



Inhalt: Wie kommen die Einpendler nach München und wo in der Stadt arbeiten sie? — Weitere Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung 1961 (Beschäftigte nach Stellung im Betrieb, Unternehmen nach Rechtsform) — Auch in unserer Stadt wird der Einwohnerzuwachs kleiner — Hohe und niedrige Einkommen in München — Wo liegt der Bevölkerungsschwerpunkt Münchens? — Neuere Ziffern über die sog. mittlere Lebenserwartung — München im Zahlenspiegel

Wie kommen die Einpendler nach München und wo in der Stadt arbeiten sie?

Über die Einpendler, die täglich aus Gemeinden der angrenzenden Landkreise und von weiter her zur Arbeit nach München kommen, ist in unserer Zeitschrift zuletzt im Jg. 1962, Heft 9/10, berichtet worden. Es handelte sich damals um vorläufige Ergebnisse der Volkszählung 1961, bei deren Aufbereitung im Bayerischen Statistischen Landesamt aus den Haushaltslisten von 20 oberbayerischen Stadt- und Landkreisen — Münchens hauptsächlichem Einzugsgebiet — Pendlerzählkarten herausgeschrieben wurden. Auf Grund des gleichen Materials können unseren Lesern nunmehr weitere Ergebnisse der Pendlerstatistik mitgeteilt werden. Diese beziehen sich auf die Zusammensetzung der Einpendler — Berufstätige einerseits, Studierende und Schüler andererseits — und die sehr interessante Frage, in welchen Stadtbezirken (-bezirksteilen) sie ihre Arbeits- bzw. Ausbildungsstätten haben. Auch über die auf den Arbeits-

wegen benutzten Verkehrsmittel kann einiges mitgeteilt werden. Einleitend sei bemerkt, daß bei Sichtung der Zählblättchen ca. 1000 aussortiert werden mußten, da die betreffenden Pendler nicht im Stadtkreis, sondern in Umgebungsorten beschäftigt sind, für die sie in den Haushaltslisten z. T. etwas irreführende Bezeichnungen, z. B. „München“-Pullach, „München“-Planegg usw. verwendet haben. Dadurch vermindert sich die Gesamtzahl der Pendler aus den ausgewählten Kreisen auf 102 299. Bei den einzelnen Herkunftsorten ergeben sich gegenüber den ursprünglichen Zahlen nur geringfügige Änderungen, so daß sich der Abdruck einer berichtigten Liste erübrigt. Mittlerweile ist vom Bayerischen Statistischen Landesamt als endgültiges Ergebnis der Volkszählung vom Juni 1961 auch die Gesamtzahl der Einpendler nach München festgestellt worden. Sie lautet 108 199. Damit ist die bisher vielfach verwendete Schätz-

zahl, die seinerzeit aus den für die Pendlerstatistik ausgewählten Stadt- und Landkreisen „hochgerechnet“ wurde, als überholt anzusehen. Wegen des seit Jahren festgestellten kontinuierlichen Wachstums des von auswärts kommenden Berufsverkehrs ist anzunehmen, daß die Zahl der Einpendler nach München seit der Volkszählung jetzt bereits auf ca. 130 000 angestiegen ist.

Je nachdem, ob der Zweck der täglichen Fahrt zur Stadt die Berufsausübung oder der Schul- bzw. Hochschulbesuch ist, gliedern sich die Einpendler in

91 892 (89,8%) Erwerbstätige und
10 407 (10,2%) Studierende und Schüler.

Die Aufschlüsselung nach dem Geschlecht ergibt

70 018 (68,4%) männliche und
32 281 (31,6%) weibliche Personen.

Im Vergleich zum innerstädtischen Berufs- und Ausbildungsverkehr mit 11,7% Studierenden und Schülern und 39,9% Frauen fällt an obigen Ziffern in erster Linie die verhältnismäßig niedrige Quote weiblicher Einpendler ins Auge. Es zeigt sich eben auch in diesem Zusammenhang wieder, daß erwerbstätige Frauen wegen ihres „Doppelberufes“ in Betrieb und Haushalt nur ungern längere Berufswege in Kauf nehmen.

Zum ersten Male wurden 1961 auch die Arbeitsstätten- und Schulanschriften aus den Haushaltslisten auf die Pendlerzählkarten übertragen. Dies ermöglicht es, die Pendlerströme auch nach Übertritt auf das Stadtgebiet weiter zu verfolgen und festzustellen, in welchem Ausmaß sie die verschiedenen Komponenten des innerstädtischen Berufsverkehrs verstärken und in welchen Stadtbezirken die Einpendler hauptsächlich beschäftigt sind. Damit ist einem vielfach geäußerten Wunsch der Stadt- und Verkehrsplaner Rechnung getragen. In der folgenden Übersicht (S. 219) sind die

Einpendler nach den Stadtbezirken ihrer Arbeits- und Ausbildungsstätten aufgeschlüsselt. Bei den eigentlichen Berufspendlern ist auch angegeben, mit welchen Quoten sie in ihren Arbeitsbezirken an den Beschäftigten überhaupt teilhaben.

Unter den Stadtbezirken, in denen auffällig viele Einpendler ihrer Berufsarbeit oder Ausbildung obliegen, steht das bahnhofsnahе Wiesenviertel (9. Stbez.), das sich zu einem Bestandteil des zentralen Geschäfts- und Bürogebietes entwickelt hat (dort auch staatl. Klinikum), mit rd. 8500 auswärtigen Beschäftigten, Studierenden und Schülern an der Spitze. Erst in größerem Abstand folgt die eigentliche City (4. Stbez.), in die täglich 5700 Personen von auswärts einströmen. Mit mehr als 5000 Einpendlern steht der Randbezirk Allach (38a), zu Münchens ältesten Industrieansiedlungen zählend (Krauss-Maffei, MAN, BMW-Triebwerksbau), an 3. Stelle. Bei einigen Stadtbezirken mit je 4000—5000 auswärtigen Einpendlern spielt die Anziehungskraft überörtlich bedeutsamer Bildungsstätten eine maßgebliche Rolle. Zu ihnen gehören z. B. das Universitätsviertel (5. Stbez., 1714 Ausbildungspendler), das Königsplatzviertel (6., Technische Hochschule, Musikhochschule, Staatsbau-schule), das Marsfeld (8., Graphische Akademie, städt. Polytechnikum) und Münchens „Schulbezirk“ Alt-Pasing (35 b, Pädagogische Hochschule). Den Industriebezirken Obersendling (24b) und Ramersdorf (30a), beide weit außerhalb des Stadtzentrums gelegen, strömen täglich je rd. 3800 auswärtige Arbeitskräfte zu. Stadtbezirke mit Einpendlerzahlen von 2000—2500 und etwas darüber sind der Altstadtbezirk Sendlinger Str. (Stbez. 3, z. T. mit Citycharakter) und das Lehel (Stbez. 13, Regierungs- und Assekuranzviertel). In die gleiche Gruppe gehören aber auch

Ziele der Einpendler nach Stadtbezirken (-teilen)

Stadtbez. (-teil) ¹⁾	Einpendler überhaupt	Berufstätige	% ²⁾	Studierende u. Schüler	Stadtbez. (-teil) ¹⁾	Einpendler überhaupt	Berufstätige	% ²⁾	Studierende u. Schüler
1	1918	1807	11,1	111	28a	452	414	10,3	38
2	1685	1156	10,7	529	28b	1155	1139	12,5	16
3	2601	2575	16,5	26	29a	1221	1144	8,2	77
4	5717	5315	14,0	402	29b	125	120	13,5	5
5	4575	2861	11,7	1714	29c	410	403	9,5	7
6	4730	3612	14,9	1118	30a	3848	3808	17,5	40
7	552	543	8,9	9	30b	524	482	27,4	42
8	4038	3143	15,2	895	30c	137	81	13,2	56
9	8468	7819	15,1	649	31	2482	2432	16,6	50
10	1675	1628	10,2	47	32a	874	821	23,1	53
11	1796	1791	14,2	5	32b	68	65	5,3	3
12	909	904	9,4	5	32c	265	197	10,0	68
13	2506	2211	11,5	295	33a	94	94	8,6	2
14	1350	1244	11,5	106	33b	243	242	15,2	1
15	1945	1862	18,6	83	33c	257	60	29,7	197
16	1544	950	12,6	594	34	1286	1265	10,5	21
17a	2464	2442	14,6	22	35a	350	284	10,9	66
17b	156	127	11,5	29	35b	4639	3085	23,5	1554
18a	717	711	9,7	6	36	539	501	14,5	38
18b	656	420	9,1	236	37	325	324	11,8	1
19	1634	1615	10,1	19	38a	5044	4925	31,7	119
20	2553	2459	16,3	94	38b	117	113	7,1	4
21	2558	2438	13,6	120	39a	259	257	13,2	2
22a	1902	1692	8,2	210	39b	1106	1103	29,5	3
22b	1906	1890	14,2	16	40a	174	174	28,7	—
23a	749	707	9,0	42	40b	17	16	6,1	1
23b	596	558	8,1	38	41	361	305	7,9	56
24a	1148	1145	11,2	3					
24b	3802	3801	14,4	1	Kernbez.	41170	35365	13,3	5805
24c	302	297	16,7	5	Zwischenb.	38736	36938	12,4	1798
25	2038	1978	14,4	60	Randbez.	19487	16986	18,7	2501
26	1006	930	7,3	76					
27a	427	416	9,8	11	Arbeitsbez. unbekannt	2906	2603		303
27b	2147	2147	10,2	—					
27c	251	243	20,8	8					
					München	102299	91892	14,0	10407

¹⁾ genaue Bezeichnung siehe z. B. „Münchener Statistik“ 1962, S. 298f.—²⁾ der im gleichen Stadtbez. (-teil) insgesamt Beschäftigten (laut Arbeitsstättenzählung vom 6. Juni 1961).

das stark industrialisierte Westend (Stbez. 20, Gummiverarbeitung, Großbrauereien), Neuhausen-Oberwiesenfeld (Stbez. 21, Fahrzeugbau, Graphisches Gewerbe) und Laim (Stbez. 25, Bundesbahndienststellen). Auch Teile von Münchens bedeutendsten Industriezonen sind in diesem Zusammenhang zu nennen, nämlich Obergiesing (17a, feinmechanisch-optische Industrie, Bekleidungsindustrie, Einpendler zu 41% weiblich), Berg am Laim (31, feinmechanische Erzeugung, Elektrotechnik, Bekleidungsindustrie, Nahrungsmittelindustrie) und Milbertshofen (27b, Fahrzeugbau).

Wird das Stadtgebiet wie üblich in Kern-, Zwischen- und Randzone geglie-

dert, ergibt sich, daß je rd. $\frac{2}{5}$ der Einpendler ihre Arbeits- bzw. Ausbildungsstätten in den Kern- und Zwischenbezirken haben (41170 bzw. 38736), während das restliche Fünftel (19487) im Ring der Randbezirke beschäftigt und deshalb alsbald nach Überschreiten der Stadtgrenze am Ziele ist. In einem früheren Aufsatz über Münchens innerstädtischen Berufsverkehr¹⁾ wurde festgestellt, daß täglich rd. 181000 Erwerbstätige, Studierende und Schüler aus dem übrigen Stadtgebiet in den Stadtkern mit vorwiegend „tertiären“ Wirtschaftszweigen strömen. Nunmehr zeigt sich, daß dieser zentripetale Pendlerschub um 41000 außerhalb Münchens woh-

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

nende Personen verstärkt wird (+ 23%) und somit insgesamt 222 000 Menschen führt. Desgleichen gliedern sich in den Strom der innerstädtischen Pendler aus den Rand- in die Zwischenbezirke, der rd. 43 000 Erwerbstätige, Studierende und Schüler führt, fast ebenso viele auswärtige Personen mit Zielen in der Zwischenzone ein (rd. 39 000). Diese Hinweise berühren das sehr wichtige Thema, wie sich die Frequenz der Arbeitswege im Stadtgebiet bei Zusammenfassung von innerstädtischen Pendlern und Einpendlern darstellt. Darauf wird in unserer kleinen Studie an einer späteren Stelle noch zurückzukommen sein (s. u. S. 224). Nicht minder interessant als die absoluten Pendlerzahlen sind die Quoten, mit denen die berufstätigen Einpendler in den einzelnen Stadtbezirken an den Beschäftigten überhaupt teilhaben. Von den rd. 656 000 Personen, die in München ihre Arbeitsstätten haben, wohnen 92 000 oder 14% in dem von uns ausgewählten engeren Pendler-Einzugsgebiet. Am weitesten liegt der Allacher Industriebezirk (38a) über diesem Durchschnitt. Von den 15 500 dort beschäftigten Personen pendeln 4900 oder 32% von außerhalb Münchens ein. Weitere Randbezirke mit ähnlich hohen Quoten sind Neu- aubing (39b: 30% Einpendler), Lud- wigsfeld (33c: 30%) und Lochhausen (40a: 29%). In einigen anderen, eben- falls an der Peripherie gelegenen Stadt- bezirken kommt von den Beschäftigten jeder 4.—5. von auswärts, z. B. in Per- lach (30b: 27% Einpendler), Alt-Pasing (35b: 24%), Alt-Trudering (32a: 23%) und im Hart (27c: 21%). Von den Zwischenbezirken bringen es das Ost- bahnhofviertel und die benachbarten Bezirksteile Ramersdorf und Berg am Laim auf 17—19% (Stbez. 15, 30a und 31). Im Stadtkern weist der bereits er- wähnte Altstadtbezirk Sendlinger Str. die höchste Einpendlerquote auf (17%),

aber auch beiderseits des Hauptbahn- hofes liegt die Anteilziffer etwas über dem Durchschnitt (Stbez. 8 und 9: 15%). Die auffällig vielen Einpendler in die genannten „Bahnhofbezirke“ (Stbez. 8, 9 und 15) machen ersichtlich, daß im Schwerefeld der Großstadt die Pendlerströme hauptsächlich von den Schienensträngen angezogen werden. Die Ausführungen über die auf den Arbeitswegen benutzten Verkehrs- mittel (s. unt. S. 224 ff.) werden dies noch deutlicher belegen.

Nachstehend sind diejenigen Stadtbezir- ke (-teile) zusammengestellt, denen sich eine große Zahl von auswärtigen Studierenden und Schülern (Ausbil- dungspendler) zuwendet. Überlokal be- deutende Bildungsstätten mit besonde- rer Anziehungskraft sind außer den bereits aufgeführten Hoch-, Fach- und Ingenieurschulen die Universitätsklien (Wiesenviertel), die Meisterschule für Mode (Angerviertel), die städt. Sprachenschule (Altstadt-Nord), best- frequentierte klösterliche Lehranstalten (Au, Angerviertel), große private Han- delsschulen (Citybezirk, Neuhausen) u. a. m. In den Randbezirken Allach und Ludwigsfeld werden in größerer Zahl Volksschulkinder aus dem Landkreis Dachau gastweise unterrichtet.

Stadtbezirk	Ausbildungseinpendler
5	Universitätsviertel 1714
35b	Alt-Pasing 1554
6	Königsplatz 1118
8	Marsfeld 895
9	Wiesenviertel 649
16	Au 594
2	Angerviertel 529
4	Citybezirk 402
13	Lehel 295
18b	Harlaching 236
22a	Schwabing-Ost 210
33c	Ludwigsfeld 197
21	Neuhausen 120
38a	Allach 119
1	Max-Joseph-Platz 111
14	Haidhausen-Nord 106

Die Frage, woher die meisten Tages- pendler nach München strömen, wurde

in der „Münchener Statistik“ bereits ausführlich besprochen (Jg. 1962, Heft 9/10). Selbstverständlich bestehen in dieser Hinsicht zwischen den einzelnen Stadtbezirken je nach Lage erhebliche Unterschiede. So ist z. B. zu vermuten — und die Statistik bestätigt es —, daß für den Westen Münchens als Pendlerquellen hauptsächlich die Würm- und Ampergemeinden in Frage kommen, während nach Giesing-Harlaching vorwiegend aus dem Hachinger und dem Isartal Arbeitskräfte herangeführt werden. Um diese Zusammenhänge etwas aufzuhellen, sind untenstehend die häufigsten Kombinationen von Wohn- und Arbeitsbezirken zusammengestellt.

Von allen Zahlen der Übersicht sind die rd. 1500 Pendler, die aus der Kreisstadt Dachau in den nahe gelegenen Bezirksteil Allach (38a) zur Arbeit kommen, am auffälligsten.

An keiner anderen Stelle des Raumes München steht eine Gemeinde mit einem Münchener Arbeitsbezirk in ähnlich lebhaften Pendlerbeziehungen. Auf der Route Dachau—Allach reihen sich in Karlsfeld weitere 1200 Pendler in den Berufsverkehr ein (zweitgrößte Zahl), die ebenfalls in Allach beschäftigt sind und zur Arbeit tatsächlich nur den sprichwörtlichen „Katzensprung“ zurücklegen müssen. An dritter Stelle folgen die mehr als 500 Pendler aus der Würmtalgemeinde Gräfelfing-Lochham, die ihre Arbeits- und Ausbildungsstätten in Alt-Pasing haben. Nach dem gleichen Zielbezirk (35b) pendeln mehr als 200 Personen aus Gauting und je 150—300 aus verschiedenen Gemeinden im Amper- und an der Herrschinger Strecke (Gilching, Germering, Unterpfaffenhofen). Die nordwestliche Nachbargemeinde Gröbenzell entsendet ebenfalls nahezu

Pendlerwohngemeinden und -arbeitsbezirke (Häufigste Kombinationen)

Wohngemeinde	Arbeitsbezirk	Pendler	Wohngemeinde	Arbeitsbezirk	Pendler
Lk. München			Gröbenzell	9 Wiesenvtl.	239
Garching	22b Freimann	272	Gröbenzell	35b Alt-Pasing	287
Gräfelfing	4 City	257	Lk. Dachau		
Gräfelfing	5 Universitätsvtl.	314	Dachau, St.	4 City	274
Gräfelfing	6 Königsplatz	277	Dachau, St.	5 Universitätsvtl.	175
Gräfelfing	8 Marsfeld	180	Dachau, St.	6 Königsplatz	240
Gräfelfing	9 Wiesenvtl.	332	Dachau, St.	8 Marsfeld	217
Gräfelfing	35b Alt-Pasing	526	Dachau, St.	9 Wiesenvtl.	473
Grünwald	4 City	152	Dachau, St.	38a Allach	1503
Grünwald	5 Univ.-Vtl.	184	Karlsfeld	33c Ludwigsfeld	220
Pullach	9 Wiesenvtl.	175	Karlsfeld	38a Allach	1196
Pullach	24b Obersendling	166	Lk. Starnberg		
Unterhaching	30a Ramersdorf	179	Gauting	4 City	203
Unterhaching	17a Obgiesing	463	Gauting	5 Universitätsvtl.	209
Ottobrunn	4 City	164	Gauting	6 Königsplatz	184
Ottobrunn	30a Ramersdorf	255	Gauting	9 Wiesenvtl.	302
Lk. Fürstenfeldbruck			Gauting	35b Alt-Pasing	209
Fürstenfeldbruck, St.	4 City	171	Gilching	9 Wiesenvtl.	177
Fürstenfeldbruck, St.	9 Wiesenvtl.	245	Gilching	35b Alt-Pasing	244
Fürstenfeldbruck, St.	35b Alt-Pasing	257	Starnberg, St.	5 Universitätsvtl.	152
Germering	9 Wiesenvtl.	174	Starnberg, St.	9 Wiesenvtl.	178
Germering	35b Alt-Pasing	272	Lk. Ebersberg		
Maisach	9 Wiesenvtl.	205	Kirchseeon, M.	30a Ramersdorf	151
Maisach	35b Alt-Pasing	151	Stk. Freising	5 Universitätsvtl.	180
Olching	9 Wiesenvtl.	208	Stk. Freising	9 Wiesenvtl.	207
Olching	35b Alt-Pasing	170	Stk. Freising	27b Milbertshofen	159
Unterpfaffenhofen	9 Wiesenvtl.	178			
Unterpfaffenhofen	35b Alt-Pasing	344			

300 Berufs- und Ausbildungspendler nach dem Bezirksteil Altpasing, mit dem sie durch die Nahverkehrsstrecke München—Nannhofen verbunden ist (8½ Bahnkilometer). Von den in der westlichen bis nordwestlichen Umgebung von München, z. B. in Gräfelfing, Gauting, Gröbenzell, Olching, Maisach und Fürstenfeldbruck, beginnenden Arbeitswegen endigen besonders viele im Wiesenviertel (Bahnhofbezirk). Dort haben je 200—300 Pendler aus den genannten Gemeinden und sogar 500 aus Dachau ihre Arbeits- und Ausbildungsstätten. Bei der Bevölkerung im Vorortbereich des Ostbahnhofes sind Pendler-routen nach Ramersdorf (30a):

ab Kirchseon 151,
ab Unterhaching 179,
ab Ottobrunn 255 und

nach Obergiesing (17a):

ab Unterhaching 463 und
ab Ottobrunn 140

am häufigsten. Von den Pendlern aus Gräfelfing, Gauting, Grünwald und Dachau sind viele im eigentlichen Citybezirk, im Universitäts- und z. T. auch Technikerviertel beschäftigt (Stbez. 4 bis 6). Die kreisfreie Stadt Freising steht mit dem Universitätsbezirk, dem Wiesenviertel und dem nördlichen Industriebezirk Milbertshofen in besonders lebhaften Pendlerbeziehungen.

Die mit dem Begriff des Einpendlers verbundene Vorstellung weiter Arbeitswege, beschwerlicher Fahrten und eines überdurchschnittlichen Zeitaufwandes ist in der Mehrzahl der Fälle tatsächlich zutreffend. In besonderem Maße gilt dies

von jenen Pendlern, die von entfernten Orten kommen und auch nach Überschreiten der Stadtgrenze noch längere Strecken zurücklegen müssen (z. B. von den 50 zwischen Fürstenfeldbruck und Milbertshofen, den 40 zwischen Freising und Obersendling usw.). Nun hat aber die Landeshauptstadt nicht weniger als 21 unmittelbar benachbarte Gemeinden, aus denen ihr täglich rd. 27000 Pendler zuströmen. Soweit diese ihre Arbeits- und Ausbildungsstätten in einem entlang der Burgfriedenslinie an den Wohnort angrenzenden Stadtbezirk haben, kommen sie mit ausgesprochen kurzen Anmarschwegen aus. Infolge der Randlage personalstarker Industriefirmen (z. B. in München-Freimann, -Allach, -Neuaußing und -Pasing) und der bekannten Tatsache, daß vielfach Ortschaften des Landkreises mit Wohnvierteln des Stadtgebietes zusammengewachsen sind (z. B. Großhesselohe mit Solln, Neubiberg mit Waldperlach, Lochham mit Pasing und Neuaußing), können an 4000 derartige „Pseudopendler“ ausgezählt werden. Die wichtigsten Fälle (3455 Pers. betreffend) sind nachstehend tabellarisch dargestellt. Bei großzügiger Auslegung des Nachbarschaftsbegriffes wären u. a. auch noch die Pendler von Pullach nach Obersendling (166) und diejenigen von Schleißheim nach Milbertshofen (266) als Nahpendler anzusehen.

Teilt man die den Stadtkern umschließenden Ringe der Zwischen- und Randbezirke zum genaueren Studium der

Nahpendler in den Stadtkreis München

Wohngemeinde	Arbeitsbezirk	Pendler	Wohngemeinde	Arbeitsbezirk	Pendler
Karlsfeld	33c Ludwigsf.	220	Gräfelfing	39b Neuaußing	72
Karlsfeld	38a Allach	1196	Haar	32a Alttrud.	90
Germering	39b Neuaußing	115	Haar	32c Waldtrud.	143
Gröbenzell	40a Lochhausen	108	Oberschleißheim	22b Freimann	52
Unterpaffenhofen	39b Neuaußing	81	Pullach	24a Thalkirch.	84
Dornach	32a Alttrud.	82	Pullach	36 Solln	141
Feldkirchen b. M.	32a Alttrud.	67	Unterbiberg	30b Perlach	132
Garching b. M.	22b Freimann	272	Unterbiberg	30c Waldperl.	74
Gräfelfing	35b Altpasing	525		Zusammen	3455

Richtungstafel der Einpendlerströme nach München (Juni 1961)

Lage der Wohn- gemeinde (Haupt- bzw. Nebenrichtung)	Aus nebenstehendem Sektor pendeln in Richtung														Pendler ins- gesamt						
	Stadt- kern		Zwischenbezirke						Randbezirke							sonne Angabe der Richt- tung					
			nördl.	nord- östl.	süd- östl.	süd- westl.	westl.	nord- westl.	nördl.	nord- östl.	süd- östl.	süd- westl.	westl.	nord- westl.			zus.				
																		nördl.	zus.	nördl.	zus.
nördlich	3282	272	263	274	310	250	485	670	3448	224	709	52	15	70	40	144	683	2027	360	9126	
nordöstlich	2813	416	572	724	322	184	274	385	3045	65	531	288	28	72	37	105	96	1222	241	7321	
östlich	4069	242	227	1789	2012	665	321	311	5850	42	123	843	78	148	44	106	33	1417	420	11756	
südöstlich	4966	335	184	4069	2071	777	382	419	3686	71	129	156	532	169	54	188	58	1357	347	12326	
südlich	4444	239	175	1012	1218	964	607	359	5077	27	59	64	86	534	147	169	65	1151	249	10921	
südwestlich	7171	298	331	364	573	1326	904	419	4506	16	65	41	16	473	380	877	107	1975	347	13999	
westlich	10979	687	445	441	678	699	1328	2957	1074	8309	62	187	76	42	244	99	4651	355	5716	639	25643
nordwestlich ..	3446	458	140	182	202	251	333	654	2895	81	138	29	20	94	40	316	3904	4622	244	11207	
Pendler insges.	41170	3580	1902	5121	7337	4815	5088	6611	4282	38736	588	2031	1549	817	1804	6556	5301	19487	2906	102299	

Pendlerströme nach Haupt- und Nebenrichtungen in je 8 Sektoren auf (siehe z. B. „Münchener Statistik“, Jg. 1961, Heft 11/12, S. 234) und nimmt dieselbe Einteilung nach der Windrose auch für die Umgebung der Stadt — das Pendler-einzugsgebiet — vor, ergibt sich für den Berufsverkehr nach München nebenstehende „Richtungstafel“.

Aus der letzten Ziffernspalte ist die überragende Bedeutung der westlichen Umgebungsorte als Pendlerquellen ersichtlich (z. B. Gröbenzell, Fürstenfeldbruck, Unterpfaffenhofen, Olching, Maisach, Gilching, Germering, Eichenau und Puchheim). Ungefähr jeder 4. Einpendler nach München kommt aus dieser Richtung. Von den mehr als 25000 Personen, um die es sich dabei handelt, müssen 11000 bis in den Stadtkern, während 14000 von den Betrieben und Schulen der Rand- bzw. Zwischenzone aufgesogen werden. Von letzteren schwenken nur 6400 nördlich oder südlich ab, die übrigen 7600 behalten ihre Wegrichtung im großen und ganzen bei, weil sie in Arbeitsstätten des westlichen Stadtgebietes (z. B. in Neububing, Pasing, Laim oder im Westend) beschäftigt sind. Aus Gründen der „Arbeitsweg-Minimierung“ ist für die Pendlerströme dieses Beharren in radialer Richtung charakteristisch. Von rd. 58000 auswärtigen Einpendlern in die Zwischen- und Randbezirke haben nämlich 22700 oder 39% — von denjenigen aus nordwestlicher Richtung sogar 61% — ihren Arbeitsbezirk im gleichen Sektor wie den Wohnort. Der Berufsverkehr aus der südwestlichen Umgebung (Gräfelfing-Lochham, Planegg, Krailling, Gauting, Starnberg usw.) steht in bezug auf Frequenz an zweiter Stelle. Er führt rd. 14000 Menschen, von denen die Hälfte (7200) in Richtung Stadtkern pendelt. 3500 werden vom westlichen und südwestlichen Zwischen- und Randgebiet aufgenommen. Aber

auch die Arbeits- und Ausbildungsstätten im Süden der Stadt (Ober- und Untergiesing, Harlaching, Sendling) ziehen viele Pendler aus südwestlichen Umgebungsgemeinden an (1050). Im nordöstlichen Vorland der Stadt gibt es nur wenige Ortschaften, die als ergiebige Pendlerquellen in Frage kämen (z. B. Ismaning und Unterföhring). Insgesamt pendeln aus dieser Richtung nur 7300 Personen in München ein, und zwar u. a. 2800 in den Stadtkern, 700 in den nächstgelegenen Stadtbezirk 22 (Schwabing-Ost, Freimann) und 1600 in östliche bis südöstliche Arbeitsbezirke (Au, Haidhausen, Berg am Laim und Ramersdorf). Auch in der nördlichen Umgebung von München liegen die Pendlerwohnorte nicht eben dicht. Aus Schleißheim, Garching und sogar Freising fahren täglich 9100 Erwerbstätige, Studenten und Schüler in die Landeshauptstadt. Die größte Anziehungskraft wird auf sie vom Citybereich i. w. S. (3300), vom nordwestlichen Stadtgebiet (1400 Pendler nach Allach, Ludwigsfeld, Moosach usw.) und von den Industriebezirken Milbertshofen und Freimann (im N- bzw. NO-Sektor) ausgestrahlt. Von den 11200 Pendlern aus nordwestlicher Richtung (Dachau, Karlsfeld usw.) ist jeder Dritte in den Randbezirken Allach und Ludwigsfeld am Ziele. Die aus den südlichen Umgebungsorten Grünwald, Unter- und Oberhaching, Pullach u. a. heranführenden Arbeitswege (10900 Pendler) endigen vielfach (3200) in nahegelegenen, z. T. stark industrialisierten Zwischenbezirken, z. B. in Obersendling, Obergiesing-Ramersdorf, im Ostbahnhof-Bezirk, in der Au, in Untergiesing usw. Für Arbeitskräfte aus östlicher Richtung (11800 Pendler aus Markt Schwaben, Parsdorf, Feldkirchen, Ebersberg usw.) erweisen sich die Industriebezirke Ramersdorf und Berg am Laim und der ebenfalls gewerblich durchsetzte Rand-

bezirk Altrudering als besonders attraktiv (4000 Pendler in die Stbez. 14—16, 29a und c, 30a, 31 und 32). Desgleichen streben von den 12300 Pendlern aus südöstlicher Richtung (wichtigste Wohnorte: Ottobrunn, Neubiberg, Haar, Kirchseeon und Grafing) viele der südöstlichen Industriezone zu (Obergiesing-Ramersdorf-Berg am Laim).

Von der auf S. 223 (Richtungstafel) verwendeten Einteilung in Sektoren wurde auch gelegentlich des Studiums der innerstädtischen Pendelwanderungen Gebrauch gemacht. Damals wurden die zwischen den Sektoren pulsierenden Pendlerströme ausgezählt. Die betreffende Tabelle ist in der bereits zitierten Nummer der „Münchener Statistik“ (s. Jg. 1961, Heft 11/12) abgedruckt. Aus beiden Übersichten zusammen können viele Einzelheiten über die Eingliederung des von auswärts auf die Stadt zukommenden Berufsverkehrs in den rein innerstädtischen abgelesen werden. Erst durch die Zusammenfassung von Einpendlern und Binnenpendlern kann ein Gesamtbild der zwischen den Stadtteilen bestehenden Verkehrsbeziehungen — soweit diese auf den Arbeitswegen der Berufstätigen beruhen — gewonnen werden. Jedoch muß eine so detaillierte Untersuchung den daran hauptsächlich interessierten planenden Stellen überlassen bleiben.

Da 1961 in der Haushaltsliste auch nach dem Verkehrsmittel gefragt war, das auf dem Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte benützt wird, können die Einpendler erstmals in Eisenbahn-, Straßenbahn- und Omnibusbenutzer, Personen mit eigenen Fahrzeugen und Fußgänger aufgeschlüsselt werden (s. folg. Übersicht). Von den insgesamt 102299 Einpendlern, für die Zählkarten herausgeschrieben wurden, sind 70485 oder mehr als $\frac{2}{3}$ auf oft überfüllte öffentliche Verkehrs-

Die Einpendler nach München nach dem auf dem Arbeitsweg benutzten Verkehrsmittel (Sommer 1961)

Verkehrsmittel	Einpendler	%	dgl. innerstädt. Pendler %
öffentliche Verkehrsmittel.	70485	68,9	48,1
davon Eisenbahn	56547	55,3	2,4
Straßenbahn	2091	2,0	40,7
Omnibus	11847	11,6	5,0
private Fahrzeuge	29913	29,2	32,6
davon Auto	22148	21,7	18,0
Motorrad, Moped ..	4317	4,2	4,9
Fahrrad	3448	3,4	9,7
Fußgänger	766	0,7	13,5
ohne Angabe des Verkehrsmittels	1135	1,1	5,8
zusammen	102299	100	100

mittel angewiesen. Natürlich steht dieser hohe Anteil mit den meist weiteren Arbeitswegen der Einpendler in Zusammenhang. Im innerstädtischen

Berufsverkehr machen die Fahrgäste von Schienenbahnen und Omnibussen nämlich nur knapp die Hälfte aller Pendler aus. 29913 Einpendler — d. i. ein knappes Drittel — kommen mit privaten Fahrzeugen zur Arbeits- und Ausbildungsstätte und nicht einmal ganz 1% zu Fuß (766). Unter den Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel bilden die Fahrgäste der Eisenbahn die weitaus größte Gruppe. Von den Erwerbstätigen, Schülern und Studierenden, die täglich nach München pendeln, fährt nämlich jeder zweite mit der Eisenbahn (56547). In diesem Zusammenhang erinnere man sich daran, daß ältere Pendlerstatistiken z. T. ausschließlich auf der Auszählung der an den Bahnhofsaltern ausgegebenen

Wichtigste Wohngemeinden der Eisenbahn-Pendler nach München
(Sommer 1961)

im Verkehrsbereich des Hauptbahnhofes:

Gräfelfing-Lochham	1519
Planegg	686
Krailling	616
Gauting	1695
Starnberg	1001
Tutzling	373
Weilheim	368
Unterpfaffenhofen	1290
Germering	1177
Gilching-Argelsried	1175
Weßling	290
Steinebach	213
Oberalting-Seefeld-Hechendorf	272
Herrsching	399
Puchheim	641
Eichenau	855
Fürstenfeldbruck	1876
Schöngeising	142
Kottgeisering-Grafrath	168
Türkenfeld	302
Geltendorf	212
Gröbenzell	1367
Oleching	1383
Maisach	1335
Karlsfeld	365
Dachau	2876
Röhrmoos	178
Pfaffenhofen a. d. Ilm	502
Oberschleißheim	806
Unterschleißheim-Lohhof	738
Eching	317
Neufahrn	485
Freising	1851
Moosburg	293

Oberhaching-Deisenhofen	758
Sauerlach	361
Otterfing	186
Holzkirchen	484
im Verkehrsbereich des Isartalbahnhofes:	
Baierbrunn	206
Schäftlarn	369
Icking	162
Wolfratshausen	444
im Verkehrsbereich des Ostbahnhofes:	
Ismaning	410
Feldkirchen bei München	432
Poing	359
Markt Schwaben	909
Dorfen	293
Altenerding	289
Erding	350
Haar	572
Zorneding	408
Kirchseeon	833
Grafring	930
Ebersberg	284
Abbing	337
Rosenheim	696
Ottobrunn	356
Hohenbrunn	401
Höhenkirchen-Siegersbrunn	304
Unterhaching	471
Taufkirchen	172
Oberhaching-Deisenhofen	264

Zeitkarten beruhten. Dabei wurden selbstverständlich nur die Eisenbahn-Pendler erfaßt, während der Verkehr zu Fuß, mit Fahrrädern, Autos, Omnibussen usw. als „Quantité négligeable“ außer Betracht bleiben mußte und konnte. Die Zusammenstellung der wichtigsten Wohnorte, aus denen Eisenbahn-Pendler nach München kommen (S. 225), macht ersichtlich, daß zum größten Teil mit den im Hauptbahnhof einlaufenden Zügen gefahren wird. Vom gesamten Berufsverkehr mit der Eisenbahn entfallen auf die Verkehrsbereiche

des Hauptbahnhofes

38853 Einpendler oder 69%,

des Ostbahnhofes

14723 Einpendler oder 26% und

des Isartalbahnhofes

2971 Einpendler oder 5%.

Von den Pendlern mit Zügen zum Hauptbahnhof — ohne Berührung des Ostbahnhofes — haben 2563 ihre Arbeits- und Ausbildungsstätten in Stadtbezirken rechts der Isar (Au, Haidhausen, Giesing, usw.). Für sie wäre eine Schnellverbindung der beiden Münchener Vorternetze (sog. V-Bahn-Projekt) von größtem Interesse. Ergänzt man die ausführliche Tabelle des Berufsverkehrs mit der Eisenbahn durch folgende Zusammenstellung weit entfernter Wohn-gemeinden, ist leicht erkennbar, daß manche München-Pendler täglich zwischen 3 und 4 Stunden auf der Achse sind.

Die Straßenbahn, immer noch Rückgrat des Berufsverkehrs innerhalb der Stadt, spielt für die Pendler von auswärts hauptsächlich im Umsteigeverkehr (z. B. von der Eisenbahn aus) eine Rolle. Nur 2091 (2%) haben in der Haushaltsliste angegeben, daß sie die Strecke zwischen der Wohnung und Arbeitsstätte ganz oder größtenteils mit

Wohngemeinde	Tarif-km bis München Hbf	Eisenbahnpendler nach München
Prien a. Chiemsee, M. . .	90	78
Mülldorf a. Inn, St. . . .	85	70
Ampfing	77	35
Bad Aibling, St.	73	88
Kolbermoor, St.	69	75
Wasserburg a. Inn, St. . .	67	61
Lenggries	67	49
Peißenberg, M.	62	70
Schliersee, M.	61	113
Tegernsee, St.	60	82
Hausham	59	152
Bad Tölz, St.	57	196
Kaufering	56	37
Gmund a. Tegernsee . . .	55	52
Miesbach, St.	54	140

der Straßenbahn zurücklegen (Sommer-1961). Diese Pendler wohnen meistens in Nachbarorten isaraufwärts (1128 in Grünwald-Geiselgasteig, 141 in Pullach-Höllriegelskreuth-Großhesselohe). und fahren mit der Linie 25 — einzige Außenstrecke des Netzes — oder nach Benutzung des Zubringeromnibusses zur Hofmannstraße mit der Linie 8. Auch die Straßenbahnpendler aus Unterföhring (137), Neuried (137) und Gräfelfing-Lochham (139) müssen erhebliche Strecken zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus zu den Ausgangspunkten des Straßenbahnnetzes zurücklegen.

Für die Bewohner von Umgebungsgemeinden ohne Anschluß an die Schiene, z. B. Garching, Aschheim, Putzbrunn, Brunthal, Neuried usw. sind die Omnibuslinien von besonderer Bedeutung. Andere benutzen sie wegen der für sie günstigeren Routen, der ihrem Dienstbeginn besser entsprechenden Abfahrts- und Ankunftszeiten u. ä. So kommt es, daß jeden Morgen nahezu 12000 auswärts wohnende Personen mit der Kraftpost, mit Bahnbussen, städt. Zubringer- und privaten Omnibussen zu den Arbeitsstätten im Stadtgebiet fahren. Nachstehend sind die Orte mit mehr als 2000 Omnibuspendlern nach München angegeben. Aus den „Darunter-Zahlen“ ist zu ersehen, daß viele kurz nach Passieren der Stadtgrenze aussteigen, weil sie in Industrie-

Omnibus-Pendler aus :

Ottobrunn	987	Karlsfeld	513
darunter nach Ramersdorf	119	Gräfelfing	363
Haar	584	darunter nach Pasing	89
darunter nach Berg-am-Laim	65	Dachau	357
Unterhaching	525	darunter nach Allach	107
darunter nach Obergiesing	172	Gröbenzell	253
Unteriberg	520	darunter nach Pasing	86
Garching	513		
darunter nach Freimann	139		

bezirken der Randzone beschäftigt sind. Den rd. 70 000 Einpendlern, die Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel sind, stehen 30 000 gegenüber, die mit privaten Fahrzeugen zu ihren Arbeits- und Ausbildungsstätten in München kommen. In mehr als 22 000 Fällen handelt es sich dabei um die Besitzer eines Pkw, die diesen für die täglichen Arbeitsfahrten benutzen. Somit kommt etwa jeder 5. Einpendler (21,7 %) mit dem eigenen Auto oder als Gastfahrer eines Berufskollegen, Wohnungsnachbarn usw. Diese Quote übersteigt die entsprechende Ziffer für den innerstädtischen Berufsverkehr (18% Pkw-Fahrer) nur wenig, obwohl das Auto für die Fahrten zur Stadt geradezu ideal wäre (keine zusätzlichen Gehstrecken, kein Umsteigen, Unabhängigkeit vom Fahrplan usw.). Es ist jedoch zu bedenken, daß längere Autostrecken für Alleinfahrer ziemlich teuer sind und die Kosten nur zum Teil von der Lohnsteuer abgesetzt werden können. Auch wegen der Parkplatzmisere — Pendler aus größeren Entfernungen finden die Abstellplätze in Betriebsnähe vielfach schon bis auf die letzte Lücke „zugeparkt“ — stehen viele einer regelmäßigen Arbeitsfahrt mit eigenem Pkw skeptisch gegenüber. Hinzu kommt, daß An- wie Abfahrt in der Stadt mit den Flutstunden des Verkehrs zusammenfallen und viele der zusätzlichen Beanspruchung physisch nicht gewachsen sind. Am höchsten sind die Quoten der Pkw-Benutzung bei den Pendlern aus den Landkreisen Wolfratshausen (31%),

München (28%) und Aichach (26%), während andererseits von den Erwerbstätigen und Studierenden, die täglich aus den Landkreisen Weilheim und Pfaffenhofen und den Nachbarstädten Freising und Rosenheim nach München kommen, nur 8—11% Auto-Pendler sind. Natürlich spielen bei so auffälligen Unterschieden u. a. die Entfernung, die Gunst oder Ungunst der Verkehrslage und auch die soziale Struktur in den jeweiligen Pendlerwohngebieten eine Rolle.

Motorräder, -roller und Mopeds sind für den von auswärts nach München zielenden Berufsverkehr nur mehr von untergeordneter Bedeutung (4317 Pendler oder 4,2 %), da sie mit steigendem Wohlstand vielfach durch Pkw ersetzt wurden. Mehr als $\frac{3}{4}$ der Einpendler mit einspurigen Kraftfahrzeugen sind in den zu München benachbarten Landkreisen wohnhaft (Lk. München 2076, Lk. Dachau 760 und Lk. Fürstenfeldbruck 526). Noch weniger zahlreich sind die Einpendler, die sich in der guten Jahreszeit jeden Morgen auf ihr Fahrrad schwingen, um damit zur Stadt zu fahren (3448 oder 3,4 %). Selbstverständlich kommt dies in aller Regel nur für kürzere Pendlerfahrten in Frage, z. B. von Karlsfeld oder Dachau nach dem Randbezirk Allach (510 bzw. 261), von Gräfelfing-Lochham nach Pasing (178) usw. Von den wenigen Einpendlern, die sich in die Haushaltslisten als Fußgänger eingetragen haben (766 oder 0,7 %), entfallen drei Viertel (575) auf folgende Strecken im „Nachbarschaftsverkehr“.

von:	nach:	
Karlsfeld	Allach	352
Haar	Waldtrudering	71
Unter- und Neubiberg	Perlach-Waldperlach	60
Gräfelfing-Lochham	Pasing	50
Pullach-Großhesselohe	Solln	42

Nur rd. 1% der Pendler aus den in die Sonderauszählung einbezogenen Stadt- und Landkreisen hat zur Frage der Fahrzeugbenutzung auf den täglichen Arbeitswegen keine auswertbaren Angaben gemacht.

Wir beschließen den Abschnitt über die Verkehrsmittel mit einer kleinen Tabelle, aus der für die ausgewählten Herkunftsgebiete der Pendler die Unterschiede hinsichtlich der Benutzung von Eisenbahn (zwischen 32 und 91%) und Personenkraftwagen (zwischen 8 und 31%) ersichtlich sind.

Wohngebiet	von 100 Pendlern aus nebenstehendem Gebiet benutzen		
	Eisenbahn	Personenkraftwagen	sonstige Verkehrsmittel ¹⁾
Stadtkreis			
Freising	85	11	4
Rosenheim	91	8	1
Landkreis			
Aichach	40	26	34
Bad Aibling	66	20	14
Bad Tölz	62	16	22
Dachau	44	22	34
Ebersberg	68	18	14
Erding	60	16	24
Freising	54	20	26
Fürstenfeldbruck	75	17	8
Landsberg am Lech	50	20	30
Miesbach	65	16	19
Mühldorf	75	15	10
München	32	28	40
Pfaffenhofen a. d. I.	71	9	20
Rosenheim	72	17	11
Starnberg	69	23	8
Wasserburg am Inn	50	20	30
Weilheim	70	9	21
Wolftratshausen	53	31	16
zusammen	55	22	23

Der vorliegende zweite Aufsatz zum Thema „Einpendler“ ist der vorläufig letzte in unserer Pendler-Reihe. Diese brachte im Anschluß an die Volkszählung vom Juni 1961 7 kleine Artikel über die täglichen Arbeits- und Schulwege der Münchener (Jg. 1961 Nr. 11/12), über den Zustrom zu den Arbeitsplätzen im Obersendlinger bzw. südöstlichen Industriegebiet und in Schwabing (1962 Nr. 6 und 12, 1963 Nr. 5), ferner Ausführungen über die auswärts arbeitenden und studierenden Münchener (1962 Nr. 9/10) und die Einpendler in das Stadtgebiet (1962 Nr. 9/10, 1963 Nr. 9). Bei keiner früheren Zählung sind die auf den Berufsverkehr bezüglichen Ergebnisse ähnlich eingehend behandelt worden. Andererseits ist aber auch das Interesse der Öffentlichkeit an statistischen Analysen des Spannungsverhältnisses zwischen Arbeiten und Wohnen noch nie so lebhaft gewesen wie in den letzten Jahren, in denen u. a. in München eine neue städtebauliche und verkehrsmäßige Ordnung erarbeitet werden mußte. Alle Stellen, für deren Zwecke unsere einschlägigen Veröffentlichungen aber noch nicht ausführlich genug sein sollten, können im städt. Statistischen Amt die bei der Aufbereitung der Pendlerstatistik angefallenen Arbeitstabellen einsehen, sich Auszüge und Abschriften anfertigen usw. Auch die aus den Haushaltslisten der Volkszählung herausgeschriebenen Pendlerzählkarten (innerstädtische Pendler und Auspendler) sowie eine Zufallswahl von 10% derselben stehen für Spezialstudien jederzeit zur Verfügung.

Dr. Schm.

¹⁾ einschl. der Pendler ohne Angabe des Verkehrsmittels.