täglichen Berufsverkehrs. Größer und größer werden die Entfernungen, in denen die Menschen vom Sog der Stadt erfaßt werden. Wer nicht nach München selbst zuziehen will oder keine Wohnung findet, versucht

wenigstens in die Vororte zu kommen, um als Pendler am städtischen Wirtschaftsleben, das immer neue Arbeitskräfte braucht, teilzunehmen, andere z. B. Zweit- und Drittgeborene auf einem Bauernhof, stoßen neu zum großen Strom der Berufspendler, weil sie in München eine Existenzgrundlage — guten Verdienst und vor allem eine geregelte Arbeitszeit — gefunden haben. Aber auch viele bauwillige Münchener, die sich unter Beibehaltung ihres Arbeitsplatzes auf dem billigeren Siedlungsgelände der Umgebung niederlassen, erhöhen die Zahl der Tagespendler nach München. Nicht zuletzt ist daran zu erinnern, daß raschere und häufigere Verkehrsverbindungen das Wohnen in größerer Entfernung von der Stadt erleichtern.

In jedem Falle aber dürfte der Entschluß zu pendeln meist erst nach langen Überlegungen über den künftigen Arbeitsweg zustande gekommen sein, wobei erfahrungsgemäß weniger die Kilometerzahl als deren Umrechnung in Zeit und Geld (Fahrkosten, Entgang von Überstunden usw.) eine Rolle spielt. Deshalb sind von den verschiedenen Ergebnissen der Pendlerstatistik diejenigen besonders interessant, die sich auf die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort beziehen. In der folgenden Übersicht sind elf kilometrische Zonen gebildet, denen die einzelnen Pendlerwohn-gemeinden nach ihrem Abstand vom Stadtzentrum (Marienplatz) zugeordnet sind:

#### Die Einpendler nach Entfernungszonen

Entfernung der Wohn-gemeinde von München (Stadtmitte)	Zahl der Pendler	%	dgl. 1950
<sup>7169</sup> bis unter 10 km . . . . .	4 001	4,7	6,7
<sup>024</sup> 10 bis unter 15 km . . . . .	19 668	22,9	22,0
<sup>337</sup> 15 „ „ 20 „ . . . . .	19 881	23,2	21,3
<sup>205</sup> 20 „ „ 25 „ . . . . .	10 720	12,5	16,1
<sup>474</sup> 25 „ „ 30 „ . . . . .	6 968	8,1	
30 „ „ 35 „ . . . . .	7 168	8,3	
35 „ „ 40 „ . . . . .	3 014	3,5	33,9
40 „ „ 50 „ . . . . .	3 946	4,6	
50 „ „ 60 „ . . . . .	3 052	3,6	
60 „ „ 70 „ . . . . .	981	1,1	2
70 „ „ und mehr . . . . .	6 441	7,5	
<b>zusammen</b> . . . . .	<b>85 840</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
davon mit Fahrzeit nach München (Stadtmitte)			
bis zu ½ Stunde . . . . .	19 781	23,0	
über ½ bis zu 1 Std. . . . .	41 665	48,5	
über 1 Stunde . . . . .	24 394	28,4	

Aus dem 10-km-Umkreis, dessen Fläche fast ganz vom Stadtgebiet ausgefüllt ist,

kommen nur rund 4000 Pendler nach München, die in fünf verschiedenen politischen Gemeinden ihre Wohnung haben (Neuried, Unterhaching, Unterbiberg, Dor-nach und Unterföhring). Bei der Aufschlüsselung des Berufsverkehrs nach Entfernungen kommt dieser erste Kreis insofern etwas zu kurz, als die zahlreichen Pendler aus dem Ortsteil Lochham zur Gemeinde Gräfelfing gehören, und deshalb beim 10-15-km-Ring gezählt sind. Dieser entspricht ungefähr München-Land und ent-hält zahlreiche typische Pendlerwohnorte, außer Gräfelfing z. B. Planegg, Krailling, Grünwald, Pullach, Deisenhofen, Otto-brunn, Haar, Ismaning, Schleißheim und Karlsfeld (Lk. Dachau). Mit insgesamt 19700 Pendlern nach München wird er nur von den Gemeinden in 15—20 km Ent-fernung von der Stadtmitte noch etwas übertroffen (19900), von denen Dachau, Gröbenzell, Olching, Gauting, Unter-pfaffenhofen-Germering, Parsdorf, Eiche-nau und Puchheim die höchsten Pendler-zahlen aufweisen. Auch der 20- bis 25-km-Ring trägt noch mit einigen sehr wichtigen, u. a. in Fürstenfeldbruck, Maisach, Gilching, Starnberg und Markt Schwaben beginnenden Strömen zum Berufsverkehr in Rich-tung München bei (insgesamt 10720). Im ganzen wohnen in den Gemeinden der 25-km-Zone 54270 Erwerbstätige, Studen-ten und Schüler, die täglich zur Berufsaus-übung bzw. -ausbildung nach München müssen, d. s. nahezu zwei Drittel der Ein-pendler überhaupt (63%). Im Gebiet jen-seits des 25-km-Kreises, aus dem die übrigen 31570 Einpendler kommen, nimmt die Bedeutung des Berufsverkehrs nach Mün-chen mit zunehmender Entfernung rasch ab. Manche wohnen so weit weg von Mün-chen (in 70 km Entfernung und darüber: 6441), daß man sich fragen muß, ob in diesen Fällen tägliche „Wanderungen“ zwischen Wohn- und Arbeitsort überhaupt noch glaubhaft sind. Bezüglich dieser Pendler auf weiteste Entfernungen wird weiter unten noch einiges nachzutragen sein. Als mittlere Entfernung, aus der die Einpendler nach München kommen, ergibt sich ein rechnerischer Durch-schnitt von 19 km. Gegenüber 1950 zeigen sich hinsichtlich der von den Pend-lern zurückzulegenden Wegstrecken keine

*München es. Statistik R. Jg. 1957, Heft 5*  
**Die Einpendler nach München nach ihrer Herkunft**

Herkunft		Einpendler		Herkunft		Einpendler	
		Zahl	%			Zahl	%
Lk.	München	23324	27,2	Berg	136	0,2	
dav.	Aschheim	316	0,4	Breitbrunn	49	0,1	
	Brunnthal	195	0,2	Buch	83	0,1	
	Dornach	109	0,1	Erling-Andechs	24	0,0	
	Feldkirchen	545	0,6	Etterschlag	94	0,1	
	Garching	878	1,0	Feldafing	200	0,2	
	Gräfelfing	2856	3,3	Gauting	1681	2,0	
	Grasbrunn	312	0,4	Gilching	1193	1,4	
	Grünwald	1529	1,8	Hanfeld	20	0,0	
	Haar	1406	1,6	Hechendorf	243	0,3	
	Harthausen	73	0,1	Herrsching	404	0,5	
	Heimstetten	143	0,2	Hochstadt	34	0,0	
	Höhenkirchen	286	0,3	Inning	91	0,1	
	Hofolding	108	0,1	Krailling	854	1,0	
	Hohenbrunn	829	1,0	Leutstetten	55	0,1	
	Ismaning	1043	1,2	Oberalt.-Seefeld	78	0,1	
	Kirchheim	85	0,1	Oberpaffenhofen	199	0,2	
	Neuried	401	0,5	Percha	64	0,1	
	Oberhaching	1318	1,5	Pöcking	256	0,3	
	Oberschleißheim	1187	1,4	Söcking	256	0,3	
	Ottobrunn	1528	1,8	Starnberg	973	1,1	
	Peiß	195	0,2	Steinbach	207	0,2	
	Planegg	1103	1,3	Traubing	86	0,1	
	Pullach	1384	1,6	Tutzing	387	0,5	
	Putzbrunn	176	0,2	Unterbrunn	20	0,0	
	Siegertsbrunn	143	0,2	Wangen	40	0,0	
	Taufkirchen	379	0,4	Weßling	319	0,4	
	Unterbiberg	1011	1,2	Widdersberg	25	0,0	
	Unterföhring	856	1,0	übr. Gemeinden	105	0,1	
	Unterhaching	1611	1,9	Lk. Dachau	7966	9,3	
	Unterschleißheim	1306	1,5	dav. Ampermoching	62	0,1	
	Gemeindefreie Geb.	13	0,0	Arnbach	41	0,0	
Lk.	Fürstenfeldbruck	13443	15,7	Asbach	27	0,0	
dav.	Adelshofen	37	0,0	Bergkirchen	36	0,0	
	Alling	913	1,1	Dachau	3703	4,3	
	Althegnenberg	54	0,1	Eisolzried	31	0,0	
	Aufkirchen	48	0,1	Fahrenzhausen	70	0,1	
	Emmering	290	0,3	Feldgeding	29	0,0	
	Esting	359	0,4	Glonn	25	0,0	
	Fürstenfeldbruck	1532	1,8	Großberghofen	26	0,0	
	Geiselbullach	248	0,3	Gröbinzemoos	37	0,0	
	Geltendorf	180	0,2	Günding	186	0,2	
	Germering	1086	1,3	Haimhausen	309	0,4	
	Germerswang	44	0,1	Hebertshausen	170	0,2	
	Gröbenzell	1714	2,0	Karlsfeld	1448	1,7	
	Hattenhofen	127	0,1	Kollbach	66	0,1	
	Hausen b. Geltendorf	27	0,0	Langenpettenbach	46	0,1	
	Hofhegnenberg	25	0,0	Lauterbach	41	0,0	
	Jesenwang	37	0,0	Markt Indersdorf	128	0,1	
	Kottgeisering	157	0,2	Niederroth	67	0,1	
	Landsberied	48	0,1	Oberbachern	61	0,1	
	Malsach	1201	1,4	Odelzhausen	69	0,1	
	Malching	51	0,1	Pasenbach	91	0,1	
	Mammendorf	425	0,5	Pellheim	31	0,0	
	Mittelstetten	24	0,0	Petershausen	214	0,2	
	Moorenweis	105	0,1	Prittlbach	39	0,0	
	Nannhofen	41	0,0	Ried	42	0,0	
	Oberschweinbach	90	0,1	Röhrmoos	169	0,2	
	Oberweikertshofen	25	0,0	Rumelzhausen	29	0,0	
	Olching	1348	1,6	Schwabhausen	97	0,1	
	Puch	41	0,0	Sigmertshausen	29	0,0	
	Puchheim	780	0,9	Sulzemoos	43	0,1	
	Schöngeising	136	0,2	Unterweikertshofen	27	0,0	
	Türkenfeld	316	0,4	Vierkirchen	145	0,2	
	Ueberacker	56	0,1	Weichs	83	0,1	
	Unteraltling	58	0,1	Wiedenzhausen	38	0,0	
	Unterpaffenhofen	1360	1,6	übr. Gemeinden	211	0,2	
	Unterschweinbach	33	0,0	Lk. Ebersberg	7192	8,4	
	Wildenroth	209	0,2	dav. Anzing	168	0,2	
	Zankenhausen	29	0,0	Ablling	363	0,4	
	übr. Gemeinden	189	0,2	Baiern	22	0,0	
Lk.	Starnberg	8359	9,7	Bruck	82	0,1	
dav.	Argelsried	183	0,2	Ebersberg	334	0,4	

Herkunft	Einpender		Herkunft	Einpender	
	Zahl	%		Zahl	%
Egmating	70	0,1	Lk. Erding	1916	2,2
Forstinning	109	0,1	dav. Altenerding	225	0,3
Frauenneuharting	46	0,1	Dorfen	213	0,2
Gelting	35	0,0	Erding	312	0,4
Glonn	193	0,2	Finsing	138	0,2
Grafling	823	1,0	Haumehring	23	0,0
Hohenlinden	35	0,0	Langengeisling	60	0,1
Kirchseeon	786	0,9	Lengdorf	56	0,1
Lampferding	29	0,0	Moosinning	132	0,2
Loitersdorf	60	0,1	Niederneuching	23	0,0
Markt Schwaben	940	1,1	Notzing	33	0,0
Moosach	144	0,2	Oberding	44	0,1
Nettelkofen	185	0,2	Oberneuching	45	0,1
Oberndorf	20	0,0	Ottenhofen	106	0,1
Oberframern	71	0,1	Pastetten	29	0,0
Oelkofen	80	0,1	Walpertskirchen	56	0,1
Parsdorf	1062	1,2	Wasentegernbach	20	0,0
Pliening	276	0,3	Wörth	170	0,2
Pörling	225	0,3	übr. Gemeinden	231	0,3
Poing	299	0,3	Lk. Miesbach	1740	2,0
Schaildorf	73	0,1	dav. Bad Wiessee	45	0,1
Steinhöring	104	0,1	Dürnbach	24	0,0
Straubdorf	31	0,0	Föching	125	0,1
Zorneding	527	0,6	Gmund a. Tegernsee	50	0,1
Lk. Wolfratshausen	3350	3,9	Hartpenning	115	0,1
dav. Arget	84	0,1	Hausham	112	0,1
Ascholding	42	0,0	Holzkirchen	445	0,5
Bachhausen	31	0,0	Holzolling	32	0,0
Baierbrunn	349	0,4	Miesbach	123	0,1
Baiernrain	25	0,0	Parsberg	21	0,0
Beuerberg	25	0,0	Rottach-Egern	55	0,1
Degerndorf	25	0,0	Schafflach	72	0,1
Deining	39	0,0	Schliersee	114	0,1
Dingharting	68	0,1	Tegernsee	79	0,1
Dorfen	25	0,0	Valley	99	0,1
Egling	64	0,1	Warngau	95	0,1
Eurasburg	32	0,0	Wattersdorf	41	0,0
Gelting	41	0,0	übr. Gemeinden	93	0,1
Geretsried	62	0,1	Lk. Pfaffenhofen a. d. I.	1206	1,4
Höhenrain	90	0,1	dav. Aufham	21	0,0
Holzhausen	29	0,0	Förlbach	38	0,0
Icking	217	0,3	Geisenfeld	51	0,1
Königsdorf	21	0,0	Hettenshausen	39	0,0
Münsing	65	0,1	Ilmmünster	96	0,1
Oberbiberg	27	0,0	Jetzendorf	53	0,1
Otterfing	234	0,3	Langwald	26	0,0
Sauerlach	435	0,5	Paindorf	36	0,0
Schäftlarn	504	0,6	Pfaffenhofen	265	0,3
Straßlach	177	0,2	Pischelsdorf	42	0,0
Weidach	113	0,1	Reichertshausen	52	0,1
Wolfratshausen	410	0,5	Rohrbach	64	0,1
übr. Gemeinden	116	0,1	Schweitenkirchen	27	0,0
Stk. Freising	1776	2,1	Volkersdorf	31	0,0
Lk. Freising	2306	2,7	Wolnzach	33	0,0
dav. Allershausen	90	0,1	Zell	25	0,0
Eching	415	0,5	übr. Gemeinden	307	0,4
Großnöbich	97	0,1	Lk. Weilheim	938	1,1
Günzenhausen	69	0,1	dav. Bernried	72	0,1
Haag a. d. Amper	25	0,0	Iffeldorf	54	0,1
Hallbergmoos	88	0,1	Murnau	49	0,1
Hohenbercha	20	0,0	Peißenberg	65	0,1
Hohenkammer	67	0,1	Penzberg	182	0,2
Jarzt	20	0,0	Polling	20	0,0
Kammerberg	46	0,1	Seeshaupt	95	0,1
Kranzberg	48	0,1	Weilheim	224	0,3
Langenbach	38	0,0	Wielenbach	22	0,0
Marzling	67	0,1	übr. Gemeinden	155	0,2
Massenhäusen	86	0,1	Lk. Bad Aibling	900	1,0
Moosburg	278	0,3	dav. Bad Aibling	105	0,1
Neufahrn b. Freising	464	0,5	Bruckmühl	143	0,2
Oberhummel	24	0,0	Feldkirchen	38	0,0
Paunzhausen	21	0,0	Großkarolinenfeld	85	0,1
Pulling	87	0,1	Heifendorf	100	0,1
Schlipps	23	0,0	Hohenthann	35	0,0
übr. Gemeinden	236	0,3	Kolbermoor	108	0,1

Noch Tabelle : Die Einpendler nach München nach ihrer Herkunft

Herkunft	Einpendler		Herkunft	Einpendler	
	Zahl	%		Zahl	%
Mietraching . . . . .	31	0,0	Lk. Landsberg . . . . .	435	0,5
Tuntenhausen . . . . .	95	0,1	dav. Dießen . . . . .	77	0,1
Vagen . . . . .	75	0,1	Eching . . . . .	24	0,0
übr. Gemeinden . . . . .	87	0,1	Oberschondorf . . . . .	38	0,0
Lk. Wasserburg a. Inn . . . . .	664	0,8	Unterschondorf . . . . .	30	0,0
dav. Attel . . . . .	20	0,0	Utting . . . . .	59	0,1
Edling . . . . .	50	0,1	übr. Gemeinden . . . . .	207	0,2
Haag i. OB. . . . .	23	0,0	Lk. Bad Tölz . . . . .	381	0,4
Isen . . . . .	92	0,1	dav. Bad Tölz . . . . .	142	0,2
Maitenbeth . . . . .	31	0,0	Benediktbeuren . . . . .	32	0,0
Mittbach . . . . .	28	0,0	Bichl . . . . .	21	0,0
Pfaffing . . . . .	39	0,0	Gaißach . . . . .	20	0,0
Rott a. Inn . . . . .	38	0,0	Kochel . . . . .	25	0,0
Wasserburg a. Inn . . . . .	95	0,1	Lenggries . . . . .	48	0,1
Westach . . . . .	28	0,0	Reichersbeuren . . . . .	48	0,1
übr. Gemeinden . . . . .	220	0,3	übr. Gemeinden . . . . .	45	0,1
Stk. Rosenheim . . . . .	376	0,4	Stk. Ingolstadt . . . . .	155	0,2
Lk. Rosenheim . . . . .	586	0,7	Lk. Ingolstadt . . . . .	203	0,2
dav. Aising . . . . .	70	0,1	dar. Unsernherrn . . . . .	31	0,0
Bernau a. Chiemsee . . . . .	24	0,0	Lk. Laufen . . . . .	151	0,2
Endorf i. OB. . . . .	42	0,0	Lk. Altötting . . . . .	122	0,1
Oberaudorf . . . . .	20	0,0	Lk. Berchtesgaden . . . . .	84	0,1
Prien a. Chiemsee . . . . .	75	0,1	Stk. Bad Reichenhall . . . . .	18	0,0
Stephanskirchen . . . . .	50	0,1	Stk. Traunstein . . . . .	42	0,0
Westerdorf St. Peter . . . . .	50	0,1	Lk. Traunstein . . . . .	195	0,2
übr. Gemeinden . . . . .	255	0,3	dar. Übersee . . . . .	22	0,0
Lk. Mühldorf . . . . .	530	0,6	Lk. Garmisch-Partenkirchen . . . . .	99	0,1
dav. Ampfing . . . . .	59	0,1	dar. Gem. Garmisch-Partenk. . . . .	66	0,1
Mühldorf . . . . .	92	0,1	Lk. Schrobenhausen . . . . .	194	0,2
Neumarkt-St. Veit . . . . .	30	0,0	dav. Hohenwart . . . . .	84	0,1
Obertaufkirchen . . . . .	23	0,0	Schrobenhausen . . . . .	31	0,0
Schwindegg . . . . .	32	0,0	übr. Gemeinden . . . . .	79	0,1
Waldkraiburg . . . . .	29	0,0	Lk. Schongau . . . . .	75	0,1
Weidenbach . . . . .	32	0,0	dar. Hohenpeißenberg . . . . .	25	0,0
übr. Gemeinden . . . . .	233	0,3	Reg.-Bez. . . . .		
Lk. Aichach . . . . .	235	0,3	Oberbayern zus. . . . .	78 993	92,0
dav. Altomünster . . . . .	75	0,1	Niederbayern . . . . .	4 255	5,0
Hilgertshausen . . . . .	29	0,0	Schwaben . . . . .	1 510	1,8
Kleinberghofen . . . . .	23	0,0	übr. Reg.-Bez. . . . .	1 082	1,3
übr. Gemeinden . . . . .	108	0,1			
Stk. Landsberg a. L. . . . .	32	0,0	<b>Zusammen . . . . .</b>	<b>85 840</b>	<b>100</b>

allzu gewichtigen Verschiebungen. Lediglich der Anteil des 15- bis 20-km-Ringes ist etwas größer geworden (23 gegen 21%), weil sich in einigen seiner Gemeinden der Berufsverkehr nach München mehr als verdoppelt hat (z. B. in Unterpfaffenhofen und Germering) und andere mit namhaften Zahlen daran teilnehmen, die 1950 in der Pendlerstatistik überhaupt kaum vertreten waren. Auch in den weiter entfernten Orten (über 25 km) hat der Berufsverkehr in Richtung München nach Ausschöpfung des Kräftepotentials der näheren Umgebung etwas an Bedeutung gewonnen (Anteil an den Einpendlern überhaupt 36,7 gegen 33,9% 1950). Gegen die Bildung schematischer Entfernungszonen ist nun freilich einzuwenden, daß sie keine Rücksicht darauf nimmt, ob gute Verkehrsverbindungen zur Stadt bestehen oder nicht. Bei Lage des Wohnorts an einer der von München ausstrahlenden

Eisenbahnstrecken mit dichter Zugfolge sind aber unter Umständen 50 km leichter in Kauf zu nehmen als an anderer Stelle der Umgebung nur 25 km, wenn diese in einem ausgesprochen verkehrsarmen Winkel zurückgelegt werden müssen. Um dem Leser eine der Wirklichkeit besser entsprechende Vorstellung von den Arbeitswegen der Pendler zu vermitteln, wendet man das Verfahren der sog. Isochronen an. D. h., man trägt auf einer Umgebungskarte alle Punkte ein, von denen aus München mit Bahn oder Bus in genau einer halben Stunde Fahrzeit erreicht werden kann. Diese bilden eine sternförmige Figur, die sich entlang den Eisenbahnschienen und Verkehrsstraßen; z. B. bis Gauting, Eichenau, Dachau usw. — das sind 16 bis 18 km entfernte Orte — erstreckt. An manchen Stellen tritt die Halbstunden-Isochrome andererseits bis nahe an die Burgfriedensgrenze zurück (z. B. bei Neu-

ried, Grünwald, Dornach usw.). Innerhalb dieses Linienzuges wohnen insges. 19781 Pendler (23%), die in höchstens einer halben Stunde Fahrzeit im Stadtzentrum von München sein können. Dabei ist die Straßenbahn vom Haupt- bzw. Ostbahnhof usw. bis zum Marienplatz miteingerechnet. Bezüglich der Wege vom Wohnort zur nächstgelegenen Bahnstation ist unterstellt, daß diese mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Kombination Fahrrad — Eisenbahn spielt bei längeren Arbeitswegen überhaupt eine große Rolle. Man überzeuge sich davon z. B. beim Passieren des Fußgängertunnels beim Stationsgebäude München-Laim. Dort sind tagsüber Hunderte von Fahrrädern hinterstellt, deren Besitzer offensichtlich mit den Vorortzügen weitergefahren sind. In der geschilderten Weise können auch die Wohnorte mit genau einstündiger Fahrzeit ermittelt werden (z. B. Tutzing, Schöngeising, Schwabhausen, Freising, Grafing, Helfendorf, Holzkirchen und Icking). Es ergibt sich, daß bei nahezu der Hälfte aller Pendler (41 665 oder 49%) die Fahrzeit eine halbe bis eine Stunde beträgt. Von mehr als einem Viertel der Pendler (24 394 oder 28%) müssen noch längere Fahrzeiten in Kauf genommen werden. Trifft es zu, daß in solchen Fällen auch nach Ankunft in München noch sehr lange Strecken zurückgelegt werden müssen, ist mit dem Pendeln selbstverständlich eine sehr beträchtliche Einbuße an wirklicher Freizeit verbunden. Viele dieser Pendler auf weiteste Entfernung sind täglich drei, vier und mehr Stunden unterwegs, so daß sie Haus und Garten nur am Sonntag und in den Sommermonaten bei Tage sehen. Ob sie das Wochenende — evtl. ein verlängertes — für die Unbequemlichkeit des Pendelns immer voll entschädigt, ist eine Frage, die selbstverständlich nicht generell beantwortet werden kann.

Nach vorstehenden Ausführungen über die Zahl der Einpendler und ihre Gliederung nach Entfernungszonen sind nunmehr die hauptsächlichen Quellen, die den Pendlerstrom speisen, aufzuzeigen. Da auf eine Kartenskizze verzichtet ist, möge der Leser zur besseren Orientierung einen Umgebungsplan von München zu Hilfe nehmen. In der Tabelle auf S. 106 ff.

sind von den 1144 politischen Gemeinden Oberbayerns<sup>1)</sup> nur diejenigen angegeben (327), aus denen wenigstens je 20 Personen täglich zur Arbeit oder Berufsausbildung nach München kommen. Dagegen sind 619 Gemeinden mit geringerer Pendlerzahl und 198 ohne jeden Beitrag zum Pendlerstrom nach der Landeshauptstadt nicht aufgeführt. Letztere liegen überwiegend in so entfernten Landkreisen wie Garmisch-Partenkirchen (insges. nur 99 Pendler nach München), Traunstein (195), Schrobenhausen (194), Altötting (122) usw. Andererseits greift aber das Einzugsgebiet des Arbeitszentrums München auch auf die Regierungsbezirke Schwaben und Niederbayern über, aus denen 1510 bzw. 4255 Pendler kommen (z. B. aus Stadt- und Landkreis Augsburg, Landkr. Friedberg, Stadtkr. Landshut und den Landkr. Vilsbiburg, Vilshofen, Deggendorf, Eggenfelden usw.). Allerdings dürfte es sich bei diesen und den noch entfernter wohnenden Erwerbstätigen, Studenten und Schülern z. T. um sog. Wochenpendler handeln. Diese hätten zufolge den Zählungsvorschriften ihre Haushaltungsliste eigentlich am Arbeitsort München ausfüllen müssen, so daß sie überhaupt nicht als Pendler in Erscheinung getreten wären. Der gleiche Einwand kann selbstverständlich auch in bezug auf die Pendler aus entlegenen oberbayerischen Gemeinden geltend gemacht werden. Aus diesem Grunde ist anzunehmen, daß für den täglichen Berufsverkehr nach München eine etwas zu große Zahl herausgekommen ist. Es sollen deshalb im folgenden nur solche Wohngemeinden namentlich aufgeführt werden, von denen aus man morgens rechtzeitig zum Arbeitsbeginn in München sein kann. Dabei dürfen die Grenzen allerdings nicht zu eng gezogen werden, da alle Möglichkeiten, auf kürzestem Wege in die Stadt zu kommen (Vorortbahnen, Triebwagenzüge, Bundesbahn-, Post- und private Omnibusse, eigene Fahrzeuge usw.), in Rechnung gestellt werden müssen. Auch daran ist zu denken, daß viele freiberuflich Tätige nicht an eine feste Arbeitszeit gebunden sind und sich vielleicht an manchen Tagen die Fahrt nach München überhaupt sparen können.

<sup>1)</sup> Ohne Stadtkreis München.

Wir beginnen die Darstellung der meist benutzten Pendlerwege mit einer kleinen Liste der Umgebungsgemeinden, aus denen mehr als 1000 Personen nach München pendeln:

Dachau	3703
Gräfelfing	2856
Freising	1776
Gröbenzell	1714
Gauting	1681
Unterhaching	1611
Fürstenfeldbruck	1532
Grünwald	1529
Ottobrunn	1528
Karlsfeld	1448
Haar	1406
Pullach	1384
Unterpfaffenhofen	1360
Ochting	1348
Oberhaching-Deisenhofen	1318
Unterschleißheim	1306
Maisach	1201
Gilching	1193
Oberschleißheim	1187
Planegg	1103
Germering	1086
Parsdorf	1062
Ismaning	1043
Unter-, (Neu)biberg	1011

Daß von allen Gemeinden in der Umgebung Münchens Dachau die höchste Pendlerzahl (rund 3700) aufweist, könnte überraschen. Denn das Städtchen über der Amper gilt vielen als Musterbeispiel dafür, daß sich auch im Einflußbereich der Landeshauptstadt eine gewisse Eigenständigkeit behaupten kann. Tatsächlich sind aber bei Dachau alle Voraussetzungen für das breite Fließen des Pendlerstroms — Arbeitsgelegenheiten in nahen Punkten des zentralen Orts und günstige Verkehrsverbindungen dorthin — in idealer Weise erfüllt. Am Morgen (5 bis 8 Uhr) wird der Berufsverkehr von elf Zügen mit nur 25 Minuten Fahrzeit bedient (außerdem Omnibus zum Stiglmaierplatz). Z. T. fahren die Pendler sogar nur 5 bzw. 9 Minuten, soweit sie nämlich in den auf der Strecke zum Hauptbahnhof liegenden Industriebetrieben (MAN und Kraus-Maffei) beschäftigt sind. Deshalb steigen schon beim Anhalten in München-Karlsfeld viele wieder aus. Andererseits aber warten dort die Pendler aus der Gemeinde Karlsfeld (1448), die zum Hauptbahnhof oder auch nur bis München-Allach fahren müssen. Häufig können sie den Weg vom Siedlungshäuschen außerhalb des Burgfriedens zum nahegelegenen Werk im Stadtgebiet sogar zu Fuß zurücklegen, so daß es sich nur „pro

forma“ um ein Einpendeln nach München handelt. In Dachau halten übrigens auch die Personenzüge aus Richtung Ingolstadt, die von den Pendlern aus Röhrmooß (169), Vierkirchen (145), Petershausen (214), Pfaffenhofen a. d. Ilm (265), Ingolstadt (155) usw. benutzt werden. Auf einer kleinen Nebenstrecke bringt der Zug zur Zeit des Arbeitsbeginns die Pendler aus Richtung Altomünster (rund 600, darunter 128 aus Markt Indersdorf, 97 aus Schwabhausen, 75 aus Altomünster selbst usw.) zu den Anschlußzügen nach Dachau-Bhf. bzw. sogar bis Allach.

An zweiter Stelle steht in unserer Übersicht die Gemeinde Gräfelfing-Lochham, die täglich nahezu 2900 Pendler nach München schickt (halbstündlich befahrene Vorortsstrecke, städt. Omnibusse nach Pasing-Obermenzing und zum Waldfriedhof). Selbstverständlich ist daran eine gewisse Quote von Fahrstudenten und -schülern beteiligt. Aber auch die ausgesprochenen Berufspendler machen zusammen mit den wirtschaftlich von ihnen abhängigen Familienangehörigen sicherlich einen sehr erheblichen Prozentsatz der zirka 11000 Einwohner aus. Weiter würmaufwärts liegen u. a. Planegg (1103 Pendler nach München), Krailling (854) und Gauting-Stockdorf (1681). Alle Würmtalgemeinden zusammen (6) verstärken den südwestlichen Berufsverkehr um rund 6600 Personen. Der Vergleich mit früher wird durch die neuerdings erfolgte Ausdehnung der Pendlerstatistik auf die zum Schulbesuch nach München Fahrenden sehr erschwert. Immerhin ist es interessant, daß sich 1956 eine rund viermal so große Zahl von Pendlern aus dem Würmtal ergeben hat wie bei der letzten Zählung vor dem zweiten Weltkrieg (Ergebnisse von 1939—46—50—56: 1547, 2550, 4137 und 6568). Eine Erklärung hierfür ist unschwer zu finden: wie ein Blick auf den Stadtplan zeigt, hat sich entlang der Würm ein recht eckiger, nicht eben schmaler Vorsprung des städtischen Siedlungs- und damit Einzugsgebiets gebildet, der von Pasing bis einschließlich Gauting reicht. Dann allerdings verengt sich das Flußgebiet („Mühltal“), so daß es bis zum Nordufer des Würmsees keine größeren Pendlerwohngemeinden gibt (dort Starnberg 973, Percha 64 und



etwas abseits Söcking 256). Drittgrößte Pendlerwohngemeinde im Einzugsgebiet von München ist die Stadt Freising. Beim Durchgang durch sie schwillt der erst einige Hundert Personen führende Berufsverkehr aus den Gemeinden weiter isarabwärts (z. B. Lanshut 243, Moosburg 278) um nahezu 1800 Erwerbstätige usw. an, von denen viele in den bequem erreichbaren Großbetrieben des nördlichen Stadtrandes beschäftigt sind. Die Fahrzeit bis Moosach (Waggonbau, chemische Industrie) beträgt z. B. nur eine halbe Stunde (von hier Omnibus zu Kraus-Maffei in Allach). Wer von Freising nach Milbertshofen (BMW) pendelt, fährt mit der Bahn und ab Feldmoching mit dem Omnibus. Dagegen benützt man nach Freimann (Bundesbahnwerkstätten) die gleiche Kraftpostlinie, die u. a. auch den Berufsverkehr aus Hallbergmoos (88) und Garching (878) bedient. Die übrigen Gemeinden zwischen München und Freising sind Bahnstationen (Neufahrn 461, Eching 415, Oberschleißheim 1487), mit Ausnahme von Unterschleißheim, dem bedeutendsten Pendlerwohnort an der Kraftpostlinie München—Kammerberg (1306). Die neue Gemeinde Gröbenzell (seit 1952) nimmt in unserer Rangliste mit 1714 Einpendlern nach München den vierten Platz ein. Natürlich sind auch darunter viele „Pseudopendler“, die bald nach Überschreiten der neuen Stadtgrenze am Ziele sind. Wer in Gröbenzell in die Vorortbahn zusteigt, trifft mit zahlreichen Pendlern aus größeren Entfernungen, z. B. aus Olching (1348), Maisach (1201) und Mammendorf-Nannhofen (466), zusammen. Für den Verkehr in Richtung Aubing steht den Gröbenzeller Siedlern ein privater Zubringeromnibus zur Verfügung. Nebenbei bemerkt, reicht das Pendlereinzugsgebiet weit über Nannhofen — Endhaltestelle des Vorortverkehrs — hinaus, obwohl die entfernteren Gemeinden schon zur „Stadtregion“ von Augsburg gehören. Es handelt sich dabei u. a. um Alt- und Hofhegenberg (79), Mering (57), Friedberg (31) und Augsburg selbst (635). Die bisher genannten Pendlerwohnorte liegen sämtlich an den vom Hauptbahnhof ausstrahlenden Schienensträngen. Dagegen kommen die Pendler aus Unterhaching (1611), soweit sie die Bahn benützen, am

Ostbahnhof an (Fahrzeit nur eine Viertelstunde). Auf der gleichen Strecke liegen die Orte Taufkirchen (379) und Oberhaching-Deisenhofen (1318), die aber auch durch einen schienenparallelen Omnibus mit der Stadtmitte (Elisenstraße) verbunden sind. Für den Berufsverkehr aus Deisenhofen steht außerdem die Holzkirchner Eisenbahnlinie zur Verfügung, auf die auch die Pendler aus Sauerlach, Arget, Otterfing und Holzkirchen (zus. rund 1200) angewiesen sind. Auf den ersten 40 km der Lindauer Strecke, d. h. im Bereich des Nahverkehrs, gibt es insges. zwölf Pendlerwohnorte, von denen eingangs dieses Abschnitts nur das „Trabantenstädtchen“ Fürstenfeldbruck besonders aufgeführt ist (1532 Pendler). Trotzdem spielt für einige andere Ortschaften (z. B. Alling-Eichenau und Puchheim) die Nähe des Arbeitsorts München eine viel wichtigere Rolle. Sie entsenden zwar absolut weniger Pendler (913 bzw. 780), doch machen diese in ihren Wohngemeinden einen viel höheren Prozentsatz der Erwerbstätigen, Schüler usw. aus. Auch aus größeren Entfernungen dieser Strecke kommen noch zahlreiche Pendler nach München: 184 aus Schöngeising-Landsberied, 424 aus Wildenroth, Unteraltling, Kottgeisering (Haltestelle Grafraht), 316 aus Türkenfeld und 180 aus Geltendorf. Hier endigt mit dem Vorortverkehr auch die engere wirtschaftliche Verflechtung mit der Landeshauptstadt (aus sieben entfernteren Gemeinden bis einschl. Kaufering insges. nur 93 Pendler). Im ganzen sind auf der Strecke Kaufering—München jeden Morgen über 4700 Personen unterwegs, wobei selbstverständlich die Benützer aller in Frage kommenden Beförderungsmittel mitgerechnet sind (z. B. Privatombibus aus Fürstenfeldbruck).

Von den Isartalgemeinden spielen die folgenden als Ausgangspunkte für den Berufsverkehr nach München eine besondere Rolle:

Pullach . . . . .	1384
Grünwald . . . . .	1529
Baierbrunn . . . . .	349
Schäftlarn . . . . .	504
Icking . . . . .	217
Wolfraatshausen . . . . .	410

Die größte Zahl von Pendlern kommt aus Grünwald, das bekanntlich durch eine

Außenstrecke der Straßenbahn mit München verbunden ist. Es ist von den genannten Gemeinden die einzige, die auf dem rechten Isarufer liegt. Dieses bildet nämlich — wegen des breiten und tiefen Flußbets mit wenig Übergängen — einen eigenen „Verkehrsbezirk“. Für die dort wohnenden Pendler regeln sich Aufbruch zur Arbeit und Rückkehr nach dem Fahrplan des Omnibusses (München—Deisenhofen bzw. Ascholding—Dietsramszell). War sonst von Pendlerströmen die Rede, liegt hier der Vergleich mit einem dünnen Rinnsal näher. Es handelt sich u. a. um folgende Gemeinden:

Straßlach . . . . .	177
Dingharting . . . . .	68
Deining . . . . .	39
Ergertshausen . . . . .	17
Egling . . . . .	64
Neufahrn . . . . .	8
Ascholding . . . . .	42
Dietsramszell . . . . .	15

Auf Grünwald, unter den wichtigsten Pendlerwohngemeinden an achter Stelle, folgt in unserer Reihe die neugegründete Gemeinde Ottobrunn (früher bei Unterhaching). Wer von den insges. 1528 Pendlern in den östlichen Stadtbezirken zu tun hat, kann, ebenso wie die vielen Pendler aus Hohenbrunn (829), Höhenkirchen—Siegertsbrunn (429), Peiß-Aying (195) und Helfendorf-Kreuzstraße (100), die Eisenbahn benutzen (20 Min. zum Ostbahnhof). Stadteinwärts steigen dann noch die Pendler aus Unter(Neu-)biberg zu (1011), soweit diese nicht lieber mit dem privaten Omnibus zur Elisenstraße bzw. mit dem Omnibus zum Starnberger Bahnhof fahren. Letzterer verkehrt ab Ottobrunn und stellt die bequemste Verbindung mit dem Stadtzentrum dar. Auf der Strecke München—Rosenheim, die heute zu den verkehrsgünstigsten zählt, ist Haar (eine Viertelstunde Fahrzeit zum Ostbahnhof) der einzige Ort mit mehr als 1000 Pendlern (1406). Im ganzen streben aus den Orten dieses Nahverkehrsbereichs täglich nahezu 4300 Erwerbstätige, Studenten und Schüler nach der Stadt (u. a. 527 aus Zorneding, 786 aus Kirchseon und 823 aus Grafing). In größerer Entfernung ebbt der Berufsverkehr rasch ab. Bedeutendere Pendlerwohnrorte sind nur noch Aßling (363) und Rosenheim (376). Durch Auf-

nahme der Pendler aus Richtung Ebersberg—Wasserburg verstärkt sich der aus dem Osten auf München zukommende Pendlerschub um weitere 617 Personen (darunter 334 aus Ebersberg).

Zu den stärkst frequentierten Arbeitswegen gehören auch die in Orten an der Ammerseebahn beginnenden. Aus dieser Richtung kommen nahezu 5800 Pendler, darunter über 3600 aus Germering, Unterpfaffenhofen und Gilching. Die übrigen hier noch in Frage kommenden Pendlerwohngemeinden sind die bekannten Villenorte des Seengebietes, z. B. Weßling (319), Steinebach (207), Oberalting - Seefeld (78), Hechendorf (243), Herrsching (404), Inning, Utting und Breitbrunn, in deren Berufsverkehr mit München — nach einer im Landkreis Starnberg durchgeführten Untersuchung — Beschäftigte des öffentlichen Dienstes an der Spitze stehen. Erwähnen wir schließlich noch die Einpendler aus den östlich bzw. nördlich von München gelegenen Gemeinden Parsdorf und Ismaning (1062 bzw. 1043), ist die Liste der Gemeinden mit mehr als 1000 Pendlern erschöpft. Ismaning ist bekanntlich Endstation der kurzen ab Ostbahnhof verkehrenden Stichbahn (Fahrzeit 28 Minuten) sowie mehrfache Omnibushaltestelle (München—Erding und —Eichendorf). Dagegen haben die Parsdorfer zum nächsten Bahnhof (Strecke Erding) immerhin eine halbe Stunde, so daß es viele vorziehen, mit der Kraftpost zur Straßenbahnhaltestelle Steinhausen zu fahren (20 Min.). Sonstige bedeutende Pendlerwohnrorte derselben Strecke sind Feldkirchen (545), Markt Schwaben (940), Altenerding (225) und Erding (312). Auf der z. T. schienen-gleichen Strecke nach Mühldorf ist als einziger Ort mit einem größeren Berufsverkehr nach München Dorfen zu nennen (213).

In größeren Entfernungen, als sie bisher betrachtet wurden (zirka 30—40 km), und in den toten Winkeln des Verkehrs, liegen die Pendlerwohngemeinden weniger dicht, und die für den Berufsverkehr in Richtung München nachgewiesenen Zahlen sind kleiner. Immerhin kommen z. B. aus den Amperorten in der Umgebung von Dachau, Hebertshausen (1 km zur Bahn), Haimhausen und Günding (Kraft-

posthaltestellen), täglich je 200—300 Erwerbstätige usw. in die Landeshauptstadt. Aber auch die anderen Gemeinden des sog. Dachauer Hinterlandes sind in unserer ausführlichen Übersicht je nach Verkehrslage mit mehr oder minder großen Pendlerzahlen vertreten (Weichs 83, Odelzhausen 69, Langenpettenbach, Sulzemoos, Ried, Lauterbach je 40 bis 45).

Zum Berufsverkehr aus Richtung Starnberg ist nachzutragen, wie viele aus den übrigen Würmseegemeinden nach München einpendeln. Dabei sind die Orte des Westufers samt und sonders — wie sie der Reihe nach im Fahrplan stehen — aufzuzählen (Pöcking - Possenhofen 256, Feldafing 200, Tutzing 387, Bernried 72 und Seeshaupt 95), während auf dem verkehrsrärmeren Ostufer eigentlich nur Berg (136) und evtl. Holzhausen (29) als Pendlerwohnorte in Frage kommen (Kraftpost zur Elisenstraße). Daß für den Berufsverkehr aus dem Starnberger-See-Gebiet auch die staatliche Schifffahrt eine Rolle spielt, ist anzunehmen. Viele Pendler werden nämlich bei Benutzung des Dampfschiffes nach Starnberg zu einer günstigeren Uhrzeit nach München kommen, als wenn sie direkt mit dem Omnibus fahren. Im Süden Münchens haben als Pendler aus weiteren Entfernungen diejenigen zu gelten, deren Arbeitswege auf den Strecken Holzkirchen—Bayrischzell und Holzkirchen—Schaftlach—Tegernsee bzw. —Tölz beginnen. Es handelt sich dabei u. a. um folgende Pendlerwohnorte:

Valley-Darching . . . . .	99
Wattersdorf . . . . .	41
Miesbach . . . . .	123
Hausham . . . . .	112
Schliersee . . . . .	114
Hartpenning . . . . .	115
Wargau . . . . .	95
Schaftlach . . . . .	72
Reichertsbeuern . . . . .	48
Bad Tölz . . . . .	142
Lenggries . . . . .	48
Gmund a. Tegernsee . . . . .	50
Tegernsee . . . . .	79
Rottach-Egern . . . . .	55

Die Berufspendler aus den genannten Orten können — Dienstbeginn frühestens um 8 Uhr vorausgesetzt — sogar den Eilzug benutzen. Außerdem sind auch die Omnibusse aus Tölz, Rottach und Valley so rechtzeitig in München, daß sie für Er-

werbstätige und Schüler in Frage kommen. Auch von den Pendlern aus Föching (125), Vagen (75), Bruckmühl (143), Bad Aibling (105) und Kolbemoor (106), d. s. Orte zwischen Holzkirchen und Rosenheim, bevorzugen viele die Kraftpost (München—Bad Aibling), um nicht umsteigen und auf den Anschlußzug warten zu müssen. Auf den Strecken von Rosenheim nach Kufstein bzw. Salzburg sind wegen der großen Entfernungen Gemeinden mit beträchtlichem Berufsverkehr nach München selten. Über 40 Pendler kommen nur aus Prien am Chiemsee (75), Aising (70), Stephanskirchen (50), Endorf und Traunstein (je 42). Trotzdem summieren sich auch auf diesen Strecken die vielen kleinen Zahlen zu einer ansehnlichen Komponente des südöstlichen Pendlerstromes (s. folg. Zusammenstellung). In vielen Fällen dürfte es sich dabei allerdings wiederum um sog. Wochenpendler handeln, die fälschlich in diese Statistik einbezogen wurden.

Einpendler aus Orten auf der Strecke

Rosenheim-Kiefersfelden . . . . .	193
Rosenheim-Frasdorf . . . . .	34
Rosenheim-Freilassing . . . . .	323
Freilassing-Berchtesgaden . . . . .	52
Übersee-Marquartstein . . . . .	38
Endorf-Obing . . . . .	25
Prien-Aschau . . . . .	26
Traunstein-Ruhpolding . . . . .	20
<b>zusammen</b> . . . . .	<b>711</b>

Nach dieser fast verwirrenden Fülle von Einzelheiten empfiehlt es sich nun, das Pendeleinzugsgebiet nach den 8 Haupt- und Nebenrichtungen (Westen, Südwesten usw.) in Sektoren zu zerlegen und für diese die Einpendler gesondert auszuzählen (s. folg. Tab.). Dabei beschränken wir uns wiederum — wie schon auf S. 104 — auf die oberbayerischen Herkunftsorte. Zum Vergleich sind auch die entsprechenden Zahlen für 1950 angegeben.

Nach wie vor sind die von Westen her nach München einmündenden Arbeitswege die am stärksten frequentierten (15770). Von den insgesamt 24 Wohnorten mit den höchsten Pendlerzahlen überhaupt (S. 110) liegen acht in der westlichen Umgebung der Stadt (Gräfelfing, Gröbenzell, Fürstenfeldbruck, Unterpfaffenhofen, Ol-

## Die Einpendler aus Oberbayern nach der Herkunftsrichtung

Herkunftsrichtung	Einpendler		Zunahme	in % von 1950
	1956	1950		
Westen . . . . .	15 770	9 871	5 899	59,8
Südwesten . . . . .	11 376	6 516	4 860	74,6
Süden . . . . .	9 607	5 378	4 229	78,6
Südosten . . . . .	11 158	3 543	7 615	214,9
Osten . . . . .	9 257	5 129	4 128	80,5
Nordosten . . . . .	4 444	2 280	2 164	94,9
Norden . . . . .	9 539	4 554	4 985	109,5
Nordwesten . . . . .	7 842	5 870	1 972	33,6
Insgesamt . . . . .	78 998	43 141	35 852	83,1

ching, Maisach, Gilching und Germering). An zweiter Stelle folgen die südwestlichen Vororte, zu denen u. a. die meisten Würmtalgemeinden gehören (11 376). Der aus südlicher Richtung auf München zukommende Pendlerstrom (9607 Personen, u. a. aus den Isartalgemeinden und den Orten auf der Strecke nach Holzkirchen), der 1950 der drittstärkste war, wird neuerdings von der südöstlichen Komponente des Berufsverkehrs bei weitem übertroffen, die im Verlauf von sechs Jahren auf mehr als das dreifache angestiegen ist (11 158 Pendler gegen nur 3543 1950). In welchem Umfang dieses früher in den Fahrplänen immer etwas stiefmütterlich behandelte und bei den Siedlern aus München weniger begehrte Gebiet in den letzten Jahren aufgeholt hat, ist durch ein sehr lehrreiches Beispiel zu belegen: aus Unterhaching kommen z. Z. 1611, aus der neu gebildeten Gemeinde Ottobrunn 1528 Pendler nach München, während in der Pendlerstatistik von 1950 für beide Ortschaften zusammen — unter der Gemeindebezeichnung Unterhaching — nur knapp 1700 Pendler ausgewiesen waren. Der Berufsverkehr aus dem Norden, z. B. aus Ober- und Unterschleißheim, Garching, Eching und Neufahrn bei Freising hat sich ebenfalls mehr als verdoppelt (9539 gegen 4554), während der Nordwesten von allen acht Sektoren die weitaus geringste Zunahme aufzuweisen hat (rund 34%). Hier spielen nur Karlsfeld und Dachau als Pendlerwohnorte eine bedeutende Rolle, während aus dem immer noch überwiegend bäuerlichen Hinterland

nach wie vor verhältnismäßig wenige Pendler nach München kommen. Angesichts der vielen Nachteile, die mit der täglichen Fahrt in die Stadt verbunden sind, könnte man denken, es handle sich bei den Einpendlern nach München überwiegend um sog. Zwangspendler, die die langen Arbeitswege nur unter dem Druck der Wohnungsnot usw. auf sich nehmen. Diese Auffassung, die in den ersten Nachkriegsjahren vielfach vertreten wurde, dürfte jedoch kaum zu halten sein. Wie wäre es sonst möglich, daß trotz der Erfolge, die in München auf dem Gebiete des Wohnungsbaus erzielt worden sind, der tägliche Berufsverkehr von auswärts immer noch mehr zugenommen hat? Zum mindesten die Pendler, die sich in den letzten Jahren in der Umgebung angesiedelt haben, wären oft in der Lage gewesen, sich für das gleiche Geld in München eine freifinanzierte oder sogar eine Eigentumswohnung zu beschaffen. Daß sie das nicht getan haben, beweist, wie sehr sich der Großstädter bei der Überlegung über einen Wohnungswechsel auch heute noch von der Umgebung der Stadt angezogen fühlt. Auf alle Fälle spielen die freiwilligen Pendler — neu hinausgezogene bzw. trotz Arbeitsaufnahme in München draußen wohnen gebliebene — eine große Rolle. Daß übrigens die einmal erfolgte Trennung von Wohn- und Arbeitsort meist für lange Zeit beibehalten wird, hängt u. a. mit der Bindung an die auswärtige Wohn-gemeinde durch eigenen Haus- und Grundbesitz zusammen. In den — allerdings

seltenen — Fällen, wo darüber Erhebungen durchgeführt wurden, hat sich immer ergeben, daß ein großer Prozentsatz der Pendler im eigenen oder elterlichen Hause wohnt (z. B. in Linz-Oberösterreich 1955: 47%). In welchem Umfang andererseits von den Pendlern tatsächlich die Vereinigung von Wohn- und Arbeitsort angestrebt wird, kann leider vorerst nicht angegeben werden. Erst nach Abschluß der

Interviewbefragungen, die die Statistischen Landesämter jetzt bei einem kleinen Teil (1%) der 1956 erfaßten Bevölkerung durchgeführt haben, werden darüber einige globale Zahlen zur Verfügung stehen. Ob sie zu einer genaueren Beurteilung, inwieweit das Münchener Wohnungsproblem durch die Einpendler verschärft wird, ausreichen werden, bleibt abzuwarten.

Dr. Schm.

## Münchener Statistische Kurznachrichten

**Zum Thema: Eisenbahngüterverkehr in München.** In der Anstiegskurve der Verkehrszahlen der Münchener Güterbahnhöfe spiegelt sich die kräftige Entfaltung des wirtschaftlichen Lebens der bayerischen Landeshauptstadt wider. Als riesiger Konsumplatz ebenso wie als süddeutsches Industrie- und Großhandelszentrum stellt sie laufend neue Anforderungen an den Güterverkehr. Nach Schnellmeldungen der Verkehrsämter konnten wir schon vor drei Monaten auf den außergewöhnlich hohen Güterumschlag des Vorjahres von 4,6 Mill. Tonnen (einschl. Lokalverkehr) hinweisen. So viele Güter sind noch in keinem Jahr des Münchener Eisenbahnverkehrs an den Laderampen der Stadtbahnhöfe angekommen und abgesandt worden. Was sich aber statistisch nicht so schnell feststellen läßt, sind nähere Einzelheiten über die Gütertransporte und dazu gehören in erster Linie die Bezugs- und Versandwege und die Zusammensetzung der empfangenen und versandten Güter nach Warengattungen. Darüber berichtet ausführlich die sog. „Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen“, die allerdings — wegen der mühevollen und langwierigen Kleinarbeit — immer erst mit sehr großer Verspätung herauskommt. Letztmals wurden vor zwei Jahren Zahlen über die Güterbewegung 1953 bekanntgegeben<sup>1)</sup>. Soeben hat das Statistische Bundesamt die gleiche Statistik für 1954 veröffentlicht<sup>2)</sup>. Hier werden für jeden Verkehrsbezirk des Bundesge-

biets, u. a. auch für München, die während eines Jahres empfangenen und versandten Güter einerseits nach 130 Gütergruppen und andererseits nach 88 Herkunfts- und Absatzgebieten aufgegliedert. Ergebnisse dieser Art über eine Reihe von Jahren zeigen, wo und wie sich Richtung und Frequenz von Bezugs- und Versandwegen ändern und wo ganz neue Fäden angeknüpft werden.

Nach der Güterbewegungsstatistik wurden im öffentlichen Verkehr 1954 in München — ohne dem Lokalverkehr zwischen den Bahnhöfen und ohne Besatzungs- und Dienstgut — 3,2 Mill. Tonnen Güter per Bahn umgeschlagen, das waren um 9% mehr als ein Jahr vorher. Der Bundesbahn gelang es durch intensive Kundenwerbung u. a. im Behälterverkehr der Konkurrenz des Güterkraftverkehrs wirksam zu begegnen und verlorengangenes Terrain z. T. wieder zu gewinnen. Fürs erste stellte sich der Zuwachs überwiegend auf der Empfangsseite ein, indes im Versand weit mehr Transportausfälle zu verzeichnen waren. Dadurch nahm das für München typische Übergewicht des Güterempfanges gegenüber dem Versand noch mehr zu (Empfang 1954: 83% des Umschlages gegenüber 82% im Jahre 1953). Es würde im Rahmen dieses Berichtes zu weit führen, wenn wir die Veränderungen sämtlicher Posten des Warenein- und -ausgangs behandeln wollten. Uns kommt es ja nur auf das Herausarbeiten der Hauptlinien an. Für diesen Zweck haben wir übergeordnete Warengattungen gebildet und in folgender Übersicht zusammengestellt:

<sup>1)</sup> „Münchener Statistik“ März 1955 Nr. 3.

<sup>2)</sup> Statistik der Bundesrepublik Deutschland, Band 168.