

mehrstöckiger Miethäuser. Dies kommt daher, daß noch relativ viele Eigenheime gebaut worden sind. Verglichen mit 1960 fiel in der Tat das Bauergebnis 1961 bei den Gebäuden

mit 3 bis 4 Wohnungen um 8,8%,
mit 5 und mehr Wohnungen um 8,3%

dagegen

mit 1 bis 2 Wohnungen nur um 2,9%

niedriger aus. Wie folgende Einzelaufstellung zeigt, ist der Bau von Einfamilienhäusern (mit 1 und 2 Wohnungen) in 6 Städten sogar noch verstärkt worden. So sind in München letztes Jahr 1680 Eigenheime als Reihenhäuser und teilweise auch freistehend errichtet worden, das waren 440 oder 35,5% mehr als 1960. Bei 6 weiteren Städten (Essen, Düsseldorf, Stuttgart, Nürnberg, Mannheim, Augsburg) ergaben sich ebenfalls Zuwachsraten, die bis zu 19% (Düsseldorf) gingen. Da die Inanspruchnahme öffentlicher Mittel für Wohnungen in Einfamilienhäusern verhältnismäßig gering geblieben ist (s. o.), dürften sich die

Stadt	Im Jahre 1961 weniger (mehr) erstellte Wohngebäude			
	mit 1 und 2 Wohnungen		mit 5 und mehr Wohnungen	
	Zahl	%	Zahl	%
Berlin	-232	-16,2	- 84	- 6,9
Hamburg	-565	-12,8	163	10,8
München	440	35,5	70	8,3
Köln	- 86	- 7,9	-236	-24,9
Essen	39	7,6	- 57	- 8,3
Düsseldorf	81	19,3	-146	-24,0
Frankfurt	-178	-29,9	-330	-37,2
Dortmund	210	27,9	67	14,2
Stuttgart	4	0,8	3	0,8
Hannover	- 87	-26,2	- 18	- 4,4
Bremen	-106	- 7,5	5	1,0
Duisburg	- 61	-21,2	- 71	-19,2
Nürnberg	102	14,2	- 56	-12,1
Mannheim	40	15,9	- 60	-21,2
Wiesbaden	- 44	-14,0	- 6	- 2,7
Karlsruhe	- 40	-10,2	24	-11,1
Augsburg	41	8,8	- 66	-34,7
17 Städte zus.	-442	- 2,9	-846	- 8,3

überraschend vielen Neubesitzer von Eigenheimen im Raum der Großstädte hauptsächlich aus finanziell potenten Bevölkerungsschichten rekrutiert haben. Trotz der hohen Kosten haben sie ihre Hausbaupläne verwirklicht, wozu außer der Befürchtung, daß alles noch teurer wird, auch die Erleichterung der Beleihung (durch verbürgte Darlehen) beigetragen haben mag. Dr. E.

Rd. 114 000 Einpendler nach München

(Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Wie viele deutsche Städte hat auch München beim zuständigen (Bayer.) Statistischen Landesamt neue Einpendlerzahlen feststellen lassen, indem aus den Volkszählungslisten der Umgebungsgemeinden für alle in München arbeitenden oder studierenden Personen Zählblättchen angelegt wurden. Die Zahlen sind als vorläufig zu betrachten, da man sich der Arbeits- und Kostenersparnis wegen auf das hauptsächliche Pendler-einzugsgebiet beschränkt hat. Als solches wurden im Fall Münchens die

18 nächstgelegenen oberbayerischen Landkreise einschl. der kreisfreien Städte Rosenheim und Freising angesehen, ungeachtet dessen, daß auch aus dem viel größeren Areal zwischen Alpenrand und Donau, Inn und Lech noch Tagespendler hereinkommen. Die wichtigsten Auswertungsergebnisse, die Zahl und Wohnorte der Pendler betreffend, werden im folgenden mitgeteilt. Weitere sehr interessante Ergebnisse über die Zusammensetzung der Pendler (Berufstätige, Schüler), die von

ihnen benutzten Verkehrsmittel und insbesondere über die genaueren Ziele der Einpendler im Stadtgebiet (Stadtbezirke der Arbeits- bzw. Ausbildungsstätten), befinden sich im städt. Statistischen Amt noch in Arbeit. Mit ihrer Bekanntgabe in einem der nächsten Hefte der „Münchener Statistik“ wird einem vielfach geäußerten Wunsch der Stadt- und Verkehrsplaner Rechnung getragen werden, die es früher immer als Lücke der Pendlerstatistik empfunden haben, daß der von auswärts kommende Berufsverkehr nach Passieren des Burgfriedens nicht mehr weiterverfolgt werden konnte.

In nachstehender Zusammenstellung sind die Erwerbstätigen, Studenten und Schüler, die täglich von auswärts zur Berufsarbeit oder Schulausbildung nach München kommen, nach den Land- bzw. Stadtkreisen ihrer Wohnung aufgeschlüsselt. Zum Vergleich mit früher sind auch die entsprechenden Zahlen des Jahres 1956 (Bevölkerungs- und Wohnungszählung vom 25. September) eingetragen.

Die Einpendler nach München aus ausgewählten Stadt- und Landkreisen

Kreis	Einpendler nach München		Zu- bzw. Abnahme	
	1961	1956	Zahl	%
Stadtkreis				
Freising	2 186	1 776	410	23,1
Rosenheim	776	376	400	106,4
Landkreis				
Aichach	445	235	210	89,4
Bad Aibling	1 019	900	119	13,2
Bad Tölz	641	381	260	68,2
Dachau	11 408	7 966	3 442	43,2
Ebersberg	9 269	7 192	2 077	28,9
Erding	3 006	1 916	1 090	56,9
Freising	3 158	2 306	852	36,9
Fürstentfeldbruck ..	17 857	13 443	4 414	32,8
Landsberg a. Lech ..	723	435	288	66,2
Miesbach	2 562	1 740	822	47,2
Mühldorf	442	530	88	16,6
München	29 661	23 324	6 337	27,2
Pfaffenhofen a. d. I.	1 895	1 206	689	57,1
Rosenheim	751	586	165	28,2
Starnberg	10 693	8 359	2 334	27,9
Wasserburg a. Inn ..	833	664	169	25,5
Weilheim	1 712	938	774	82,5
Wolfraatshausen ..	4 341	3 350	991	29,6
Zusammen	103 378	77 623	25 755	33,2

Wie man sieht, nehmen am Berufsverkehr aus den 20 ausgewählten Stadt- und Landkreisen insges. 103 378 Personen teil. Da im Jahre 1956 aus dem gleichen Gebiet täglich 77 623 Erwerbstätige und Schüler nach München gekommen sind, hat sich der Strom der Einpendler in 5 Jahren um ein volles Drittel verstärkt (+33,2%). Auf die entferntesten Verästelungen des Berufsverkehrs aus Wohngemeinden, die in die Vorauswertung noch nicht einbezogen sind, entfielen im Vergleichsjahr 1956 weitere 8217 Einpendler (Gesamtzahl damals 85 840). Nimmt man an, daß dieser restliche Komponente in der Zwischenzeit ebenfalls $\frac{1}{3}$ zuge wachsen ist, wäre nach dem Stand von Mitte 1961 mit insges. rd. 114 300 Einpendlern in die Landeshauptstadt zu rechnen. Eine endgültige Zahl wird erst nach Abschluß der maschinellen Aufbereitung der Volkszählung vorgelegt werden können. Die Abweichung nach oben oder unten dürfte jedoch kaum mehr als 2000 betragen. Dieses Gran Ungewißheit wird man im Interesse einer rascheren Berichterstattung unbedenklich in Kauf nehmen können. Aus den Ergebnissen der bisherigen Zählungen kann für den Pendlerstrom nach München folgende Entwicklungsreihe aufgestellt werden (bis einschl. 1950 ohne, später einschl. Schüler und Studenten).

1939	13 066
1946	24 104
1950	43 727
1956	85 840
1961	114 320

Das gerade im letzten Jahrfünft wiederum besonders auffällige Anschwellen des zentripetalen Berufsverkehrs ist in erster Linie auf die fast unbegrenzt große Aufnahmefähigkeit des städtischen Arbeitsmarktes zurückzu-

führen. In den Münchener Betriebsstätten im weitesten Sinne — handwerkliche, industrielle und Handelsbetriebe, freie Berufe, Dienstleistungsgewerbe, Bundes-, Landes-, Gemeindebehörden u. dgl. — sind weit mehr Arbeitsplätze neu entstanden, als von der Stammbevölkerung und den von auswärts Zugezogenen besetzt werden konnten. Eine andere Frage ist es, woher das flache Land die große Menschenreserve nahm, um immer wieder Beschäftigte an die Stadt, als Abwanderer nach dort oder Tagespendler, abgeben zu können. Als Erklärung hierfür ist auf die fortschreitende Mechanisierung der landwirtschaftlichen Betriebe hinzuweisen. Seit der Bauer „hinter der Maschine steht“, kann die Tagesarbeit von halb so vielen Händen wie früher getan werden. Ganze Dörfer mit nicht viel zahlreicherem landwirtschaftlichem Gesinde als vor Einführung des Schleppers auf einem oder zwei größeren Höfen sind heute keine Seltenheit. Die junge Generation, die sonst im elterlichen oder einem benachbarten Betrieb geblieben wäre, hat z. T. ihren Erwerb in der Stadt gefunden. Rings um die alten Dorfkerne stehen Einfamilien- und Siedlungs-, wie auch Etagenmiethäuser, deren Bewohner — vormals landwirtschaftlich Tätige, aus der Stadt Hinausgezogene oder Zuwanderer von weiter her — vielfach Berufspendler nach München sind. Die rascheren und häufigeren Verkehrsverbindungen und das eigene Kraftfahrzeug haben das Wohnen in größerer Entfernung von der Arbeitsstätte möglich gemacht. Hinzu kommt, daß manchen der Entschluß, sich auf tägliche Fahrten in die Stadt einzulassen, durch das verlängerte Wochenende sehr erleichtert wurde.

Die höchsten Zuwachsprozente gegenüber 1956 sind in unserer Übersicht bei Pendlern aus Herkunftsgebieten angegeben, in denen bis vor kurzem

die Abhängigkeit von den Arbeitsplätzen der Stadt noch keine so große Rolle gespielt hat. So sind z. B. bei den von München entfernteren Landkreisen Bad Tölz, Weilheim, Aichach und dem Stadtkreis Rosenheim Zunahmen um 66 bis 100% eingetreten. Dagegen hat sich der Berufsverkehr aus Gegenden, die seit je das Gros der Pendler gestellt haben, um nur 27—33% verstärkt (z. B. bei den Landkreisen München, Starnberg und Fürstenfeldbruck). In dieser Hinsicht ist allerdings der an den Burgfrieden angrenzende Lkr. Dachau als Ausnahme anzusehen. Zuzufolge einer auffällig hohen Zunahme der Pendlerzahl (von rd. 8000 auf 11400, +43%) ist er vom 4. Platz, den er 1956 innehatte, neuerdings auf den 3. Platz vorgerückt, so daß er nur noch von den Landkreisen München und Fürstenfeldbruck (mit 29661 bzw. 17857 Pendlern in die Landeshauptstadt) übertroffen wird. Am wenigsten neue Pendler hat der Lkr. Bad Aibling dazubekommen (+13%), während beim Lkr. Mühlendorf sogar eine Abnahme um rd. $\frac{1}{6}$ eingetreten ist. Offensichtlich wird im letzteren Falle die Bevölkerung durch an den Wohnorten neuentstandene Industriebetriebe von 60—80 km langen täglichen Arbeitsfahrten abgehalten.

Ehe bei der Betrachtung der Pendlerwohnorte etwas mehr ins Detail gegangen wird, soll eine kurze Bemerkung über den sog. Pendlersaldo eingefügt werden. Wie an anderer Stelle dieses Heftes ausgeführt ist (S. 251 ff.), beziffert sich der an den Einpendlern täglich zweimal in jeweils umgekehrter Richtung vorbeiziehende Gegenstrom der Auspendler, d. h. der in München wohnhaften Personen mit auswärtigen Arbeits- bzw. Ausbildungsstätten, auf 10374. Somit betrug der von der Landeshauptstadt im Pendleraustausch mit der näheren und weiteren Umgebung erzielte Überschuß nach dem Stand vom Juni 1961

rd. 104 000 Personen, gegen
nur 79 000 1956 und sogar
nur 36 000 1950.

Von maßgeblichen Stadtplanern wird angenommen, daß der Pendlersaldo bis 1975 auf + 230 000, also auf mehr als das Doppelte seines gegenwärtigen Standes, ansteigen wird.

Wir wenden uns nunmehr der nachstehenden Übersicht (S.269) zu, in der die wichtigsten rd. 84 000 Pendler entsendenden Wohngemeinden nach 8 Haupt- und Nebenrichtungen und 5 Entfernungszonen gegliedert sind.

Schon bei flüchtiger Durchsicht der Zusammenstellung ist zu erkennen,

1. daß die Pendlerdichte von außen in Richtung auf das Stadtgebiet zu ständig zunimmt, und die wichtigsten Pendlerwohnorte innerhalb des 15-km-Kreises (bzw. im Westen innerhalb des 15—20-km-Ringes) liegen, und
2. daß die Einpendler, die aus der westlichen Umgebung sowie aus den Richtungen Südwest, Süd und Südost auf München zukommen (s. oberer Tabellenabschnitt), zahlenmäßig von überwiegender Bedeutung sind.

Der Pendlerstrom aus westlicher Richtung beginnt — von kleineren Verästelungen abgesehen — in Geltendorf und Herrsching (beides Endpunkte von Vorortsbahnen) mit je ein paar hundert Erwerbstätigen und Schülern. Ihnen schließen sich beim Durchgang durch den 25—30-km-Ring die in Hechendorf, Steinebach und Wildenroth wohnenden Pendler an (je 200—300). Aber erst in 20—25 km Entfernung von der Stadtmitte gibt es Gemeinden, aus denen 1400—1500 Personen zur Arbeit oder Schule nach München fahren (Gilching, Maisach). Die Kreisstadt Fürstenfeldbruck entsendet sogar rd.

2300 Tagespendler in die Metropole. Je mehr sich der westliche Berufsverkehr dem Ziele nähert, um so dichter folgen die dazu beitragenden Ortschaften (z. T. ausgesprochene Pendlersiedlungen) aufeinander. In 15—20 km Entfernung sind die Gemeinden Eichenau, Puchheim, Germering, Olching, Unterpfaffenhofen und vor allem Gröbenzell die ergiebigsten Pendlerquellen, die je zwischen 1100 und 2400 Personen entsenden. Zur südwestlichen Umgebung Münchens gehören u. a. die Uferorte des Starnberger Sees, die ebenso wie die meisten Ortschaften an der Würm gehobenen Wohncharakter haben. Entlang der sie mit München verbindenden Eisenbahnlinie sind Starnberg (1419), Gauting-Stockdorf (2454), Krailling (1070), Planegg (1342) und Gräfelfing-Lochham (3609) die wichtigsten Pendlerwohngemeinden. Im Gegensatz zum westlichen und südwestlichen Sektor des Einzugsgebietes gibt es in südlicher Richtung außerhalb des 15-km-Kreises keinen sehr bedeutenden Pendlerwohnort mehr (Holzkirchen und die Isartalgemeinden Schäftlarn und Wolfratshausen entsenden je 600—700 Erwerbstätige und Schüler). Erst in Stadtnähe schwillt der südliche Pendlerstrom beträchtlich an, wozu von so verkehrsgünstig gelegenen Gemeinden wie

Grünwald (Straßenbahn-Endhaltestelle), Pullach mit den Ortsteilen Höllriegelskreuth und Großhesselohe (Isartalbahn, Omnibus zur Straßenbahnhaltestelle Hofmannstraße) und Oberhaching-Deisenhofen (Zugverbindungen mit dem Hauptbahnhof und München-Ost)

am meisten beigetragen wird (2186, 1812 und 1566 Pendler nach München). Im südöstlichen Vorland hat die rd. 52 km entfernte Stadt Rosenheim — selbst zentraler Ort eines größeren Bereiches — als Ausgangspunkt von Pendlern nach München (776) erhebliche Bedeutung. Näher gelegene Pendlerwohnorte der Rosenheimer Strecke sind Grafing, Kirchseeon (mit je mehr als 1000 Pendlern nach München) und die Nachbar-

Richtungs- und Entfernungsübersicht
(Wohngemeinden mit mehr als 200 Pendlern nach München)

Entfernung in km	Westen		Südwesten		Süden		Südosten	
	Gemeinde	Pendler nach München	Gemeinde	Pendler nach München	Gemeinde	Pendler nach München	Gemeinde	Pendler nach München
mehr als 30	Geltendorf	226	Weilheim, St.	451	Penzberg, St.	492	Hausham	226
	Türkenfeld	324	Tutzing	464	Bad Tölz, St.	289	Rosenheim, St.Kr.	776
	Herrsching	489			Geretsried	223	Abfing	398
	Mammendorf	440					Grafring, St.	1048
25 bis 30	Hechendorf	225	Feldafing	278	Holzkirchen, M.	600	Glonn	259
	Wildenroth	288	Pöcking	289	Wolfratshausen, M.	663	Kirchseeon, M."	1007
	Steinebach	289			Otterfing	233		
20 bis 25	Weßling	367	Berg	207	Icking	293		
	Maisach	1525	Starnberg, St.	1419				
	Fürstenfeldbruck, St.	2346	Söcking	361				
	Emmering	355						
	Gilching	1401						
15 bis 20	Esting	484						
	Olching	1713	Gauting	2454	Schäftlarn	589	Zorneding	691
	Eichenau	1126			Sauerlach	487	Brunnthal	207
	Gröbenzell	2362					Höhenkirchen	375
	Puchheim	1046						
	Unterpfaffenhofen	1968						
unter 15	Germering	1662						
			Krailing	1070	Baierbrunn	397	Hohenbrunn	1142
			Planegg	1342	Oberhaching-		Putzbrunn	239
			Gräfelfing	3609	Deisenhofen	1566	Grasbrunn	468
			Neuried	666	Grünwald	2186	Haar	1971
					Taufkirchen	408	Ottobrunn	2232
					Pullach	1812	Unterbiberg-	
					Unterhaching	2030	Neubiberg	1392
Entfernung in km	Osten		Nordosten		Norden		Nordwesten	
	Gemeinde	Pendler nach München	Gemeinde	Pendler nach München	Gemeinde	Pendler nach München	Gemeinde	Pendler nach München
mehr als 30			Moosburg, St.	453	Pfaffenhofen a.d. Ilm	624		
			Dorfen	339	Freising, St.Kr.	2186		
			Erding, St.	496	Petershausen	255		
25 bis 30	Ebersberg	413	Altenerding	426			Mkt. Indersdorf	205
	Nettelkofen	418	Wörth	269				
20 bis 25			Moosinning	218				
	Mkt. Schwaben, M.	1047			Neufahrn b. Freising	681		
	Anzing	210						
15 bis 20	Pöring	292						
	Poing	467	Pliening	297	Haimhausen	365	Geiselbullach	339
unter 15	Parsdorf	1389			Eching	561	Hebertshausen	216
					Unterschleißheim	1429	Günding	257
							Dachau, St.	5089
	Feldkirchen	727	Ismaning	1071	Oberschleißheim	1360	Karlsfeld	2797
	Aschheim	385	Unterföhring	881	Garching	1076		

gemeinde Haar (1971). Auf der ebenfalls südöstlich verlaufenden Vorortstrecke Ostbahnhof—Kreuzstraße liegen Hohenbrunn mit 1142, Ottobrunn mit 2232 und Unterbiberg mit 1392 Pendlern in Richtung München. Letztere entfallen überwiegend auf die Wohnsiedlung Neubiberg, die den älteren Gemeindeteil längst überflügelt hat.

Aus den übrigen 4 Haupt- und Nebenrichtungen werden im ganzen weniger Pendler nach München herangeführt als aus den bisher besprochenen. In der östlichen Umgebung sind insbesondere Fernpendler — aus Ortschaften außerhalb des 25-km-Kreises — verhältnismäßig selten. Bedeutendste Quellpunkte des östlichen Berufsverkehrs sind im 20—25-km-Ring Markt Schwaben (rd. 1100) und in geringeren Entfernungen Parsdorf, Feldkirchen (1400 bzw. 700), Ebersberg, Nettelkofen, Aschheim (je 400) und Poing (467). Der nordöstliche Sektor des Einzugsgebietes wird fast ganz vom Landkreis Erding eingenommen, in dem die Kreisstadt als Nebenzentrum von erheblicher Bedeutung zahlreiche Beschäftigte und Schüler an sich zieht. Andererseits pendeln aus ihr rd. 500, aus Dorfen, Altenerding und Moosburg (Lkr. Freising) je 300—500 Personen nach München. Eine weitere starke Komponente des nordöstlichen Pendlerstromes führt entlang der Stichbahn Ostbahnhof—Ismaning (aus Ismaning 1071, aus Unterföhring 881 Pendler). In nördlicher Richtung erstreckt sich das Gebiet größter Intensität der Pendlerbeziehungen bis Pfaffenhofen a. d. Ilm (von dorthier 624 Pendler). Ergiebigste Ursprungsorte von Arbeitswegen nach München sind die kreisfreie Stadt Freising (2186), Unter- und Oberschleißheim (je rd. 1400) und Garching (rd. 1100). Im Nordwesten folgt unmittelbar auf das Stadtgebiet der Landkreis Dachau. Wegen des landwirtschaftlichen Charakters der Ort-

schaften im Hinterland der Kreisstadt sind außerhalb der 20-km-Zone Pendler nach München seltener als in den übrigen Richtungen der Windrose. Jedoch entsendet Dachau selbst mehr Berufs- und Ausbildungspendler in die nahe Hauptstadt (5089) als irgendeine andere Gemeinde. Dieser mächtige Verkehrsstrom wird unmittelbar vor dem Passieren der Stadtgrenze durch 2800 Erwerbstätige und Schüler aus Karlsfeld noch verstärkt.

Nachstehend sind die 10 wichtigsten Pendlerwohngemeinden in der Reihenfolge ihrer zahlenmäßigen Bedeutung für den Berufsverkehr nach München abgedruckt. In Klammern ist jeweils auch die Platznummer der Pendlerzählung von 1956 angegeben.

1. (1.) Dachau, St.	5089
2. (2.) Gräfelfing	3609
3. (10.) Karlsfeld	2797
4. (5.) Gauting	2454
5. (4.) Gröbenzell	2362
6. (7.) Fürstenfeldbruck, St.	2346
7. (9.) Ottobrunn	2232
8. (3.) Freising, St. Kr.	2186
9. (8.) Grünwald	2186
10. (6.) Unterhaching	2030

Am auffälligsten ist der Positionswechsel der nordwestlichen Nachbargemeinde Karlsfeld, die infolge ungefährrer Verdoppelung der Pendlerzahl (Zunahme von 1448 auf 2797) vom 10. auf den 3. Platz vorgerückt ist. Umgekehrt hat die kreisfreie Stadt Freising, die 1956 an 3. Stelle stand, jetzt 7 andere Gemeinden vor sich (um 23% mehr Pendler als 1956, Durchschnitt der Spitzengruppe: + 41%). Unterhaching (+ 26%) ist vom 6. auf den 10. Platz zurückgetreten.

Das Pendlereinzugsgebiet erstreckt sich vom Burgfrieden aus sternförmig in die Umgebung, wobei die weitesten Ausstrahlungen entlang den Eisenbahnlinien verlaufen. Die Masse der Einpendler kommt eben aus Wohnorten, die mit Münchener Bahnhöfen in guter Zugverbindung stehen. Von den 94 Gemeinden mit mehr als 200 Pendlern nach der

Hauptstadt (s. Übers. S. 269) sind 73 selbst Eisenbahnstation oder von der nächstgelegenen Station weniger als 15 Gehminuten entfernt. Jedoch spielen unter den Quellen, die den Pendlerstrom hauptsächlich speisen, neuerdings auch Ortschaften in den Winkelräumen zwischen den Eisenbahnstrecken eine größere Rolle, sofern sie mit Linienomnibussen oder eigenen Kraftfahrzeugen gut erreichbar sind¹⁾. Die in nachstehender Zusammenstellung enthaltenen Gemeinden (14) liegen alle abseits der Eisenbahn (mindestens 1 Gehstunde zur nächsten Haltestelle), haben aber trotzdem im Jahrfünft 1956/61 überdurchschnittlich viele Pendler nach München neu dazubekommen (mehr als $\frac{1}{3}$). Unter diesen Pendlerwohnorten ist allerdings keiner, der nicht Haltestelle eines ab München verkehrenden oder bequem im Umsteigerverkehr erreichbaren Post- oder privaten Omnibusses wäre.

Pendlerwohnorte ohne Eisenbahnanchluss

Landkreis Gemeinde	Entfernung (km)		Pendler nach München		Zu- nahme %
	von Mün- chen	vom näch- sten Bahn- hof			
			1961	1956	
Lkr. Dachau					
Lauterbach	24,3	9,0	57	41	39,0
Odelzhausen	32,9	12,0	93	69	34,8
Lkr. Ebersberg					
Forstinning	25,3	5,0	193	109	77,1
Hohenlinden	31,2	13,4	93	35	165,7
Oberpfraammers	21,7	8,7	142	71	100,0
Lkr. Erding					
Notzing	27,2	7,0	81	33	145,5
Lkr. Freising					
Allershausen	32,3	13,3	126	90	40,0
Hallbergmoos	24,9	11,1	123	88	39,8
Kranzberg	30,0	11,8	76	48	58,3
Lkr. Miesbach					
Bad Wiessee	47,5	5,5	70	45	35,7
Lkr. Starnberg					
Berg	24,9	5,8	207	136	52,2
Lkr. Wasserburg					
Maitenbeth	38,2	6,0	59	31	47,5
Lkr. Wolfraatshausen					
Deining	20,6	6,0	62	39	59,0
Geretsried	31,5	5,7	223	62	259,7

¹⁾ Welche Rolle das Fahrrad für das Erreichen der nächsten Eisenbahnstation spielt, mag daraus erschen werden, daß z. B. in der Unterführung des Bahnhofs Planegg tagsüber ca. 150 Fahrräder abgestellt sind.

Entfernung der Wohn- gemeinde von München (Stadtmitte)	Zahl der Pendler	%	desgl. 1956	1961 mehr geg. 56 %
bis unter 10 km	5 169	4,5	4,7	29,2
10 bis unter 15 km	26 056	22,8	22,9	32,5
15 bis unter 20 km	24 680	21,6	23,2	24,1
20 bis unter 25 km	15 079	13,2	12,5	40,7
25 bis unter 30 km	10 125	8,9	8,1	45,3
30 bis unter 35 km	8 933	7,8	8,3	24,6
35 bis unter 40 km	3 819	3,3	3,5	26,7
40 bis unter 45 km	4 281	3,7	2,9	70,3
45 bis unter 50 km	2 175	1,9	1,7	51,9
50 und mehr km	14 003	12,3	12,2	33,7
zusammen	114 320	100,0	100,0	33,2
Davon wohnen				
im Ergänzungsgebiet	28 192	24,7	24,3	35,3
in der verstäd. Zone	21 315	18,6	18,7	32,6
in der Randzone	17 363	15,2	16,4	23,6
in der Stadtregion überh. außerhalb dieser	66 870	58,5	59,4	31,2
	47 450	41,5	40,6	36,1

In der abschließenden Übersicht unserer kleinen Studie sind sämtliche Einpendler (114320) nach 9 kilometrischen Zonen gegliedert, wobei für die Eingruppierung die Luftlinienentfernung der Wohn-gemeinde (Hauptort derselben) ausschlaggebend gewesen ist. Zum Vergleich sind auch die entsprechenden Prozentziffern des Jahres 1956 und die inzwischen eingetretenen Veränderungen (durchweg Zunahmen) angegeben. Wie rasch die Anziehungskraft der Münchener Betriebs- und Ausbildungsstätten in größerer Entfernung vom Zentrum nachläßt, ist deutlich an den absoluten Zahlen der Pendler aus den einzelnen Ringgebieten abzulesen (z. B. rd. 25000 aus dem 15–20-km-Ring und nur rd. 10000 aus der darauffolgen-den Zone). In dieser Hinsicht haben sich gegenüber 1956 kaum nennenswerte Veränderungen ergeben. Einzelne Ent-fernungszonen haben allerdings mit etwas höheren Prozentsätzen am Be-rufsverkehr in die zentrale Stadt teil, als dies 5 Jahre zuvor der Fall gewesen ist (in erster Linie Gemeinden zwischen 40 und 50 km). Auf die untersten 3 Ent-fernungsgruppen (bis 20 km) entfallen insgesamt 55905 Einpendler nach Mün-chen, d. s. 48,9%. Schlägt man hingegen

einen Kreis mit $20\frac{1}{3}$ km Halbmesser, umschließt er 66 Gemeinden, aus denen genau die Hälfte der Pendler kommt. Insofern kann die mittlere Entfernung der Pendlerwohnorte vom Stadtzentrum mit $20\frac{1}{3}$ km beziffert werden (entsprechender Mittelwert bei den Auspendlern: nur $10\frac{1}{3}$ km). Das schon mehrfach erwähnte Abklingen der Pendlerbeziehungen mit zunehmender Entfernung wird besonders augenfällig, wenn die aus den Ringgebieten nach München pendelnden Erwerbstätigen und Schüler je qkm Fläche berechnet werden. Es ergibt sich dann die folgende absteigende Ziffernreihe.

Entfernungszone	Pendler nach München je qkm
—15 km	79
15—20 km	45
20—25 km	21
25—30 km	12
30—35 km	9
35—40 km	3
40—45 km	3
45—50 km	1

Von besonderem Interesse sind Angaben über die Zugehörigkeit der Pendlerwohnorte zur sog. Stadtregion. Für

deren Abgrenzung nach außen hin sowie Unterteilung in Zonen abnehmender Beziehungsintensität sind ja bekanntlich neben anderen „Schwellenwerten“ auch Zahlen über die zur Kernstadt entsandten Pendlerströme ausschlaggebend. Wie aus dem unteren Drittel der Zusammenstellung S. 271 zu ersehen ist, kommen nahezu $\frac{3}{5}$ der Einpendler (66 870 oder 58,5%) aus Umgebungsorten, die Bestandteile der Region München sind (dagegen 47 450 oder 41,5% von außerhalb derselben). Gegenüber 1956 hat jedoch der Berufsverkehr von außerhalb der Region etwas stärker zugenommen (+ 36%) als der zwischen Region und Kernstadt (+31%). Innerhalb der Stadtregion hat das innerste sog. Ergänzungsgebiet die höchste und die mit der Kernstadt nur mehr locker verflochtene Randzone die niedrigste Pendlerzunahme aufzuweisen (+35 bzw. +24%). In diesem Zusammenhang darf daran erinnert werden, daß nach Vorliegen aller Volkszählungsergebnisse — insbesondere auch solcher über die Zugehörigkeit der Bevölkerung in den Umgebungsgemeinden zu Landwirtschaft und Gewerbe — u. U. die Stadtregion und ihre Unterteilungen neu abgegrenzt werden müssen. *Dr. Schm.*

Paris — München, ein Städtevergleich in Zahlen

In der Reihe der großen Städte des Auslands, die die „Münchener Statistik“ in ihr Blickfeld einbezogen hat, fehlte bisher die französische Hauptstadt. Sie ist uns keineswegs mehr unerreichbar fern (über Straße 850 km, Bahn 930 km) und weist in ihrem äußeren Erscheinungsbild wie auch in der Vielseitigkeit ihres wirtschaftlichen und kulturellen Lebens Züge auf, die den Besucher aus München besonders ansprechen. Statistisches Material über Paris zu sammeln ist nicht ganz

leicht, da über die Ausdehnung der Stadt keine Übereinstimmung besteht¹⁾. Die schon der Volkszahl nach ganz andere Rangstellung von Paris macht natürlich einen Vergleich im Sinne eines aneinander Messens unmöglich. Selbst

¹⁾ Hauptquellen der Studie: *Annuaire Statistique Abrégé de la Région Parisienne*, herausgegeben vom Nationalen Statistischen Institut 1961 und „Paris 1960“, herausgegeben anlässlich ihrer Hundertjahrfeier von der Statistischen Gesellschaft von Paris. Mithenützt wurde die vom Internationalen Statistischen Institut Den Haag herausgegebene „Großstadtstatistik“.