Amt für Stadtforschung
und Statistik für
Nürnberg und Fürth

NÜRNBERG

Mobilität in Nürnberg

Ergebnisse aus der Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2019

Statistische Nachrichten für Nürnberg
S276

Lutz Deutz

Mobilität in Nürnberg:

Hohe Autoaffinität, aber es bewegt sich in Richtung Umweltverbund

Ergebnisse der Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2019

Impressum

Herausgeberin:
Stadt Nürnberg
Amt für Stadtforschung und Statistik
für Nürnberg und Fürth
Unschlittplatz 7a
90403 Nürnberg

Telefon 0911 231-2843
Fax 0911 231-7460
E-Mail statistikinfo@stadt.nuernberg.de
Internet www.statistik.nuernberg.de

Titelbild: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Druck: noris inklusion gGmbH

Erscheinungsdatum: Oktober 2020

Alle Rechte vorbehalten. Es ist insbesondere nicht gestattet, ohne ausdrückliche Genehmigung der Herausgeberin diese Veröffentlichung oder Teile daraus für gewerbliche Zwecke zu übersetzen, zu vervielfältigen, auf Mikrofilm/-fiche zu verfilmen oder in elektronische Systeme einzuspeichern.

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung und methodische Hinweise **5**

II. Mobilitätsanalysen **7**

1. Bedeutung des Verkehrsbereichs aus Bürgersicht 7
2. Verkehrsmittelverfügbarkeit 8
3. Pkw-Führerscheinbesitz 10
4. Besitz von Zeitfahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr 12
5. Gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen 13
6. Bewertung der Verkehrssituation im Wohngebiet 14
7. Allgemeine Verkehrsmittelnutzung 14
8. Mobilitätstypen 16
9. Verkehrsmittelnutzung zu bestimmten Zielen 18
10. Arbeits- und Ausbildungsorte 19
11. Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsorte 22
12. Nutzung alternativer Mobilitätsangebote 23
13. Kaufinteresse von Autos und an der Elektromobilität 25
14. Bevorzugung von privatem Kfz-Verkehr oder öffentlichem Verkehr 27
15. Nutzersegmente und Potenziale 28
16. Exkurs: Mobilität und Corona 30

III. Fazit: Nürnberg bewegt sich **31**

IV. Studiendesign **34**

V. Abbildungsverzeichnis **35**

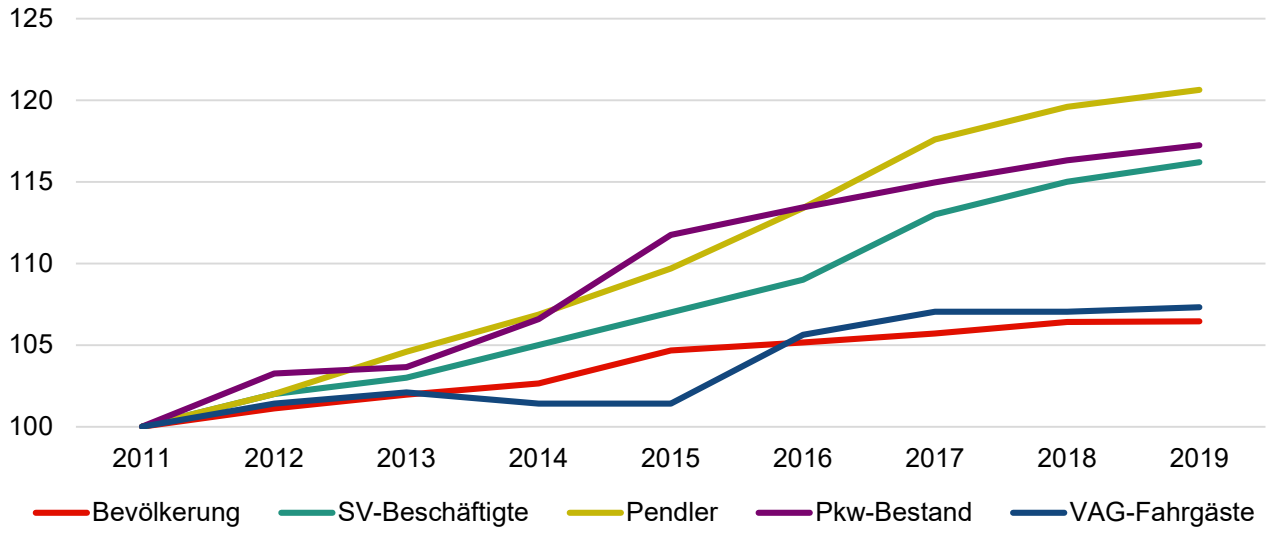
VI. Kartenverzeichnis **35**

VII. Tabellenverzeichnis **36**

I. Einleitung und methodische Hinweise

Nürnberg ist eine prosperierende Stadt: Dies belegen die jährlich steigenden Einwohnerzahlen, die zunehmende Anzahl an Wohnungen, die positive Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung mit anwachsenden Beschäftigtenzahlen und sinkenden Arbeitslosenanteilen sowie kletternde kommunale Steuerbeträge. Auch die umliegenden Städte und Gemeinden verzeichnen eine vergleichbare Entwicklungsrichtung. Die positiven Wachstumszahlen haben einen unmittelbaren Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen und führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in allen Verkehrsarten sowie steigenden Ein- und Auspendlerzahlen (vgl. **Abb. 1**).

Abb. 1: Entwicklung ausgewählter Indikatoren für Nürnberg von 2011 bis 2019 (2011 = Index 100)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quellen: Bevölkerung: Einwohnermelderegister der Stadt Nürnberg / SV-Beschäftigte (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort Nürnberg) und Pendler (Summe aller Ein- und Auspendler): Bundesagentur für Arbeit / Pkw-Bestand: Kraftfahrt-Bundesamt / VAG-Fahrgäste: VGN Nürnberg

Des Weiteren übernimmt der Verkehrsbereich eine Schlüsselfunktion, um die angestrebten Klimaziele zu erreichen. Nach Vorstellung der Bundesregierung soll der CO2-Ausstoß bis 2030 um mindestens 42 bis 40 Prozent in diesem Sektor reduziert werden. Die beabsichtigte Verkehrswende soll u. a. durch die Förderung der Elektromobilität erwirkt werden. Inwieweit sich neue Arbeits- und Verhaltensweisen (Stichworte: Digitalisierung, virtuelle Veranstaltungen, Home-Office) durch aktuelle Entwicklungen etablieren werden, lässt sich derzeit nicht abschließend abschätzen.

Die Zielvorstellungen der Stadt Nürnberg basieren auf einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsabwicklung, die die Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpft und neben den verkehrlichen Erfordernissen auch städtebauliche, ökologische, soziale und ökonomische Gesichtspunkte in die Planung einbezieht und berücksichtigt. In einer lebenswerten Stadt sind die Mobilitätsbedürfnisse zu sichern und der Anteil von Fahrten mit dem Auto ist soweit als möglich zu reduzieren und auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern. Als verkehrspolitische Zielmarke strebt Nürnberg an, dass künftig 70 % der Wege zu Fuß, per Rad oder ÖPNV zurückgelegt werden.

Die angestoßenen und aktuellen Verkehrsprojekte der Stadt Nürnberg sind wichtige Bausteine zur Erreichung der formulieren Ziele und -quoten. Folgende Beispielprojekte[1] können diesbezüglich angeführt werden:

- Durch den Aufbau von Mobilitätsstationen in verschiedenen Stadtteilen werden vernetzte Verkehrssysteme geschaffen. Dadurch werden Brückenköpfe zur inter- und multimodalen Fortbewegung hergestellt.

- Nürnberg ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern), die den Radverkehr durch geeignete Projekte besonders fördern will. Unter der Strategie „Nürnberg steigt auf“ werden und wurden u. a. Radabstellanlagen errichtet, Fahrrad- und Fahrradschnellstraßen angelegt und ein eigenes Wegweisungssystem aufgebaut.

- Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs erfolgt z.B. über die Erweiterung des U-Bahn- und Straßenbahnnetzes, die Umsetzung der erarbeiteten Buskonzepte, das Beschleunigungsprogramm von Bus und Tram sowie die Umsetzung des Nahverkehrsplans Nürnberg und des Nahverkehrsentwicklungsplans Nürnberg bis 2025.

In der Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019 bildete der Verkehrs- und Mobilitätsbereich ein Schwerpunktthema. Dabei wurden einerseits die haushalts- und personenbezogenen Mobilitätsvoraussetzungen sowie die Verkehrsmittelnutzung abgefragt. Andererseits wurden persönliche Einstellungen und mögliche Potenziale im Verkehrssektor ermittelt (vgl. **Tab. 1**). Dieser Sonderbericht stellt die wesentlichen Befragungsergebnisse zusammen. Soweit möglich und sinnvoll erfolgen Vergleiche mit den Ergebnissen aus der bundesweiten1 Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017)[2] , so dass die ermittelten Nürnberger Mobilitätskennwerte besser eingeordnet werden können.

Tab.1: Fragenkomplexe zum Thema Verkehr und Mobilität in der Wohnungs- und Haushaltserhebung 2019

Haushalte	Ausstattung mit Verkehrsmitteln (Fahrräder, Pedelecs, motorisierte Zweiräder, Autos)
	Mobilitätsvoraussetzungen (Führerscheinbesitz, Zeitkartenbesitz für den öffentlichen Nahverkehr, Pkw-Verfügbarkeit)
	gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen
	Nutzungshäufigkeit bestimmter Verkehrsmittel
	Verkehrsmittelwahl zu bestimmten Zielen
Personen	Bewertung der Verkehrssituation in der Wohngegend
	Entfernung und Erreichbarkeitsbewertung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz
	Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (Carsharing, Fahrradverleihsysteme)
	Anschaffungsvorstellungen von Verkehrsmitteln
	Prioritätensetzung der zukünftigen Verkehrspolitik in Nürnberg

Amt für Stadtforschung Statistik für Nürnberg und Fürth

Die Haushaltsbefragung fand Ende des Jahres 2019 statt. Zu diesem Zeitpunkt gab es keine Corona-Betroffenheit in Deutschland. In einem Exkurs-Abschnitt und im Fazit erfolgt daher eine kurze Einschätzung zu den Folgen und den Auswirkungen der Pandemie auf den Verkehrs- und Mobilitätssektor.

1 Die Projektseite des Verkehrsplanungsamts ist abrufbar unter: https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/projekte.html

2 Weitere Informationen befinden sich auf der Projektseite: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/index.html
Teilweise wurden mit dem Auswertungstool „Mobilität in Tabellen“ (MiT 2017) zusätzliche Auswertungen durchgeführt, um Daten und Informationen über ähnliche Zielgruppen und geeignete Vergleichsräume (Metropolen) zu gewinnen. MiT 2017 ist abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-tabellen.de/mit/

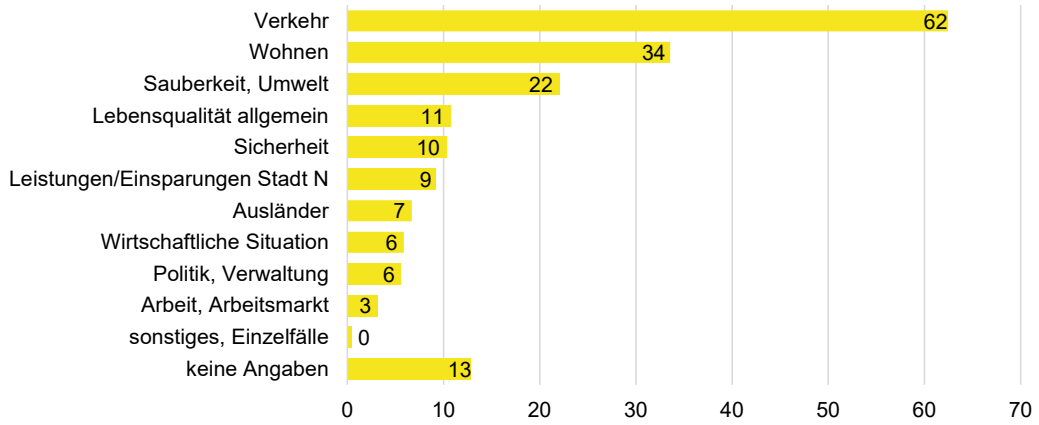
II. Mobilitätsanalysen

1. Bedeutung des Verkehrsbereichs aus Bürgersicht

Verkehrsthemen werden von Nürnbergerinnen und Nürnbergern am häufigsten zu den bedeutendsten Problemfeldern in ihrer Stadt gezählt. Auf die Frage „Was sind Ihrer Meinung nach in Nürnberg zurzeit die größten Probleme? (max. 3 Antworten möglich)“ führen 62 % aller Personen Problemlagen an, die dem Verkehrssektor zuzuordnen sind (vgl. **Abb. 2**). Ein Viertel aller Befragten führte bei dieser Frage sogar mehrere Problemfelder aus dem Verkehrsbereich an. Eine Detailanalyse nach verkehrsbezogenen Einzelthemen zeigt, dass Probleme bzw. Optimierungsbedarfe in allen Verkehrssystemen gesehen werden (vgl. **Abb. 3**).

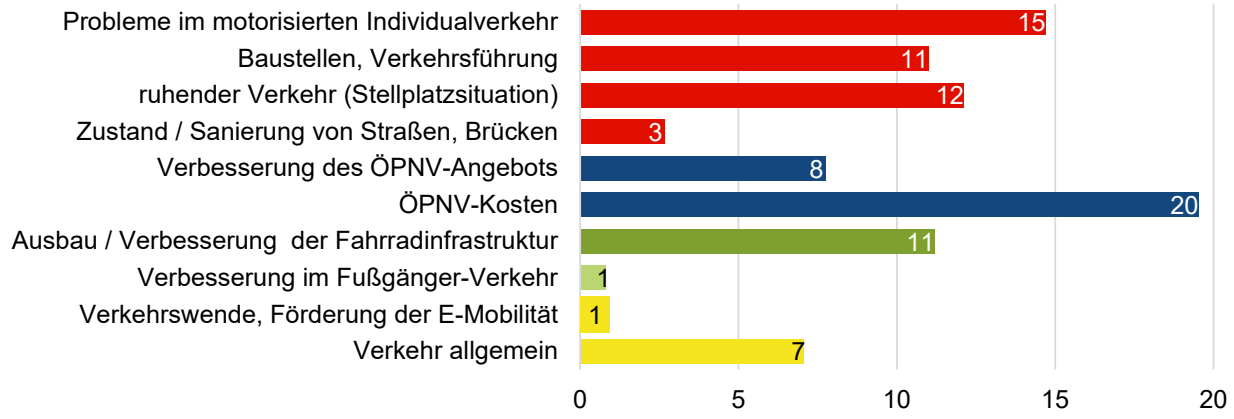
Zum Thema motorisierter Individualverkehr werden vor allem die hohe Verkehrsdichte (Verkehrsaufkommen, Staus, etc.), die Menge an Baustellen sowie die Parkraumversorgung bemängelt. Neben dem Wunsch eines verbesserten Angebots werden im öffentlichen Personennahverkehr insbesondere die Fahrpreise der VAG / VGN als Problem angezeigt. Immerhin jede 5. Person hat sich über die ÖPNV-Kosten beklagt - kein anderer Einzelaspekt in der Befragung wird häufiger genannt. Die Rahmenbedingungen zum Fahrradfahren (z. B. Zustand bestehender oder fehlende Radwege) werden ebenfalls von einem relevanten Bevölkerungsanteil beanstandet. Diejenigen, die mehrere Verkehrsprobleme beschreiben, kritisieren überwiegend Zustände zu unterschiedlichen Verkehrssystemen (z. B. Verbesserung beim Radverkehr und im ÖPNV). Insgesamt verdeutlicht diese Zusammenstellung, dass die Verkehrsplanung eine zentrale Herausforderung in der Nürnberger Stadtentwicklung einnimmt.

Abb. 2: Probleme in Nürnberg aus Bürgersicht (in Prozent auf alle Befragten / max. 3 Antworten möglich)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019*, Datenbasis: n = 7 558
Fragestellung: *„Was sind Ihrer Meinung nach in Nürnberg zurzeit die größten Probleme?“*

Abb. 3: Verkehrsprobleme in Nürnberg aus Bürgersicht (in Prozent auf alle Befragten / max. 3 Antworten möglich)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019*, Datenbasis: n = 7 558
Fragestellung: *„Was sind Ihrer Meinung nach in Nürnberg zurzeit die größten Probleme?“* (nur Antworten im Themenfeld Verkehr)

2. Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von Fortbewegungsmitteln und die Verfügbarkeit von Zeitfahrkarten für den öffentlichen Personennahverkehr sind wichtige Faktoren, die sich auf das persönliche Mobilitätsverhalten auswirken.

70 % der befragten Haushalte in Nürnberg besitzen mindestens ein Auto (vgl. **Tab. 2**)[3]. 17 % der Haushalte geben an, dass sie auf mehrere Autos zurückgreifen können. Haushalte mit Kindern besitzen am häufigsten zwei oder mehr Autos (jeder dritte Haushalt mit Kindern). Folglich können 30 % als autofreie Haushalte eingestuft werden. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Einpersonenhaushalte (43 % aller Einpersonenhaushalte besitzt keinen Pkw), Auszubildenden- bzw. Studentenhaushalte (47 %) und Alleinerziehende (41 %). Dagegen kommt lediglich ein Fünftel aller Haushalte mit Vollzeit-Erwerbstätigen und jede sechste Familie mit Kindern (2 Erwachsene mit mindestens einem Kind) ohne ein Auto aus. Der Anteil an autofreien Rentnerhaushalten (33 %) liegt nur geringfügig über dem städtischen Gesamtdurchschnitt.

Es gibt einen deutlichen Zusammenhang zwischen dem Autobesitz und den finanziellen Verhältnissen eines Haushalts. Über 60 % aller Haushalte mit einem armutsgefährdenden Einkommen besitzen kein Auto. Dagegen bilden autofreie Haushalte mit einem hohen Einkommen (12 %) eher die Ausnahme. Zusätzlich liegt hier der Anteil von Haushalten mit mehreren Autos auf einem wesentlich höheren Niveau; über 30 % dieser Haushalte können über mindestens zwei Autos verfügen.

Die Pkw-Ausstattung in Nürnberg ist einerseits auf einem niedrigeren Niveau als der gesamtbundesdeutsche Durchschnitt, anderseits höher als in anderen Großstädten mit einer vergleichbaren Einwohnerzahl. Weiterhin verfügen 9 % der Haushalte über mindestens ein Motorrad, Motorroller oder Mofa. In der Regel besitzen diese Haushalte auch einen oder mehrere Pkws. Nur 8 % aller Haushalte mit einem motorisierten Zweirad sind autofreie Haushalte. Somit werden Motorräder eher als zusätzliche Fahrzeuge angeschafft, die ein Auto nicht vollständig ersetzen können.

Tab.2: Verkehrsmittelverfügbarkeit im Haushalt (in %)	Nürnberg 2019 (n = 7 366)	MiD 2017	
		Bundesdurchschnitt (n = 156 420)	Metropole (n = 30 844)
Pkw (Auto, auch Kombi, Van, Kleinbus, Wohnmobil)			
- ohne Pkw	30	22	42
- Pkw vorhanden	70	78	58
Motorrad, Moped, Mofa			
- ohne Krad	91	87	92
- Krad vorhanden	9	13	8
Fahrrad (ohne Elektrounterstützung)			
- ohne Fahrrad	29	24	25
- Fahrrad vorhanden	71	76	75
Elektrofahrrad / Pedelec			
- ohne Elektrofahrrad	94	92	97
- Elektrofahrrad vorhanden	6	8	3
Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec			
- ohne jegliches Fahrrad	28	22	24
- (Elektro)Fahrrad vorhanden	72	78	76
Haushalt mit Pkw- und Fahrradbesitz	56	63	47
Haushalte ohne eigene Verkehrsmittel	13	8	12
Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth			

In Nürnberg verfügen 72 % aller Haushalte über mindestens ein Fahrrad, wobei konventionelle und Elektrofahrräder gemeinsam betrachtet werden. Haushalte mit Kindern besitzen zu 84 % ein oder mehrere Fahrräder, während 70 % der kinderlosen Haushalte mindestens ein Fahrrad zur Verfügung steht. Wie

3 In den nachfolgenden Tabellen und Abbildungen werden zwei verschiedene Auswertungen der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ dargestellt:
- Bei der Tabellenkennzeichnung „Bundesdurchschnitt“ handelt es sich um deutschlandweite Werte.
- Die „Metropole“ basiert auf der RegioStaR-Zuordnung des BMVI. Dabei werden nur Städte betrachtet, die eine Einwohnerzahl von mindestens 500 000 Einwohnern aufweisen. Da die Mobilität sehr stark von räumlichen Faktoren (u. a. Stadt-Land-Gegensätze) beeinflusst wird, bieten sich vor allem Vergleiche zwischen den Kennwerten von Nürnberg und den „Metropolen“ an. Weitere Informationen zu RegioStaR: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html)

schon die Analyse zu den Pkw-Besitzverhältnissen gezeigt hat, steht vor allem in Einpersonenhaushalten (36 % ohne Fahrradbesitz), Rentnerhaushalten (41 %) und Haushalten mit einem armutsgefährdenden Einkommen (48 %) überproportional häufig kein Fahrrad zur Verfügung. In Haushalten, in denen mindestens ein Haushaltsmitglied erwerbstätig ist, zeigt sich dagegen ein hoher Fahrradbesitzanteil (79 %).

Die Fahrradbesitzanteile in Nürnberg liegen in einer ähnlichen Größenordnung wie die ermittelten Ergebnisse aus der MiD-Studie. 6 % der Haushalte in Nürnberg besitzen ein Elektrofahrrad (E-Bike oder Pedelec). Dieser Anteil liegt auf einem beachtlichen Niveau. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Marktbooms der Elektrofahrräder wird dieser Anteil in den nächsten Jahren weiter wachsen.[4] Dies kann ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie spezifisch auf weiteren Wegen und auf Arbeitswegen sein.

Der Anteil an Haushalten mit Elektrofahrrädern steigt kontinuierlich an, je älter die Haushaltsmitglieder sind. Erst wenn die befragten Personen 75 Jahre und älter sind, sinken die Anteile an Haushalten mit Elektrofahrrädern wieder. In Ausbildungshaushalten (Azubis, Studierende) sind Elektrofahrräder nur sporadisch verbreitet. In früheren Mobilitätsuntersuchungen waren die Besitzerinnen und Besitzer von Elektrofahrrädern fast ausschließlich im Rentenalter. Ein paar Jahre später gab es schon einen relevanten Anteil von Berufstätigen in einem Alter zwischen 45 bis 65 Jahren, die sich ein Pedelec bzw. E-Bike angeschafft haben. Mittlerweile sind auch weitere Erwerbstätige aus jüngeren Altersgruppen unter den Elektrofahrradbesitzern.[5] Über die Hälfte aller Haushalte in Nürnberg (56 %) kann sowohl auf ein Auto als auch auf ein Fahrrad zurückgreifen. Umgekehrt kommen 13 % der Haushalte ohne jegliches Verkehrsmittel (Pkw/Motorrad/Fahrrad) aus. Neben den Haushalten mit armutsgefährdenden Einkommensverhältnissen (35 % ohne Verkehrsmittel) sind dies vor allem ältere alleinlebende Seniorinnen und weitere Haushalte mit Personen im Rentneralter, die häufig auch gesundheitsbedingt in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Die räumliche Lage und die Siedlungsstrukturen wirken sich auf Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln aus (vgl. **Karte 1**). Im innerstädtischen Bereich zeigt sich eine andere Verkehrsmittelverfügbarkeit als in den äußeren Stadtgebieten. Insbesondere die geringere Pkw-Besitzquote und der höhere Anteil an Haushalten, die kein eigenes Fahrzeug besitzen, ist auffällig. Dies trifft vor allem für die Umfragegebiete Altstadt, Südstadt, Schweinau, St. Leonhard und Eberhardshof, Muggenhof zu. Die wesentlichen Gründe hängen mit der hohen Bebauungsdichte, den im Durchschnitt kleineren Wohnungen, den häufig geringeren Einkommen und der günstigeren Versorgungssituation (engmaschiges ÖPNV-Netz, dichtes Einzelhandelsangebot, etc.) zusammen. Im Gegensatz dazu ist in den Umfragegebieten Hafen, Katzwang, Kornburg und Nordwestliche Außenstadt ein überdurchschnittlich hoher Pkw-Besatz feststellbar.

Auch in der Sozialraumtypisierung werden Unterschiede der Verkehrsmittelverfügbarkeit im Haushalt sichtbar (vgl. **Tab. 3**).[6] In den innenstadtnahen City- und Dienstleistungsquartieren sowie den sozial angespannten Quartieren ist ein deutlich geringerer Fahrzeugbesatz feststellbar. Demgegenüber liegt die Verkehrsmittelausstattung in den „etablierten Familienquartieren“ und den „neuen Wohnquartieren / Insellagen“, die überwiegend in den städtischen Randlagen liegen, auf einem hohen Niveau.

Tab.3: Verkehrsmittelausstattung der Haushalte nach Sozialraumtypen (in %)	**Pkw im Haushalt**	**Fahrrad im Haushalt**	**Elektro-fahrrad im Haushalt**	**Haushalte ohne eigene Verkehrsmittel**
City- / Dienstleistungsquartiere	63	71	6	15
sozial angespannte Quartiere	59	61	6	20
gemäßigte Quartiere	75	70	6	11
etablierte Familienquartiere	87	80	13	4
neue Wohnquartiere / Insellagen	87	79	7	5
Stadt Nürnberg (Durchschnittswerte)	70	71	6	13

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth

4 Die jährlichen Verkaufszahlen von E-Bikes und Pedelecs in Deutschland belaufen sich stetig auf zweistellige Wachstumsraten. 2018 und 2019 wurde jeweils eine Steigerung von über 30 % zu den Verkaufszahlen des Vorjahres erreicht. Im Jahr 2019 wurden 1,36 Millionen E-Bikes und Pedelecs verkauft. Insgesamt beläuft sich der Bestand auf 5,4 Millionen Elektrofahrräder in Deutschland (2019).
siehe: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV): Wirtschaftspressekonferenz am 11. März 2020 in Berlin; Zahlen - Daten - Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019, abrufbar unter: https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/ zuletzt abgerufen am 11.05.2020

5 Auch die Einkommenssituation hat einen Einfluss auf die Elektrofahrradbesitzverhältnisse. In Haushalten mit einem hohen Einkommen kommen diese Fahrräder überproportional häufig vor.

6 Im Monatsbericht **M485** vom Mai 2018 wird die Sozialraumtypisierung von Nürnberg und Fürth dargestellt und erläutert.

Die höchste Pkw-Verfügbarkeit haben Erwerbstätige. Sieben von zehn Erwerbstätigen können ständig auf einen Pkw zurückgreifen. Die Pkw-Verfügbarkeit von Rentnerinnen und Rentnern liegt im Bereich der ermittelten Durchschnittswerte von Nürnberg. Die Verhältnisse der Personen in der Ausbildung (Azubis, Studierende, Schülerinnen und Schüler) erweisen sich als sehr unterschiedlich: Gut 40 % können uneingeschränkt über ein Auto verfügen und jeweils ca. 30 % können auf einen Pkw nach Absprache zurückgreifen bzw. haben keine direkte Möglichkeit um einen Pkw zu nutzen. Zwei von drei Befragten können jederzeit auf ein Auto zurückgreifen, ein Sechstel kann immerhin noch zeitweise bzw. nach Absprache ein Auto nutzen (vgl. **Tab. 4**).

Tab.4: Verfügbarkeit über einen Pkw (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Nürnberg 2019 (n = 7 048)	MiD 2017	
		Bundesdurchschnitt (n = 214 502)	Metropole (n = 38 911)
jederzeit	65	78	65
gelegentlich	17	13	20
gar nicht	18	9	15
Insgesamt	100	100	100

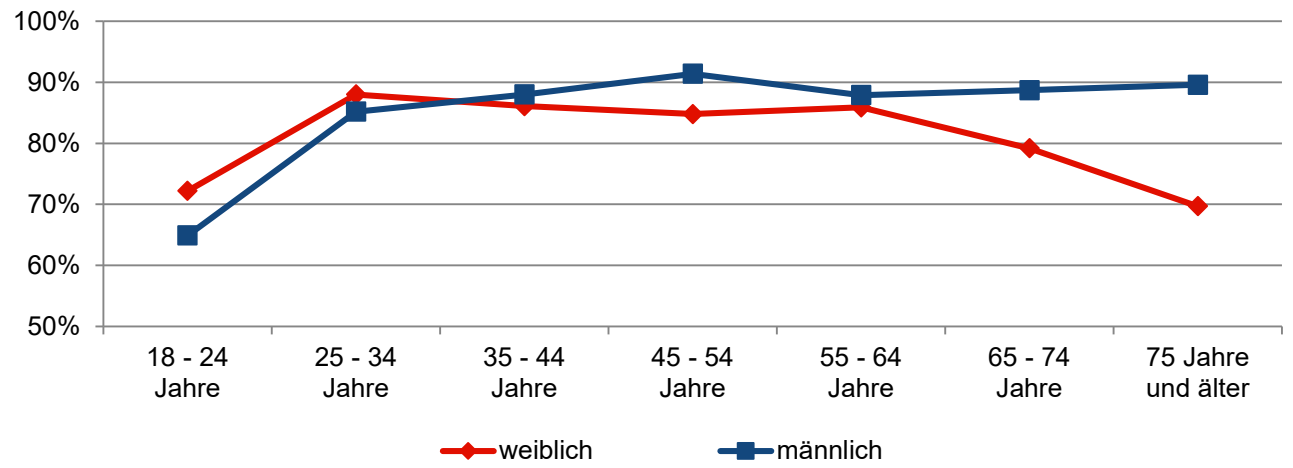
Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth

3. Pkw-Führerscheinbesitz

Neben dem Pkw-Besitz wirkt sich eine Führerscheinerlaubnis entscheidend auf das Mobilitätsgeschehen aus. Insgesamt verfügen 84 % der Personen ab 18 Jahren in Nürnberg über einen Pkw-Führerschein (Bundesdurchschnitt MID 2017: 88 %). Ein relevanter Bevölkerungsanteil zwischen 18 und 24 Jahren nutzt die Möglichkeit des Führerscheinerwerbs nicht aus; hierfür sind sicherlich verschiedene persönliche Gründe maßgeblich, z. B. hohe Kosten für den Erwerb, keine zwingende Notwendigkeit oder Überzeugungsgründe.

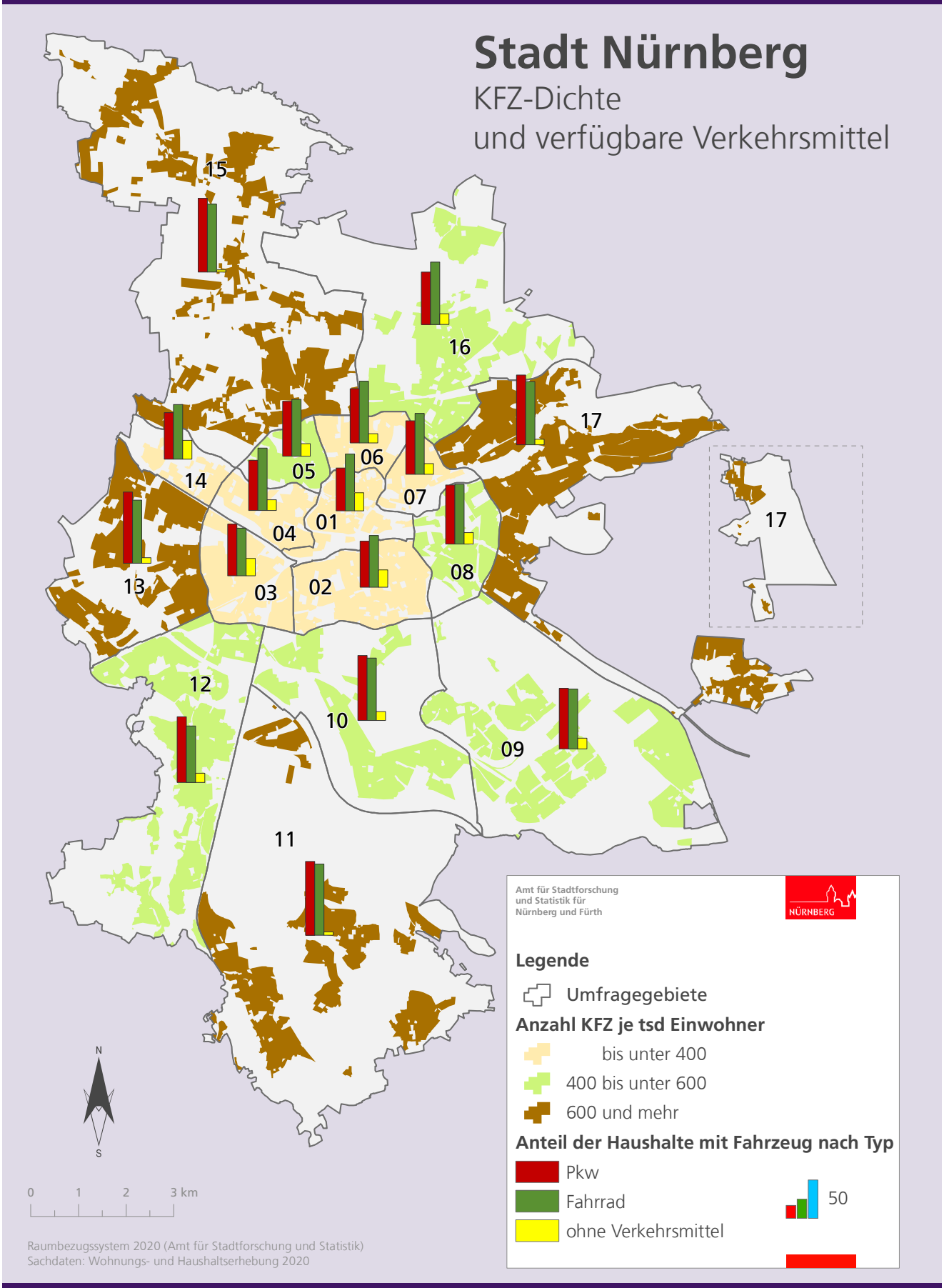
Während in den Altersgruppen von 25 - 64 Jahre eine Führerscheinbesitzquote von 85 bis 90 % sowohl bei Frauen als auch bei Männern festzustellen ist, ergeben sich Unterschiede bei den Frauen ab einem Alter von über 65 Jahren. Während bei den älteren Männern die Führerscheinbesitzquote weiterhin bei 90 % bleibt, sinkt die Quote bei den Einwohnerinnen kontinuierlich. So darf nur noch 70 % aller Frauen in einem Alter von über 74 Jahren ein Auto selbständig fortbewegen (vgl. **Abb. 4**). Die zukünftige Seniorengeneration wird eine andere Verkehrssozialisation als die heutige haben. Als Indikator lässt sich u. a. die hohe Führerscheinbesitzquote bei den Frauen heranziehen, die demnächst auf einem ähnlichen Niveau wie die der Männer sein wird.

Abb. 4: Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019*, Datenbasis: n = 7 397
Fragestellung: *„Besitzen Sie einen PKW-Führerschein?"*

Karte 1: Kfz-Dichte und Verkehrsmittelausstattung der Haushalte nach Umfragebieten



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quellen: Kfz-Zulassungsstatistik, Einwohnermeldeamt
Wohnungs- u. Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2019 (Datenbasis: n = 179 - 1 156)

4. Besitz von Zeitfahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr

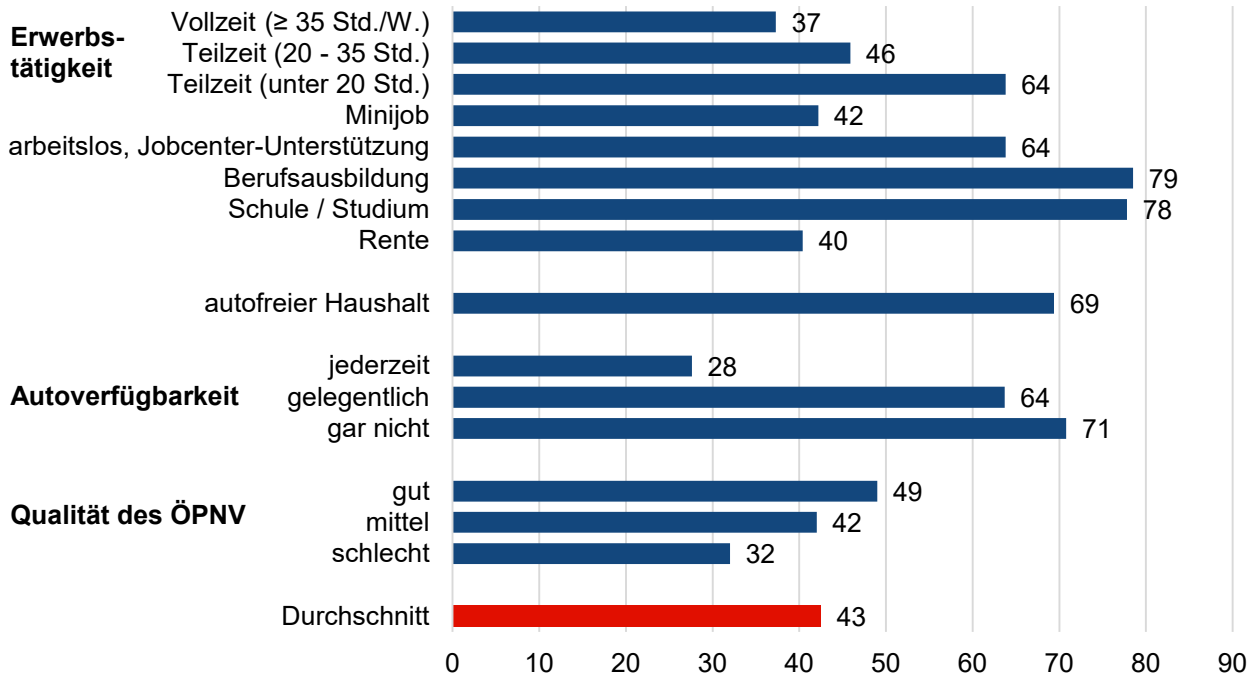
Der Zeitkartenbesitz im öffentlichen Personennahverkehr ist eine wichtige Determinante, die die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich einer stärkeren Nutzung von Bussen und Bahnen beeinflussen kann. Wer eine Zeitkarte besitzt, nutzt im Alltagsverkehr das öffentliche Transportsystem in in einem viel stärkeren Maße. Im Zusammenspiel mit einem verbesserten Angebot[7] lassen sich über die Erhöhung des Zeitfahrkartenbesitzes sicherlich neue ÖV-Kundinnen und -Kunden gewinnen.

Das Sortiment von Zeitfahrkarten für das öffentliche Transportsystem in Nürnberg ist wie in anderen Städten und Verkehrsverbünden breit gefächert. So gibt es Monats- und Jahreskarten, Jobtickets und Angebote für bestimmte Zielgruppen (Schüler, Auszubildende, Studierende, etc.). 43 % der befragten Einwohnerinnen und Einwohner ab 18 Jahre besitzen einen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen. Dieser Anteil ist damit auf einem vergleichbaren Niveau wie in anderen deutschen Metropolen.[8]

Bei einer detaillierten Aufschlüsselung (vgl. **Abb. 5**) fällt auf, dass die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern in der Gruppe der Schüler und Studierenden sowie der Auszubildenden (jeweils knapp 80 % verfügen über eine ÖV-Zeitkarte) zu finden sind. Auch Personen, die einen Anspruch auf einen Nürnberg-Pass haben, können überproportional häufig auf eine ÖV-Zeitfahrkarte zurückgreifen. Die zielgruppenspezifischen Angebote werden folglich vielfach in Anspruch genommen.

Demgegenüber liegt die ÖV-Zeitkartenbesitzquote bei Rentnerinnen und Rentnern knapp unter dem Durchschnitt von Nürnberg. In mehreren anderen Städten werden ältere Personen mit speziellen Tarifangeboten bedient. Dies erfolgt u.a. vor dem Hintergrund, dass der Altenanteil in der Bevölkerung beständig ansteigt und somit an Bedeutung gewinnt.

Abb. 5: Besitzquoten von Zeitfahrkarten für den ÖPNV nach ausgewählten Merkmalen (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 149 - 4 383)
Fragestellung: *„Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse und Bahnen in der Region?"*

7 Ein attraktives Angebot lässt sich u.a. über den Ausbau des leistungsfähigen Schienenverkehrs (U-Bahn, Straßenbahn), eine Verkürzung der Fahrzeiten, die Verbesserung der Pünktlichkeit oder den Ausbau von Fahrgastinformationssystemen erreichen. Im Nahverkehrsplan Nürnberg (Fortschreibung 2017) werden entsprechende Handlungsoptionen mit konkreten Zielvorstellungen dargelegt.

8 Für Personen ab 18 Jahren, die in Metropolen leben, weist die MiD 2017 einen Anteil von 42 % aus, die auf eine Zeitkarte (Woche, Monat, Jahr) oder ein personengebundenes Ticket (z.B. Job- oder Semesterticket) zurückgreifen können.

Auch zwischen der Qualität des öffentlichen Verkehrssystems[9] und den ÖV-Zeitkartenbesitzverhältnissen kann ein Zusammenhang festgestellt werden. Je besser ein Wohngebiet an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden ist, desto höher fällt der Anteil an Personen mit einer ÖV-Zeitfahrkarte aus.[10]

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz offenbart die Abhängigkeit vom ÖV bzw. die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Von den Befragten ab 18 Jahren sind 5 % weder im Besitz eines Führerscheines noch einer ÖV-Zeitkarte; ihre Mobilitätsvoraussetzungen sind also als eingeschränkt zu bewerten. Dagegen besitzen 31 % der befragten Personen sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung des öffentlichen Verkehrssystems als auch einen Pkw-Führerschein, damit sind sie grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt die MiD 2017-Studie für Städte mit einer vergleichbaren Einwohnerzahl (vgl. **Tab. 5**).

Tab.5: Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	**Nürnberg 2019 (n = 7 094)**	**MiD 2017**	
		Bundesdurchschnitt (n = 223 398)	**Metropole (n = 41 474)**
Besitz von Führerschein und ÖV-Karte	31	13	30
nur Führerscheinbesitz	53	75	52
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	11	4	10
weder Führerschein-, noch ÖV-Zeitkartenbesitz	5	8	8
Insgesamt	100	100	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019*

In der Gruppe, die sowohl einen Führerschein als auch eine ÖV-Zeitfahrkarte besitzen, sind überdurchschnittlich viele Studierende und Auszubildende zwischen 18 bis 30 Jahre vertreten.[10] Im Gegensatz dazu haben insbesondere ältere Frauen weder eine ÖV-Zeitfahrkarte noch einen Pkw-Führerschein. Erwerbstätige Personen sind in dieser Gruppe deutlich unterrepräsentiert.

5. Gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen

Gesundheitliche Einschränkungen und die daher notwendige Barrierefreiheit im Verkehrssystem spielen eine zunehmende Rolle. 18 % aller Befragten im Erwachsenenalter fühlt sich subjektiv in der persönlichen Mobilität eingeschränkt: 8 % mit Gehbehinderungen, 2 % mit Sehbehinderungen und 11 % mit sonstigen Einschränkungen (vgl. **Tab. 6**).

Tab.6: gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen (alle Personen ab 18 Jahren) (in %) – Mehrfachantworten möglich	**Nürnberg 2019 (n = 7 287)**	**MiD 2017**	
		Bundesdurchschnitt (n = 149 372)	**Metropole (n = 28 212)**
keine Mobilitätseinschränkung	82	81	82
ja, durch eine Gehbehinderung	8	10	10
ja, durch eine Sehbehinderung	2	2	2
ja, durch (eine) andere Einschränkung(en)	11	10	9
Ø Anzahl aufgeführter Einschränkungen	1,2	1,1	1,1

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019*

Mit steigendem Alter erhöhen sich die Mobilitätseinschränkungen. In der Altersgruppe ab 65 Jahre verspüren 44 % der befragten Nürnbergerinnen und Nürnberger Mobilitätseinschränkungen. Ab einem Alter von 75 Jahren kommt es mehrheitlich vor, dass die Mobilität durch gesundheitliche Gründe beeinträchtigt wird. In diesen Altersgruppen werden vielfach mehrere mobilitätseinschränkende gesundheitliche Gründe

9 Die Qualität des ÖPNV wurde über die tatsächliche fußläufige Entfernung des Wohngebäudes zu den nächstgelegenen U-Bahn, Straßenbahn- und Bus-Haltestellen abgeleitet. Folgende Einteilung wurde vorgenommen:

gut:	Entfernung zur U-Bahn und/oder Straßenbahn-Haltestelle unter 300 Meter
mittel:	Entfernung zur U-Bahn und/oder Straßenbahn-Haltestelle zwischen 300 und 600 Meter
und/oder	Entfernung zur Bus-Haltestelle unter 300 Meter
schlecht:	Entfernung zur U-Bahn und Straßenbahn-Haltestelle über 600 Meter und Entfernung zur Bus-Haltestelle über 300 Meter

10 Personen, die auf das öffentliche Verkehrssystem angewiesen sind, beachten bei der Wohnungssuche häufig eine gute Anbindung an das ÖV-Netz. Umgekehrt kann ein verbessertes ÖV-Angebot zu einer höheren Umsteigebereitschaft der Bestandsbevölkerung auf öffentliche Verkehrsmitteln führen.

angeführt. Haben Personen gesundheitliche Einschränkungen, dann bedeutet das vielfach, dass sie seltener außer Haus unterwegs sind, weniger Wege zurücklegen und vermehrt auf wohnungsnahe Angebote angewiesen sind. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Senioren in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es diesen Aspekt in der Stadt- und Verkehrsplanung nachhaltig zu beachten.[11]

6. Bewertung der Verkehrssituation im Wohngebiet

Ein Großteil (58 %) bewertet die allgemeine örtliche Verkehrssituation positiv (vgl. **Tab. 7**). Mehr als drei Viertel der Befragten schätzt das bestehende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln als gut ein. Mit Abstand am schlechtesten beurteilen die Bürgerinnen und Bürger dagegen die Parkplatzsituation in ihrem Wohnumfeld. Auch beim Straßenzustand sehen viele Befragte Verbesserungsbedarf.

Tab.7: Bewertung der verkehrlichen Rahmenbedingungen im Wohngebiet (in %)	**Verkehrs-situation allgemein (n = 7 336)**	**Angebot öffent-liche Verkehrs-mittel (n = 7 369)**	**Parkplatz-situation (n = 7 265)**	**Zustand der Straßen und Wege (n =7 359)**
gut	58	77	27	51
mittel	28	20	29	39
schlecht	14	3	44	10
Insgesamt	100	100	100	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019*

Eine Detailauswertung deckt ein nachvollziehbares räumliches Muster auf: In den innerstädtischen und innenstadtnahen Gebieten fällt die Bewertung über das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln positiver aus als in den randstädtischen Wohngebieten. Ein umgekehrtes Bild offenbart sich bei den Stellplatzverhältnissen. Trotz der geringeren Pkw-Dichte in den zentrumsnahen Quartieren wird die Parkplatzsituation in diesen hochverdichteten Gegenden überproportional häufig schlecht bewertet.

7. Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Neben der üblichen Verkehrsmittelwahl zu bestimmten Zielen bzw. spezifischen Zwecken wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit nach den verschiedenen Verkehrsmitteln abgefragt (vgl. **Abb. 6**).

Vier von zehn befragten Nürnbergerinnen und Nürnbergern nutzen das Auto täglich, weitere 30 % benutzen es zumindest mehrmals wöchentlich. Demgegenüber wird das öffentliche Verkehrssystem in der Region etwas seltener in Anspruch genommen: 30 % sind täglich mit Bussen und Bahnen unterwegs. Ein vergleichbarer Anteil von 30 % fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur sporadisch (seltener als monatlich) oder so gut wie nie. Die Nutzungsintensität des Fahrrades zeigt ebenfalls unterschiedliche Ausprägungen. Während sich 42 % der Bürgerinnen und Bürger aus Nürnberg täglich oder mehrmals in der Woche auf das Fahrrad setzen, nutzt ein fast gleich großer Anteil dieses Fortbewegungsmittel kaum oder überhaupt nicht.

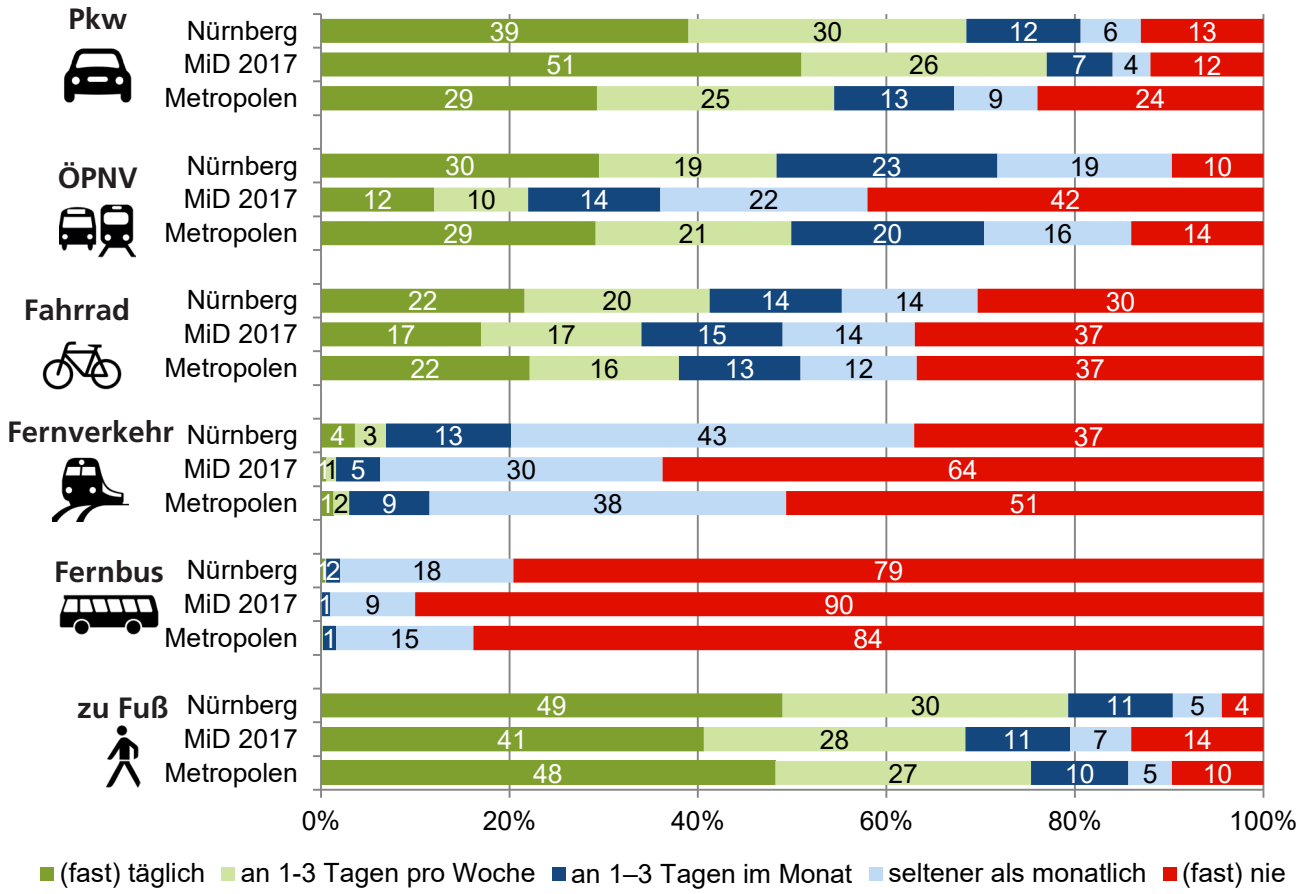
Personen mit Elektrofahrrädern nutzen das Fahrrad für die alltägliche Fortbewegung häufiger als diejenigen mit „konventionellen“ Fahrrädern. Dabei sind die persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen von Elektrofahrradbesitzerinnen und –besitzern überdurchschnittlich gut: Sie besitzen in der Regel einen Pkw-Führerschein und können häufig uneingeschränkt auf ein Auto zurückgreifen. Aufgrund der Altersstruktur kommt ein erhöhter Anteil von Personen mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen vor. Das Elektrofahrrad kann demnach den Aktions- und Aktivitätsradius von bestimmten Bevölkerungsgruppen erweitern.[12]

Im Alltagsleben werden längere Strecken nur von einem eingeschränkten Personenkreis regelmäßig bewältigt. Insofern ist die Nutzung des öffentlichen Fernverkehrs verständlicherweise anders zu bewerten. Ein Großteil der befragten Personen nimmt weder Bahn noch Fernbusse für größere Distanzen in Anspruch.

11 Ein zentraler Baustein des Nahverkehrsplans Nürnberg sind beispielsweise Maßnahmen zur Barrierefreiheit der Haltestelleninfrastruktur.

12 Allerdings ist auch nach Aussage von Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), *„der Anteil Älterer an Pedelec-Unfällen … überdurchschnittlich hoch.“*, vgl. https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-01/e-bikes-unfaelle-fahrrad-pedelec-statsitik zuletzt abgerufen am 26.06.2020

Abb. 6: allgemeine Verkehrsmittelnutzung (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 6 539 - 7 197)
Fragestellung: *„Wie häufig benutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel?"*

Die Bedeutung des Fußverkehrs wird vielfach unterschätzt. Fußwege fallen in der Regel an, wenn andere Verkehrsmittel zum Einsatz kommen (z. B. Zugang zum ÖPNV). 80 % aller Bewohnerinnen und Bewohner Nürnbergs unternimmt zudem mehrmals wöchentlich Wege ausschließlich zu Fuß. Mehrheitlich liegt die Verkehrsmittelnutzung für Nürnberg auf einem ähnlichen Niveau anderer Städte mit einer vergleichbaren Einwohneranzahl. Das Auto kommt allerdings öfter zum Einsatz als in anderen deutschen Metropolen.

Am häufigsten genutzt wird der Pkw von Erwerbstätigen: Fünf von zehn Vollzeiterwerbstätigen fahren täglich mit dem Auto. Rentnerinnen und Rentner sowie Hausfrauen bzw. -männer nutzen den Pkw zu größeren Anteilen mehrmals wöchentlich (1-3 Tage in der Woche). Die Nutzungsintensität des Autos hängt unmittelbar mit der Pkw-Verfügbarkeit zusammen. Über die Hälfte aller Personen, die ohne Einschränkung auf einen Pkw zurückgreifen können, fährt täglich mit dem Auto.

Das öffentliche Transportsystem in der Region wird von knapp der Hälfte aller Nürnbergerinnen und Nürnberger mindestens einmal in der Woche in Anspruch genommen, fast 30 % der Befragten sind selten oder nie mit Bussen und Bahnen unterwegs. Die größte Bedeutung haben öffentliche Verkehrsmittel bei der Beförderung von Auszubildenden. Sowohl Studierende und Personen in der Schulausbildung[13] (55 % (fast) täglich) als auch Berufsauszubildende (62 % (fast) täglich) sind als regelmäßige ÖV-Nutzer aufzuführen. Auf der anderen Seite zeigt sich, dass Vollzeit-Erwerbstätige (27 %) und Rentnerinnen und Rentner (21 %) seltener unter den täglichen Fahrgästen zu finden sind. Fast zwei Drittel aller ÖV-Zeitkartenbesitzerinnen und -besitzer fahren (fast) täglich mit Bussen und Bahnen, weitere 23 % nutzen zumindest wöchentlich dieses Verkehrssystem.

13 In der Wohnungs- und Haushaltserhebung wurden nur Personen im Erwachsenenalter befragt. Bei minderjährigen Schülerinnen und Schülern (insbesondere im Sekundärbereich) dürfte ebenfalls eine intensive ÖV-Nutzungsquote vorliegen.

Mit dem Fahrrad nie unterwegs ist in erster Linie ein großer Teil der Rentnerinnen und Rentner: 44 % von ihnen fährt nicht mit dem Rad. Ein wesentlicher Zusammenhang besteht mit der körperlichen Verfassung. So fahren 60 % aller Seniorinnen und Senioren, die eine gesundheitliche Mobilitätseinschränkung angegeben haben, nicht mehr mit dem Fahrrad. Ansonsten lassen sich keine besonderen Gruppen identifizieren, die ein besonderes Fahrradnutzerverhalten aufweisen. Zwischen der Länge der Arbeits- und Ausbildungswege und der Fahrradnutzung besteht eine enge Verbindung. Jede dritte Person mit einem kurzen Arbeits- bzw. Ausbildungsweg bis 5 Kilometer nutzt das Fahrrad täglich. Dieser Anteil halbiert sich, wenn der Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz über 5 Kilometer von der Wohnung entfernt liegt. Darüber hinaus erhöht sich die Nutzungsintensität, sobald Elektrofahrräder in einem Haushalt vorhanden sind: 34 % sind dann (fast) täglich mit dem Fahrrad unterwegs.

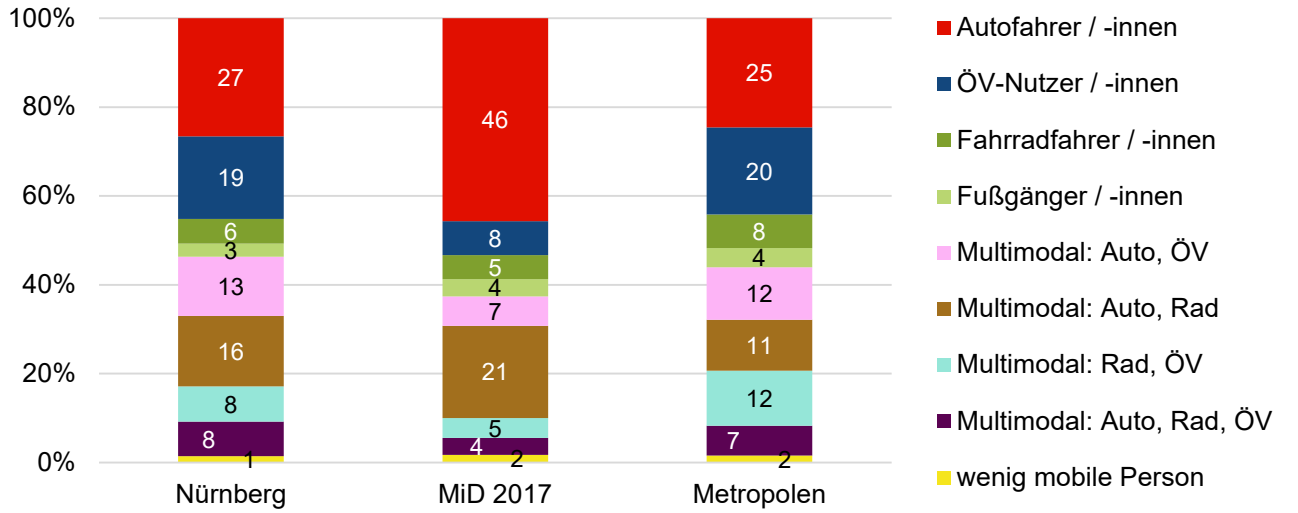
Die persönliche Verkehrsmittelnutzung hängt ebenfalls von räumlichen Merkmalen ab (vgl. **Karte 2**). Die alltägliche Autonutzung erfolgt vorwiegend in den äußeren Stadtgebieten. In den Umfragegebieten Hafen, Katzwang, Kornburg und Nordwestliche Außenstadt, deren Bewohnerinnen und Bewohner am häufigsten täglich mit dem Auto unterwegs sind, bestehen auch die höchsten Pkw-Besitzanteile (siehe **Karte 1**). Fast spiegelbildlich überwiegt eine ausgeprägte ÖPNV- und Fahrradnutzung von Einwohnerinnen und Einwohnern der innerstädtischen bzw. innenstadtnahen Quartiere. Die befragten Personen in den Umfragegebieten Altstadt, Eberhardshof, Muggenhof, Südstadt, Wöhrd und Gostenhof und Kleinweidenmühle benutzen überproportional häufig die Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbunds (zu Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen) für ihre alltägliche Fortbewegung. Die Raumstrukturen und die infrastrukturellen Rahmenbedingungen wirken sich demnach maßgeblich auf das Mobilitätsverhalten aus.

8. Mobilitätstypen

Insgesamt geben ca. 90 % der befragten Einwohnerinnen und Einwohner an, fast täglich mit mindestens einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen, zu Fuß) unterwegs zu sein.

Die bedeutende Stellung des Autos zeigt sich darin, dass über ein Viertel der befragten Personen nur mit diesem Verkehrsmittel regelmäßig unterwegs ist. Knapp ein Fünftel der Befragten setzt meist öffentliche Verkehrsmittel für die Fortbewegung ein, 6 % fährt vorwiegend mit dem Fahrrad und 3 % ist vornehmlich als Fußgänger unterwegs, d. h. sie nehmen nur selten ein Transportmittel in Anspruch (vgl. **Abb. 7**). Alles in allem sind 54 % aller Personen hauptsächlich als sogenannte monomodale Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer anzusehen[14].

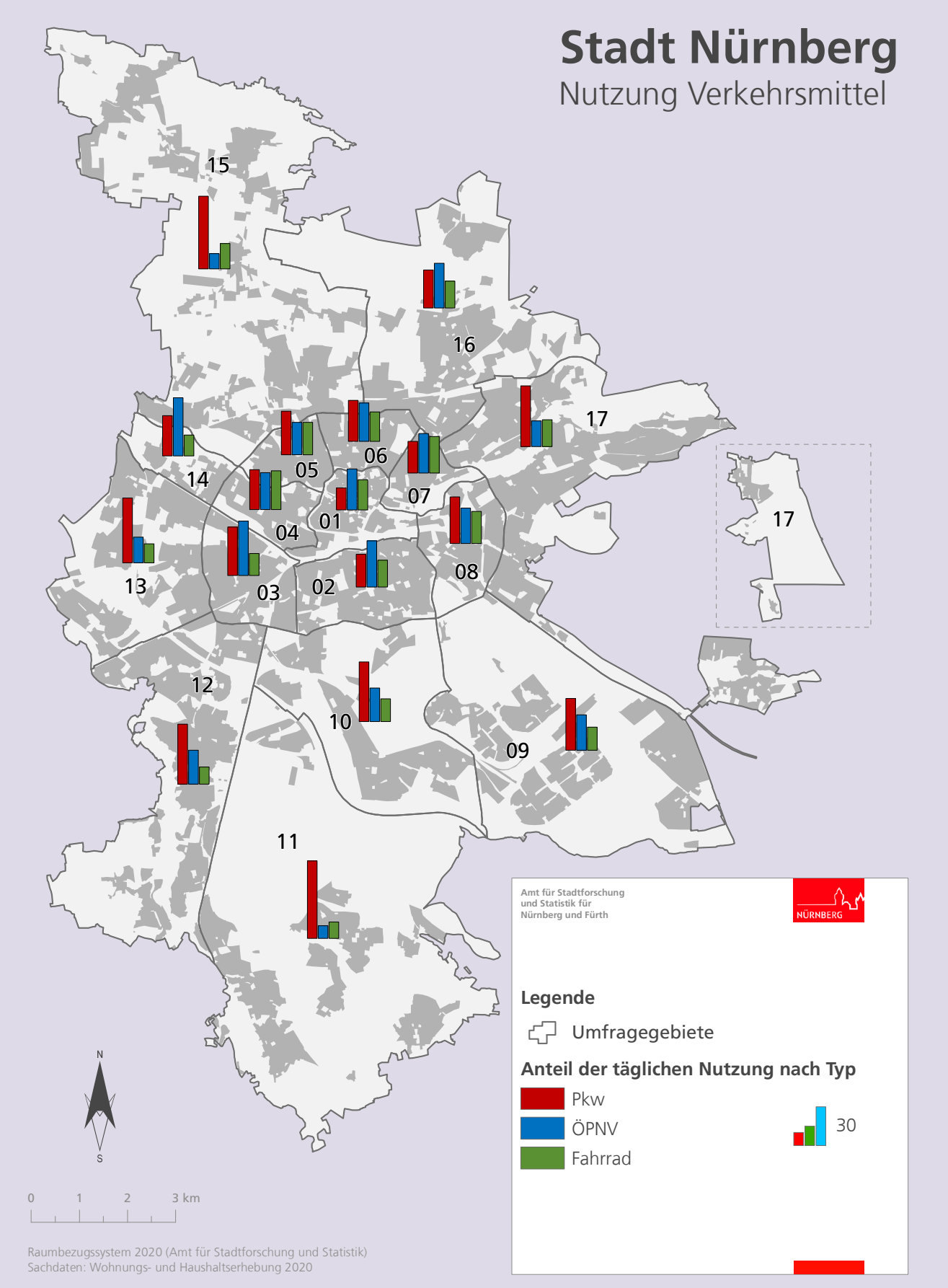
Abb. 7: Typen der Verkehrsmittelnutzung[14] (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 7 427)
Auswertungsbasis ist die Fragestellung: *„Wie häufig benutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel?"*

14 Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Pkw, Bussen & Bahnen und Fahrrad. Als *„wenig mobile Person"* wurde jemand eingestuft, der sowohl bei allen benannten Verkehrsmitteln als auch bei Wegen ausschließlich zu Fuß eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1-3x pro Monat an gegeben hat. Wenn Befragte beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs sind und an 1 bis 3 Tagen in der Woche das Fahrrad verwenden, dann gelten sie in dieser Systematik als „Multimodal: Auto, Rad".

Karte 2: Verkehrsmittelnutzung der befragten Personen nach Umfragebieten



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 158 - 1 146)

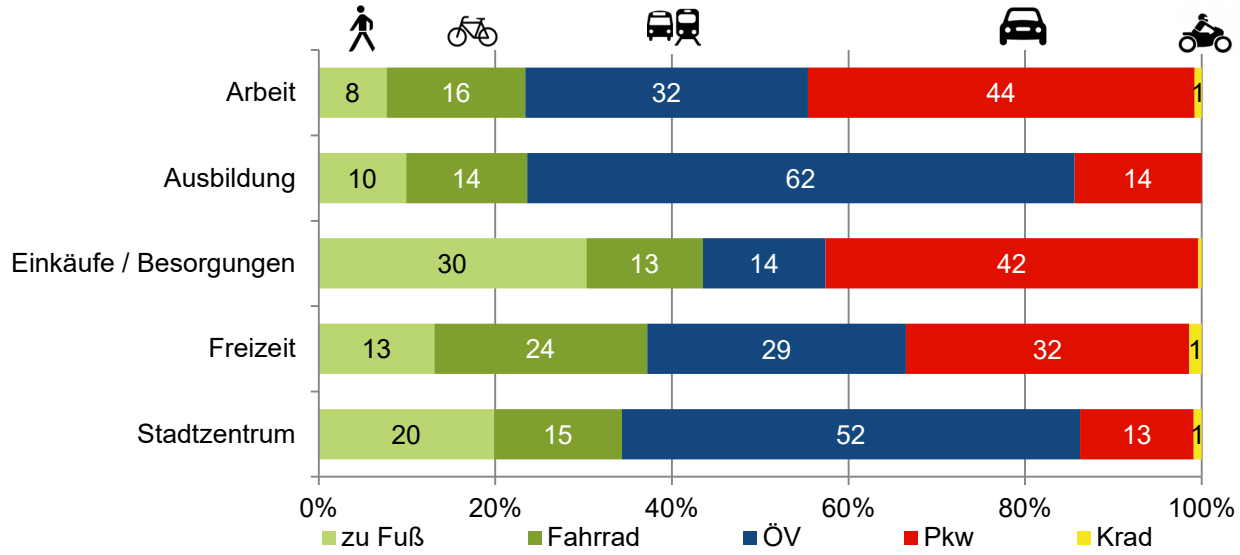
Demgegenüber sind 45 % als kombinierte bzw. multimodale Mobilitätstypen einzuschätzen. Als häufigste Kombinationen kommen die regelmäßige Nutzung von Pkw und Rad (16 %) bzw. Auto und öffentliche Verkehrsmittel (13 %) vor. Immerhin 8 % aller Nürnbergerinnen und Nürnberger nutzen alle abgefragten Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, Busse und Bahnen) mehrmals in der Woche. Im Vergleich zu den anderen Großstädten mit über 500 000 Einwohnern sind keine signifikanten Unterschiede erkennbar. Die Anteile der multimodalen Nutzer sind annähernd gleich. Die etwas höhere Autonutzung in Nürnberg führt zu leicht erhöhten Anteilen in den entsprechenden Kategorien.

Die Gruppe der multimodalen Nutzerinnen und Nutzer ist sehr heterogen. Auffällig ist lediglich, dass ältere Personen spürbar häufiger nur ein einziges Hauptfortbewegungsmittel angegeben haben. Unter den Multimodalen sind vermehrt Personen in Ausbildung und junge Erwerbstätige, aber ihre Anteile sind nur leicht erhöht gegenüber den anderen Personengruppen.

9. Verkehrsmittelnutzung zu bestimmten Zielen

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege weisen sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf. Dagegen werden Ausbildungswege und Wege in das Nürnberger Stadtzentrum überwiegend mit Bussen und Bahnen zurückgelegt. Einen relativ hohen Nahmobilitätsanteil haben Einkaufs- und Freizeitwege; bei diesen Aktivitäten hat der ÖPNV eine unterdurchschnittliche Bedeutung. Bei Einkäufen und Besorgungen sind nahezu identische Anteile zwischen den unmotorisierten Verkehrsarten (zu Fuß, Fahrrad) und dem Auto (jeweils über 40 %) feststellbar (vgl. **Abb. 8**).

Abb. 8: Verkehrsmittelnutzung zu bestimmten Zielen (in %)



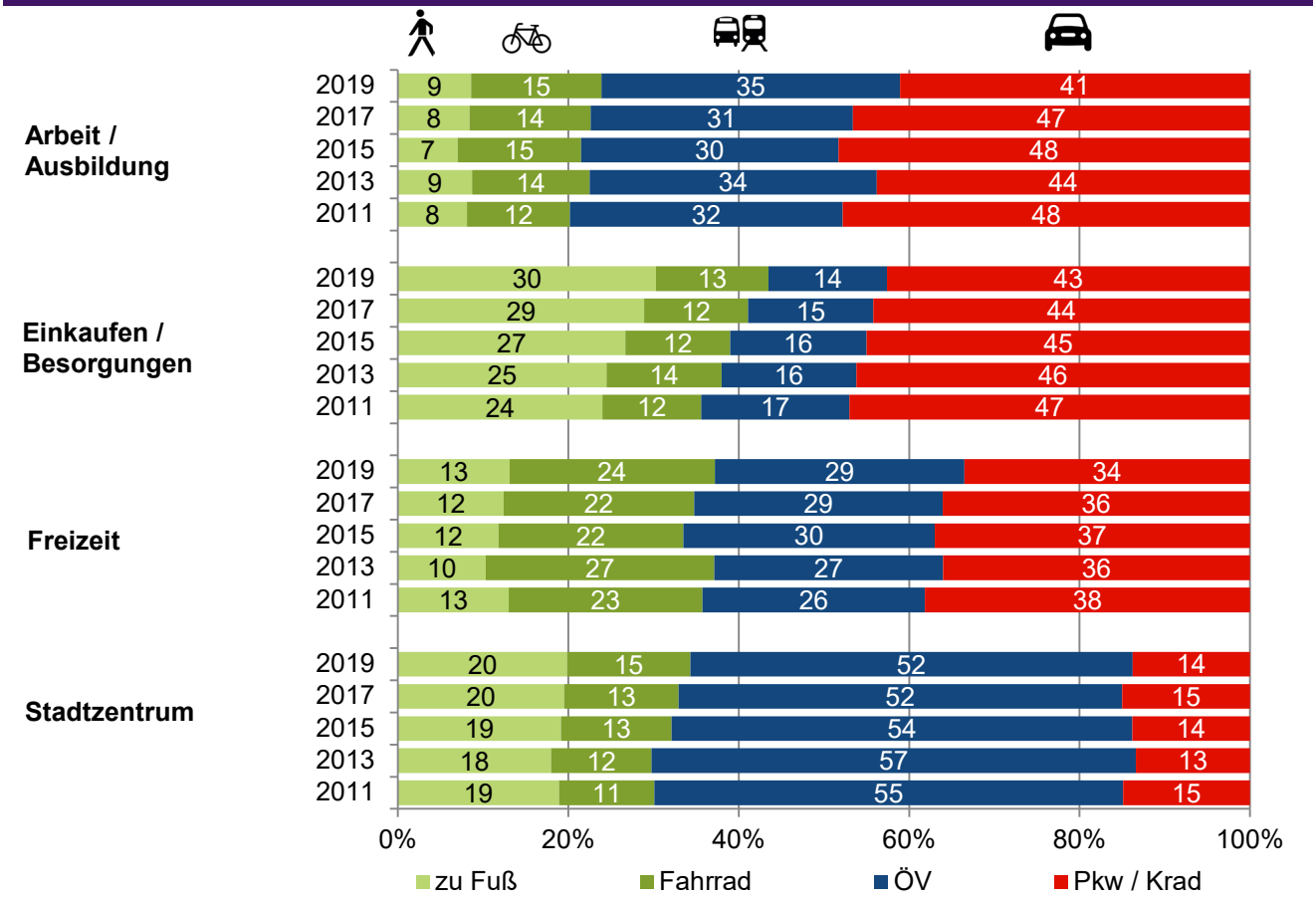
Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 7 397)
Fragestellung: *„Welches Verkehrsmittel benutzen Sie meistens für folgende Wege?"*

Der hohe ÖPNV-Anteil bei Wegen in das Stadtzentrum belegt, dass Busse und Bahnen eine geeignete Alternative zum Auto darstellen können, wenn entsprechende Rahmenbedingungen vorhanden sind bzw. geschaffen werden. Das gut ausgebildete Verkehrsnetz, die vergleichsweise kurzen Fahrtzeiten, die dichte Taktfolge oder die kurzen Wege von bzw. zu den Haltestellen sind wesentliche Qualitätsmerkmale, die ein attraktives öffentliches Verkehrssystem ausmachen.

Das Verkehrsplanungsamt führt jährlich Verkehrszählungen durch. Dabei wurde ein fast durchgängiger Anstieg des Radverkehrsanteils in den letzten Jahren verzeichnet. Die Förderung des Fahrradverkehrs in Nürnberg wirkt sich offenkundig positiv auf die Fahrradnutzung aus. Je nach abgefragtem Aktivitätsmuster liegen die Fahrradanteile zwischen 13 und 24 %. Das Fahrrad wird erfreulich häufig für alle möglichen Wege eingesetzt.

In der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ haben die teilnehmenden Personen für einen vorgegebenen Stichtag ihre durchgeführten Wege dokumentiert, so dass daraus der sog. Modal Split[15] ermittelt werden konnte. Eine direkte Vergleichbarkeit der Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl ist aufgrund der unterschiedlichen Erhebungskonzepte nicht gegeben. Trotzdem lässt sich als Tendenz ablesen, dass in Nürnberg das Auto im Vergleich zu anderen Großstädten mit über 500 000 Einwohnern häufiger zum Einsatz kommt.[16] Dies kann als erstes Indiz für mögliche Verlagerungspotenziale gedeutet werden. Die Verkehrsmittelwahl hat sich in den letzten Jahren in Nuancen verändert (vgl. **Abb. 9**). So lässt sich bei fast allen Wegezwecken ein kontinuierlicher Anstieg der Fußgänger- und Fahrradanteile feststellen. Auf der anderen Seite ist der Anteil an Fahrten mit dem Auto leicht rückläufig. Die formulierte verkehrspolitische Zielmarke eines MIV-Anteils von 30 % in Nürnberg wird bisher nur auf Wegen in das Stadtzentrum unterboten.

Abb. 9: Verkehrsmittelnutzung zu bestimmten Zielen im Zeitverlauf (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebungen *Leben in Nürnberg,* (Datenbasis: 2019: n = 7 397 - 7 397 / 2017: n = 2 616 - 3 915 / 2015: n = 4 637 - 7 079 / 2013: n = 3 096 - 3 659 / 2011: n = 6 855 - 9 025)
Fragestellung: *„Welches Verkehrsmittel benutzen Sie meistens für folgende Wege?“*

10. Arbeits- und Ausbildungsorte

72 % aller befragten Nürnbergerinnen und Nürnberger, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen, arbeiten in der eigenen Stadt, 14 % pendeln in die Städte Fürth, Erlangen oder Schwabach und 13 % sind in einem anderen Ort erwerbstätig. Vollzeit-Erwerbstätige überqueren überproportional häufig die Stadtgrenze, um den Arbeitsplatz aufzusuchen. Drei Viertel aller Personen in der Ausbildung (Berufsausbildung, Studium, Schule) haben ihren Ausbildungsplatz auch in Nürnberg (vgl. **Tab. 8**). Die kurzen Wege innerhalb des Stadtgebiets bieten eine gute Basis für einen hohen Nahverkehrsanteil.

15 Der Modal Split stellt in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Wegeaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel dar. Dabei werden als Verkehrsmittel „zu Fuß“, „Fahrrad“, „ÖV“ oder „ÖPNV“ (für „Öffentlicher Verkehr“ oder „Öffentlicher Personennahverkehr“) sowie „MIV“ (für „motorisierter Individualverkehr“: Pkw als Fahrer, Pkw als Mitfahrer und motorisiertes Zweirad) getrennt voneinander aufgeführt.

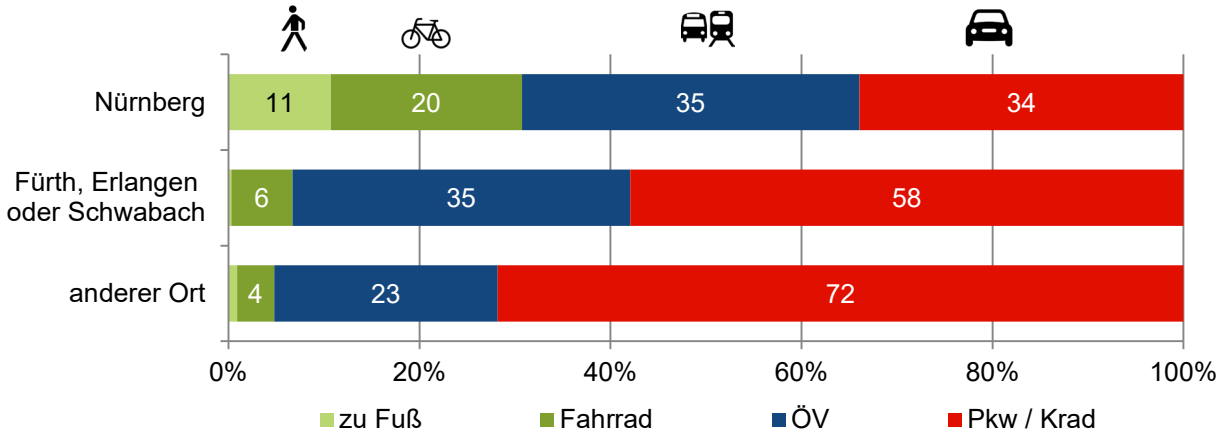
16 Für Personen ab 18 Jahren, die in Metropolen leben, hat die MiD 2017 folgenden Modal Split ermittelt:
- Wege zur Arbeit bzw. zur Ausbildung: zu Fuß: 10 % / Fahrrad 19 % / ÖV: 38 % / MIV: 34 %.
- Wege zum Einkaufen / private Erledigungen: zu Fuß: 35 % / Fahrrad 13 % / ÖV: 16 % / MIV: 37 %.

Tab.8: Lage des Arbeits- und Ausbildungsorts (nur Erwerbstätige, Auszubildende, Studierende, Schülerinnen und Schüler) (in %)	Nürnberg 2019		
	Personen insgesamt (n = 5 493)	erwerbstätig (n = 5 052)	in Ausbildung (n = 599)
Nürnberg	72	72	75
Fürth, Erlangen, Schwabach	14	14	19
in einem anderen Ort	13	14	6
Insgesamt	100	100	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Wenn der Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz in Nürnberg liegt, werden jeweils ca. ein Drittel aller Wege entweder unmotorisiert (zu Fuß, Fahrrad), mit dem öffentlichen Transportsystem oder mit dem Auto zurückgelegt (vgl. **Abb. 10**). Sobald die Stadtgrenze überschritten wird, verschiebt sich die Verkehrsmittelwahl. Insbesondere das Auto gewinnt an Bedeutung. Das öffentliche Verkehrssystem wird hingegen seltener in Anspruch genommen, wenn sich der Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz nicht in einer der umliegenden größeren Städten befindet. Ein wesentlicher Grund dürfte hierfür in der schlechteren ÖV-Erschließungsqualität liegen.

Abb. 10: Verkehrsmittelnutzung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Lage (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth,
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019 (Datenbasis: n = 694 - 3 754)
Fragestellung: *„Welches Verkehrsmittel benutzen Sie meistens für folgende Wege?"* (hier: nur Arbeit / Ausbildung)

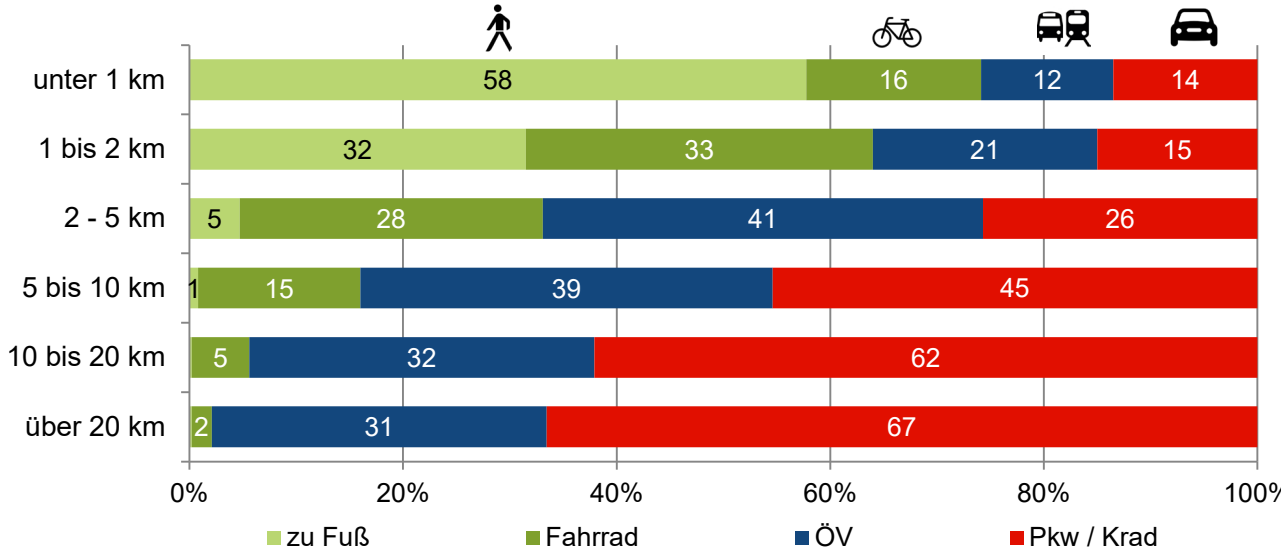
37 % der Arbeits- und Ausbildungsorte der Nürnberger Bevölkerung liegen bis zu 5 Kilometer von der Wohnung entfernt. Es besteht demnach ein hohes Potential an Wegen, die relativ gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Weitere 28 % der Arbeits- und Ausbildungsorte sind in einer Distanz zwischen 5-10 km von der Wohnung angesiedelt. Bei 34 % aller Arbeits- und Ausbildungsorte beträgt die Entfernung mehr als 10 km von der Wohnung, so dass die tägliche Bewältigung dieser Wege mit einem konventionellen Fahrrad nur in Ausnahmefällen in Betracht kommt (vgl. **Tab. 9**). Bei diesen Entfernungen kann das öffentliche Verkehrssystem eine wichtige Erschließungsfunktion übernehmen.

Tab.9: Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsort (nur Erwerbstätige, Auszubildende, Studierende, Schülerinnen und Schüler) (in %)	Nürnberg 2019		
	alle Personen (n = 5 269)	erwerbstätig (n = 5 057)	in Ausbildung (n = 589)
unter 1 km	6	6	6
1 bis 2 km	8	8	13
2 bis 5 km	23	23	30
5 bis 10 km	28	29	18
10 bis 20 km	19	19	20
über 20 km	15	15	14
Insgesamt	100	100	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Erwartungsgemäß sind die Arbeitswege länger als die beruflichen Ausbildungs- bzw. Schulwege. Fast jeder zweite Ausbildungsweg ist unter 5 Kilometer lang. Auf den kurzen Arbeits- bzw. Ausbildungswegen steht die Nahmobilität im Vordergrund. Wege unter einem Kilometer werden überwiegend zu Fuß bewältigt, zwischen ein bis zwei Kilometern kommt häufig das Fahrrad zum Einsatz. Längere Wegstrecken (über 5 km) werden zum überwiegenden Teil mit dem Auto in Angriff genommen. Das öffentliche Verkehrssystem spielt bei sehr kurzen Strecken eine untergeordnete Rolle. Busse und Bahnen werden insbesondere bei Entfernungen zwischen 2 bis 5 km genutzt. Bei längeren Wegstrecken sinkt die Bedeutung von Bussen und Bahnen wieder (vgl. **Abb. 11**).

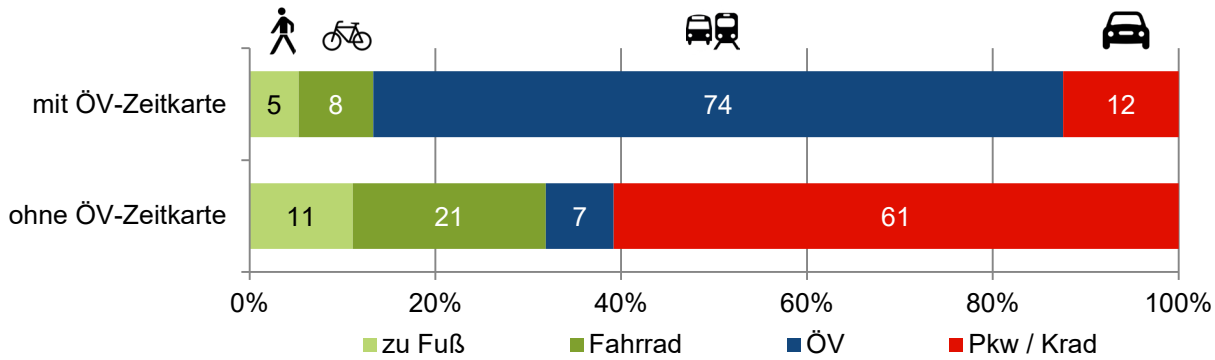
Abb. 11: Verkehrsmittelnutzung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Entfernungsklassen (in %)



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019*
Datenbasis: n = 348 - 1 456
Fragestellung: „Welches Verkehrsmittel benutzen Sie meistens für folgende Wege?" (hier: nur Arbeit / Ausbildung)

Eine Zeitkarte für das öffentliche Verkehrssystem wird anscheinend häufig für den Weg zur Arbeit bzw. Ausbildung erworben, zumindest werden 74 % dieser Wege mit Bussen und Bahnen bewältigt, wenn die betreffende Person im Besitz einer ÖV-Zeitfahrkarte ist (vgl. **Abb. 12**). Personen, die ihre täglichen Arbeits- bzw. Ausbildungswege mit anderen Verkehrsmitteln bewältigen, besitzen dagegen nur selten eine entsprechende Zeitfahrkarte.

Abb. 12: Verkehrsmittelnutzung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach ÖV-Zeitkartenbesitz (in %)

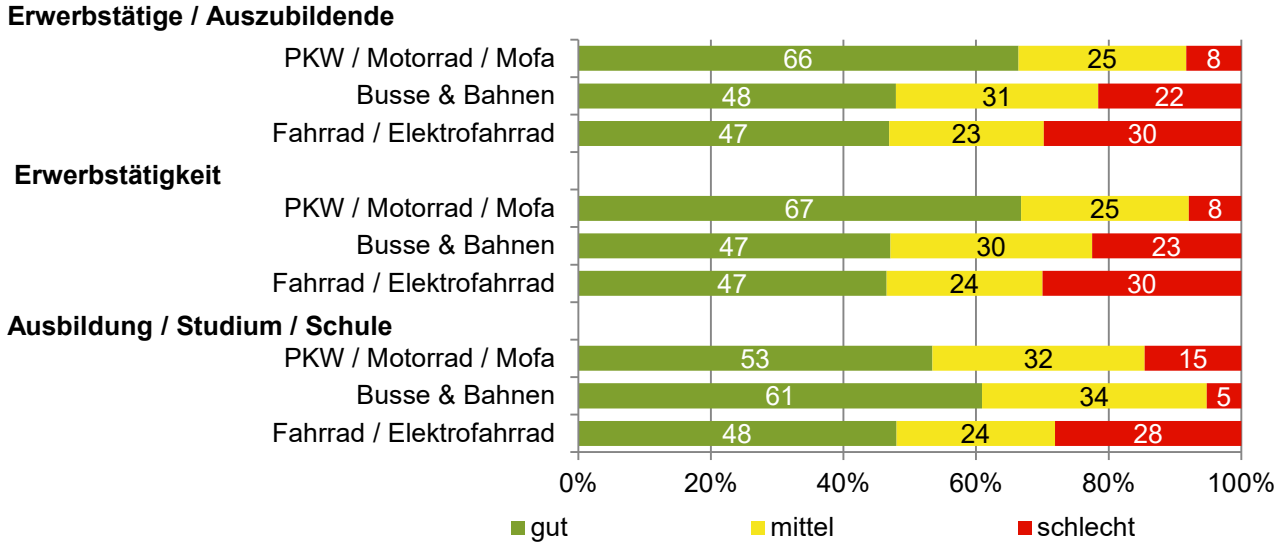


Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 2 364 - 3 193)
Fragestellung: *„Welches Verkehrsmittel benutzen Sie meistens für folgende Wege?"* (hier: nur Arbeit / Ausbildung)

11. Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsorte

Die Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsorte spiegelt im Wesentlichen die Nutzungsintensität der Verkehrsmittel wider (vgl. **Abb. 13**). Die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Auto wird von den Erwerbstätigen am besten eingestuft. Während nur 8 % der erwerbstätigen Personen die Auto-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit „schlecht" benoten, schätzen zwei von drei Erwerbstätigen die Erreichbarkeit mit „gut" ein. Immerhin fast die Hälfte der Befragten ist der Meinung, dass ihr Arbeitsplatz mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. mit dem Fahrrad gut zu erreichen ist.

Abb. 13: Erreichbarkeitsbewertung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Verkehrsmitteln (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019 (Datenbasis: n = 530 - 4 992)
Fragestellung: *„Wie schätzen Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes ein?"*

Auszubildende, Studierende, Schülerinnen und Schüler schätzen die Erreichbarkeit ihres Ausbildungsplatzes mit dem öffentlichen Verkehrssystem (61 % mit gut) sogar besser ein als mit dem Auto (53 %). Die Fahrrad-Erreichbarkeit ist auf einem vergleichbaren Niveau wie bei den Erwerbstätigen.

Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes korreliert v.a. beim Radverkehr mit der Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes von der Wohnung. Je weiter der Arbeits-/Ausbildungsort liegt, desto schlechter wird die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad eingestuft. In abgeschwächter Form trifft diese Aussage auch beim öffentlichen Verkehrssystem zu. Eine schlechte ÖV-Erreichbarkeit wird vornehmlich angegeben, wenn der Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz über 10 Kilometer von der Wohnung entfernt liegt. Es ist anzunehmen, dass hierfür die abnehmende ÖV-Bedienqualität durch notwendige Umsteigevorgänge und damit verbundene höhere Fahrtzeiten eine maßgebliche Rolle bei der Bewertung spielt. Lediglich beim MIV-System ist kein wesentlicher Zusammenhang zwischen der Entfernung des Arbeits-/Ausbildungsplatzes und der Erreichbarkeitsbewertung vorhanden.

Eine erste Potenzialanalyse zeigt: Immerhin 32 % der Befragten, die das Auto oder das motorisierte Zweirad regelmäßig für die Fahrt zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz nutzen, haben angegeben, dass sie ihre Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte gut mit dem Fahrrad oder mit Bussen und Bahnen erreichen können. Weitere 34 % haben zumindest eine mittlere Erreichbarkeitsbewertung abgegeben.[17]

17 Die Nutzung des Autos für den Arbeits-/Ausbildungsweg kann auf diversen Gründen beruhen. So lässt sich eine breite Palette von Bequemlichkeit, über ein unattraktives ÖPNV-System aufgrund höherer Fahrtzeiten oder gesundheitliche Gründe bis zu konkreten Sachzwänge (z. B. berufliche Angewiesenheit auf ein Auto) aufziehen.

12. Nutzung alternativer Mobilitätsangebote

Car-Sharing-Angebote in Nürnberg werden von 3 % der Befragten genutzt (vgl. **Tab. 10**). In den letzten Jahren hat das Interesse an einer Carsharing-Mitgliedschaft spürbar zugenommen.

Tab.10: Nutzung von Carsharing-Angeboten in Nürnberg (in %)	Nürnberg 2019 (n = 7 359)	MiD 201718	
		Bundesdurchschnitt (n = 151 753)	Metropole (n = 26 914)
ja, seit bis zu drei Jahren	2	3	12
ja, seit mehr als drei Jahren	1		
nein	97	97	88
Insgesamt	100	100	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Sieben von zehn Mitgliedern von Carsharing-Anbietern leben in autofreien Haushalten. Sowohl die Besitzquote von Elektrofahrrädern (über 10 %) als auch die von ÖV-Zeitkarten (knapp 60 %) ist überproportional hoch. Obwohl Haushalte mit einem hohen Einkommen häufig auf ein Auto zurückgreifen können, sind diese Haushalte vermehrt unter den Carsharing-Mitgliedern zu finden. Unter den Mitgliedern sind[18] überdurchschnittlich viele Männer, jüngere Bevölkerungsgruppen bis 50 Jahre; Erwerbstätige, Auszubildende sowie Studierende und Personen mit höheren Bildungsabschlüssen. Ihr Mobilitätsverhalten ist stärker multimodal ausgerichtet. Die häufigste Kombination ist die mehrmalige wöchentliche Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln. Andere Studien, die sich mit dieser Thematik beschäftigt haben, sind zu vergleichbaren Ergebnissen gekommen.[19]

In der Tendenz haben Erwerbstätige und in Ausbildung befindliche Personen mit einer Carsharing-Mitgliedschaft günstigere mobilitätsbezogene Rahmenbedingungen: Im Vergleich zum ermittelten Gesamtdurchschnitt befindet sich beispielsweise ihr Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz häufiger in Nürnberg und der Weg dahin ist oftmals kürzer. Insofern dürften diese Personen eine größere Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl für den Arbeits- bzw. Ausbildungsweg haben.

Die Kundinnen und Kunden nutzen das Carsharing-Angebot überwiegend sporadisch (vgl. **Tab. 11**). Über 90 % sind entweder einige Male im Monat oder noch seltener mit einem Carsharing-Auto unterwegs.

Tab.11: Nutzung von Carsharing-Angeboten in Nürnberg (in %)	Nürnberg 2019 (n = 218)	MiD 2017	
		Bundesdurchschnitt (n = 4 969)	Metropole (n = 3 338)
(fast) täglich	4	< 1	< 1
einmal oder mehrmals pro Woche	5	6	6
ein- bis dreimal pro Monat	32	28	30
seltener	59	66	64
Insgesamt	100	100	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Evident ist, dass Personen in autofreien Haushalten häufiger ein Carsharing-Auto verwenden als diejenigen, in deren Haushalten Autos vorhanden sind. Der ÖV-Zeitkartenbesitz wirkt sich nicht wesentlich auf die Nutzungsintensität aus. Offensichtlich wird ein Auto im Alltagsleben nicht benötigt und die Anmietung eines Autos erfolgt nur zu bestimmten Anlässen.

18 Die MiD 2017 hatte sowohl eine andere Fragestellung (*„Ist jemand in Ihrem Haushalt Mitglied bei einem Carsharing-Anbieter?"*) als auch andere Antwortvorgaben (*„ja, bei einem Anbieter" / „ja, bei zwei oder mehr Anbietern" / „nein, gar nicht"*). In der Wohnungs- und Haushaltsbefragung sollte ermittelt werden, wer die entsprechenden Angebote in Nürnberg nutzt. Aus diesem Grund ist eine direkte Vergleichbarkeit der Ergebnisse nicht gegeben.

19 Untersuchungsergebnisse zu Carsharing werden beispielsweise in folgenden Veröffentlichungen dargelegt:
Dr. Claudia Nobis (2019): Was wissen wir über die Nutzer neuer Mobilitätsangebote und ihr Verhalten?; Tagung „UBER, BerlKönig, VOI und Co: Individualisierte öffentliche Verkehrsangebote – Wie sollte der regulatorische Rahmen gestaltet werden?" in Berlin am 29. November 2019
Klinger, Thomas; Deffner, Jutta; Kemen, Juliane; Stein, Melina; Lanzendorf, Martin (2016): Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in Frankfurt-RheinMain. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Im Auftrag des HMWEVL. Schlussbericht. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 9. Frankfurt a.M.

4 % der Einwohnerinnen und Einwohner hat bisher ein Fahrradverleihsystem in Nürnberg in Anspruch genommen (vgl. **Tab. 12**).

Tab.12: Nutzung von Fahrrad-Verleihsystemen in Nürnberg (in %)	Nürnberg 2019 (n = 7 401)
ja	4
nein	96
Insgesamt	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Von den Personen, die ein Fahrradverleihsystem benutzen, besitzen ein knappes Fünftel kein Fahrrad im Haushalt; zudem ist der Anteil an autofreien Haushalten leicht erhöht (40 %). Auch der ÖV-Zeitkartenbesitz ist auf einem etwas höheren Niveau (58 %). Diejenigen, die ein Verleihfahrrad in Anspruch nehmen, fahren vermehrt Fahrrad (58 % mindestens einmal wöchentlich) und sind überproportional häufig multimodal (59 %) unterwegs. Das Verleihsystem wird vorwiegend von Männern und Personen im Alter zwischen 25 und 45 Jahren genutzt. Hierunter befinden sich vorwiegend Personen in der Ausbildung und Berufstätige.

Ähnlich wie beim Carsharing erfolgt hauptsächlich eine unregelmäßige Inanspruchnahme dieses Mobilitätsbausteins (vgl. **Tab. 13**). Personen mit mindestens wöchentlicher Inanspruchnahme sind zu einem Großteil im Besitz einer ÖV-Zeitkarte. Dieser Zusammenhang erklärt sich mutmaßlich über das Angebot des Fahrradverleihanbieters VAG-Rad, der VAG-Abo-Kundinnen und –Kunden ein Nutzungskontingent von monatlichen Freiminuten einräumt. Zugleich benutzen fast 70 % dieser Nutzungsgruppe die öffentliche Verkehrsmittel auf den Weg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle. Demnach ist anzunehmen, dass ein Verleihfahrrad zur Überbrückung der „letzten Meile“ verwendet wird.

Tab.13: Nutzungshäufigkeit der Fahrräder von Fahrrad-Verleihsystemen (in %)	Nürnberg 2019 (n = 316)
(fast) täglich	2
einmal oder mehrmals pro Woche	14
ein- bis dreimal pro Monat	30
seltener	54
Insgesamt	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Nutzerinnen und Nutzer der alternativen Mobilitätsangebote (Carsharing, Fahrradverleih) haben vergleichbare Mobilitätsvoraussetzungen und ein ähnliches Mobilitätsverhalten. Darüber gleichen sich viele ihrer soziostrukturellen Merkmalsausprägungen wie beispielsweise Altersstruktur oder Bildungsniveau. Die Schnittmenge von Personen, die beide Systeme in Anspruch nehmen, ist jedoch relativ gering: Insgesamt liegt der Anteil unter 1 % an der erwachsenen Bevölkerung in Nürnberg.

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass alternative Mobilitätsangebote für Nürnberg bisher nur eine Art Nischendasein fristen. Vor dem Hintergrund der viel propagierten Verkehrswende stellen sie mittelfristig einen kleinen, aber wichtigen Baustein in einer verzahnten „Mobilitätsproduktpalette“ dar, die eine ergänzende Funktion zu den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen einnehmen. Als Zielgruppen sind insbesondere jüngere Erwachsene hervorzuheben, die sich entweder in der Ausbildung befinden oder erwerbstätig sind. Dagegen scheint die ältere Bevölkerung – vor allem Seniorinnen und Senioren – kaum Interesse an solchen Mobilitätsformen zu haben.

13. Kaufinteresse von Autos und an der Elektromobilität

Die Mehrheit der Nürnbergerinnen und Nürnberger hat nicht vor, größere Veränderungen am vorhandenen Fuhrpark vorzunehmen (vgl. **Tab. 14**).

Tab.14: Kaufinteresse von neuen oder zusätzlichen Fahrzeugen (in %)	Nürnberg 2019		
	Auto (n = 7 164)	Elektroauto (n = 6 610)	Elektrofahrrad (n = 6 641)
konkrete Kaufabsicht in den nächsten 2 Jahren	12	2	3
langfristig vorstellbar	16	15	11
nicht geplant	72	83	86
Insgesamt	100	100	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

12 % der befragten Einwohnerinnen und Einwohner will sich ein Auto in absehbarer Zeit anschaffen. Ein knappes Viertel derjenigen, die diese Absicht geäußert haben, lebt derzeit in autofreien Haushalten. Größtenteils besteht ein konkretes Kaufinteresse bei Personen, die bereits ständig über ein Auto verfügen und dieses regelmäßig (vielfach täglich) nutzen. Insofern dürfte es sich vorherrschend um Substitutionseffekte handeln.[20] Die Strukturmerkmale von Personen, die die Anschaffung eines Autos langfristig in Erwägung ziehen, unterscheiden sich nicht wesentlich von denen, die eine konkrete Kaufabsicht geäußert haben. Der Anteil von 18- bis 25-jährigen ist beispielsweise nur leicht erhöht.

Mehr als drei von vier Befragten in autofreien Haushalten möchten das persönliche Mobilitätsverhalten weiterhin ohne eigenes Auto mit Verbrennungsmotor gestalten. Im Dezember 2019 waren nach der Kfz-Zulassungsstatistik etwas mehr als 1 000 Pkw und Kombi mit Elektromotor (ohne Hybridtechnologie) in Nürnberg zugelassen.[21] Einerseits steigen die Zulassungszahlen beständig an, andererseits ist ein Durchbruch in Richtung Elektromobilität noch nicht in Sicht.

Ein geringer Anteil (2 %) der Nürnberger Bevölkerung hat vor, in naher Zukunft ein Elektroauto zu erwerben.[22] Die Vorbehalte und die Rahmenbedingungen wie die hohen Anschaffungskosten, die Reichweitenproblematik oder die fehlende (Lade)Infrastruktur scheinen weiterhin gegen eine schnelle Kaufentscheidung zu sprechen. 15 % denken langfristig über die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges nach. Viele Personen mit diesen Anschaffungsvorstellungen besitzen ein autoaffines Mobilitätsverhalten, wobei auch eine erhöhte Elektrofahrradbesitzquote feststellbar ist.

Für die nahe Zukunft haben 3 % der Befragten eine konkrete Kaufabsicht von Elektrofahrrädern angegeben. Wenn man berücksichtigt, dass die derzeitige Besitzquote auf Haushaltsebene bei 6 % liegt, zeichnet sich ein spürbarer Anstieg des Elektrofahrradbestandes ab. Gut jede zehnte befragte Person aus Nürnberg denkt darüber nach, ein Elektrofahrrad als langfristiges Anschaffungsobjekt zu erwerben.

Die potenziell Interessierten besitzen oftmals schon ein konventionelles Fahrrad im Haushalt, in jedem 10. Haushalt existiert sogar schon ein Elektrofahrrad. Das Spektrum der Fahrradnutzung fällt uneinheitlich aus. Überproportional viele Kaufinteressenten nutzen das Fahrrad regelmäßig (über 50 % mindestens wöchentlich). Es finden sich aber auch Interessenten, die das Fahrrad derzeit nur sporadisch oder nie benutzen (30 % seltener als monatlich oder (fast) nie).

20 Folglich wird die Entwicklung des Kfz-Bestandes maßgeblich durch Wanderungsbewegungen bestimmt und nur in einem geringen Umfang durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung beeinflusst.

21 Knapp die Hälfte aller Elektroautos waren auf Privatpersonen angemeldet, die größere Hälfte auf juristische Personen. Der Monatsbericht **M490** vom Oktober 2018 beschäftigt sich mit dem Thema „E-Mobilität in Nürnberg und Fürth“ und enthält weitergehende Strukturdaten sowie Analysen über die Entwicklung der Elektromobilität.

22 Eine repräsentative Befragung der Bevölkerung in Deutschland kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: So haben3 % der Befragten angegeben, dass sie in den kommenden fünf Jahren konkrete Pläne haben, sich ein Elektro-auto zuzulegen. vgl.: TÜV Mobility Studie 2020, abrufbar unter: https://www.vdtuev.de/dok_view?oid=782620 zuletzt abgerufen am 09.04.2020 Eine weitere Haushaltsbefragung hat einen Anteil von 4 % ermittelt, die in den nächsten 2 bis 3 Jahren vorhaben, ein Elektroauto in ihrem Alltag zu fahren; vgl.: KfW-Energiewendebarometer 2019, abrufbar unter: https://www.kfw.de/KfW-Konzern/KfW-Research/KfW-Energiewendebarometer.html zuletzt abgerufen am 09.04.2020

Ein kurzfristiges Kaufinteresse haben insbesondere Personen in einem Alter zwischen 35 und 65 Jahren angegeben. Damit setzt sich der Trend fort, dass das Elektrofahrrad für mittlere Altersgruppen immer interessanter wird. So gehen knapp 80 % der potenziellen Elektrofahrradfahrerinnen und -fahrer einer Erwerbstätigkeit nach. Unter den langfristigen Interessenten sind darüber hinaus viele jüngere Personen, die sich gegenwärtig in der Ausbildung befinden.

Die Einkommensverhältnisse sind ein entscheidender Faktor bei einem Kaufinteresse von neuen Verkehrsmitteln (vgl. **Tab. 15**).[23] Insbesondere Haushalte mit einem hohen Einkommen äußerten häufiger den Wunsch, sich ein Elektroauto zuzulegen. Offensichtlich können die Befragten ihre finanziellen Spielräume gut einschätzen. Personen mit einer Carsharing-Mitgliedschaft haben unterdurchschnittliche Anschaffungsabsichten. Falls sie sich ein eigenes Auto zulegen möchten, besteht mehr der Wunsch nach einem Elektroauto als nach einem Auto mit Verbrennungsmotor.

Tab.15: Strukturmerkmale von Kaufinteressierten zusätzlicher Fahrzeuge (2 Jahre / langfristig) (in %)	**Nürnberg 201924**			
	Auto (n = 2 042)	**Elektroauto (n = 1 123)**	**Elektrofahrrad (n = 955)**	**Vergleich: alle Pers. (n = 7 558)**
Fahrzeugbesatz im Haushalt				
- Auto	76	82	79	70
- Fahrrad	74	81	86	69
- Elektrofahrrad	8	10	10	6
Nutzungshäufigkeit: „(fast) täglich“				
- Auto	47	47	42	39
- Fahrrad	18	21	27	22
Sozialstruktur				
- Geschlecht: männlich	53	54	55	46
- Alter zwischen 18 und 34 Jahren	40	35	25	29
- Alter zwischen 35 und 54 Jahren	39	44	42	33
- erwerbstätig	83	86	82	71
- in Ausbildung	12	10	7	9
- in Rente	6	5	8	11
- hohes Bildungsniveau	56	66	59	48
- hohes Einkommensniveau	30	39	33	22
Anteil an allen befragten Personen	28	17	14	100

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019

Die Anschaffungsabsichten von „Mobilitätswerkzeugen“ bewegen sich insgesamt auf einem überschaubaren Niveau. Aus den Befragungsergebnissen kann indirekt abgeleitet werden, dass Elektroautos von der Bevölkerung derzeit nur bedingt als vollständige Alternative zu Fahrzeugen mit Verbrennungstechnologien angesehen werden. So kamen andere Umfragen, die sich speziell mit dem Thema Elektromobilität beschäftigt haben, zu dem Ergebnis, dass in der Bevölkerung noch verschiedenartige Akzeptanzprobleme vorherrschen.[24]

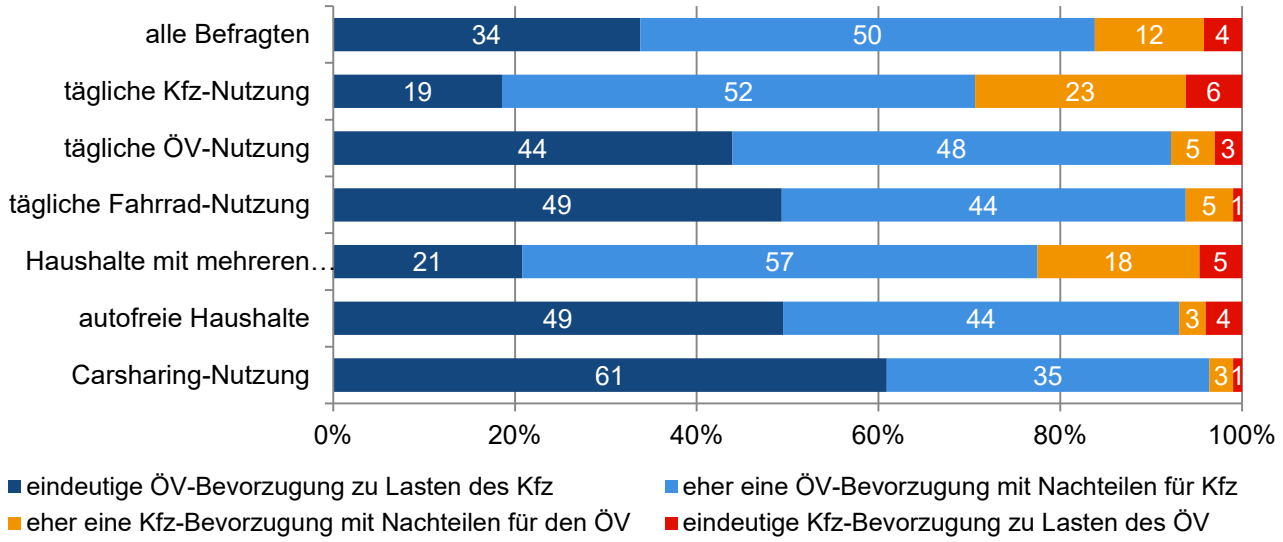
23 In den Tabellenspalten werden die Werte von unterschiedliche Auswertungen ausgewiesen und zusammengestellt. Lesebeispiele für die Spalte „Elektroauto“:
- Personen, die ein Elektroauto erwerben möchten, leben in Haushalten, die schon zu 82 % ein oder mehrere Autos besitzen (Anteil an Haushalten mit Auto(s) in Nürnberg insgesamt: 70 %) oder
- Personen mit dieser Absicht verfügen zu 39 % über ein hohes Einkommen (Durchschnitt in Nürnberg: 22 %)

24 In der TÜV Mobility Studie 2020 wurden auch Fragen über die Reduktion der verkehrsbedingten Klimabelastung durch Elektromobilität oder die Barrieren bei einer Anschaffung eines Elektroautos gestellt. In einer Verbraucherumfrage von 2017 äußerten die Befragten ebenfalls Bedenken, dass sich die Elektromobilitätin naher Zukunft durchsetzen wird.
vgl.: https://www.boniversum.de/studien/verbraucherumfragen/elektromobilitaet/ zuletzt abgerufen am 09.04.2020

14. Bevorzugung von privatem Kfz-Verkehr oder öffentlichem Verkehr

Bei Entscheidungen in der Verkehrsplanung sind immer wieder Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen zu lösen, da häufig nur ein begrenzter und enger Straßenraum zur Verfügung steht. Die befragten Personen sollten angeben, ob sie dem privaten oder dem öffentlichen Verkehr Priorität einräumen würden. Die überwiegende Mehrheit von 84 % hat sich dabei für den öffentlichen Verkehr entschieden, demgegenüber sprechen sich 16 % für eine Bevorzugung des Kfz-Verkehrs aus (vgl. **Abb. 14**).[25]

Abb. 14: Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung für Nürnberg (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 218 - 6 890)
Fragestellung: *„Bei Entscheidungen in der Verkehrsplanung für Nürnberg können Konflikte zwischen dem privaten Kfz-Verkehr und dem öffentlichen Verkehr auftreten. Welche der genannten Lösungen finden Sie am besten?"*

Erwartungsgemäß wird die jeweilige Bewertung von den individuellen Mobilitätsmustern maßgeblich bestimmt. Bei autoaffinen Personengruppen bewegt sich der Anteil, die eine Kfz-Bevorzugung begrüßen, auf einem höheren Niveau. So sprechen sich beispielsweise Befragte, die täglich mit dem Pkw unterwegs sind, häufiger für eine Kfz-Bevorzugung aus (zusammengenommen: 29 %) als der städtische Durchschnitt (16 %). Gleichwohl vertreten selbst in dieser Gruppe über 70 % die Meinung, dass der öffentliche Verkehr bevorzugt werden sollte.

Nur wenige Einwohnerinnen und Einwohner, die täglich das Fahrrad oder das öffentliche Transportsystem nutzen, favorisieren eine Bevorzugung des Kfz-Verkehrs. Die höchste Quote zur eindeutigen Bevorzugung des ÖV-Systems befindet sich unter den Nutzerinnen und Nutzern von Carsharing-Angeboten. Anscheinend handelt es sich bei der Carsharing-Kundschaft um eine Gruppe, die in ihren persönlichen Mobilitätseinstellungen relativ gleichgesinnt ist.

Andere denkbare Einflussfaktoren wie Alter, Geschlecht, (Nicht-)Erwerbstätigkeit, Staatsangehörigkeit, Einkommensverhältnisse oder kleinräumige Lage des Wohnorts wirken sich nur geringfügig auf das Antwortverhalten aus. Die jeweiligen Anteile weichen nicht signifikant von der ermittelten Durchschnittsverteilung ab. Insgesamt kann dieses Ergebnis als ein eindeutiges Votum für die Förderung des öffentlichen Personentransportsystems in Nürnberg angesehen werden.

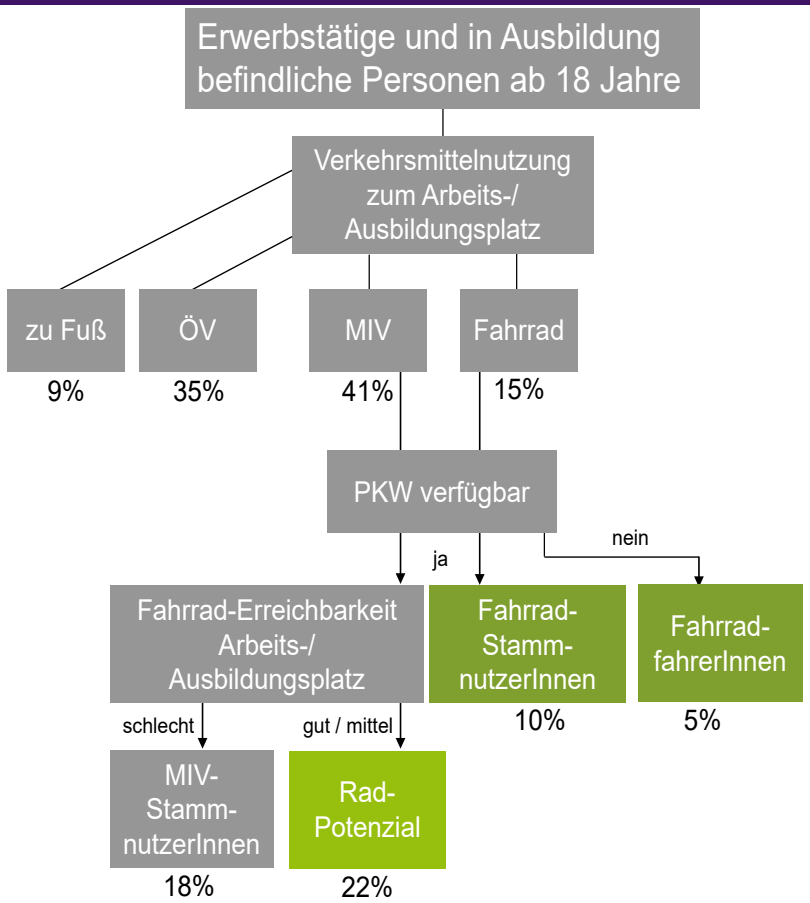
25 Im Auftrag der VAG wird jedes Jahr eine Befragung zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Haushalte durchge-führt. 2019 wurden die ausgewählten Personen ebenfalls zu ihren Präferenzen bei Konflikten in der Verkehrsplanung befragt. In dieser Untersuchung sprachen sich sogar 92 % für eine Bevorzugung des ÖV gegenüber dem Pkw aus.

15. Nutzersegmente und Potenziale

Aus der Befragung lassen sich differenzierte Auswertungen von Erwerbstätigen und in Ausbildung befindliche Personen vornehmen, die für eine Potenzialbetrachtung für den Radverkehr bzw. den öffentlichen Verkehr sinnvoll sein können. Dabei werden die allgemeine Verkehrsmittelnutzung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz, die individuelle Pkw-Verfügbarkeit sowie die Bewertung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV miteinander kombiniert, so dass spezifische Nutzungssegmente abgeleitet werden können.

5 % der Erwerbstätigen bzw. Auszubildenden (Berufsausbildung, Studium, Schule) in Nürnberg sind regelmäßige Fahrradfahrerinnen und -radfahrer, die darauf angewiesen sind, da sie kein Auto besitzen oder dieses nur zeitlich limitiert nutzen können (vgl. **Abb. 15**).

Abb. 15: Nutzungspotenziale für den Radverkehr (in %)

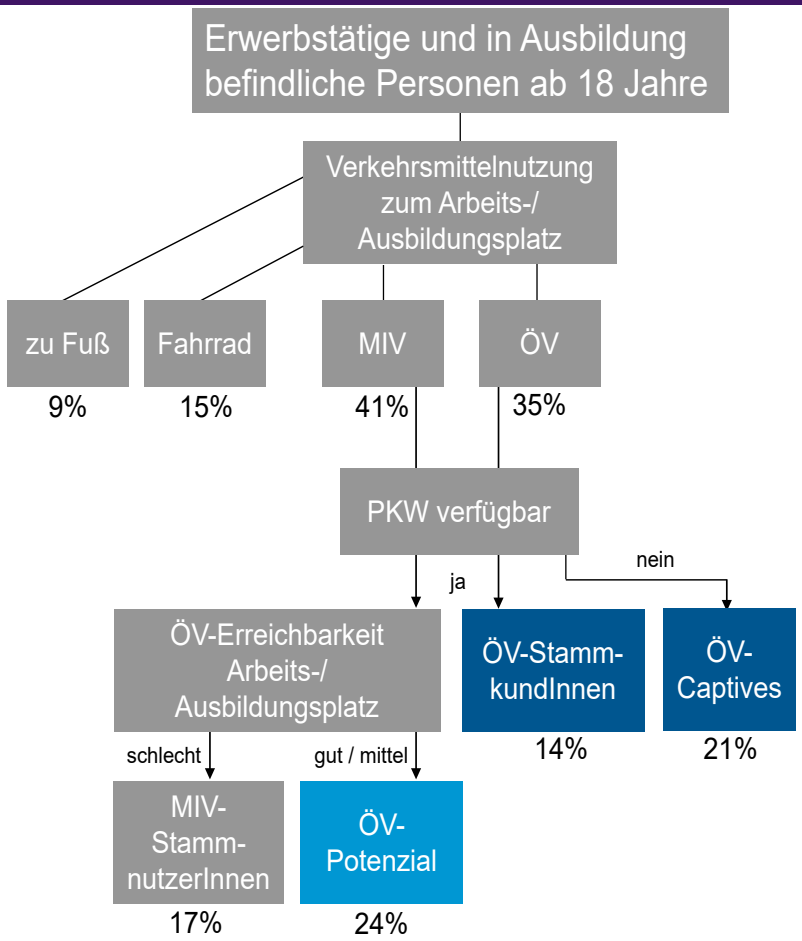


Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 4 882)
Fragestellungen: ***„Welches Verkehrsmittel benutzen Sie meistens für folgende Wege?" (hier: nur Arbeit / Ausbildung)***
„Wie oft können Sie über einen Pkw (einschließlich Carsharing) verfügen?"
„Wie schätzen Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsweges ein?"

Weitere 10 % der Befragten verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich üblicherweise für das Fahrrad, um die Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle zu erreichen, so dass sie als Fahrrad-Stammnutzerin und –nutzer eingeordnet werden können. Als Fahrrad-Potenzial kann immerhin ein Anteil von 22 % ausgemacht werden. Hier verfügen die Befragten über einen Pkw, den sie regelmäßig für den Weg zur Arbeit bzw. zur Ausbildung benutzen. Die Erreichbarkeit des Arbeits-bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad wird jedoch als gut oder zumindest mittel eingestuft. Demnach besteht noch ein großes, nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Stärkung des Fahrradverkehrs in Nürnberg.

Eine entsprechende Untersuchung nach Potenzialen für das Umsteigen auf Busse und Bahnen zeigt folgende Abbildung (vgl. **Abb. 16**):

Abb. 16: Nutzungspotenziale für den öffentlichen Verkehr (in %)



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2019* (Datenbasis: n = 4 838)
Fragestellungen: ***„Welches Verkehrsmittel benutzen Sie meistens für folgende Wege?" (hier: nur Arbeit / Ausbildung)***
„Wie oft können Sie über einen Pkw (einschließlich Carsharing) verfügen?"
„Wie schätzen Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsweges ein?"

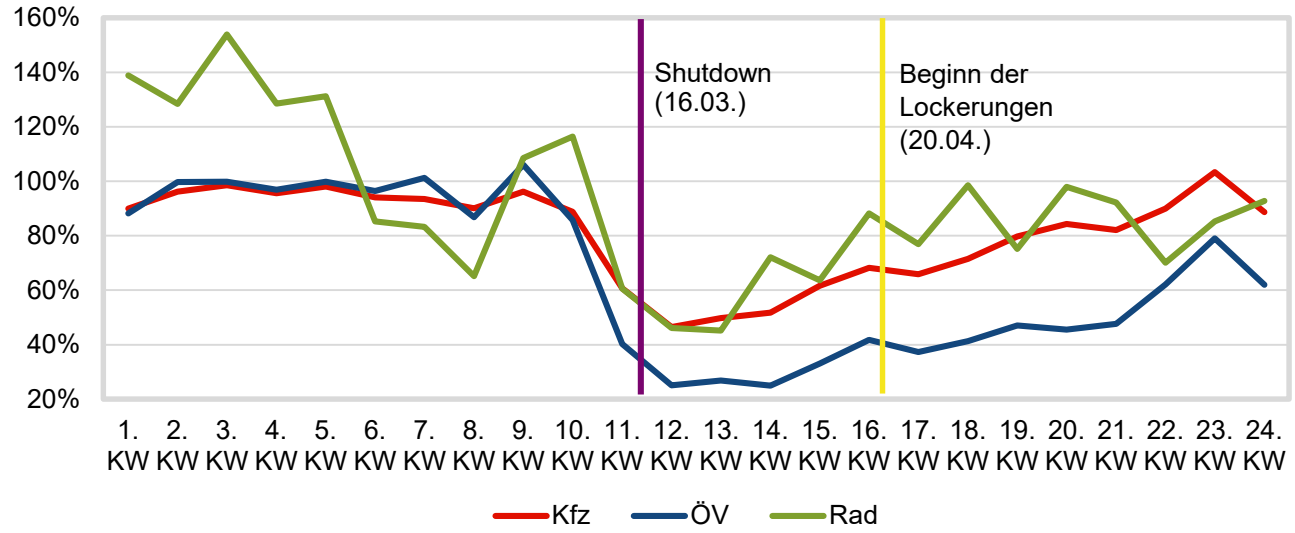
21 % der Befragten aus Nürnberg sind ÖV-Captives. Sie sind auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen, da sie kein Auto besitzen oder dieses nur eingeschränkt nutzen können, und nutzen Busse und Bahnen für den Arbeits- bzw. Ausbildungsweg. 14 % der Befragten können zur ÖV-Stammkundschaft gezählt werden. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich aber trotzdem für das öffentliche Transportsystem, um zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz zu gelangen. 24 % der Befragten sind als theoretisches ÖV-Potenzial anzusehen. Sie fahren auf der einen Seite mit dem Auto zur Arbeit oder zur Ausbildungsstelle, bewerten auf der anderen Seite die Erreichbarkeit ihrer Ziele mit den öffentlichen Verkehrsmitteln aber als gut oder mittel. Über die Hälfte dieser Personen ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gelegentlich unterwegs (zwischen mindestens einmal im Monat bis mehrmals wöchentlich), hat also schon praktische Nutzungserfahrungen sammeln können. Ein gewisser Teil dieses Potenzials kann sicherlich über geeignete Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Vorteile des öffentlichen Verkehrssystems herausheben, etc.) gewonnen werden.

Es zeigt sich, dass sich die ermittelten Rad- und ÖV-Potenziale auf einem ähnlichen Niveau befinden (zwischen 20 und 25 %). Darüber hinaus weisen beide Potenzialbereiche eine große gemeinsame Schnittmenge auf. Zwei von drei Befragten, die ihre Arbeits-/ Ausbildungswege überwiegend mit dem Auto oder dem motorisierten Zweirad zurücklegen, geben an, dass sie ihren Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz ohne größeren Aufwand sowohl mit dem Fahrrad als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können. Gesundheitliche Beeinträchtigungen an einer veränderten Verkehrsmittelwahl dürften nur für einen kleineren Anteil eine Rolle spielen, da 92 % keine mobilitätseinschränkenden Hemmnisse aufgeführt haben.

16. Exkurs: Mobilität und Corona

Die Corona-Pandemie hat in vielfältiger Weise das gesellschaftliche Leben beeinflusst. Die Auswirkungen sind auch im Verkehrssektor und Mobilitätsbereich deutlich sichtbar. Vor dem Coronavirus-Ausbruch in Nürnberg war das Verkehrsaufkommen auf einem vergleichbaren Niveau wie im letzten Jahr. Dies zeigt eine Auswertung von vorliegenden Zähldaten (vgl. **Abb. 17**). Das erhöhte Fahrradaufkommen in den ersten Wochen 2020 kann vornehmlich über die fahrradfreundlicheren Witterungseinflüsse erklärt werden.[26]

Abb. 17: Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Nürnberg nach Verkehrsarten im Vergleich zum Vorjahr



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quellen: Kfz: Kfz-Aufkommen an der Zählstelle Münchener Str. (MQ34), Daten-Bereitstellung durch das Verkehrsplanungsamt
ÖV: Fahrgastzahlen U-Bahn, Daten-Bereitstellung durch die VAG, Nürnberg
Rad: Radverkehrsaufkommen an der Zählstelle Königstorgraben, Daten-Bereitstellung durch das Verkehrsplanungsamt
Hinweis: Die Einwohnerzahlen haben sich in dem Betrachtungszeitraum nur marginal verändert.

Die getroffenen Maßnahmen im Zeitraum zur Eindämmung der Virus-Ausbreitung von Anfang März bis Ende April führten zu einer Abnahme des Verkehrsaufkommens bei allen Verkehrsarten. Der Rückgang zeigt sich am deutlichsten bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, so lag das Fahrgastaufkommen in den U-Bahnen zwischenzeitlich nur noch bei 25 % im Vergleich zum Vorjahr. Das Kfz- und Fahrradaufkommen halbierte sich dagegen lediglich. Zum Fußverkehr liegen zwar keine belastbaren Zahlen vor, aber es ist anzunehmen, dass in diesem Zeitfenster die Bedeutung des Fußverkehrs im Wohnumfeld zugenommen hat (z. B. vermehrte Freizeitwege im eigenen Wohngebiet).

Der weitere Verlauf mit dem Beginn von Lockerungsmaßnahmen zeigt, dass sich das Kfz- und Fahrradverkehrsaufkommen bis Mitte Mai ähnlich entwickelt hat. Der Fahrradverkehr hat teilweise schon wieder das Niveau von 2019 erreicht. Eine geringere Entwicklungsdynamik ist bei den Fahrgastzahlen im öffentlichen Transportsystem erkennbar. Anfang Mai lag das Aufkommen bei ca. 50 % im Vergleich zu 2019.[27] Die öffentlichen Verkehrsbetriebe sind demnach besonders stark von der Corona-Krise betroffen. Mittlerweile liegen bundesweit erste Befragungsergebnisse und Untersuchungen über das veränderte Mobilitätsverhalten und zu persönlichen Mobilitätseinstellungen vor bzw. befinden sich derzeit in der Bearbeitungsphase.[28]

26 Für Januar 2019 wurde an der Messstation Jakobsplatz ein Temperaturdurchschnittswert von 1,3 Grad und eine durchschnittliche Niederschlagsmenge von 34,7 mm ermittelt: Demgegenüber beliefen sich die entsprechenden Werte im Januar 2020 auf 3,5 Grad und 8,9 mm. Der Januar 2020 war also deutlich wärmer und niederschlagsärmer als 2019.
Im Februar fielen einerseits die Temperaturunterschiede etwas geringer aus (2019: 4,4 °C / 2020: 6,1 °C), andererseits gab es größere Unterschiede bei den Niederschlagsmengen (2019: 10,5 mm / 2020: 85,3 mm).
Werte aus: Daten zur Nürnberger Umwelt, 1. Quartal 2019 bzw. 1. Quartal 2020 vom Referat für Umwelt und Gesundheit

27 Das Corona-Datenblatt von StA weist Mobilitätskenndaten aus, die laufend aktualisiert werden (https://www.nuernberg.de/internet/statistik/)

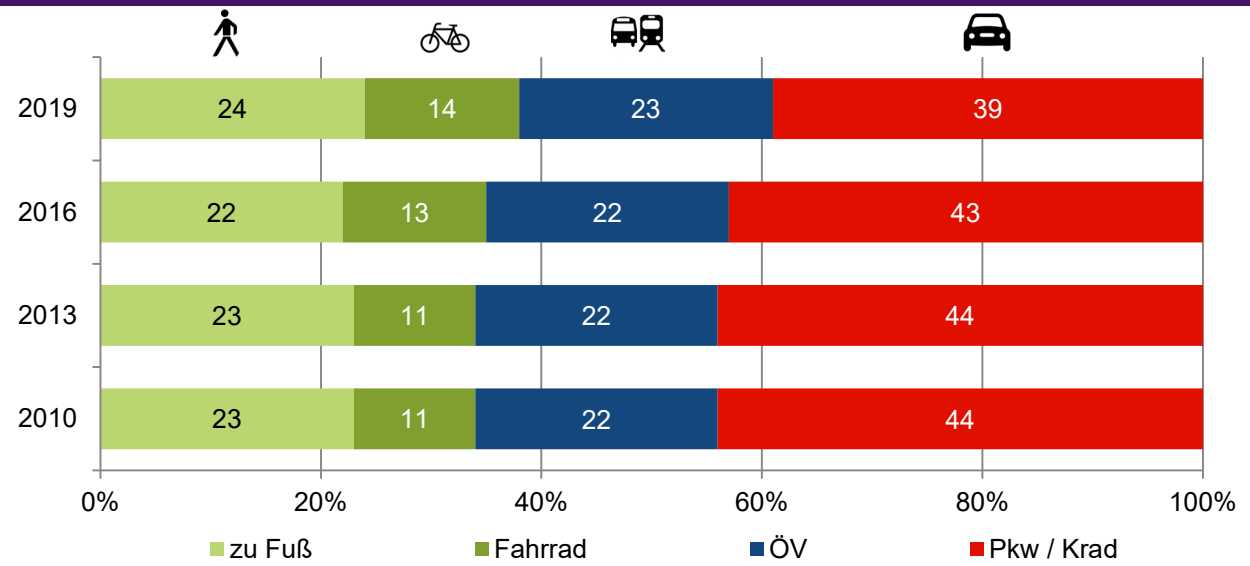
28 Exemplarisch lassen sich folgende Studien und Projekte anführen:
- TU Dresden: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/vpsy/forschung/corona-mobilitaet
- ADAC-Umfrage: https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet/
- infas: https://www.infas.de/neuigkeit/die-mobilitaet-und-corona-schneller-als-gedacht-zurueck-zur-normalitaet/

alle Internetseiten zuletzt abgerufen am 30.04.2020

III. Fazit: Nürnberg bewegt sich

Die Wohnungs- und Haushaltserhebung 2019 zeigt ein umfassendes Bild der Mobilitätsvoraussetzungen und des Mobilitätsgeschehens in Nürnberg auf. Aus Sicht der Bevölkerung ist der Verkehrsbereich weiterhin eines der größten Problemfelder in Nürnberg. Derzeit ist die Mobilität in Nürnberg – auch aufgrund der vergleichsweise hohen Pkw-Ausstattung und der allgemein hohen Pkw-Verfügbarkeit – noch wesentlich vom Auto geprägt. Viele Wege von Nürnberger Bürgerinnen und Bürgern werden mit dem Auto durchgeführt. Nach einer Modal-Split-Untersuchung der VAG wurden 2019 knapp 40 % aller Wege mit Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs bewältigt, auf den Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen) fielen über 60 % (vgl. **Abb. 18**).[29] Bis zur Realisierung der verkehrspolitischen Zielvorstellungen – zukünftig sollen 70 % aller Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden – ist noch eine gewisse Wegstrecke zu gehen. Ansonsten entsprechen viele Nürnberger Mobilitätskennwerte anderen deutschen Großstädten mit einer vergleichbaren Einwohnergröße.

Abb. 18: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Nürnbergerinnen und Nürnberger zwischen 2010 und 2019



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quellen: Daten und Fakten zur Mobilität – So bewegt sich Nürnberg, VAG
Mobilitätsuntersuchung nach dem neuen KONTIV®-Design
Datenabruf unter: https://www.vag.de/ihre-vag/daten-fakten/mobilitaetsfakten/

Die Stadt Nürnberg verfolgt weiterhin das Ziel, die Verkehrsträger sinnvoll miteinander zu verknüpfen und neben den verkehrlichen Erfordernissen auch städtebauliche, ökologische, soziale und ökonomische Gesichtspunkte in die Planung einzubeziehen und zu berücksichtigen. Die allgemeinen Ausgangs- und Rahmenbedingungen für eine Reduzierung des Autoverkehrs auf ein angemessenes Minimum und eine weitgehende Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel sind in Nürnberg grundsätzlich gegeben. Die Maßnahmen und Projekte in der Stadt- und Verkehrsplanung sind auf eine stadt- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung ausgerichtet.

Aus mehreren Umfrageergebnissen geht hervor, dass die große Mehrheit der Bevölkerung in Nürnberg für die Förderung des Umweltverbundes ist. Bei möglichen Planungskonflikten sprechen sich beispielsweise 84 % der Befragten für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr aus.

Sowohl der Fahrradverkehr als auch das öffentliche Verkehrssystem übernehmen im Mobilitätsalltag einer Großstadt wie Nürnberg tragende Funktionen, da diese Verkehrsträger für die Bewältigung aller Wege zu unterschiedlichen Anlässen, Zwecken und Zielen genutzt werden.

29 Die VAG lässt jährlich eine stichtagsbezogene Befragung zum Mobilitätsverhalten durchführen. Aus diesen Daten lässt sich der sog. Modal Split ermitteln. Im Jahr 2010 lag das Wegeverhältnis zwischen MIV und Umweltver-bund noch bei 44 : 56.
vgl.: https://www.vag.de/ihre-vag/daten-fakten/mobilitaetsfakten/ zuletzt abgerufen am 30.04.2020

Nürnberg besitzt günstige topografische Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. In den letzten Jahren gab es zudem einen stetigen Anstieg des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen. So weist der Modal Split inzwischen einen Fahrradanteil von 14 % auf (2010: 11 %). Neben dem allgemeinen Fahrradboom in den letzten Jahren ist sicherlich die verstärkte Fahrradförderungspolitik für diese positive Entwicklung verantwortlich. Trotzdem liegt Nürnberg noch verhältnismäßig weit von einem 20 %-Anteil entfernt, der im beschlossenen Radverkehrskonzept „Nürnberg steigt auf" aus dem Jahr 2009 als Zielmarke definiert wurde.[30] Zumindest in der Freizeitmobilität dürfte die 20 %-Zielvorstellung erreicht, wahrscheinlich schon übertroffen sein.

Die Verhältnisse und Strukturmerkmale im öffentlichen Verkehr ähneln denen vergleichbarer Großstädte. Im Gegensatz zu ländlich geprägten Regionen, in denen der ÖV lediglich im Ausbildungsverkehr eine wichtige Rolle übernimmt, gibt es weitere Bevölkerungsgruppen in Nürnberg, die das öffentliche Transportsystem regelmäßig nutzen. Die hohe ÖV-Zeitkartenbesitzquote von 43 % unter den Erwachsenen bietet eine gute Ausgangsbasis.[31] Darüber hinaus ist ein großer Bevölkerungsanteil auf Busse und Bahnen angewiesen. Vornehmlich auf längeren Strecken kann das öffentliche Transportsystem als Alternative zum Auto auftreten. Auch die Bedürfnisse der Fußgänger stellen einen wichtigen Eckpfeiler der Nahmobilität in Nürnberg dar. Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse zeigen, dass insbesondere Seniorinnen und Senioren aufgrund ihrer häufig eingeschränkten Mobilität auf gut erreichbare, wohnungsnahe Infrastrukturen verstärkt angewiesen sind. Insofern sind Fußwegekonzepte und die qualitätsvolle Gestaltung der Wohnumgebung zentrale Planungsaufgaben.

Für Nürnberg belegen die Potenzialanalysen, dass sowohl im ÖV als auch beim Fahrrad noch ungenutzte Verlagerungspotenziale vorhanden sind. 24 % aller Personen, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen oder sich in einer Ausbildung befinden, können als potenzielle ÖV-Kunden eingeschätzt werden. Bei 22 % dieser Befragten besteht weiteres nutzbares Fahrradpotenzial. Die ermittelten Werte leiten sich aus einer positiven Einschätzung der potenziellen Nutzer/innen zur Erreichbarkeit ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem ÖV oder mit dem Fahrrad ab.

Alternative Mobilitätsformen wie Carsharing oder öffentliche Fahrradverleihsysteme werden bisher nur von einem relativ kleinen Nutzerkreis regelmäßig in Anspruch genommen. Diese Mobilitätsbausteine übernehmen allerdings für die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme eine wichtige Funktion. Zudem sind die Angebote für weitere Zielgruppen (Touristen, Auswärtige; Einpendler, etc.) bedeutsam, so dass eine breite Mobilitätspalette zur Verfügung gestellt werden kann. Die zunehmende Digitalisierung und die Nutzung von modernen Informationstechnologien (Smart-Phones, Apps) erhöhen die Benutzerfreundlichkeit und verringern vorhandene Nutzungshemmnisse dieser Mobilitätsangebote, so dass sich der potenzielle Interessentenkreis erweitern könnte.

Das Kaufinteresse an Elektroautos ist noch relativ schwach ausgeprägt, da nur ca. 2 % eine konkrete Kaufabsicht in den nächsten zwei Jahren geäußert haben. Andere deutschlandweite Befragungen kamen zu vergleichbaren Ergebnissen. Möglicherweise wird das neue Konjunkturpaket zur Förderung von Zukunftstechnologien, das u. a. die Kaufprämie für Elektroautos heraufsetzt und den Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigen soll, die Kaufbereitschaft erhöhen.

Der Corona-Ausbruch und die beschlossenen Maßnahmen zur Bekämpfung und Eindämmung der Pandemie haben sich grundlegend auf das Mobilitätsverhalten ausgewirkt. Die Bedeutung der wohnungsnahen Mobilität ist durch die zeitlich begrenzten Ausgangsbeschränkungen, die Schulschließungen oder den Ausbau von Home-Office-Arbeitsplätzen angewachsen. Neben dem Fußverkehr werden vielfach das Fahrrad und das Auto als „Pandemie-Gewinner" angesehen. Nach einer ADAC-Umfrage nutzen die Befragten ihre Füße, das Fahrrad und das Auto häufiger als vor der Corona-Krise.[32] Demgegenüber steht das öffentliche Verkehrssystem als „großer Verlierer" dar: Der Wegfall von bestimmten Nutzungsgruppen (Schul- und Ausbildungsverkehr, Freizeitveranstaltungen, Touristen, etc.), gesundheitliche Bedenken von Fahrgästen oder die Schwierigkeit bei der Einhaltung von den Abstandsgeboten führten dazu, dass das Fahrgastauf-

30 Nürnberg ist zudem Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern), die sich für mehr Radverkehr und somit für mehr Lebensqualität und Umweltschutz engagieren.
Mehrere fahrradfreundliche deutsche Städte und Gemeinden streben eine Zielmarke von 25 % an. In der fahrradfreundlichen Nachbarstadt Erlangen wurde beispielsweise für das Jahr 2015 schon ein Anteil von 23 % berechnet. vgl.: https://agfk-bayern.de/ zuletzt abgerufen am 22.05.2020

31 In der vorliegenden Wohnungs- und Haushaltserhebung wurden nur Personen ab 18 Jahren befragt. Nach einer Sonderauswertung des Datenbestands der MiD 2017 verfügen über 60 % aller Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, die in Metropolen leben, über eine ÖV-Zeitkarte. Der entsprechende Anteil bei Personen über 18 Jahren liegt bei 40 %. Wenn also alle Personen berücksichtigt werden, dürfte die ÖV-Zeitkartenbesitzquote in Nürnberg noch höher als 43 % ausfallen.

32 vgl.: https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet/ zuletzt abgerufen am 24.05.2020

kommen im Mai 2020 nur noch ein Niveau von 40 % gegenüber anderen Vergleichszeiträumen erreichte. Auch die Fahrzeugverleihsysteme hatten einen deutlichen Rückgang bei den Buchungen zu verzeichnen. So gingen beispielsweise die Buchungszahlen nach einer Umfrage des Bundesverbands Carsharing bei den-Mitgliedsunternehmen von Mitte März bis Mitte April um 50 %, teilweise um bis zu 80 % zurück.[33] Es ist allerdings nicht absehbar, ob sich das veränderte Mobilitätsverhalten nachhaltig auswirken wird34 und ob die anvisierte Verkehrswende beschleunigt (Verkehrsvermeidung durch Digitalisierung, Förderung der Elektromobilität, zunehmende Bedeutung des Fahrrads) oder verlangsamt (Renaissance des Autos) wird. Hier wird es vor allem auf die politischen und planerischen Weichenstellungen ankommen.

Die vorliegenden Daten und Ergebnisse belegen, dass die Mobilitätsentwicklung in Nürnberg in die Richtung Umweltverbund zeigt. Die initiierten Projekte und Fördermaßnahmen wirken sich offensichtlich auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus. Gleichwohl konnten weitere Potenziale ermittelt werden, die insbesondere durch die Vernetzung der Verkehrssysteme erschlossen werden können.

33 Die DB, die das Carsharing-Netzwerk Flinkster und das Leihradsystem Call a Bike betreibt, konstatiert eine „zeitweise geringere Nachfrage als üblich".
vgl.: https://www.welt.de/regionales/berlin/article208141751/Forscher-Corona-Krise-ist-auch-Chance-fuer-Fahrzeug-Sharing.html zuletzt abgerufen am 24.05.2020

34 Nach den beschlossenen Lockerungsmaßnahmen „normalisiert" sich zunehmend das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen.
vgl. https://www.infas.de/neuigkeit/die-mobilitaet-und-corona-schneller-als-gedacht-zurueck-zur-normalitaet/ zuletzt abgerufen am 24.05.2020

IV. Studiendesign

Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2019 - Studiendesign	
Erhebungszeitraum	10.10.2019 bis 31.12.2019
Erhebungsmethode	postalische Befragung, 8-seitiger Fragebogen
Grundgesamtheit	Personen mit Hauptwohnsitz in Nürnberg ab 18 Jahren
Stichprobe	20 000 brutto, 19 057 bereinigt (943=4,7 % nicht erreichbar)
Rücklaufquote	7 558, 39,7 %
Gewichtung	Gewichtung nach Umfragegebiet, Haushaltstyp und Migrationshintergrund
Konfidenzintervalle	Alle hier genannten Ergebnisse unterliegen einem Intervall, welches die Schwankungsbreite bzw. Exaktheit des erhobenen Wertes angibt. Dieses hängt von der Anzahl der Befragten und der Prozentverteilung der Angaben ab. Bezogen auf alle 7 558 Befragten liegt der wahre Wert mit 95 %-Vertrauensniveau im Bereich von bis zu +/- 1 %-Punkten um den ermittelten Prozentanteil. Bei einer Fallzahl von 360 (z. B. Befragte in einem Haushalt mit mindestens 3 Erwachsenen) liegt die Schwankungsbreite bei bis zu +/- 4 %-Punkte um den ermittelten Wert.
Umfrageergebnisse	https://www.nuernberg.de/internet/statistik/umfrageergebnisse.html

V. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Entwicklung ausgewählter Indikatoren für Nürnberg von 2011 bis 2019 5

Abb. 2: Probleme in Nürnberg aus Bürgersicht (in Prozent auf alle Befragten / max. 3 Antworten möglich) 7

Abb. 3: Verkehrsprobleme in Nürnberg aus Bürgersicht (in Prozent auf alle Befragten / max. 3 Antworten möglich) 7

Abb. 4: Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (in %) 10

Abb. 5: Besitzquoten von Zeitfahrkarten für den ÖPNV nach ausgewählten Merkmalen (in %) 12

Abb. 6: allgemeine Verkehrsmittelnutzung (in %) 15

Abb. 7: Typen der Verkehrsmittelnutzung (in %) 16

Abb. 8: Verkehrsmittelnutzung zu bestimmten Zielen (in %) 18

Abb. 9: Verkehrsmittelnutzung zu bestimmten Zielen im Zeitverlauf (in %) 19

Abb. 10: Verkehrsmittelnutzung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Lage (in %) 20

Abb. 11: Verkehrsmittelnutzung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Entfernungsklassen (in %) 21

Abb. 12: Verkehrsmittelnutzung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach ÖV-Zeitkartenbesitz (in %) 21

Abb. 13: Erreichbarkeitsbewertung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Verkehrsmitteln (in %) 22

Abb. 14: Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung für Nürnberg (in %) 27

Abb. 15: Nutzungspotenziale für den Radverkehr (in %) 28

Abb. 16: Nutzungspotenziale für den öffentlichen Verkehr (in %) 29

Abb. 17: Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Nürnberg nach Verkehrsarten im Vergleich zum Vorjahr 30

Abb. 18: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Nürnbergerinnen und Nürnberger zwischen 2010 und 2019 31

VI. Kartenverzeichnis

Karte 1: Kfz-Dichte und Verkehrsmittelausstattung der Haushalte nach Umfragebieten 11

Karte 2: Verkehrsmittelnutzung der befragten Personen nach Umfragebieten 17

VII. Tabellenverzeichnis

Tab.1: Fragenkomplexe zum Thema Verkehr und Mobilität in der Wohnungs- und Haushaltserhebung 2019 6

Tab.2: Verkehrsmittelverfügbarkeit im Haushalt (in %) 8

Tab.3: Verkehrsmittelausstattung der Haushalte nach Sozialraumtypen (in %) 9

Tab.4: Verfügbarkeit über einen Pkw (alle Personen ab 18 Jahren) (in %) 10

Tab.5: Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 18 Jahren) (in %) 13

Tab.6: gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen (alle Personen ab 18 Jahren) (in %) – Mehrfachantworten möglich 13

Tab.7: Bewertung der verkehrlichen Rahmenbedingungen im Wohngebiet (in %) 14

Tab.8: Lage des Arbeits- und Ausbildungsorts (nur Erwerbstätige, Auszubildende, Studierende, Schülerinnen und Schüler) (in %) 20

Tab.9: Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsort (nur Erwerbstätige, Auszubildende, Studierende, Schülerinnen und Schüler) (in %) 20

Tab.10: Nutzung von Carsharing-Angeboten in Nürnberg (in %) 23

Tab.11: Nutzung von Carsharing-Angeboten in Nürnberg (in %) 23

Tab.12: Nutzung von Fahrrad-Verleihsystemen in Nürnberg (in %) 24

Tab.13: Nutzungshäufigkeit der Fahrräder von Fahrrad-Verleihsystemen (in %) 24

Tab.14: Kaufinteresse von neuen oder zusätzlichen Fahrzeugen (in %) 25

Tab.15: Strukturmerkmale von Kaufinteressierten zusätzlicher Fahrzeuge (2 Jahre / langfristig) (in %) 26

N2025.EU

WIR BEWERBEN UNS ALS
KULTURHAUPTSTADT EUROPAS
NÜRNBERG 2025