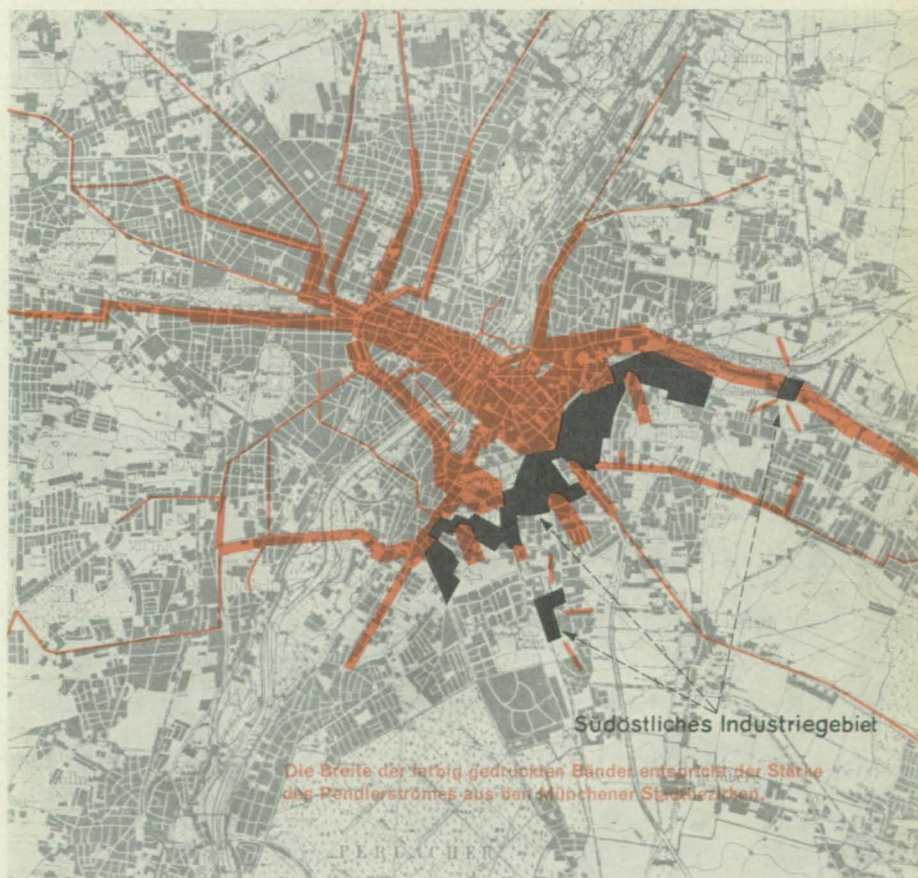




*Inhalt: Der tägliche Zustrom von Arbeitskräften in das südöstliche Industriegebiet Münchens — Reisesaison 1962: Mehr Fremde als je zuvor — Stagnation der Großstadtbevölkerung in Sicht? — München im Zahlenspiegel*

## Der tägliche Zustrom von Arbeitskräften in das südöstliche Industriegebiet Münchens

(Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961)



\*) Verzeichnis der Textbeiträge 1962 liegt bei

# Der tägliche Zustrom von Arbeitskräften in das südöstliche Industriegebiet Münchens

(Ergebnis der Volkszählung vom 6. Juni 1961)

Mit den folgenden Ausführungen über den täglichen Berufsverkehr zum südöstlichen Industriegebiet, einem zusammenhängenden Gelände hoher Gewerbedichte in den Stadtbezirken (-bezirksteilen) Obergiesing, Ramersdorf und Berg am Laim (17a, 30a und 31), wird die Reihe unserer Pendlerartikel fortgesetzt. Wie den früheren Aufsätzen über die innerstädtischen Pendelwanderungen<sup>1)</sup> liegen aus dieser neuen Studie Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961 zugrunde, die im Städt. Statistischen Amt aus den Haushaltslisten und Münchener Zusatzfragebogen repräsentativ ausgezählt wurden (10%-Auswahl). Im Hinblick auf die bisher ziemlich ausführlichen Pendlerberichte erscheint diesmal eine etwas knappere Fassung des Textes angebracht.

Von Münchens großen Industrieballungen, teils in der Innenstadt (Glockenbachviertel, Marsfeld, Westend), teils in den Zwischen- und Randbezirken, ist das südöstliche Revier das jüngste. Zwar reichen einige der in Obergiesing und im Ostbahnhofviertel niedergelassenen Industrien und ihre Gebäude Jahrzehnte zurück (z. B. die Kustermann-Bauten, Rosenheimer Str., bis 1872/73, die Agfa-Anlage, Tegernseer Landstr., bis 1917, die Straßenbahn-Hauptwerkstätte, Ständlerstraße, bis 1918 usw.), und einzelne Branchen weisen dort traditionelle Schwerpunkte auf (z. B. die Feinmechanik und Optik). Die eigentlich stürmische Entwicklung zum bevorzugten Industriestandort haben die südöstlichen Stadtbezirke jedoch erst in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg durchgemacht, vor al-

lem seit die elektrotechnische Produktion, die früher in diesem Gebiet nicht heimisch war, dort ein zweites Zentrum gebildet hat (Siemensbetriebe an der St.-Martin- und Balanstraße).

Den westlichsten Punkt der Industriezone markiert das weithin sichtbare Agfa-Hochhaus, Ecke Tegernseer Land- und Weißenseestraße. Von hier aus erstreckt sich das Industriegebiet, in dem z. B. die Fabrikation von Mänteln (Deisenhofener Str.), die Strickwarenherstellung, der Telefon- und Schaltbau (Warn-gauer bzw. Hohenwaldeckstr.) durch bekannte Firmen vertreten sind, als schmaler „Korridor“ bis zum Bahnkörper (Strecke nach Deisenhofen, zugleich Grenze des 17. Stbez.). Jenseits desselben, in Ramersdorf und Berg am Laim (Stbez. 30a und 31), wird die Fläche höchster Gewerbedichte von der Gleisanlage (Ostbahnhofgelände) und dem Zug der Werinher-, Claudius-Keller-, Melusinen-, Aschheimer und Ampfingstraße begrenzt (mit Aussparung des Gewofag-Wohnblocks zwischen Anzinger und Melusinenstr. sowie des Altersheims und der Polizeikaserne). Nördlich der Berg-am-Laim-Straße winkelt die Industriezone in östlicher Richtung ab (Grenze: Baumkirchner Str.). In der Branchengliederung dominieren in Ramersdorf und Berg am Laim, neben der schon erwähnten Elektrotechnik (Siemens), die Optik (Steinheil, Rohde und Schwarz), die Kraftfahrzeugindustrie (Zündapp), das Verlags- und Druckereigewerbe (Goldmann, Oldenbourg), die Bekleidungskonfektion (Konen) u. a. Der Lebensmittelsektor ist durch bekannte Markenartikler vertreten (Kathreiner, Pfanni). Wie man sieht, eine Reichhaltig-

<sup>1)</sup> „Die täglichen Arbeits- und Schulwege der Münchener“, Jg. 1961, Nr. 11/12 und „Zustrom nach den Arbeitsplätzen im Industriegebiet Obersendling“, Jg. 1962, Nr. 6.

keit der Warenerzeugung, wie sie im Stadtgebiet kaum ein zweites Mal anzutreffen ist! Etwas abseits des zusammenhängenden Reviers, nämlich an der östlichen Ständlerstr. (Stbez. 30 a: Straßenbahnhauptwerkstätte, Isarchemie), und an der Kreuzung Truderinger/Urserberger Str. (Stbez. 31: Kugelfischer, Bogner Sportbekleidung) gibt es noch 2 kleinere Industrie-, Exklaven“, die auf den folgenden Seiten bei den Beschäftigten- und Pendlerzahlen ebenfalls mitgerechnet sind.

Im südöstlichen Industriegebiet in der soeben besprochenen Abgrenzung befinden sich zufolge der Arbeitsstättenzählung vom 6. Juni 1961 494 Betriebe, in denen 36 964 Personen als Unternehmer, Angestellte, Arbeiter und Lehrlinge tätig sind. Da die Beschäftigtenzahl des Obersendlinger Reviers seinerzeit auf rd. 36 000 beziffert wurde, sind beide Ballungen als ungefähr gleichrangig anzusehen. Jedoch verteilen sich die Belegschaften in den südöstlichen Stadtbezirken (-teilen) auf ein weit auseinandergezogenes Areal (255 ha gegen 200 bei Obersendling), so daß die Beschäftigtendichte nur 145 Personen je ha beträgt (gegen 179 bei Obersendling). Da auf der gleichen Fläche nur 5442 Personen ihre Wohnung haben, stehen Beschäftigten- und Bevölkerungsdichte im Verhältnis 6,8 : 1, wodurch das Gelände als typischer Industrieraum ausgewiesen ist. An der Beschäftigtenzahl überhaupt haben 18 besonders große Arbeitsstätten mit 26 744 Arbeitern und Angestellten teil (72,4%). Wie viele Betriebe und Beschäftigte auf jeden der 3 durch Bezirksgrenzen voneinander geschiedenen Abschnitte des südöstlichen Industrieraumes entfallen, kann aus der folgenden Zusammenstellung abgelesen werden.

(2. Spalte oben)

Von den Beschäftigten des südöstlichen Industriegebietes (36 964) haben 1 099

Abschnitt	Wohnbevölkerung	Arbeitsstätten	Beschäftigte	%	Beschäftigten- u. Bevölkerungsdichte im Verhältnis
Obergiesing (17 a)	2120	156	10840	29,3	5,1:1
Ramersdorf (30 a)	1095	147	15399	41,7	14,1:1
Berg a. L. (31) ...	2227	191	10725	29,0	4,8:1
zusammen . . . . .	5442	494	36964	100,0	6,8:1

dort auch ihre Wohnung (sog. Nichtpendler), z. T. sogar in den gleichen Anwesen, in dem sich ihre Arbeitsstätten befinden. Der weitaus größte Teil (35 865) muß jedoch aus dem übrigen Stadtgebiet oder von auswärts in das Industriegebiet „einpendeln“. Ausdrücklich sei darauf hingewiesen, daß auch Erwerbstätige aus Obergiesing, Ramersdorf und Berg am Laim (Stbez. 17 a, 30 a und 31) Pendler im Sinne dieses Aufsatzes sind, sofern sie täglich aus den Wohngebieten dieser Stadtbezirke (-bezirksteile) in das von uns ausgliederte Areal zur Arbeit gehen. Da zufolge unserer Auszählung die innerstädtischen Pendlerströme in die Industriezone 28 310 Erwerbstätige führen, muß offensichtlich mit 7555 Einpendlern von auswärts gerechnet werden. Angesichts der günstigen Lage des Reviers zu verschiedenen Bahnhöfen (Ostbahnhof, Giesinger Bahnhof und Haltestelle Berg am Laim) dürfte der genannte Zustrom von Arbeitskräften aus Umgebungsgemeinden kaum als außergewöhnlich hoch anzusehen sein. Genauere Angaben hierüber wird allerdings erst die bevorstehende Auswertung der vom Bayerischen Statistischen Landesamt ausgefüllten Zählkarten der Einpendler erbringen.

Infolge „Gemengelage“ mit den großen Wohngebieten von Giesing, Ramersdorf und Berg am Laim bezieht der südöstliche Industriebereich seine Arbeitskräfte zu einem auffällig hohen Prozentsatz aus der näheren Umgebung. Dies ist aus unserer ausführlichen Tabelle (S. 318) abzulesen, in

**Der innerstädtische Berufsverkehr zum südöstlichen Industriegebiet Münchens**  
(Ergebnisse der Volkszählung vom 6. Juni 1961, 10% -Auswahl)

Wohnbezirk (Bezirksteil)	Pendler zum südöstl. Industriegebiet	Zeitdauer des einfachen Arbeitsweges						benutzte Verkehrsmittel <sup>1)</sup>							
		Minuten				Stunden		Fahrrad	Straßenbahn	Omnibus	Auto	Motorrad	Moped	keines (Fußgänger)	ohne Angabe
		bis 14	15-29	30-44	45-59	1-1 1/2	über 1 1/2								
1-4 Altstadt	260	10	80	140	20	10	—	—	200	—	40	10	10	—	—
5-7 Maxvorstadt (Universitätsviertel, Königs- u. Josephspl.)	750	10	120	330	160	90	—	40	10	500	10	130	20	—	80
8-9 Bahnhof- u. Wiesenviertel	280	10	30	130	80	30	—	—	20	250	—	10	—	—	—
10 Schlachthofviertel	200	10	70	80	30	10	—	—	10	150	—	30	—	10	—
11 Glockenbachviertel	570	50	170	260	40	—	—	50	80	250	10	70	30	70	60
12 Deutsches Museum	540	50	280	150	50	—	—	10	70	310	—	20	—	100	40
13 Lehel	300	20	80	140	30	—	—	30	20	190	—	40	20	—	30
14 Haidhausen-Nord	980	120	520	270	40	10	—	20	70	310	10	50	30	460	50
15 Haidhausen	1330	180	820	190	50	—	—	90	80	300	100	110	80	560	90
16 Au	1290	100	600	460	30	20	—	80	120	370	40	130	40	460	130
17 Obergiesing, Fasangarten usw.	4050	1650	1860	320	50	10	—	160	290	300	160	300	40	2570	350
18a Untergiesing	730	90	380	160	40	10	—	50	70	210	90	200	20	180	40
18b Harlaching	1260	310	560	260	70	—	—	10	50	110	280	180	200	30	370
19 Sendling	520	10	150	190	90	40	—	40	10	220	160	70	40	—	20
20 Westend	520	10	70	100	220	70	—	20	30	—	370	100	10	10	30
21 Neuhausen	310	—	40	150	80	10	—	10	20	20	180	—	110	—	—
22a Schwabing-Ost	350	—	110	80	100	40	—	20	—	160	50	120	20	—	—
22b Freimann	230	10	30	50	30	110	—	—	10	110	10	50	30	10	10
23a Östl. Nymphenburg	500	—	50	210	180	50	—	—	20	400	—	70	—	—	10
23b Westl. Nymphenburg	150	—	20	10	40	50	—	—	10	80	10	30	—	—	20
24 Thalk., Obersendl., Fürstenr.	390	20	60	160	100	50	—	30	10	190	80	80	30	—	—
25 Laim	460	10	20	140	220	50	—	20	20	290	30	80	30	—	10
26 Schwabing-West	400	—	50	110	180	40	—	20	10	270	30	50	40	—	—
27a Schwabing-Nord	190	—	—	60	70	60	—	—	—	180	—	10	—	—	—
27b, c Milbertshofen-Hart	480	—	—	70	90	290	—	30	10	340	30	50	40	—	10
28a Äußere Dachauer Str.	220	—	10	60	90	60	—	—	10	170	—	30	10	—	—
28b Moosach	260	—	30	40	60	120	10	—	—	190	—	60	10	—	—
29a Bogenhausen	590	130	180	190	60	20	—	10	70	230	40	190	10	40	10
29b, c Oberföhring und Streusiedl.	590	60	200	120	90	60	—	60	160	190	20	110	60	10	30
30a Ramersdorf	3320	1590	1270	280	20	10	—	10	140	350	250	200	320	40	1820
30b, c Perlach, Waldperlach	450	10	100	180	50	80	—	30	20	90	210	50	60	—	20
31 Berg am Laim	2290	770	970	390	100	10	—	50	360	340	140	210	100	1000	140
32a Kirch-, Straßrud., Riem	650	70	140	220	80	100	—	40	130	100	140	90	120	—	20
32b, c Neu- und Waldrudering	1480	90	550	450	170	130	—	90	180	400	360	310	140	—	60
33 Feldmoching	260	—	20	50	40	140	10	—	10	110	20	50	30	—	30
34 Waldfriedhofviertel	370	—	30	120	130	60	10	20	10	240	80	—	40	—	—
35 Pasing	240	—	40	10	60	100	20	10	—	150	—	50	10	—	10
36 Solln	60	—	20	30	10	—	—	—	—	—	40	20	—	—	—
37 Obermenzing	90	—	—	30	20	30	10	—	—	50	—	20	10	—	—
38 Allach-Untermenzing	140	—	—	10	20	90	—	—	50	10	30	10	—	—	—
39/40 Aubing-Langwied	100	—	—	—	30	60	10	—	—	30	20	—	—	—	—
41 Großhadern	160	—	—	10	70	80	—	—	—	140	—	20	—	—	—
<b>zusammen</b>	<b>28310</b>	<b>5390</b>	<b>9730</b>	<b>6410</b>	<b>3190</b>	<b>2200</b>	<b>150</b>	<b>1240</b>	<b>2370</b>	<b>9140</b>	<b>2270</b>	<b>3630</b>	<b>1210</b>	<b>7680</b>	<b>1730</b>
Die Pendler gliedern sich nach der Lage der Arbeitsstätte in solche nach															
Obergiesing (17a)	8150	1780	2610	1560	1020	710	40	430	620	2790	500	860	240	2550	540
Ramersdorf (30a)	13700	2350	4890	3260	1640	1050	70	440	830	4850	1230	1630	530	3630	840
Berg am Laim (31)	6460	1260	2230	1590	530	440	40	370	920	1500	540	1140	440	1500	350
nach dem Geschlecht in															
männliche	14990	3020	5420	3300	1470	1090	60	630	1590	4050	940	3010	1130	3370	760
weibliche	13320	2370	4310	3110	1720	1110	90	610	780	5090	1330	620	80	4310	970
nach der Stellung im Betrieb															
Arbeiter	20410	4060	7100	4460	2020	1720	120	930	1880	6420	1750	1880	1060	5940	1290
Angestellte	7360	1160	2420	1860	1150	460	30	280	430	2660	520	1460	110	1690	420
sonstige	540	170	210	90	20	20	—	30	60	60	—	290	40	50	20

<sup>1)</sup> Außerdem 280 innerstädt. Pendler mit Eisenbahn.

der die Pendler nach Wohnbezirken (-bezirksteilen) aufgeschlüsselt sind. Den weitaus größten Beitrag leistet der 17. Stbez. (Obergiesing, Fasangarten), aus dessen Wohnvierteln täglich 4050 Erwerbstätige in die Industriezone strömen, und zwar 2150 in den zum eigenen Stadtbezirk gehörigen Abschnitt derselben (Tegernseer Landstr., Warngauer Str., Schlierseestr.), der Rest nach Ramersdorf und Berg am Laim. Wegen der günstigen Lage der Wohnungen zu den Arbeitsstätten kommen diese Pendler meist mit sehr kurzen Anmarschzeiten aus, nämlich 1650 mit weniger als  $\frac{1}{4}$  Stunde und 1860 mit  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  Stunde. Im Durchschnitt nehmen die in Obergiesing beginnenden Arbeitswege 19 Min. in Anspruch. Fußgänger sind im Sommer in der Überzahl (2570), nur 500 Pendler sind auf öffentliche Verkehrsmittel (Straßenbahn, Omnibus und Eisenbahn) angewiesen. Zweitergiebigste Pendlerquelle ist der Wohnbezirk Ramersdorf, der 3320 Erwerbstätige in die Industriezone entsendet (davon 1820 zu Fuß). Von diesen haben mehr als zwei Drittel ihre Arbeitsstätten im eigenen Stadtbezirk (Rosenheimer Str., Anzinger Str., St.-Martin-Str. usw.), und nur die restlichen Pendler (920) begeben sich nach Obergiesing und Berg am Laim. Daß jemand ab Ramersdorf länger als  $\frac{1}{2}$  Std. unterwegs ist, kommt nur in rd. 10% aller Fälle vor (Durchschnitt: 18 Min.). Am dritthäufigsten sind im südöstlichen Industriegebiet Pendler aus Berg am Laim (2290), die überwiegend im Wohnbezirk selbst oder in Ramersdorf und nur ausnahmsweise (270) im entfernteren Obergiesing beschäftigt sind. Da in Berg am Laim die Industriedichte allmählich niedriger wird und deshalb die Arbeitsstätten z. T. etwas entfernter liegen, steigt die Durchschnittszeit für den Arbeitsweg auf 22 Minuten. Die Fußgängerquote beträgt nur 47% (gegen

69 bzw. 61 bei den in Obergiesing und Ramersdorf beginnenden Arbeitswegen), weil die größeren Entfernungen raschere Fortbewegungsarten bedingen.

Weitere rechts d. Isar gelegene Einzugsbezirke des südöstlichen Industrieviertels sind teils ältere Wohngegenden (Au, Haidhausen und Untergiesing), teils neuere Villenviertel und Stadtrandsiedlungen (Harlaching, Neu- und Waldtrudering). Die in Haidhausen und der Au (Stbez. 14—16) entspringenden Pendlerströme führen insgesamt 3600 Personen, von denen 1480 als Fußgänger und 1130 als Fahrgäste der städt. Verkehrsmittel zu ihren Arbeitsstätten gelangen. Aus den Geh- bzw. Fahrzeitangaben in den Haushaltslisten errechnet sich ein Durchschnitt von 27 Min. In Untergiesing (18a) beginnen die Arbeitswege von 730 Erwerbstätigen. Diese endigen überwiegend in Obergiesing und Ramersdorf (680) und nur selten in Berg am Laim. Das Zurücklegen der Wege zu Fuß (26%) tritt gegenüber anderen Beförderungsarten z. B. der Straßenbahn bzw. dem Omnibus (43%) oder eigenen Fahrzeugen (30%) mehr in den Hintergrund. Aus Harlaching (18b) kommen täglich 1260, aus den neueren Bezirksteilen von Trudering (32b, c) sogar 1480 Arbeiter und Angestellte in das südöstliche Industriegebiet. Wer von Harlaching aus zu Fuß geht (370), hat meist nicht weiter als bis Obergiesing (z. B. zur Tegernseer Landstraße), Fußgänger aus Neu- und Waldtrudering scheint es überhaupt nicht zu geben. Aus Richtung Trudering fahren die meisten Pendler mit dem Zubringeromnibus und ab Steinhausen bzw. Berg am Laim mit der Straßenbahn (760), außerdem 450 mit eigenen Pkws und Motorrädern. Auch auf den Arbeitswegen von Harlaching zum südöstlichen Industriegebiet spielen die städt. Verkehrsmittel eine große Rolle (460 Straßenbahn- und Omnibuspend-

ler, letztere meist ab Säbener Str.). Einschließlich des bisher noch nicht erwähnten Berufsverkehrs aus Kirch- und Straßtrudering (32 a: 650), Perlach und Waldperlach (30 b, c: 450) kommt man auf insgesamt 17 830 Erwerbstätige, die aus dem südöstlichen Quadranten des Stadtgebietes (begrenzt durch den südl. Isarlauf und die Prinzregenten-, Truderinger Straße) in die Industriezone einpendeln. Dies entspricht 63% des dorthin gerichteten Berufsverkehrs überhaupt, die Betriebe beziehen ihre Arbeitskräfte somit überwiegend aus nächstgelegenen Wohnbezirken. Aus einer Reihe von Süd- und Südwestbezirken links der Isar, nämlich aus Sendling (Stbez. 19), dem Waldfriedhofviertel (34), Obersendling-Thalkirchen (24), Großhadern (41), Solln (36), dem Westend (20) und Laim (25) pendeln täglich zusammen nur 2480 Erwerbstätige über den Fluß in das südöstliche Gebiet ein (dar. 1840 mit Straßenbahn- und Omnibuslinien), da für die Bewohner dieser Bezirke das näher gelegene Obersendlinger Revier attraktiver ist (nach dort 15 700 Pendler).

Wir wenden uns nunmehr einer Reihe größerer Wohnviertel zu, aus denen sich je mehr als 1000 Personen in das südöstliche Industriegebiet zur Arbeit begeben. Bogenhausen, Oberföhring und die übrigen Streusiedlungen des 29. Stbez. entsenden täglich 1180 Pendler, von denen 480 mit der Straßenbahn (Linie 12 nebst Zubringeromnibussen) und 300 mit dem eigenen Auto fahren. Aber auch das Fahrrad wird auf dieser Strecke viel benutzt (230; durchschnittliche Geh- bzw. Fahrzeit: 32 Minuten). Die Pendler aus der Isarvorstadt (Stadtbez. 10—12: 1310), die ebenfalls rund  $\frac{1}{2}$  Std. durchschnittliche Geh- oder Fahrzeit haben, sind überwiegend Fahrgäste der über die Ludwigs-, Reichenbach- und Wittelsbacher Brücke

verkehrenden Straßenbahnen (710). Daneben spielen auch Radfahrer und Fußgänger eine größere Rolle (160 bzw. 180). Von den Berufstätigen aus Schwabing (Stbez. 22 a, 26, 27 a), die ihre Arbeitsstätten in der südöstlichen Industriezone haben (insges. 940), sind 690 auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen und müssen entweder über das Stadtzentrum oder mit dem Omnibus durch den Englischen Garten fahren. Zusammen mit den notwendigen Gehstrecken und den Wartezeiten beim Ein- und Umsteigen ergeben sich vielfach Arbeitswege von rd. 1 Std. Der Durchschnitt wird jedoch durch die viel kürzeren Fahrzeiten der 180 Autopendler auf 47 Min. herabgedrückt, obwohl in der Innenstadt Kraftfahrzeuge stellenweise nur im 8—10-km-Tempo vorwärts kommen. Von Neuhausen aus (Stbez. 21, 23 a und 28 a) wird die südöstliche Industriezone zu 73% (750) mit Straßenbahnlinien angefahren, die ohne größere Umwege durch das Zentrum verkehren. Die restlichen 25% sind überwiegend Autofahrer (210; Pendler insgesamt: 1030). Da von Neuhausen bis Ramersdorf usw. fast die ganze Stadt durchquert werden muß, beträgt die Durchschnittszeit mehr als eine Dreiviertelstunde. Mit einer größeren Pendlerzahl (750) erscheint in unserer Übersicht schließlich noch die Maxvorstadt mit den Stadtbezirken 5—7 (Universitätsviertel, Königs- und Josepfsplatz). Die Bewohner dieser Stadtbezirke steigen in dieselben Straßenbahnlinien ein, die auch von den Fahrgästen aus Schwabing benutzt werden. Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln (510 Straßenbahn- und Omnibusbenutzer) spielen individuelle Fahrzeuge nur eine bescheidene Rolle (130 Autofahrer). An weiterem Berufsverkehr aus dem Stadtkern sind noch

260 Pendler aus der Altstadt (Stbez. 1—4),

280 Pendler aus dem Bahnhof- und Wiesenviertel (Stbez. 8—9) und

300 Pendler aus dem Lehel (Stbez. 13)

zu erwähnen (dar. Fahrgäste der Straßenbahn: 200, 250 bzw. 190). Aus einigen Stadtbezirken (-bezirksteilen) im Münchener Norden, die selbst große Industriensiedlungen umfassen, pendeln insgesamt nur 1110 Arbeiter und Angestellte in den südöstlichen Industrieraum ein, und zwar

230 aus Freimann (Stbez. 22b),  
480 aus Milbertshofen-Hart (Stbez. 27b, c),  
260 aus Moosach (Stbez. 28b) und  
140 aus Allach-Untermenzing (Stbez. 38).

Da es sich hiebei um sehr lange Wege handelt, sind die betreffenden Pendler durchschnittlich etwas über 1 Stunde unterwegs. In der Aufgliederung nach der Fahrzeugbenutzung steht in obigen Fällen die städt. Straßenbahn mit Abstand an der Spitze (690). Die beiden folgenden Plätze werden von Auto und Motorrad eingenommen (190 bzw. 90). Zu den Pendlern aus weiten Entfernungen gehören schließlich noch 260 Bewohner des 33. Stbez. (Feldmoching) und insges. rd. 580 aus verschiedenen westlichen Wohnbezirken (z. B. aus Nymphenburg-West, Obermenzing, Pasing, Aubing und Langwied). In der Übersicht auf S. 318 ist der Berufsverkehr zum südöstlichen Industriegebiet auch in männliche und weibliche Teilnehmer aufgegliedert. Es zeigt sich, daß die Zahl der Frauen nur wenig kleiner ist als die der Männer (13320 gegen 14990), eine Auffälligkeit, die unschwer mit der Branchenstruktur der Firmen — optische, Bekleidungs- und Nahrungsmittelfabriken mit viel weiblicher Belegschaft — erklärt werden kann. Daß die Frauen kürzere Arbeitswege zurückzulegen hätten als die Männer, wie man dies vielfach annimmt, scheint zufolge unserer Stichprobe für den Verkehr nach Obergiesing, Ramersdorf und Berg am Laim nicht zutreffend zu sein, eher das Gegenteil. Während nämlich von den männlichen Pendlern jeder fünfte mit weniger als 1 Viertelstunde Anmarschzeit auskommt, ist dies nur bei jeder sechsten

Frau der Fall. Andererseits sind Arbeitswege von mindestens 45 Minuten bei den Frauen häufiger als bei den Männern (23 gegen 18%). Für die durchschnittliche Zeitdauer des einfachen Arbeitsweges ergeben sich

31 Minuten bei den männlichen und  
33 Minuten bei den weiblichen Pendlern und  
32 Minuten bei den Pendlern überhaupt.

Es sieht demnach nicht so aus, als fänden berufstätige Frauen und Mädchen, die vielfach in den „freien“ Stunden zusätzlich mit der Haushaltsführung oder -mithilfe belastet sind, in kürzeren Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte einen gewissen Ausgleich. Allerdings kann sich diese Feststellung einstellen nur auf den sehr begrenzten Ausschnitt des innerstädtischen Berufsverkehrs stützen, dem unsere kleine Studie gewidmet ist. Z.T. dürfte das relativ ungünstige Abschneiden in bezug auf die Länge der Arbeitswege auch damit zusammenhängen, daß die weiblichen Pendler zu einem viel geringeren Prozentsatz motorisiert sind als ihre männlichen Kollegen. Von 13320 Teilnehmerinnen am Berufsverkehr in die südöstlichen Stadtbezirke kommen nur 620 (rd. 5%) mit eigenen Pkws gefahren, während von 14990 Männern mit gleich gelegenen Wegzielen 3010 (21%) Autopendler sind. Weitere 1130 Männer legen den Arbeitsweg mit einspurigen Kraftfahrzeugen (Motorrad, -roller, Moped) zurück, die für Frauen kaum in Frage kommen (nur 80 Mopedfahrerinnen). Auch die Radfahrerquote ist bei den männlichen Pendlern wesentlich größer als bei den weiblichen (11,2 gegen 6,3%), immerhin kann das Fahrrad zufolge unserer Auszählung als das von den Frauen auf dem Weg zur Arbeit meistbenutzte individuelle Fahrzeug bezeichnet werden (780). Von den öffentlichen Verkehrsmitteln (Straßenbahn, Omnibus und Eisenbahn) werden täglich 5130 Männer und 6560 Frauen oder

36,1% der männlichen und  
53,1% der weiblichen Pendler

zu ihren Arbeitsplätzen im südöstlichen Revier befördert. Von jeder 3. Frau, aber nur von jedem 4. Mann wird der Weg von der Wohnung zum Werk ohne Fahrzeug zurückgelegt (4310 weibliche und 3370 männliche Pendler zu Fuß).

In der Gliederung des Berufsverkehrs nach der Stellung, die die Pendler in den Betrieben innehaben, stehen 20 410 Arbeitern (72,1 %) nur 7360 Angestellte gegenüber (26,0%, Rest: 540 selbständig Erwerbstätige und Beamte, d. s. 1,9%). D. h., daß jeden Morgen 2,8mal so viele Arbeiter wie Angestellte — Direktoren, Ingenieure, Werkmeister, kaufm. Personal, Bürokräfte usw. — ihren Arbeitsplätzen in den südöstlichen Industriebezirken zustreben (entsprechende Relation für die Münchener Industrie im ganzen 2,5:1). Auf zwei Tatbestände, die sich auf die soziale Stellung der Pendler beziehen, soll hier kurz hingewiesen werden.

1. Bei den technischen und kaufmännischen Angestellten der südöstlichen Industriebezirke sind Arbeitswege bis zu 1/2 Stunde etwas seltener (Häufigkeitsziffer: 51%) als bei den im gleichen Gebiet beschäftigten Arbeitern (57%). Eine ähnliche Benachteiligung der Angestellten ist aus der folgenden Übersicht abzulesen, in der die Pendler nach Entfernungszonen, z. B. in solche aus Obergiesing, Ramersdorf und Berg am Laim (1. Ring), aus Haidhausen, der Au, Untergiesing, Harlaching, Alt- und

Neutruderling (2. Ring) usw. gegliedert sind. Es zeigt sich nämlich, daß der Berufsverkehr aus der nächsten Umgebung nur zu einem Fünftel Angestellte führt (20,5%), während von den Pendlern aus größeren Entfernungen schon jeder dritte im Angestelltenverhältnis tätig ist. Diese Auffälligkeit dürfte u. a. damit zu erklären sein, daß die Neigung, zwecks Verkürzung der Anmarschwege einen Arbeitsplatzwechsel anzustreben, je nach der Stellung im Betrieb sehr unterschiedlich ist. Vor allem das Personal in Aufstiegs- und Führungspositionen wird nicht so leicht bereit sein, sich wegen täglich 1/4—1/2 Stunde Zeitersparnis anderswo umzusehen. In diesem Zusammenhang ist allerdings auch darauf hinzuweisen, daß das Tagewerk der Arbeiter in 76% aller Fälle schon um 7 Uhr und früher, die Bürozeit der Angestellten dagegen in 66% aller Fälle erst um 1/28 Uhr und später beginnt.

2. Hinsichtlich der benutzten Verkehrsmittel ist von Interesse, daß die Angestellten viel häufiger mit dem eigenen oder Firmen-Pkw zur Arbeit fahren. Zur begünstigten Schicht der Autopendler gehört nämlich

etwa jeder 5. Angestellte (1460 insges.), dagegen nur jeder 10. Arbeiter (1880 insg.). Dies ist um so auffälliger, als sich sonst eine gewisse Nivellierung der Arbeiter- und Angestelltenschicht herausgebildet hat. Jedoch darf nicht übersehen werden, daß die Pyramide der Werkangestellten bis zur Spitze der leitenden Persönlich-

Die Pendler nach Entfernungszonen und nach der Stellung im Betrieb

Wohnbezirksring Nr.	enthält die Stadtbezirke bzw. -bezirksteile	Pendler zum südöstl. Industriegebiet	darunter				% -Anteile der Pendler mit Pkw bei den	
			Arbeiter		Angestellte		Arbeitern	Angestellten
			Zahl	%	Zahl	%		
1	17a, 30a, 31 .....	9 490	7 360	77,6	1 950	20,5	8	9
2	14—16, 17b, 18a, 18b, 29c, 30b, 32a, 32b .....	7 840	5 950	75,9	1 770	22,6	12	17
3	11—13, 19, 24a, 29a, 30c, 32c .....	3 640	2 370	65,1	1 170	32,1	10	35
4	alle übr. Stbez. ....	7 340	4 730	64,4	2 470	33,7	9	26
<b>zusammen</b>		<b>28 310</b>	<b>20 410</b>	<b>72,1</b>	<b>7 360</b>	<b>26,0</b>	<b>10</b>	<b>21</b>



keiten hinaufreicht. Daß von den Angestellten die Pendlerwege zu einem höheren Prozentsatz mit dem Auto zurückgelegt werden als von den Arbeitern, gilt übrigens für alle Entfernungszonen (s. Übersicht S. 322, letzte Spalten).

Die Geh- bzw. Fahrzeiten zum südöstlichen Industriegebiet und die benutzten Verkehrsmittel sind ebenfalls aus unserer ausführlichen Übersicht oder aus nachfolgender Zusammenfassung zu entnehmen (in letzterer auch Vergleichsziffern für den Berufsverkehr zum Obersendlinger Revier). Die wichtigsten Angaben hierüber wurden bereits im Abschnitt über die Pendlerwohnbezirke (S. 319 ff.) kurz besprochen. Die von den Erwerbstätigen in den Haushaltslisten angekreuzten Zeitangaben lassen ebenfalls erkennen, daß das südöstliche Revier seinen Kräftebedarf zu erheblichen Teilen aus nächstgelegenen Wohnbezirken deckt. 5390 Arbeiter und Angestellte, d. s. 20% der Pendler, gehören zur begünstigten Gruppe mit einfachen Arbeitswegen von weniger als 1 Viertelstunde, auf die im Berufsverkehr nach Obersendling nur 9% entfallen. Nur bei jedem 5. Pendler überschreitet die Fahrzeit die Tragbarkeitsgrenze von 1 Dreiviertelstunde, während dies von jedem 4. Pendler nach Obersendling in Kauf genommen werden

muß. Wegen der geringeren Entfernungen zwischen den Wohn- und Arbeitsstätten ergeben sich durchweg niedrigere Ziffern der Fahrzeugbenutzung, als sie für den Berufsverkehr nach Obersendling herausgekommen sind. Dies gilt z. B. für Straßenbahnen und Omnibusse (11410 Pendler oder 43% gegen 50% in Richtung Obersendling), aber auch für den Individualverkehr (3630 Autopendler oder 14%, Vergleichsziffer 19%). Eine Ausnahme macht lediglich der Berufsverkehr mit der Eisenbahn (1,1 gegen 0,5%), der in der Nähe des südöstlichen Industriegebietes — wie bereits erwähnt — 3 Ein- und Aussteigmöglichkeiten zur Verfügung hat. Von 7680 Pendlern werden die Arbeitswege überhaupt ohne Fahrzeug zurückgelegt, dies entspricht einer doppelt so großen Fußgängerquote wie im Vergleichsfall Obersendling (29 gegen 14%).

Welche Verkehrsleistung der tägliche Zustrom von mehr als 28000 Erwerbstätigen in das südöstliche Industriegebiet und ihr Rücktransport nach Feierabend darstellt, kann erst bei Kenntnis des zeitlichen Ablaufes der Pendlerströme richtig beurteilt werden. Aus der Aufstellung S. 324, 2. Sp., die sich auf 24660 Pendler mit Zeitangaben über Arbeitsbeginn und -ende be-

Die Pendler nach der Zeitdauer des einfachen Arbeitsweges und dem benutzten Verkehrsmittel

Zeitdauer des einfachen Arbeitsweges	Pendler		Berufsverkehr nach Obersendling %	benutztes Verkehrsmittel	Pendler		Berufsverkehr nach Obersendling %
	Pendler	% 1)			Pendler	% 1)	
weniger als 15 Min. ....	5 390	19,9	9,4	Fahrrad .....	2 370	8,9	10,9
15 bis 29 Min. ....	9 730	35,9	35,6	Straßenbahn .....	9 140	34,4	38,2
30 bis 44 Min. ....	6 410	23,7	29,3	Omnibus .....	2 270	8,5	12,2
45 bis 59 Min. ....	3 190	11,8	16,4	Eisenbahn .....	280	1,1	0,5
1 bis 1½ Std. ....	2 200	8,1	8,3	Auto .....	3 630	13,7	19,2
mehr als 1½ Std. ....	150	0,6	0,9	Motorrad (Moped) .....	1 210	4,5	4,8
ohne Zeitangabe .....	1 240			Fußgänger .....	7 680	28,9	14,1
				ohne Angabe des Verkehrsmittels .....	1 730		
<b>zusammen .....</b>	<b>28 310</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>zusammen .....</b>	<b>28 310</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

1) Der Pendler mit einschlägigen Angaben.

zieht, ist zu ersehen, daß 12 520 oder 50,8% um 7 Uhr die Arbeitsplätze einnehmen müssen. Dies ist der höchste Prozentsatz für den gleichzeitigen Arbeitsbeginn, der sich bisher bei unseren Pendlerstudien errechnet hat (im zentralen Geschäfts- und Behördenviertel beginnen 32,7% um 7½ Uhr, in Obersendling 35,6% um 7 Uhr). Sehr interessante Unterschiede werden sichtbar, wenn die Aufschlüsselung nach der Uhrzeit des Arbeitsbeginns für jeden der 3 Abschnitte des südöstlichen Industriegebietes für sich vorgenommen wird. Es zeigt sich dann, daß

in Obergiesing ..... 5700 Pendler oder 75,4% (!),  
in Ramersdorf ..... 4220 Pendler oder 35,6% und  
in Berg am Laim .... 2600 Pendler oder 49,4%

um 7 Uhr auf den Arbeitsplätzen sind. In den Betrieben Obergiesings (Tegernseer Landstraße, Warngauer Straße, Schlierseestraße usw.) kommen in den frühesten Morgenstunden die Beschäftigten zunächst in kleinen Gruppen an. Erst gegen 7 Uhr setzt lawinenartig der gleichzeitige Zustrom von 5700 Personen ein, weitere 1060 Pendler — hauptsächlich Angestellte — passieren um 7½ Uhr die Fabrikttore. Damit ist das Gros der Erwerbstätigen auf den Arbeitsplätzen, den zeitlichen Abschluß bilden sehr kleine Pendlerwellen um 8 Uhr und später. Im Gegensatz hierzu ist in der Ramersdorfer Industriezone — z. B. bei Siemens — hinsichtlich der „Entzerrung“ der Spitzenstunden schon sehr Beachtliches erreicht. Neben dem 7-Uhr- und 7½-Uhr-Beginn (4220 bzw. 2960 Pendler) spielen hier auch andere Anfangszeiten, z. B. um 6, 6¾ und 7¼ Uhr, eine größere Rolle, so daß das Auf und Ab der Verkehrskurve wesentlich gemildert wird. In Berg am Laim ist durch bessere Ausnutzung des 7½-Uhr-Beginns (1360 Pendler, um 7 Uhr: 2600) wenigstens ein Teilerfolg erzielt worden. In den Nachmittags- und Abend-

stunden, wenn die Erwerbstätigen aus der südöstlichen Industriezone in ihre Wohnbezirke zurückkehren, ist der Verkehrsablauf etwas ausgeglichener. Auf das Maximum um 16½ Uhr entfallen „nur“ 9160 Pendler oder 37,1%. Immerhin strömen in der halben Stunde von 16½ bis 17 Uhr nicht weniger als drei Viertel aller Pendler (nämlich 18380) zu Straßenbahn- und Omnibus-haltstellen, Parkplätzen usw. Im Abschnitt Ramersdorf wirkt sich die bessere Staffelung der Anfangszeiten selbstverständlich auch nach Feierabend wohl-tuend aus. Der Berufsverkehr beginnt bereits vor 16 Uhr zu fluten, später wird er durch drei in Viertelstundenabständen aufeinanderfolgende kräftige Impulse (um 16½, 16¾ und 17 Uhr) zu gleichmäßigem Fließen angeregt. Dagegen entspricht in Obergiesing dem ausgeprägten Frühgipfel (7 Uhr) eine ebensolche Verkehrsspitze am Spätnach-mittag (um 16½ Uhr Arbeitsschluß für 4980 Pendler, d. s. rd. 2/3 der Gesamt-zahl).

Arbeitsbeginn und -ende im südöstlichen Industriegebiet

Uhrzeit (h, min)	Pendler	%	davon mit Arbeits- stätte im Stadtbezirk (-bezirksteil)		
			17a	30a	31
<b>Arbeitsbeginn</b>					
vor 6 .....	300	1,2	20	160	120
um 6 .....	1440	5,8	180	1040	220
um 6,15 .....	80	0,3	—	80	—
um 6,30 .....	240	1,0	120	40	80
um 6,45 .....	840	3,4	—	840	—
um 7 .....	12520	50,8	5700	4220	2600
um 7,15 .....	1600	6,5	80	1240	280
um 7,30 .....	5380	21,8	1060	2960	1360
um 7,45 .....	520	2,1	60	400	60
um 8 .....	960	3,9	180	460	320
nach 8 .....	780	3,2	160	400	220
<b>Arbeitsende</b>					
vor 16 .....	1900	7,7	260	1340	300
um 16 .....	1000	4,1	300	420	280
um 16,15 .....	1080	4,4	80	720	280
um 16,30 .....	9160	37,1	4980	3200	980
um 16,45 .....	3720	15,1	120	2900	700
um 17 .....	5500	22,3	1280	2280	1940
um 17,15 .....	420	1,7	160	220	40
um 17,30 .....	700	2,8	180	220	300
um 17,45 .....	80	0,3	—	60	20
um 18 .....	380	1,5	40	180	160
nach 18 .....	720	2,9	160	300	260
<b>Pendler überh..</b>	<b>24660</b>	<b>100,0</b>	<b>7560</b>	<b>11840</b>	<b>5260</b>

Nach diesen Ausführungen über den täglichen Berufsverkehr in Münchens jüngste Industriezone ist von unseren angekündigten Pendleraufsätzen nur noch die Analyse der Arbeitswege nach Schwabing, einem aus Wohn- und Geschäftsvierteln gemischten Stadtteil, nachzuholen. Dies muß allerdings etwas zurückgestellt werden, weil die ersten Nummern des neuen Jahrgangs der „Münchener Statistik“ der Rückschau auf 1962 vorbehalten sind. In der Zwischenzeit werden im städt. Statistischen Amt auch die vom Bayerischen Statistischen Landesamt

gelieferten Zählkarten über die Einpendler nach München ausgewertet. Nach Abschluß dieser Arbeit wird es möglich sein, zu jeder Komponente des innerstädtischen Berufsverkehrs anzugeben, um wieviel sie durch Tagespendler von auswärts verstärkt wird. Bisher war man in dieser Hinsicht immer auf fundierte Schätzungen, z.B. auf den Vergleich der Arbeitsstättenzählung mit der Statistik der innerstädtischen Pendlerwanderungen (s. oben S. 317), angewiesen.  
Dr. Schm.

## Reisesaison 1962: Mehr Fremde als je zuvor

Die Reisesaison ist in München im vergangenen Jahr viel besser verlaufen, als abzusehen war. Sie machte alle Befürchtungen gegenstandslos, die noch um die Jahresmitte gehegt wurden, als Kaltluftfronten, Tiefs und Regenschauer einander fast ununterbrochen ablösten. Ursache des Erfolges war nicht allein die seit Juli bessere Witterung in Süddeutschland, von positivem Einfluß war auch, daß Bayern im Verhältnis zum umliegenden In- und Ausland ein relativ preiswertes Reise- und Urlaubsland geblieben ist. München profitierte zudem von der „Völkerwanderung“ nach den sonnigen Südländern, außerdem von einer Vielzahl attraktiver Großveranstaltungen, internationaler Kongresse und Ausstellungen und nicht zuletzt von einer weiteren Steigerung im Geschäfts- und Berufsverkehr.

Für die laufende Unterbringung der Fremden sorgten in diesem Jahr 480. Beherbergungsbetriebe mit durchschnittlich 14988 verfügbaren Betten. Mehr als die Hälfte (7691) stellten die Hotels, deren Zahl sich wiederum um 1 auf 69 verringerte, gelichtet haben sich außerdem die Reihen der Fremden-

heim- und Pensionsinhaber. Ausgestiegen sind vorwiegend zahlreiche kleinere ungünstig gelegene Betriebe, an deren Stelle einige größere mit modernem Komfort und guter Verkehrslage getreten sind. Durch diese Neugründungen und etliche Erweiterungen nahm das Bettenangebot der Fremdenheime und Pensionen sogar von 5546 auf 5979, also um mehr als 400 Betten zu. Etwas größer ist auch das Quartierangebot der Gasthöfe und Hospize ausgefallen. Alles in allem stellte sich das Bettenangebot damit gegenüber 1961 um rd. 650 höher. Nach der amtlichen Registrierung der Fremdenmeldungen zählten die Münchener Beherbergungsbetriebe einschließlich Jugendherberge und Campingplätze in der Sommersaison von April bis September rd. 1,07 Mill. Fremde mit 2,14 Mill. Übernachtungen, d. s. rund 100 000 mehr Fremde und rund 280 000 mehr Übernachtungen als in der Reisesaison 1961. Die Hotels, Gasthöfe, Fremdenheime und Pensionen für sich genommen, beherbergten 957 451 Gäste oder fast 10% mehr als im Vorjahr. Die auf sie entfallenden Übernachtungen verzeichneten mit 1,94 Mill. sogar einen