



Statistischer Monatsbericht für April 1978

STRUKTUR DER HAUSHALTSEINKOMMEN

Einkommensniveau und Einkommensstruktur einer Stadtbevölkerung bilden wichtige Anhaltspunkte für privatwirtschaftliche wie kommunalpolitische Entscheidungen. So benötigt etwa die Stadtverwaltung solche Informationen, weil z. B. die Wohnungsnachfrage, aber auch die Nachfrage der Bürger nach sozialen und kulturellen Leistungen wesentlich von deren jeweiliger Einkommenssituation beeinflusst ist.

Obwohl also ein breites Bedürfnis nach statistischen Daten über die Einkommenssituation der privaten Haushalte in einer Stadt besteht, bietet die amtliche Statistik kein entsprechendes Material an.

Die Ergebnisse der regelmäßig von der Stadt Nürnberg durchgeführten Bevölkerungsumfragen zu Problemen der Stadtentwicklung können diese Informationslücke nur teilweise schließen. Die befragten Personen wurden dabei um die Angabe des Nettohaushaltseinkommens gebeten. Methodisch ist anzumerken, daß die Aussagen auf einer Personenstichprobe beruhen. Die folgenden Anteilswerte geben deshalb an, wie sich die befragten Personen auf die Haushalte der verschiedenen Einkommensklassen verteilen, geben also nicht unmittelbar Auskunft über die Einkommensverteilung der Haushalte. Die strukturellen Verschiebungen im Zeitablauf sind deutlich erkennbar, wenn auch z. T. preissteigerungsbedingt.

Tab.: Struktur der Netto-Haushaltseinkommen in Nürnberg 1971 - 1977 (in %) *)

	1971	1974	1977
unter 800 DM	20	9	7
800 bis unter 1 200 DM	27	20	13
1 200 bis unter 1 800 DM	27	29	24
1 800 bis unter 2 500 DM	13	22	27
2 500 bis unter 3 500 DM	3	10	15
3 500 DM und mehr	2	5	8

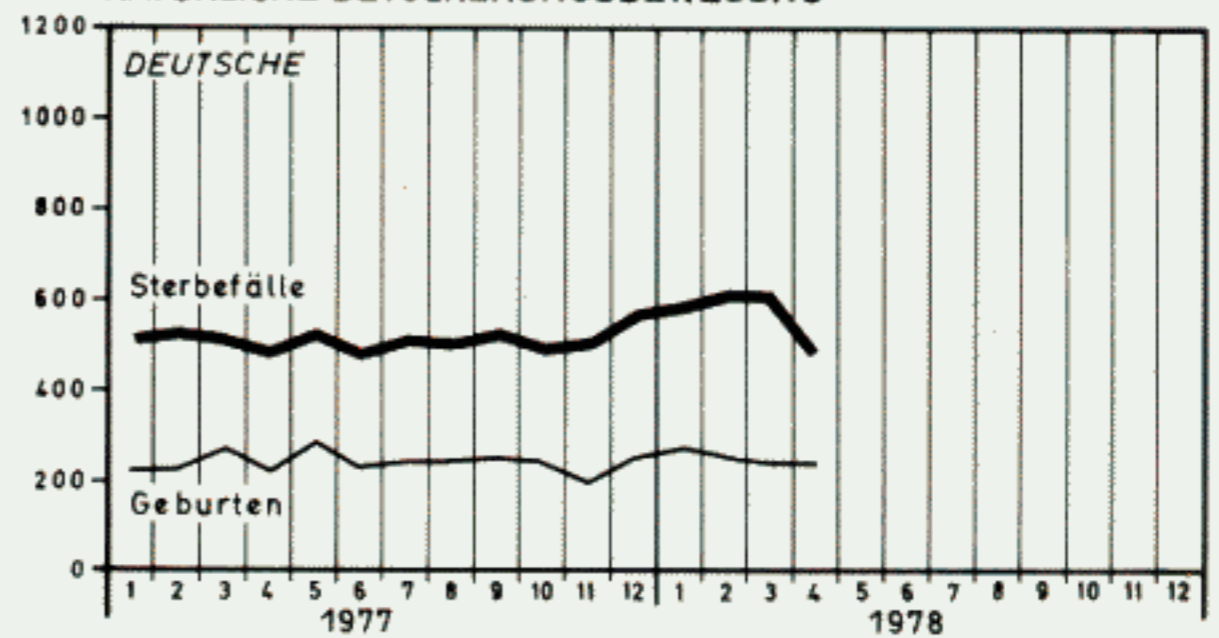
*) d.h. Bruttoeinkommen abzüglich Steuern und gesetzliche Versicherungen. %-Werte ergeben in der Summe nicht 100, da "ohne Angabe" nicht ausgewiesen.

So wichtig ein weiterführender Vergleich mit der Situation in anderen Städten auch wäre, ist er angesichts der geschilderten Abstinenz der Landes- und Bundesstatistik leider nicht möglich.

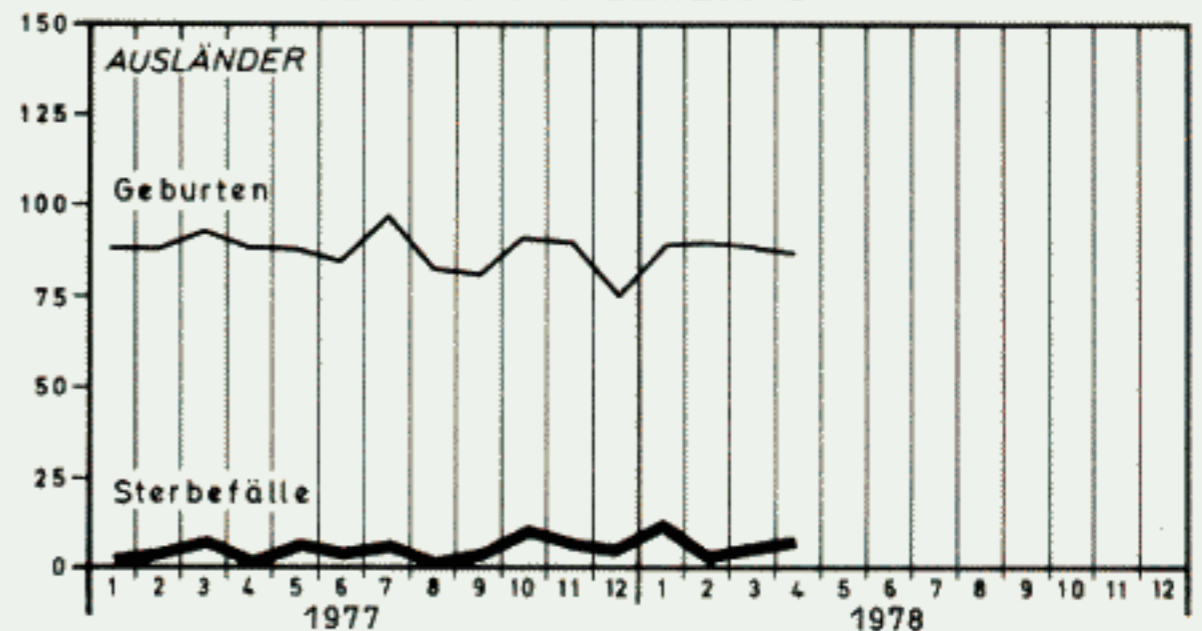
ZEICHENERKLÄRUNG:

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

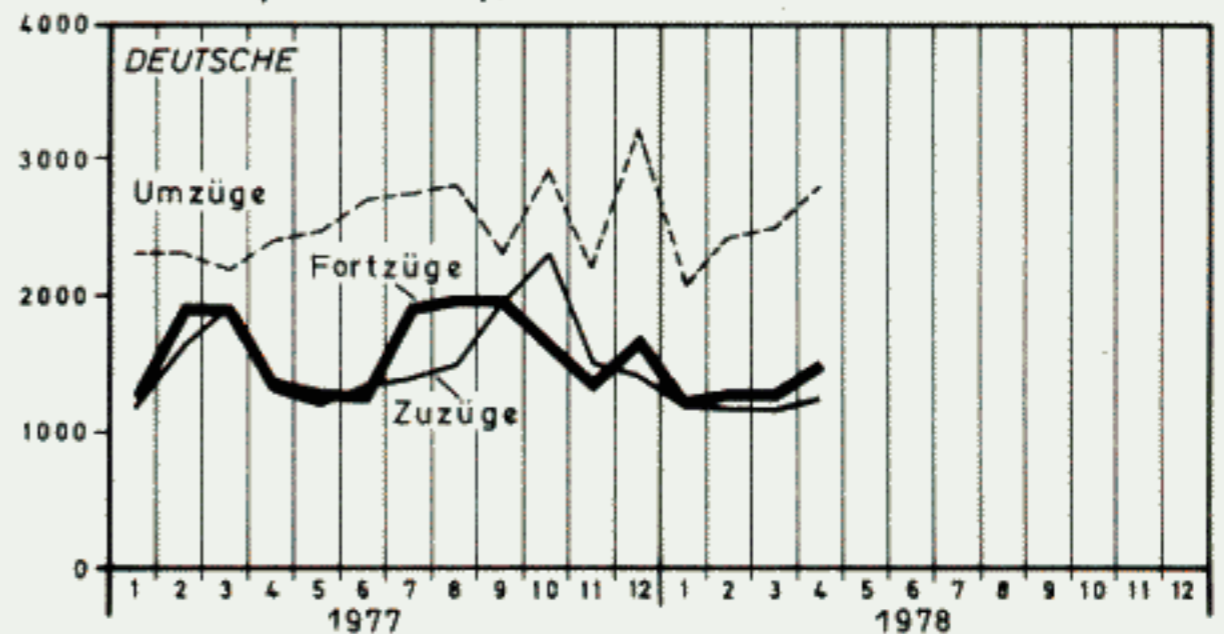
NATÜRLICHE BEVÖLKERUNGSBEWEGUNG



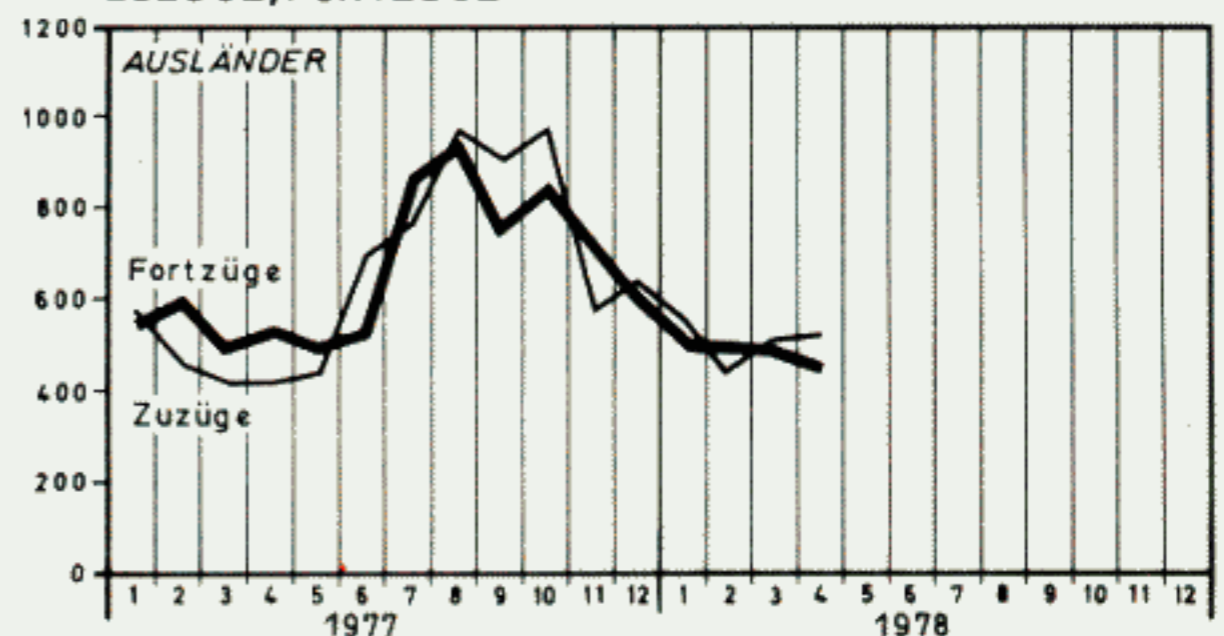
NATÜRLICHE BEVÖLKERUNGSBEWEGUNG



ZUZÜGE, FORTZÜGE, UMZÜGE



ZUZÜGE, FORTZÜGE



TREND ZUM PRIVATEN VERKEHRSMITTEL VERLANGSAMT

Welches Verkehrsmittel benutzen die Nürnberger für ihren Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, in der Freizeit? Diese für die Planung der Straßen und des öffentlichen Nahverkehrs wichtige Frage wurde - wie bei früheren Umfragen - auch in der repräsentativen Bevölkerungsumfrage der Stadt im Herbst 1977 an alle erwachsenen Nürnberger gerichtet.

Tab.: Von den Nürnbergern überwiegend benutzte Verkehrsmittel nach dem Fahrtzweck *

Zweck / Jahr	zu Fuß	Auto	Motorrad Fahrrad	öffentl. Verkehrsmittel
Zur Arbeit/Ausbildung				
1971	25	43	4	28
1974	22	48	4	26
1977	24	47	3	26
Zu Einkauf/Besorgung				
1974	29	37	3	31
1977	29	39	4	28
in der Freizeit				
1974	6	62	4	28
1977	6	66	3	25

*) Ergebnisse der repräsentativen Bevölkerungsumfragen bei je rd. 2 000 18 bis unter 75 jährigen Deutschen

Danach benutzten die Nürnberger zu rd. einem Viertel das öffentliche Verkehrsmittel, gleichgültig, ob es sich um den Weg zur Arbeits-/Ausbildungsstätte (26 % öV), zu Einkauf/Besorgung (28 % öV) oder um Wege in der Freizeit (25 % öV) handelte. Das Auto hatte demgegenüber für die einzelnen Fahrtzwecke eine sehr unterschiedliche Bedeutung: Zwei Drittel benutzen es für die Wege in der Freizeit, knapp die Hälfte zur Arbeits-/Ausbildungsstätte und zwei von fünf bei Einkäufen/Besorgungen. Nürnberg ist auch eine Stadt der Fußgänger: Ein Viertel der Arbeitswege werden zu Fuß zurückgelegt und sogar 29 % der Befragten gehen zum Einkauf bzw. bei Besorgungen überwiegend zu Fuß. Die Freizeit gehört dagegen dem Auto (nur 6 % gehen überwiegend zu Fuß).

Für den wichtigsten Teil des Verkehrs, den Berufsverkehr, lassen sich die Ergebnisse der Bevölkerungsumfragen bis 1971 zurück vergleichen. Danach hat sich zumindest beim Weg zur Arbeit/Ausbildung der Trend zum Auto nicht weiter fortgesetzt. Bei den Wegen zu Einkauf/Besorgung und in der Freizeit ist dagegen (bis Herbst 1977) der Anteil der Autobenutzer zu Lasten des öffentlichen Nahverkehrs weiter gewachsen.

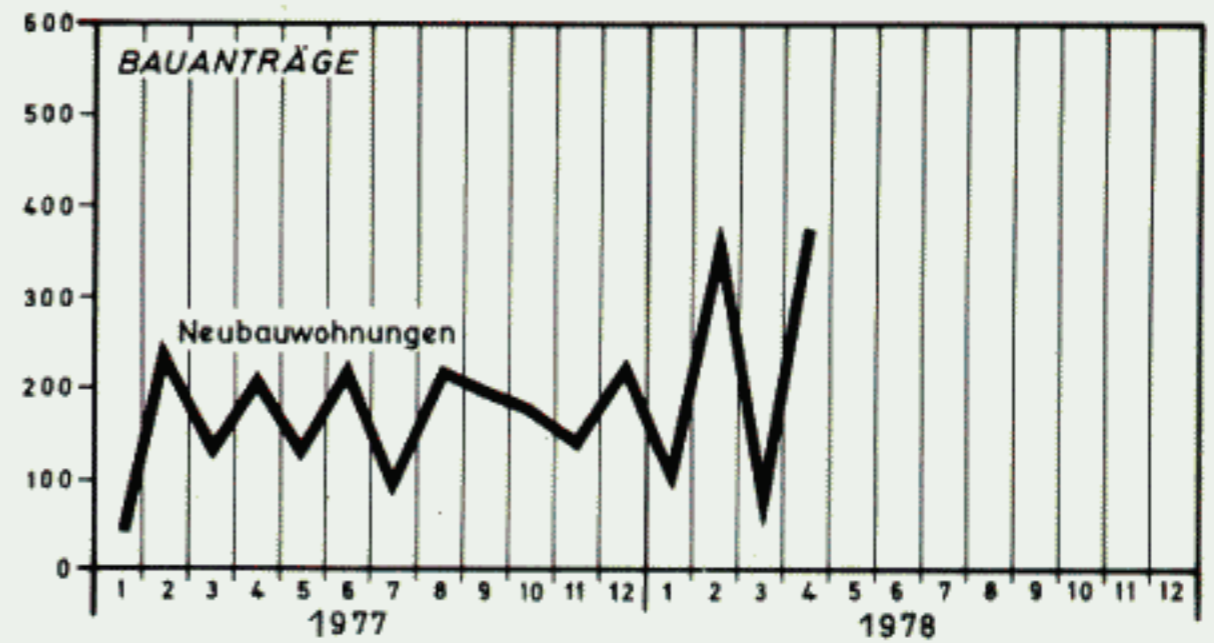
Ob sich die für die Bewältigung des innerstädtischen Berufsverkehrs positive Entwicklung zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel fortsetzt, läßt sich nicht sagen. Die Weiterführung der U-Bahn bis zum Weißen Turm hat jedenfalls mehr als eine Verdoppelung der U-Bahn-Fahrgastzahlen (von ca. 30 000 auf ca. 70 000 täglich) gebracht. Erst die Auswertung der von der VAG im April 1978 durchgeführten Fahrgastbefragung wird zeigen, zu welchem Teil es sich hierbei um echte Umsteiger vom Auto auf die U-Bahn handelt.

PREISINDEX DER LEBENSHALTUNG IM BUNDESGBIET

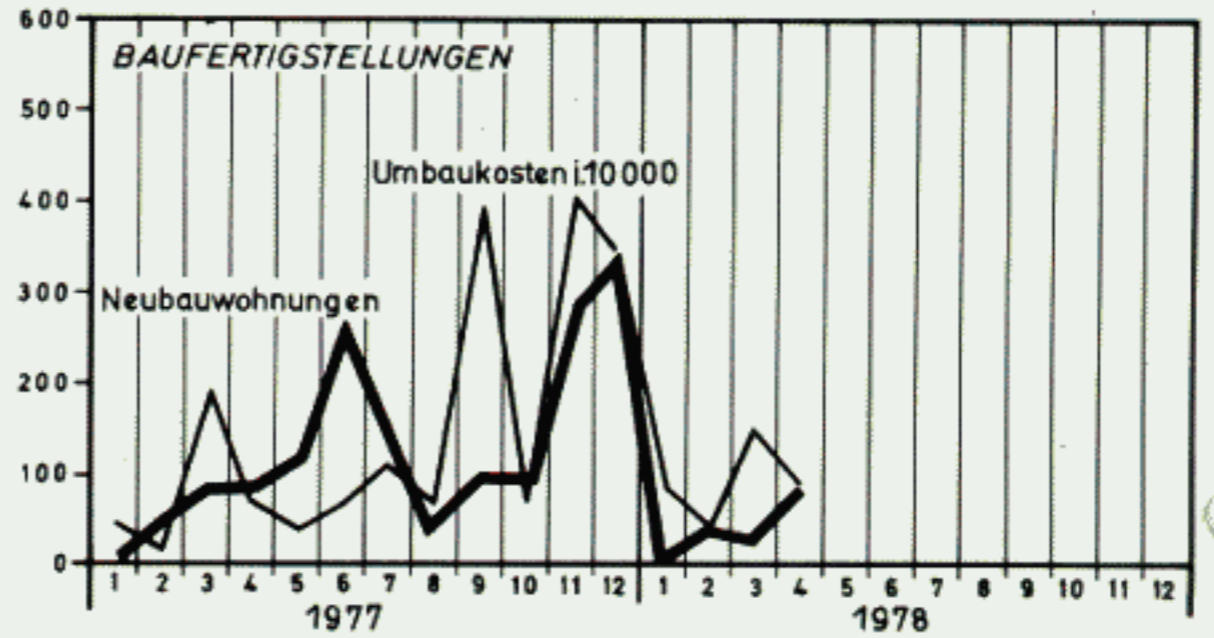
Vom Statistischen Bundesamt wurden folgende Preisindices der Lebenshaltung bekanntgegeben (1970 = 100):

Preisindex für die Gesamtlebenshaltung	APRIL 1977	MÄRZ 1978	APRIL 1978	Veränderg. in % gegen	
				APRIL 1977	MÄRZ 1978
aller privaten Haushalte	145,9	149,7	150,1	2,9	0,3
von Angestellten u. Beamten mit höherem Einkommen	145,3	149,2	149,6	3,0	0,3
von Arbeitnehmer-Haushalten m. mittlerem Einkommen	144,9	148,5	149,0	2,8	0,3
von Renten- u. Sozialhilfeempfängern	146,4	149,6	150,2	2,6	0,4

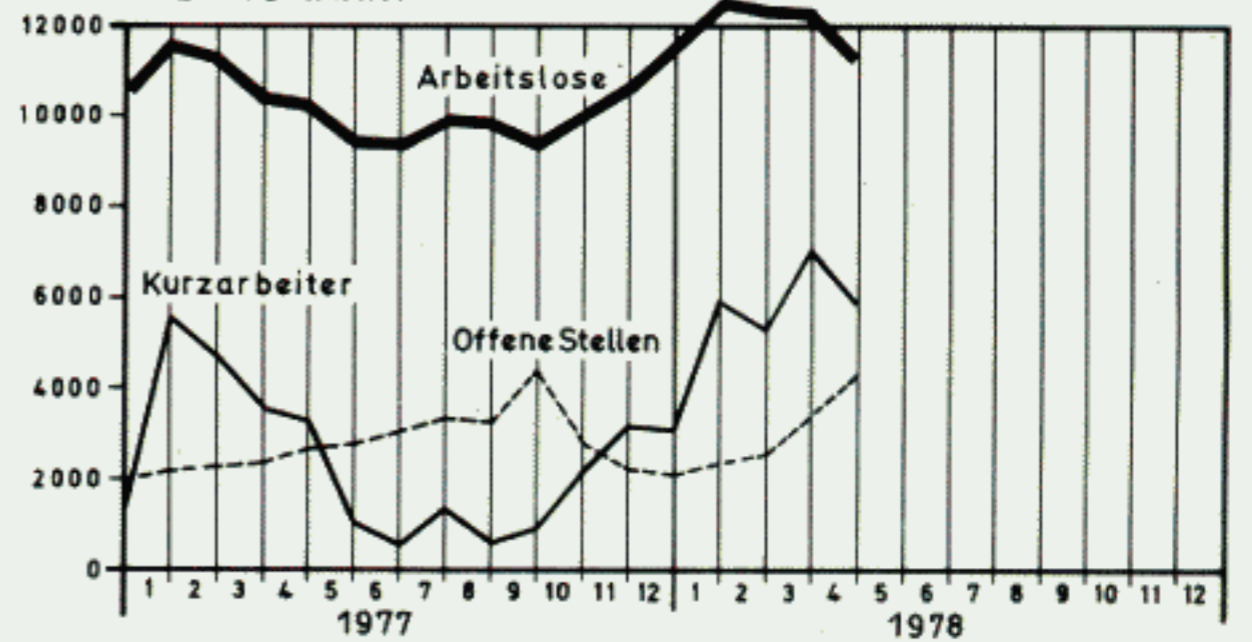
WOHNUNGSBAU



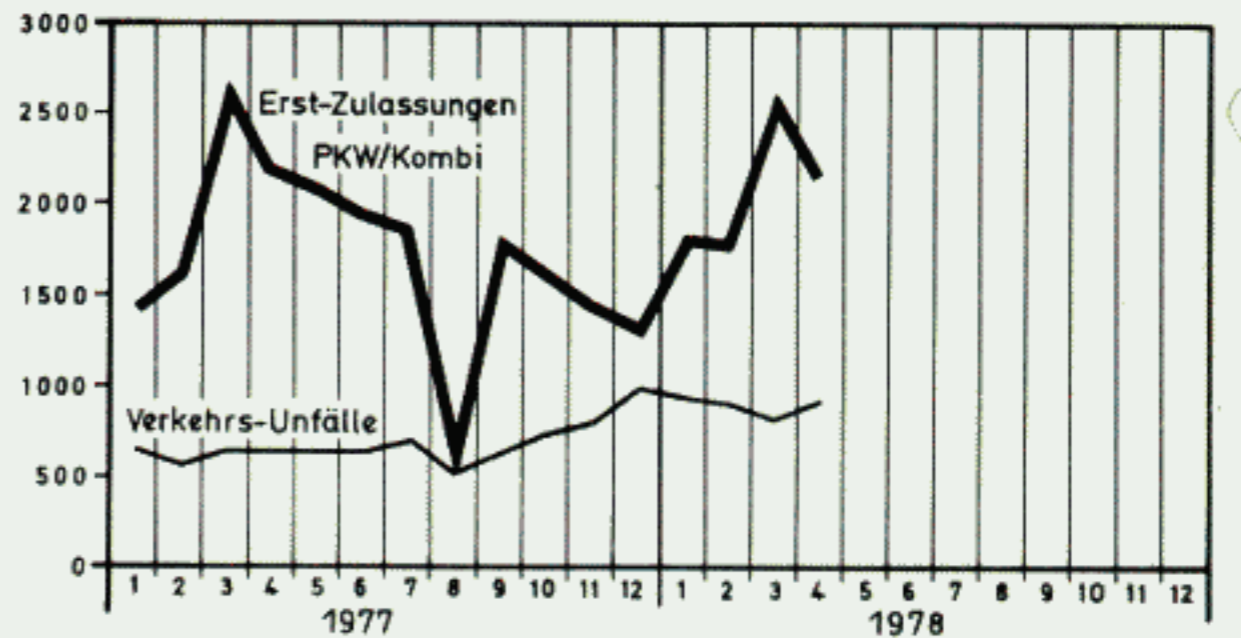
WOHNUNGSBAU



ARBEITSMARKT



KFZ-VERKEHR



FREMDENERKEHR

