



Statistischer Monatsbericht für März 2001

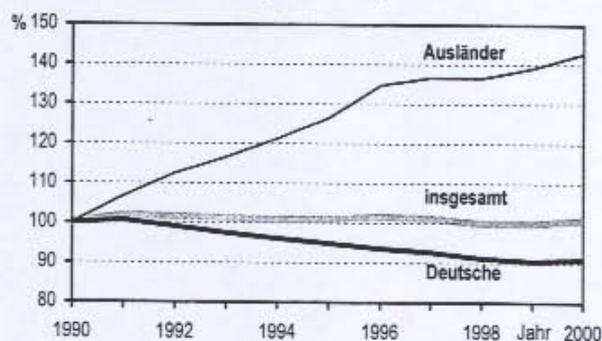
26.04.2001

Umweltbelastung vertreibt deutsche Bewohner

Der ständige Bevölkerungsabfluss ins Umland legt die Frage nahe, welche Faktoren vor allem deutsche Haushalte dazu bewegen, die Stadt zu verlassen, sich eine Wohnung „im Grünen“ zu suchen und die längeren Anfahrtswege zum Arbeitsplatz, zur Schule und zu den zentralörtlichen Einrichtungen in Kauf zu nehmen. Welche Rolle dabei die Umweltbelastungen spielen, wurde am Beispiel der Wohnlagen an Hauptverkehrsstraßen untersucht.

An den Hauptverkehrsstraßen Nürnbergs lebten Ende 2000 rund 72 000 Personen, das ist etwa ein Sechstel der Gesamtbevölkerung. Auf den ersten Blick hat sich diese Zahl gegenüber 1990 kaum verändert. Bei genauerer Betrachtung hat allerdings in den letzten 10 Jahren ein bemerkenswerter Austausch der Bewohner stattgefunden, wenn man sie nach Deutschen und Ausländern differenziert. Die Zahl der an den Hauptverkehrsstraßen wohnenden Deutschen nahm in dieser Zeit um rd. 5 200 (9 %) auf 52 300 Personen ab, die der dort wohnenden Ausländer um rd. 6 000 Personen zu. Heute wohnen hier 19 600 Personen ausländischer Nationalität, 43 % mehr als vor einem Jahrzehnt. Im übrigen Stadtgebiet ist ihre Zahl dagegen nur um 25 % gestiegen.

Bevölkerungsentwicklungen an den Hauptverkehrsstraßen nach der Nationalität in % 1990 – 2000 (1990 = 100%)



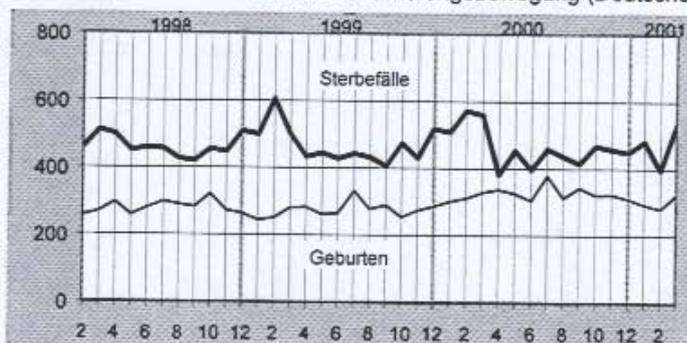
Für viele Deutsche sind die Wohnungen an den Hauptverkehrsstraßen eher Durchgangsstationen, die bezogen werden bis man eine ruhigere Wohnung findet oder (wieder) ganz aus Nürnberg fortzieht. Ein Teil bleibt allerdings auch wohnen, so dass die Zahl der Deutschen, die seit mehr als 10 Jahren hier wohnen, gegenüber 1990 um 3 700 Personen gestiegen ist. Bei den Ausländern hat sich die Zahl der „Alteingesessenen“ im gleichen Zeitraum mehr als verdreifacht.

Ganz offensichtlich ist das Wohnklima an den Hauptverkehrsstraßen aus Sicht der Deutschen weniger familienfreundlich: Der Kinderanteil (unter 15jährige) liegt hier bei 11,9 %, während er im übrigen Stadtgebiet 12,4 % beträgt. Bei den Ausländern üben die Wohnungen an Hauptverkehrsstraßen eine höhere Anziehungskraft aus: Hier sind offenbar preisgünstigere große Wohnungen zu bekommen als anderswo, so dass hier der Kinderanteil 19,2 % beträgt, gegenüber 16,9 % im übrigen Stadtgebiet.

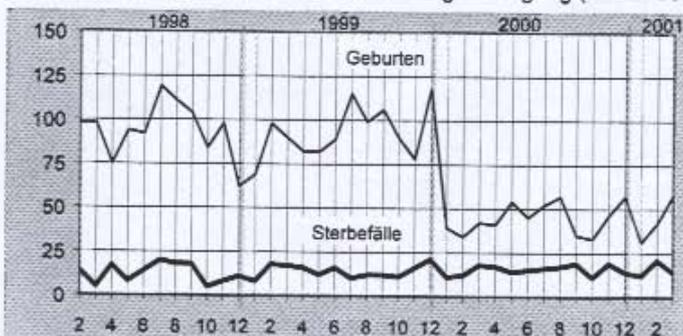
Zwischen den Hauptverkehrsstraßen gibt es deutliche Unterschiede. Das zeigt sich, wenn man sie nach folgenden Typen gliedert:

Fortsetzung letzte Seite

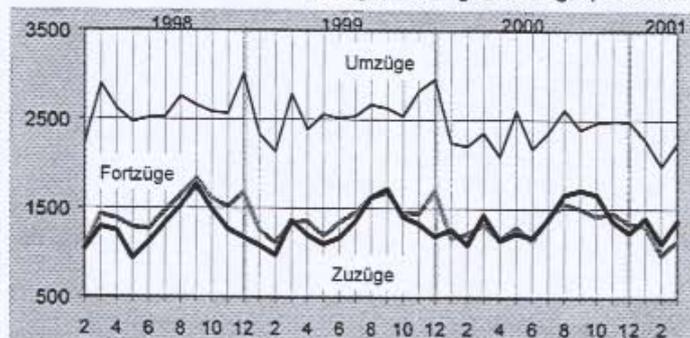
Natürliche Bevölkerungsbewegung (Deutsche)



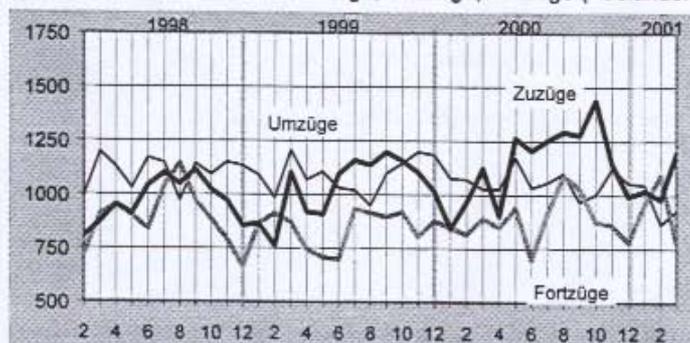
Natürliche Bevölkerungsbewegung (Ausländer)



Zuzüge, Fortzüge, Umzüge (Deutsche)



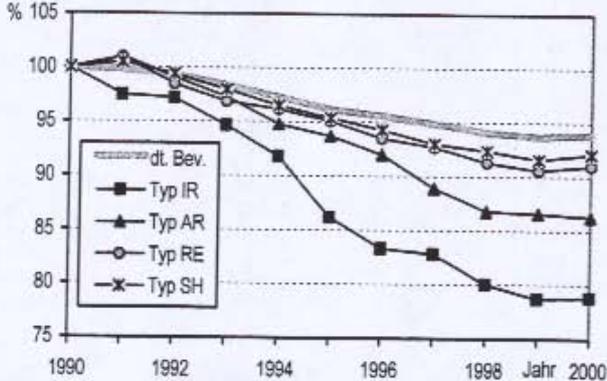
Zuzüge, Fortzüge, Umzüge (Ausländer)



Typ IR: innerer Ring, Ringstraße um die Altstadt
Typ AR: äußerer Ring, z.B. Nordring, Frankenstraße
Typ RE: radiale Einfallstraßen, z.B., Rothenburger Straße oder Bayreuther/Äußere Bayreuther Straße
Typ SH: sonstige Hauptverkehrsstraßen, z.B. Pirckheimer Straße, Allersberger Straße, Gibitzenhofstraße

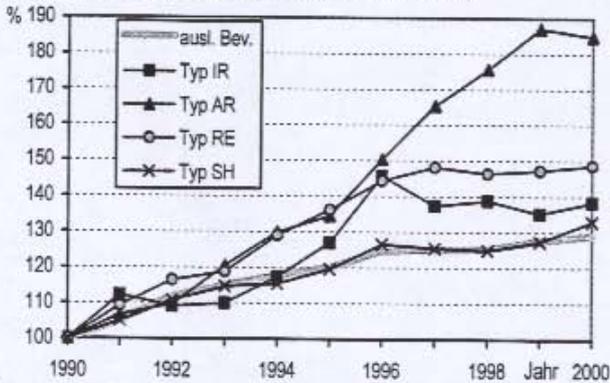
Die Zahl der deutsche Bevölkerung an dieser Straßen ist generell zurückgegangen, prozentual am stärksten am Inneren Ring (Typ IR) um mehr als ein Fünftel.

Abnahme der deutschen Bevölkerung insgesamt und an den Hauptverkehrsstraßen in % 1990 - 2000 (1990 = 100%)



Ausländer zieht es dagegen verstärkt in die offensichtlich preisgünstigeren Wohnungen an den Hauptverkehrsstraßen. Am äußeren Ring (Typ AR) hat sich die Zahl der ausländischen Bevölkerung nahezu verdoppelt, womit der Ausländeranteil in diesem Lagetyp auf 30% anstieg. Auch an den radialen Einfallstraßen (Typ RE) wohnten im Jahr 2000 bereits 30% ausländische Mieter bzw. Wohnungseigentümer, 2 200 Personen mehr als noch 1990. Am Inneren Ring (Typ IR) und an den sonstigen Hauptverkehrsstraßen (Typ SH) liegt der Ausländeranteil bei einem Viertel, im übrigen Stadtgebiet bei 16 %.

Zunahme der ausländischen Bevölkerung insgesamt und an den Hauptverkehrsstraßen in % 1990 - 2000 (1990 = 100%)



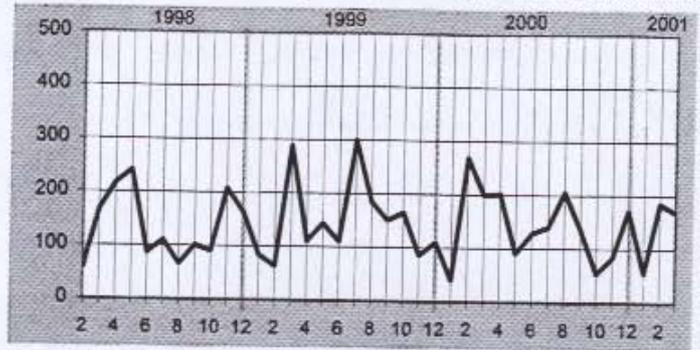
Lärm und Abgase an den Hauptverkehrsstraßen werden sich auch in Zukunft nicht vermeiden lassen. Um so wichtiger ist es, durch einen attraktiven ÖPNV und verkehrslenkende Maßnahmen den Individualverkehr im Stadtgebiet insgesamt so gering wie möglich zu halten, damit möglichst viele Familien hier beruhigt wohnen bleiben können.

Preisindex der Lebenshaltung im früheren Bundesgebiet

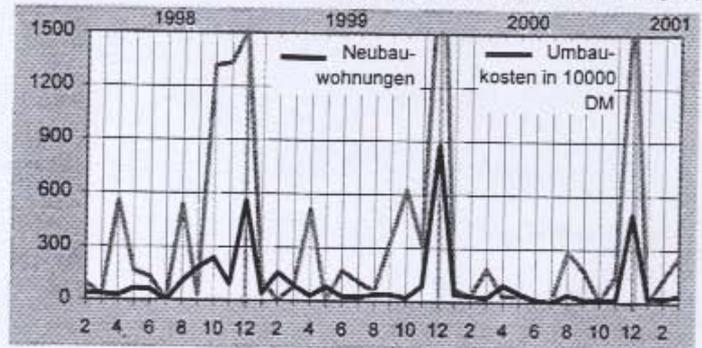
Quelle: Statistisches Bundesamt (1995 = 100)

Gesamtlebenshaltung	März 2000	Feb. 2001	März 2001	Veränderung in % gegen	
				März 2000	Feb. 2001
aller privaten Haushalte	106,3	108,9	109,0	+2,5	+0,1
von Beamten und Angestellten mit höherem Einkommen	105,7	107,8	107,9	+2,1	+0,1
von Arbeitern und Angestellten mit mittlerem Einkommen	106,0	108,4	108,5	+2,4	+0,1
von Renten- u. Sozialhilfeempf.	106,5	109,2	109,3	+2,6	+0,1

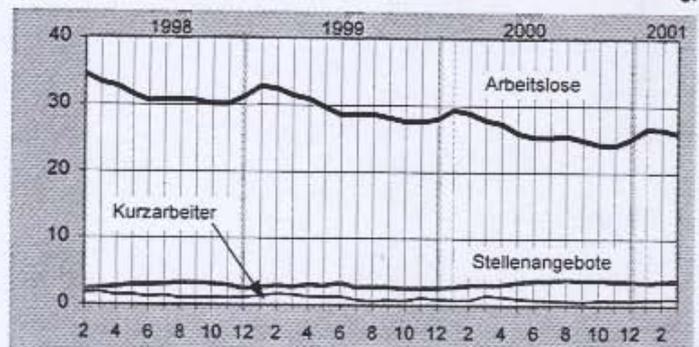
Wohnungsbau (Bauanträge Neubauwohnungen)



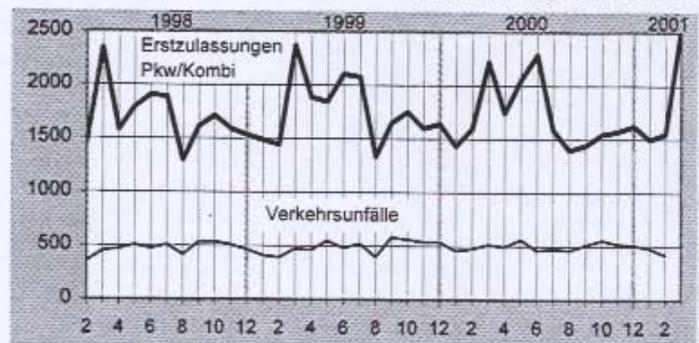
Wohnungsbau (Baufertigstellungen)



Arbeitsmarkt in Tsd. (Bereich Hauptamt des AA Nürnberg)



Kraftfahrzeuge und Verkehr



Fremdenverkehr in Tsd.

