

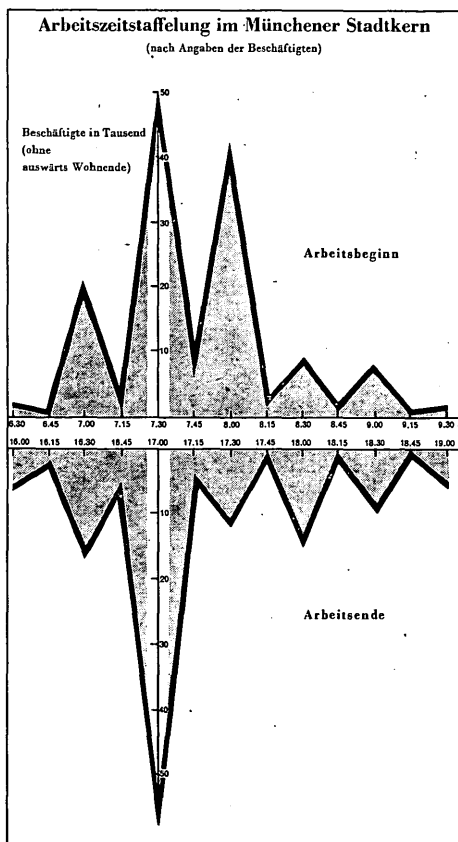


Inhalt: Die täglichen Arbeits- und Schulwege der Münchener — Kraftfahrzeuge in München aus der Sicht der Haushalte — Statistischer Rückblick auf die Fremdensaison Sommer 1961 — Wirtschaftliche Umsätze in München 1960 rd. 22 Mrd. DM — Oktoberfest 1961 in Zahlen — Münchener überhaupt und gebürtige Münchener — München im Zahlenspiegel

Die täglichen Arbeits- und Schulwege der Münchener

(Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Bei der Volkszählung vom Juni 1961 waren von den Erwerbstätigen in die Haushaltslisten Straße und Hausnummer der Arbeitsstätte, dgl. von Schülern und Studenten die Schul- bzw. Hochschulschriften einzutragen. Mit dieser Fragestellung sollte das Ausgangsmaterial für eine neue Statistik des innerstädtischen Berufsverkehrs und der Pendelwanderungen über die Stadtgrenzen beschafft werden. In München wurden diese Auskünfte von der Bevölkerung zu fast 100% erteilt. Das städt. Statistische Amt hat in den letzten Monaten die mehr als 600 000 Adressenangaben ausgewertet, so daß nunmehr über den innerstädtischen Berufsverkehr nach dem Stand vom Sommer 1961 berichtet werden kann. Hinsichtlich der sog. Einpendler, die vom Bayer. Statistischen Landesamt aus den Haushaltslisten der Umgebungsgemeinden herausgeschrieben werden,



muß allerdings noch bis zum Frühjahr 1962 zugewartet werden.

Zur Erfassung der innerstädt. Pendelwanderungen wurde für jeden Erwerbstätigen, Schüler und Studenten eine Zählkarte angelegt, wobei für männliche und weibliche Personen verschiedenfarbige Vordrucke verwendet wurden. Die Einbeziehung der Besucher von Mittel- und höheren Schulen, Fachschulen, akademischen Ausbildungsstätten usw. erschien angebracht, weil auch dieser Personenkreis z. T. erhebliche tägliche Wege zurücklegen muß. Dagegen sind die Volksschüler wegen der bei ihnen meist geringen Entfernung zwischen Wohnung und Schulgebäude unberücksichtigt geblieben. Auf die Zählkarten wurden aus den Haushaltslisten jeweils die Nummer des Wohnbezirkes, die Arbeitsstätten- bzw. Schulanschrift, die Angaben über Fahrzeiten und Verkehrsmittel, aus den braunen Münchener Zusatzbogen außerdem noch die Uhrzeit von Arbeitsbeginn und -ende übernommen. Auf jedem 20. Vordruck wurde zwecks repräsentativer Auszählung auch die soziale Stellung der betreffenden Person (Angestellter, Arbeiter usw.), das Geburtsjahr und ob ledig oder verheiratet eingetragen.

Von den insges. 625 686 erstellten Pendlerzählkarten mußte eine Anzahl nachträglich wieder ausgeschieden werden, weil die Firmenanschriften fehlten (6899) oder der Beruf an häufig wechselnden Orten ausgeübt wird (9196 ambulante Händler, Geschäftsreisende, Bauarbeiter, Künstler ohne festes Engagement usw.). Dadurch verminderte sich die Zahl der für die Pendlerstatistik auswertbaren Karten auf 609 591. Von diesen entfielen

548 735 (90,0%) auf Erwerbstätige und
60 856 (10,0%) auf Schüler und Studenten,

bzw. nach dem Geschlecht gegliedert

356 628 (58,5%) auf männliche und
252 963 (41,5%) auf weibliche Personen.

Bedeutsamer ist eine andere Unterscheidung, bei der die gegenseitige Lage von Wohnung und Arbeitsstätte (Schule) eine Rolle spielt. In der Mehrzahl der Fälle befinden sich diese in verschiedenen Stadtbezirken bzw. -bezirksteilen¹⁾, so daß nach dem Verlassen der Wohnung alsbald eine Bezirksgrenze überschritten wird. Personen, bei denen dies zutrifft, werden als Pendler bezeichnet, wobei Berufs- und Ausbildungspendler (letztere sind Schüler und Studenten) unterschieden werden. Ihnen treten als Nichtpendler diejenigen Personen zur Seite, die Wohnung und Arbeitsstätte im gleichen Stadtbezirk, ja z. T. sogar auf dem gleichen Grundstück haben, so daß sie keine oder doch keine größeren Arbeitswege zurücklegen müssen. In München gab es im Sommer 1961

457 445 (75,0%) Pendler und
152 146 (25,0%) Nichtpendler

in der soeben angegebenen Bedeutung.

In nachstehender Übersicht 1 sind die Zahlenreihen der in den Münchener Stadtbezirken (-bezirksteilen) wohnhaften und der dort beschäftigten Erwerbspersonen (einschl. Schüler und Studenten) nebeneinander gestellt²⁾. Die 62 Bezirke sind in bekannter Weise zu größeren Gebieten — Stadtkern, Zwischen- und Randzone — zusammengefaßt.

Im Stadtkern (Stbez. 1—13) haben rd. 106 000 Erwerbstätige, Studenten und Schüler ihre Wohnungen, jedoch fast 2½mal so viele (255 000 ohne Einpendler von auswärts) ihre Arbeits-

¹⁾ Unserer Pendlerstatistik ist die bekannte Einteilung des Stadtgebietes in 62 Stadtbezirke bzw. -bezirksteile (s. Vorspalte der Tabelle auf S. 228/29) zugrunde gelegt.

²⁾ Diese Gegenüberstellung dient ähnlichen Zwecken wie die im letzten Heft der „Münchener Statistik“ (S. 195 ff.) von Wohn- und Arbeitsbevölkerung, führt aber wegen der verschiedenen Begriffsabgrenzung zu anderen Zahlenwerten.

Übersicht 1

Die Erwerbstätigen¹⁾ nach der Lage der Wohnung und Arbeitsstätte

Stadtbez. (-bezirksteil)	Erwerbstätige mit		Sp. 2 d...fache von Sp. 1	Stadtbez. (-bezirksteil)	Erwerbstätige mit		Sp. 2 d...fache von Sp. 1
	Wohnung in nebensteh. Stadtbez.	Arbeitsstätte in nebensteh. Stadtbez.			Wohnung in nebensteh. Stadtbez.	Arbeitsstätte in nebensteh. Stadtbez.	
Kern- bezirke	105 902	255 285	2,4	29 a	18 791	12 122	0,6
1	3 182	15 158	4,8	30 a	17 565	20 542	1,2
2	4 096	12 197	3,0	31	15 315	10 375	0,7
3	2 356	14 566	6,2	32 b	4 678	1 041	0,2
4	999	33 904	33,9	34	20 465	9 859	0,5
5	10 582	37 222	3,5	35 a	3 083	1 298	0,4
6	8 037	26 177	3,3	37	7 989	2 655	0,3
7	15 124	5 222	0,3	38 b	6 244	1 299	0,2
8	6 945	22 344	3,2	Rand- bezirke	131 303	78 073	0,6
9	10 245	39 109	3,8	17 b	2 753	1 331	0,5
10	10 376	12 696	1,2	18 b	13 420	5 740	0,4
11	13 444	9 703	0,7	22 b	12 011	11 046	0,9
12	8 130	8 076	1,0	24 a	5 279	7 753	1,5
13	12 386	18 911	1,5	24 c	6 183	1 755	0,3
Zwischen- bezirke	372 386	265 859	0,7	27 c	8 947	1 871	0,2
14	12 999	10 597	0,8	29 b	1 098	821	0,7
15	12 663	8 344	0,7	29 c	6 522	3 103	0,5
16	13 153	9 147	0,7	30 b	2 175	1 600	0,7
17 a	21 903	14 945	0,7	30 c	2 763	521	0,2
18 a	11 720	5 950	0,5	32 a	4 109	3 091	0,8
19	19 178	13 550	0,7	32 c	6 215	1 661	0,3
20	17 579	13 187	0,8	33 a	3 409	1 011	0,3
21	15 314	17 803	1,2	33 b	8 016	2 160	0,3
22 a	19 618	21 608	1,1	33 c	2 156	740	0,3
23 a	16 665	8 360	0,5	35 b	13 903	12 748	0,9
23 b	9 292	6 655	0,7	36	5 200	2 578	0,5
24 b	7 307	21 378	2,9	38 a	7 015	9 287	1,3
25	24 469	10 637	0,4	39 a	2 449	1 324	0,5
26	24 436	12 377	0,5	39 b	4 748	2 837	0,6
27 a	11 551	4 581	0,4	40 a	1 041	441	0,4
27 b	14 054	16 117	1,1	40 b	1 141	357	0,3
28 a	13 204	3 711	0,3	41	10 750	4 297	0,4
28 b	13 151	7 721	0,6	außerhalb Münchens	—	10 374	—
				zusammen	609 591	609 591	1,0

¹⁾ Einschl. Schüler und Studenten.

und Ausbildungsstätten. Am auffälligsten ist das Übergewicht in der eigentlichen City (Stbez. 4), in der während der üblichen Geschäftszeit rd. 34000 Erwerbstätige ihren Beruf ausüben, während nur rd. 1000 dort wohnen. In der 3. Ziffernspalte unserer Tabelle, in der die Beschäftigtenzahlen in Vielfachen der jeweils im gleichen Bezirk wohnenden Erwerbstätigen ausgedrückt sind, kennzeichnen Ziffern über 1 den Stadtkern als Stätte intensivster Produktions-, Handels- und Verwaltungstätigkeit. In einigen Fällen spielen dabei allerdings auch die am Morgen von überall her einströmenden Hoch- und Fachschulbesucher eine zahlenmäßig bedeutsame Rolle (im 5. Stadtbez. mit dem Universitätshauptgebäude und der Kunstakademie 16321 Schüler und Studenten, im 6. Stadtbez. mit der Technischen Hochschule, Musikhochschule und Staatsbauschule 6967 und im 8. Stadtbez. mit Polytechnikum und Graphischer Akademie 4123). Nur bei den einwohnerstärksten Kernbezirken ist das Zahlenverhältnis umgekehrt (mehr dort wohnende als beschäftigte Erwerbspersonen). Dies trifft z. B. beim 7. Stadtbez. (Josefsplatz), aber auch bei dem mehr industrialisierten 11. Stadtbez. (Glockenbachviertel) zu.

Auf der großen ringförmigen Fläche zwischen Stadtkern und -rand haben 372000 Erwerbstätige (Schüler usw.) ihre Wohnungen und sonstigen Unterkünfte, jedoch nur rd. 266000 ihre Arbeitsstätten. Bei diesen sog. Zwischenbezirken ist deshalb in der 3. Tabellenspalte in 21 Fällen eine kleinere Ziffer als 1 angegeben, d. h., daß sie erst in zweiter Linie Geschäftsviertel sind. Am reinsten ist der Wohncharakter den Einfamilienhausgebieten von Trudering (Gartenstadt) und Untermenzing eigen (32b und 38b, rd. 5mal so viele Erwerbstätige in den Wohnungen als in den Arbeitsstätten). Andererseits liegen im Zwischengebiet aber auch Münchens industrielle Schwerpunkte: das Sendlinger Oberfeld (24b), Ramersdorf (30a) und Milbertshofen (27b). In diesen 3 Bezirksteilen zusammen haben rd. 39000 Erwerbstätige ihre Wohnungen, jedoch $1\frac{1}{2}$ mal so viele ihre Arbeitsstätten. Auch der Stadtbez. 21 (Neuhausen-Oberwiesenfeld) ist stark mit gewerblichen Betrieben durchsetzt. Zwischenbezirke, in denen neben den dort erwerbstätigen Personen auch die Besucher der im Bezirk vorhandenen Mittel- und höheren Schulen eine Rolle spielen, sind die folgenden:

Schwabing-Ost (Stbez. 22a)	mit 3356 Schülern (Stud.)
Au (Stbez. 16)	mit 2515 Schülern und
Neuhausen (Stbez. 21)	mit 1890 Schülern.

Von den 23 Bezirken (Bezirksteilen) des Stadtrandes sind insbesondere der Hart (27c), Waldperlach (30c), Waldtrudering (32c) und Langwied (40b) fast reine Wohnsiedlungen. Aber auch in diesen weiteren Entfernungen vom Zentrum gibt es stark industrialisierte Viertel, z. B. Thalkirchen (24a, 7800 Beschäftigte), Allach (38a, 9300) und Freimann (22b), das in bezug auf Arbeitsplätze (rd. 11000) von keinem anderen Randbezirk übertroffen wird. In unserer Tabelle ist allerdings bei 35b (Alt-Pasing) eine noch größere Zahl eingetragen (12700), die jedoch zu mehr als einem Viertel à conto von Schülern und Studenten geht (rd. 3500).

Gliedert man die Erwerbstätigen, Studenten und Schüler, für die Pendlerzählkarten angelegt wurden, nach den 62 Wohnbezirken (-bezirksteilen) und innerhalb einer jeden Gruppe noch einmal nach ebenso vielen in Frage kommenden Arbeitsbezirken, entsteht die ausführlichste Pendlertabelle unserer Erhebung, die nicht weniger als $62 \times 62 = 3844$ Zahlenfelder enthält. Jeder Leser könnte in dieser Übersicht seinen eigenen Standort feststellen und nachsehen, mit wie vielen Weggefährten er jeden Morgen zur Arbeit geht. Leider ist es aus Raummangel nicht möglich eine solche Monstertabelle abzdrukken¹⁾ so daß wir unserer Besprechung einen Auszug daraus (S. 228/29) zugrunde legen müssen.

Aus der 4. Ziffernspalte der Übersicht 2 ist zu entnehmen, daß bei 152146 Erwerbstätigen usw. Wohn- und Arbeitsbezirk identisch sind (s. auch ob. S. 224). Dies besagt, daß jeder 4. Münchener auf dem Arbeits- oder Schulweg nicht aus seinem Wohnbezirk herauskommt. Dabei sind die Volksschulkinder, bei denen das Verbleiben im engeren Wohnviertel die Regel ist, nicht mitgezählt. Beim Vergleich mit 1956 ergibt sich die auffällige Tatsache, daß diese sog. Nichtpendler gegenüber damals (157646) um 5500 weniger geworden sind, obwohl die Gesamtzahl der in die Statistik einbezogenen Erwerbstätigen, Schüler und Studenten um mehr als ein Viertel zugenommen hat (von 480199 auf 609591). Anteilsmäßig

¹⁾ Von Interessenten kann sie im Statistischen Amt eingesehen werden.

sind demnach die Fälle, in denen jemand sehr nahe bei seiner Wohnung beschäftigt ist, von 33 auf nur 25% zurückgegangen, weil offensichtlich viele Berufstätige, die in den letzten Jahren ihre Münchener Wohnung oder Firma gewechselt haben oder überhaupt erst von auswärts zugezogen sind, sich auf längere Arbeitswege einlassen mußten.

Hinsichtlich der Nichtpendlerquote bestehen zwischen den Stadtbezirken (-bezirksteilen) beträchtliche Unterschiede. Mit 72% steht die eigentliche City (Stbez. 4), in deren Wohnungsbestand Dienst- und Hausmeisterwohnungen überwiegen, mit Abstand an der Spitze. Die beiden folgenden Plätze werden von den Industriebezirken Allach und Obersendling (61 bzw. 48% Nichtpendler) eingenommen, weil dort ein großes Angebot nahegelegener Arbeitsplätze das Pendeln nach anderen Stadtbezirken vielfach überflüssig macht. Aus ähnlichen Gründen gibt es in Freimann (Stbez. 22b), Milbertshofen (27b) und Ramersdorf (30a) überdurchschnittlich viele Nichtpendler. Bei Alt-Pasing (35b) kommt hinzu, daß wegen des reichhaltigen Angebotes weiterführender Bildungsanstalten nur relativ wenige Ausbildungspendler den Bezirksteil verlassen. Interessiert man sich andererseits für die Bezirke mit nur kleinsten Nichtpendlerquoten, findet man darunter die Randsiedlungen Am Hart (9%), Waldperlach, Fürstenried-Försternried und Harthof-Lerchenau (14—16%), einige größere Wohngebiete der Zwischenzone (Laim, Schwabing-Nord und das Waldfriedhofviertel) und als einzigen Kernbezirk den Stadtbez. 7 (Josephsplatz). Selbstverständlich stehen die aufgezeigten Unterschiede der Nichtpendlerquoten z. T. auch mit der räumlichen Ausdehnung der Stadtbezirke in Zusammenhang, da man in Liliputbezirken rascher an der nächsten Bezirksgrenze angelangt ist als bei großflächiger Gebiets-einteilung.

Wirklich vergleichbar sind deshalb nur diejenigen Nichtpendlerzahlen, die sich auf Erwerbstätige beziehen, bei denen Wohnung und Arbeitsstätte auf dem gleichen Grundstück liegen. Bei der diesjährigen Pendlererhebung wurden diese Fälle erstmals gesondert ausgezählt (s. 2. Ziffernspalte der Tab.). In der ganzen Stadt gibt es 84517 solche Nichtpendler i. e. S. (einschl. 1412 Internatsschüler u. ä.). Am relativ häufigsten sind Fälle örtlichen Zusammentreffens von Wohnung und Arbeitsstätte in den folgenden Stadtbezirken, in denen sie an den Nichtpendlern überhaupt mit $\frac{3}{4}$ übersteigenden Quoten teilhaben. Zum Teil sind dies Eigenheimsiedlungen, in denen hauptsächlich Handwerks- und Handelstätigkeiten im eigenen Hause ausgeübt werden. In einigen guten Wohngegenden des Zwischenringes dürften auch die vielfach mit den Wohnun-

gen vereinigten Atelier-, Kanzlei- und Praxisräume eine Rolle spielen.

Stadtbezirk (-bezirksteil)	Erwerbstätige mit der Arbeitsstätte bei der Wohnung	in % der Nichtpendler überhaupt
40b	254	93,0
17b	684	92,0
33c	501	87,7
27a	1756	84,6
29b	337	83,4
4	571	79,7
32b	576	78,9
30c	310	78,3
37	1329	77,6
28a	1443	76,3
1	999	76,1
35a	383	75,7

Nach diesen kurzen Ausführungen über die Nichtpendler wenden wir uns nunmehr unserem eigentlichen Thema zu, das sich mit den 457 445 Münchenern befaßt, die außerhalb des eigenen Wohnbezirkes ins Geschäft oder zur Schule gehen und deshalb statistisch als Pendler gelten. Um die Veränderung gegenüber früher angeben zu können, muß durch einfache Umrechnungen die Vergleichbarkeit der Zählergebnisse hergestellt werden. Dann zeigt sich z. B., daß Münchensinnerstädtische Pendlerwanderungen im Sommer 1961 um volle 45% über dem Umfang von 1939 lagen. Diese Verdichtung des Berufsverkehrs ist ausschließlich eine Folge der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung des letzten Jahrzehntes; da 1950 die Binnenpendlerzahl noch etwas unter Vorkriegsstand lag (um 7%).

Natürlich sind die von den Pendlern zurückgelegten Arbeitswege von sehr verschiedener Länge. Um hierüber auch ohne genaue Kenntnis der Kilometerentfernungen zwischen Wohnungen und Arbeitsstätten einiges aussagen zu können, sind in unserer Übersicht 2 (S. 228/29) die innerstädtischen Pendler in 3 Gruppen aufgegliedert, je nachdem, ob der Arbeitsweg

a) schon in einem Nachbarbezirk der Wohnung oder

Suppenden
1-164

Übersicht 2: Erwerbstätige (Studierende und Schüler) und Pendler in München

(Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Wohnbezirk (Stadtbez. bzw. -bezirksteil)	In nebenst. Stbez. (-teil) wohnen Er- werbstätige	Von den dort Wohnenden (Sp. 1) arbeiten					von den Pendlern (vorhergehende Spalte) pendeln							
		auf ihrem Wohn- grundstück	außerhalb desselben, jedoch im Wohnbez.	zusammen (Nichtpendler)		in anderen Stbez. (-teilen) (Pendler)	auf kurze Ent- fernungen ²⁾		auf mittlere Ent- fernungen ³⁾		auf weitere Ent- fernungen ⁴⁾		nach außerhalb Münchens ⁵⁾	
				Zahl	%		Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
1 Max-Joseph-Platz	3182	999	314	1313	41,3	1869	752	40,2	483	25,8	589	31,5	45	2,4
2 Angerviertel	4096	707	372	1079	26,3	3017	1051	34,8	876	29,0	1042	34,5	48	1,6
3 Sendlinger Str.	2356	610	231	841	35,7	1515	602	39,7	423	27,9	455	30,0	35	2,3
4 City	999	571	145	716	71,7	283	132	46,6	77	27,2	69	24,4	5	1,8
5 Universitätsviertel	10582	1909	2435	4344	41,1	6238	2930	47,0	1872	30,0	1307	21,0	129	2,0
6 Königsplatz	8037	1446	1187	2633	32,8	5404	2422	44,8	1420	26,2	1455	26,9	107	2,0
7 Josefsplatz	15124	1684	562	2246	14,9	12878	4787	37,1	4526	35,1	3322	25,8	243	1,9
8 Marsfeld	6945	1171	931	2102	30,3	4843	1648	34,0	1705	35,2	1402	28,9	88	1,8
9 Wiesenviertel	10245	2988	1732	4720	46,1	5525	2154	39,0	1636	29,6	1621	29,3	114	2,1
10 Schlachthofviertel	10376	2031	1178	3209	30,9	7167	2134	29,8	2468	34,4	2413	33,7	152	2,1
11 Glockenbachviertel	13444	1601	1239	2840	21,1	10604	2134	20,1	4899	46,2	3349	31,6	222	2,0
12 Deutsches Museum	8130	1044	562	1606	19,8	6524	1453	22,2	2690	41,2	2258	34,6	123	1,9
13 Lehel	12386	2105	1501	3606	29,1	8780	3072	35,0	3264	37,2	2284	26,0	160	1,8
14 Haidhausen Nord	12999	2304	724	3028	23,3	9971	2476	24,8	2786	27,9	4508	45,2	201	2,1
15 Haidhausen	12663	1499	1125	2624	20,7	10039	2402	23,9	1770	17,6	5667	56,4	200	2,0
16 Au	13153	1443	1002	2445	18,6	10708	3154	29,5	2831	26,4	4507	42,1	216	2,0
17a Altöbergiesing	21903	1649	3429	5078	23,2	16825	3507	20,8	2579	15,3	10376	61,7	363	2,2
17b Fasangarten etc.	2753	684	58	742	27,0	2011	537	26,7	164	8,2	1271	63,2	39	1,9
18a Untergiesing	11720	1131	1077	2208	18,8	9512	1900	20,0	3430	36,0	3979	41,8	203	2,1
18b Harlaching	13420	2048	867	2915	21,7	10505	1328	12,6	1677	16,0	7171	68,3	329	3,1
19 Sendling	19178	1989	2495	4484	23,4	14694	5656	38,5	4190	28,5	4551	31,0	297	2,0
20 Westend	17579	2000	2301	4301	24,5	13278	4066	30,6	4774	36,0	4209	31,7	229	1,7
21 Neuhausen	15314	2192	1584	3776	24,7	11538	2961	25,7	3980	34,5	4419	38,3	178	1,5
22a Schwabing	19618	3726	2632	6358	32,4	13260	5241	39,5	3724	28,1	4032	30,4	263	2,0
22b Freimann-Alte Heide	12011	1467	2556	4023	33,5	7988	1769	22,1	1717	21,5	4335	54,3	167	2,1
23a Östl. Nymphenburg	16665	2203	1149	3352	20,1	13313	2200	16,5	2521	18,9	8407	63,1	185	1,4
23b Westl. Nymphenburg	9292	2196	731	2927	31,5	6365	695	10,9	1514	23,8	4038	63,4	118	1,9

24a Thalkirchen-Ludwigshöhe.	5279	830	671	1501	28,4	3778	1234	32,7	734	19,4	1678	44,4	132	3,5
24b Obersendling	7307	709	2799	3508	48,0	3799	901	23,7	811	21,3	1969	51,8	118	3,1
24c Forstenried-Fürstenried ..	6183	631	298	929	15,0	5254	1329	25,3	698	13,3	3119	59,4	108	2,0
25 Laim	24469	1890	2496	4386	17,9	20083	5680	28,3	6275	31,2	7762	38,6	366	1,8
26 Schwabing West	24436	3233	1552	4785	19,6	19651	6261	31,9	7302	37,2	5741	29,2	347	1,8
27a Schwabing Nord	11551	1756	319	2075	18,0	9476	2255	23,8	2493	26,3	4558	48,1	170	1,8
27b Milbertshofen	14054	1336	3054	4390	31,2	9664	2703	28,0	2395	24,8	4400	45,6	166	1,7
27c Hart	8947	373	439	812	9,1	8135	2458	30,2	1132	13,9	4435	54,5	110	1,4
28a Äuß. Dachauer Str.	13204	1443	448	1891	14,3	11313	1878	16,6	2155	19,0	7102	62,8	178	1,6
28b Moosach	13151	1455	1796	3251	24,7	9900	2572	26,0	1599	16,2	5564	56,2	165	1,7
29a Bogenhausen	18791	3334	1577	4911	26,1	13880	3293	23,7	3774	27,2	6489	46,8	324	2,3
29b Oberföhring	1098	337	67	404	36,8	694	203	29,3	128	18,4	341	49,1	22	3,2
29c Daglfing, Denning etc. ...	6522	1001	710	1711	26,2	4811	1091	22,7	1084	22,5	2529	52,6	107	2,2
30a Ramersdorf	17565	1981	3443	5424	30,9	12141	2462	20,3	1934	16,0	7442	61,3	303	2,5
30b Perlach	2175	558	267	825	37,9	1350	320	23,7	237	17,6	721	53,4	72	5,3
30c Waldperlach	2763	310	86	396	14,3	2367	126	5,3	364	15,4	1570	66,3	307	13,0
31 Berg am Laim	15315	1395	2043	3438	22,4	11877	2843	23,9	1714	14,4	7097	59,8	223	1,9
32a Altrudering-Riem	4109	697	518	1215	29,6	2894	510	17,6	585	20,2	1712	59,1	87	3,0
32b Gartenstadt Trudering....	4678	576	154	730	15,6	3948	648	16,4	721	18,2	2481	62,8	98	2,5
32c Waldtrudering	6215	875	424	1299	20,9	4916	289	5,9	573	11,7	3844	78,2	210	4,3
33a Feldmoching	3409	518	225	743	21,8	2666	83	3,1	920	34,5	1561	58,6	102	3,8
33b Harthof-Lerchenau	8016	894	380	1274	15,9	6742	2078	30,8	1050	15,6	3515	52,1	99	1,5
33c Ludwigsfeld	2156	501	70	571	26,5	1585	457	28,8	280	17,7	782	49,3	66	4,2
34 Waldfriedhofsviertel	20465	2163	1505	3668	17,9	16797	5289	31,5	3947	23,5	7259	43,2	302	1,8
35a Villenkolonie Pasing	3083	383	123	506	16,4	2577	847	32,9	290	11,3	1346	52,2	94	3,6
35b Altpasing	13903	2016	3186	5202	37,4	8701	1197	13,8	1383	15,9	5737	66,0	384	4,4
36 Solln	5200	1032	436	1468	28,2	3732	906	24,3	349	9,4	2142	57,4	335	9,0
37 Obermenzing	7989	1329	383	1712	21,4	6277	478	7,6	1526	24,3	4094	65,2	179	2,9
38a Allach	7015	2405	1854	4259	60,7	2756	262	9,5	388	14,1	1974	71,6	132	4,8
38b Untermenzing	6244	660	269	929	14,9	5315	2075	39,0	553	10,4	2593	48,8	94	1,8
39a Aubing	2449	356	233	589	24,1	1860	660	35,5	190	10,2	928	49,9	82	4,4
39b Neuaubing	4748	554	774	1328	28,0	3420	975	28,5	319	9,3	1944	56,8	182	5,3
40a Lochhausen	1041	106	167	273	26,2	768	28	3,6	202	26,3	497	64,7	41	5,3
40b Langwied	1141	254	19	273	23,9	868	170	19,6	201	23,2	468	53,9	29	3,3
41 Hadern	10750	1229	725	1954	18,2	8796	1311	14,9	2575	29,3	4729	53,8	181	2,1
Stadt München	609591 ¹⁾	84517	67629	152146	25,0	457445	119035	26,0	114877	25,1	213159	46,6	10374	2,3

¹⁾ Außerdem 6899 Erwerbstätige usw. ohne Angabe der Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte und 9196 Erwerbstätige mit wechselnden Arbeitsstätten. — ²⁾ Unmittelbar angrenzende Stadtbezirke (-teile): 1. Ring. — ³⁾ Stadtbezirke (-teile), die sich an den 1. Ring anschließen. — ⁴⁾ Übrige Stadtbezirke (-teile). — ⁵⁾ Gemeinden des Landkreises München usw. („Auspendler“).

b) erst jenseits eines solchen oder

c) erst nach Durchquerung von 2 und mehr Stadtbezirken

endigt. Wir sprechen in diesem Zusammenhang von Pendlern auf kurze, mittlere und weitere Entfernungen, müssen uns jedoch bewußt bleiben, daß Kennzeichnungen dieser Art nur „im Schnitt“ zutreffend sind.

Bei rd. 119 035 Berufs- und Ausbildungspendlern (26,0%) befinden sich Wohnung und Arbeitsstätte in benachbarten Stadtbezirken (-bezirksteilen), bei 114 877 (25,1%) liegt ein ganzer Stadtbezirk dazwischen und 213 159 (46,6%) müssen auf dem Wege zum Büro, zur Werkstätte, Schule usw. mindestens 2 Stadtbezirke ganz durchqueren. Eine weitere Gruppe bilden die nach Gemeinden außerhalb unseres Stadtgebietes Pendelnden (10 374 sog. Auspendler). Eine einprägsame Formel für die vorstehenden Ergebnisse lautet, daß von 4 Pendlern 2 auf weitere Entfernungen und je einer auf mittlere und kurze Strecken pendeln. Diese Relation gilt speziell auch für die in den Zwischenbezirken wohnenden Pendler (s. Übers. unten). Dagegen sind in den Randbezirken weite Arbeitswege häufiger (59%), da von hier aus insbesondere zu den Arbeitsstätten im Zentrum „durch die halbe Stadt“ gefahren werden muß. Im Gegensatz hierzu ist bei den Pendlern mit Wohnung im Stadtkern die Gruppe der nur mittellangen Arbeitswege etwas stärker besetzt (35%) als die der weiteren Entfernungen (29%).

Auf einige besonders auffällige Ausnahmen von diesen Regeln soll wenigstens kurz hingewiesen werden. Bei manchen Rand- und Zwischenbezirken sind in unserer Tabelle (Übersicht 2) überdurchschnittlich viele Kurzpendler angegeben (z. B. bei Alt-Aubing und Untermenzing 36 bzw. 39%), weil die dort entstehenden Pendlerströme mit gleichsam magnetischer Kraft von benachbarten Industriebezirken (d. s. in den genannten Beispielen Neuauibung und Allach) angezogen werden. Für mittellange Arbeitswege bleiben dann nur verhältnismäßig wenig Pendler übrig (rd. 10%). Andererseits müssen von den Bewohnern der Randsiedlungen, die in der Nachbarschaft keine größeren Industriedenklungen haben, meist längere Anmarschwege in Kauf genommen werden. So sind z. B. von den 2666 Auspendlern aus Feldmoching (Stbez. 33a) nur 83 (3,1%) im 1. Umgebungsring (Harthof, Lerchenau, Fasanerie-Nord und Ludwigsfeld) beschäftigt. In Waldperlach und Waldrudering (30c, 32c) betragen die Quoten der Kurzpendler nur 5 bzw. 6%, während die weiteren Entfernungen 66 bzw. sogar 78% ausmachen. Es läßt sich also sagen, daß die Bevölkerung der Randsiedlungen das Wohnen in fast ländlicher Umgebung vielfach um den Preis besonders langer und beschwerlicher Arbeitswege erkaufen muß. Andererseits gibt es aber zufolge unserer Tabelle auch solche Wohnviertel, die für eine Mehrzahl von Bewohnern ausgesprochen günstig zu Arbeits- und Ausbildungsstätten liegen. Dies ist in erster Linie bei den Stadtbezirken 5, 7, 22a und 26 der Fall, die zusammen als „Schwabing“ bezeichnet werden können (allerdings ohne den nördlichen Teil davon, 27a). Aus diesen 4 Bezirken pendeln jeden Morgen insges. 52 027 Personen aus, und zwar

19 219 oder 36,9% auf kurze,

17 424 oder 33,5% auf mittlere und nur

14 402 oder 27,7% auf weitere Entfernungen.

Den Rest bilden 982 Erwerbstätige (1,9%), die nach außerhalb Münchens zur Arbeit gehen. Im Gegensatz zu den Bewohnern Schwabings haben die 36 164 Auspendler aus dem Stadtteil Neuhausen (Stbez. 21, 23a, 28a) überwiegend längere Arbeitswege zurückzulegen, die Quote der weitesten Entfernungen beträgt bei ihnen rd. 55%.

Um trotz des Fehlens der ausführlichen Pendlertabelle dem Leser wenigstens die am meisten frequentierten Arbeitswege — besser gesagt: die häufigsten Kombinationen von Wohn- und Arbeitsbezirken — mitteilen zu können, sind in der Übersicht S. 231 oben alle 1000 übersteigenden Pendlerzahlen (43 mit zus. 62 740 Erwerbstätigen, Studenten und Schülern) zusammengestellt.

Die Berufspendler nach der Länge des Arbeitsweges

Wohnung im (in d.)	Zahl der Pendler	davon pendeln							
		auf kurze Entf.		auf mittl. Entf.		auf weite Entf.		nach auswärts	
		Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Stadtkern	74 647	25 271	33,8	26 339	35,3	21 566	28,9	1 471	2,0
Zwischenbezirken	286 201	74 443	26,0	71 588	25,0	134 590	47,0	5 580	2,0
Randbezirken .	96 597	19 321	20,0	16 950	17,6	57 003	59,0	3 323	3,4
zusammen ...	457 445	119 035	26,0	114 877	25,1	213 159	46,6	10 374	2,3

Wohn- bezirk	Arbeits- bezirk	Pendler	Wohn- bezirk	Arbeits- bezirk	Pendler
7	4	1214			
	5	1831	25	9	2127
	6	1228		20	1116
13	5	1282		24b	1308
15	30a	1012		35b	1158
17a	4	1049	26	4	1703
	9	1239		5	2939
	30a	1985		6	1632
19	4	1037		9	1157
	9	1328		22a	1955
	24b	1342	27c	27b	1421
20	9	1772	28a	21	1056
21	8	1286	29a	4	1137
22a	4	1109		5	1740
	5	2926		13	1723
	6	1059	31	30a	1251
22b	22a	1046	33b	27b	1623
23a	8	1151	34	4	1102
	9	1391		9	1433
	21	1051		19	1099
25	4	1530		24b	2450
	8	1136	38b	38a	1606

An der Spitze stehen mit je rd. 3000 Personen, die aus Teilen Schwabings (Stadtbez. 26 und 22a) nach dem Universitätsviertel (Stbez. 5) ziehenden werktäglichen Wanderströme. Um nur 500 Personen kleiner ist die Komponente des Berufsverkehrs, die zwischen dem Waldfriedhofviertel (Stbez. 34) und dem Sendlinger Oberfeld verläuft (2450 Pendler). Auch zwischen Laim (Stbez. 25) und dem Bahnhofsviertel (Stbez. 9) bewegen sich jeden Morgen mehr als 2000 Pendler. Auffällig starke Pendlerströme entsendet ferner das bereits erwähnte westliche Schwabing (Stbez. 26), und zwar hauptsächlich in den Richtungen nach Schwabing-Ost (22a), der City (Stbez. 4), dem Königsplatz (Stbez. 6) und dem Bahnhofsviertel. Der Stadtbez. 25, auf dessen Pendlerbeziehungen zum Bahnhofsbereich bereits hingewiesen wurde, gibt noch an 5 weitere Stadtbezirke je mehr als 1000 Arbeitskräfte

ab. Von den insges. 43 höchstfrequentierten Richtungen münden 8 in den Citybezirk und 5 in das Universitätsviertel ein. In 25 Fällen handelt es sich bei den hier in Frage stehenden Arbeitswegen um solche in Nachbarbezirke (sog. kurze Entfernungen), während 11 in die 2. und nur 7 in die noch entferntere Zone führen.

Auch die sehr interessante Frage des Pendler austausches zwischen den Stadtteilen beiderseits der Isar kann an Hand unserer ausführlichen Tabelle beantwortet werden. Von den 609591 Erwerbstätigen, Studenten und Schülern unserer Statistik wohnen 441749 (72,5%) in den Stadtbezirken links der Isar und nur 167842 (27,5%) jenseits des Flusses. Da auch das hauptsächlich Geschäfts- und Verwaltungszentrum und die meisten Industriebezirke links der Isar liegen (einzige Ausnahme: Industriezone Obergiesing-Ramersdorf), ist die Zahl der Personen, die auf ihren Arbeitswegen den Fluß in östlicher Richtung überschreiten, verhältnismäßig klein (32552, s. Tab. unten). Dagegen pendelt von den Erwerbstätigen, die in Bogenhausen, Haidhausen, Giesing, Ramersdorf und den übrigen Bezirken rechts der Isar wohnen, die größere Hälfte (86159) nach Arbeits- und Ausbildungsstätten im linksseitigen Stadtgebiet. In beiden Richtungen zusammen überschreiten jeden Morgen rd. 119000 Berufstätige, Studenten und Schüler die Isar. Da jeder nach Dienstschluß den gleichen Weg zurück machen muß, passieren an jedem Arbeits-

Lage des Wohnbezirks	dort wohnende Erwerbstätige	von diesen haben Arbeitsstätte		
		links der Isar	rechts der Isar	auswärts
links der Isar	441749	402127	32552	7070
rechts der Isar	167842	86159	78379	3304
zusammen	609591	488286	110931	10374

tag rd. 238 000 Berufspendler eine der 20 Isarbrücken. Dabei sind jedoch die vielen Ein- und Auspendler über die Stadtgrenzen, bei denen ebenfalls Wohnung und Arbeitsstätte auf verschiedenen Flußseiten liegen, nicht mitgezählt.

In einem früheren Abschnitt dieser kleinen Pendlerstudie ist bereits auf die regionalen Schwerpunkte des Münchener Wirtschaftslebens hingewiesen worden (s. oben S. 224 ff.). Für einige dieser Gebiete, nämlich für den Stadtkern und die bedeutendsten Industriezonen, soll nunmehr festgestellt werden, aus welchen hauptsächlich Einzugsbereichen ihnen das Gros ihrer Beschäftigten zuströmt.

Von den insges. 255 285 im Stadtkern von München Beschäftigten (einschl. 38 203 Studenten und Schülern) wohnen 74 625 (29,2%) in den zugehörigen Stadtbezirken 1—13 selbst, während 180 660 aus dem übrigen Stadtgebiet einpendeln müssen (dabei ist der von außerhalb Münchens nach dem Stadtzentrum zielende Berufsverkehr nicht mitgerechnet). Da bei der Wohnungs- und Bevölkerungszählung von 1956 die entsprechende Zahl erst 131 805 betragen hat, sind in knapp 5 Jahren zu den Einpendlern von damals 48 855 neu dazugekommen (+ 37%). Die Aufgliederung nach Wohnbezirken ergibt, daß nahezu $\frac{4}{5}$ der zur Stadtmitte strebenden Arbeitswege in den großen Wohngegenden des sog. Zwischenringes beginnen (142 338). Nur das restliche Fünftel der Einpendler (38 322) kommt aus weiter entfernten Randbezirken (-bezirksteilen). Gliedert man nach Haupt- und Nebenrichtungen, werden denkbar größte Unterschiede sichtbar (s. folgende Aufstellung).

Die weit überwiegende Zahl von Pendlern kommt aus westlicher Richtung auf den Stadtkern zu. Mehr als 10 000 Personen fahren jeden Morgen aus den weiter entfernten Außenbezirken Aubing, Lochhausen-Langwied, Alt-Pasing und Hadern stadteinwärts. Die Hauptmasse

Aus Richtung	Insgesamt	davon mit Wohnung in den	
		Zwischenbezirken	Randbezirken
Norden	25 906	20 473	5 433
Nordosten	12 351	8 528	3 823
Osten	24 897	20 140	4 757
Südosten	17 922	15 784	2 138
Süden	26 397	19 461	6 936
Südwesten	12 692	9 103	3 589
Westen	41 033	30 842	10 191
Nordwesten	19 462	18 007	1 455
	180 660	142 338	38 322

der Pendler (31 000) schließt sich ihnen erst in Laim, Obermenzing, Neuhausen, Nymphenburg und im Westend an, so daß die westliche Komponente des Pendlerstromes beim Eintritt in den Stadtkern, der z. B. durch die Lindwurm-, Bayer-, Arnulf- und Nymphenburger Straße erfolgt, rd. 41 000 Menschen führt. Aus den übrigen Hauptrichtungen der Windrose, nämlich aus

Feldmoching, Milbertshofen, Schwabing-Nord und -West im Norden,

Trudering, Berg am Laim, Bogenhausen und Haidhausen-Nord im Osten und

Harlaching, Giesing, Thalkirchen und Sendling im Süden,

streben täglich je 25—26 000 Pendler den Arbeits- und Ausbildungsstätten der Innenstadt zu. Für den zentripetalen Berufsverkehr aus den 4 Nebenrichtungen sind in unserer Übersicht nur wesentlich kleinere Zahlen angegeben. Am meisten frequentiert sind die Arbeitswege aus dem nordwestlichen Sektor (19 500 Pendler), die aus Allach und Ludwigsfeld über Untermenzing, Moosach und Neuhausen (Stbez. 21 u. 28a) in den Stadtkern führen. Fast ebenso lebhaft ist es auf den Straßen und öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem Südosten, die von 17 900 Pendlern aus den Stadtbezirken 17b (Fasangarten), 30 (Ramersdorf), 15 (Ostbahnhofviertel) und 16 (Au) benützt werden. Durch die Ungerer-, Leopoldstraße kommen mehr als 12 000 Berufstätige aus Schwabing-Freimann (NO) in die Stadtmitte zur Arbeit. In den Stadtbezirken (-bezirksteilen) 24c (Forstenried-Fürstenried), 36 (Solln), 24b (Obersendling) und 34 (Waldfriedhofviertel), sämtliche im Südwesten, wohnen rd. 12 700 in den Kernbezirken beschäftigte Pendler.

Neben diesem innerstädtischen Ballungsraum sind die Industriezonen der Landeshauptstadt mit Schwerpunkten in Obersendling, Freimann-Milbertshofen-Moosach-Allach und Giesing-Ramersdorf erst an 2.—4. Stelle zu nennen. Ihre Beschäftigten- und Einpendlerzahlen sollen nunmehr kurz besprochen werden. Der südwestliche Industrieraum umfaßt Thalkirchen und Obersendling (Stbez. 24a und 24b). In seiner Branchengliederung stehen die feimechanische Erzeugung und die seit Kriegsende zugezogene Elektrotechnik an der Spitze. Da die Einwohnerzahlen dieser Bezirksteile verhältnismäßig niedrig sind (lt. diesjähriger Zählung zus. 22 653), wohnen von den 29 131 in Thalkirchen und Obersendling Beschäftigten nur 6 107 (21%) in diesen Gebieten selbst, während 23 024 aus den übrigen Stadtbezirken einpendeln. Von diesen kommen 8293 aus benachbarten Bezirken (3090 aus dem Waldfriedhofviertel, 2066 aus Sendling, 1098 aus Forstenried und der Großsiedlung Fürstenried, 850 aus Solln usw.) und 14 731 aus noch größeren Entfernungen (1668 aus Laim, 1522 aus Ober- und Untergiesing, 1082 aus Hadern, 928 aus dem Westend usw.). Der südwestl. Industrieraum ist somit eines der bedeutendsten Einpendlerzentren von München.

Zur nördlichen Industriezone gehören die Industrieniederlassungen in Freimann (22b), Milbertshofen (27b), Moosach (28b) und Allach-Karlsfeld (38a), die produktionsmäßig vom Maschinen-, Stahl- und Fahrzeugbau bestimmt werden. Wegen der Weiträumigkeit dieses Gebietes (rd.

4800 ha) ist es zweckmäßig, die Beschäftigten- und Einpendlerzahlen für jeden der 4 Bezirkeile gesondert mitzuteilen (Beschäftigte insges. 44171). Die 11046 im Bezirksteil Freimann beschäftigten Münchener haben zu mehr als einem Drittel (4023) dort auch ihre Wohnung, während 7000 täglich mehr oder minder lange Wege zu ihren Arbeitsstätten (Bundesbahn-Ausbesserungswerk, Siemens-Schuckert, Leichtmetallwerk usw.) zurücklegen müssen. Hauptsächliche Einzugsgebiete sind Milbertshofen, der Hart (27b, 27c: 1884) und ganz Schwabing (22a, 26, 27a: 1192), d. h. unmittelbar angrenzende und solche Bezirke, von denen aus Freimann leicht erreichbar ist. Beim Arbeitsbezirk Milbertshofen (BMW, Südd. Bremsen-AG usw.) beträgt der Anteil der Nichtpendler an den Beschäftigten überhaupt nur 27% (4390 von insges. 16117). Die 11727 Einpendler kommen etwa zur Hälfte aus der näheren Umgebung, nämlich

aus dem Hart 1421,
aus Feldmoching, Harthof und Lerchenau (33a und b) 2326,
aus Schwabing einschl. Freimann (22a, 22b, 26, 27a) 1752
und
aus Moosach (28b) 640,

die andere Hälfte aus allen übrigen Stadtbezirken. Selbst aus so großen Entfernungen wie Fürstenried und Solln (Stbez. 24c, 36) pendeln 61 Personen nach Arbeitsplätzen in Milbertshofen. Von den Einpendlern in den Bezirksteil Moosach (4470, Beschäftigte insges. 7721) wohnen 516 in Feldmoching und dem übrigen 33. Stadtbez., 464 in Allach-Untermenzing (38a, 38b) und 668 in Neuhausen und Nymphenburg (Stbez. 21, 23a, 23b, 28a). In den Betrieben von Allach (Karlsfeld) haben 9287 Personen ihre Arbeitsplätze, von denen 4259 (46%) Nichtpendler und 5028 Pendler sind. Nahezu $\frac{1}{3}$ der Einpendler in dieses nördliche Industriegebiet wohnt in dem benachbarten Untermenzing (Stadtbez. 38b, dort u. a. Angerlohensiedlung), 327 kommen täglich aus dem ebenfalls angrenzenden Ludwigsfeld (33c) und sehr viele aus Moosach und dem übrigen 28. Stbez. (Neuhausen-Oberwiesfeld, 606). Zur anderen Hälfte der Einpendler (rd. 2500) steuern fast alle Münchener Stadtbezirke bei.

Das jüngste der Münchener Industriezweige befindet sich in Ostbahnhofsnahe. Es wird von den Bezirksteilen Rammersdorf (30a), Obergiesing (17a) und Berg am Laim (31) gebildet. Aus seiner reichhaltigen Branchenstruktur heben sich die Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik besonders heraus. Auf einer Fläche von rd. 1350 ha haben hier insgesamt 45862 Personen ihre Arbeitsplätze (617 Schüler mitgerechnet). Von diesen wohnen 19333 (42%) in den genannten Bezirken selbst, 10682 pendeln aus den Nachbarbezirken (14—16, 17b, 18, 29c, 30b, 32a, 32b) und 15847 aus entfernteren Stadtbezirken ein. Schließlich weist auch noch das zusammenhängende Gebiet von Alt-Pasing (35b) und Aubing (39a, 39b) eine stärkere Konzentration industrieller Betriebe auf. In unserer Tabelle sind für diese Bezirke insges. 16909 Beschäftigte nachgewiesen. Ungefähr die Hälfte davon (8964) sind Nichtpendler oder solche Pendler, die nur zwischen den genannten Bezirksteilen „wandern“ (z. B. von Pasing nach Neuaußing). 7945 Beschäftigte kommen aus dem übrigen Stadtgebiet, insbesondere aus Laim (Stbez. 25), Pasing (Villenkolonie 35a), Obermenzing (37), Lochhausen-Langwied (40) und Hadern (41).

Dem Leser, der nun vielleicht schon mit allzuviel Detail über den Berufsverkehr, seine Ausgangspunkte und Ziele belastet ist, wird zum Abschluß die zusammenfassende Übersicht 3 willkommen sein. In ihr sind die außerhalb des Stadtkerns liegenden Ringe der Zwischen- und Randbezirke nach Haupt- und Nebenrichtungen in je 8 Sektoren zerlegt und die zwischen ihnen pulsie-

renden Pendlerströme ausgezählt. Es zeigt sich, daß von den im Zwischengebiet anlaufenden Arbeitswegen ein verhältnismäßig großer Teil (110742) nach anderen Bezirken des gleichen Ringes, nahezu die Hälfte jedoch nach der Innenstadt zielt (142338). Weitere 27551 Pendler aus dem Zwischengebiet wenden sich der Randzone zu und 5580 gehen in Umgebungsgemeinden zur Arbeit. Die 96537 Pendler aus den Randbezirken wenden sich größtenteils stadteinwärts (81690), und zwar enden bei 43368 die Arbeitswege schon in der Zwischenzone, während 38322 diese durchqueren und bis zur Innenstadt gelangen. Von den insges. 180660 Einpendlern in den Stadtkern ist schon mehrfach die Rede gewesen. Hier sei kurz erwähnt, daß sie auf ihren täglichen Arbeitswegen mit Pendlern aus dem selbstverständlich viel schwächeren Gegenstrom derer zusammentreffen, die in der Innenstadt wohnen und außerhalb derselben zur Arbeit gehen (31277 einschl. 1471 Auspendlern über die Stadtgrenzen). Sieht man sich schließlich auch die nach Himmelsrichtungen unterschiedenen Sektoren genauer an, fällt u. a. auf, daß von den rd. 223000 in der Zwischen- und Randzone beschäftigten Pendlern die Arbeitsstätte schon bei jedem 6. in einem westlichen Bezirk, dagegen erst bei jedem 9. in einem nördlichen liegt.

Damit ist über die Totalauszählung der Pendler alles berichtet, was in einer kurzen Skizze Aufnahme finden kann. Auf den folgenden Seiten sollen nunmehr von den Ergebnissen, die auf Grund einer repräsentativen Kartenauswahl (10%) gewonnen wurden, wenigstens die interessantesten mitgeteilt werden. Es handelt sich dabei

1. um die Frage der zeitlichen Verteilung der Pendlerströme nach dem Stadtzentrum (s. ob. S. 232),

Übersicht 3: Die Pendler (Erwerbstätige, Studenten und Schüler) in München nach der Wanderungsrichtung

(Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Wohnbezirke bzw. -bezirks- teile (in Gruppen zu- sammen- gefaßt)	Aus nebenstehenden Wohnbezirken (-bezirksteilen) pendeln in Richtung																				Pendler ins- gesamt	
	Stadt- kern	Zwischenbezirke									Randbezirke											nach au- ßerhalb Mü.)
		nördl.	nord- östl.	östl.	süd- östl.	südl.	süd- westl.	westl.	nord- westl.	zu- sammen	nördl.	nord- östl.	östl.	süd- östl.	südl.	süd- westl.	westl.	nord- westl.	zusam- men			
Stadtkern (Stadtbez. 1—13)	43420	3255	2673	2969	3804	3730	2836	3174	3129	25570	266	816	357	141	1207	208	898	343	4236	1471	74697	
Zwischenbez. nördl. (26, 27a, 27b) ...	20473	2358	3756	1341	1013	1026	1014	1623	2059	14190	389	1767	177	87	329	57	351	288	3445	683	38791	
nordöstl. (22a)	8528	1073	—	576	388	305	317	443	524	3626	69	420	53	22	102	28	108	41	843	263	13260	
östl. (14, 29a, 31, 32b)	20140	1047	1405	3329	4912	1947	989	1166	1117	15912	111	451	939	228	537	92	316	104	2778	846	39676	
südöstl. (15, 16, 30a)	15784	939	669	3337	3273	2821	1062	1107	953	14161	91	318	341	252	745	111	257	109	2224	719	32888	
südl. (17a, 18a, 19)	19461	1193	857	1960	4585	2218	3361	1712	1285	17171	84	372	245	176	1766	255	465	173	3536	863	41031	
südwestl. (34, 24b)	9103	469	413	573	750	1782	2642	1305	661	8595	56	140	87	27	1238	263	611	66	2488	420	20606	
westl. (20, 25, 23a, 23b, 35a, 37)	30842	1785	1295	1612	2038	2215	3976	5547	3844	22312	162	691	237	75	1071	202	4430	700	7568	1171	61893	
nordwestl. (21, 28a, 28b, 38b)	18007	2321	981	1045	1135	1146	1380	3768	2999	14775	195	570	137	48	469	99	799	2352	4669	615	38066	
zusammen ...	142338	11185	9376	13773	18094	13460	14741	16671	13442	110742	1157	4729	2216	915	6257	1107	7337	3833	27551	5580	286211	
Randbezirke nördl. (27c, 33a, 33b) ...	5433	4656	750	441	482	590	498	652	1275	9344	402	1276	91	35	148	71	186	196	2405	311	17493	
nordöstl. (22b, 29b) ...	3823	918	1085	484	300	307	255	376	387	4112	133	36	74	14	111	25	113	52	558	189	8682	
östl. (29c, 32a, 32c) ...	4757	284	314	2421	1465	742	300	331	302	6159	53	209	621	78	154	60	99	27	1301	404	12621	
südöstl. (30b, 30c, 17b) ...	2138	109	97	405	1045	585	169	162	146	2718	11	51	49	154	127	13	34	15	454	418	5728	
südl. (18b, 24a)	6936	324	310	615	1120	1799	1245	447	347	6207	22	92	68	60	151	104	135	37	669	461	14273	
südwestl. (24c, 36) ...	3589	147	164	208	253	541	1879	462	236	3890	26	52	72	15	431	192	247	29	1064	443	8986	
westl. (41, 35b, 39a, 39b, 40a, 40b) ...	10191	690	405	643	619	833	1920	3124	825	9059	70	126	71	37	443	138	3054	325	4264	899	24413	
nordwestl. (38a, 33c)	1455	272	76	79	133	119	218	384	598	1879	58	53	11	9	48	18	272	340	809	198	4341	
zusammen ...	38322	7400	3201	5296	5417	5516	6484	5938	4116	43368	775	1895	1057	402	1613	621	4140	1021	11524	3323	96537	
Pendler ins- gesamt	224080	21840	15250	22038	27315	22706	24061	25783	20687	179680	2198	7440	3630	1458	9077	1936	12375	5197	43311	10374	457445	

1) Gemeinden der umliegenden Landkreise („Auspender“).

2. um Angaben über die für den Weg zur Arbeit benutzten Verkehrsmittel und

3. um einige Ausführungen zum Thema „Zeitaufwand für den Arbeitsweg“, die als Ergänzung zu dem Abschnitt über die von den Pendlern zurückzulegenden Entfernungen (s. ob. Seite 228/29) anzusehen sind.

Gelegentlich der Ausführungen über die regionalen Schwerpunkte der Wirtschaft unserer Stadt ist von den insges. 180660 Berufs- und Ausbildungspendlern die Rede gewesen, die sich am Morgen von überall her zu ihren Arbeitsstätten im Stadtkern (Stbez. 1—13) begeben. Zur Veranschaulichung dieses Vorganges denke man sich die Bevölkerung der Großstadt Augsburg — etwa von den größeren Schulkindern an aufwärts — in Richtung Münchener Innenstadt wandern. Ist es da nicht fast ein Wunder, daß der Straßenverkehr nicht schon gleich des Morgens zusammenbricht? Selbstverständlich wären weder Straßen noch Verkehrsmittel dem massierten Ansturm von 180000 Menschen gewachsen. Glücklicherweise verteilt sich jedoch der Pendlerstrom zum Zentrum auf mehrere Stunden, so daß nicht alle „Wanderer“ gleichzeitig unterwegs sind. Da bei der Volkszählung im sog. Münchener Zusatzbogen nach dem Arbeitsbeginn am Morgen — und ebenso nach dem Arbeitsende — gefragt war, sind wir nunmehr in der Lage, den zeitlichen Ablauf der Pendlerströme in die Innenstadt darzustellen. Die nachstehende Übersicht bezieht sich allerdings nur auf erwerbstätige Einpendler in den Stadtkern (ohne Schüler und Studenten), soweit von diesen die gewünschten Uhrzeiten angegeben wurden (128453). Die Auszählung erfolgt auch in diesem Falle nach dem repräsentativen Verfahren (10%-Auswahl¹⁾).

¹⁾ Entsprechende Tabellen für die Einpendler in andere Stadtteile können im Statistischen Amt eingesehen werden.

Die Einpendler (Erwerbstätige) in den Stadtkern nach dem täglichen Arbeitsbeginn und -ende

Einpendler überhaupt: 152967
darunter mit Angaben über Arbeitsbeginn und -ende: 128453

Arbeitsbeginn (h, min)		Zahl	Arbeitsende (h, min)		Zahl
vor 6	1,8	2339	vor 16	8401	6,5
um 6	1,9	2414	um 16	5185	4,0
um 6.15	0,1	100	um 16.15	1687	1,3
um 6.30	0,1	1439	um 16.30	14152	11,0
um 6.45	0,1	172	um 16.45	5075	4,0
um 7	13,1	16809	um 17	48425	37,7
um 7.15	1,0	1257	um 17.15	3203	2,5
um 7.30	32,7	42015	um 17.30	9693	7,6
um 7.45	4,2	5417	um 17.45	626	0,5
um 8	27,0	34659	um 18	12251	9,5
um 8.15	1,0	1276	um 18.15	853	0,7
um 8.30	5,5	7093	um 18.30	7931	6,2
um 8.45	0,6	795	um 18.45	286	0,2
um 9	4,3	6291	um 19	4587	3,6
um 9.15	0,0	20	um 19.15	92	0,1
um 9.30	0,6	714	um 19.30	689	0,5
um 9.45	0,1	161	um 19.45	51	0,0
um 10	0,8	1051	um 20	1318	1,0
nach 10	3,5	4431	nach 20	3948	3,1

Wie man auch an der Graphik auf Seite 223 sieht, vollzieht sich am Morgen das Einstürmen der Pendler in die Innenstadt in 3 großen Wellen, von denen die um 7 Uhr 30 (Dienstbeginn u. a. bei der Stadtverwaltung, z. T. auch bei den Versicherungsanstalten) mit rd. 42000 am mächtigsten ist. Eine halbe Stunde später, um 8 Uhr, kommen weitere 35000 Berufstätige, u. a. das staatliche Verwaltungspersonal, Angestellte bei Banken und Versicherungen, fast gleichzeitig in die Innenstadt. Da zur selben Stunde für einen beträchtlichen Teil der rd. 28000 stadteinwärts pendelnden Schüler und Studenten Unterrichts- und Vorlesungsbeginn ist, dürfte die 8-Uhr-Welle u. U. sogar am größten sein. Schon vor diesen beiden Gruppen, nämlich um 7 Uhr, wenn in den Fabriken die Normalschicht beginnt, passieren rd. 17000 Pendler in der Innenstadt ein. Wenn es von den Türmen der Altstadt 8 Uhr schlägt, ist das Gros der Erwerbstätigen bereits auf den Arbeitsplätzen. Den zeitlichen Abschluß der

Pendlerbewegungen am Morgen bilden die kleineren Wellen um 8 Uhr 30 und 9 Uhr mit 7100 bzw. 6300 Verkauf- und z. T. Büroangestellten, Angehörigen der Gaststättenberufe usw.

Wie die Ankunft vollzieht sich auch das Abströmen der Pendler nach Feierabend in aufeinanderfolgenden Wellen.

Dem Frühgipfel von 7 Uhr entspricht am Spätnachmittag ein erstes Anschwellen des Berufsverkehrs um 16 Uhr 30 (rd. 14200 Rückkehrer in die Zwischen- und Randbezirke), und der Verkehrsspitze von 7 Uhr 30 eine noch auffälliger um 17 Uhr (48400). Um diese Stunde befinden sich zufolge unserer Tabelle rd. $\frac{2}{3}$ der in der Innenstadt Beschäftigten mindestens schon auf dem Weg nach Hause. Im weiteren Verlauf des Wellenzuges sind keine ganz großen Anstiege mehr sichtbar. Nach 17 Uhr vollzieht sich nämlich das Abströmen der Berufspendler aus der Innenstadt in mindestens 4 nur mittelgroßen Wellen, die in Abständen von je $\frac{1}{2}$ Stunde aufeinanderfolgen.

Daß die werktags regelmäßig auftretenden Verkehrsspitzen das Fahrpersonal und die Verkehrsregelung, die Straßenflächen und Fahrzeuge bis zum Äußersten beanspruchen, versteht sich von selbst. Ein Abbau der unerwünschten Spitzen wäre nur durch bessere Arbeitszeitstaffelung erreichbar. Insbesondere sollten die Betriebe in größerer Zahl zum $7\frac{1}{4}$ -Uhr- und $8\frac{1}{4}$ -Uhr-Beginn übergehen, was auch am Abend entsprechende Verschiebungen des Betriebsschlusses auf bisher weniger ausgenutzte Verkehrszeiten zur Folge hätte. Wie sehr die Häufigkeitskurven des Arbeitsbeginnes und -endes einer Glättung bedürften, ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen, in der die Stärke des Berufsverkehrs in Prozent der jeweiligen Verkehrsspitze (um $7\frac{1}{2}$ bzw. 17 Uhr) ausgedrückt ist.

6 h 30 min	3,4	16 h 15 min	3,5
6 h 45 min	0,4	16 h 30 min	29,2
7 h	40,0	16 h 45 min	10,5
7 h 15 min	3,0	17 h	100,0
7 h 30 min	100,0	17 h 15 min	6,6
7 h 45 min	12,9	17 h 30 min	20,0
8 h	82,5	17 h 45 min	1,3
8 h 15 min	3,0	18 h	25,3
8 h 30 min	16,9	18 h 15 min	1,8
8 h 45 min	1,9	18 h 30 min	16,4
9 h	15,0	18 h 45 min	0,6
		19 h	9,5

Wie bereits erwähnt, sollte in den Haushaltslisten auch das normalerweise benutzte Verkehrsmittel, und zwar für den Zählungsmonat wie für den Winter 1960/61, angegeben werden. Wer auf dem Arbeitsweg vom Omnibus auf die Straßenbahn umsteigen oder sonst verschiedene Verkehrsmittel in Anspruch nehmen muß, sollte die Eintragung für den größten Teil der Wegstrecke vornehmen. Im Statistischen Amt wurden vorläufig nur die Angaben für den Sommer 1961 und auch diese nur für die schon erwähnte Zufallsauswahl ausgewertet. Die in der folgenden Übersicht 4 zusammengestellten Ergebnisse beziehen sich auf die 394 769 innerstädtischen Berufspendler (ohne Schüler und Studenten) genauer gesagt auf 372 046, weil nur so viele Angaben zu dieser Frage gemacht haben.

Unter den verschiedenen Verkehrsmitteln, die in die Haushaltslisten eingetragen wurden, steht die Münchener Straßenbahn oben an. 160 522 Pendler (43%) haben nämlich angegeben, regelmäßig mit der Tram zur Arbeit zu fahren, wobei je Arbeitstag an eine mindestens zweimalige Benutzung zu denken ist. Nicht mitgezählt sind dabei Tausende von Einpendlern, die mit der Eisenbahn oder dem Omnibus von auswärts kommen und im Stadtgebiet mit der Straßenbahn weiterfahren. Eine etwas geringere Rolle spielt die Straßenbahn allerdings in den meisten Randbezirken, z. B. in Feldmoching, Waldperlach, Waldtrudering, Allach, Lochhausen, Großhadern u. a. (33—35%),

Übersicht 4: Die Berufspendler (nur Erwerbstätige) nach der Lage der Wohnung und dem auf dem Arbeitsweg benutzten Verkehrsmittel

(Sommer 1961)

Wohnbezirke (in Gruppen zusammengefaßt)	Berufs- pendler mit Wohnung in neben- stehendem Gebiet	darunter mit An- gaben über das Ver- kehrsmittel	von den Pendlern benutzte Verkehrsmittel															
			Fahrrad		Straßenbahn		Omnibus		Eisenbahn		Auto		Motorrad		Moped		zu Fuß	
			Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Stadtkern (Stbez. 1—13)	63 219	58 787	4 730	8,0	23 265	39,6	516	0,9	317	0,5	8 013	13,6	1081	1,8	1 150	2,0	19 715	33,5
nördl. Zwischenbez. . . (22a, 26, 27a, 27b, 28b)	50 412	47 414	4 508	9,5	22 871	48,2	2 244	4,7	250	0,5	9 768	20,6	721	1,5	1 142	2,4	5 910	12,5
östl. Zwischenbez. . . (14, 15, 29a, 30a, 31, 32b)	53 425	50 801	4 498	8,9	23 484	46,2	2 707	5,3	368	0,7	10 220	20,1	886	1,7	1 702	3,4	6 936	13,7
südl. Zwischenbez. . . (16, 17a, 18a, 19, 24b)	49 739	46 775	4 580	9,8	22 495	48,1	2 260	4,8	288	0,6	7 773	16,6	892	1,9	1 418	3,0	7 069	15,1
westl. Zwischenbez. . . (20, 21, 23, 25, 28a, 34, 35a, 37, 38b)	92 887	88 256	9 927	11,2	40 373	45,7	3 045	3,5	3608	4,1	17 205	19,5	1700	1,9	2 544	2,9	9 854	11,2
nördl. Randbez. (22b, 27c, 33a, 33b, 33c)	24 904	23 245	3 478	15,0	8 099	34,8	3 185	13,7	586	2,5	4 156	17,9	758	3,3	1 780	7,6	1 203	5,2
östl. Randbez. (29b, 29c, 30b, 30c, 32a, 32c)	14 910	13 911	1 774	12,8	4 728	34,0	2 107	15,1	302	2,2	3 488	25,1	383	2,7	917	6,6	212	1,5
südl. Randbez. (17b, 18b, 24a, 36)	16 864	15 934	1 518	9,5	6 351	39,8	1 270	8,0	176	1,1	4 286	26,9	299	1,9	506	3,2	1 528	9,6
westl. Randbez. (24c, 35b, 38a, 39—41)	28 409	26 923	3 083	11,4	8 856	32,9	2 443	9,1	3645	13,5	6 295	23,4	591	2,2	1 025	3,8	985	3,7
zusammen	394 769¹⁾	372 046	38 096	10,2	160 522	43,1	19 777	5,3	9540	2,6	71 204	19,1	7311	2,0	12 184	3,3	53 412	14,4

¹⁾ Ohne Pendler nach außerhalb Münchens.

da diese noch nicht an das Liniennetz angeschlossen sind.

Dagegen lautet für die südliche Randzone, aus der u. a. die Grünwalder Linie zum Zentrum fährt, die entsprechende Quote rd. 40%. Wo der Straßenbahnanschluß fehlt, spielt für den Berufsverkehr der Omnibus eine um so größere Rolle. Zufolge unserer Auszählung fahren rd. 20000 Berufspendler (5%) regelmäßig mit dem Omnibus (Höchstquote 15% bei Pendlern aus östlichen Randbezirken). Die Bundesbahn befördert im Berufsverkehr zwischen den Münchener Stadtbezirken täglich nahezu 10000 Personen (3%). Am größten ist die Quote der Eisenbahnfahrer in den westlichen Randbezirken (14%), deren Pendler an den Vorortsbahnhöfen im Stadtgebiet (Pasing, Aubing, Neubau, Lochhausen, Langwied und Allach) einsteigen können. Auf alle öffentlichen Verkehrsmittel zusammen entfallen in München 190000 Erwerbstätige, d. h. etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmer am innerstädtischen Berufsverkehr überhaupt¹⁾. Unter den individuellen Fahrzeugen, die für den Arbeitsweg in Frage kommen, steht das Auto an erster Stelle. Rund 71000 Pendler (19%) haben bei der Volkszählung ihren privaten Kraftwagen als das täglich von ihnen benutzte Verkehrsmittel eingetragen. Im größten Teil der Randzone (mit Ausnahme einiger nördlicher Bezirke) fährt sogar schon jeder 4. Pendler mit dem eigenen Auto zur Arbeit, und es kann kein Zweifel bestehen, daß die Zahl der werktäglichen Kraftwagenbenutzer in den nächsten Jahren noch weiter ansteigen wird. Für die großen Betriebe wird deshalb die Beschaffung ausreichender Parkmöglichkeiten für ihr Personal immer vordringlicher. Daß es

in München immer noch 38100 Berufstätige gibt, die ihre Arbeitswege mit dem Fahrrad zurücklegen, ist angesichts der besonderen Gefährdung dieses Fahrzeuges im Straßenverkehr eigentlich erstaunlich. Am häufigsten sind Fahrradpendler in den nördlichen Randbezirken (Feldmoching, Lerchenau, Hart usw.), in denen sie am Berufsverkehr überhaupt mit rd. 15% teilhaben (gegen 10% in der ganzen Stadt). Mehr als 12000 Münchener (3%) haben sich mit einem Moped in den motorisierten Berufsverkehr eingefädelt, dagegen sind mit Motorrädern oder Rollern im Sommer 1961 nur mehr 7300 Personen zur Arbeit gefahren (2%). In ganz München haben z. Z. der Volkszählung schließlich noch 53000 Personen ihren Weg von der Wohnung zu in anderen Bezirken (Bezirkesteilen) gelegenen Arbeitsplätzen zu Fuß zurückgelegt, d. h., daß im Sommer jeder 7. Münchener an seine Arbeitsstätte gegangen ist. Daß es sich dabei überwiegend um Pendler auf kurze Entfernungen und nur seltener um passionierte „Geher“ handelt, ist aus dem radialen Gefälle des Fußgängeranteils — höchste Ziffer im Zentrum, niedrigste in den Randbezirken — deutlich abzulesen (s. folg. Tabelle).

Berufspendler zu Fuß

Wohnung	Zahl	in % ¹⁾	in % ²⁾
im Stadtkern.....	19715	36,9	33,5
in den Zwischenbezirken ..	29769	55,7	12,8
in den Randbezirken	3928	7,4	4,9
zusammen	53412	100,0	14,4

¹⁾ Der Fußgänger überhaupt. — ²⁾ Der im gleichen Stadtteil wohnenden Pendler.

Daß bei benachbarten Wohn- und Arbeitsbezirken von kurzen Anmarschwegen, in allen anderen Fällen aber je nach der Zahl der durchquerten Bezirke von mittleren bis weiten Entfernungen gesprochen wird (s. o. S. 230) ist selbstverständlich nur ein Notbehelf. Es bedeutet eine erhebliche Verbesserung der

¹⁾ Lediglich als Kuriosität sei hier noch mitgeteilt, daß verschiedentlich Auspendler nach entfernteren Städten als Verkehrsmittel „Flugzeug“ eingetragen haben.

Pendlerstatistik, daß 1961 der Zeitaufwand für den Arbeitsweg angegeben werden mußte. Um die Auswertungsarbeit in tragbaren Grenzen zu halten, wurden wiederum nur 10% der Zählkarten aufbereitet. Schüler und Studenten blieben unberücksichtigt, so daß die Ergebnisse nachträglich auf eine Gesamtzahl von 394 769 Berufspendlern „höchzurechnen“ waren. Da in den Haushaltslisten bei rd. 5% der Pendler die Dauer des Arbeitsweges nicht angegeben war, bezieht sich in nachstehender Übersicht 5 die Aufschlüsselung nach dem Zeitaufwand auf nur 374 826 Erwerbspersonen.

Wie man sieht, ist im Sommer 1961 nur jeder 10. Berufspendler mit weniger als einer Viertelstunde Geh- oder Fahrzeit ausgekommen. Die rd. 38 000 Personen in dieser untersten Gruppe sind also in der bevorzugten Lage, nicht vor $\frac{3}{4}$ von Zuhause weggehen zu müssen, um pünktlich beim vollen Glockenschlag im Büro usw. zu sein. Zum Teil handelt es sich dabei um Fußgänger auf kürzeste Entfernungen oder Pendler mit eigenen Fahrzeugen (Pkw, Motorrad, Fahrrad). Dagegen müssen bei Straßenbahnbenutzung schon sehr günstige Umstände zusammentreffen (keine längeren Gehwege zu den Haltestellen, direkte Wagenverbindung usw.), wenn eine knappe Viertelstunde ausreichend sein soll. Am weitaus häufigsten wurden in den Haushaltslisten die nächsthöheren Zeitstufen angekreuzt, nämlich

15—29 Min. von 136 505 und

30—44 Min. von 117 556 Pendlern.

Da beiden Gruppen zusammen rd. 254 000 Erwerbstätige — das sind volle $\frac{2}{3}$ der Personen mit Zeitangaben — angehören, ist die Feststellung berechtigt, daß in München im Sommer 1961 der Zeitaufwand für den Arbeitsweg „normalerweise“ zwischen einer

Übersicht 5: Die Berufspendler (nur Erwerbstätige) nach der Lage der Wohnung und der Zeitdauer des Arbeitsweges

Wohnung	Berufspendler mit Wohnung in nebsteh. Stadtteilen	dar. mit Zeitangaben über den Arbeitsweg	von den Pendlern mit Zeitangaben haben einfache Arbeitswege von									
			weniger als 15 Min.		15—29 Min.		30—44 Min.		45—59 Min.		1—1½ Std.	
			Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
			Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
im Stadtkern	63 219	59 847	10 225	17,1	27 260	45,5	16 135	27,0	4 492	7,5	1 577	2,6
in den Zwischenbezirken ..	246 463	234 256	22 162	9,5	86 331	36,8	77 623	33,1	32 635	13,9	14 445	6,2
in den Randbezirken	85 087	80 723	5 663	7,0	22 914	28,4	23 798	29,5	15 121	18,7	12 092	15,0
zusammen	394 769¹⁾	374 826	38 049	10,2	136 505	36,4	117 556	31,4	52 248	13,9	28 114	7,5
											2354	0,6

¹⁾ Ohne Pendler nach außerhalb Münchens.

Viertelstunde und einer Dreiviertelstunde betragen hat. Dagegen sind die näher bei einer vollen Stunde liegenden Fahrzeiten viel seltener: nur ungefähr jeder 7. Münchener hat in der Haushaltsliste das Kästchen 45—59 Min. angekreuzt (52248 oder 14%). Einfache Arbeitswege von 1—1½ Stunden, die schon eine sehr beträchtliche Einbuße an Freizeit, Bequemlichkeit usw. darstellen, wurden von rd. 28000 Personen angegeben. In nahezu 2400 Fällen beträgt die Fahrzeit sogar mehr als 1½ Stunden, weil Wohnung und Arbeitsstätte ausgesprochen ungünstig zueinander liegen. Diese längsten Arbeitswege führen z. B. von Feldmoching nach Giesing, Harlaching und Solln, von Waldtrudering an den westlichen Stadtrand usw. Interessierteren Lesern sei das Studium nachstehender Übersicht 6 empfohlen, in der auf der Grundlage einer Einteilung in 9 Gebiete (Stadtkern und je 4 nach den Himmelsrichtungen unterschiedene Sektoren der

Zwischen- und Randzone) für die Zeitdauer des einfachen Arbeitsweges Durchschnittsziffern der öffentlichen Verkehrsmittelbenutzer, Privatfahrer und Fußgänger berechnet sind.

Für Berufspendler überhaupt und für im Zwischengebiet wohnhafte beträgt die Durchschnittszeit ca. 35 Min., während die Bevölkerung des Stadtkerns mit nur 28 Min. auskommt, und die Mittelwerte für die 4 Randsektoren bei 35 Minuten am südlichen Stadtrand beginnen und bis zu 44 Minuten am östlichen Stadtrand ansteigen. Für Arbeitswege mit radialem Verlauf errechnen sich auffällig niedrige Zeiten, z. B. nur 24 Min. für den Berufsverkehr aus der südlichen Rand- zur südlichen Zwischenzone, nur 27 Min. für Wege von Schwabing, Milbertshofen und Moosach zum nördlichen Stadtrand usw. Arbeitswege, die innerhalb der 3 großen Gebiete, in die wir München eingeteilt haben, bleiben, erfordern an durchschnittlicher Geh- oder Fahrzeit

Übersicht 6: Die durchschnittliche Zeitdauer des einfachen Arbeitsweges der Berufspendler

(in Minuten)

innerhalb des Stadtkerns 24 Min.,
innerhalb des Zwischenringes 25—29 Min., je nach dem Sektor,
innerhalb des Randgürtels 28—31 Min. je nach dem Sektor.

Wohnbezirke (in Gruppen zusammengefaßt)	Arbeitsbezirke (in Gruppen zusammengefaßt)							
	Stadtkern	Zwischen- bezirke				Rand- bezirke	Sektor	insgesamt
		nördl.	östl.	südl.	westl.			
Stadtkern (Stbez. 1—13)	24	32	32	33	33	alle	43	28
nördl. Zwischenbez. (22a, 26, 27a, 27b, 28b)	33	27	43	50	34	nördl. übrige	27	34
östl. Zwischenbez. (14, 15, 29a, 30a, 31, 32b)	34	41	25	36	45	östl. übrige	34	49
südl. Zwischenbez. (16, 17a, 18a, 19, 24b)	32	45	29	29	38	südl. übrige	29	33
westl. Zwischenbez. (20, 21, 23, 25, 28a, 34, 35a, 37, 38b)	34	38	46	35	28	westl. übrige	31	35
nördl. Randbez. (22b, 27c, 33a, 33b, 33c)	46	31	54	59	50	nördl. übrige	30	42
östl. Randbez. (29b, 29c, 30b, 30c, 32a, 32c)	50	50	33	51	56	östl. übrige	28	44
südl. Randbez. (17b, 18b, 24a, 36)	37	53	33	24	46	südl. übrige	31	35
westl. Randbez. (24c, 35b, 38a, 39—41)	45	48	56	39	36	westl. übrige	30	41
zusammen	33	35	34	36	35	alle	38	35

Damit sind wir am Ende unserer statistischen Studie über die Pendelwanderungen angelangt. Obwohl sie den üblichen Umfang stark überschreitet, konnte das meiste doch nur angedeutet werden. Dies gilt nicht nur für die Totalauszählung, sondern sogar in besonderem Maße für alle Ergebnisse aus der sog. 10%-Auswahl. Wenn sie einigermaßen vollständig publiziert werden sollten, wäre noch eine Reihe weiterer Artikel in der „Münchener Statistik“ nötig. An dieser Stelle sei noch einmal auf die Möglichkeit hingewiesen, das hier nichtabgedruckte umfangreiche Zahlenmaterial im Statistischen Amt einzusehen. Es dürfte auf Jahre hinaus für die Arbeit aller planenden Stellen — des Stadtplanungsamtes selbst, der Arbeits-

gemeinschaft Stadtentwicklungsplan, des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum usw. — eine wertvolle Hilfe sein. Daß es auch der rein wissenschaftlichen Statistik und ihrem Nachwuchs (Studierenden, Diplomanwärtern, Doktoranden usw.) jederzeit zur Verfügung steht, ist selbstverständlich. Im Statistischen Amt werden aber bis auf

weiteres auch die mehr als 600 000 Zählkarten aufbewahrt, da damit zu rechnen ist, daß diese noch für Sonderauszählungen benötigt werden. Dies trifft für einen kleinen Teil der Karten sogar sicher zu: nämlich für die schon erwähnten 5%, die mit zusätzlichen Eintragungen über die soziale Stellung usw. versehen worden sind. Dr. Schm.

Kraftfahrzeuge in München aus der Sicht der Haushalte

(Ergebnisse einer Zusatzerhebung zur Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Die Probleme des Straßenverkehrs sind in Städten von der Größe Münchens bekanntlich von solcher Dringlichkeit, daß alles getan werden muß, um sie raschestens einer Lösung zuzuführen. Nichts kann zur Beseitigung von Meinungsverschiedenheiten und zur Abkürzung der Planungszeit mehr beitragen als die Bereitstellung von Tatsachenmaterial insbesondere aus statistischen Erhebungen. Es war daher naheliegend, die letzte Volkszählung vom Juni 1961, bei der rd. 13 000 ehrenamtliche Zähler alle Gebäude und Wohnungen aufzusuchen hatten, auch zur Klärung einiger die Haltung von Kraftfahrzeugen (Kfz) betreffender Fragen zu benutzen. Dies geschah mittels eines Zusatzbogens, der den Münchener Wohnungsinhabern und Untermietern zusammen mit den amtlichen Volkszählungspapieren ins Haus gebracht wurde. Sie sollten darauf angeben, seit wann sie in München ansässig sind, ob sie ein Kfz besitzen und welcher Art dieses ist, wozu sie es überwiegend verwenden und wo sie es nachts bzw., wenn sie damit zur Arbeit fahren, auch tags-

über lassen. Berufstätige Haushaltsvorstände und -mitglieder, die Geschäft und Wohnung nicht beisammen haben, sollten ferner eintragen, wann sie normalerweise an ihrer Arbeitsstätte sein müssen und wann dort Betriebsschluß ist. Die Fragen waren im einzelnen mit der Stadt- und Verkehrsplanung abgesprochen und sind von der Münchener Bevölkerung mit größter Aufgeschlossenheit beantwortet worden. Die Gesamtzahl der in den Zusatzbogen nachgewiesenen Personen belief sich auf 1 029 000, d. s. rd. 95% der Münchener Wohnbevölkerung überhaupt. Einer so weitgehenden Mitarbeit an einer freiwilligen Aktion gebührt Dank und Anerkennung, die auch an dieser Stelle ausgesprochen seien.

Im folgenden werden die Ergebnisse, soweit sie sich auf die Kfz-Haltung beziehen, kurz erläutert. Was nach den obigen Ausführungen sonst noch gefragt wurde, wird Gegenstand späterer Berichterstattung sein (vgl. auch oben S. 235). Gemäß der Hauptübersicht S. 247 f. standen den erfaßten Münchener Haushaltungen und Personen im Juni 1961