

# Münchener, die auswärts arbeiten oder studieren

(Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Über die täglichen Wege der in Beruf und Ausbildung stehenden Münchener zu Arbeits- und Unterrichtsstätten im Stadtgebiet ist in unseren Monatsheften bereits Ende 1961 berichtet worden<sup>1)</sup>. Der zweiten großen Komponente des Berufsverkehrs, den Einpendlern, die täglich von auswärts in die Stadt zur Arbeit oder Schule (Hochschule) kommen, ist ein Artikel in diesem Heft (unten S. 265) gewidmet. Wenn die Einpendler morgens stadteinwärts fahren, begegnen sie dem — allerdings viel schwächeren — Gegenstrom derer, die in München wohnen, jedoch in mehr oder minder weit entfernten Umgebungsgemeinden beschäftigt sind. Auf den folgenden Seiten sind die wichtigsten Zahlen einer vom städt. Statistischen Amt erstellten Statistik dieser sog. Auspendler — ebenfalls Ergebnisse der letztjährigen Volkszählung — abgedruckt. Im Hinblick auf vorangegangene Pendlerartikel konnte die textliche Erläuterung an manchen Stellen etwas kürzer gehalten werden. In den Haushaltslisten der Volkszählung haben insges. 10374 in München wohnhafte Personen (9753 Berufstätige und 621 Schüler und Stud.) auswärtige Arbeits- und Ausbildungsstätten angegeben. Gegenüber 1956 hat sich die Zahl der Auspendler (damals 6459) um 3915 oder 60,6% erhöht, weil in den letzten Jahren auch außerhalb des Burgfriedens immer neue Beschäftigungsmöglichkeiten entstanden sind. Außerdem haben es die verbesserten Verkehrsverhältnisse und die stärkere Motorisierung einem wachsenden Kreis ermöglicht, auch entferntere Arbeitsstätten aufzusuchen. Vor dem Kriege haben täg-

liche Fahrten zu auswärtigen Arbeitsstätten keine größere Rolle gespielt (1939: nur 1814 Auspendler), obwohl es auch damals im Vorland der Stadt schon wichtige Anziehungspunkte für Arbeitskräfte (z. B. Höllriegelskreuth-Grünwald, Neubiberg, Schleißheim u. a.) gegeben hat.

Gliedert man die Auspendler in Arbeiter, Angestellte usw., ergeben sich ungefähr die gleichen Prozentsätze, mit denen die sozialen Schichten am innerstädtischen Berufsverkehr teilhaben (s. folg. Übers.). Nur die Beamtenschaft trägt mit einem etwas höheren Prozentsatz zu den Auspendlern bei, als dies ihrer Quote an den Binnenpendlern entspricht (11 gegen 8%). Vor allem nach kleineren Städten (Dachau, Fürstenfeldbruck, Starnberg) und nicht zu entfernten Stadtkreisen (Freising, Rosenheim) pendeln in größerer Zahl in München wohnhafte Beamte aus.

Die Auspendler (nur Erwerbstätige) nach der sozialen Stellung<sup>1)</sup>

Soziale Stellung	Auspendler		Binnenpendl. %
	Zahl	%	
Arbeiter .....	3863	40	42
Angestellte .....	4332	44	45
Beamte .....	1046	11	8
Selbständige .....	512	5	5
<b>zusammen .....</b>	<b>9735</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

<sup>1)</sup> Ergebnisse einer Zufallsauswahl von 5% der Zählkarten.

Was sich aus den Haushaltslisten über die Pendlerziele ergeben hat, ist aus unserer ausführlicheren, nach Arbeitsorten gegliederten Tabelle zu ersehen (S. 252). Mehr als die Hälfte der nach auswärts führenden Arbeits- und Schulwege gehen im Landkreis München zu Ende, von dem das Stadtgebiet auf 3 Seiten umschlossen ist. Kein anderer

<sup>1)</sup> „Die täglichen Arbeits- und Schulwege der Münchener“, Jg. 1961, Heft 11/12.

**Übersicht der Landkreise und wichtigsten Gemeinden mit Auspendlern aus München**  
(Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Kreis Gemeinde	Aus- pendler aus Münch.	dar. Schül. und Stud.	Kreis Gemeinde	Aus- pendler aus Münch.	dar. Schül. und Stud.	Kreis Gemeinde	Aus- pendler aus Münch.	dar. Schül. und Stud.
Landkr. München ..	5937	236	Krailling ...	67	—	Landkr. Bad Tölz ...	37	—
dar. Dornach ...	128	—	Oberpfaffenh. ...	134	13	dar. Garmisch-P.	36	1
Feldkirchen ...	89	—	Starnberg, St.	209	—	Stadtkr. Ingolstadt ...	50	—
Garching ...	192	4	Landkr. Dachau ...	661	56	Landkr. Miesbach ...	117	4
Gräfelfing ...	611	169	dar. Dachau, St.	566	55	Pfaffenh./I.	42	—
Grünwald ...	1350	53	Karlsfeld ...	44	—	Stadtkr. Rosenheim ..	82	2
Haar ...	332	2	Landkr. Fürstenf'br.	549	7	Landkr. Rosenheim ...	31	2
Haarbrunn ...	60	1	dar. Fürstenf'br., St.	216	7	Landkr. Weilheim ...	66	2
Hohenbrunn ...	162	—	Germering ...	82	—	dar. Weilheim, St.	42	2
Ismaning ...	97	1	Gröbenzell ...	43	—	übr. oberbayer. Kreise	168	1
Oberhaching ...	122	1	Puchheim ...	75	—	Reg. Bez. Oberbay. zus.	9850	610
Ob'schleißh. ...	480	—	Unt'pfaffenh.	67	—	Reg. Bez.		
Ottobrunn ...	122	—	Landkr. Wolfratshsn.	361	142	Schwaben .....	300	4
Planegg ...	1072	3	dar. Baierbrunn ...	44	—	dar. Stkr. Augsburg ...	193	4
Pullach ...	34	—	Icking .....	131	112	Niederbayern .....	103	3
Putzbrunn ...	50	—	Landkr. Ebersberg ..	221	3	dar. Stkr. Landshut ...	44	1
Taufkirchen ...	490	—	dar. Ebersbg., St.	41	—	Oberpfalz .....	37	1
Unt'föhring ...	294	—	Crafcng, St.	31	3	dar. Stkr. Regensburg	26	—
Unt'haching ...	98	2	Zorneding ..	35	—	Oberfranken .....	12	—
Unt'schleißh.	81	—	Landkr. Erding .....	127	3	Mittelfranken .....	38	3
Landkr. Starnberg ..	1020	85	dar. Erding, St.	94	2	Unterfranken .....	9	—
dar. Berg .....	40	1	Stadtkr. Freising .....	237	64	außerbay. Arbeitsorte.	25	—
Gauting .....	374	62	Landkr. Freising ...	73	1			
Herrsching ...	35	2	Bad Aibling..	35	1	<b>Auspendler insges. ...</b>	<b>10374</b>	<b>621</b>

Landkreis nimmt angenähert so viele Erwerbstätige und Schüler aus München auf (5937 oder 57,2%). So haben z. B. in den Landkreisen Dachau und Fürstenfeldbruck, die im Nordwesten an den Burgfrieden heranreichen, nur 661 bzw. 549 Pendler aus der Landeshauptstadt ihre Arbeits- und Ausbildungsstätten. Beide werden vom Landkreis Starnberg sehr erheblich übertroffen (1020), dessen wichtigste Orte z. T. in besonders guter Zugverbindung mit München stehen (z. B. nach Gauting tagsüber Halbstundenverkehr). Auch in den Arbeitsstätten und Schulen des Landkreises Wolfratshausen sind vielfach Pendler aus München anzutreffen (361, dar. 142 Fahrschüler). In den bisher erwähnten 5 Landkreisen endigen die täglichen Wanderungen von mehr als  $\frac{4}{5}$  unserer Auspendler (von 8528 oder 82,2%). Nach dieser Filterung des Pendlerstroms bleiben für die restlichen 27 — meist entfernten — oberbayerischen Kreise zusammen noch 1322 Erwerbstätige und Schüler aus

München übrig (12,7%). Nur in 4 Fällen sind in unserer Tabelle noch 100 übersteigende Pendlerzahlen angegeben:

beim Stadtkreis Freising	237
beim Landkreis Ebersberg	221
beim Landkreis Erding	127
beim Landkreis Miesbach	117

Über die Grenzen des eigenen Regierungsbezirkes hinaus entsendet die Landeshauptstadt nur relativ wenige Pendler (524 oder 5,1%). Nach Orten in Schwaben und Niederbayern „wandern“ täglich 300 bzw. 103 Erwerbstätige und Schüler, und nur 96 kommen auf ihren Arbeitswegen in oberpfälzische und fränkische Gemeinden. In 25 Fällen waren in den Haushaltlisten sogar außerbayerische Arbeitsorte angegeben (dar. 7mal Ulm, 4mal Geislingen und 2mal Bonn). Es ist anzunehmen, daß diese weitesten Entfernungen nicht täglich zurückgelegt werden, die betreffenden Pendler vielmehr gelegentlich am Arbeitsort übernachten. Um ausgesprochene „Wochenpendler“ sollte

es sich auch in solchen Fällen nicht handeln, weil sonst ihre Zurechnung zur Wohnbevölkerung von München zu Unrecht erfolgt wäre.

Da die Pendlerbeziehungen zwischen München und seiner Umgebung mit zunehmender Entfernung rasch abnehmen, erscheint es zweckmäßig, bei einer mehr ins einzelne gehenden Untersuchung des nach auswärts führenden Berufsverkehrs eine Einteilung in kilometerische Zonen zugrunde zu legen (s. folg. Zusammenstellung).

Die Auspendler nach Entfernungszonen

Entfernung von d. Stadtmitte <sup>1)</sup>	Zahl der Gemeinden	dar. mit Pendlern aus München	Zahl der Pendler	%
bis 15 km. . .	25	25	5973	57,6
15 bis 20 km. . .	32	28	1448	14,0
20 bis 25 km. . .	62	33	875	8,4
25 bis 30 km. . .	70	26	284	2,7
mehr als 30 km	.	.	1794	17,3
<b>zusammen . . . .</b>	.	.	<b>10 374</b>	<b>100,0</b>

<sup>1)</sup> Nördlicher Turm der Frauenkirche.

Im 15-km-Kreis um das Zentrum liegen außerhalb der Landeshauptstadt 25 selbständige Gemeinden, von denen nur wenige noch ländlichen Charakter haben. Viele von ihnen sind Standorte von Industrie- und sonstigen Großbetrieben, die zur Deckung ihres Kräftebedarfs auf den täglichen Beschäftigtenzustrom aus den Umgebungsorten und insbesondere auch aus der großen Nachbargemeinde München angewiesen sind. Der von der zentralen Stadt ausstrahlende Berufsverkehr ist am lebhaftesten nach den

Isartalgemeinden Grünwald und Pullach mit 1350 bzw. 1072 und der Würmtalgemeinde Gräfelfing mit 611 Pendlern.

Die Arbeitswege nach Grünwald endigen überwiegend bereits im Gemeindeteil Geiselgasteig (Bavaria-Filmstadt), aber auch der Hauptort selbst übt durch gastronomische Betriebe, Sportschule

usw. eine große Anziehungskraft auf Berufs- und Ausbildungspendler aus. Jenseits der Isarbrücke liegt Höllriegelskreuth (Gemeinde Pullach) mit größeren Arbeitsstätten der kältetechnischen und elektrochemischen Industrie. Die Gemeinde Gräfelfing-Lochham hat unter den Beschäftigungsorten von Auspendlern den 3. Platz inne (holz- und lederverarbeitende Betriebe, Sandgewinnung, höhere Lehranstalten mit zahlreichen Fahrschülern aus München). Weitere wichtige Betriebsgemeinden der gleichen Entfernungszone sind (in Klammern Pendler aus München):

im Osten

- Ottobrunn (480) mit Kräftebedarf im Flugzeugbau, Tiefdruck, Faltbootbau u. dgl.,
- Haar (332) Krankenhauswesen, Fahrzeugbau (Wandererwerke) usw. und
- Dornach (128) „Riemer“ Betonwerke,

im Süden

- Unterbiberg (490), mit Flugplatzpersonal (Ortsteil Neubiberg),

im Westen

- Planegg (122) mit auswärtigen Beschäftigten in Ausfluggaststätten, Transportbetrieben usw.,

im Norden

- Unterföhring (294) mit Zustrom zu den film- und lichttechnischen Betrieben (Riva),
- Garching (192) mit Bedarf an wissenschaftlichem und sonstigem Personal bei den Max-Planck- und Hochschulinstituten („Atomel“),
- Ismaning (162) mit Tagespendlern zum Groß- und AFN-Sender und
- Oberschleißheim (122) mit Flugplatzpersonal (Hubschrauberflugplatz).

Sämtlichen Gemeinden des 15-km-Kreises um die Stadtmitte (25) strömen täglich 5973 Erwerbstätige und Schüler aus München zu (57,1% der Auspendler überhaupt). Dagegen umschließt ein Zirkelschlag mit nur 12 $\frac{1}{3}$  km Halbmesser 17 Gemeinden, in denen genau die Hälfte der Auspendlerwege (5187) zu Ende geht, während die andere Hälfte in größere Entfernungen führt. Somit kann die 12 $\frac{1}{3}$ -km-Strecke als „Mittlerer Abstand“ der Betriebs- bzw. Schulorte vom Stadtzentrum angesehen werden.

In der 15—20-km-Zone mit 1448 Pendlern aus München (14,0%) haben

nur 2 Zielorte größere Bedeutung: Dachau (566) und Gauting (374). In Dachau kommen als Arbeitsstätten für Berufspendler u. a. die bekannte Papierfabrik, die Isar-Amperwerke und US-Dienststellen in Frage (außerdem zahlreiche Fahrschüler der staatl. Oberrealschule). Die Pendler nach Gauting sind vielfach schon im stadtnäheren Ortsteil Stockdorf am Ziel (dort z. B. Fabrikation von Autoschiebedächern), im Hauptort selbst nehmen u. a. eine Schweißmaschinenfabrik, die staatliche Mittelschule und eine private Schauspielerschule Pendler aus München auf. Von den 62 Gemeinden der 20-bis-25-km-Zone (875 Auspendler in diese) üben 4 auf den von München ausstrahlenden Berufsverkehr eine stärkere Anziehungskraft aus. Es sind dies

- Fürstenfeldbruck (216 Pendler aus München, z. T. im Flughafen beschäftigt);
- Starnberg (209, z. B. Gaststättenbeschäftigte und Verwaltungspersonal),
- Oberpfaffenhofen (134, z. T. bei den Dornierwerken) und
- Icking (131, angesehenster Schulort des Isartales).

In der darauffolgenden Zone (25 bis 30 km) sind von den in der Hauptstadt entspringenden Pendlerströmen nur mehr feinste Verästelungen festzustellen. Die insges. 284 Münchener, die sich täglich zur Arbeit oder Ausbildung dorthin begeben, verteilen sich auf 26 verschiedene Ziele. Nur die Gemeinden Berg und Feldafing (Lk. Starnberg), Markt Indersdorf (Lk. Dachau), Kirchseeon (Lk. Ebersberg) und Wolfratshausen sind Pendlerarbeits- und Schulorte von einiger Bedeutung. Auch jenseits des 30-km-Kreises um die Stadtmitte sind die zentrifugalen Pendlerbewegungen noch nicht völlig abgeklungen. Im Gegenteil: nicht weniger als rd. 1800 Münchener Berufs- und Ausbildungspendler müssen sich täglich nach so entfernten Wanderungszielen begeben. Je mehr sie sich ihnen nähern, um so kleiner werden die Gruppen, viele

Fernpendler kommen überhaupt als Einzelgänger an ihren Arbeitsorten an. Nachstehend sind diejenigen Gemeinden der äußersten Zone angegeben, die mehr als 30 Tagespendler aus München aufnehmen. Daß zu ihnen auch unsere Nachbargroßstadt Augsburg gehört, sie hier besonders angemerkt (193).

Arbeits- bzw. Schulort	Entfernung km	Pendler aus München
Erding, St.....	31	94
Freising, StKr.....	32	1)237
Herrsching .....	33	35
Weilheim, St.....	45	42
Rosenheim, StKr.....	51	82
Augsburg, StKr.....	55	193
Landshut, StKr.....	61	44
Ingolstadt, StKr.....	69	50

1) Dar. 64 Schüler und Studierende.

Als durchschnittliche Zeitdauer des einfachen Arbeitsweges, die im innerstädtischen Berufsverkehr nur 35 Minuten beträgt<sup>1)</sup>, errechnen sich für die Auspendler nach oberbayerischen Zielorten 52 Minuten (aus Angaben von 9002 Auspendlern). D. h., für die Arbeits- und Schulwege nach auswärts werden im allgemeinen sehr viel längere Geh- und Fahrzeiten benötigt als für die innerhalb des Burgfriedens endigenden. Ungeachtet dieser Tatsache gibt es jedoch laut unserer Tabelle auch minimale Anmarschwege (z. B. 388 mit solchen von weniger als 1 Viertelstunde), so daß die Betreffenden nur „nominell“ — wegen des Verlaufs der Stadtgrenze zwischen der Wohnung und der nahegelegenen Arbeitsstätte — als Auspendler gezählt werden mußten. Beispiele hierfür sind die Pendler zwischen Riem (Bezirksteil 32a) und der Nachbargemeinde Dornach sowie zwischen der Randsiedlung Waldperlach (30c) und Neubiberg. Für Arbeitswege nach Orten außerhalb Oberbayerns werden im Durchschnitt mehr als 1½ Stunden be-

1) „Münchener Statistik“, Jg. 1961, Heft 11/12, S. 240.

nötigt (334 Pendler mit Angaben hierüber).

Mit welcher Häufigkeit die in den Haushaltslisten vorgedruckten Fahrzeiten von den Auspendlern angekreuzt wurden, ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen. Zum Vergleich sind auch die entsprechenden Prozentziffern für die Pendler zwischen den Münchener Stadtbezirken angegeben. Es zeigt sich, daß kurze bis mittellange Wege (Zeitdauer unter 1 Dreiviertelstunde) beim Auspendeln relativ seltener sind als im innerstädtischen Berufsverkehr. Dagegen kommen Pendlerwege von 1 Geh- bzw. Fahrstunde und mehr bei den auswärts Beschäftigten 4—5mal so häufig vor wie bei den im Stadtgebiet verbleibenden Personen (36 gegen 8%).

Zeitdauer	Auspendler		Binnenpendler %
	Zahl	%	
weniger als 15 Minuten ...	388	4,2	10,2
15 bis 29 Minuten.....	1723	18,5	36,4
30 bis 44 Minuten.....	2130	22,8	31,4
45 bis 59 Minuten.....	1720	18,4	13,9
1 bis 1½ Stunden.....	2470	26,4	7,5
mehr als 1½ Stunden ...	905	9,7	0,6
<b>zusammen .....</b>	<b>9336<sup>1)</sup></b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>1)</sup> Außerdem 1038 Auspendler ohne Zeitangaben.

Die Abhängigkeit der Anmarschzeiten von der Entfernung des Wanderungszieles wird am deutlichsten sichtbar, wenn für verschiedene Landkreise die mittleren Fahrzeiten dorthin berechnet werden (s. folg. Übers.). Es zeigt sich dann z. B., daß die in Gemeinden von München-Land beschäftigten Personen durchschnittlich nach 1 Dreiviertelstunde am Ziele sind, während für Fahrten in die Landkreise Fürstfeldbruck und Starnberg rd. 1 Stunde benötigt wird. Wer andererseits zu seiner Arbeits- oder Ausbildungsstätte im Landkreis Miesbach von der Münchener Wohnung aus rd. 80 Minuten braucht, liegt in der Nähe des Durchschnitts aller

Pendler mit ähnlichen Fahrzielen. Selbstverständlich ist die für den Arbeitsweg erforderliche Zeit im Einzelfall auch von der Lage der Wohnung im Stadtgebiet (z. B. ob in Bahnhofsnähe oder nicht), von den öffentlichen Verkehrsverbindungen zum Arbeitsort, der Benutzung privater Fahrzeuge, den notwendigen Gehstrecken usw. abhängig. Aus diesem Grunde weichen die tatsächlichen Fahrzeiten von den errechneten Durchschnitten z. T. erheblich nach oben oder unten ab.

Die durchschnittliche Zeitdauer des einfachen Arbeitsweges nach Zielorten

Zielort im Landkreis	Kreisst. ... km v. Münch. entfernt	Auspendler aus München	dar. mit Zeitangaben	durchschnittl. Geh- bzw. Fahrzeit Min.
München .....	.	5937	5525	45
Dachau .....	17	661	624	53
Fürstfeldbruck .....	23	549	512	57
Starnberg .....	24	1020	931	58
Wolftratshausen .....	27	361	321	61
Ebersberg .....	30	221	197	63
Freising <sup>1)</sup> .....	32	310	284	68
Erding .....	31	127	112	70
Miesbach .....	43	117	87	78
Rosenheim <sup>1)</sup> .....	51	113	94	79

<sup>1)</sup> Einschl. Stadtkreis.

Mit welchen Verkehrsmitteln werden nun die Wege zu den auswärtigen Arbeits- bzw. Ausbildungsorten zurückgelegt? Bekanntlich war in den Haushaltslisten auch eine diesbezügliche Frage vorgedruckt, mit der Erläuterung, daß beim Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf ein anderes das auf dem größten Teil der Wegstrecke benutzte eingetragen werden sollte. Von 10374 Auspendlern aus München haben 9569 (92%) auswertbare Angaben gemacht. Die Auszählung derselben erbrachte die nachstehend zusammengestellten Ergebnisse.

Wie man sieht, fährt jeder dritte Auspendler (3380 oder 35,3%) mit

Entfernung des Arbeits- bzw. Schulortes	Pendler aus München <sup>1)</sup>	Von den Auspendlern benutzte Verkehrsmittel															
		Fahrrad		Straßenbahn		Omnibus		Eisenbahn		Auto		Motorrad		Moped		zu Fuß	
		Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
bis 15 km .....	5597	677	12,1	1231	22,0	714	12,7	697	12,5	1782	31,8	166	3,0	240	4,3	90	1,6
15 bis 20 km .....	1374	74	5,4	74	5,4	105	7,6	531	38,6	505	36,8	33	2,4	42	3,1	10	0,7
20 bis 25 km .....	822	4	0,5	21	2,6	65	7,9	433	52,7	266	32,3	20	2,4	13	1,6	—	—
25 bis 30 km .....	257	1	0,4	7	2,7	22	8,6	106	41,2	113	44,0	4	1,6	4	1,6	—	—
mehr als 30 km .....	1519	9	0,6	16	1,1	40	2,6	706	46,5	714	47,0	21	1,4	13	0,9	—	—
<b>zusammen</b> .....	<b>9569</b>	<b>765</b>	<b>8,0</b>	<b>1349</b>	<b>14,1</b>	<b>946</b>	<b>9,9</b>	<b>2473</b>	<b>25,8</b>	<b>3380</b>	<b>35,3</b>	<b>244</b>	<b>2,5</b>	<b>312</b>	<b>3,3</b>	<b>100</b>	<b>1,0</b>

<sup>1)</sup> Nur solche mit Angaben über die Verkehrsmittelbenutzung.

dem eigenen Kraftwagen, während von den Teilnehmern am innerstädtischen Berufsverkehr nur jeder fünfte Pkw-Benutzer ist<sup>1)</sup>. Tatsächlich gibt es ja auch keine idealere Fahrgelegenheit zum auswärtigen Arbeitsort als das eigene Auto, das Unabhängigkeit vom Fahrplan, freie Routenwahl und Witterungsschutz gewährt, Gehstrecken und das Umsteigen erübrigt usw. usw. An 2. Stelle steht hinsichtlich Benutzungshäufigkeit die Eisenbahn, mit der jeder vierte Auspendler zur Arbeit oder Schule fährt (2473 oder 25,8%, dagegen nur 2,6% im innerstädtischen Berufsverkehr). Die Zielorte mit den absolut meisten Eisenbahnpendlern aus München sind nachstehend zusammengestellt.

Pullach .. 235	Gräfelfing .. 119	Icking .....	80
Gauting .. 201	Starnberg .. 113	Oberpfaffenhofen ..	59
Dachau .. 176	Fürstenbrunn .. 108	Rosenheim .....	59
Freising .. 123	Augsburg .. 96	Oberhaching .....	53

Von großer Bedeutung sind für die Beförderung der Auspendler die verschiedenen Omnibuslinien, mit denen jeden Morgen 946 Erwerbstätige und Schüler (9,9%) nach auswärts fahren (z. B. 138 nach Ottobrunn, 107 nach Gräfelfing, je 70—80 nach Pullach,

Garching und Neubiberg). Die Städt. Straßenbahn befördert täglich auf ihrer einzigen Außenstrecke 710 Auspendler nach Geiselgasteig und Grünwald. Dieselbe Linie benutzen vielfach auch die Straßenbahnpendler nach Orten, die auf der linken Flußseite (Großhesselohe usw.) beschäftigt sind. Aber auch die Fahrgäste des Zubringeromnibusses nach Pullach haben in der Haushaltsliste meist „Straßenbahn“ eingetragen, weil sie mit derselben von ihrem Wohnviertel zur Omnibushaltestelle an der Hofmannstraße fahren. Überhaupt ist zu sagen, daß sich auch Auspendler mit staunenswert weit entfernten Arbeitsorten als Straßenbahnbenutzer bezeichnet haben. In den meisten Fällen hält diese Eintragung einer Überprüfung stand, weil von dem betreffenden Pendler erst nach einer Straßenbahnfahrt durch die ganze Stadt — z. B. von Berg am Laim nach Pasing — in andere Verkehrsmittel umgestiegen wird. Damit hängt es auch zusammen, daß in unserer Übersicht die große Zahl von 1349 (14,1%) Straßenbahnpendlern ausgewiesen ist. Meistbenutztes einspuriges Fahrzeug ist im Berufsverkehr nach auswärts — ebenso wie im Stadtinnern — das Fahrrad (765 oder 8,0%, hauptsächliche Ziele: Gräfelfing, Pullach und Neubiberg), auf

<sup>1)</sup> „Münchener Statistik“, Jg. 1961, Heft 11/12 (S. 237).

das erst in weitem Abstand Mopeds und Motorräder folgen (312 bzw. 244). Genau 100 Personen legen den Weg zum auswärtigen Arbeitsort zu Fuß zurück, wobei es sich jedoch überwiegend um ausgesprochene Nahpendler in Nachbargemeinden handelt (s. oben S. 256).

Kehren wir noch einmal kurz zu den Zahlen über die Eisenbahn- und Auto- pendler zurück. Aus der nach kilometerischen Zonen gegliederten Tabelle der Fahrzeugbenutzung (S. unten) ist zu ersehen, daß Pendlerfahrten zu auswärtigen Arbeitsorten mit zunehmender Entfernung immer ausschließlicher mit der Eisenbahn und dem eigenen Kraftwagen erfolgen, weil die übrigen Beförderungsarten auf weite Strecken sehr unbequem, anstrengend und zeitraubend sind. In mehr als 30 km Entfernung von der Stadtmitte sind kaum noch andere Auspendler als Auto- und Eisenbahnbenutzer anzutreffen (s. auch folg. Aufstellung).

Entfernung	Von je 100 Pendlern in nebenstehender Zone benutzen		
	die Eisenb.	das Auto	zus.
bis 15 km .....	12,5	31,8	44,3
15 bis 20 km .....	38,6	36,8	75,4
20 bis 25 km .....	52,7	32,3	85,0
25 bis 30 km .....	41,2	44,0	85,2
mehr als 30 km .....	46,5	47,0	93,5 (1)

Überblicken wir zum Schluß noch einmal die hauptsächlichen Ergebnisse unserer kleinen Pendlerstudie. Es wurde festgestellt, daß die Auspendler vielfach

so weite Arbeitswege zurücklegen müssen (Entfernung der Wanderungsziele von der Stadtmitte z. T. 30 km und darüber), wie sie im innerstädtischen Berufsverkehr wegen der Begrenztheit der Burgfriedensfläche überhaupt nicht denkbar sind. Hinzu kommt, daß vor Fahrtantritt nicht selten schon längere Wege zu Bahnhöfen oder Omnibushaltestellen notwendig sind. Die Benutzung mehrerer Verkehrsmittel, z. B. von Straßenbahn und Eisenbahn, spielt bei den Auspendlern eine große Rolle. Da die städt. Straßenbahnen ihre Endhaltestellen meist weit innerhalb der Burgfriedensgrenze haben, sind die Auspendler in größtem Umfang auf die Massenverkehrsmittel Eisenbahn und Omnibus oft im Umsteigeverkehr angewiesen, soweit sie nicht zu dem bevorzugten Drittel gehören, das sich auf eigene Pkw umgestellt hat. Zusammenfassend läßt sich also sagen, daß das Auspendeln aus Großstädten mit einem sowieso höchst attraktiven Arbeitsmarkt als soziale Massenerscheinung von besonderer Eigenart zu werten ist. Daß rd. 10 000 Berufstätige, die unter den heutigen Verhältnissen ebensogut in der Stadt nicht weit von ihrer Wohnung lohnende Beschäftigung finden könnten, durchschnittliche Geh- oder Fahrzeiten von fast 1 Stunde in Kauf nehmen, beweist wieder einmal, daß auch in der Wirtschaft nicht alles nach der letzten Rationalität geht, sondern traditionelle Bindungen auch heute noch eine bedeutende Rolle spielen.

*Dr. Schm.*