



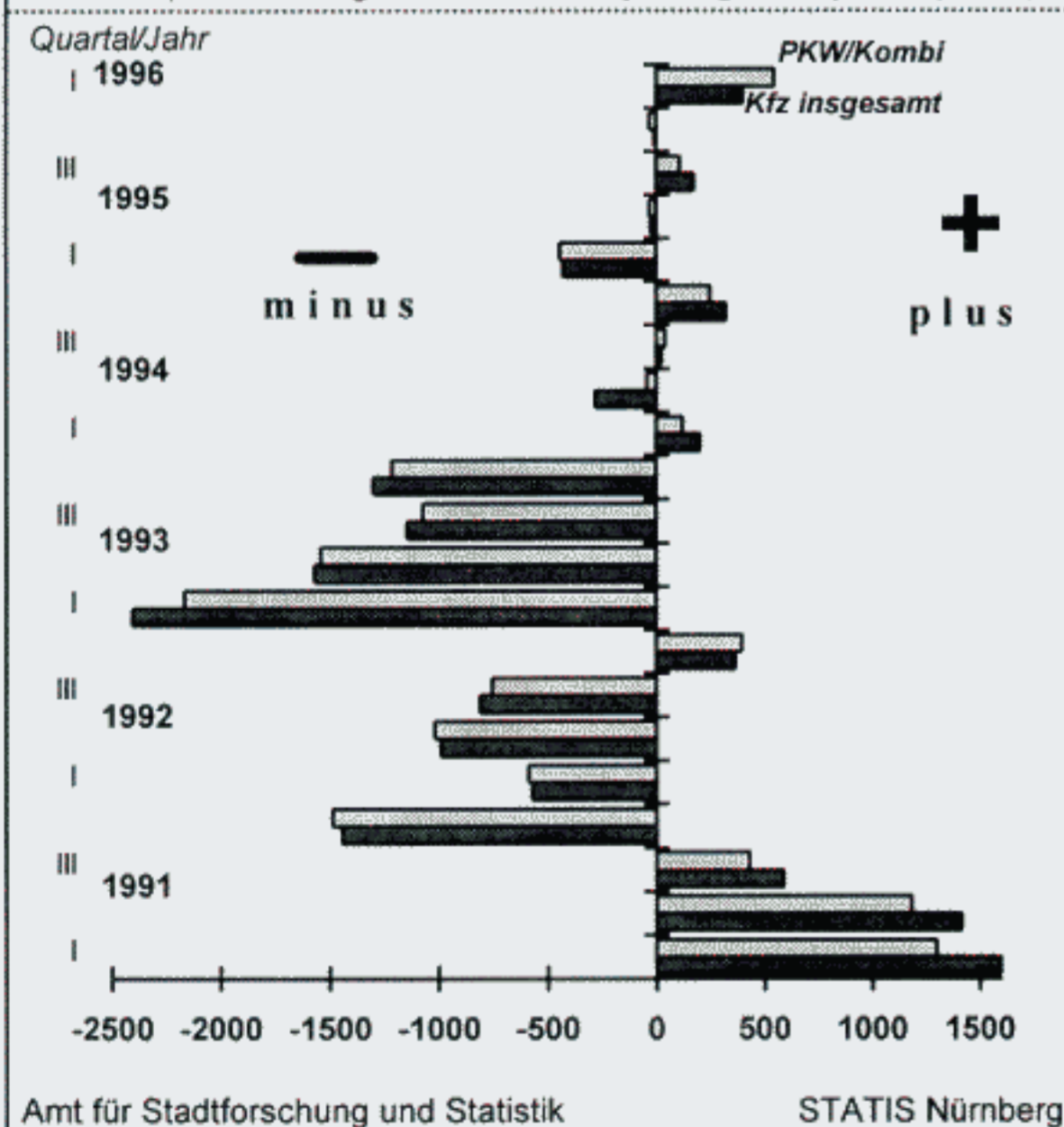
Statistischer Monatsbericht für Mai 1996

21.06.1996

Mehr Autos - weniger Verkehr ?!

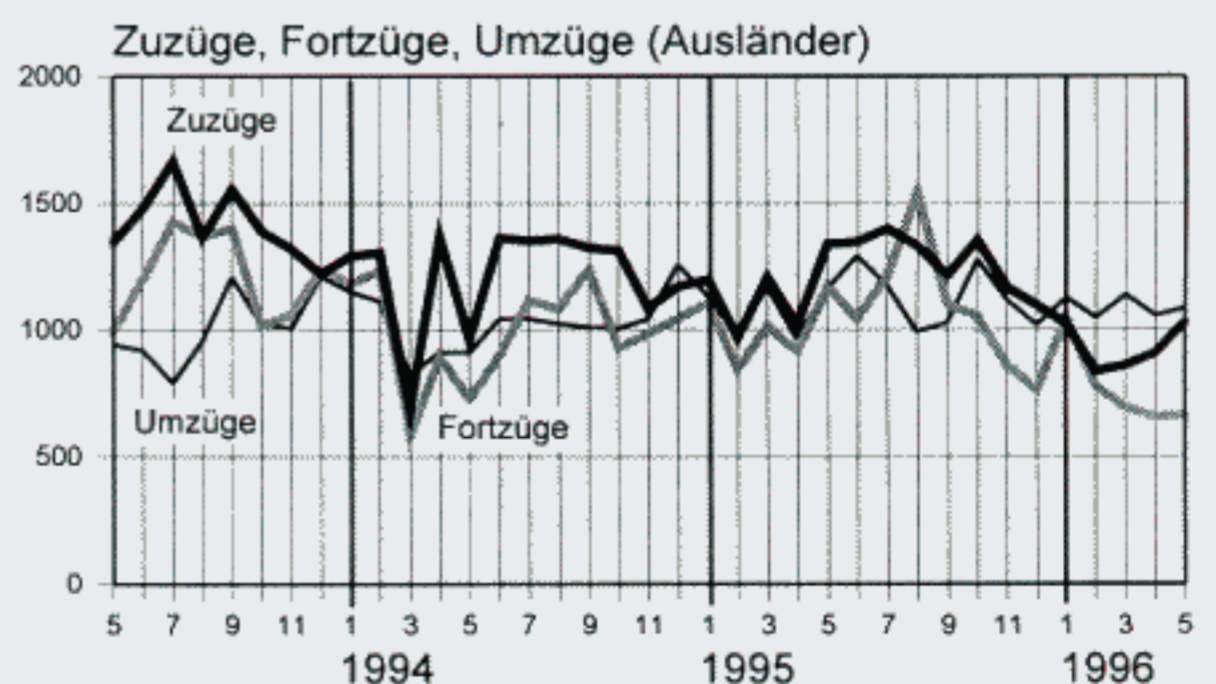
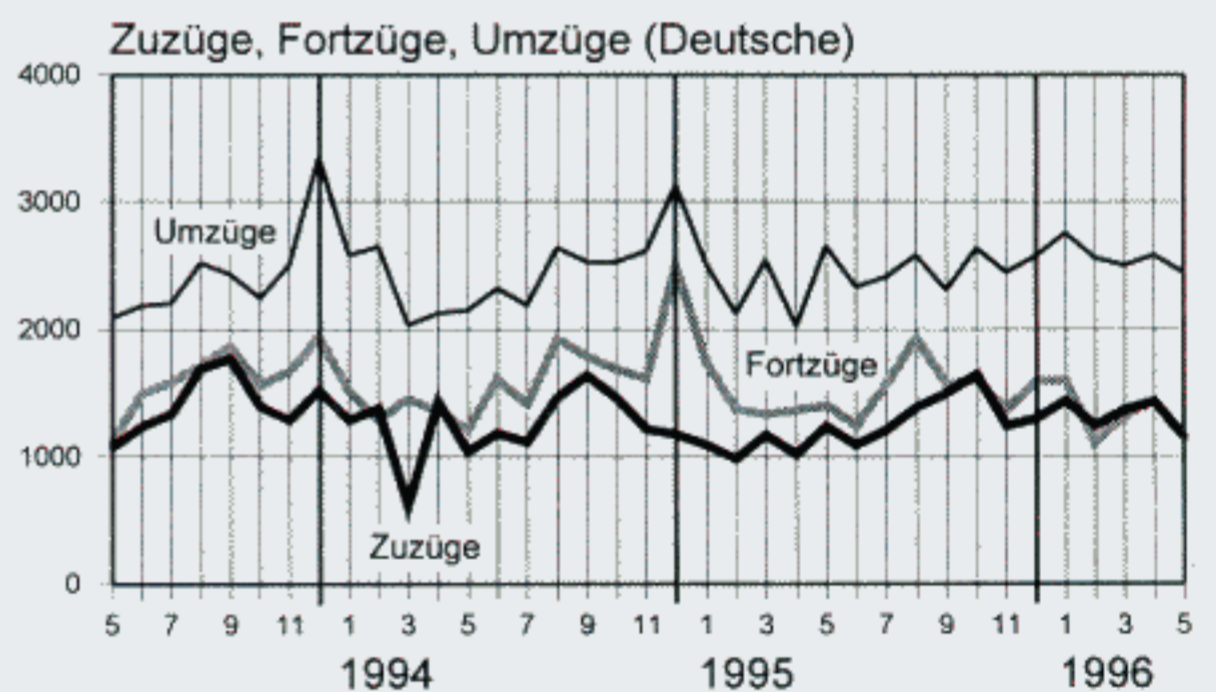
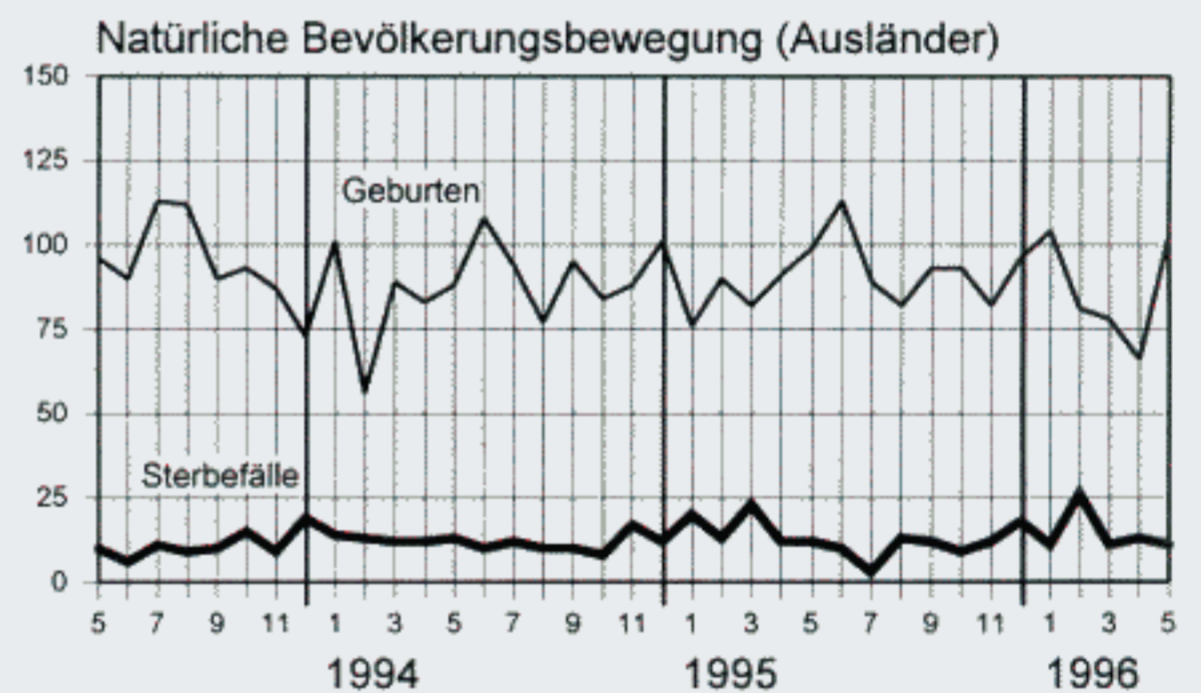
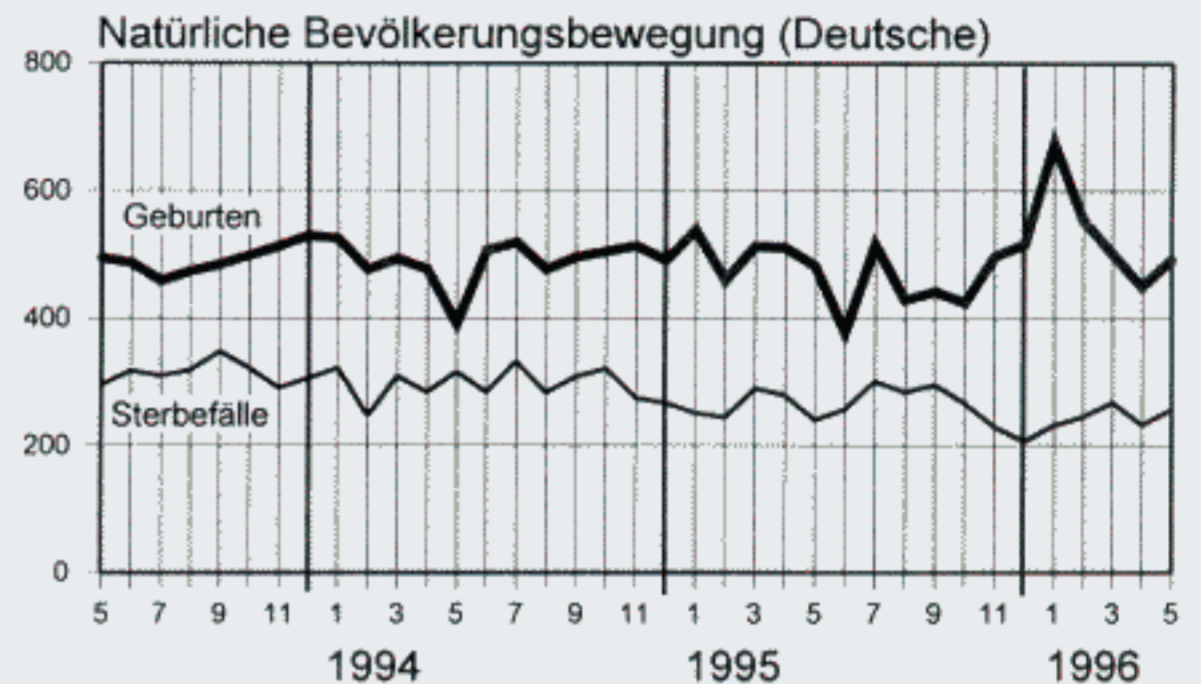
Die Nürnberger kaufen wieder mehr neue Autos. Nach den Rekordzulassungen im Jahr 1991 und der hauptsächlich konjunkturbedingten Flaute in den folgenden Jahren, sind in den ersten Monaten dieses Jahres erstmals wieder deutlich mehr fabrikneue Autos als im Vorjahr zugelassen worden (vgl. Abb. 1 unten und Tab. 2 auf der Innenseite). Ein Lichtblick: da nur noch schadstoffreduzierte PKW neu in den Verkehr kommen, hat sich der Anteil der schadstoffreduzierten PKW in den letzten sechs Jahren erheblich vergrößert, nämlich auf 62 % aller PKW und Kombi in Nürnberg; 1990 waren es nur 21 % gewesen (vgl. Tab. 1 innen).

Abb. 1: Entwicklung der neuzugelassenen Kraftfahrzeuge und PKW seit dem 1. Quartal 1991 in Nürnberg
(Veränderung der Anzahl zum jeweiligen Vorjahresquartal)



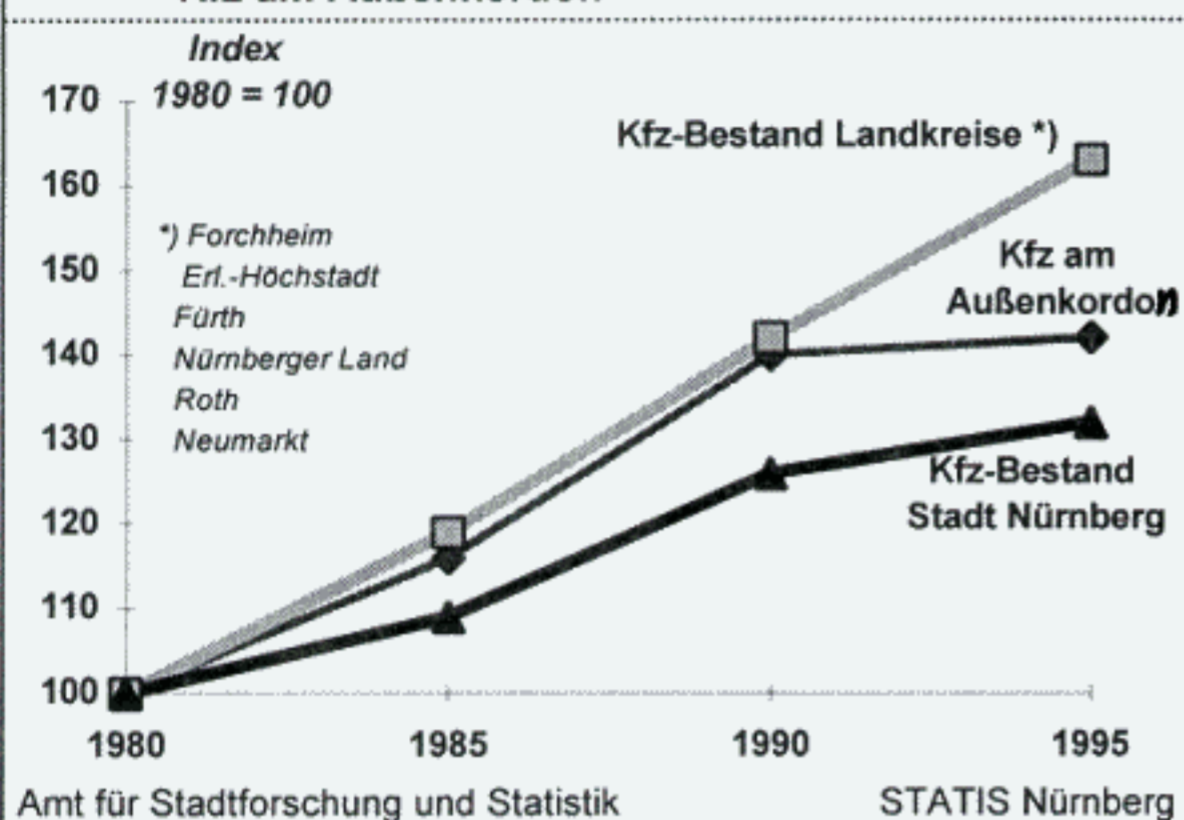
Zuwachsraten wie zu Beginn der 90er Jahre sind jedoch nicht zu erwarten. Dagegen sprechen die enger gewordenen Spielräume des privaten Konsums und auch ein verändertes Verkehrs- und Umweltverhalten. Nach den Ergebnissen der Wohnungs- und Haushaltserhebung 1995 fahren „nur noch“ etwas mehr als 50 % der berufstätigen Nürnberger mit dem PKW zur Arbeit; das sind 6 % weniger als vor 10 Jahren. Entscheidend für die Verkehrsbelastung ist jedoch neben der Frage, wie stark die Nürnberger selbst ihr Auto benutzen, der Motorisierungsgrad im Umland und die Zahl der Kraftfahrzeuge, die tagtäglich von und nach außerhalb ein- bzw. ausfahren.

Fortsetzung letzte Seite



Wie die folgende Graphik zeigt, ist die Motorisierung in den Landkreisen des Nürnberger Einzugsgebiets wesentlich stärker gestiegen als in der Stadt Nürnberg. Der Kfz-Bestand ist seit 1980 in den angrenzenden Landkreisen um 63 % angewachsen, in Nürnberg dagegen nur um 32 %. Auch die Zahl der Kfz je 1000 Einwohner war Ende 1995 in den Landkreisen mit 582 deutlich höher als in Nürnberg (486), zurückzuführen wohl in erster Linie auf die schlechtere Erschließung der Umlandgemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Abb. 2: Entwicklung des Kfz-Bestands in Nürnberg und in den angrenzenden Landkreisen sowie Anzahl der Kfz am Außenkordon



Vergleicht man diese Entwicklung mit den Daten der Verkehrszählung, die einmal jährlich an den Einfallstraßen Nürnbergs (Außenkordon) durchgeführt wird, so ist jedoch seit 1990 eine Trendwende unübersehbar. Trotz ungebrochen nach oben weisender Motorisierung im Umland bei gleichzeitig wachsender Bevölkerung ist die bisher genau parallel zur Umlandmotorisierung gestiegene Verkehrsmenge am Außenkordon fast zum Stillstand gekommen. Mit konjunkturellen Einflüssen oder sinkenden Berufspendlerzahlen kann dies nicht erklärt werden, so daß als erfreuliche Begründung nur die in den letzten Jahren erfolgten Angebotsverbesserungen im regionalen öffentlichen Nahverkehr (S- und R-Bahn, P+R-Parkplätze) plausibel erscheinen.

Daß attraktive öffentliche Verkehrsmittel das Umsteigen vom PKW oder gar den Verzicht auf den Autobesitz möglich machen - dafür spricht auch die räumliche Verteilung des Kfz-Besatzes je 1000 Einwohner in den bewohnten Distrikten des Nürnberger Stadtgebiets (vgl. Karte auf der Innenseite). Wenngleich der Kfz-Besatz auch von der jeweiligen Bevölkerungsstruktur (wirtschaftliche Verhältnisse, Alter usw.) und vom örtlichen Gewerbe abhängig ist, zeigt sich in den Innenstadt-Distrikten und in den Gebieten entlang der U-Bahn-Trassen durchschnittlich eine geringere Kfz-Dichte, als dies in den weniger gut erschlossenen Außenstadtgebieten der Fall ist.

Preisindex der Lebenshaltung im früheren Bundesgebiet

Quelle: Statistisches Bundesamt (1991 = 100)

| Preisindex für die Gesamtlebenshaltung | Mai 1995 | April 1996 | Mai 1996 | Veränderung in % gegen | |
|--|----------|------------|--------------|------------------------|------------|
| | | | | Mai 1995 | April 1996 |
| aller privaten Haushalte | 112,4 | 113,8 | 114,1 | +1,5 | +0,3 |
| von Beamten und Angestellten mit höherem Einkommen | 112,6 | 114,1 | 114,4 | +1,6 | +0,3 |
| von Beamten und Angestellten mit mittlerem Einkommen | 112,9 | 114,2 | 114,4 | +1,3 | +0,2 |
| von Renten- u. Sozialhilfeempf. | 113,7 | 114,7 | 114,9 | +1,1 | +0,2 |

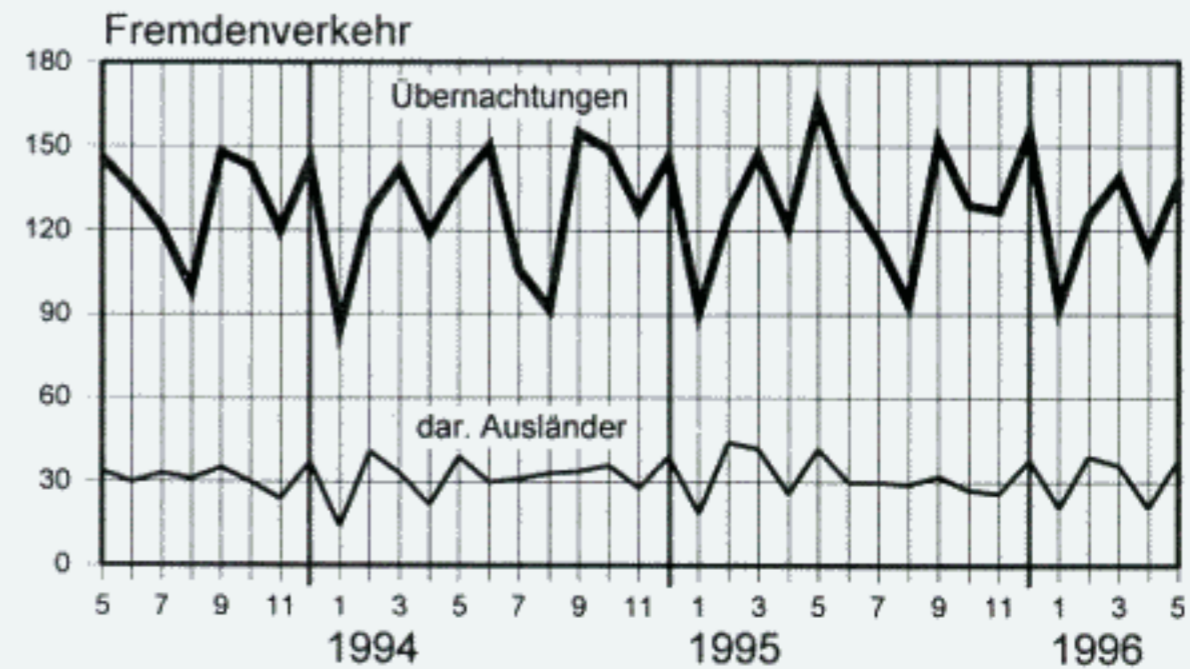
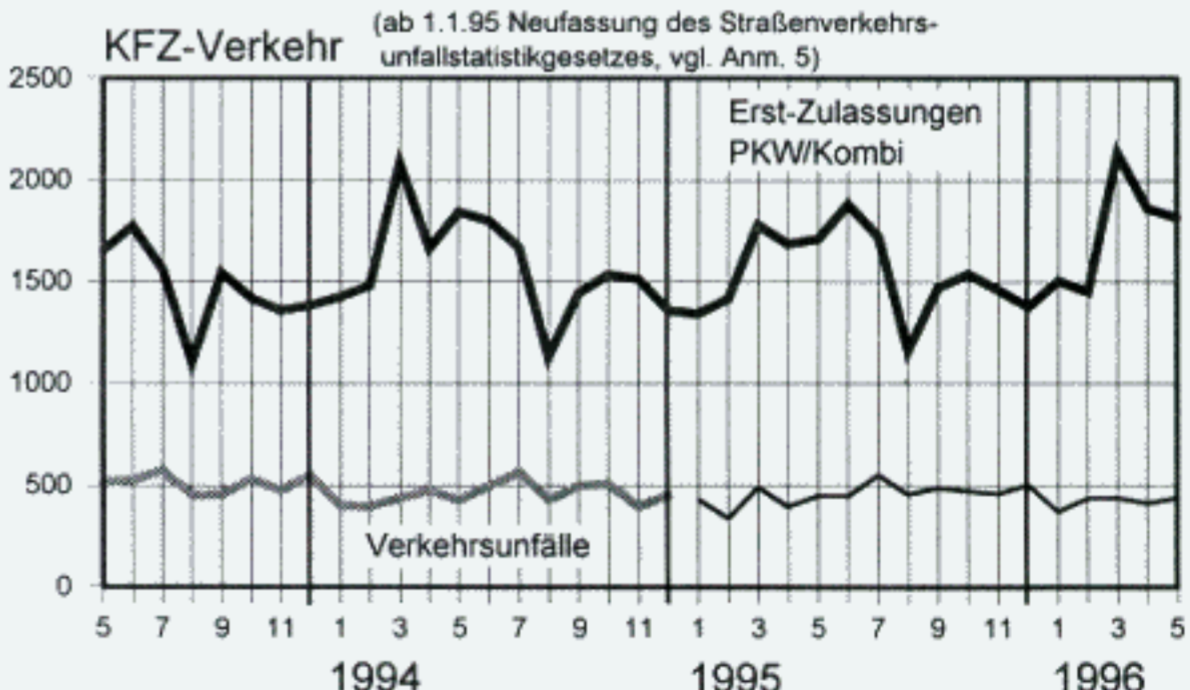
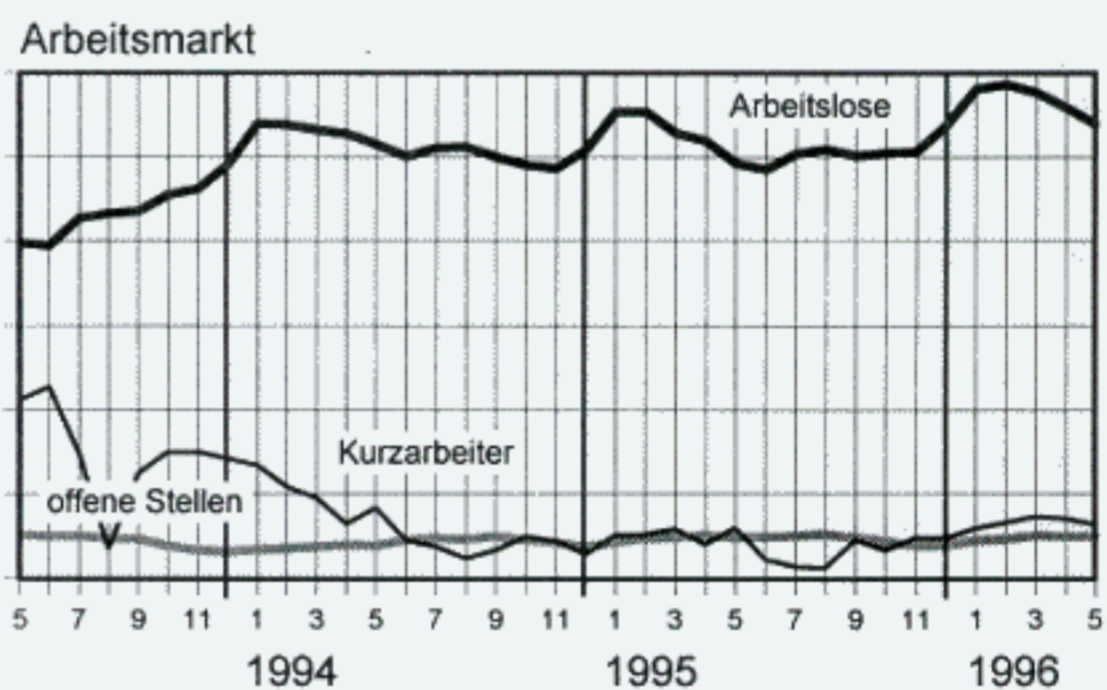
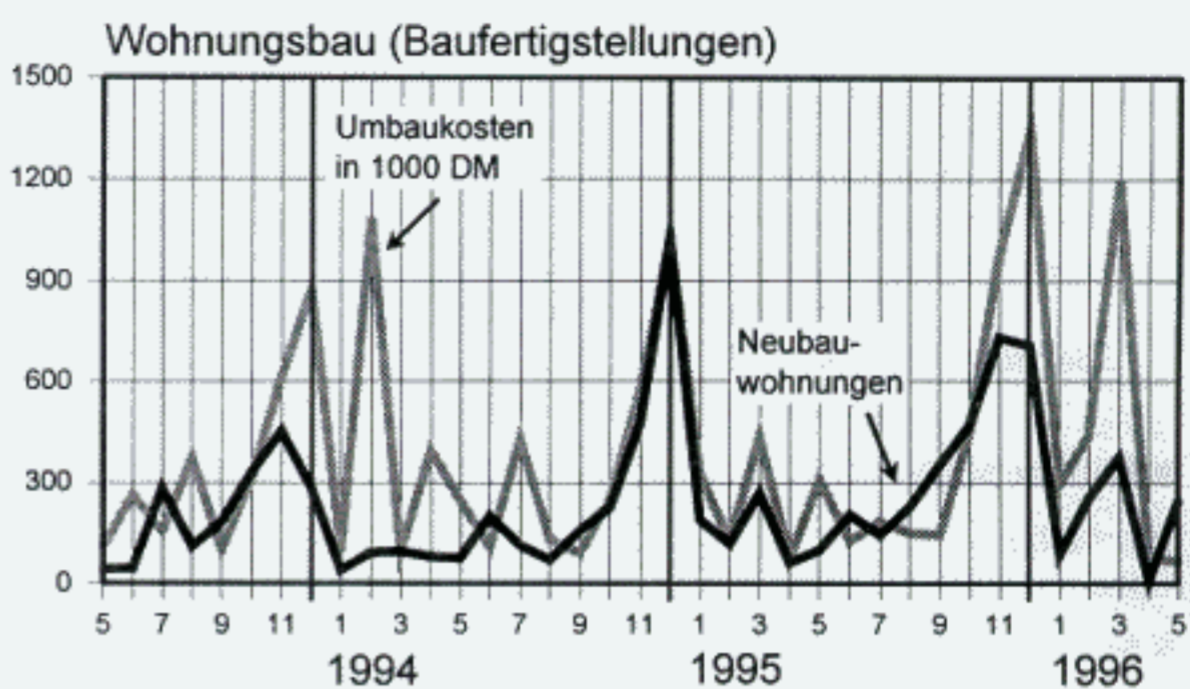
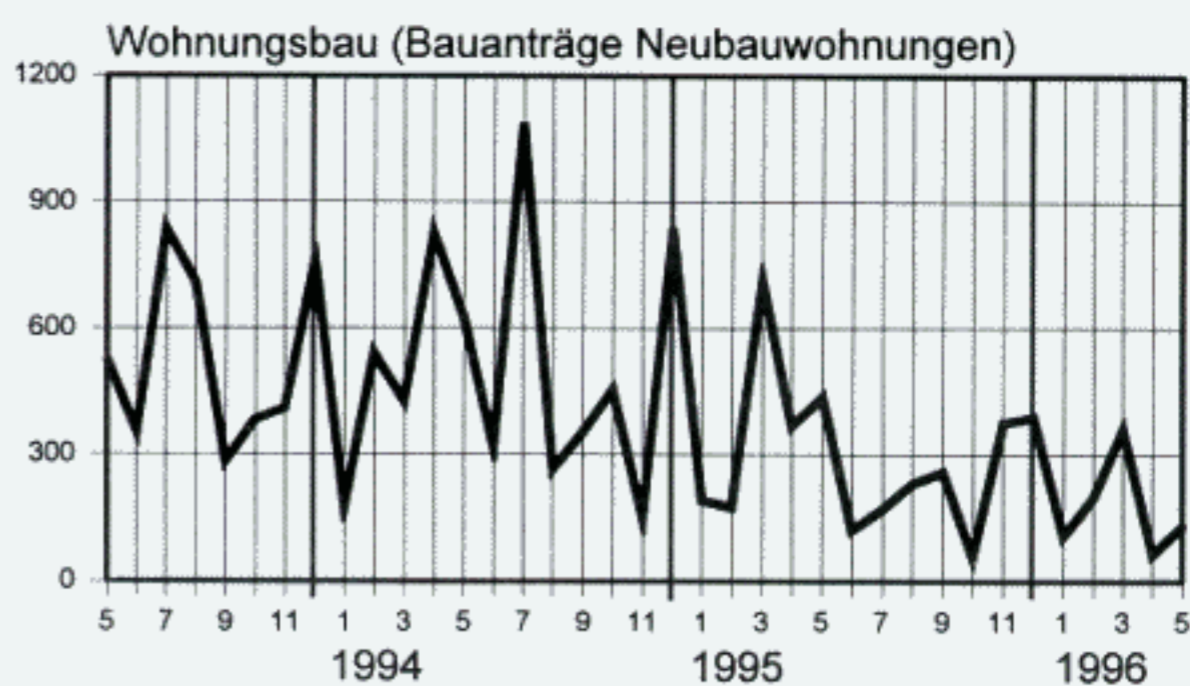


Tabelle 1: Entwicklung des Bestands an zugelassenen Kraftfahrzeugen und der Einwohner in Nürnberg 1980 bis 1996

| Jahr (31.12.) | zugelassene Kraftfahr- zeuge insg. | darunter PKW und Kombi | | | Einwohner | Kfz je 1000 Einwohner |
|------------------|--|------------------------|--------------------------------|-------------|-----------|--------------------------|
| | | Anzahl | darunter schadstoffreduziert*) | | | |
| | | | Anzahl | % von Sp. 2 | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 1980 | 179 308 | 164 076 | - | - | 484 405 | 370 |
| 1985 | 190 924 | 175 107 | - | - | 465 255 | 410 |
| 1990 | 224 016 | 204 168 | 43 946 | 21,5 | 493 692 | 454 |
| 1991 | 230 443 | 209 625 | 65 712 | 31,3 | 497 496 | 463 |
| 1992 | 235 336 | 213 319 | 86 516 | 40,6 | 500 198 | 470 |
| 1993 | 235 910 | 212 816 | 99 608 | 46,8 | 498 945 | 473 |
| 1994 | 237 331 | 212 394 | 109 456 | 51,5 | 498 845 | 476 |
| 1995 | 239 314 | 211 770 | . | . | 492 425 | 486 |
| Mai 1996 | 244 007 | 213 167 | 131 706 | 61,8 | 492 825 | 495 |

*) Bei PKW mit Ottomotor Anteil der G-Kat-geregelten Motoren

Amt für Stadtforschung und Statistik STATIS Nürnberg

Tabelle 2: Entwicklung der neuzugelassenen Kraftfahrzeuge in Nürnberg seit dem 1. Quartal 1990

| Jahr Quartal | Kraftfahrzeuge insgesamt | | | Darunter PKW und Kombis | | |
|-----------------|--------------------------|---------------------------|--------|-----------------------------|---------------------------|--------|
| | neuzugelassene Kfz | Veränderungen zum Vorjahr | | neuzugelassene PKW/Kombi | Veränderungen zum Vorjahr | |
| | | Anzahl | in % | | Anzahl | in % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1990 I | 6 980 | 667 | 10,6 | 6 323 | 649 | 11,4 |
| II | 7 711 | 274 | 3,7 | 6 731 | 164 | 2,5 |
| III | 6 280 | 770 | 14,0 | 5 604 | 717 | 14,7 |
| IV | 6 958 | 1 186 | 20,5 | 6 466 | 1 195 | 22,7 |
| 1991 I | 8 577 | 1 597 | 22,9 | 7 620 | 1 297 | 20,5 |
| II | 9 125 | 1 414 | 18,3 | 7 914 | 1 183 | 17,6 |
| III | 6 868 | 588 | 9,4 | 6 036 | 432 | 7,7 |
| IV | 5 514 | - 1 444 | - 20,8 | 4 977 | - 1 489 | - 23,0 |
| 1992 I | 8 005 | - 572 | - 6,7 | 7 032 | - 588 | - 7,7 |
| II | 8 132 | - 993 | - 10,9 | 6 896 | - 1 018 | - 12,9 |
| III | 6 057 | - 811 | - 11,8 | 5 281 | - 755 | - 12,5 |
| IV | 5 879 | 365 | 6,6 | 5 374 | 397 | 8,0 |
| 1993 I | 5 598 | - 2 407 | - 30,1 | 4 865 | - 2 167 | - 30,8 |
| II | 6 562 | - 1 570 | - 19,3 | 5 354 | - 1 542 | - 22,4 |
| III | 4 911 | - 1 146 | - 18,9 | 4 208 | - 1 073 | - 20,3 |
| IV | 4 578 | - 1 301 | - 22,1 | 4 159 | - 1 215 | - 22,6 |
| 1994 I | 5 801 | 203 | 3,6 | 4 986 | 121 | 2,5 |
| II | 6 278 | - 284 | - 4,3 | 5 311 | - 43 | - 0,8 |
| III | 4 936 | 25 | 0,5 | 4 249 | 41 | 1,0 |
| IV | 4 899 | 321 | 7,0 | 4 408 | 249 | 6,0 |
| 1995 I | 5 369 | - 432 | - 7,4 | 4 541 | - 445 | - 9,0 |
| II | 6 253 | - 25 | - 0,4 | 5 282 | - 29 | - 0,5 |
| III | 5 109 | 173 | 3,5 | 4 358 | 109 | 2,6 |
| IV | 4 890 | - 9 | - 0,2 | 4 377 | - 31 | - 0,7 |
| 1996 I | 5 769 | 400 | 7,5 | 5 086 | 545 | 12,0 |

Amt für Stadtforschung und Statistik STATIS Nürnberg

Nürnberg - Zugelassene Kraftfahrzeuge* je 1000 Einwohner nach Distrikt

