

Nürnberger Statistik aktuell



Ein Informationsdienst des Amtes für Stadtforschung und Statistik der Stadt Nürnberg

Statistischer Monatsbericht für Januar 1988

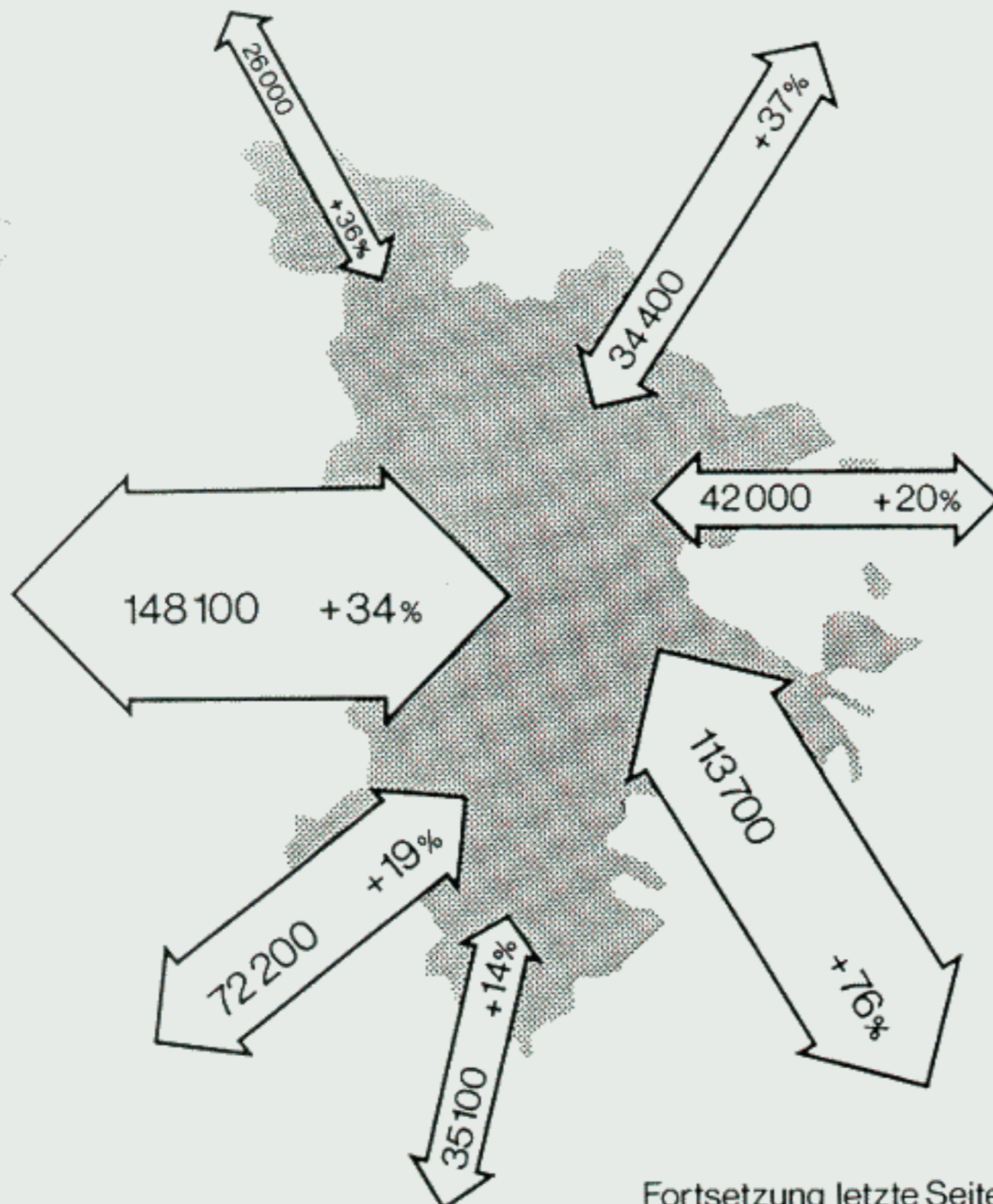
18. Februar 1988

Anhaltende Abwanderung ins Umland verursacht wachsende Verkehrsbelastungen

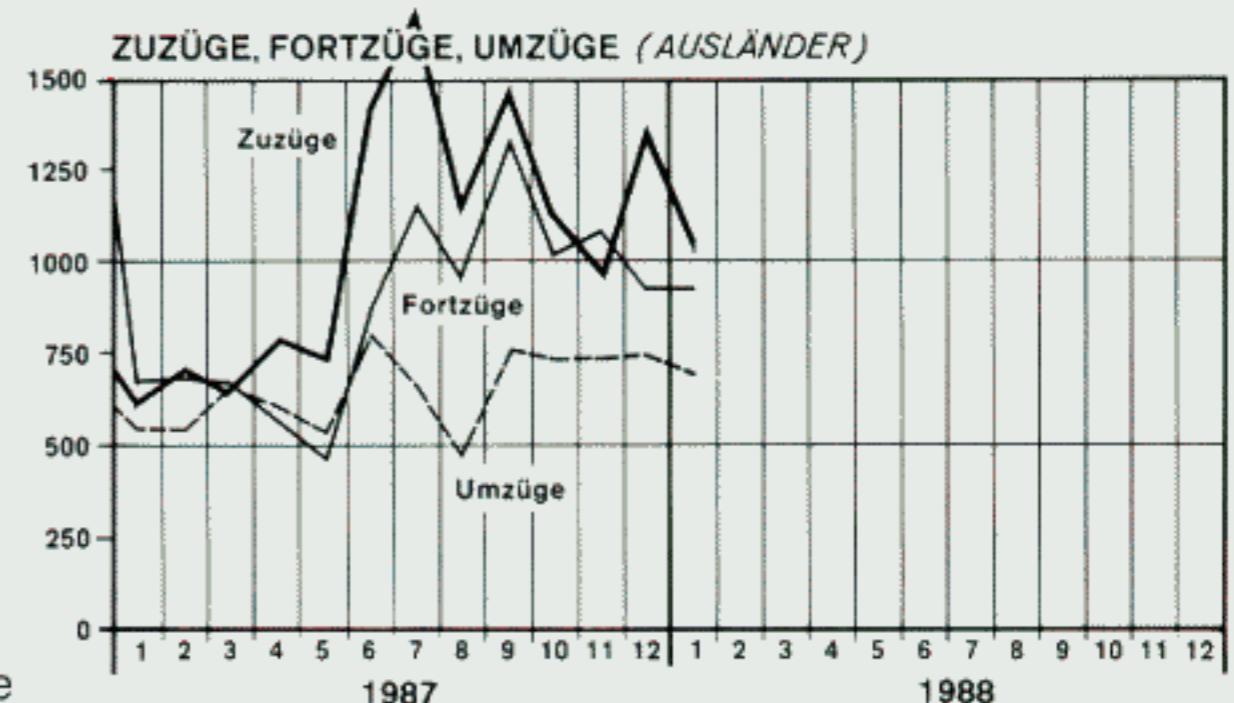
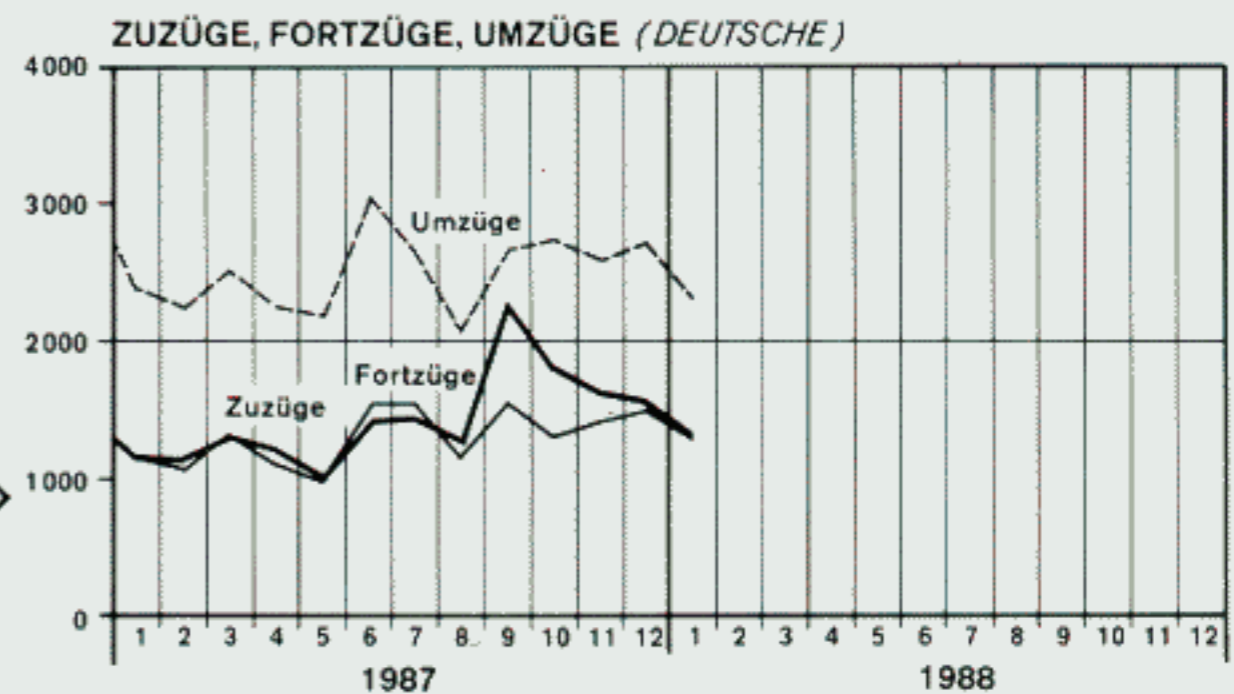
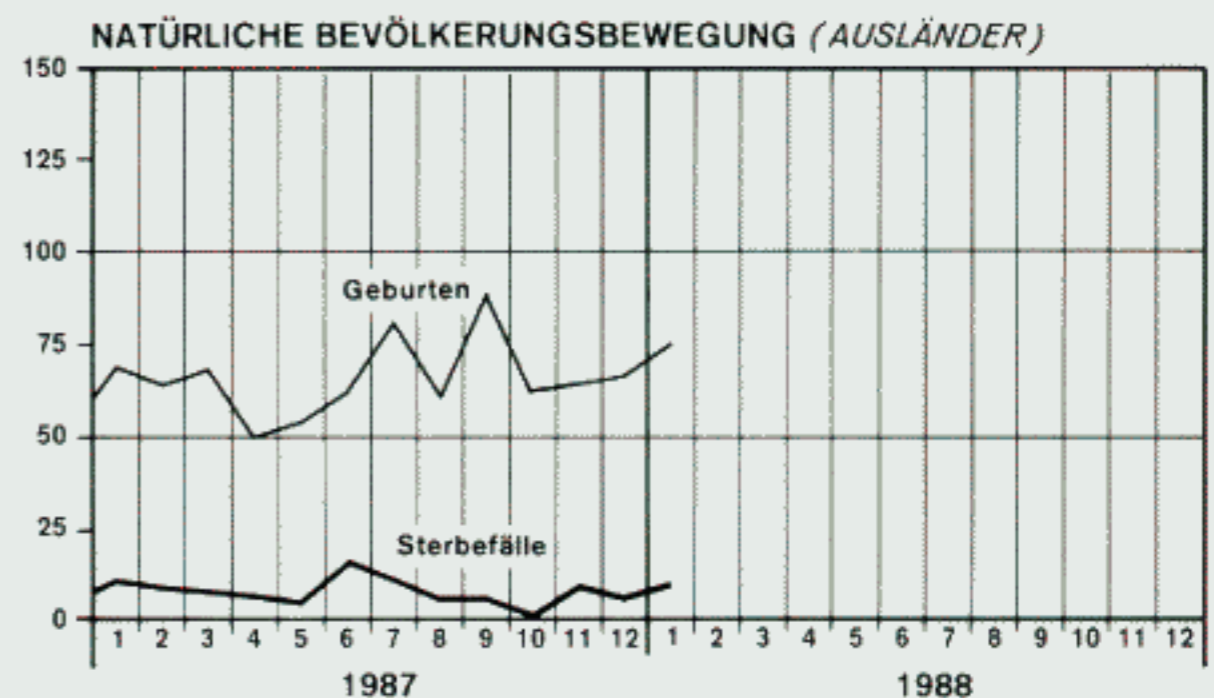
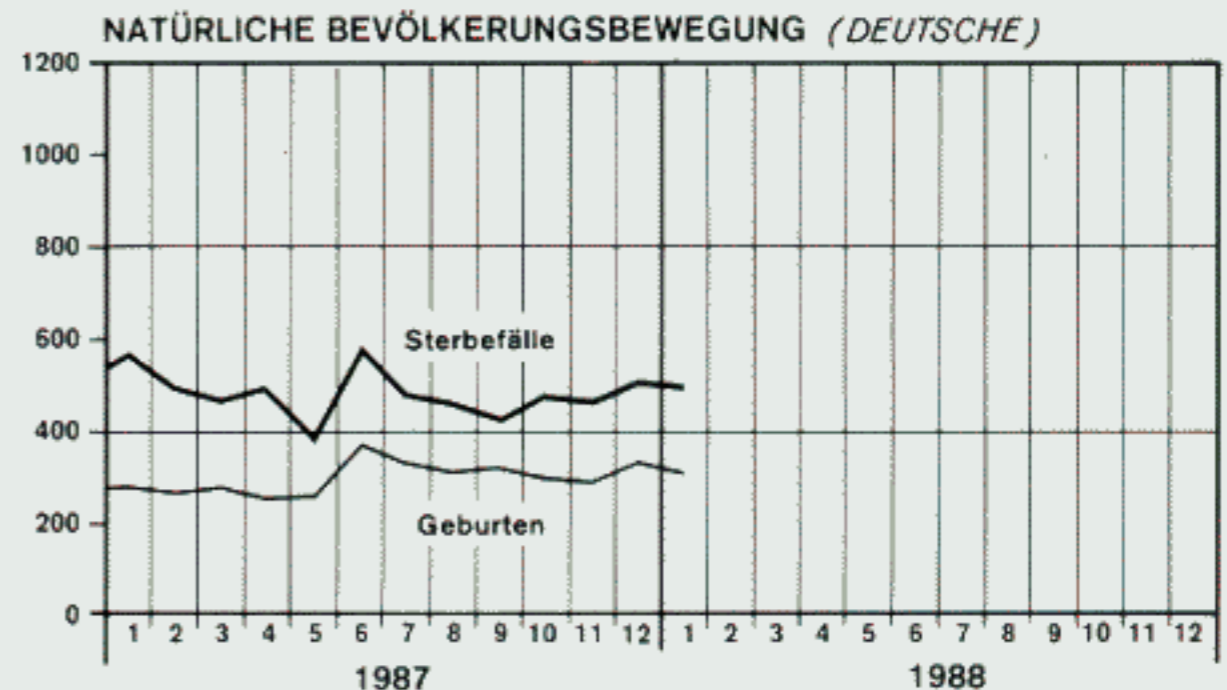
Die anhaltende Abwanderung Nürnberger Bürger in das Umland bereitet nicht nur dem Stadtkämmerer Sorgen, weil dadurch die Einnahmen im Stadtsäckel schrumpfen. Auch die nach wie vor in der Stadt wohnenden Bürger werden durch Lärm und Abgase eines rapide wachsenden Verkehrsstroms über die Stadtgrenze immer mehr belastet - für manchen kann das ein Wegzugsgrund werden.

Die alljährlich vom Stadtplanungsamt im Juli durchgeführten Querschnittszählungen des Straßenverkehrs über die Stadtgrenze verdeutlichen die Dimensionen: 1987 hat der Kfz-Verkehr auf allen wichtigen, über die Stadtgrenze führenden Straßen ein Volumen von 471.300 Fahrzeugen erreicht. Das ist gegenüber 1979 eine Steigerung um + 36,3%.

VERKEHRSMENGEN ÜBER DIE STADTGRENZE
nach Hauptrichtungen 1987 und Zuwachsraten 1979-1987 in %.



Fortsetzung letzte Seite



Die Verkehrszunahme ist die Folge wachsenden Verkehrsaustausches mit den Nachbarstädten und dem Umland sowie eines anwachsenden Fernverkehrs. Die Ursachen sind vielfältig: Zunehmende wirtschaftliche Verflechtungen, anhaltende Abwanderung der Großstädter und Suburbanisierung des Umlands. In den Jahren 1979 bis 1987 summierte sich der Wanderungsverlust Nürnbergs an die Industrieregion Mittelfranken auf 15.700, das waren durchschnittlich 1.745 pro Jahr. Der Trend ist zwar etwas rückläufig, aber 1987 wurde mit 1.764 der höchste Verlust der letzten sechs Jahre errechnet.

Die anhaltende Bevölkerungsverlagerung in das stadferne Umland wird in Bezug auf das Straßenverkehrspotential dadurch noch erheblich verstärkt, daß die Kfz-Dichte im Umland ohnehin um fast 20 % höher liegt als in den Städten und überdies zwischen 1979 und 1986 dort stärker angestiegen ist.

| | Oberzentrum N, FÜ, Er | Landkreise N-Ld, FÜ, Er-H, Roth |
|------------------------|--------------------------|------------------------------------|
| <u>Einw.</u> Ende 1978 | 684 446 | 428 622 |
| Ende 1986 | 665 795 | 458 186 |
| Veränd. % | - 2,7 % | + 6,9 % |
| <u>Kfz</u> 1.1.1979 | 264 289 | 182 821 |
| 1.1.1987 | 330 906 | 271 000 |
| <u>Kfz je 1000 Ew</u> | | |
| 1979 | 386 | 427 |
| 1987 | 497 | 591 |
| Veränd. % | + 29 % | + 38 % |

In Nürnberg selbst hat zwar die Kfz-Dichte zwischen 1979 und 1987 auch um + 21 % zugenommen, das innerstädtische Verkehrsvolumen - gemessen an allen Straßenübergängen über die Pegnitz - ist jedoch nur um + 8,6 % angestiegen. In wachsendem Maße werden also die Verkehrsbelastungen aus dem Umland in die Stadt hineingetragen. Erste positive Erfahrungen mit dem S-Bahn-Bau und dem Verkehrsverbund müssen deshalb Ansporn sein, auf regionaler Ebene den Anteil des öffentlichen Nahverkehrs kontinuierlich zu erhöhen.

PREISINDEX DER LEBENSHALTUNG IM BUNDESGBIET

Vom Statistischen Bundesamt wurden folgende Preisindizes der Lebenshaltung bekanntgegeben (1980 = 100):

| Preisindex für die Gesamtlebenshaltung | Jan. 1987 | Dez. 1987 | Jan. 1988 | Veränderg. in % gegen | |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | | Jan. 1987 | Dez. 1987 |
| aller privaten Haushalte | 120,6 | 121,3 | 121,5 | +0,7 | +0,2 |
| von Angestellten u. Beamten mit höherem Einkommen | 121,4 | 122,3 | 122,6 | +1,0 | +0,2 |
| von Arbeitnehmer-Haushalten mit mittlerem Einkommen | 120,4 | 120,9 | 121,2 | +0,7 | +0,2 |
| von Renten- u. Sozialhilfeempfängern | 120,8 | 120,8 | 121,2 | +0,3 | +0,3 |

