

Statistischer Monatsbericht für Mai 2008

24. Juli 2008

Verkehrverhalten, Klimadiskussion und Alternativen zum Autofahren in Nürnberg

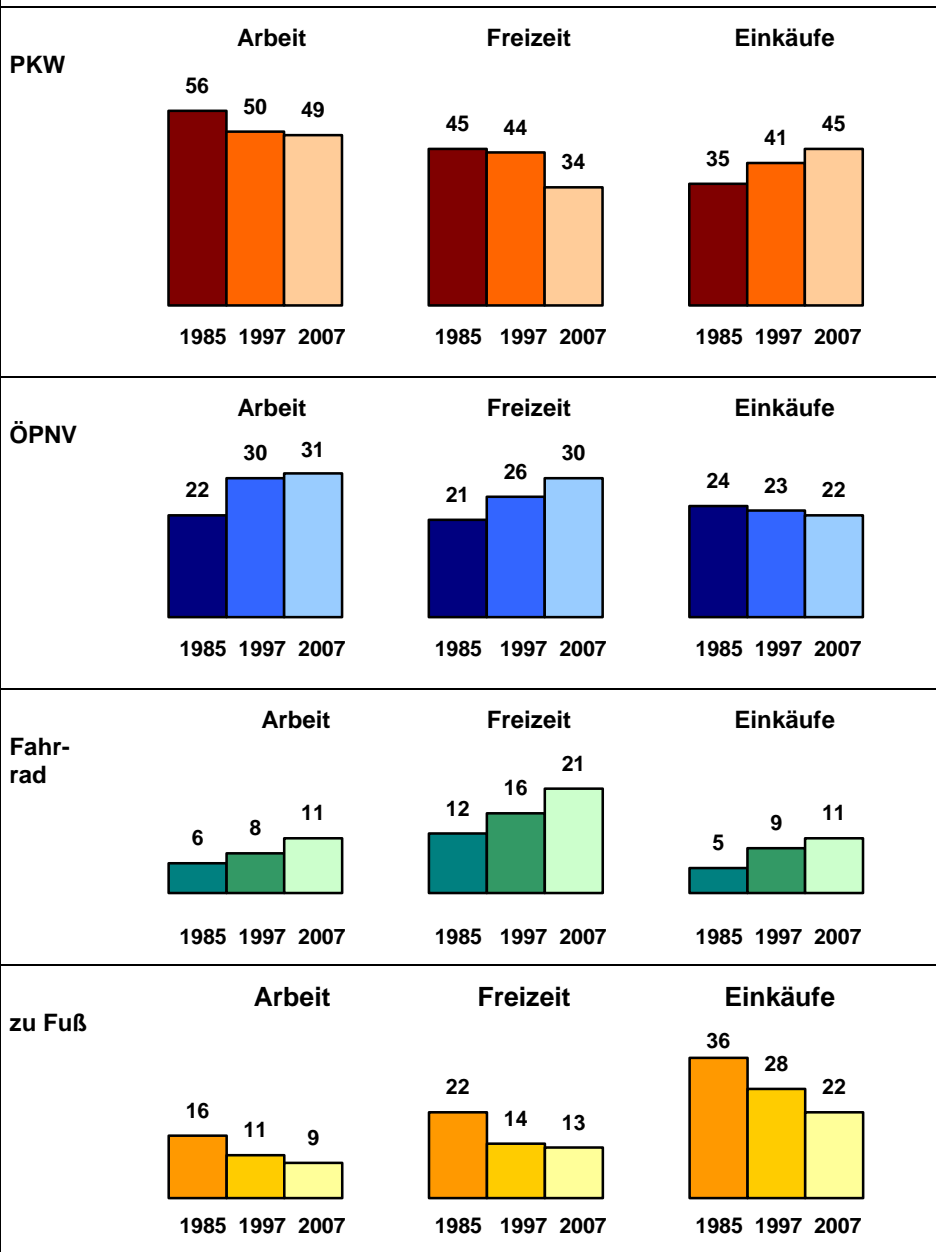
Für den täglichen **Weg zur Arbeit** ist der private PKW immer noch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, auch wenn immer mehr Nürnbergerinnen und Nürnberger auf das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. In der **Freizeit** werden Fahrrad, Busse und Bahnen immer beliebter und der Anteil derjenigen, die meist mit dem Auto unterwegs sind, ist auf ein Drittel gesunken.

Dagegen werden im Vergleich zu früheren Jahren deutlich häufiger **Einkäufe und Besorgungen** mit dem PKW erledigt. Der Anteil derjenigen, die ihre täglichen Wege zu Fuß erledigen, ist deutlich rückläufig. Mitte der 1980er Jahre erledigte noch jeder Dritte Einkäufe meistens zu Fuß, im Jahr 2007 war es nur noch jeder Fünfte. Heute wird dafür zwar auch das Fahrrad, aber vor allem das Auto erheblich öfter benutzt als in früheren Jahren. Diese Entwicklung ist plausibel vor dem Hintergrund eines veränderten Angebots an Einkaufsmöglichkeiten mit weniger Läden in Wohnvierteln und mehr großen Fach- und Einkaufsmärkten, die praktisch nur mit dem PKW zu erreichen sind.

Dies sind Ergebnisse der seit 1985 jährlich durchgeführten, repräsentativen Wohnungs- und Haushaltserhebungen. In zweijährigem Abstand wurde danach gefragt, welches Verkehrsmittel die Befragten meistens auf dem Weg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte, für Einkäufe und Besorgungen sowie in der Freizeit nutzen.

Fragen des Verkehrs und der Umwelt bewegen die Nürnbergerinnen und Nürnberger besonders stark. In der regelmäßig gestellten offenen Frage nach den derzeit **größten Problemen in Nürnberg** liegt der Themenkomplex Verkehr mit 25 % aller Angaben mittlerweile an der Spitze (zum Vergleich: 16 % im Jahr 2003), wobei hier die unterschiedlichsten Anliegen im Bereich Verkehrsplanung und -gestaltung, wie zu viel Verkehr, Baustellen in der Stadt, Parkplatzmangel, Radwegenetz, öffentliche Verkehrsmittel etc. zusammengefasst sind. Erst mit Abstand werden im Jahr 2007 Probleme des Arbeitsmarktes (hohe Arbeitslosigkeit, Stellenabbau, Ausbildungsplätze, Arbeitsbedingungen) genannt, die 16 % (2003: 27 %) der Befragten als besonders drin-

Abb. 1: Benutzte Verkehrsmittel nach Fahrtzielen 1985, 1997 und 2007



Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebungen 1985, 1997 und 2007
Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth



gend erachten. Bereits an dritter Stelle (2007: 14 %, 2003: 11 %) stehen derzeit in Nürnberg Probleme mit Sauberkeit und Umwelt, wobei insbesondere mangelnde Sauberkeit im Stadtbild, der Zustand der Grünanlagen, Luftverschmutzung und Lärm genannt werden.

Die Übersicht nach Stadtteilen (vgl. Abb. 2 auf der Rückseite) zeigt, dass der private PKW im Innenstadtbereich (innerhalb der Ringstraßen) seltener für den täglichen Arbeitsweg benutzt wird als in den äußeren Stadtteilen. In Stadtrandgebieten der

nordwestlichen, südlichen und östlichen Außenstadt legen sogar bis zu zwei Drittel der Berufstätigen ihren Arbeitsweg meist mit dem Auto zurück. Öffentliche Verkehrsmittel werden überdurchschnittlich häufig in der Südstadt, Altstadt, Langwasser und Muggenhof/Eberhardshof genutzt. In diesen Stadtteilen ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln v. a.

U-Bahnen, besonders dicht. In der Altstadt und angrenzenden Gebieten kann jeder Dritte den täglichen Weg zur Arbeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen.

Besonders wenige Berufstätige aus der nordwestlichen, südlichen, östlichen und auch der nordöstlichen Außenstadt fahren mit Bussen und Bahnen zur Arbeit, was

sicher auch an dem geringeren Angebot an attraktiven Verbindungen, insbesondere U-Bahn und Straßenbahn, liegt. Dabei gewinnen angesichts einer großen Anzahl von Pendlern neben den Linien zur Nürnberger Innenstadt auch Verbindungen über die Stadtgrenze hinweg wachsende Bedeutung.

Abb. 2: Benutztes Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte nach Stadtteilen (in Prozent)

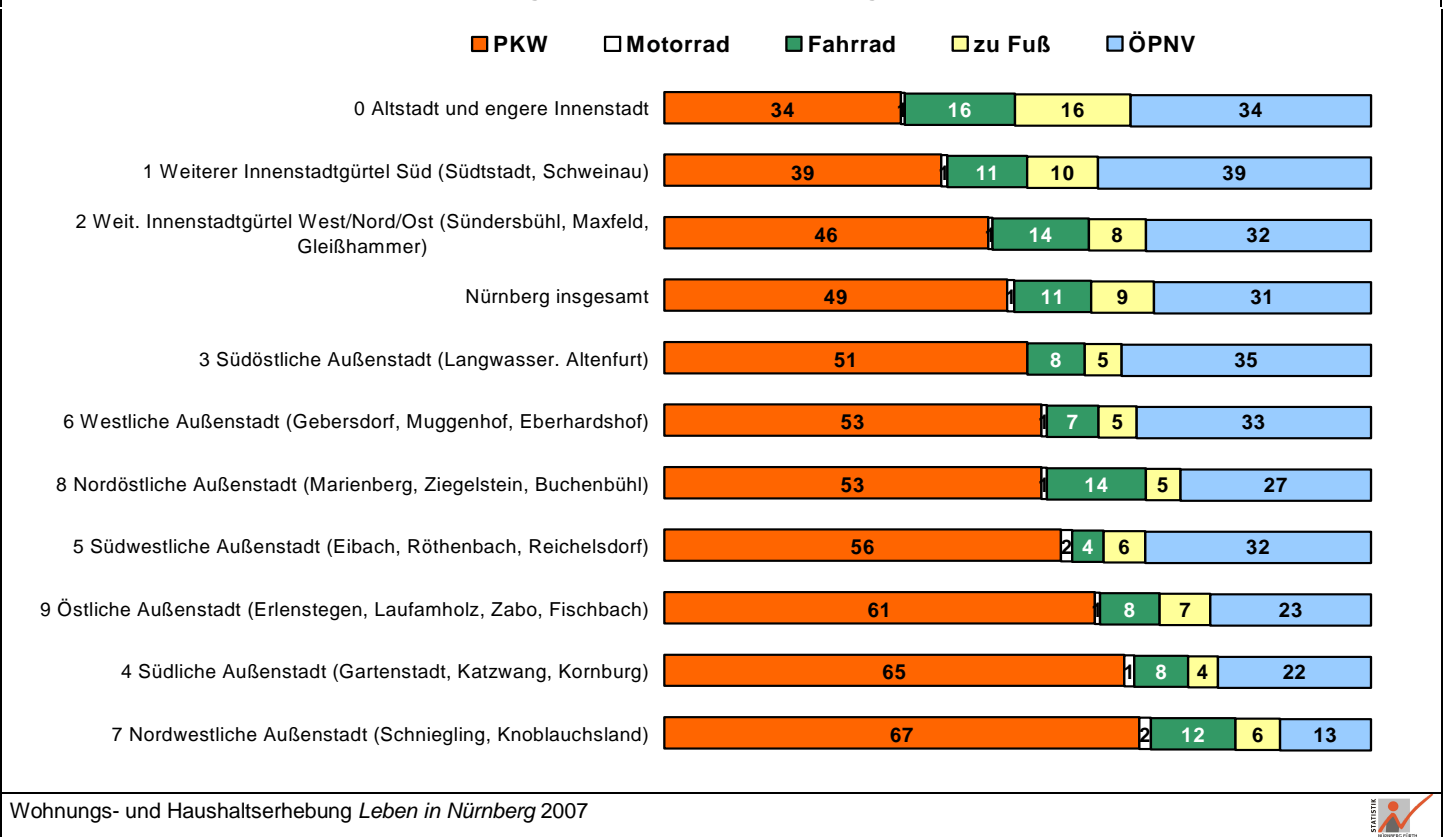
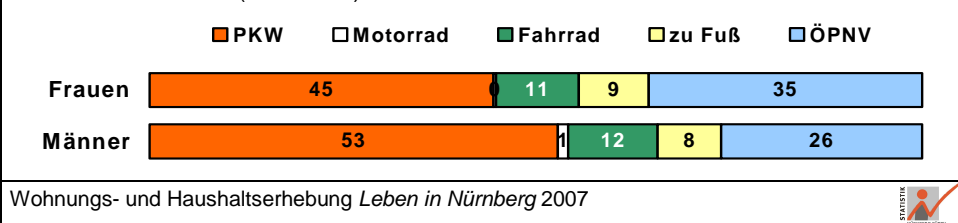


Abb. 2a: Benutztes Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte nach Geschlecht (in Prozent)



Unterschiede nach dem **Geschlecht** zeigen sich bei der Nutzung des eigenen PKW und des öffentlichen Nahverkehrs für den täglichen Arbeitsweg. Mehr als die Hälfte der Männer fährt meist mit dem eigenen Auto, nur jeder Vierte nutzt Busse und Bahnen. Dagegen fährt jede dritte Frau meistens mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit und etwas weniger als die Hälfte mit dem PKW.

In der Wohnungs- und Haushaltserhebung „Leben in Nürnberg 2007“ wurde die Hälfte der Befragten darüber hinaus ausführlich zu dem Schwerpunktthema Umwelt-

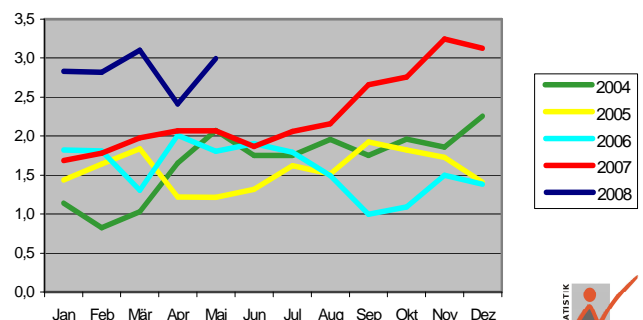
und Klimaschutz befragt. Ausgewählte Ergebnisse sind auf dem Beiblatt dargestellt.

Verbraucherpreisindex

2005 = 100	März		April		Mai	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
...für Deutschland	106,3	103,1	106,1	103,6	106,7	103,6
Veränderung zum						
- Vormonat (%)	0,5	0,2	-0,2	0,5	0,6	0,0
- Vorjahresmonat (%)	3,1	2,0	2,4	2,1	3,0	2,1
...für Bayern	106,6	103,3	106,4	103,8	107,1	103,8
Veränderung zum						
- Vormonat (%)	0,5	0,2	-0,2	0,5	0,7	0,0
- Vorjahresmonat (%)	3,2	2,0	2,5	2,1	3,2	2,0

Quelle: Statistisches Bundesamt und Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Verbraucherpreisindex für Deutschland (2005 = 100)
Veränderung zum Vorjahresmonat in %



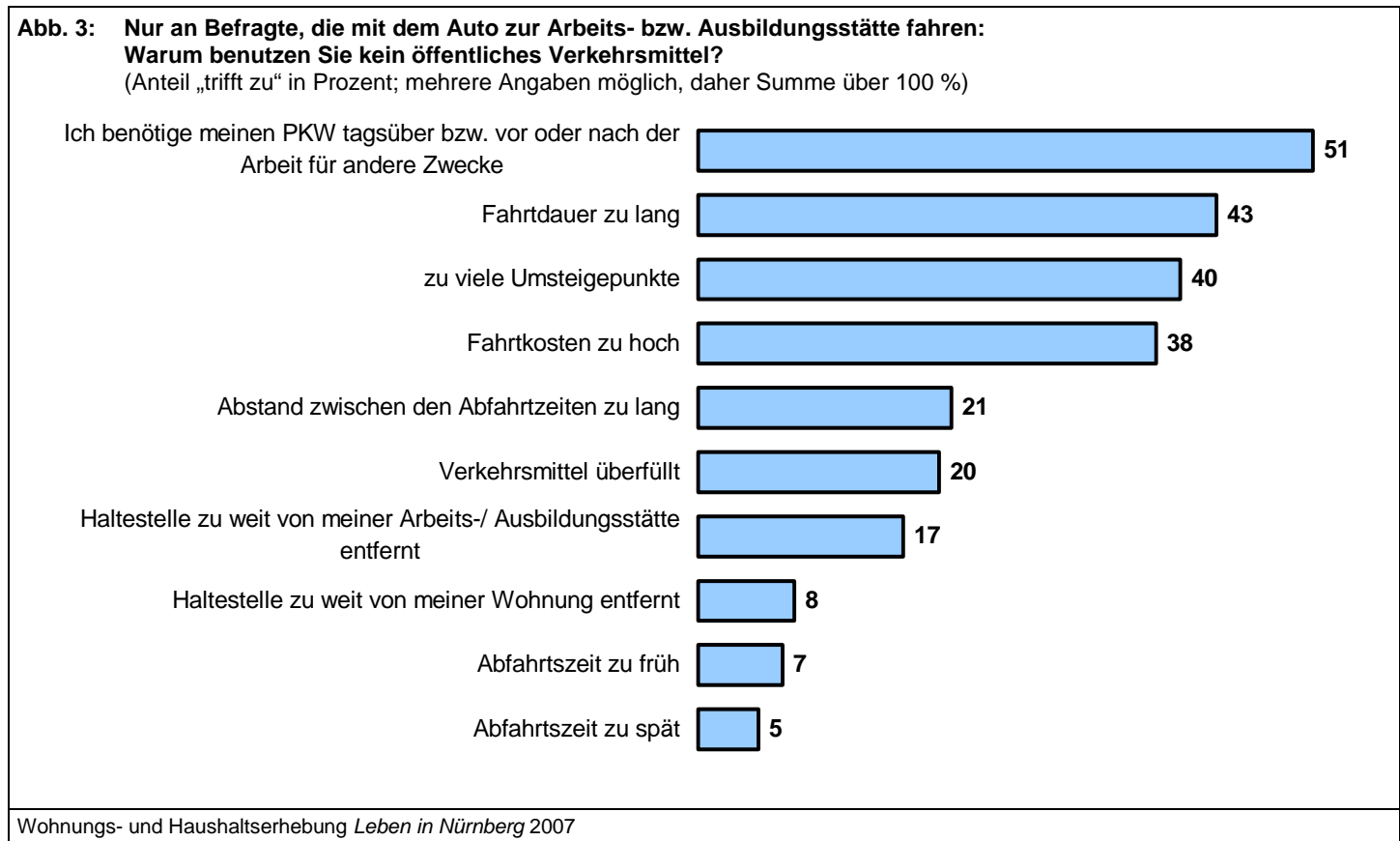
Ein Schwerpunktthema der Wohnungs- und Haushaltserhebung „Leben in Nürnberg 2007“ waren Umweltprobleme und Klimaschutz, darunter auch Fragen zur Änderung des persönlichen **Verkehrsverhaltens**.

Personen, die meist mit dem Auto zur Arbeit bzw. zum Ausbildungsplatz fahren, wurden deshalb nach den Gründen dafür gefragt und unter welchen Umständen sie

bereit wären, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

Jeder zweite Autofahrer (vgl. Abb. 3) gab an, den PKW tagsüber bzw. vor oder nach der Arbeit für andere Zwecke noch zu benötigen. Weitere wichtige Gründe für die PKW-Nutzung waren für mindestens ein Drittel die zu lange Fahrtdauer, zu viele Umsteigepunkte und zu hohe Fahrtkosten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Jeder Fünfte hielt den Abstand zwischen den Abfahrtszeiten zu lang oder die Verkehrsmittel für überfüllt, jeder Sechste gab eine zu weite Entfernung der Haltestelle vom Arbeitsplatz an. Zu frühe oder zu späte Abfahrtszeiten oder eine zu große Entfernung der nächsten Haltestelle zur eigenen Wohnung war nur für wenige Befragte der Grund, nicht Busse oder Bahnen zu nutzen.

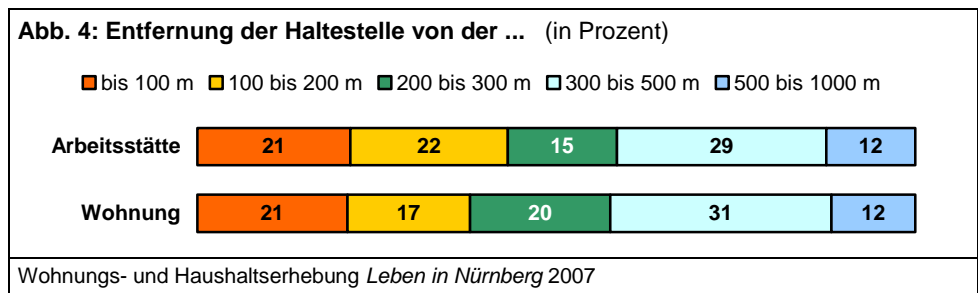


Umsteigebereitschaft

Bei der Beantwortung der Frage, unter welchen Umständen sie bereit wären, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, wählten die befragten Autofahrer gezielt diejenigen Bedingungen aus, die für sie

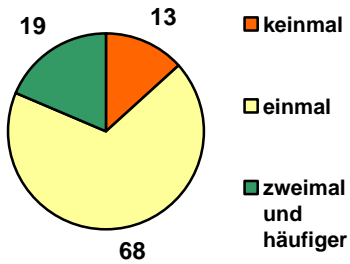
ein Umsteigen auf Busse und Bahnen erwägenswert machen könnten. Der Anteil der Angaben zu den einzelnen Fragen an den Befragten schwankte zwischen 18 % (Entfernung der Haltestelle zur Wohnung) und 35 % (Umsteigehäufigkeit; monatliche Kosten). Insgesamt machten 85 % dieser

Befragten mindestens eine Angabe zu einer Rahmenbedingung des öffentlichen Nahverkehrs. Andererseits gab jeder vierte befragte Autofahrer (27 %) an, auf dem täglichen Weg zur Arbeit „auf keinen Fall“ auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen zu wollen.



Die Angaben zur Frage, wie weit die Entfernung zwischen der Wohnung bzw. dem Arbeitsplatz und der nächstgelegenen Haltestelle sein darf, streuten weit von 50 m bis 1000 m. Im Durchschnitt wurde eine maximal akzeptierte Entfernung von 300 Metern (Median) genannt (vgl. Abb. 4).

Abb. 5: Umsteigen höchstens ...
(in Prozent)



Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2007*

Jeder Achte der Antwortenden erwartet, dass er den Weg zur Arbeit ohne **Umsteigen** zurücklegen kann (vgl. Abb. 5). Zwei Drittel der Autofahrer würde einmal Umsteigen hinnehmen. Fast jeder Fünfte würde sogar zweimal umsteigen.

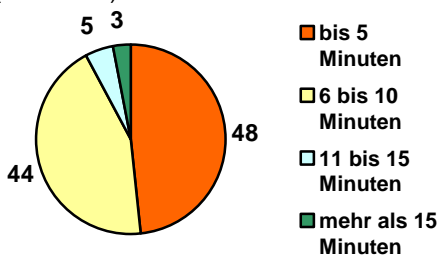
Wartezeiten auf den Anschluss, die das Limit von 10 Minuten überschreiten, werden nur von wenigen Autofahrern, die zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt werden sollen, akzeptiert (vgl. Abb. 6). Im Durchschnitt aller Angaben liegt ein Wert von 7 Minuten (Median).

Der **Abstand zwischen den Abfahrts-**

zeiten kann dagegen etwas länger sein (Abb. 7); im Durchschnitt werden 10 Minuten (Median) genannt. Taktzeiten von mehr als 15 Minuten akzeptiert nur jeder zehnte Antwortende.

Durchschnittlich dürften die **Kosten für öffentliche Verkehrsmittel** (vgl. Abb. 8) nicht über 30 Euro (Median) pro Monat betragen, um Autofahrer im Berufsverkehr zum Umsteigen bewegen zu können. Differenziertere Auswertungen z. B. zur Höhe der akzeptierten Kosten in Abhängigkeit von der Wegstrecke zur Arbeit sind aufgrund fehlender Daten zum Standort des Arbeitsplatzes nicht möglich.

Abb. 6: Anschluss innerhalb von ...
(in Prozent)



Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2007*

Abb. 7: Abstand zwischen den Abfahrtszeiten
(in Prozent)

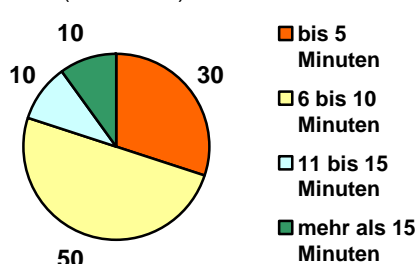
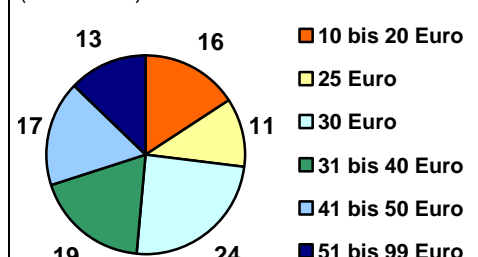


Abb. 8: Kosten monatlich nicht über ...
(in Prozent)



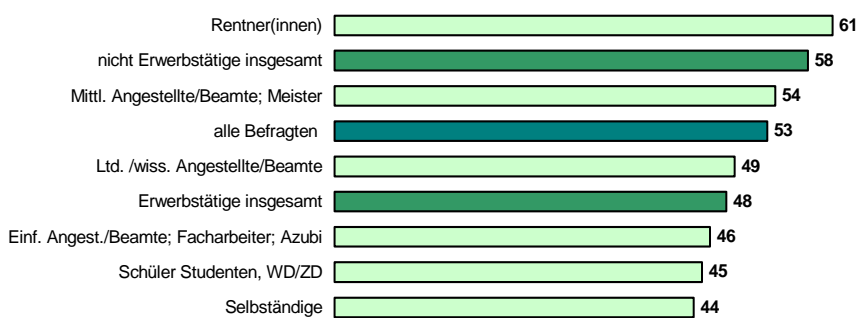
Die Hälfte der Befragten in der Wohnungs- und Haushaltserhebung „*Leben in Nürnberg 2007*“ wurde zum Schwerpunktthema Umwelt befragt (ca. 3 400 Personen). Sie sollten darüber Auskunft geben, ob die aktuellen **Klimaschutz-Diskussionen ihr persönliches Verkehrsverhalten**

beeinflusst haben (vgl. Abb. 9). Die Hälfte der Befragten (53 %) bejahte dies. Nicht erwerbstätige Personen, insbesondere Rentnerinnen und Rentner (61 %), änderten am häufigsten ihr Verkehrsverhalten. Erwerbstätige (48 %), insbesondere Selbständige (44 %) konnten oder

wollten etwas seltener Alternativen zum Auto wahrnehmen.

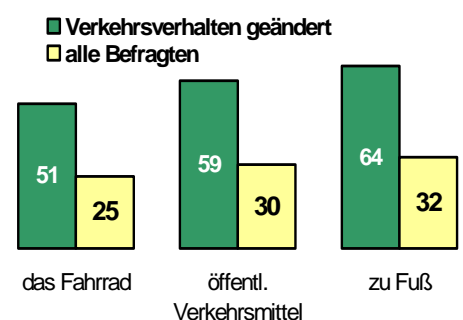
Von den Personen, die ihr Verkehrsverhalten geändert haben, nutzt die Hälfte häufiger das Fahrrad, 59 % fährt öfter mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zwei

Abb. 9: Verkehrsverhalten beeinflusst?
nach Erwerbstätigkeit (Anteil „ja“ in Prozent)



Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2007*

Abb. 10: Ich nutze / gehe häufiger ...
Anteil „ja“ in Prozent



Drittel gehen häufiger zu Fuß (vgl. Abb. 10). Fast drei Viertel dieser Befragten nutzten demnach mehrere Alternativen zu Fahrten mit dem PKW.

Rentnerinnen und Rentner legten überdurchschnittlich häufig Wege mit dem öffentlichen Nahverkehr (40 % insgesamt) oder zu Fuß (38 %) zurück, sind aber

seltener (24 %) auf das Fahrrad umgestiegen. Für Erwerbstätige war das Umsteigen auf Busse und Bahnen (25 % aller Erwerbstätigen) schwieriger zu realisieren, eher ist das Radfahren (27 %) für sie eine Alternative zum Auto.

Angesichts steigender Benzinpreise sind in den ersten Monaten des Jahres 2008

weiter zunehmende Fahrgastzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel und höhere Absatzzahlen bei Fahrrädern festzustellen. Auch durch weitere Verbesserungen im ÖPNV-Angebot, aktuell die Inbetriebnahme der U-Bahnlinie 3, sind für die Zukunft weitere Umsteiger auf den öffentlichen Nahverkehr zu erwarten.