



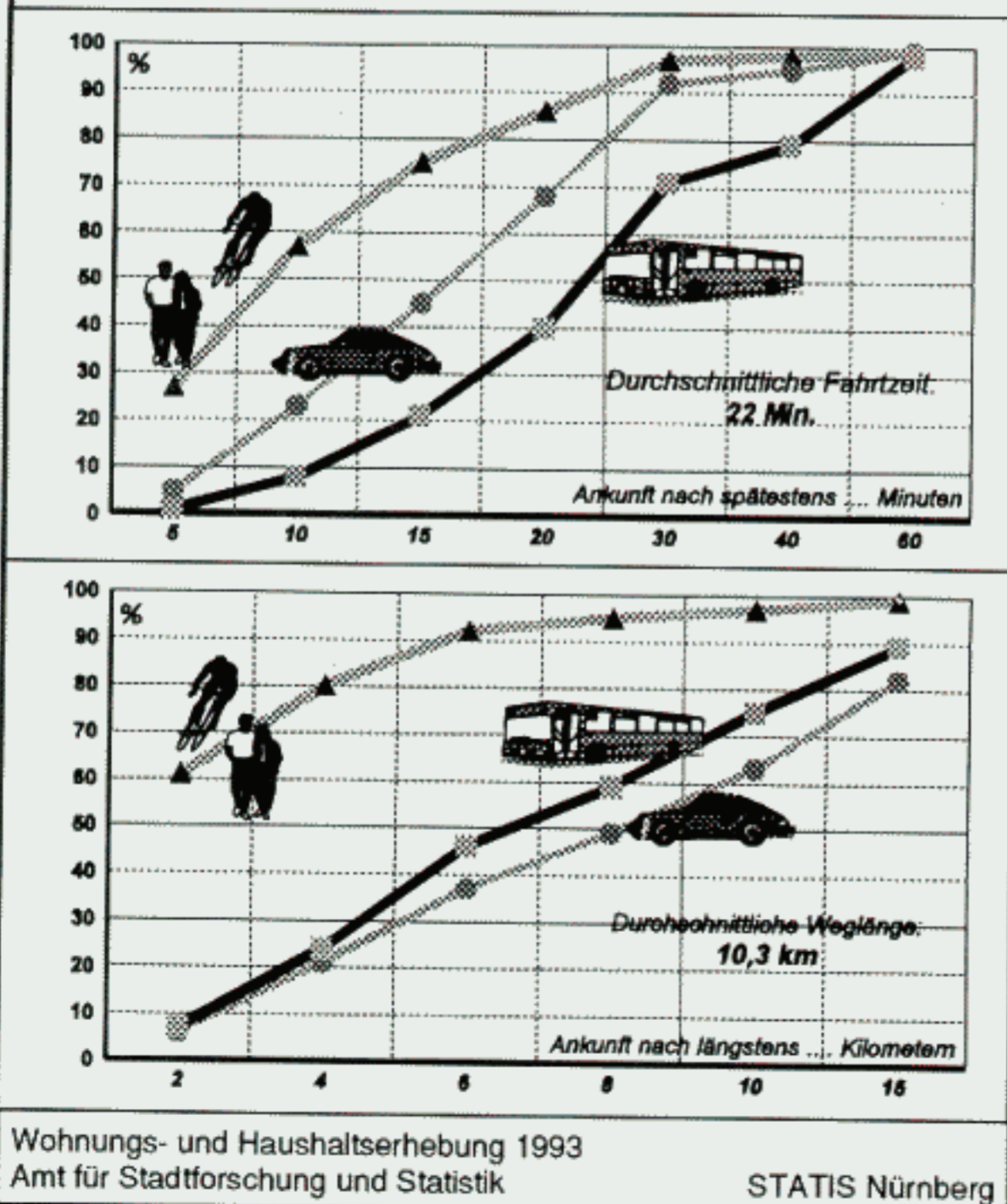
Statistischer Monatsbericht für März 1995

24.04.1995

Kurze Wege zwischen Wohnung und Betrieb

Nach den Angaben der berufstätigen Nürnberger beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zwischen Wohnung und der Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte 22 Minuten, dabei werden im Schnitt etwa 10 km zurückgelegt. Dieses Ergebnis der repräsentativen Wohnungs- und Haushaltserhebung 1993 des Amtes für Stadtforschung und Statistik ist nahezu identisch mit den vergleichbaren Werten aus der Umfrage von 1989. Weder in der Fahrtzeit noch bei der Länge des Wegs zur Arbeit sind Veränderungen eingetreten. Auch hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsmittel hat es im Vergleich zu 1989 keine signifikanten Änderungen gegeben. Also keine spürbare Verbesserung der Verkehrssysteme? Ja und nein. Da im gleichen Zeitraum das Verkehrsaufkommen infolge höherer Bevölkerungs- und Pendlerzahlen erheblich gestiegen ist (allein die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge hat um knapp 10% zugenommen!) kann bereits die Vermeidung von Verschlechterungen bei steigenden Verkehrszahlen als Erfolg der städtischen und regionalen Verkehrspolitik gewertet werden.

Abb.1: Fahrtzeit und Weglänge zwischen Wohnung und Arbeits-/Ausbildungsstätte nach Art der benutzten Verkehrsmittel im Jahr 1993



Wohnungs- und Haushaltserhebung 1993
Amt für Stadtforschung und Statistik

STATIS Nürnberg

Fortsetzung letzte Seite

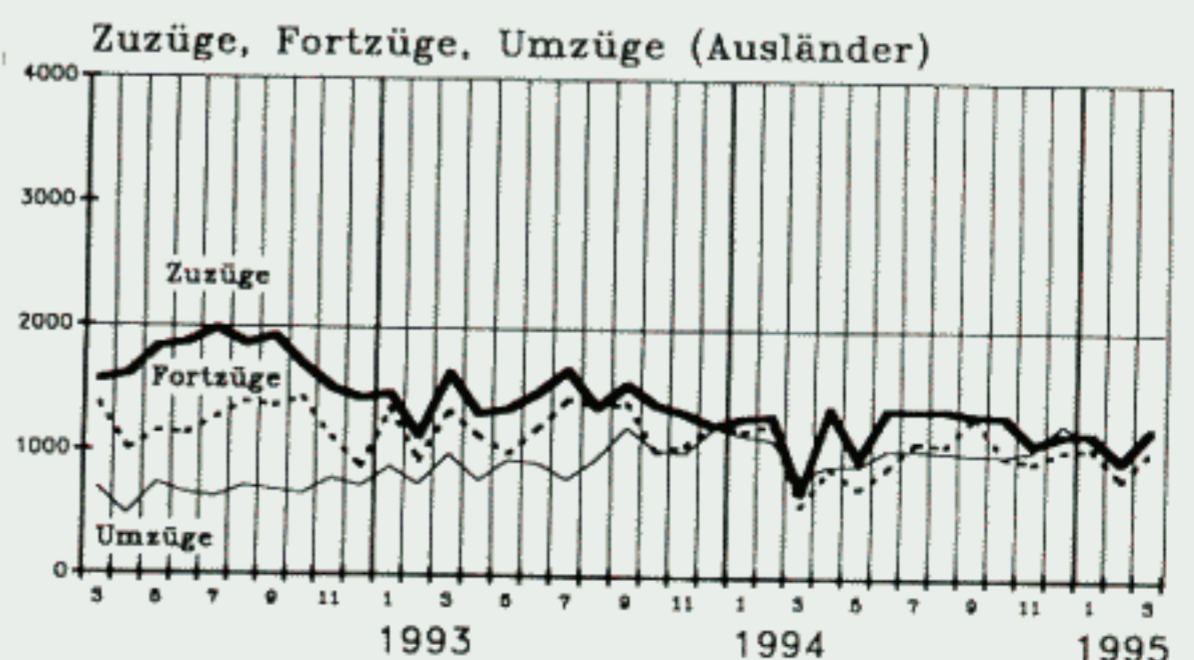
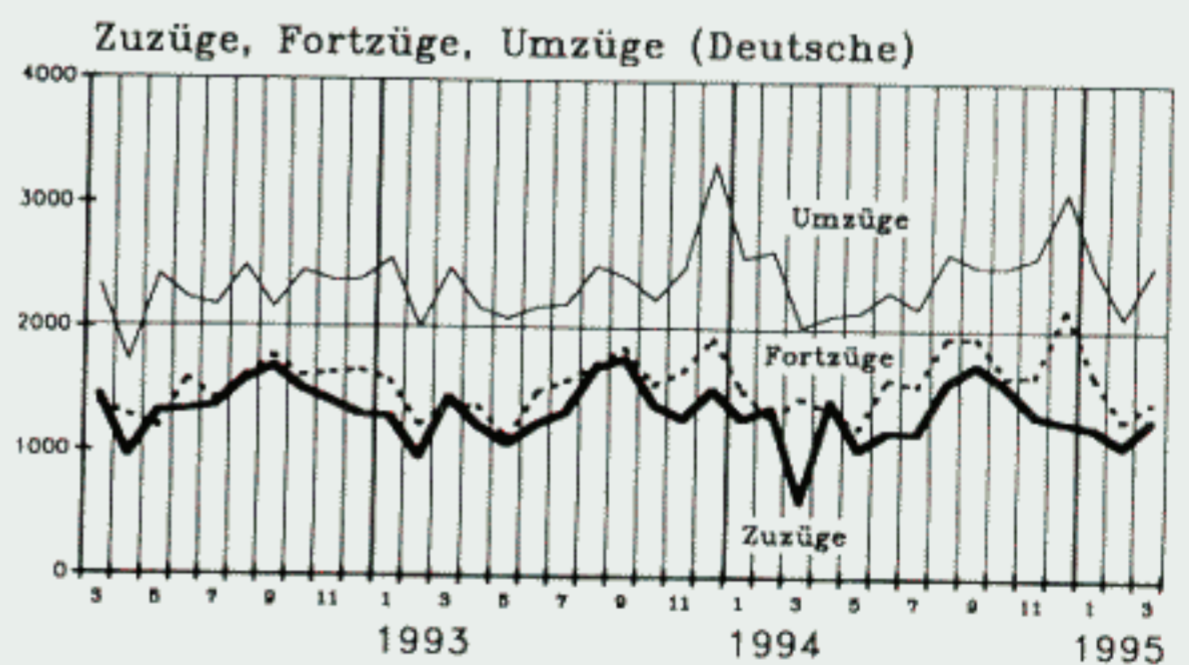
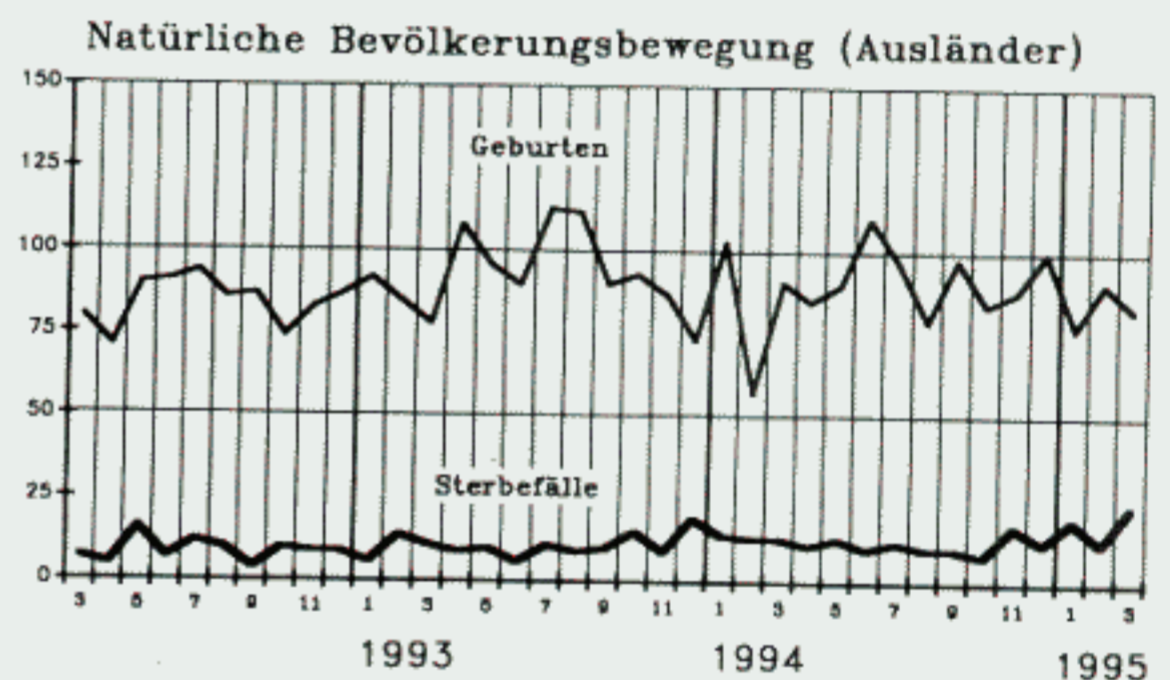
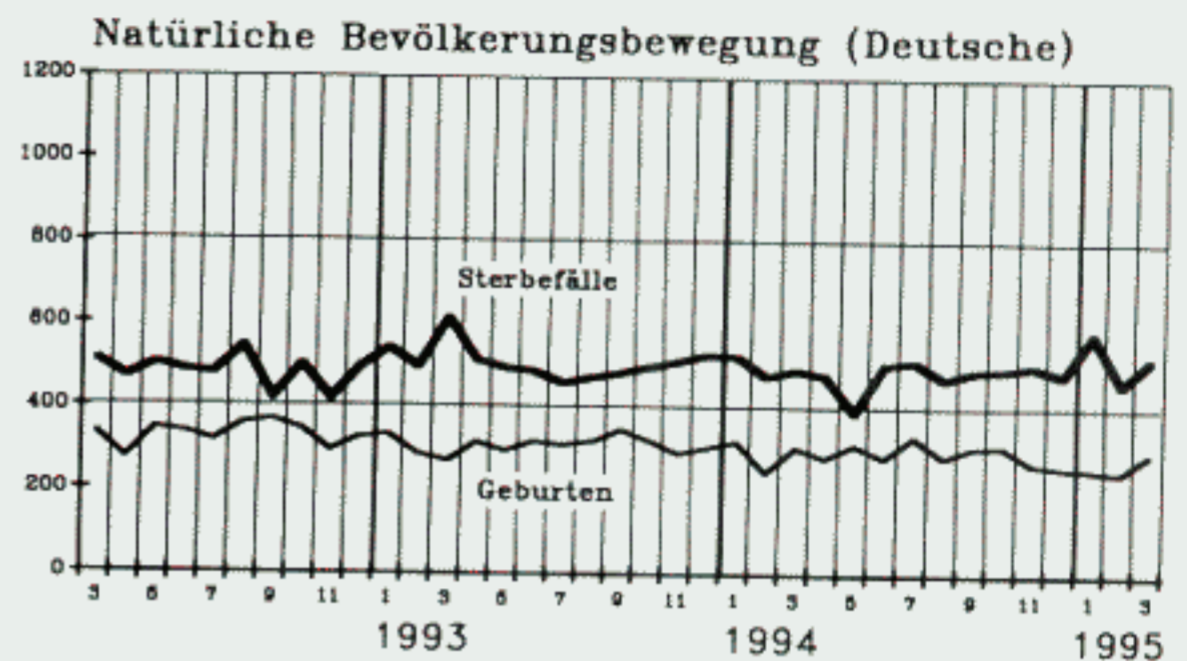


Tabelle 1: Innerstädtische Pendelbewegung zwischen Wohn-Stadtteil und dem Stadtteil der Arbeits-/Ausbildungsstätte (Anteile der berufstätigen Nürnberger in % bezogen auf den Wohn-Stadtteil)

Von Stadtteil (Wohnung)	N a c h S t a d t t e i l (Arbeitsstätte)																			
	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	
	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %	Insges. %	dar. mit ÖNV %
0 Altstadt und engere Innenstadt	31	13	9	33	27	19	6	50	4	25	3	5	60	6	33	6	4	25	4	25
1 Weiterer Innenstadt-Gürtel Süd	18	50	24	13	14	36	7	57	11	18	3	8	50	4	50	7	43	4	50	50
2 Weiterer Innenstadt-Gürtel West/Nord / Ost	18	39	10	30	28	14	4	25	8	38	2	10	50	7	14	7	14	5	20	20
3 Südöstliche Außenstadt	26	62	13	38	10	40	27	15	5	40	4	5	40	3	3	6	50	2	2	2
4 Südliche Außenstadt	24	38	13	15	12	25	9	22	21	10	5	7	29	3	3	4	25	3	3	3
5 Südwestliche Außenstadt	20	70	14	36	9	33	3	66	13	31	18	10	30	4	50	7	29	2	2	50
6 Westliche Außenstadt	17	59	12	42	18	28	5	29	7	29	2	25	20	5	40	6	33	4	4	4
7 Nordwestliche Außenstadt	15	33	8	3	19	5	5	5	7	3	1	6	3	25	8	10	3	3	3	3
8 Nordöstliche Außenstadt	14	36	10	3	21	19	4	3	6	3	2	9	3	7	3	20	7	7	7	7
9 Östliche Außenstadt	24	45	10	33	15	20	7	3	4	45	2	7	43	4	3	8	19	19	19	16

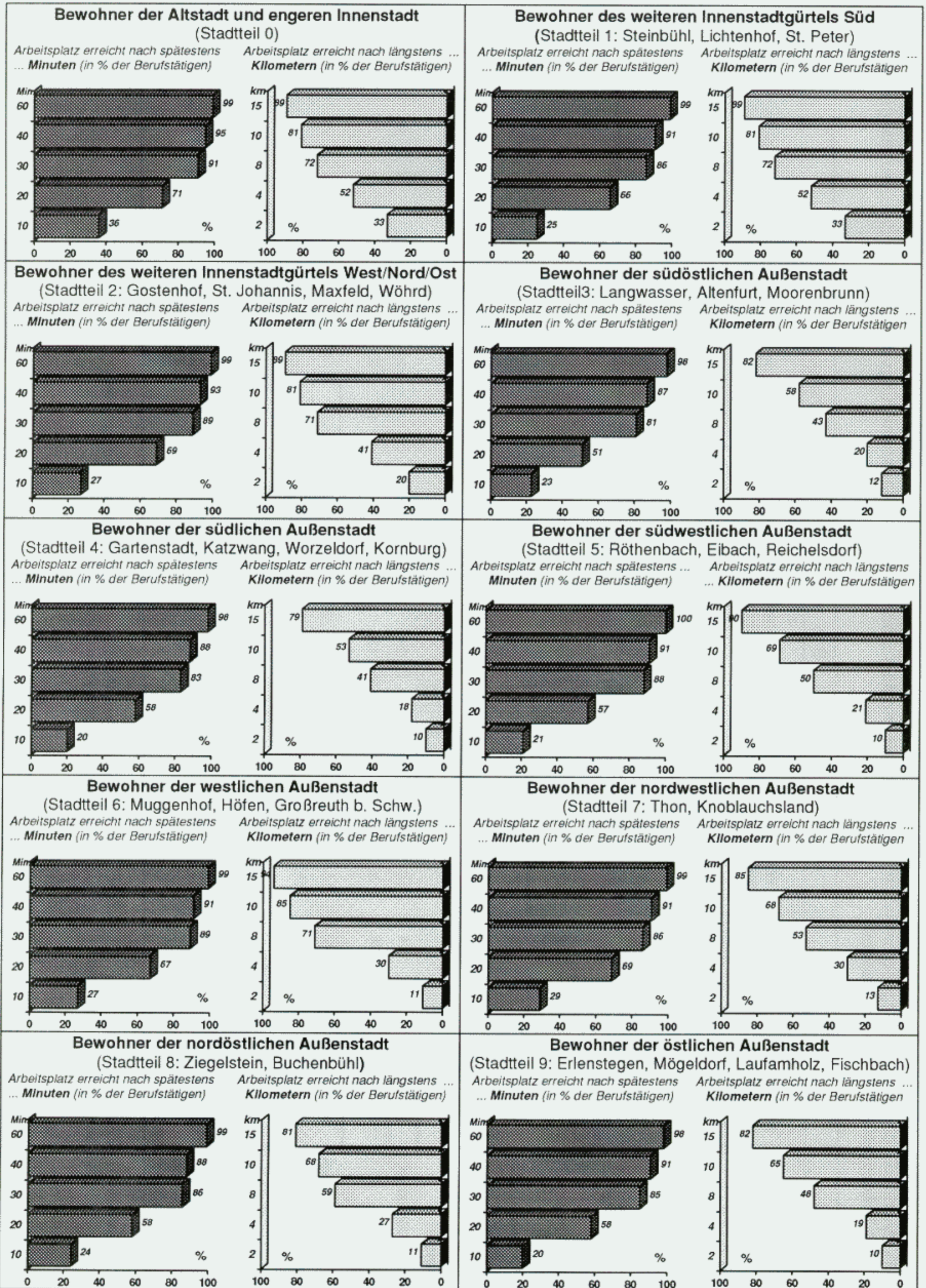
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung 1993
Amt für Stadtforschung und Statistik

STATIS Nürnberg

 Ziel-Stadtteil mit dem höchsten Anteil von Berufstätigen des jeweiligen Quell-Stadtteils

 Ziel-Stadtteil mit dem höchsten Anteil von ÖNV-Nutzern unter den Berufstätigen des jeweiligen Quell-Stadtteils

Abb. 2: Fahrtzeit und Weglänge zwischen Wohnung und Arbeits-/Ausbildungsstätte der Bewohner in den Nürnberger Stadtteilen



Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung 1993

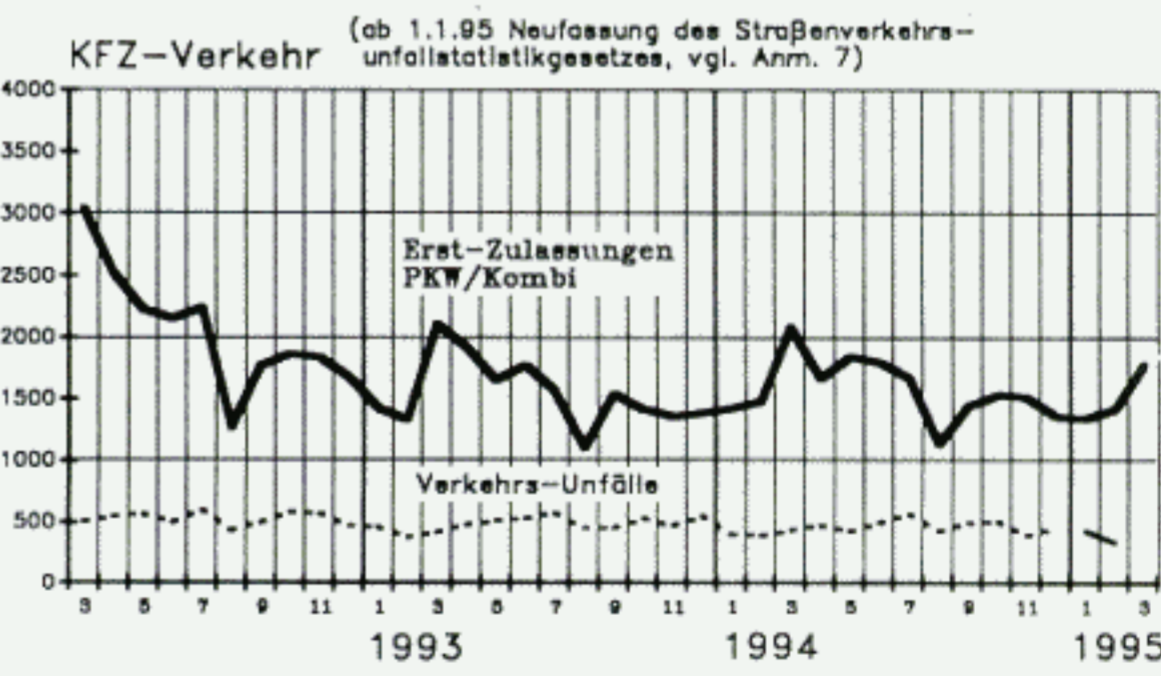
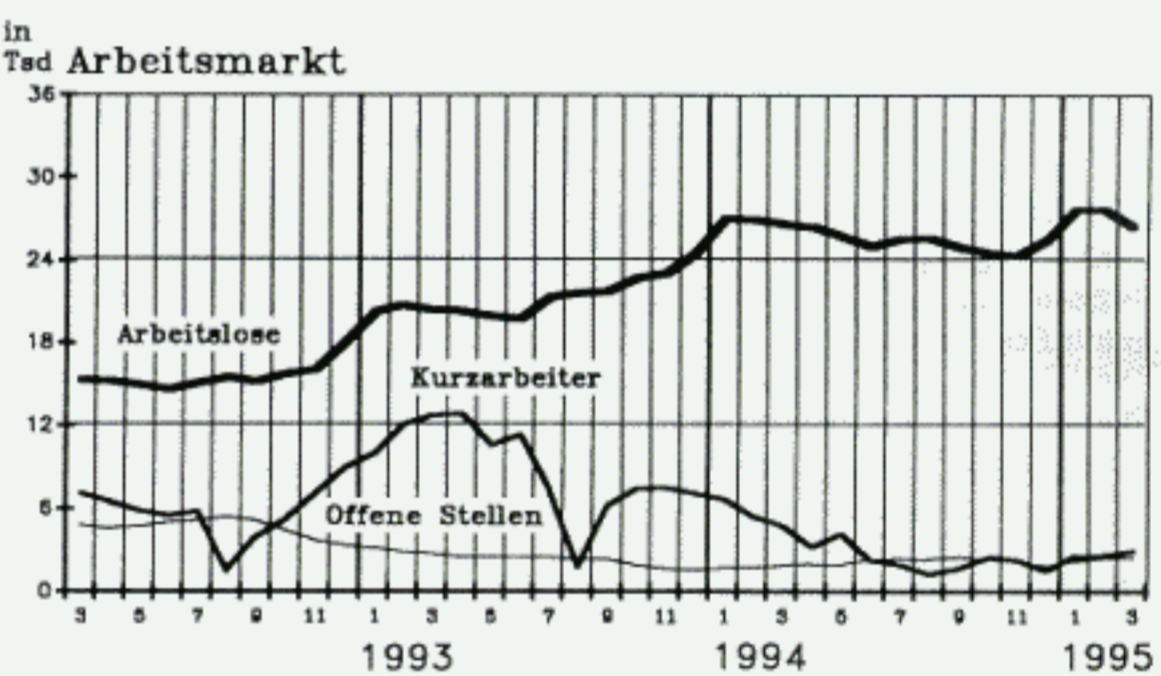
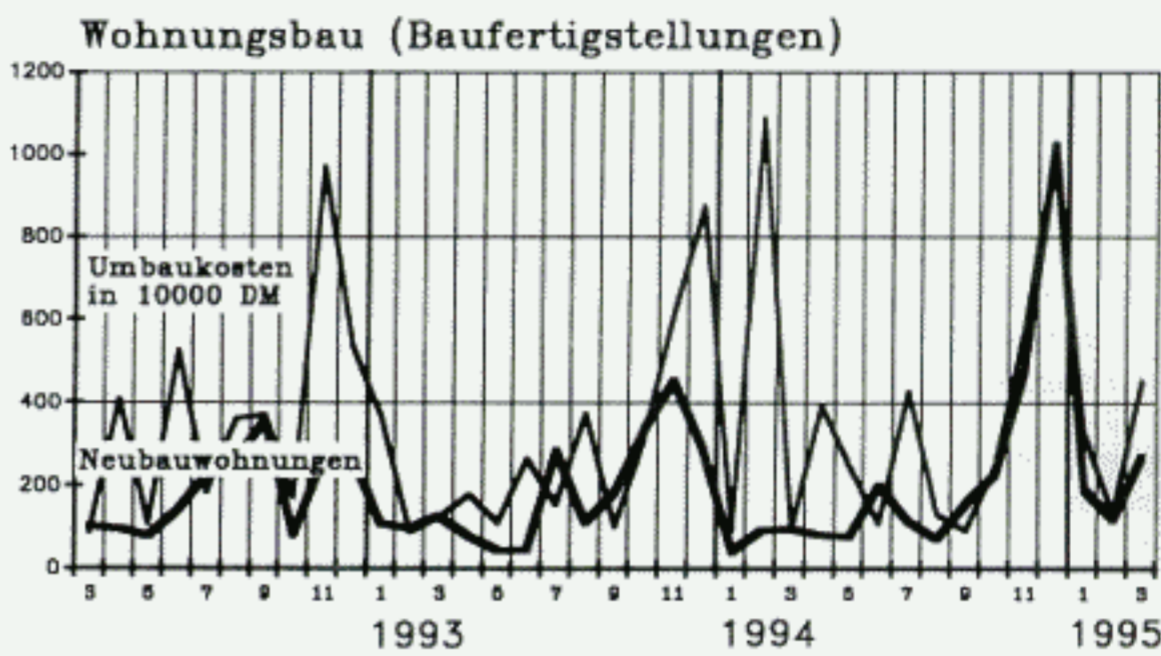
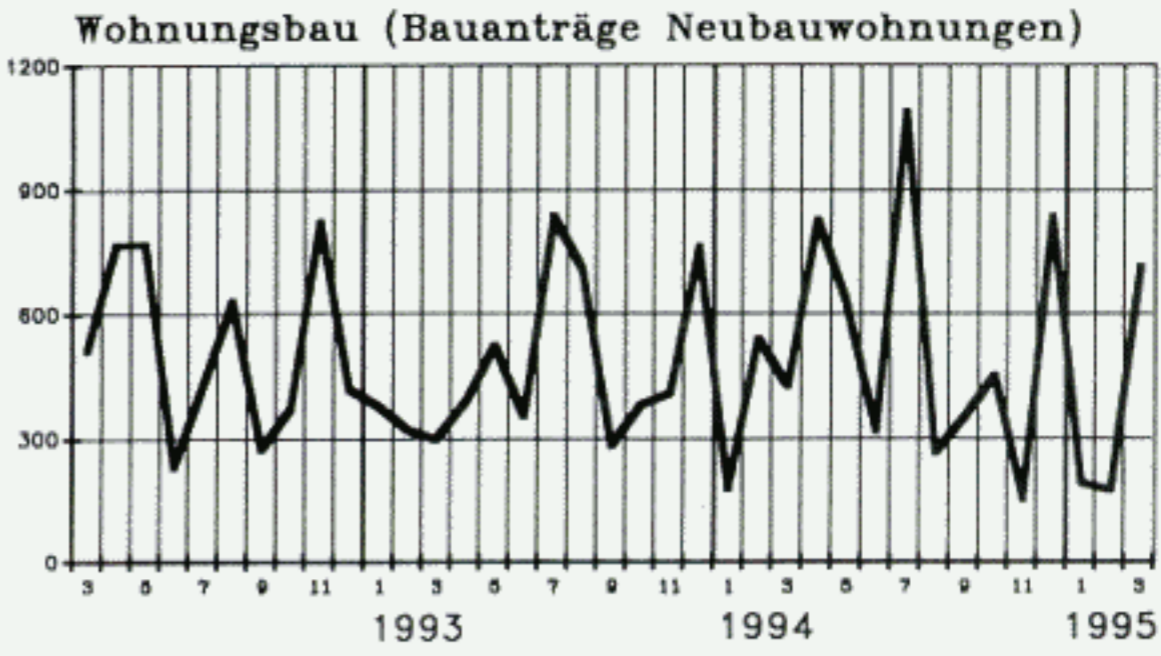
Amt für Stadtforschung und Statistik

STATIS Nürnberg

Nach spätestens einer Viertelstunde haben drei Viertel der Fußgänger und Radfahrer ihren Betrieb erreicht, über die Hälfte der Autofahrer und 80% der ÖNV-Benutzer sind dann noch unterwegs (vgl. Abb.1 auf S. 1). Die meisten Fußgänger/Radfahrer muten sich allerdings auch nicht mehr als höchstens 4 km zu. Nach einer halben Stunde sind fast alle Fußgänger und Radfahrer und über 90% der PKW-Fahrer am Ziel; jeder dritte ÖNV-Nutzer muß sich dagegen, trotz durchschnittlich kürzerer Weglängen zur Arbeit als die PKW-Fahrer, noch 10 bis 20 Minuten gedulden.

Am wirksamsten kann der Berufsverkehr durch die räumliche Nähe der Wohnung zur Arbeitsstätte begrenzt werden. Das Wieder-Zusammenführen von Wohnen und Arbeiten ist daher ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklungspolitik. Für rund ein Viertel der Nürnberger, die in ihrem Wohn-Stadtteil auch zur Arbeit gehen, ist dieses Ziel erreicht (vgl. Tab. 1 auf der Innenseite). Naheliegender ist dieses Ergebnis für die Bewohner der Innenstadt (Stadtteile 0,1,2), für die ein urbanes Nebeneinander von Wohnungen, Geschäften und Betrieben typisch ist. Erfreulich im Sinne der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzung ist es dagegen, daß gerade die in den letzten zwei Jahrzehnten in den äußeren Stadtgebieten neu entstandenen Arbeitsplätze auch verstärkt von den dortigen Bewohnern nachgefragt und besetzt werden (Stadtteile 3,6,7,8: Langwasser, Höfen/Großreuth, Thon/Knoblauchland, Ziegelstein/Schafhof). Dies vermeidet nicht nur Verkehr, sondern dient auch der Verbundenheit mit dem Stadtteil und der Akzeptanz stadtteilbezogener Infrastruktureinrichtungen. Nicht so deutlich zeigt sich dieser Trend in den eher durch das Wohnen geprägten Stadtteilen 4/Katzwang, Kornburg usw., 5/Röthenbach, Eibach usw. sowie 9/Erlenstegen, Laufamholz usw.. Für die Bewohner dieser Gebiete ist die Altstadt das bevorzugte Pendlerziel mit, dank zum Teil guter Verkehrsverbindungen, einem überdurchschnittlichen Anteil von ÖNV-Nutzern (insb. Röthenbach mit einer 70%-igen ÖNV-Quote in die Innenstadt).

Der Anteil der ÖNV-Nutzer steigt mit dem Vorhandensein einer U-Bahn-Linie zwischen Quell- und Zielgebiet oder zumindest *im* Zielgebiet der Arbeitsstätte. Unter diesen Voraussetzungen wird ein Modal-Split im Berufsverkehr von über 50% zugunsten des ÖNV bzw. annähernd 50% erreicht. Dies gilt auch für Fahrtziele in gut angebundene Außenstadtgebiete wie die Stadtteile der südöstlichen, südwestlichen und westlichen Außenstadt 3, 5 und 6. Vertiefend dazu sind in Abb. 2 auf der Innenseite für die einzelnen Stadtteile die maximalen Fahrtzeiten und Weglängen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte der berufstätigen Nürnberger dargestellt.



Preisindex der Lebenshaltung im Bundesgebiet

Quelle: Statistisches Bundesamt (1985 = 100)

Preisindex für die Gesamtlebenshaltung	März 1994	Feb. 1995	März 1995	Veränderung in % gegen	
				März 1994	Feb. 1995
aller privaten Haushalte	122,8	125,5	125,6	+ 2,3	+ 0,1
von Beamten und Angestellten mit höherem Einkommen	123,9	126,5	126,6	+ 2,2	+ 0,1
von Arbeitern und Angestellten mit mittlerem Einkommen	122,2	124,7	124,8	+ 2,1	+ 0,1
von Renten- u. Sozialhilfeempf.	122,5	125,4	125,6	+ 2,5	+ 0,2

