

# Nürnberger Statistik aktuell

ISSN 0944-1506



Ein Informationsdienst des Amts für Stadtforschung und Statistik der Stadt Nürnberg

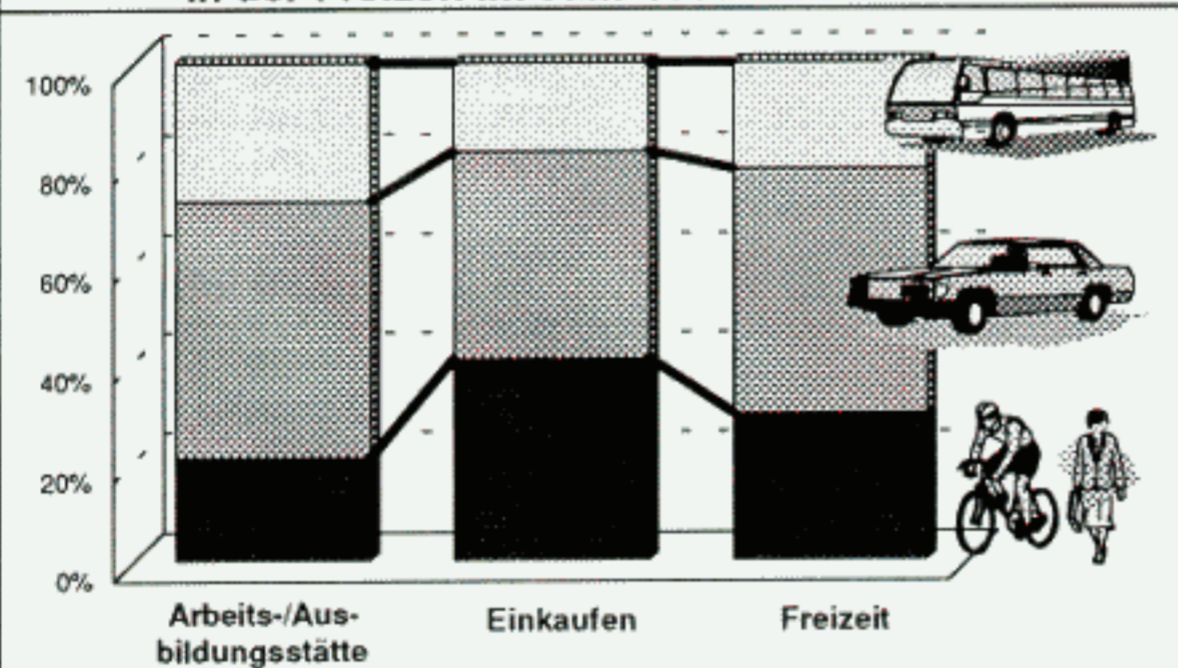
## Statistischer Monatsbericht für Februar 1995

23.03.1995

### Der PKW bleibt das am stärksten benutzte Verkehrsmittel

In den regelmäßigen und repräsentativen Wohnungs- und Haushaltserhebungen des Amts für Stadtforschung und Statistik werden die Nürnberger auch nach den von ihnen überwiegend benutzten Verkehrsmitteln befragt. Trotz Fahrrad-Boom und Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems: der PKW bleibt das am stärksten benutzte Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit, aber auch zum Einkaufen und in der Freizeit (vgl. Abb 1).

**Abb.1: Benutzte Verkehrsmittel der Nürnberger zur Arbeits-/Ausbildungsstätte, zum Einkaufen und in der Freizeit im Jahr 1993**



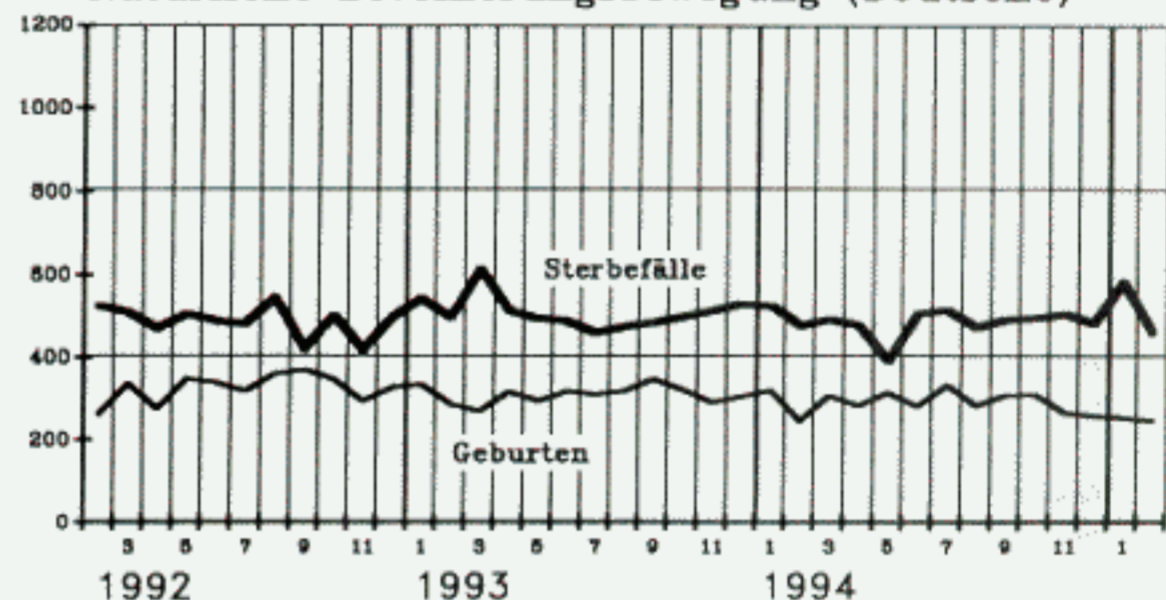
Wohnungs- und Haushaltserhebung 1993  
Amt für Stadtforschung und Statistik

STATIS Nürnberg

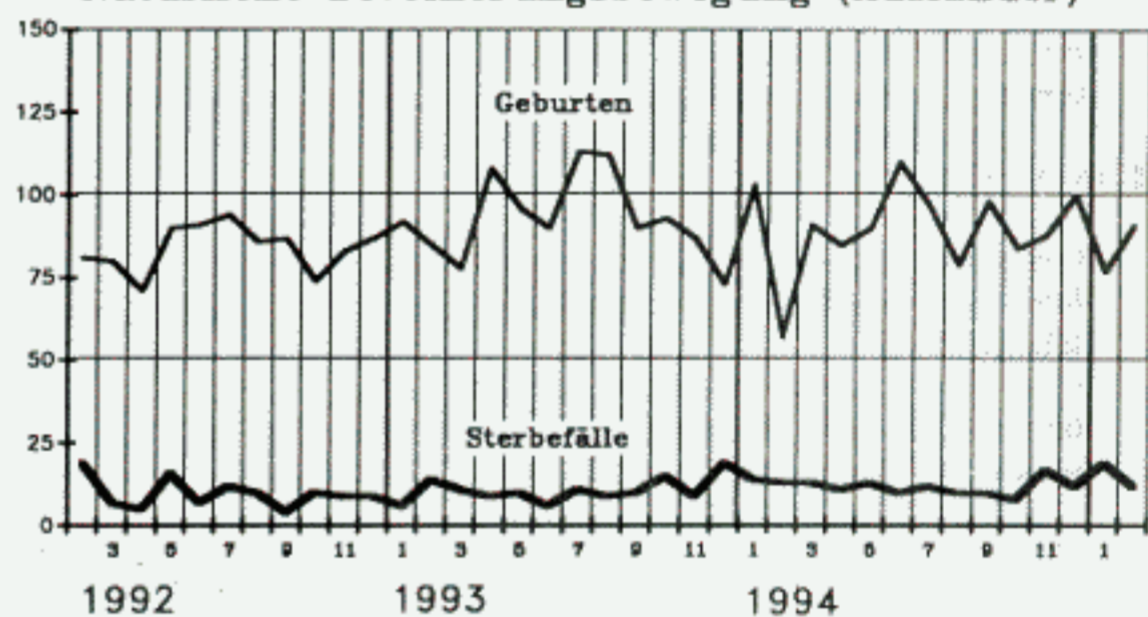
Im Berufsverkehr war der PKW-Anteil in der Umfrage 1993 mit knapp 52% am höchsten. Auf der anderen Seite zeigte sich nur in diesem Verkehrssektor ein im Vergleich zur Umfrage 1985 deutlicher Trend zum umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr (ein Plus von 6,0%-Punkten auf einen Anteil von ca. 28%, vgl. Tab. 1 auf der Rückseite). Bei den beiden anderen untersuchten Fahrtzielen "Einkaufen" bzw. "Freizeit" verlief der Trend umgekehrt. Besonders auffällig ist die stark gestiegene PKW-Nutzung beim Einkaufen. Der Strukturwandel im Einzelhandel (Konkurrenz der wohnortnahen kleineren Fachgeschäfte durch Fach- und Verbrauchermärkte an verkehrsgünstigen peripheren Standorten) könnte hierfür eine Erklärung sein. Für alle untersuchten Fahrtziele gilt, daß nach einem Anstieg des ÖPNV-Anteils von 1985 bis 1989 die Umfrage 1993 wieder rückläufige Prozentanteile für Busse und Bahnen ergeben hat. Darin drückt sich eine relative Präferenzverschiebung bei den Nürnbergern aus, die insofern nicht im Widerspruch zu den in den letzten Jahren gestiegenen Beförderungszahlen der VAG steht, als im gleichen Zeitraum ja auch die Bevölkerung und die von auswärts einpendelnden Fahrgäste zugenommen haben.

Fortsetzung letzte Seite

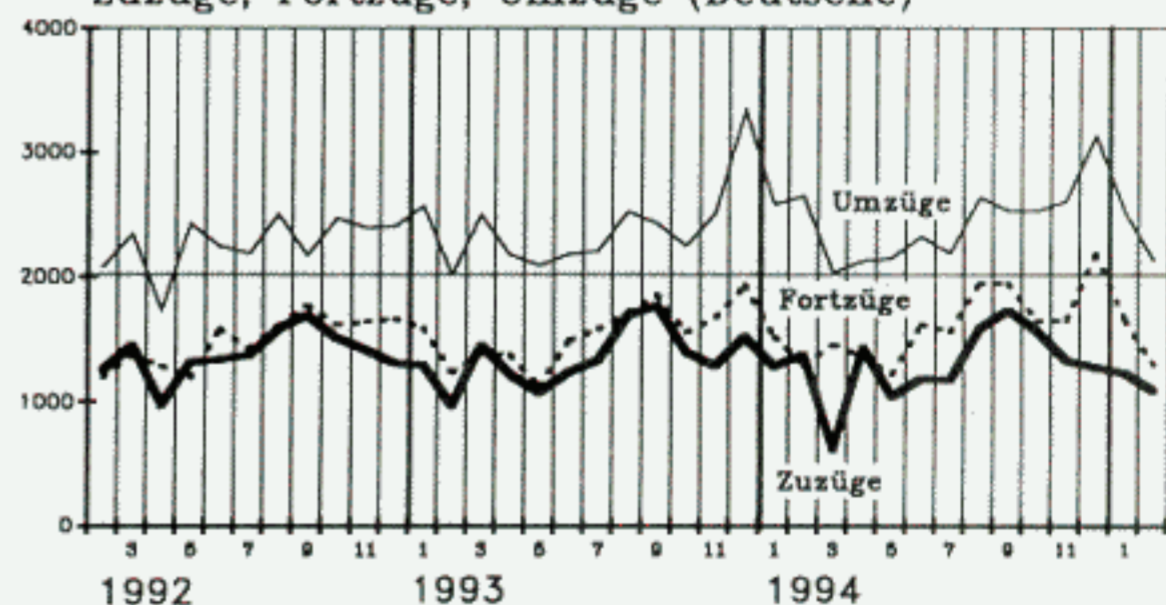
Natürliche Bevölkerungsbewegung (Deutsche)



Natürliche Bevölkerungsbewegung (Ausländer)



Zuzüge, Fortzüge, Umzüge (Deutsche)



Zuzüge, Fortzüge, Umzüge (Ausländer)

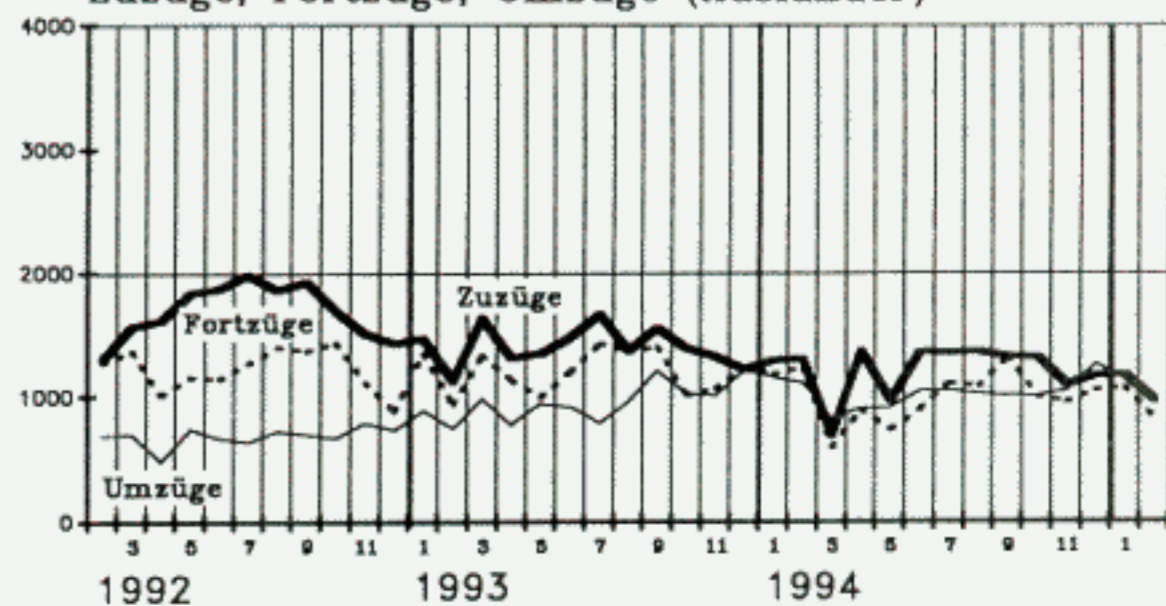




Tabelle 2: Benutzte Verkehrsmittel der Stadtteilbewohner Nürnbergs zur Arbeits-/Ausbildungsstätte, zum Einkaufen sowie in der Freizeit (Anteile 1993 in % und Veränderung von 1985 zu 1985 in %-Punkten)

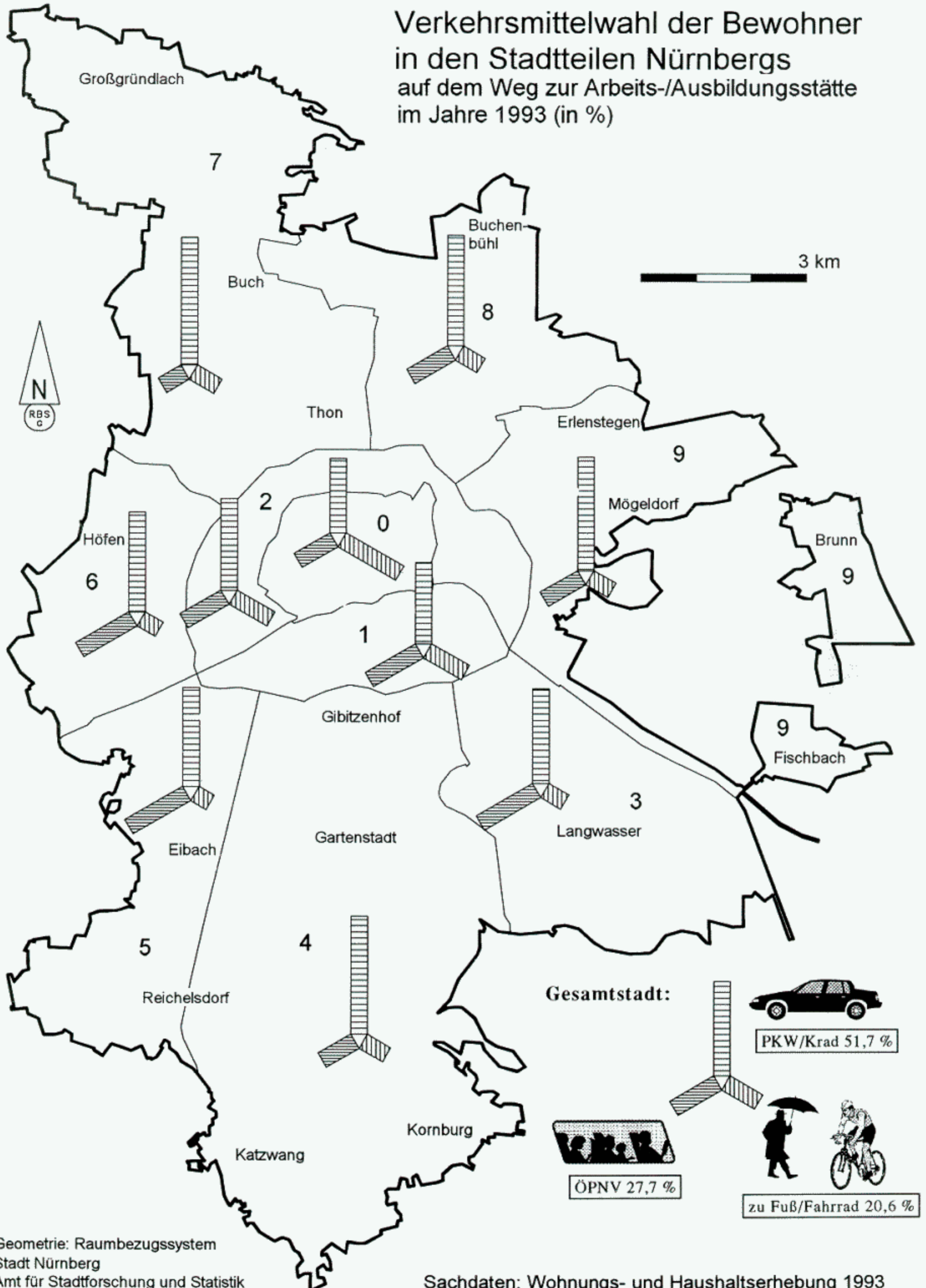
Ziel	S t a d t t e i l									INS- GESAMT	
	0 Altstadt und engere Innenstadt	1 Weiterer Innenstadt- Gürtel Süd	2 Weiterer Innenstadt- Gürtel West/ Nord / Ost	3 Südöstliche Außenstadt	4 Südliche Außenstadt	5 Süd- westliche Außenstadt	6 Westliche Außenstadt	7 Nord- westliche Außenstadt	8 Nord- östliche Außenstadt		9 Östliche Außenstadt
<b>Arbeits-/Ausbildungs- stätte</b>											
zu Fuß / Fahrrad +/- zu 1985	36,6 +0,9	23,9 -1,8	23,9 +0,4	12,7 +0,3	14,8 -0,5	9,6 -4,1	11,4 -8,9	15,6 +2,0	13,7 -4,4	13,9 -0,8	20,6 -0,8
Pkw / Krad +/- zu 1985	40,9 -4,1	44,6 -2,2	50,3 +0,5	51,6 -6,3	64,7 -5,2	54,2 -19,3	54,9 -5,3	70,0 -7,2	60,7 -2,5	62,6 -3,2	51,7 -5,2
ÖPNV +/- zu 1985	22,5 +3,1	31,5 +4,0	25,8 -0,8	35,4 +5,7	20,5 +5,7	36,3 +23,4	33,6 +14,2	14,3 +5,2	25,6 +6,9	23,5 +4,0	27,7 +6,0
<b>Einkaufen</b>											
zu Fuß / Fahrrad +/- zu 1985	56,7 -7,1	46,4 +0,5	46,9 +2,3	34,5 +2,1	25,1 +1,0	39,3 +8,4	19,3 -11,3	29,1 +11,7	30,8 -11,9	32,9 +5,8	40,4 -0,4
Pkw / Krad +/- zu 1985	31,0 +10,8	33,3 +8,9	36,7 +7,7	45,7 +10,5	55,6 +0,8	43,5 -4,5	54,2 +16,2	61,3 -7,7	45,6 +10,8	54,7 +5,2	41,7 +6,9
ÖPNV +/- zu 1985	12,3 -3,7	20,3 -9,3	16,4 -10,0	19,9 -12,5	19,3 -1,9	17,2 -3,9	26,5 -4,9	9,5 -4,2	23,6 +1,0	12,5 -10,8	17,8 -6,6
<b>Freizeit</b>											
zu Fuß / Fahrrad +/- zu 1985	37,9 -4,0	28,0 +4,9	31,9 -3,1	29,4 -6,2	29,7 -8,5	27,0 -11,1	15,0 -19,0	32,9 +1,1	27,3 -2,4	23,6 -15,9	29,3 -4,5
Pkw / Krad +/- zu 1985	43,3 +4,5	45,8 -1,1	47,4 +4,5	51,7 +4,4	51,4 +3,8	52,1 +4,1	55,8 +9,7	55,8 -4,1	46,3 +6,1	62,4 +15,5	49,3 +4,0
ÖPNV +/- zu 1985	18,8 -0,5	26,2 -3,8	20,8 -1,3	18,9 +1,8	18,8 +4,7	20,8 +7,0	29,2 +9,3	11,3 +3,0	26,5 -3,6	13,9 +0,4	21,4 +0,6

Quellen: Wohnungs- und Haushaltserhebungen 1985 und 1993  
Amt für Stadtforschung und Statistik

STATIS Nürnberg



# Verkehrsmittelwahl der Bewohner in den Stadtteilen Nürnbergs auf dem Weg zur Arbeits-/Ausbildungsstätte im Jahre 1993 (in %)





**Tabelle 1: Benutzte Verkehrsmittel zur Arbeits-/Ausbildungsstätte, zum Einkaufen und in der Freizeit 1985 bis 1993 (In %)**

Ziel Verkehrsmittel	1985	1989	1993
<b>Arbeits-/Ausbildungsstätte</b>			
zu Fuß / Fahrrad	21,4	19,2	20,6
Pkw / Krad	56,9	51,7	51,7
ÖPNV	21,7	29,1	27,7
<b>Einkaufen</b>			
zu Fuß / Fahrrad	40,8	35,6	40,4
Pkw / Krad	34,8	36,5	41,7
ÖPNV	24,4	27,9	17,8
<b>Freizeit</b>			
zu Fuß / Fahrrad	33,8	26,3	29,3
Pkw / Krad	45,3	49,4	49,3
ÖPNV	20,8	24,4	21,4

Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebungen 1985, 1989, 1993  
 Amt für Stadtforschung und Statistik STATIS Nürnberg

Die großen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der Nürnberger Stadtteilbewohner sind ein Indiz für lokale Ungleichheiten in der Infrastrukturversorgung (vgl. Tab. 2 und die Karte auf der Innenseite).

Hohe ÖPNV-Anteile im Berufsverkehr (mit einem Anteil von über einem Drittel der Nürnberger) weisen die Stadtteile mit U-Bahn-Anbindung auf, wobei der Zuwachs gegenüber 1985 in Röthenbach/Eibach (Stadtteil 5) mit 23%-Punkten, bei gleichzeitigem Rückgang des PKW-Anteils um 19%-Punkte, besonders positiv hervorsteht. In den nördlichen, östlichen und südlichen Außenstadtgebieten (so vor allem im Stadtteil 7/ Knoblauchsland) dominiert dagegen eindeutig der PKW.

Das Einkaufen wird nur in den Stadtteilen der Innenstadt (0,1,2) überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt, die Bewohner der übrigen Wohngebiete fahren hauptsächlich mit dem PKW. Aufschlußreich sind hier die zeitlichen Veränderungen. Der starke Rückgang des Einkaufens in fußläufiger Entfernung in der Altstadt und City, im Westen (Stadtteil 6) und in Ziegelstein/ Buchenbühl (Stadtteil 8) weist möglicherweise auf lokale Attraktivitätsverluste in der Nahversorgung hin.

Wohnen im Grünen bedeutet nicht unbedingt, daß man seine Freizeit zu Fuß oder auf dem Fahrrad verbringt; im Gegenteil, den höchsten Fußgänger-/Fahrrad-Anteil in der Freizeit stellen die Altstadt- und City-Bewohner (Stadtteil 0), ein Zeichen für den Kultur- und Freizeitwert der Innenstadt. In den Außenstadtbereichen, vor allem im Gebiet Erlenstegen/Mögeldorf/Fischbach (Stadtteil 9), hat dagegen der PKW-Anteil bei Fahrten in die Freizeit stark zugenommen.

**Preisindex der Lebenshaltung im Bundesgebiet**

Quelle: Statistisches Bundesamt (1985 = 100):

Preisindex für die Gesamtlebenshaltung	Feb. 1994	Jan.. 1995	Feb. 1995	Veränderung in % gegen	
				Feb. 1994	Jan.. 1995
aller privaten Haushalte	122,6	125,0	<b>125,5</b>	+ 2,4	+ 0,4
von Beamten und Angestellten mit höherem Einkommen	123,6	126,1	<b>126,5</b>	+ 2,3	+ 0,3
von Arbeitern und Angestellten mit mittlerem Einkommen	122,0	124,2	<b>124,7</b>	+ 2,2	+ 0,4
von Renten- u. Sozialhilfeempf.	122,2	124,9	<b>125,4</b>	+ 2,6	+ 0,4

