

Verkehrsmittelnutzung in Nürnberg in den letzten 30 Jahren

Die Verkehrsthematik ist den Nürnberger Bürgerinnen und Bürgern besonders wichtig. In der Rangliste der größten Probleme in der Stadt steht der Themenkomplex Verkehr seit Jahren an der Spitze. In der aktuellen Wohnungs- und Haushaltserhebung 2015 nannten 81 % der Befragten mindestens ein Problem, welches sie in Nürnberg derzeit für gravierend halten. Drei Viertel dieser Personen sahen mindestens ein Verkehrsproblem als besonders dringlich an.

Die Nürnberger Bevölkerung ist demnach von der Verkehrssituation im Alltag stark belastet. Hierbei werden Probleme mit dem öffentlichen Nahverkehr am häufigsten thematisiert. 17 % der Personen, die Probleme nannten, kritisierten daran etwas. Dabei spielen die mangelnde Attraktivität der Verbindungen, z.B. in Stadtrandgebiete, aber insbesondere auch die Preisgestaltung des VGN eine zentrale Rolle.

Verschiedene Probleme für PKW-Nutzer wurden ebenfalls sehr häufig genannt: Baustellen und Verkehrsführung schränken 13 % ein, Verkehrsdichte und Staus kritisieren 12 %, unter der Parkplatzsituation leiden 11 %.

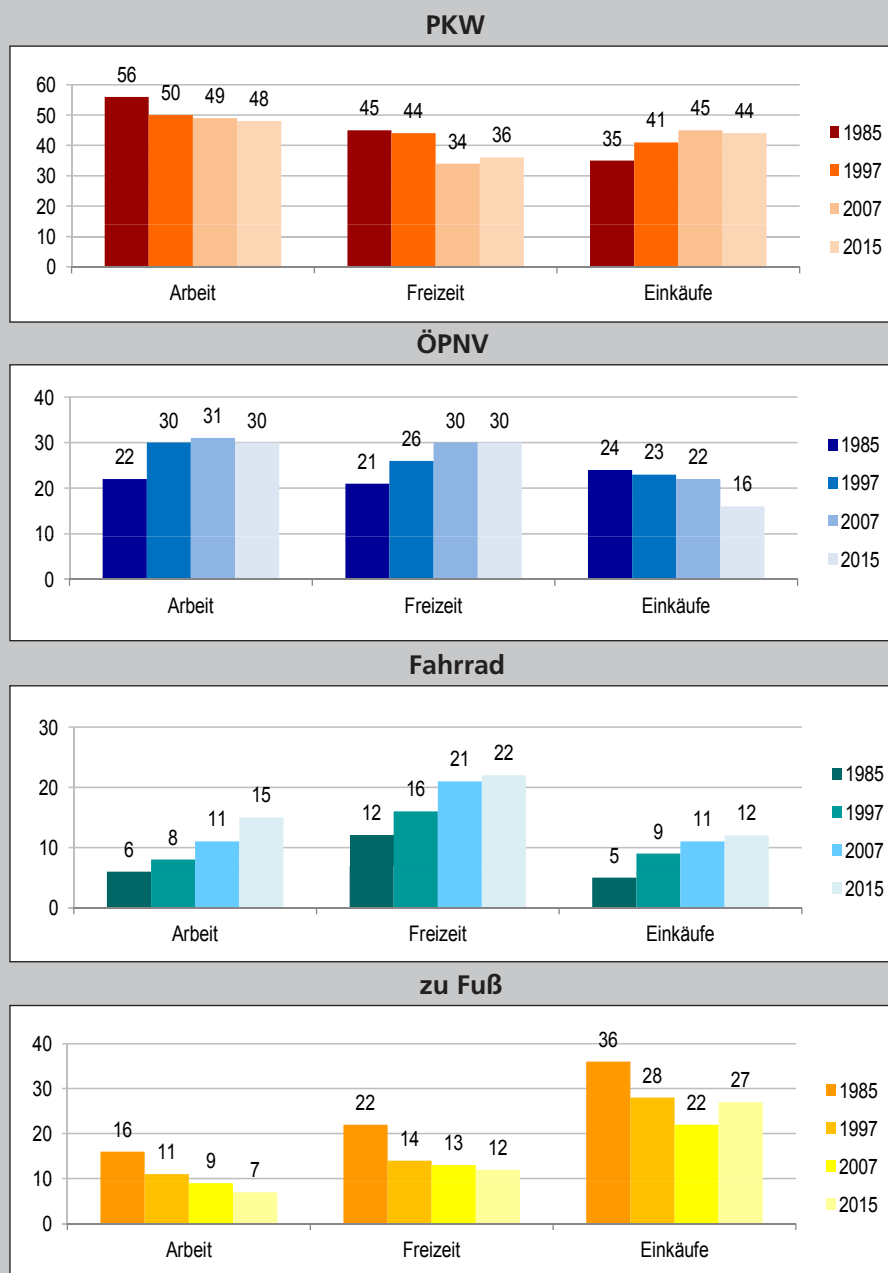
Jeweils 8% bemängelten den Zustand der Straßen bzw. das Fehlen von Radwegen. 5 % nannten ganz allgemein die Verkehrssituation in Nürnberg als Problem. Weniger als 1 % sprachen besondere Probleme von Fußgängern und auf Gehwegen an.

Verkehrsmittelnutzung im Zeitvergleich

Fragen nach dem bevorzugten Verkehrsmittel für regelmäßig zurückzulegende Wege wurden in

Fortsetzung letzte Seite

Abb. 1: Benutzte Verkehrsmittel* nach Fahrtzielen 1985, 1997, 2007 und 2015, in Prozent der Befragten



* Motorrad/Motorroller/Mofa/Moped sind wegen geringer Fallzahlen nicht berücksichtigt. Lesebeispiel:

Im Jahr 1985 benutzten 56% der Befragten den eigenen PKW für die Fahrt zur Arbeit, 22% fuhren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 6% kamen mit dem Rad und 16% zu Fuß.

Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik, Wohnungs- und Haushaltserhebungen 1985, 1997, 2007 und 2015

den Wohnungs- und Haushaltserhebungen seit 1985 regelmäßig gestellt. Die Frage nach dem meistens benutzten Verkehrsmittel für bestimmte Fahrtziele ist über die vielen Jahre und Befragungen im Wesentlichen gleich geblieben. Veränderungen der letzten drei Jahrzehnte im Straßennetz, beim Angebot des öffentlichen Nahverkehrs (z.B. U-Bahnlinien U2 und U3, NightLiner) oder Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur müssen bei den Angaben der Befragten immer mit berücksichtigt werden. Leichte Schwankungen in der Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung können insbesondere auch durch die Witterungsverhältnisse während des Befragungszeitraums bedingt sein. Dennoch sind über einen Zeitraum von 30 Jahren klare Tendenzen erkennbar.

Einen Überblick über die Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung in Nürnberg gibt **Abbildung 1**. Hierfür wurden nur Befragungen mit ei-

ner großen Anzahl von ca. 8.000 bis 10.000 Antwortenden ausgewählt.

Die Nutzung des eigenen PKWs ist bei den täglichen Wegen zu Arbeit bzw. Ausbildung und in der Freizeit insgesamt leicht rückläufig. Dagegen werden nach Auskunft der Befragten Einkäufe deutlich häufiger mit dem Auto erledigt als vor 30 Jahren.

Die Ermittlung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens in den jährlichen Verkehrszählungen zeigt in den letzten Jahren vor allem im innerstädtischen Raum eine leicht sinkende Tendenz der Kfz-Nutzung. An der Stadtgrenze bleibt die Kraftfahrzeugmenge seit ca. 15 Jahren konstant, was angesichts der Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze insgesamt positiv bewertet wird (vgl. **Verkehrszählung 2016**). Dennoch bleibt die Verkehrsmenge auf einem hohen Niveau, was insbesondere bei denjenigen Nürnbergerinnen und Nürnbergern, die an einer Hauptverkehrsstraße wohnen,

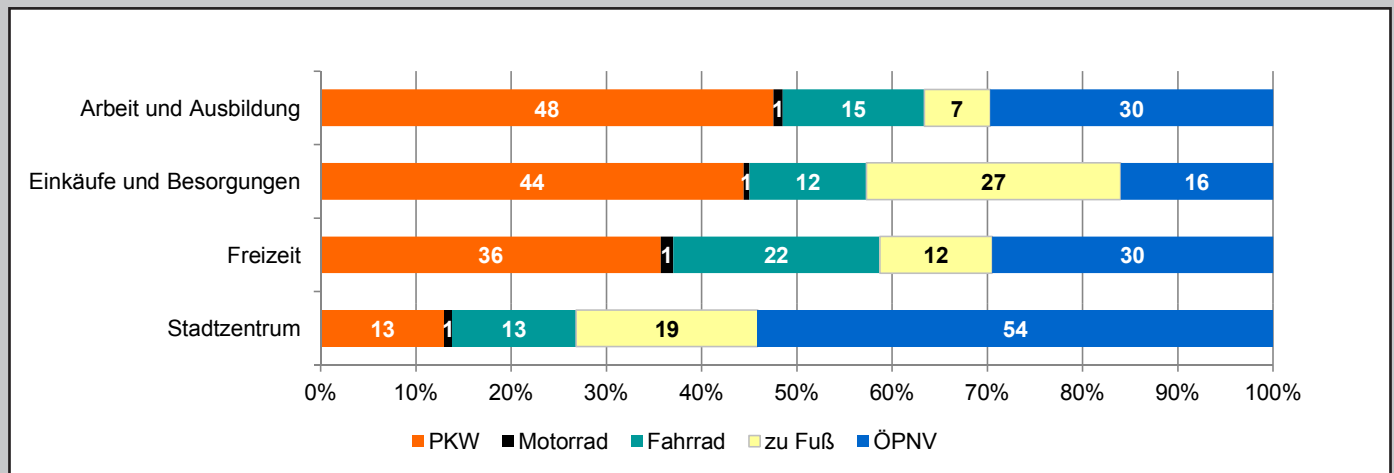
zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen führt.

Bei den **öffentlichen Verkehrsmitteln** ist unter den befragten Nürnbergerinnen und Nürnbergern eine starke Zunahme der Nutzung für Wege zur Arbeit und in der Freizeit, aber zugleich ein Rückgang bei Einkäufen und Besorgungen festzustellen.

Das **Fahrrad** wird für alle Fahrtziele wesentlich häufiger genutzt als früher. Nicht nur im Freizeitbereich, sondern auch für den regelmäßigen Arbeitsweg und zum Einkaufen hat sich der Anteil der Befragten, die angeben meistens mit dem Rad zu fahren, ungefähr verdoppelt.

Eine Zunahme des Radverkehrs wird auch von den städtischen Verkehrszählungen belegt. Das Fahrrad wird demnach insbesondere im innerstädtischen Verkehr für kürzere Strecken bis 5 km als Fortbewegungsmittel genutzt. Die Entwicklung des innerstädtischen Radverkehrs, der seit 1967 durch Querschnittszählun-

Abb. 2: Verkehrsmittel nach Fahrtzielen 2015



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung 2015

Verbraucherpreisindex

2010 = 100	Dezember		Januar		Februar	
	2016	2015	2017	2016	2017	2016
...für Deutschland	108,8	107,0	108,1	106,1	108,8	106,5
Veränderung zum						
- Vormonat (%)	0,7	-0,1	-0,6	-0,8	0,6	0,4
- Vorjahresmonat (%)	1,7	0,3	1,9	0,6	2,2	0,0
...für Bayern	109,0	107,2	108,1	106,3	108,8	106,6
Veränderung zum						
- Vormonat (%)	0,7	-0,1	-0,8	-0,8	0,6	0,3
- Vorjahresmonat (%)	1,7	0,5	1,7	0,7	2,1	-0,1

Quelle: Statistisches Bundesamt und Bayerisches Landesamt für Statistik

Verbraucherpreisindex für Deutschland (2010 = 100)
Veränderung zum Vorjahresmonat in %

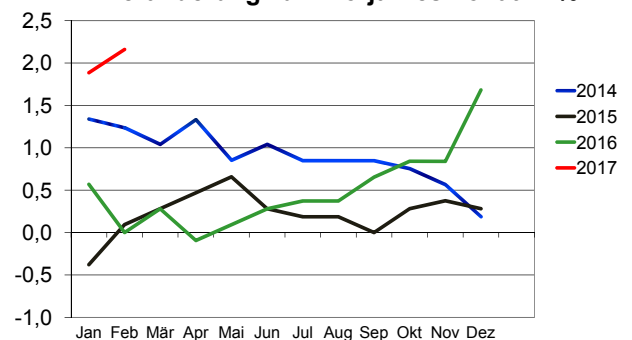
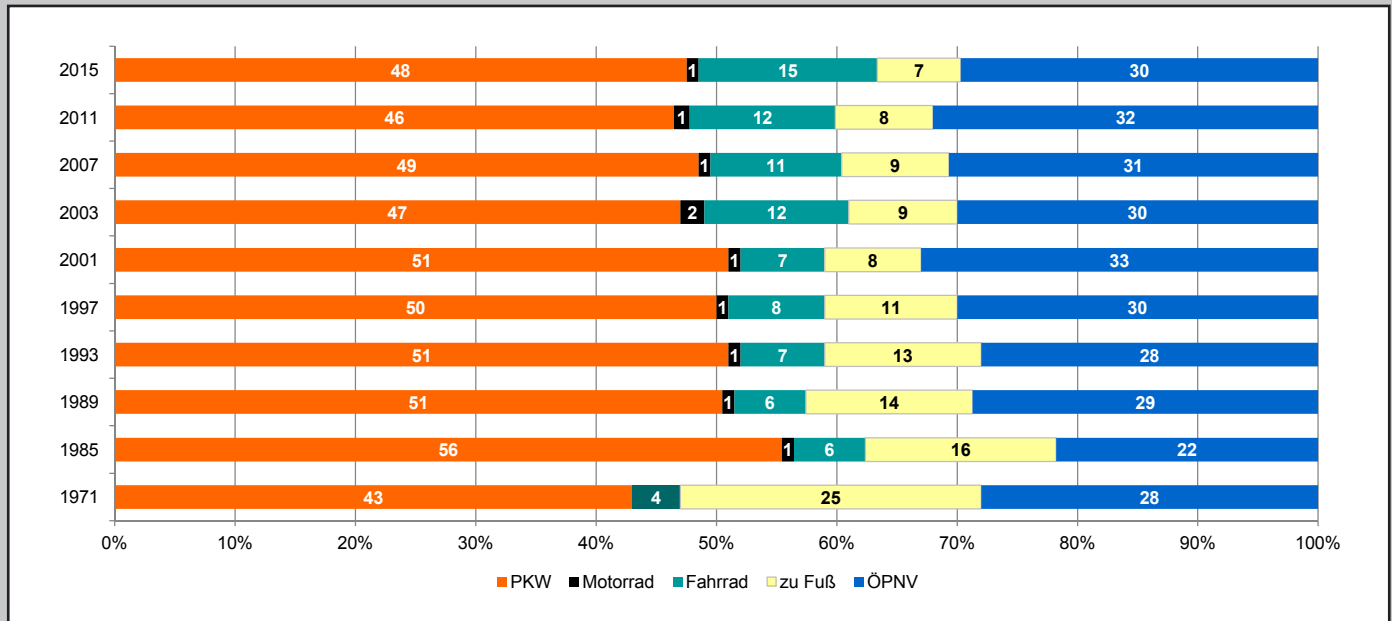


Abb. 3: Verkehrsmittel für den Weg zu Arbeit und Ausbildung* 1971 – 2015**



* Auswahl für Verkehrsmittelnutzung Arbeit und Ausbildung: Erwerbstätige, Auszubildende, Schüler/Studenten, unter 66 Jahre
 ** 1971: Abfrage „Motorrad, -roller, Moped, Fahrrad“ in einer Kategorie zusammengefasst

Quellen: Stadt Nürnberg: Umfragen '71 zur Stadtentwicklung, Beiträge zum Nürnberg-Plan, Reihe C, Heft 1
 Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebungen 1985 bis 2015

gen an den Pegnitzbrücken erhoben wird, zeigt – abgesehen von witterungsbedingten Schwankungen – einen klaren Aufwärtstrend (vgl. Verkehrszählung 2016).

Nach Auskunft der Befragten in Nürnberg werden heute weniger regelmäßige Wege **zu Fuß** bewältigt als früher, wobei der stärkste Rückgang zwischen 1985 und 1997

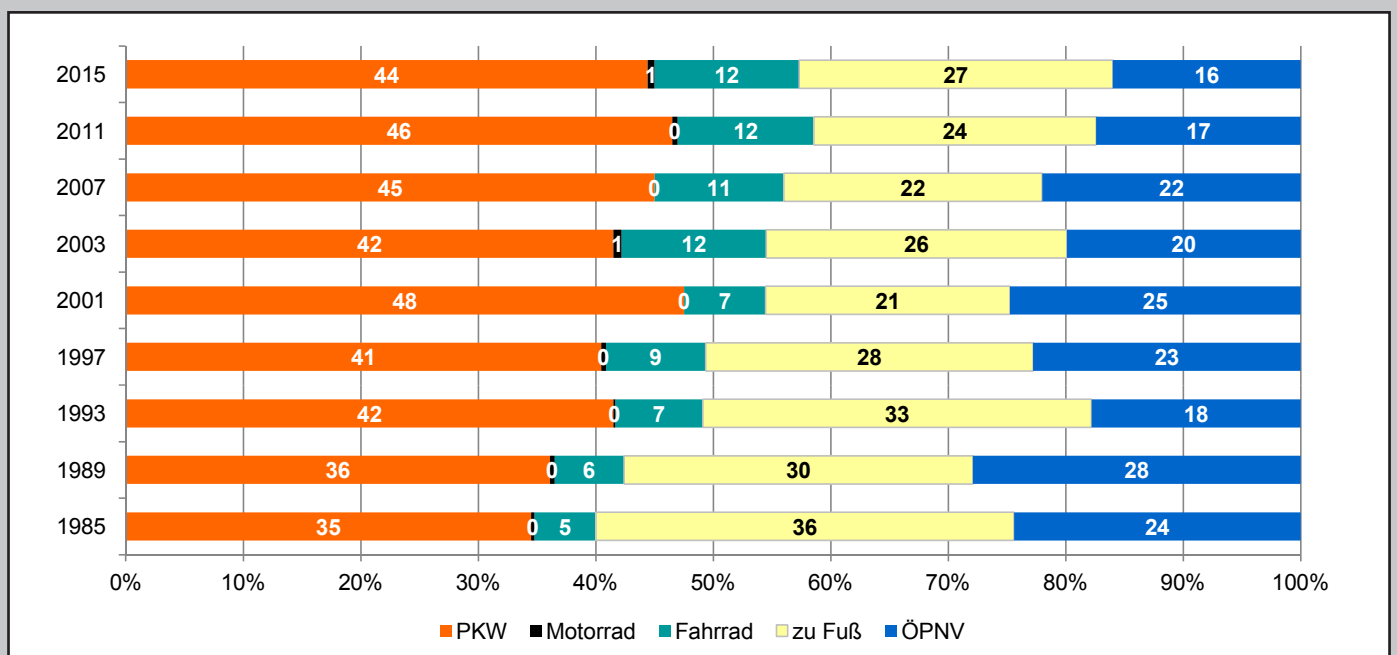
zu verzeichnen war. Seither sind bei den Arbeits- und Freizeitwegen nur noch geringfügig sinkende Anteile des Gehens zu Fuß festzustellen. Einkäufe und Besorgungen hatten 1985 noch mehr als ein Drittel der Befragten zu Fuß erledigt, bis 2007 ist der Anteil der Fußgänger auf etwa jede fünfte Person zurückgegangen. 2015 gingen dann wieder mehr Befragte zu Fuß zum Einkaufen.

Umfrageergebnisse 2015

Die befragten Nürnbergerinnen und Nürnberger wählen das benutzte Verkehrsmittel bewusst je nach Fahrtziel aus und wechseln durchaus ab (vgl. **Abb. 2**).

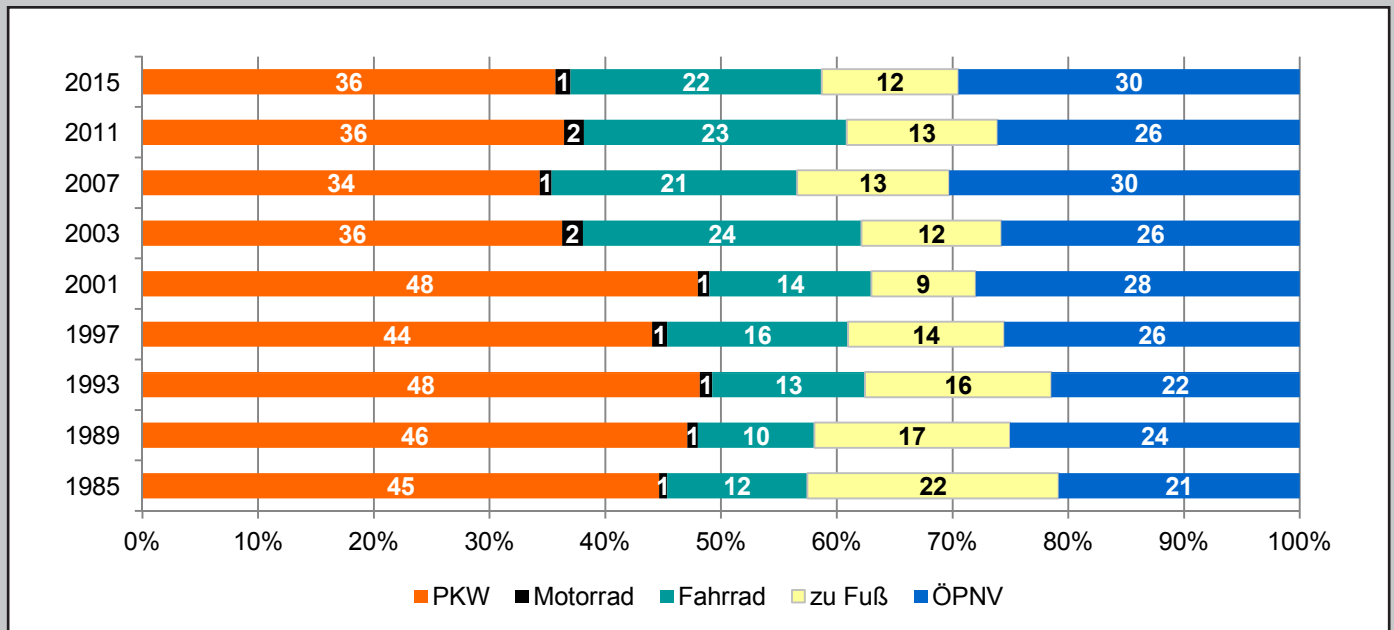
Bei Fahrten in die Innenstadt nutzen die Befragten – ausschließlich erwachsene Personen mit Haupt-

Abb. 4: Verkehrsmittel für Einkäufe und Besorgungen 1985 - 2015



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebungen 1985 bis 2015

Abb. 5: Verkehrsmittel in der Freizeit 1985 - 2015



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebungen 1985 bis 2015

wohnsitz in Nürnberg - mehrheitlich die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Auto ist nach wie vor für die täglichen Fahrten zur Arbeit am weitesten verbreitet und wird auch für Einkäufe und Besorgungen am häufigsten genutzt. Das Fahrrad ist in der Freizeit am beliebtesten. Zu Fuß werden am häufigsten Einkäufe oder auch Gänge in das Stadtzentrum erledigt.

Verkehrsmittel für den Weg zu Arbeit und Ausbildung

Der höchste Anteil an PKW-Nutzern für den täglichen Arbeitsweg mit 56 % war 1985 zu verzeichnen. 1971 gaben dies in einer von der Stadt Nürnberg in Auftrag gegebenen Befragung erst 43 % der Befragten an, während ein Viertel den Arbeitsweg meistens zu Fuß zurücklegte und 28 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln, d.h. Straßenbahn oder Bus (die U-Bahnlinie U1 war noch nicht fertiggestellt), unterwegs waren. Zwischen 1989 und 2001 blieb der Anteil der Autofahrer auf dem Arbeitsweg konstant bei 50 % und sank seither leicht auf knapp unter die Hälfte (vgl. [Abb. 3](#)).

Der **öffentliche Nahverkehr** wurde 1985 nur von 22 % der Befragten meistens für den Arbeitsweg genutzt. Bis 1997 ist der Anteil der Bus- und Bahnnutzer auf 30 % ange-

stiegen. Seither schwankt der Anteil leicht zwischen 30 % und 33 %.

Das **Fahrrad** als meistens genutztes Verkehrsmittel für den Arbeitsweg erreicht heute einen mehr als doppelt so hohen Anteil wie 1985. Im Jahr 2003 mit dem „Jahrhundertssommer“ ist ein besonders hoher Anstieg des Radfahreranteils festzustellen und diese blieben ihrem Drahtesel auch in den Folgejahren treu.

Der Anteil der **Fußgänger** auf dem täglichen Arbeitsweg nahm kontinuierlich ab - von 25 % der Befragten 1971 über 16 % im Jahr 1985 auf heute nur noch 7 %. Durch die zunehmenden Mobilitätsanforderungen im Berufsleben, u.a. steigende Pendlerzahlen (vgl. [Monatsbericht September 2015, M453](#)), scheinen fußläufige Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz immer seltener vorzukommen.

In der Wohnungs- und Haushaltserhebung wurde nicht nach der Lage des Arbeitsplatzes innerhalb oder außerhalb Nürnbergs gefragt. Offensichtlich ist jedoch, dass die zentrale Wohnlage in der Altstadt es ermöglicht, dass 17 % der Befragten **zu Fuß** ihren Arbeitsplatz erreichen (vgl. [Karte 1](#)).

In den innenstadtnahen Gebieten Südstadt, Nordstadt, St.Johannis, Wöhrd und Gleißhammer ist der An-

teil der **Radfahrer** überdurchschnittlich bei 18 % bis 21 %.

Weit überdurchschnittlich hoch ist der Anteil der **Autofahrer** vor allem in Außenstadtgebieten im Süden (Hafen/Katzwang/Kornburg 74 %), Nordwesten (65 %) und in Gebersdorf/Höfen (63 %).

Die Nutzung **öffentlicher Verkehrsmittel** ist in Schweinau/St.Leonhard (51 %) und Eberhardshof/Muggenhof (43 %) am weitesten verbreitet. Aber auch in Gostenhof/Kleinweidenmühle, der südöstlichen Außenstadt, Werderau/Hasenbuck/Gartenstadt sowie der Südstadt nutzen überproportional viele Befragte den öffentlichen Nahverkehr. In diesen Innenstadtrandgebieten, die überwiegend sozial stark belastet sind, nutzt der größte Teil (43 %) öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg und nur 35 % fahren mit dem Auto.

Verkehrsmittel für Einkäufe und Besorgungen

Das Auto hat als Verkehrsmittel für regelmäßige Einkäufe und Besorgungen im Laufe der Jahre an Bedeutung gewonnen. 1985 waren 35 % der Befragten nach eigener Aussage meistens mit dem PKW unterwegs, seit den 1990er Jahren liegt der Anteil jedoch konstant über 40 % und hat sich seit 2007 bei ca. 45 % einge-

pendelt (vgl. **Abb. 4**). Mögliche Ursachen für diese Entwicklung, wie z.B. verändertes Einkaufsverhalten oder gewandelte Strukturen im Einzelhandel, können aus den Umfrageergebnissen nicht ermittelt werden.

1985 ging ein ebenso hoher Anteil an Befragten zu Fuß (36 %) zum Einkaufen wie mit dem Auto unterwegs war. Trotz stark schwankender Angaben der Befragten dazu ist insgesamt in den folgenden Jahren ein sinkender Anteil der Fußgänger festzustellen. Der niedrigste Wert war im Jahr 2001 mit 21 % zu verzeichnen. Zuletzt konnten 2015 wieder 27 % der Befragten ihre Einkäufe meistens zu Fuß erledigen.

Der öffentliche Nahverkehr wird heute insgesamt von einem geringeren Anteil der Befragten für Einkäufe oder Besorgungen genutzt als früher. 1989 stiegen 28 % der Befragten in Busse und Bahnen ein. Ihr Anteil schwankte in den Jahren 1993 bis 2007 zwischen 18 % und 25 % und liegt seit 2011 bei ca. 16 %.

Auch für die Fahrradnutzung für Einkäufe und Besorgungen ist im Jahr 2003 ein markanter Einschnitt zu verzeichnen. Der Anteil der Radfahrer stieg von unter 10 % bis 2001 auf seither konstante 12 %.

Verkehrsmittel in der Freizeit

Auch in der Freizeit nutzte zwischen 1985 und 2001 der weitaus größte Teil der Befragten (44 %-48 %)

meistens das Auto. Das Jahr 2003 markiert auch hier einen deutlichen Einschnitt, da seither nur noch maximal 36 % der Befragten in der Freizeit meist mit dem PKW unterwegs waren. Der Anteil der Fahrradnutzer stieg zugleich von 14 % im Jahr 2001 auf den Höchstwert von 24 % im Jahr 2003 an und blieb seither konstant auf diesem hohen Niveau (zwischen 21 % und 23 %, vgl. **Abb. 5**).

Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der Freizeit zeigen sich in den letzten 30 Jahren Schwankungen zwischen den einzelnen Erhebungsjahren. Insgesamt erhöhte sich der Anteil der ÖPNV-Kundschaft von 21 % (1985) auf 30 % (2015).

Auch in der Freizeit hat in den letzten Jahrzehnten der Mobilitätsradius zugenommen. Der Anteil derjenigen Befragten, die nach eigenen Aussagen meist zu Fuß unterwegs sind, hat sich von 22 % im Jahr 1985 bis 2001 auf 9 % reduziert. Seit 2003 hat sich der Fußgängeranteil auf etwa jede achte Person eingependelt.

Verkehrsmittel für den Weg ins Stadtzentrum

Die Frage nach dem meistens benutzten Verkehrsmittel für Wege ins Stadtzentrum wird erst seit 2009 regelmäßig gestellt. Am auffälligsten ist bei der Verkehrsmittelwahl zur Fahrt in die Nürnberger Innenstadt der hohe Anteil des öffentlichen Nahverkehrs mit deutlich über 50 %

der Befragten (vgl. **Abb. 6**). Dabei ist zu beachten, dass nur erwachsene Personen mit Hauptwohnsitz in Nürnberg befragt wurden und keine auswärtigen Besucher.

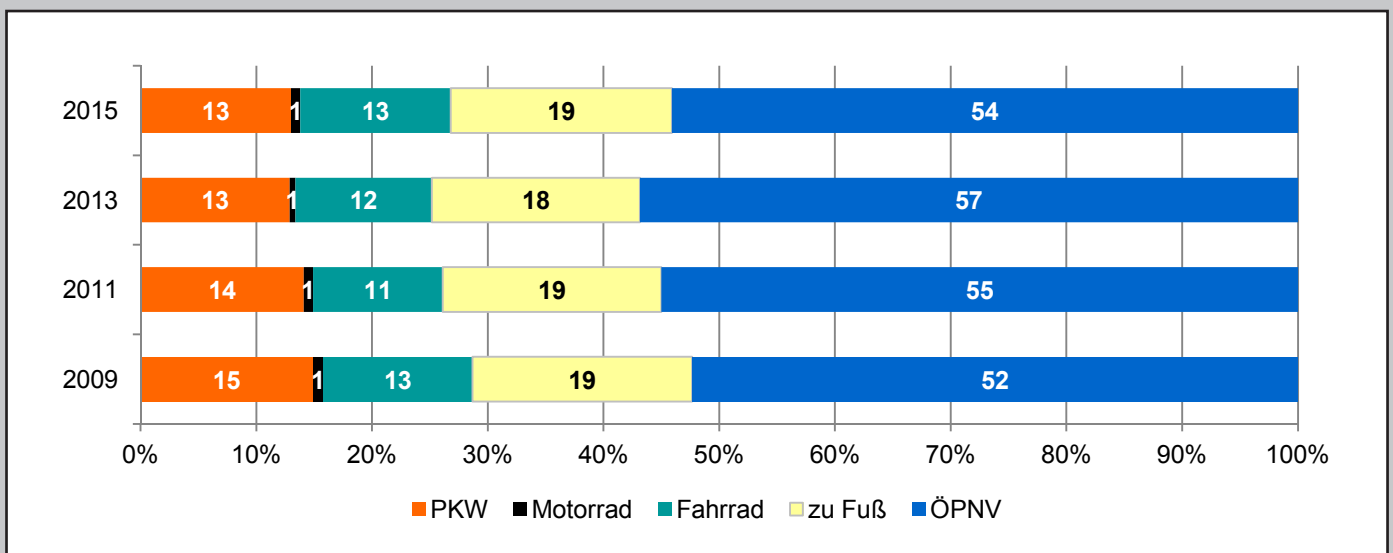
Etwa jede fünfte befragte Person lief zu Fuß in die Stadtmitte und 13 % benutzten das Fahrrad. Ein ähnlich hoher Anteil (13 %-15 %) befragter Nürnbergerinnen und Nürnberger gelangte seit 2009 mit dem Auto in die Innenstadt.

Am häufigsten nutzen Befragte aus den Außenstadtgebieten im Nordwesten (30%), im Süden (Hafen, Katzwang, Kornburg 29%) und in der Östlichen Außenstadt (27%) das Auto, um in das Stadtzentrum zu gelangen. Trotzdem fahren auch hier mehr Bürgerinnen und Bürger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt.

Besonders häufig sind Befragte aus Röthenbach/Eibach/Mühlhof (78%), der südöstlichen Außenstadt (76%), Schweinau/St. Leonhard (74%) und Eberhardshof/Muggenhof (72%) mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Zentrum unterwegs.

Diejenigen, die in innenstadtnahen Gebieten wohnen, gehen häufig zu Fuß in das Stadtzentrum oder fahren mit dem Fahrrad. In Gostenhof/Kleinweidenmühle, St. Johannis und der Nordstadt sind es jeweils mehr als 50%, die eine der beiden Möglichkeiten nutzen.

Abb. 6: Verkehrsmittel für den Weg ins Stadtzentrum 2009 bis 2015



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebungen 2009 bis 2015

Wer nutzt welches Verkehrsmittel?

Je nach Zweck des zurückzulegenden Weges wird das passende Verkehrsmittel individuell ausgewählt. Dabei spielen die Entfernungen und das jeweils verfügbare Angebot eine wesentliche Rolle. Daneben sind bei der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel Unterschiede nach personen- und haushaltsbezogenen Merkmalen zu erkennen (vgl. **Tabelle 1**).

Autofahrer gehören überdurchschnittlich häufig mittleren Altersgruppen und Mehrpersonenhaushalten an. Sie wohnen häufiger in Außenstadtgebieten, der Anteil der Eigentümer ihrer Wohnung bzw. ihres Hauses sowie der Haushalte mit höherem Einkommen ist überdurchschnittlich.

Busse und Bahnen werden besonders häufig von Menschen aus den Randgebieten der weiteren Innenstadt, auch in Wohnvierteln mit hoher sozialer Belastung, für die verschiedenen Wege genutzt. Weit überproportional ist die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs bei Älteren, Nichtdeutschen und Personen mit niedrigem Haushaltseinkommen. Bemerkenswert ist, dass häufiger Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen angeben, für ihre regelmäßigen Wege meist die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Unter den ÖPNV-Kunden ist der Anteil an Personen, die durch Schmerzen beeinträchtigt sind oder Schwierigkeiten beim Gehen und Treppensteigen haben, doppelt so

hoch wie unter den Befragten insgesamt.

Das **Fahrrad** nutzen häufiger Leute aus dem weiteren Innenstadtbereich innerhalb der Ringstraßen. Überproportional wird das Rad von Personen genutzt, die ihren allgemeinen Gesundheitszustand als sehr gut bezeichnen.

Bewohner der Altstadt und der engeren Innenstadt benötigen überproportional häufig kein Verkehrsmittel für die verschiedenen Wege zur Arbeit/Ausbildung, für Einkäufe/Besorgungen, in der Freizeit und ins Stadtzentrum, d.h. sie erreichen in Nürnberg alle Angebote häufig zentral zu Fuß.

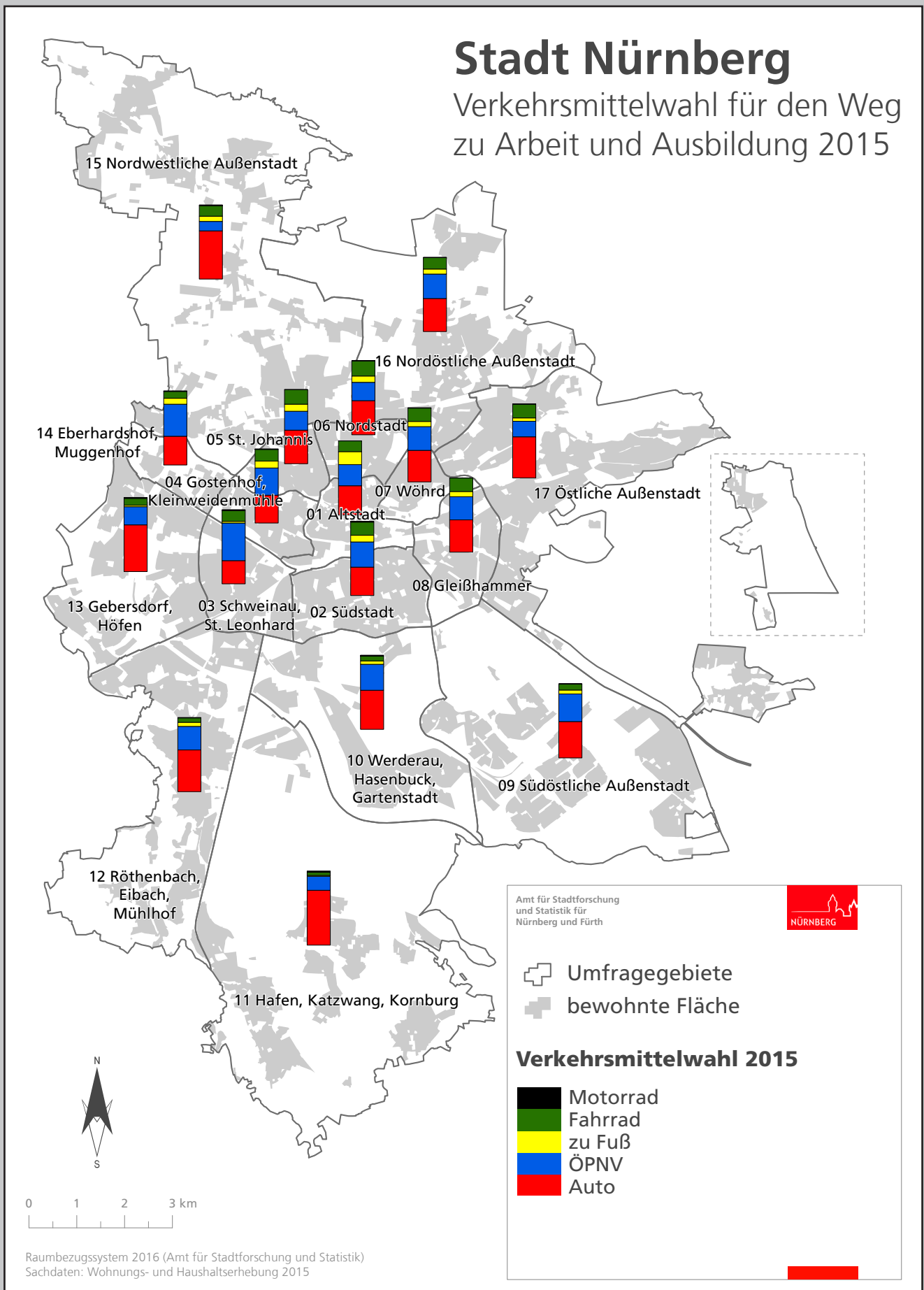
Tabelle 1: Verkehrsmittelnutzung* 2015 im Überblick

Verkehrsmittel	überdurchschnittliche Nutzung
Auto	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Außenstadtgebiete im Süden, Westen, Nordwesten und Osten ▪ Sozialraumtyp: ländlich geprägt, aufgelockerte Bebauung, starke Wohnbindung ▪ Mittlere Altersgruppen 30 bis 60 Jahre ▪ Familien mit 2 oder mehr Erwachsenen und Kind(ern) ▪ Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder ▪ Fachschulabsolventen, Meister, Techniker ▪ mittlere und höhere Angestellte, Selbständige ▪ überdurchschnittlich hohes Haushaltseinkommen ▪ Haus- und Wohnungseigentümer ▪ bereits seit Geburt in Nürnberg lebend ▪ mehr Männer als Frauen
öffentliche Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtteile Schweinau/St.Leonhard, Eberhardshof/Muggenhof, Gostenhof/Kleinweidenmühle, Südöstliche Außenstadt, Werderau/Hasenbuck/Gartenstadt, Südstadt ▪ Sozialraumtyp: Innenstadtrandgebiete, sozial belastet, Migrationshintergrund ▪ Ältere ab 65 Jahren ▪ Alleinerziehende ▪ un-/angelernte Arbeiter/innen ▪ niedriges Haushaltseinkommen ▪ Nichtdeutsche ▪ zugezogen nach Nürnberg in den letzten 2 Jahren ▪ Schüler/innen, Student/innen, Bundesfreiwilligendienst ▪ Personen mit mittlerem bis schlechtem Gesundheitszustand ▪ Haushalte mit einer körperlich eingeschränkten oder pflegebedürftigen Person ▪ mehr Frauen als Männer
Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtteile Südstadt, Nordstadt, St.Johannis, Wöhrd, Gleißhammer ▪ Sozialraumtyp: Altstadt/City, Single-Haushalte, schwache Wohnbindung ▪ hohe Bildung ▪ Schüler/innen, Student/innen, Bundesfreiwilligendienst ▪ mittlere und höhere Angestellte, Selbständige ▪ Personen mit sehr gutem Gesundheitszustand
kein Verkehrsmittel, zu Fuß	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtteile Altstadt, engere Innenstadt ▪ Sozialraumtyp: Altstadt/City, Single-Haushalte, schwache Wohnbindung ▪ niedriges Haushaltseinkommen ▪ Nichtdeutsche bzw. aus dem Ausland zugezogene Personen ▪ Selbständige und Freiberufler für den Weg zur Arbeit

* Wege zur Arbeit/Ausbildung, für Einkäufe/Besorgungen, in der Freizeit und ins Stadtzentrum zusammengefasst

Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung 2015

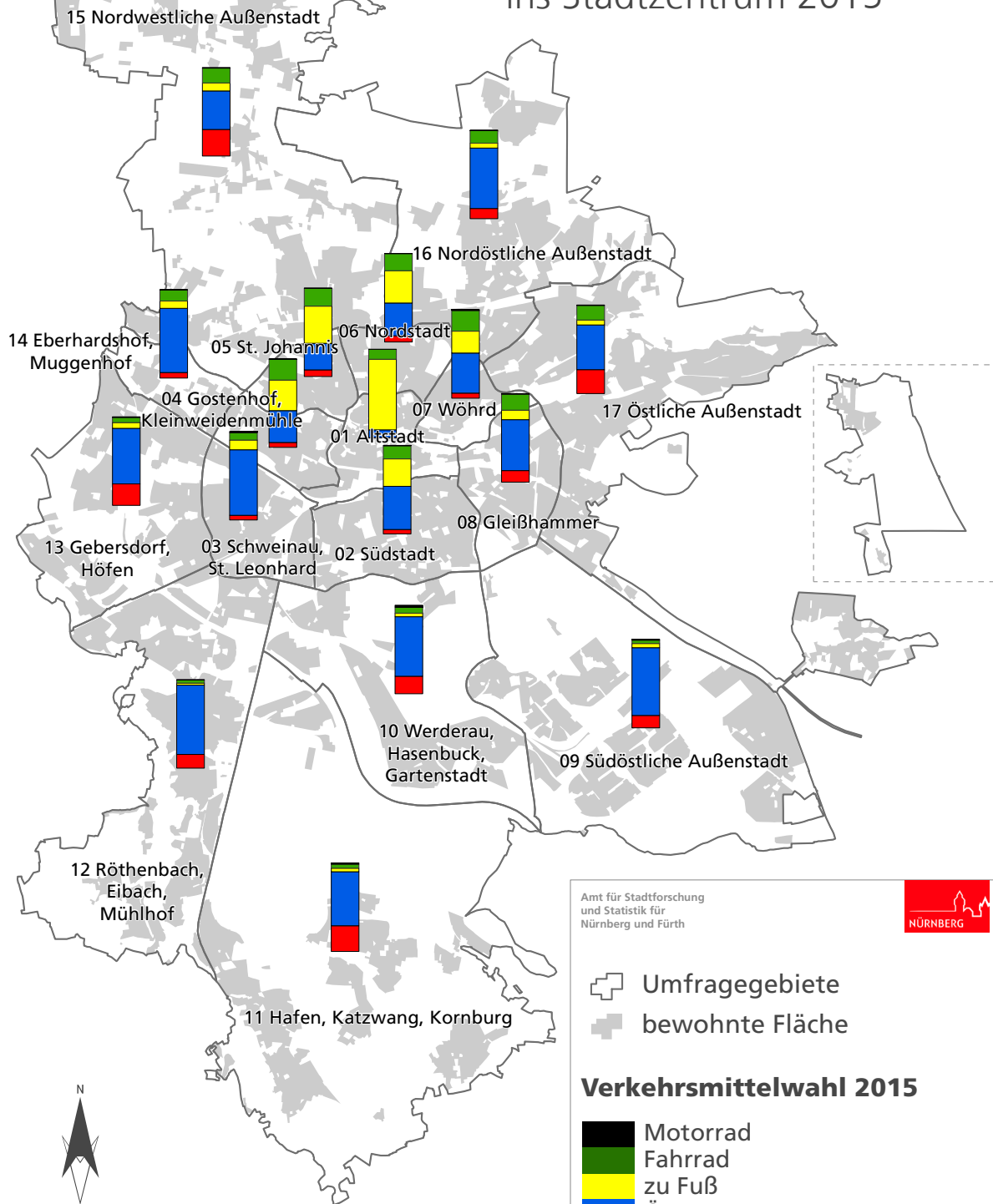
Karte 1: Verkehrsmittel für den Weg zu Arbeit und Ausbildung nach Umfragegebieten



Karte 2: Verkehrsmittel für den Weg ins Stadtzentrum nach Umfragegebieten



Stadt Nürnberg

Verkehrsmittelwahl für den Weg ins Stadtzentrum 2015






Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth



-  Umfragegebiete
-  bewohnte Fläche

Verkehrsmittelwahl 2015

-  Motorrad
-  Fahrrad
-  zu Fuß
-  ÖPNV
-  Auto

0 1 2 3 km

Raumbezugssystem 2016 (Amt für Stadtforschung und Statistik)
Sachdaten: Wohnungs- und Haushaltserhebung 2015