

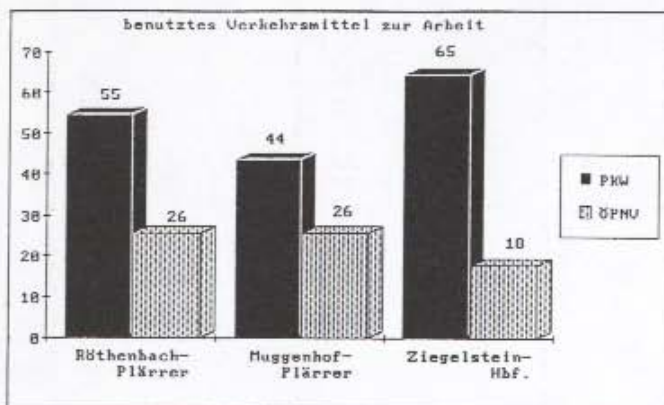


Statistischer Monatsbericht für April 1988

16. Mai 1988

Verkehrverhalten in Wohngebieten mit U-Bahnähe

Untersuchungen über die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung für ihre Wege zur Arbeit, zum Einkaufen und in die Freizeit bilden seit 1985 einen wichtigen Themenbereich der kommunalen Umfrageforschung in Nürnberg. Auswertungen der jährlichen Wohnungs- und Haushaltserhebungen nach demographisch und regional sehr unterschiedlichen Nutzungen des ÖPNV wurden in Form von Zeitreihen bereits veröffentlicht (Umfrage '85 zur Stadtentwicklung, Reihe C, Heft 7). Der wachsende Individualverkehr führt zwangsläufig zu immer größeren Konflikten in der Stadtentwicklung. Den Verkehrsausschuß des Nürnberger Stadtrats interessiert deshalb: Hat das schnelle und umweltfreundliche Verkehrsmittel U-Bahn eine spürbare Veränderung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung bewirkt? Gibt es Umsteiger vom PKW zum öffentlichen Verkehrsmittel? Diese und ähnliche Fragestellungen können nur empirisch geklärt werden.



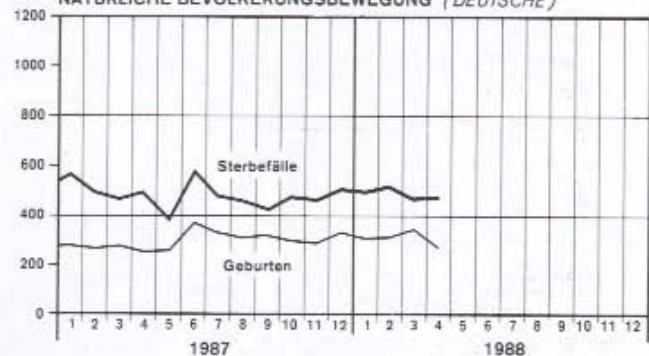
Fortsetzung letzte Seite

ZEICHENERKLÄRUNG:

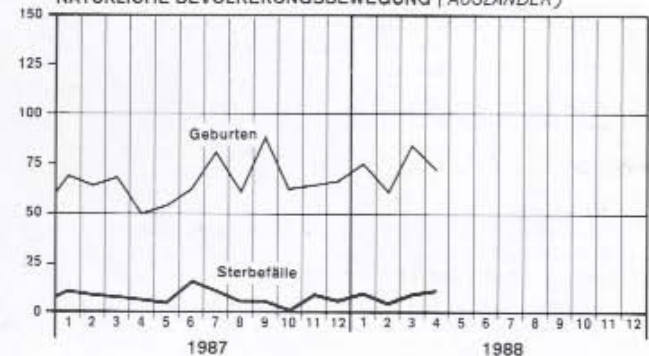
- 123 (Kursivschrift) vorläufige Angaben
- Zahlenwert genau Null
- ... Angabe fällt später an
- . unbekannt oder Veröffentlichung nicht möglich
- r berichtigte Angabe
- s Schätzwert

Auskunftsdienst (0911) 162843

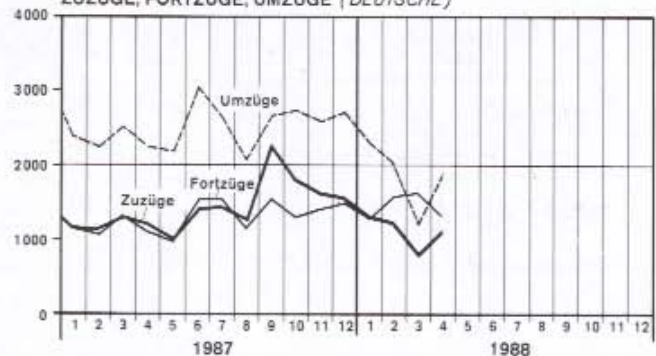
NATÜRLICHE BEVÖLKERUNGSBEWEGUNG (DEUTSCHE)



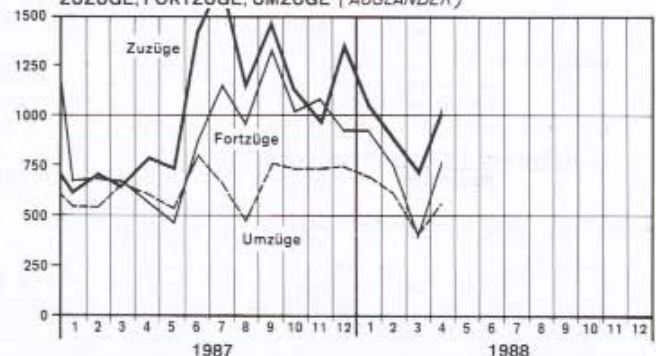
NATÜRLICHE BEVÖLKERUNGSBEWEGUNG (AUSLÄNDER)



ZUZÜGE, FORTZÜGE, UMZÜGE (DEUTSCHE)



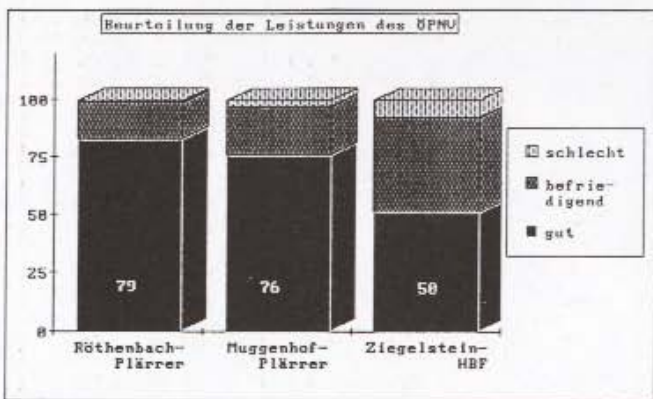
ZUZÜGE, FORTZÜGE, UMZÜGE (AUSLÄNDER)



Dazu wurde in einem ersten Schritt eine Sonderauswertung der Wohnungs- und Haushalts-erhebung 1987 durchgeführt. Ein wünschenswerter Vergleich der Verkehrsmittelwahl vor und nach dem U-Bahnbau in den betroffenen Gebieten ist nicht möglich, da zu dem früheren Zeitpunkt kein entsprechend dichtes Material vorliegt.

Alternativ wurden deswegen räumliche Einheiten aggregiert, in denen die U-Bahn die Straßenbahn ersetzt hat (Trassen Röthenbach-Plärrer und Muggenhof-Plärrer) und mit solchen Gebieten verglichen, die nur über eine Straßenbahnverbindung ins Zentrum verfügen (Trasse Ziegelstein-Hbf.). Der Einzugsbereich entlang solcher Verkehrskorridore ab der jeweiligen Endhaltestelle im Außenstadtbereich bis möglichst nahe ans Zentrum wurde nach beiden Seiten auf etwa 500 m festgelegt.

Auffällige Unterschiede ergaben sich nur für die Verkehrsmittel zur Arbeit. Wie die Grafiken zeigen, werden in Wohngebieten mit U-Bahnnähe deutlich öfter öffentliche Verkehrsmittel benutzt, und zwar bei gleicher Abnahme der PKW-Quote. Die Leistungen des ÖPNV werden in diesen Gebieten auch deutlich positiver bewertet. Das Ergebnis ist sicher auch durch andere Faktoren mitbestimmt (z.B. Sozialstruktur, PKW-Dichte, Lage der Arbeitsplätze), zeigt aber deutlich, daß im Einzugsbereich der U-Bahn die Bedeutung des PKW weniger dominant ist als in anderen Stadtteilen.



PREISINDEX DER LEBENSHALTUNG IM BUNDESGBEIT

Vom Statistischen Bundesamt wurden folgende Preisindizes der Lebenshaltung bekanntgegeben (1980 = 100):

Preisindex für die Gesamtlebenshaltung	April 1987	März 1988	April 1988	Veränd. in % gegen	
				April 1987	März 1988
aller privaten Haushalte	121,0	121,9	122,2	+ 1,0	+ 0,2
von Angestellten u. Beamten mit höherem Einkommen	121,9	123,2	123,5	+ 1,3	+ 0,2
von Arbeitnehmer-Haushalten mit mittlerem Einkommen	120,9	121,5	121,8	+ 0,7	+ 0,2
von Renten- u. Sozialhilfeempfängern	121,2	121,5	121,9	+ 0,6	+ 0,3

