

DIE PENDELWANDERUNG IN UNGARN

Béla SÁRFALVI, Budapest

Mit einer Textabbildung

INHALT

1. Entwicklung und Form der Pendelwanderung	94
2. Die Rolle der Pendelwanderung in der Erwerbsumschichtung	95
3. Die räumliche Verbreitung der Pendelwanderung	99
Zusammenfassung	104
Literaturverzeichnis	105
Summary	105
Résumé	105

1. ENTWICKLUNG UND FORM DER PENDELWANDERUNG

Die Pendelwanderung nahm in Ungarn vor einem halben Jahrhundert nur ein unbedeutendes Ausmaß ein, sie wurde aber im Laufe der letzten Jahrzehnte zur bedeutendsten räumlichen Bewegungsform der Bevölkerung. Dieser Bewegungsmechanismus ist im wesentlichen eine Begleiterscheinung der Industrialisierung, der Entwicklung der Agrargesellschaft zur Industriegesellschaft und der sich dazu parallel entfaltenden Verstädterung (siehe LETTRICH: „Die Probleme der Verstädterung“).

Die Industrialisierung hat die Bevölkerungsmobilität gesteigert und eine Stadt-Land-Wanderung ausgelöst. Die aus der Landwirtschaft freigewordenen Arbeitskräfte zogen in die industriellen Zentren.

Durch die rasche Entwicklung des Verkehrs wurde ab den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts die Möglichkeit geschaffen, daß landwirtschaftliche Arbeitskräfte ohne Umsiedlung in kurzer Zeit in die Industriezentren gelangen und somit von ihren Wohnstätten zu den Arbeitsstätten pendeln können.

Ein Teil des internationalen Schrifttums zählt alle Formen der grenzüberschreitenden Bevölkerungsbewegungen — darunter auch die des Pendelns — zum Begriff der Wanderung (Wanderbewegung). Andere Quellen dagegen — und ihren Standpunkt teilen wir auch — trennen den täglich sich wiederholenden Pendelverkehr von der Kategorie der Wanderungen, in deren Bereich vor allem der mit der Umsiedlung einhergehende Bewegungsprozeß, die vorläufige Ansiedlung und der Aufenthalt saisonalen Charakters zugewiesen werden können.

Das sich mit dem Pendeln beschäftigende Schrifttum unterscheidet mehrere Arten dieses Mechanismus der Bevölkerungsbewegung. Einerseits werden innerhalb des Verwaltungsgebietes der Stadt die von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte

durchgeführten Fahrten für sich behandelt, andererseits das die Verwaltungsgrenzen überschreitende interkommunale Pendeln betrachtet.

Nach dem Zweck der Reise werden das aus Arbeitszwecken bedingte Berufspendeln und das aus Unterrichts- oder Bildungszwecken vor sich gehende Pendeln unterschieden. Schließlich bildet auch die Häufigkeit der Fahrten ein Kriterium für die unterschiedlichen Pendelwanderungen. Neben der weniger umfangreichen und im geringeren Maße bedeutenden Wochen- bzw. Monatspendelwanderung ist das viele Menschen erfassende tägliche Pendeln eine besondere Kategorie.

Im vorliegenden Aufsatz ist die interkommunale tägliche Pendelwanderung Gegenstand unserer Untersuchungen.

Diese von mehreren Gesichtspunkten aus eingeeengte Kategorie der Pendelwanderungen nahm — obwohl sie keine neue Erscheinung ist — erst im Laufe der letzten Jahrzehnte eine beachtenswerte Dimension ein. Um Budapest herum entwickelte sich bereits während des Zweiten Weltkrieges — als diese Stadt etwa die Hälfte der in der Industrie Beschäftigten des Landes konzentrierte — ein bescheidener Siedlungsgürtel, dessen erwerbstätige Bevölkerung einen beträchtlichen

Tabelle 1: Pendlerbewegung 1930—1970

	1930	1960	1970
Zahl der Erwerbstätigen (in 1000 Personen)	3.737,5	4.876,0	4.974,0
Zahl der Pendler (in 1000 Personen)	141,5	613,0	993,5
Anteil der Pendler an den Erwerbstätigen (in %)	3,8	12,6	20,0

Anteil an den in die Hauptstadt täglich einreisenden Pendlern ausmachte. Dieser Bewegungsprozeß nahm besonders in den Gemeinden, die durch die städtischen Massenverkehrsmittel mit Budapest verbunden wurden, ein großes Ausmaß ein, ferner in denen, die an den aus der Hauptstadt in sechs Richtungen ausgehenden Vorstadtlinien bzw. in zehn Richtungen verzweigten Fernbahnen liegen.

Zwischen den beiden Weltkriegen stehen uns nur Angaben aus dem Jahre 1930 zur Verfügung. In diesem Jahr waren 3,8% der Erwerbstätigen, d. s. 141.500, Pendler. In den folgenden Jahren hat sich die Zahl der Tagespendler infolge der stürmischen Entwicklung der auf Kriegsproduktion umgestellten Industrie erheblich erhöht, von nun an nicht allein im Raum der Hauptstadt, sondern auch um Győr (Raab) und Miskolc. In den letzten Kriegsjahren bewegte sich die Zahl der Pendler schätzungsweise um 250.000 Personen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Zahl der industriellen Erwerbstätigen und zugleich die der Industriependler durch Zerstörung der Produktionsstätten zurück. Im Zeitraum der sozialistischen Industrialisierung hingegen — beginnend in den 50er Jahren — wuchs ihre Zahl rasch und überschritt 1960 die 600.000 Personen-Grenze. Im nächsten Jahrzehnt, als die viele Arbeitskräfte erforderliche, extensive Industrialisierung ihren Platz der intensiven Industrialisierung räumte, verlangsamte sich der Zuwachs (vgl. Tabelle 1).

2. DIE ROLLE DER PENDELWANDERUNG IN DER ERWERBSUMSCHICHTUNG

Ungarn war nach der ersten — nach der Befreiung (1945) — im Jahre 1959 durchgeführten Volkszählung noch ein agrarisch-industrielles Land. Zum National-einkommen trug die Landwirtschaft im größten Ausmaß bei und auch mehr als

die Hälfte der erwerbstätigen Bevölkerung war in diesem Sektor beschäftigt. Infolge der Industrieförderung, der Inbetriebnahme von neuen Industrieanlagen und der Sicherung von neuen Arbeitsplätzen wurde die Erwerbsumschichtung beschleunigt. Neben der Industrie wurden auch im Bereich des Verkehrs, des Handels und des öffentlichen Dienstes neue Arbeitsstätten in großer Zahl geschaffen (siehe KÖSZEGFALVI: „Die Veränderung der zentralen Orte“).

Die Jahrzehnte der sozialistischen Industrialisierung erweiterten die gesellschaftliche Arbeitsteilung und ergaben eine Umstrukturierung der Volkswirtschaft. Die Anordnung der neuen materiellen Produktionskräfte löste das Gleichgewicht zwischen der sektoralen und räumlichen Struktur der Volkswirtschaft auf und rief Widersprüche in der räumlichen Anordnung der materiellen Produktionskräfte und Arbeitskräfte hervor. Eines der wirksamen Mittel für die Auflösung der auf diese Weise entstandenen Spannung ist die räumliche Umorientierung der Binnenwanderung der Bevölkerung.

Sämtliche Mechanismen der räumlichen Bewegung der Bevölkerung erfüllen — wenn sie auch aufgrund ihrer Form und ihres Gepräges voneinander abweichen — eine grundlegend gleiche Funktion: Sie dienen als verschiedene Kanäle für die Ströme der Bevölkerung von landwirtschaftlichen zu industriellen Gebieten. Wir haben zwar die regelmäßige, tägliche Pendelwanderung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte von den übrigen Wandertypen getrennt, doch ist sie — auch die Bedingungen in ihrer Entwicklung in Betracht gezogen — jedenfalls durch enge Verbindung an den Umschichtungsprozeß geknüpft. In Ungarn sind die um die bedeutendsten industriellen Zentren zunehmenden Pendelwanderungsgürtel Formen der Wanderung der berufswechselnden landwirtschaftlichen Bevölkerung. Im Gegensatz zu einigen Agglomerationserscheinungen (die die Reifepériode der Verstädterung erreichten) der restlichen Gesellschaften wird die Verstädterung in Ungarn nicht von den Aussiedlern der Stadtzentren mit abnehmender Bevölkerung, sondern von der aus der Landwirtschaft stammenden Bevölkerung getragen. Im Zustandekommen der Arbeiterwohngemeinden spielten sowohl im Zeitraum der früher kapitalistischen, als auch in der Epoche der gegenwärtigen sozialistischen Industrialisierung mehrere, außerhalb des Prozesses der Berufsumschichtung liegende Faktoren eine bedeutende Rolle: Billigere Grundstücke, Wohnungsmangel im Stadtkern, zuzughemmende administrative Maßnahmen, Anreiz einer Doppelbeschäftigung und anderes mehr. Von der zentralen Siedlung jedoch wanderte nur ein Bruchteil ab.

Der Ausbau der Pendlerzonen um die entwickelteren Wirtschaftszentren ist jeweils mit der raschen Abnahme der örtlichen Agrarbevölkerung sowie mit der Zuwanderung einer beträchtlichen Anzahl ländlicher Arbeitskräfte verbunden. So nahm z. B. die örtliche Agrarbevölkerung der inneren Pendlerzone der Hauptstadt seit 1949 im allgemeinen auf ein Viertel, vereinzelt auf ein Fünftel ab. In dieser Zone war dagegen 1970 nahezu die Hälfte der Bevölkerung Zuzügler.

Die Pendelwanderung kann also in gewissen Grenzen als der Mechanismus des Prozesses der Erwerbsumschichtung betrachtet werden. Die örtliche Agrarbevölkerung wechselte so vom Agrarsektor in den industriellen. Die aus entfernten Räumen kommenden Zuwanderer haben mit der Ansiedlung in der Pendlerzone ihre eigentliche Wanderung beendet. Von ihrer neuen Wohnstätte kommen sie zwar durch Pendelwanderung an ihre Arbeitsstätte, aber diese Pendelwanderung knüpft sich hinsichtlich ihrer Funktion nicht mehr an die im Rahmen der Umschichtung durchgeführten Wanderung an. Deren Zustandekommen ist aber das Ergebnis der starken und raschen Entwicklung der Arbeitsteilung umgesiedelter Arbeitskräfte.

Im Laufe des vorigen Jahrhunderts verdoppelte sich die Zahl der nicht landwirtschaftlichen Erwerbstätigen und im selben Zeitraum nahm die Zahl der Pendler um das Fünffache zu. Infolge der raschen und umfangreichen Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte geht gegenwärtig jeder fünfte Arbeitnehmer im Rahmen der interkommunalen Pendelwanderung arbeiten (vgl. Tabelle 2). Mehr als vier Fünftel

Tabelle 2: Erwerbstätige und Auspendler, 1970

Kategorien	Pendlerzahl in % der Gesamt- pendler in %	Pendlerzahl in % der Ge- samtzahl der Erwerbs- tätigen in %	Anteil d. Pendler in %	Zahl der Pendler Personen
Gesamtpendlerzahl	100,0	20,0	20,0	993.511
davon:				
Manuell Erwerbstätige	81,9	22,0	74,3	813.418
Geistig Erwerbstätige	18,1	14,1	25,7	180.093
	100,0	—	100,0	
Erwerbstätige Männer	72,3	24,6	58,8	718.240
Erwerbstätige Frauen	27,7	13,4	41,2	275.271
	100,0	—	100,0	
Erwerbstätige in der Landwirtschaft	14,0	10,9	25,8	139.462
Erwerbstätige in der Industrie	60,4	27,2	44,4	599.833
Erwerbstätige im Dienstleistungsgewerbe	25,6	17,1	29,8	254.216
	100,0	—	100,0	
14—29jährige Erwerbstätige	44,7	26,8	33,4	444.413
30—39jährige Erwerbstätige	23,5	20,2	23,4	233.504
40—54jährige Erwerbstätige	24,9	16,5	30,2	247.725
55—59jährige Erwerbstätige	5,1	13,8	7,3	50.360
60jährige Erw.	1,8	6,0	5,7	17.509
	100,0	—	100,0	993.511
Städtische Erwerbstätige	10,8	6,7	49,8	107.299
Ländliche Erwerbstätige	89,2	35,5	50,2	886.212
	100,0	—	100,0	993.511

Tabelle 3: Räumliche Verteilung nach Alter der Pendler, 1970

Hauptstadt, Komitat	% der Auspendler von den orstansäs- sigen Erwerbstätigen sämtl. Gem. Städte	% der Einpendler v. d. am Ort arbeitenden Er- werbstätigen		von den Pendlern d. 14—29-, d. über 55- jährigen		Frauen	manuell geistig Erwerbstätige	
		sämtl. Gem. Städte	Städte	45,0	7,5			Männer
Budapest	1,9	15,8	15,8	45,0	7,5	34,7	79,7	20,3
Baranya	22,5	23,4	19,6	41,5	7,4	21,5	81,1	18,9
Bács	13,0	11,5	16,7	48,0	13,0	24,3	82,7	17,3
Békés	14,7	14,0	19,9	45,6	8,8	24,1	82,8	17,2
Borsod	26,3	27,3	29,1	41,2	6,2	19,4	83,9	16,1
Csongrád	15,1	15,8	17,7	46,2	7,9	29,6	81,8	18,2
Fejér	28,7	23,2	28,6	45,3	7,3	29,1	84,1	15,9
Győr	23,6	24,3	29,4	50,8	6,0	31,6	83,6	16,4
Hajdú	14,5	13,0	15,0	48,0	6,3	19,9	83,5	16,5
Heves	28,2	26,2	29,4	42,0	5,9	26,2	83,8	16,2
Komárom	26,6	27,4	24,4	42,6	6,5	29,2	79,8	20,2
Nógrád	35,5	31,1	38,7	43,7	5,0	26,1	83,6	16,4
Pest	52,5	27,5	29,3	43,1	6,6	35,2	79,8	20,2
Somogy	21,0	19,9	25,7	47,3	6,3	26,0	80,8	19,2
Szabolcs	18,7	17,4	29,4	47,3	4,6	19,5	82,7	17,3
Szolnok	16,6	15,9	18,4	44,4	7,9	23,0	83,4	16,6
Tolna	21,5	19,6	33,4	48,9	5,7	27,2	81,2	18,8
Vas	24,7	24,4	29,9	49,0	5,5	29,2	82,2	17,8
Veszprém	28,2	28,9	30,7	44,1	6,6	26,3	81,0	19,0
Zala	23,2	22,6	27,3	44,7	7,2	23,6	84,0	16,0
Ungarn	20,0	20,0	20,8	44,7	5,9	27,7	81,9	18,1

der Pendler sind manuelle Arbeiter und nahezu drei Viertel von ihnen sind Männer. Drei Fünftel der Einpendler sind in der Industrie tätig, etwa ein Viertel in den verschiedenen Dienstleistungszweigen und bloß ein geringer Teil in der Landwirtschaft.

Selbst diese Proportionen betonen die Merkmale der Pendelwanderung in Ungarn:

1. Die Erscheinung und Entwicklung der Pendelwanderung knüpfen sich eng an die Industrialisierung.
2. Die Pendlerzone wird in erster Linie nicht von den aus der Stadt abwandernden, über höheres Einkommen verfügenden Schichten, sondern von den die Landwirtschaft verlassenden, im bedeutenden Maße noch unqualifizierten Umsiedlern erfüllt.

Etwa die Hälfte der Pendler machen Personen unter 29 Jahren aus, während nur ein Drittel der Gesamterwerbstätigen dieser Altersstufe angehören (vgl. Tabelle 3).

3. DIE RÄUMLICHE VERBREITUNG DER PENDELWANDERUNG

Das tägliche — sogar Gemeindegrenzen überschreitende — Pendeln zur Arbeitsstätte entfaltet sich in den letzten Jahrzehnten in der Periode der sozialistischen Industrialisierung zu einer die räumliche Struktur der ungarischen Wirtschaft bestimmenden Erscheinung. Insbesondere in der ersten Periode der Industrialisierung, zwischen 1950 und 1963, nahm die Zahl der Pendler stark zu, aber auch später, bis zu unseren Tagen, ist eine steigende Tendenz festzustellen. Während es zwischen den beiden Weltkriegen von 100 Erwerbstätigen nur 4 Pendler gab, waren es im Jahre 1960 13 und 1970 bereits 20 (vgl. Tabelle 4).

Der Zuwachs der Pendlerzahlen ist auf zwei Faktoren zurückzuführen. Die Standortwahl der neuen, nicht landwirtschaftlichen Arbeitsstätten (die zum sekundären und tertiären Sektor gehören) geht — wie sich das aus ihrem Charakter bzw. ihrer Funktion ergibt — zwangsläufig in Form einer Konzentration vor sich. Infolgedessen haben sich die von der Landwirtschaft freigesetzten Arbeitskräfte auch in den zentralen Orten angesiedelt.

Etwa 50 städtische Siedlungen bieten drei Viertel der seit 1949 geschaffenen nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstätten. Diese städtischen Siedlungen zogen zumeist von ihrer näheren Umgebung die Arbeitskräfte an, ihr Wohnungsbestand ist dagegen hinter der Zuwachszahl an Arbeitsstätten zurückgeblieben. Die langsame Verbesserung des städtischen Wohnungsmangels und die Schwierigkeiten der Eingliederung spielten und spielen eine wichtige Rolle.

Die Erweiterung der Pendelwanderung ist in zwei Dimensionen zu messen. Einerseits erweiterten sich die Pendlerzonen räumlich, d. h. parallel zur raschen und günstigen Veränderung der Verkehrsbedingungen. Andererseits intensivierten zahlreiche Beschäftigungszentren ihre Pendlerbeziehungen mit ihren Einzugsbereichen im wesentlichen Maße. In den ersten zehn Jahren der Industrialisierung, zwischen 1949 und 1960, wuchs die Zahl der Arbeitsstätten im sekundären und tertiären Sektor um mehr als eine Million, in der Zeit von 1960 bis 1975 um 930.000. Die räumliche Verbreitung der Pendelwanderung wurde auch dadurch gesteigert, daß der bedeutende Teil der industriellen und dienstleistenden Arbeitsstätten neben den alten Industriezentren mit dem Ziel einer

Tabelle 4: Der Anteil der Pendler in den Gemeinden der Komitate

Komitate	Zahl der Gemeinden	Prozentualer Anteil der Gemeinden					
		in denen von den		ortsansässigen		Erwerbstätigen	
		40—49%	50—59%	über 60%	pendeln	1960	1970
	1960	1970	1960	1970	1960	1970	
Baranya	320	4,4	15,6	0,6	11,6	0,3	21,0
Bács—Kiskun	113	—	4,4	—	0,9	—	—
Békés	79	—	3,8	—	3,8	—	—
Borsod	365	8,8	14,2	3,9	17,0	1,7	24,9
Csongrád	67	3,2	3,0	—	6,0	—	4,5
Fejér	105	9,5	26,7	2,9	19,0	1,0	19,0
Győr—Sopron	169	10,9	20,7	7,5	13,6	0,6	17,7
Hajdu—Bihar	82	—	6,1	—	1,2	—	1,2
Heves	118	13,7	22,0	1,7	15,3	—	16,9
Komárom	77	11,1	18,2	16,7	9,1	6,9	29,9
Nógrád	135	10,3	23,7	5,1	21,5	0,7	21,5
Pest	181	17,5	12,7	16,4	20,4	13,6	41,4
Somogy	250	—	18,0	—	4,8	—	2,0
Szabolcs—Szatmár	232	—	6,5	—	3,4	—	0,4
Szolnok	76	5,6	7,9	—	3,0	—	2,6
Tolna	108	3,7	14,8	0,9	10,2	—	5,6
Vas	225	1,3	19,6	0,9	15,1	—	11,1
Veszprém	264	10,4	19,3	3,5	16,3	1,9	16,6
Zala	244	0,4	18,4	0,8	13,9	0,4	7,8
Insgesamt	3.211	5,8	15,5	3,0	12,0	1,4	14,2

Dezentralisierung in den bisher weniger entwickelten Klein- und Mittelstädten etabliert wurde. Infolge dieser Standortwahl verbreiteten sich die Pendlerzonen vom Gebiet der traditionell entwickelten Industriezonen auch in die von dieser Erscheinung früher nicht betroffenen Räume. Gleichzeitig erweiterten sich die Pendlergürtel auch um die einzelnen Anziehungszentren. Parallel dazu weitete sich gleichermaßen nach Raum und Zeit die Pendelwanderung aus.

Die Pendlerzonen wuchsen schrittweise um die Stadtzentren. In dieser Richtung wirkte sich auch die Erweiterung der Verwaltungsgrenzen einiger ländlicher Anziehungszentren aus. Inzwischen wurden gerade jene Arbeitswohngemeinden, die die größte Zahl der Auspendler besitzen, in die Städte eingemeindet; dadurch verringerte sich automatisch die Zahl der Nahpendler. Drei Fünftel der Pendler kommen aus einer Entfernung unter 25 km in die Beschäftigungszentren, die übrigen zwei Fünftel dagegen pendeln bereits von einer Entfernung zwischen 25 und 80 km ein. Die Zeit der Hin- und Rückfahrt hat erheblich abgenommen. Für zwei Drittel der Pendler beschränkt sich die Fahrzeit auf maximal zwei Stunden, das restliche Drittel benötigt mehr als zwei Stunden für die Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsort.

Diese Angaben lassen keinen Zweifel darüber, daß eine solche übermäßige räumliche Erweiterung der Pendelzonen nur ein zeitlich begrenzter Prozeß ist, der

durch Zunahme der Wohnungen der Anziehungszentren und die Sicherung der von großer Entfernung pendelnden Arbeitskräfte reguliert bzw. schrittweise reduziert wird.

Die über längere Zeitabschnitte bestehenden äußeren Grenzen der um die einzelnen Beschäftigungszentren im Ausbau begriffenen Einzugsbereiche sind durch die sich innerhalb der Pendlerzone entfaltenden Intensivierungsprozesses gegeben.

Wir können die räumliche Verbreitung der Pendelwanderung, den räumlichen Wechsel der Intensität ihres Bewegungsprozesses von zwei Seiten her erfassen: Einmal von den auf die Arbeitsstätten konzentrierten Anziehungszentren, zum anderen von den ihren Gravitationsraum stehenden Auspendlergebieten. Die Anziehungskraft der zentralen Orte, der Zahl in ihren angehäuften Arbeitsstätten und ihre Anziehungskraft sind Bestimmungsfaktoren der Pendelwanderungsmechanismen. Damit wird durch die Anzahl der durch Pendelwanderung belegten Arbeitsplätze im Bereich der Agglomeration der Hauptstadt die erwerbstätige Bevölkerung um etwa eine halbe Million erhöht. Analog ist eine Zunahme der Erwerbstätigen in Miskolc um 70.000, in Győr um 60.000, in Szeged um 40.000 und in Székesfehérvár (Stuhlweißenburg) um 40.000 Erwerbstätige zu verzeichnen (vgl. Tabelle 5).

Die optimale Lösung des Arbeitskräftebedarfes der Anziehungszentren ist gleichermaßen im Hinblick auf den gesellschaftlichen und privaten Aufwand sowie in der *Ausgestaltung eines möglichst verdichteten Einzugsbereiches* zu sehen, nämlich von der Zielsetzung, von den nähergelegenen Gemeinden einen höheren Anteil der Erwerbstätigen pendeln zu lassen. Im Laufe des Jahrzehntes von 1960 bis 1970 wurde die Erweiterung der Einzugsbereiche von einer Intensivierung der Pendelwanderung nicht begleitet. Ja, es nahm sogar der Anteil der Wanderungen innerhalb der Isochronenlinien von 15 Minuten ab, dagegen wurde der Einpendleranteil aus der Zone von 16 bis 30 Minuten stabilisiert und die Gruppe der auf längere Fahrtzeit gezwungene Pendler nahm gleichmäßig zu. Um einige entwickeltere Zentren herum wurden die Gemeinden mit einst landwirtschaftlichem Charakter schrittweise zu Schlafgemeinden umgewandelt: 50 bis 80% der Erwerbstätigen dieser Gemeinden gehen bereits in die zentrale Gemeinde arbeiten. So kommen z. B. drei Fünftel der Einpendler von Budapest aus Gemeinden solchen Charakters, dagegen beträgt dieser Anteil aus Győr 43% und aus Szeged 35%.

Der Anteil der Pendler bewegt sich auf einer breiten Skala, zwischen 15 und 75%. Aufgrund des höheren bzw. geringeren Anteils der Pendler kann das Landesgebiet in zwei Bereiche aufgeteilt werden. Im Gegensatz zu den Städten Transdanubiens und der Nördlichen Region sind die Zentren im Alföld schwach entwickelte Anziehungszentren. Nach den im vergangenen Zeitraum geschaffenen neuen, nicht-landwirtschaftlichen Arbeitsplätzen der Alföldstädte pendeln teils die aus den umgebenden Dörfern kommenden Personen, teils die Einwohner des Tanyasystems innerhalb ihrer Verwaltungsgrenzen.

In Abhängigkeit von der Intensität der Pendelwanderungsbeziehungen, — genauer betrachtet, am Anteil der Pendler von den Gesamterwerbstätigen, — können die Pendlerzonen in die auf Abbildung 1 dargestellte Rangordnung folgendermaßen gestellt werden:

a) Als Wohn- oder Schlafzone eines Anziehungszentrums kann eine Pendlerzone betrachtet werden, deren Erwerbstätige in einem Anteil von mehr als 60% nach den zentralen Arbeitsstätten hinpendeln. Eine solche Zone hat sich bisher nur um die Hauptstadt herum ausgebildet. Die hierher gehörenden Gemeinden

Tabelle 5: Einpendlerzentren, 1970 bzw. 1960

Stadt	Zahl der Einpendler in 1000 Personen		% der Einpendler von den ortsansässigen Erwerbstätigen		Rang- ordnung	
	1970	1960	1970	1960	1970	1960
Budapest	204,3	139,4	15,8	11,7	1	1
Miskolc	31,8	24,2	26,9	24,8	2	2
Győr	25,9	20,1	33,5	34,8	3	3
Szeged	18,4	8,5	23,9	14,7	4	4
Székesfehérvár	17,2	7,5	30,2	19,8	5	5
Debrecen	15,7	7,9	17,4	11,9	6	6
Szombathely	14,3	7,2	30,6	22,0	7	10
Szolnok	13,4	9,1	29,4	28,2	8	4
Nyiregyháza	12,6	4,5	27,0	15,0	9	18
Salgótarján	12,3	7,1	40,5	33,8	10	12
Pécs	12,0	8,9	15,6	13,9	11	7
Vác	9,8	4,0	41,0	24,7	12	21
Kaposvár	9,8	5,1	24,6	18,5	13	15
Veszprém	8,9	4,4	32,9	25,0	14	19
Békéscsaba	8,7	3,7	23,6	12,9	15	22
Tatabánya	8,7	6,4	21,5	20,7	16	13
Dunaújváros	8,7	7,2	26,0	27,0	17	11
Eger	8,7	3,4	27,0	16,5	18	23
Ózd	8,5	7,9	33,1	32,7	19	8
Zalaegerszeg	8,4	5,0	30,2	28,2	20	16
Székeszárd	7,7	2,9	37,6	22,7	21	27
Kecskemét	7,2	3,0	15,1	8,3	22	26
Gyöngyös	6,9	3,4	32,5	20,3	23	24
Kazincbarcika	6,8	2,8	35,8	26,6	24	28
Sopron	6,4	3,2	22,1	13,0	25	25
Komló	6,2	5,4	32,3	29,5	26	14
Gödöllő	6,2	*	45,2	*	27	*
Nagykanizsa	5,9	1,9	23,9	11,3	28	33
Baja	5,8	1,9	25,7	12,0	29	34
Ajka	5,6	4,7	35,4	33,3	30	17
Mosonmagyaróvár	4,9	2,8	29,0	21,4	31	29
Pápa	4,9	2,5	27,6	16,0	32	32
Várpalota	4,6	4,2	26,3	27,9	33	20
Leninváros	4,1	*	38,7	*	34	*
Hatvan	3,6	2,7	30,3	25,4	35	31
Mátészalka	3,6	*	42,5	*	36	*
Oroszlány	3,5	2,8	29,8	27,5	37	30
Siófok	3,4	*	29,3	*	38	*
Tata	3,1	1,7	28,0	19,2	39	35
Gyula	3,0	1,4	20,6	11,8	40	36

* keine Angaben

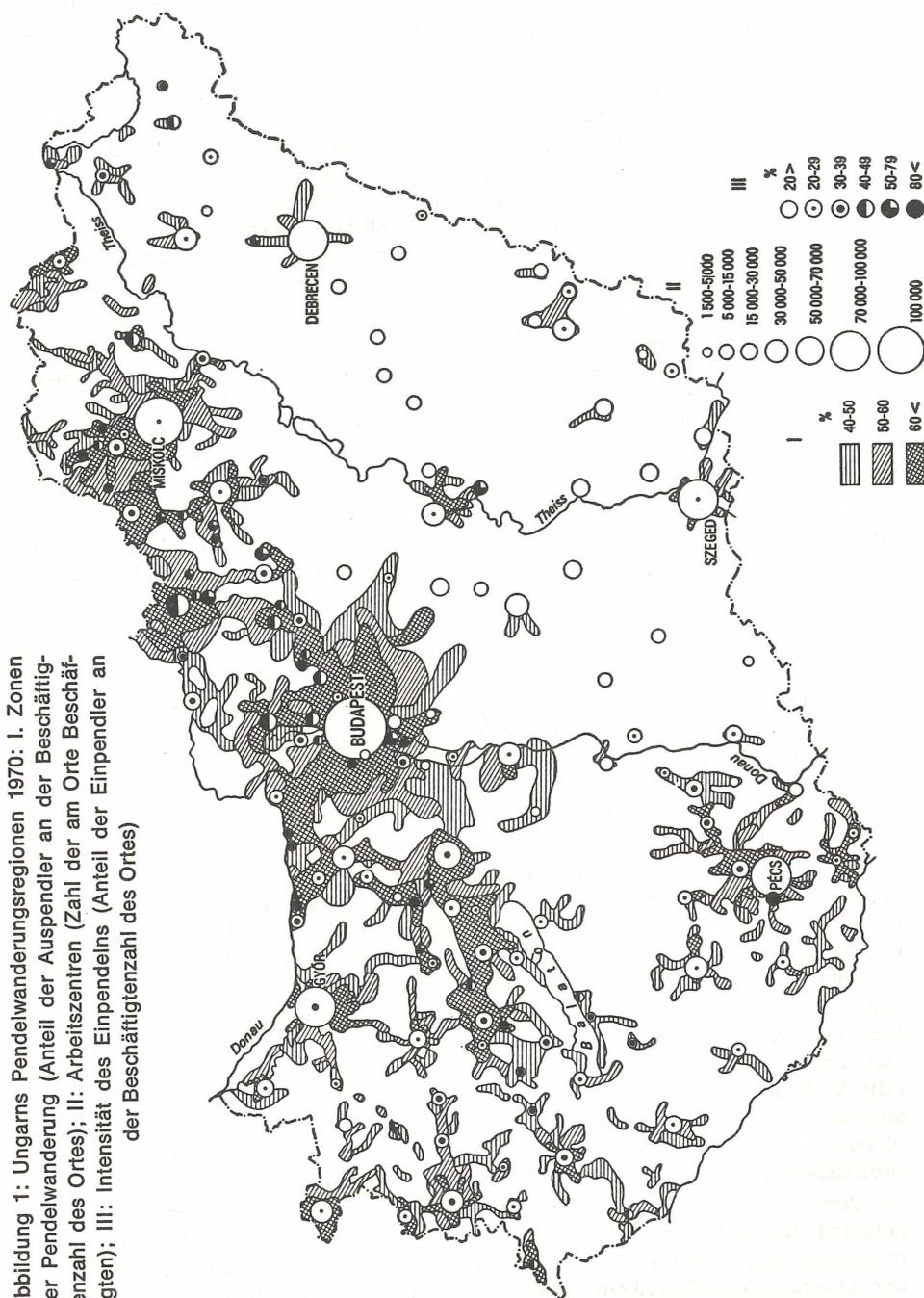


Abbildung 1: Ungarns Pendelwanderungsregionen 1970: I. Zonen der Pendelwanderung (Anteil der Auspendler an der Beschäftigtenzahl des Ortes); II: Arbeitszentren (Zahl der am Orte Beschäftigten); III: Intensität des Einpendelns (Anteil der Einpendler an der Beschäftigtenzahl des Ortes)

haben ihre ländlichen Züge nahezu völlig abgelegt, sie sind zum großen Teil Gartenstädte geworden. Ein anderer Teil gestaltete sich nicht aus der landwirtschaftlichen Siedlung sondern entwickelte sich schon von vornherein als Schlafgemeinde.

b) Einen weniger entwickelten Schlafstadtgürtel der einzelnen Anziehungszentren bilden jene Gemeinden, in denen nur etwa die Hälfte, 40 bis 60% der Erwerbstätigen, Auspendler sind. Der größte dieser Gürtel umgibt ebenfalls die Hauptstadt; außerdem gestalteten sich die Städte Győr, Székesfehérvár, Veszprém (Veszprim), Salgótarján, Ózd, Miskolc, Szombathely (Steinamanger) und Dunaújváros auch Gürtel mit ähnlicher Intensität, aber bescheidenen Umfangs. Die in diesem Typ einzureihenden Siedlungen besitzen doppelte Physiognomie, da sie neben ihrem Schlafstadtgepräge auch ihre landwirtschaftliche Funktion mehr oder minder bewahrt haben.

c) Allgemein in der weiteren Umgebung der bisher erwähnten Anziehungszentren, ferner im Gebiet der industriellen Konzentrationen mit mehreren Zentren und nahezu um sämtliche Städte liegen die Gürtel, von denen 20 bis 40% der Erwerbstätigen auspendeln. Eine Ausnahme bilden die Alföldstädte, die Pendlerzonen überhaupt nicht oder nur in ganz bescheidenem Maße besitzen.

d) Eine Pendelwanderung von 5 bis 10% Erwerbstätigen ist bereits für fast alle übrigen Siedlungen des Landes kennzeichnend. Diese weißen Flecken der Pendelwanderung sind zumeist im südlichen Teil Transdanubiens sowie in den nördlichen und nordöstlichen Gebieten des Landes vorzufinden.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Gegenstand der vorliegenden Studie ist die Pendelwanderung in Ungarn. Der Verfasser untersucht die Entwicklung der Pendlerbewegung parallel zum Prozeß der ungarischen Industrialisierung. Er unterscheidet die verschiedenen Typen der Wanderung und grenzt die Pendlerbewegung von der Wanderbewegung ab. Er bemerkt, daß er in der vorliegenden Studie nur die „interkommunale und tägliche Wanderung“ behandelt.

Er untersucht die Rolle der Pendelwanderung in der Erwerbsumschichtung der Bevölkerung und stellt fest, daß „die Pendelwanderung nur unter gewissen Grenzen als der Mechanismus des Prozesses der Erwerbsumschichtung betrachtet werden kann“. Er stellt die charakteristischen Züge der Pendelwanderung in Ungarn wie folgt fest: 1. Das Auftreten und die Entwicklung der Pendelwanderung knüpft eng an die Industrieansiedlung an. 2. Die „Pendlerzone“ der Bevölkerungsbewegung besteht in erster Linie aus der vorwiegend unqualifizierten und aus der Landwirtschaft in andere Wirtschaftszweige umsiedelnden Bevölkerung. Die räumliche Verbreitung der Pendelwanderung ist wesentlich durch zwei Faktoren begünstigt: a) Durch die raschen und günstigen Veränderungen der Verkehrsbedingungen b) Durch die dezentralisierte Schaffung von neuen industriellen und dienstleistenden Arbeitsstätten.

Zum Schluß charakterisiert der Verfasser die Pendelwanderung in Ungarn aufgrund der Dauer der Fahrt zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsort. Dann untersucht er je nach Regionen den Anteil der täglichen Pendler im Verhältnis der erwerbstätigen Bevölkerung. Aufgrund dieser beiden Faktoren unterscheidet er 4 Pendlerzonentypen in Ungarn.

LITERATURVERZEICHNIS

LETRICH, E.: Complexes of industrial settlements in Hungary (Az ipari települések területkomplexumai Magyarországon), Földrajzi Értesítő vol. 11, 1962. S. 85—109.

—, Urbanization of Hungary in the light of the occupational structure of her population, in: Applied Geography in Hungary, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1964. S. 164—177.

SÁRFALVI, B.: Internal migration and decrease of agricultural population in Hungary, in: Applied geography in Hungary. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1964. S. 164—177.

SÁRFALVI, B.: Various mechanisms of the social restructuration and geographical regrouping of population. (A társadalmi átrétegződésének és a népesség területi átrendeződésének különféle mechanizmusai), Földrajzi Közlemények, vol. 13. 1964. S. 487—503.

—, Abnahme der Agrarbevölkerung in Ungarn. (A mezőgazdasági népesség csökkenése Magyarországon), Akadémiai Kiadó, Budapest, 1965.

Summary

Commuting in Hungary

The topic of this study is commuting in Hungary. The author researches the development of commuting parallel to the process of the industrialization of Hungary. He distinguishes the different types of commuting and differentiates between commuting and migration. He notes that in the study at issue only intercommunal and daily commuting will be discussed.

He studies the factor of commuting in the shift of employment of the population and states that commuting can be regarded as the process of a shift of employment only under certain circumstances. He ascertains the characteristic features of commuting in Hungary as follows:

1) The appearance and development of commuting is tied to the location of industry.

2) The zone of commuting primarily consists of rather unqualified employees and those that change from agriculture to other economic sectors.

The spatial distribution of commuting is favored mainly by two factors: a) by the quick and favorable changes in traffic conditions and b) by the creation of decentralized new industrial and service employment opportunities.

Résumé

Les migrations alternantes en Hongrie

L'étude a pour sujet le mouvement pendulaire en Hongrie. L'auteur examine le développement du déplacement pendulaire parallèlement au processus de l'industrialisation hongroise. Il distingue les divers types de la migration et délimite le mouvement pendulaire du mouvement migratoire. Il retient de ne pas s'occuper dans la présente étude que de la "migration inter-communale et quotidienne".

L'auteur examine le rôle du mouvement pendulaire dans la restructuration professionnelle de la population et constate que „le mouvement pendulaire ne peut être envisagé que dans certaines limites comme le mécanisme du processus de la restructuration professionnelle”. Il établit le trait caractéristique particulier du mouvement pendulaire en Hongrie comme suit: 1^o Il y a une liaison étroite entre l'apparition et le développement du mouvement pendulaire et l'implantation des industries. 2^o La population des "zones de mouvement pendulaire" autour des villes s'est constituée surtout de la population non-qualifiée s'infiltrant de l'agriculture dans d'autres branches économiques. La répartition spatiale du mouvement pendulaire en Hongrie est favorisée essentiellement par deux facteurs: a) par le change-

ment favorable des conditions de transport et b) par la décentralisation de nouveaux emplois industriels et de service.

Pour finir l'auteur caractérise le mouvement pendulaire en Hongrie sur la base de la durée du déplacement entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Ensuite il examine par région le taux des migrants quotidiens par rapport à l'ensemble des actifs. Sur la base de ces deux facteurs il distingue 4 types de zones du mouvement pendulaire en Hongrie.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1979

Band/Volume: [121](#)

Autor(en)/Author(s): Sárfalvi Béla

Artikel/Article: [DIE PENDELWANDERUNG IN UNGARN 94-106](#)