

Verkehr und Mobilität in Nürnberg

Ergebnisse der Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2023*

Die Stadt Nürnberg hat das Ziel, eine klimaneutrale, zukunftsfähige, gerechte und stadtverträgliche Mobilität für Menschen zu gewährleisten. Damit verbunden sollen die Verkehrssicherheit erhöht, Verkehrsbelastungen reduziert, der öffentliche Raum an den Klimawandel angepasst, bezahlbare Mobilität ermöglicht und individuelle motorisierte Mobilität emissionsfrei werden.¹

Mobilität ist ein wesentlicher Teil des täglichen Lebens, daher bewegen Verkehrsthemen die Nürnbergerinnen und Nürnberger sehr stark. Dies zeigen eindrucksvoll die Antworten auf die Frage nach den aktuell größten Problemen in Nürnberg, welche die befragten Personen in der Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2023 mit eigenen Worten beschreiben konnten. Seit vielen Jahren stehen hier Probleme beim Unterwegssein mit Abstand an der Spitze eines breiten Nürnberger Themenpektrums.

Mehr als die Hälfte (58 %) der Befragten nannte mindestens ein aktuelles Problem in Nürnberg. 70 % dieser Personen erwähnten mindestens ein Problem aus dem Themenbereich Verkehr. Erst mit großem Abstand folgen die Problembereiche Wohnen (35 %) und Sauberkeit (17 %). An der Spitze der als problematisch empfundenen Verkehrssituationen stehen Baustellen und Verkehrsführung (19 %), die Parkplatzsituation (12 %) und zu viel Verkehr und Staus (10 %). Aspekte des öffentlichen Nahverkehrs, z.B. Kosten der Tickets oder ein unzureichendes Angebot, sind für 11 % der Antwortenden ein Problem. Zustand und Ausbau von Radwegen wurden von 8 % als Problem benannt. 5 % der Antwortenden sorgen sich um die Verkehrsinfrastruktur, z.B. den Zustand von Straßen und Brücken. Probleme beim Zufußgehen (1 %) oder mit der Lade-Infrastruktur und E-Mobilität (0,3 %) haben wenige Befragte angegeben.

Mobilität und Verkehr sind regelmäßig Themen der Nürnberger Bürgerumfragen und waren in der Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019 ein besonderes Schwerpunktthema.² Einige zentrale Fragen zu Verkehr und Mobilität wurden im Jahr 2023 erneut gestellt, so dass die Ergebnisse verglichen werden können.

Fahrzeugausstattung der Haushalte

Im Juni 2023 waren in Nürnberg 302 413 Kraftfahrzeuge zugelassen, was gegenüber 2022 einer Zunahme von 3 100 Kfz entspricht (+1,1 %). „Auf ein Kraftfahrzeug kommen durchschnittlich 1,8 Personen und auf jeden Haushalt 1,04 Kraftfahrzeuge, wie bereits in den vorangegangenen Zählungen 2019 und 2022“. Der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto liegt bei ca. 30 %.³

Bei den PKW-Neuzulassungen in Nürnberg lag der Anteil von alternativen Antrieben (Hybrid, Elektro, Gas) im Jahr 2023 insgesamt bei 49,4 %. Dabei dominierten Fahrzeuge mit Antrieben der Kategorie Bivalent/Kombinationen (Hybrid, Plug-in-Hybrid), die in Nürnberg knapp ein Drittel der PKW-Neuzulassungen ausmachten. Der Anteil der PKWs mit reinem Elektroantrieb unter den Neuzulassungen ist 2023 auf knapp 20 % angestiegen, er macht beim Fahrzeugbestand insgesamt nun 3 % aus. Der Anteil von Kfz mit alternativen Antrieben liegt 2023 in Nürnberg insgesamt bei 10,8 %.⁴

Die folgenden Umfrageergebnisse von 2023 zeigen die Ausstattung der Nürnberger Haushalte mit Autos, Fahrrädern und

Motorrädern und zeigen, inwiefern Unterschiede nach demografischen und sozialräumlichen Aspekten bestehen.⁵

Die Mehrheit (56 %) der Nürnberger Haushalte besitzt ein Auto⁶ mit Verbrennungsmotor (Benzin, Diesel, Gas oder Hybrid), 13 % haben zwei oder mehr und 31 % kein Verbrennerauto (vgl. **Abb 1**). Autos mit reinem Elektroantrieb sind in 3 % der Haushalte vorhanden. Über herkömmliche, funktionstüchtige Fahrräder ohne elektrische Unterstützung verfügen 70 % der Nürnberger Haushalte. Elektrofahr-

5 vgl. dazu Karte 1: Stadt Nürnberg, Sozialraumtypen 2024

6 PKW einschließlich Kombi, Van, Kleinbus, Wohnmobil

Das Wichtigste in Kürze:

- **70 % der Nürnberger Haushalte besitzen mindestens ein Auto und 30 % verfügen nicht über einen eigenen PKW. Mit Fahrrädern sind 74 % ausgestattet. Der Besitz von E-Bikes hat von 6 % (2019) auf 14 % (2023) zugenommen.**
- **Carsharing nutzen 5 % der Haushalte (2019: 3 %).**
- **32 % der Befragten sind täglich mit dem Auto unterwegs (2019: 39 %). Die Nutzungshäufigkeit von Rad, ÖPNV und Fußwegen hat sich seit 2019 kaum verändert.**
- **Je nach Zweck und Ziel der regelmäßigen Wege wird das jeweils passende Verkehrsmittel gewählt.**
- **Insgesamt wird das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln von 78 % der Befragten als gut eingeschätzt.**

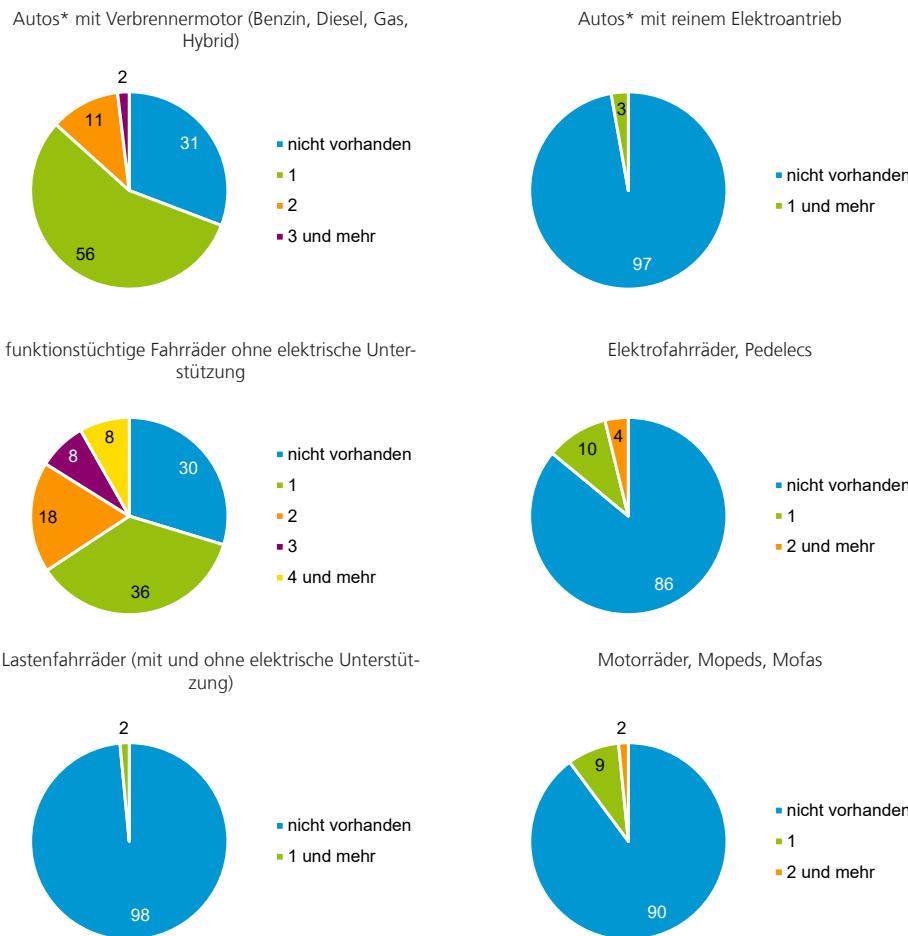
2 vgl. Mobilität in Nürnberg. Ergebnisse aus der Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2019, S276, Oktober 2020

3 vgl. Ergebnisse der Verkehrszählung 2023, Verkehrs-ausschuss 18.01.2024, S.7f.

4 vgl. Arbeitsmarkt, Wirtschaft, Verkehr und Bauen im Jahr 2023, M546, 13.05.2024

1 vgl. https://www.nuernberg.de/imperia/md/verkehrsplanung/dokumente/vpl/mobilitatsbeschluss_druckversion.pdf

Abb. 1: Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt? in Prozent



* einschließlich Kombi, Van, Kleinbus und Wohnmobil

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2023

räder bzw. Pedelecs gibt es in 14 % und Lastenfahrräder mit oder ohne elektrische Unterstützung haben 2 % der Haushalte. Über ein oder mehrere motorisierte Zweiräder verfügen 10 %⁷ der Haushalte. In **Tabelle 1** werden die Befragungsergebnisse zur Fahrzeugausstattung der Nürnberger Haushalte von 2023 und 2019 gegenübergestellt.⁸

Die Anteile der Haushalte mit bzw. ohne eigenen PKW haben sich insgesamt in den letzten Jahren nicht verändert. 2023 wurde der Besitz von Verbrenner- und Elektroautos getrennt erhoben. 3 % der Haushalte haben ein reines Elektroauto und 69 % ein Auto mit Verbrennungsmotor. Insgesamt verfügen 70 % der Haushalte über mindestens einen PKW, d.h. ein Teil der E-Autos ersetzt nicht das Verbrennerauto, sondern steht zusätzlich zur Verfügung.

⁷ Prozentwerte werden ohne Nachkommastellen dargestellt. Dadurch können bei der Addierung der Einzelwerte leichte Rundungsdifferenzen auftreten.

⁸ vgl. Mobilität in Nürnberg 2019, S276, S.8

In den City- und Innenstadtquartieren (45 %) und sozial angespannten Quartieren (49 %) hat ein erhöhter Anteil der Haushalte kein eigenes Auto. Weit überdurchschnittlich hohe PKW-Besitz-Anteile zeigen sich in den meisten Außenstadtgebieten (zwischen 78 % und 92 %). Ausnahmen bilden die Gebiete Gleißhammer und Nordöstliche Außenstadt, wo die Werte dem gesamtstädtischen Durchschnitt entsprechen. Unter den Haushalten, die in Ein- oder Zweifamilienhäusern wohnen, verfügen 94 % über ein eigenes Auto. Dagegen besitzen nur 61 % derjenigen Befragten, die in großen Mehrfamilienhäusern mit 13 und mehr Wohnungen leben, einen eigenen PKW.

13 % der Haushalte insgesamt besitzen zwei oder mehr Verbrennerautos. In Haushalten mit zwei und mehr Erwachsenen – mit oder ohne Kinder – ist der Anteil wesentlich höher. Überdurchschnittlich hoch ist der Anteil auch in der Altersgruppe von 45 bis unter 60 Jahren, unter Selbständigen (22 %) und höheren Angestellten (19 %). Ein Viertel der Haushalte mit hohem Einkommen (24 %) besitzt zwei und mehr Verbrennerautos. Besonders hoch ist der Anteil in etablierten Familienquartieren (28 %), die überwiegend in den Außenstadtgebieten im Norden, Osten und Süden des Stadtgebiets liegen, und bei Haushalten, die in einem eigenen Haus leben (37 %, vgl. **Abb. 2**).

Insgesamt 3 % der Nürnberger Haushalte verfügen über ein oder mehrere Elektroautos. Deutlich höher ist der Anteil in Haushalten mit drei und mehr Personen (6 %), insbesondere bei Familien mit zwei oder mehr Erwachsenen und Kindern (7 %). Erhöhte E-Auto-Anteile sind bei Selbständigen und höheren Angestellten (6 %) gegeben, ebenso bei hohem Haushaltseinkommen (6 %). Überproportional sind E-Autos in etablierten Familienquartieren (6 %) vorhanden, insbesondere in der Östlichen Außenstadt und im Gebiet Hafen/ Kitzwang/ Kornburg (jeweils 7 %).

Haushalte mit Auto

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in 2 % der befragten Haushalte vorhanden.

Bei der Ausstattung mit Fahrrädern ist der Anstieg des Besitzanteils von E-Bikes und Pedelecs von 6 % auf 14 % auffällig.

Zugleich hat sich der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad von 28 % auf 26 % verringert.

Lastenfahrräder sind im Jahr 2023 in

Tab.1: Fahrzeuge im Haushalt vorhanden, in %

	Nürnberg 2023 (n=8021)	Nürnberg 2019 (n=7366)
Autos* insgesamt		
- Auto nicht vorhanden	30	30
- Auto vorhanden	70	70
darunter:		
Autos* mit Verbrennungsmotor (Benzin, Diesel, Gas, Hybrid)		
- Auto mit Verbrennungsmotor nicht vorhanden	31	.
- Auto mit Verbrennungsmotor vorhanden	69	.
Autos* mit reinem Elektroantrieb		
- PKW mit reinem Elektroantrieb nicht vorhanden	97	.
- PKW mit reinem Elektroantrieb vorhanden	3	.
Motorräder, Mopeds, Mofas		
- Motorrad, Moped, Mofa nicht vorhanden	90	91
- Motorrad, Moped oder Mofa vorhanden	10	9
Fahrräder insgesamt**		
- Fahrrad nicht vorhanden	26	28
- Fahrrad vorhanden	74	72
darunter:		
funktionstüchtige Fahrräder ohne elektrische Unterstützung		
- Fahrrad ohne elektrische Unterstützung nicht vorhanden	30	29
- Fahrrad ohne elektrische Unterstützung vorhanden	70	71
Elektrofahrräder/Pedelets		
- Elektrofahrrad/Pedelec nicht vorhanden	86	94
- Elektrofahrrad/Pedelec vorhanden	14	6
Lastenfahrräder (mit und ohne elektrische Unterstützung)		
- Lastenfahrrad nicht vorhanden	98	.
- Lastenfahrrad vorhanden	2	.
Haushalte mit Auto- und Fahrradbesitz***	57	56
Haushalte ohne eigenes Fahrzeug****	14	13

* Auto, einschließlich Kombi, Van, Kleinbus, Wohnmobil

** 2023: funktionstüchtige Fahrräder ohne elektrische Unterstützung, Elektrofahrräder/Pedelets, Lastenfahrräder (mit und ohne elektrische Unterstützung)

2019: funktionstüchtige Fahrräder ohne elektrische Unterstützung, Elektrofahrräder/Pedelets

*** mindestens ein PKW vorhanden und mindestens ein Fahrrad vorhanden

**** kein PKW vorhanden und kein Fahrrad vorhanden

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg 2023*

dert deshalb den Fahrradverkehr und das Verkehrsplanungsamt arbeitet an einem lückenlosen Radwegenetz.⁹

Drei Viertel (74 %) der Nürnberger Haushalte verfügen über mindestens ein funktionstüchtiges Fahrrad mit oder ohne elektrische Unterstützung oder ein Lastenfahrrad, 26 % besitzen kein Rad. Höher ist die Fahrradausstattung in den mittleren Altersgruppen von 35 bis 65 Jahre (80 %). Bei den jungen Befragten unter 25 Jahren ist dage-

gen der Anteil ohne eigenes Rad deutlich erhöht (35 %). Auch 40 % der Senioren ab 65 Jahren haben kein Fahrrad, wobei der Anteil umso höher ist, je älter die befragten Personen sind (80 Jahre und älter: 52 %, vgl. Abb. 3). Innerhalb Nürnbergs ist in etablierten Familienquartieren die Radausstattung der Haushalte am höchsten (85 %), während es in sozial angespannten Quartieren nur 62 % sind.

In 70 % der Nürnberger Haushalte ist mindestens ein Fahrrad ohne elektrische Unterstützung vorhanden, in 30 % gibt es

9 vgl. <https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/rad.html>

kein funktionsfähiges herkömmliches Rad. In Haushalten mit vier und mehr Personen sind zu einem besonders hohen Anteil (42 %) auch vier oder mehr herkömmliche Fahrräder vorhanden.

14 % der Befragten verfügen über ein Elektrofahrrad bzw. Pedelec im Haushalt, im Jahr 2019 waren es nur 6 % gewesen. Am höchsten ist der Anteil an E-Bike-Besitz in der Altersgruppe von 60 bis unter 65 Jahren (23 %) bzw. in älteren Paarhaushalten (mindestens eine Person 65 Jahre und älter: 24 %). Am weitesten verbreitet sind E-Bikes in etablierten Familienquartieren (25 %), darunter in den Außenstadtgebieten im Osten, Südosten, Süden und Nordwesten (Anteile von 20 % bis 25 %).

Insgesamt verfügen 2 % der Nürnberger Haushalte über ein Lastenfahrrad mit oder ohne elektrische Unterstützung. Deutlich höher ist der Anteil unter Befragten, die in einem Haushalt mit vier oder mehr Personen leben (6 %). In Familien mit zwei Erwachsenen und Kindern ist der Anteil deutlich höher (5 %) als bei Alleinerziehenden (2 %). Auch unter Selbständigen und Freiberuflern ist der Anteil der Lastenfahrradbesitzer erhöht (6 %). Nach Stadtgebieten zeigen sich nur geringe Abweichungen.

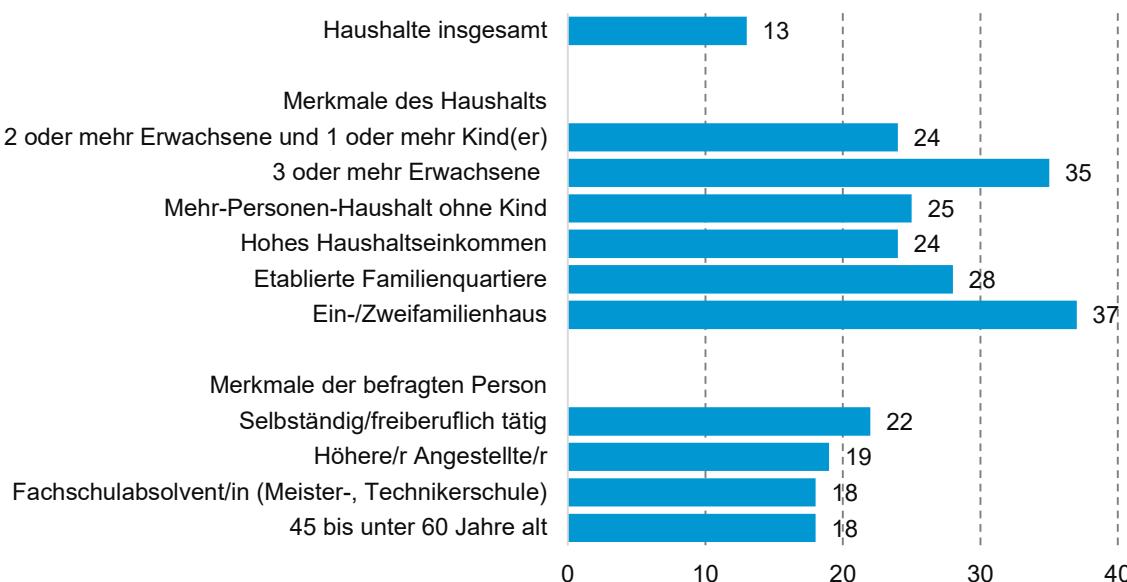
In einer Umfrage¹⁰ unter Stuttgarter Familien, die einen Zuschuss zur Anschaffung eines E-Lastenfahrrads erhalten hatten, zeigte sich, dass die Lastenräder sehr häufig genutzt werden (80 % mindestens vier mal pro Woche). Sie werden ganz überwiegend zur Beförderung von Kindern und für Einkäufe genutzt (jeweils 94 %). 71 % der Befragten ersetzen damit PKW-Fahrten innerhalb der Stadt und 60 % verwenden sie als zusätzliches Transportmittel. Als dauerhafter Ersatz für ein Auto dient das E-Lastenfahrrad für 35 % der Befragten.

Haushalte mit Auto und Fahrrad

Mehr als die Hälfte (57 %) der Nürnberger Haushalte insgesamt verfügt über mindestens ein Auto und mindestens ein Fahrrad. Höher ist der Anteil unter Personen im Alter von 45 bis unter 65 Jahren (66 %). Bei Haushalten mit zwei oder mehr Erwachsenen und Kindern sind es sogar 79 %. Auch 70 % der Mehrpersonenhaushalte ohne Kind sind mit Auto und Fahrrad ausgestattet.

10 Maier-Geißer, Ralf, Alexandra Zeibig, Jochen Gieck: Können E-Lastenräder Pkw ersetzen? Ergebnisse einer Online-Umfrage, in Statistik und Informationsmanagement 2/2022, S.31f. (n=568)

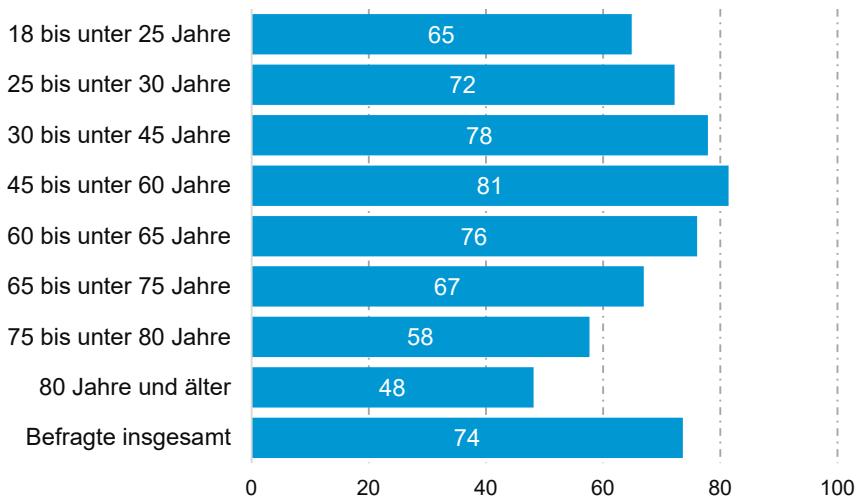
Abb. 2: Zwei oder mehr Verbrennerautos im Haushalt, nach ausgewählten Merkmalen, Anteil in Prozent



* einschließlich Kombi, Van, Kleinbus und Wohnmobil

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2023

Abb. 3: Fahrradausstattung, Anteil mindestens ein Fahrrad* im Haushalt vorhanden nach Altersgruppen, in Prozent



* Fahrrad ohne elektrische Unterstützung, E-Bike oder Lastenfahrrad vorhanden

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2023

Auf 64 % der Erwerbstätigen insgesamt trifft dies ebenfalls zu, darunter insbesondere auf Angestellte der mittleren (69 %) und höheren Ebene (74 %) sowie auf Selbstständige (73 %). Innerhalb des Stadtgebiets machen Haushalte mit Auto und Rad in den Stadtrand- und Außenstadtgebieten (66 % bis 79 %) wesentlich höhere Anteile aus als in sozial angespannten Quartieren (38 %) und in City- und Innenstadtquartieren (44 %).

Haushalte mit Motorrad

In 10 % der befragten Haushalte ist mindestens ein Motorrad, Moped oder Mofa vorhanden. Deutlich höher ist der Anteil unter Befragten im Alter von 45 bis unter 65 Jahren (15 %) und bei Personen, die in einem Ein- oder Zweifamilienhaus leben (18 %). Innerhalb des Stadtgebiets sind die Anteile derjenigen, die ein motorisiertes Zweirad besitzen, in der Südlichen (16 %) und Nordwestlichen Außenstadt (15 %) am höchsten.

Haushalte ohne eigenes Fahrzeug

14 % der Nürnberger Haushalte verfügen über kein eigenes Fahrzeug wie Auto oder Fahrrad. Deutlich erhöht ist dieser Anteil unter den jüngsten Befragten von 18 bis unter 25 Jahren (22 %) und bei Senioren ab 75 Jahren (26 %) bzw. bei 32 % der alleinlebenden Älteren ab 65 Jahren. Auch 28 % der Befragten, die eine Schule besuchen oder studieren, besitzen kein eigenes Fahrzeug. Unter Haushalten mit armutsgefährdendem Einkommen haben 32 % kein eigenes Fahrzeug, bei mittleren Einkommen sind es 10 % und bei hohem Einkommen nur 3 %. Besonders hoch ist der Anteil der Haushalte ohne Fahrzeug in sozial angespannten Quartieren (25 %).

Nutzung von Carsharing

Im Herbst 2023 haben 5 % der befragten Personen die Frage, ob sie Carsharing-Angebote in Nürnberg nutzen, bejaht. Seit 2019 (3 %) hat die Carsharing-Nutzung also zugenommen. Deutlich höher ist der Anteil in der Altersspanne zwischen 25 und 45 Jahren (8 %), unter höheren Angestellten (8 %) bzw. bei Befragten mit hohem Einkommen (7 %). Weit überdurchschnittlich hoch ist der Anteil der Carsharing-Nutzung in den Gebieten Altstadt (12 %), St. Johannis (11 %) und Gostenhof/ Kleineichenmühle (8 %).

Insgesamt entwickelt sich die Carsharing-Nutzung in Nürnberg positiv. Ende 2024 waren 9 736¹¹ Nutzerinnen und Nutzer verzeichnet (2016: 898, 2023: 7 824). Inzwischen gibt es 78 Mobilpunkte mit zusammen 130 Carsharing-Fahrzeugen, die laut Befragungsergebnissen der Carsharing-Anbieter rechnerisch im Durchschnitt jeweils 13 private Autos ersetzen können¹² und den Parkdruck auf öffentlichen Flächen verringern helfen.

Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln

Eine Umfrage des ADAC deutet darauf hin, dass grundsätzlich eine Bereitschaft vorhanden ist, das eigene Verkehrsverhalten allmählich zu ändern. Klima- und Umweltschutz haben hohe Priorität, insbesondere für junge Erwachsene bis 25 Jahre. Verzicht und Einschränkungen der Mobilität werden aber abgelehnt. Gewünscht

sind klimafreundlich betriebene Autos und der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.¹³

Die Frage, wie häufig die verschiedenen Verkehrsmittel genutzt werden, wurde 2019 und 2023 gestellt. Im Jahr 2023 war ein geringerer Anteil der befragten Personen täglich mit dem Auto unterwegs als 2019 (32 % bzw. 39 %, vgl. **Abb. 4**). Die Häufigkeit der Nutzung von Fahrrädern bzw. E-Bikes verteilt sich 2019 und 2023 fast identisch. Auch bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sind nur geringfügige Verschiebungen zu erkennen. Nach dem Corona-bedingten starken Rückgang in den Jahren 2020 und 2021¹⁴ hat sich die Nutzung von Bussen und Bahnen im Nahverkehr wieder erholt.

Die Bahn auf längeren Strecken wird 2023 häufiger genutzt. Insbesondere die Nutzung mehrmals pro Monat hat sich im Vergleich zu 2019 erhöht. Zugleich ist der Anteil derjenigen, die die Bahn im Fernverkehr nie nutzen (31 %), deutlich geringer als 2019 (37 %). Fernbusse hatten 21 % der Befragten im Jahr 2019 gelegentlich genutzt, der Anteil ist 2023 auf 18 % gesunken. Die große Mehrheit der befragten Nürnbergerinnen und Nürnberger legt 2023 - wie bereits 2019 - täglich (49 %) oder mehrmals pro Woche (30 %) Wege ausschließlich zu Fuß zurück.

Bei der Nürnberger Verkehrszählung im Juli 2023 lag die Gesamtmenge des Verkehrs¹⁵ deutlich höher als 2022, jedoch wurde das Niveau der Jahre bis 2019 vor der Corona-Pandemie nicht wieder erreicht. Dieser Rückgang der Verkehrsmengen wird in erster Linie damit erklärt, dass die Möglichkeiten, zu Hause zu arbeiten, regelmäßig genutzt werden.¹⁶ Auch unter

13 ADAC: Klimaschutz und individuelle Mobilität – was die Menschen 2023 bewegen, 2023_Aufbereitung-ADAC_Mobilitätsstudie_2023_v37_20-20final_t8rsfc.pdf , aufgerufen am 01.02.2024

14 Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 lagen die Zahlen der U-Bahn-Fahrten in den Jahren 2020 und 2021 weit darunter, zeitweise waren es weniger als 50 %. Vgl. Amt für Stadtforchung und Statistik für Nürnberg und Fürth: Nürnberg: Corona-Krise in Zahlen, Oktober 2021 und Mai 2022

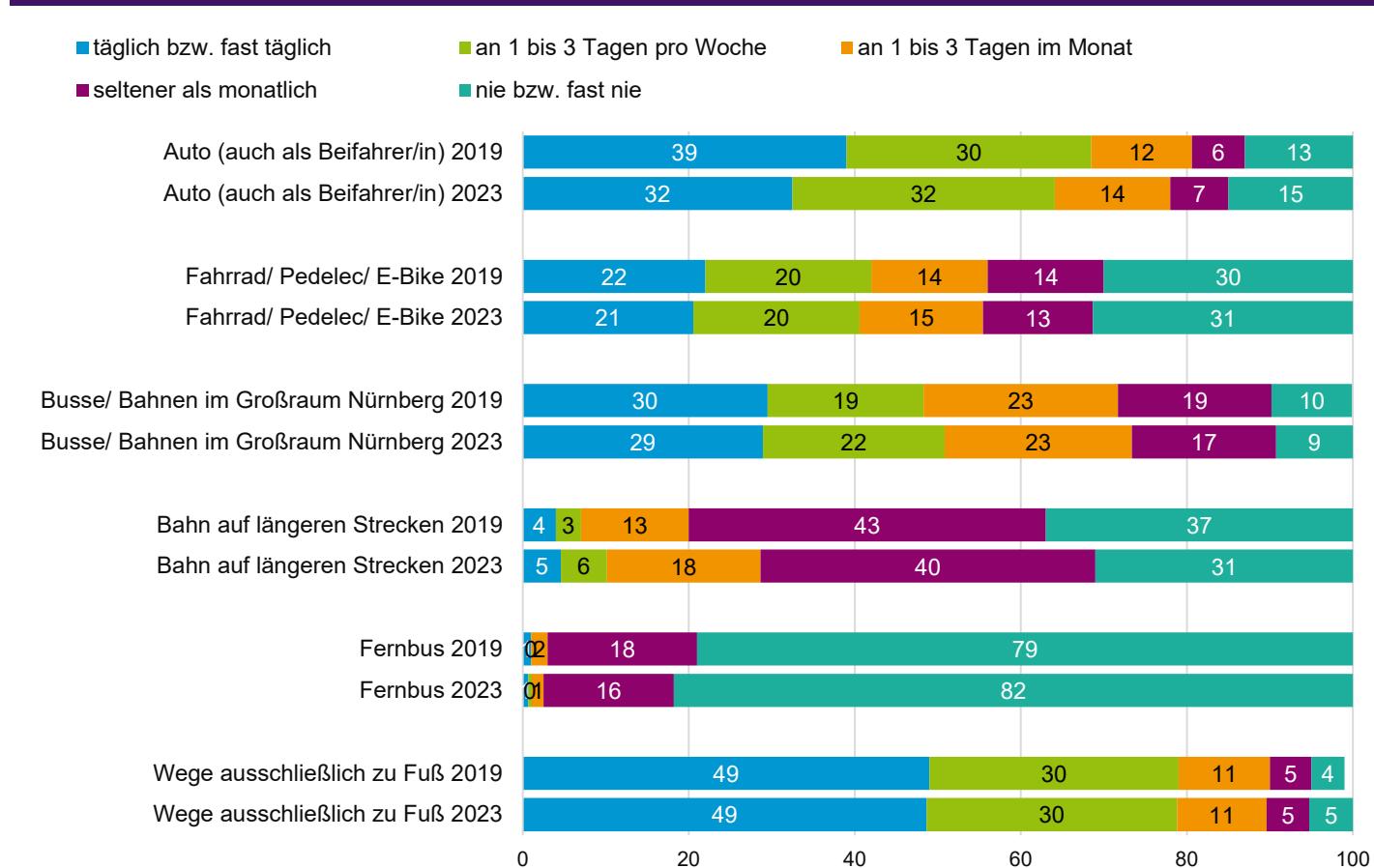
15 Standardmäßig werden die Fahrzeuge am Außenkordon und an den Pegnitzbrücken gezählt, im Jahr 2023 wurde außerdem der Verkehr an den Altstadttoren erhoben, vgl. Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt: Ergebnisse der Verkehrszählung 2023, Bericht im Verkehrsausschuss 18.01.2024, S.3.

16 vgl. ebd., S.4.

11 Quelle: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt

12 vgl. Carsharing an Mobilpunkten entwickelt sich positiv, Nachrichten aus dem Rathaus Nr. 104, 06.02.2024

Abb. 4: Wie häufig nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel?, Vergleich 2019 und 2023 in Prozent



Betrachtung der fortlaufend unterjährig durchgeföhrten Zählungen kann inzwischen davon ausgegangen werden, dass nach der Corona-Pandemie das Verkehrsaufkommen in der Stadt dauerhaft etwas verringert bleibt.¹⁷ Zugleich gewinnt das Rad, vor allem im innerstädtischen Verkehr, weiter an Bedeutung.¹⁸

In der jährlichen Befragung der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Bevölkerung wurde 2023¹⁹ ermittelt, dass weniger Wege mit dem Auto und tägliche Wege vermehrt zu Fuß zurückgelegt werden. Auch hier wird die Möglichkeit, zu Hause arbeiten zu können, als zentraler Faktor betrachtet. Daneben wurde eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln – nach dem pandemiebedingten Rückgang – festgestellt, wobei das Deutschland-Ticket eine wesentliche Rolle spielt. Im VAG-Einzugsgebiet ist die Zahl der Zeitkarten von 2019 bis 2023 um 60 % angestiegen.

Auch deutschlandweit ist in Städten ein Rückgang des Autoverkehrs im Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie festzustellen. Als Hauptgrund dafür wird das zunehmende Arbeiten von zu Hause aus gesehen, daneben spielt auch der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und das Rad eine Rolle. Bei der Autonutzung bestehen starke Unterschiede zwischen Innenstadtbezirken und Stadtrand.²⁰

Nutzung des Autos

Knapp zwei Drittel der Befragten nutzen das Auto mindestens einmal pro Woche als selbst Fahrende oder Beifahrer. Jede fünfte befragte Person ist seltener mit dem Auto unterwegs und 15 % nutzen es nie. Überproportional hoch ist der Anteil der täglichen Nutzung in der Altersspanne zwischen 35 und 65 Jahren (40 %). Auch 43 % der Befragten mit Kindern im Haushalt nutzen das Auto täglich. Männer (36 %) fahren zu einem etwas höheren Anteil täglich mit dem Auto als Frauen (30 %). In der jüngsten befragten Altersgruppe von 18 bis unter 25 Jahren nutzt nur knapp die Hälfte (46 %) mindestens wöchentlich ein Auto und ein Viertel nie.

17 vgl. ebd., S.12

18 vgl. ebd., S.9 und S.11

19 Vgl. Nürnbergerinnen und Nürnberger haben durch die Corona-Pandemie das Zufußgehen wiederentdeckt, Nachrichten aus dem Rathaus Nr. 554, 24.05.2024

20 vgl. <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/minus-14-prozent-in-berlin-autoverkehr-in-deutschen-stadten-erlebt-drastischen-rueckgang-10387375.html> aufgerufen am 12.12.2024

Überdurchschnittlich hoch ist die tägliche PKW-Nutzung unter erwerbstätigen Befragten (39 %), insbesondere bei Selbständigen und Freiberuflern (44 %) und einfachen Angestellten und Facharbeiterinnen bzw. Facharbeitern (42 %). Je höher das monatliche Haushaltseinkommen ist, desto höher ist auch der Anteil der täglichen Autofahrten. Je niedriger das Einkommen, desto höher ist der Anteil derjenigen, die nie Wege mit dem Auto zurücklegen (vgl. Abb. 5).

Unter Studierenden und Schülern ist der Anteil der PKW-Nutzenden besonders niedrig, nur 38 % fahren mindestens wöchentlich damit und 32 % nie. Bei Befragten im Ruhestand beträgt der Anteil der täglichen Autofahrten 22 %, weitere 42 % nutzen das Auto ein- bis dreimal wöchentlich, d.h. der Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung entspricht mit 64 % dem Gesamtdurchschnitt.

Bei der regelmäßigen Nutzung des Autos gibt es große Unterschiede innerhalb des Stadtgebiets. Weit überdurchschnittliche Anteile einer täglichen PKW-Nutzung zeigen sich in den meisten Außenstadtgebieten (zwischen 42 % und 58 %). Ausnahmen bilden die Nordöstliche Außenstadt, wo die Verteilung nahe bei den gesamtstädtischen Durchschnittswerten liegt, und Eberhardshof/ Muggenhof, wo – ebenso wie in den Innenstadtgebieten Altstadt, Südstadt, Schweinau/ St. Leonhard und Gostenhof/ Kleinweidenmühle – zwischen 22 % und 26 % das Auto nie nutzen.

Nutzung des Fahrrads

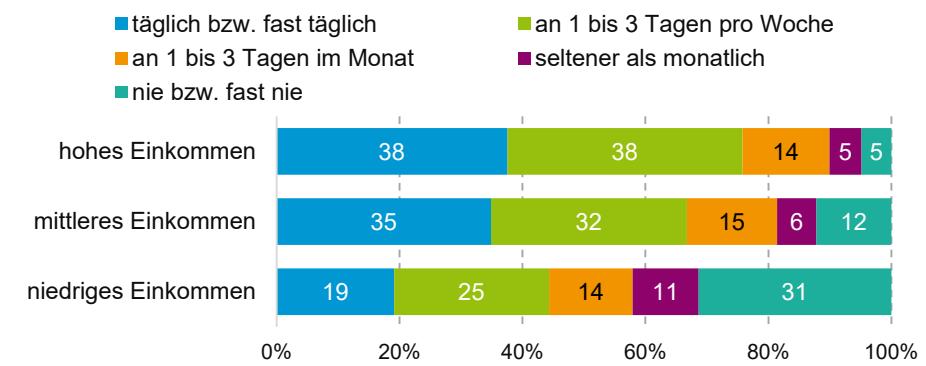
Mit dem Fahrrad oder E-Bike sind 21 % der befragten Personen täglich unterwegs, weitere 20 % mindestens wöchentlich. 31 % benutzen das Rad praktisch nie, wobei sich hier deutliche Unterschiede zwischen Männern (25 %) und Frauen (37 %) zeigen. Unter Senioren ab 65 Jahren ist der Anteil derjenigen, die nie mit dem Rad unterwegs sind (46 %), besonders hoch, aber auch 38 % der 18- bis unter 25-Jährigen fahren fast nie mit dem Rad. In Paarfamilien wird das Rad zu einem erhöhten Anteil (25 %) täglich genutzt. Dies gilt auch für höhere Angestellte (27 %) bzw. Personen mit hohem Einkommen (25 %).

Besonders hoch ist der Anteil der täglichen Radnutzung in der Altstadt und engeren Innenstadt und in der Nordöstlichen Außenstadt (jeweils 25 %). Die sozial angespannten Quartiere unterscheiden sich mit einem Anteil von 40 % der Befragten, die (fast) nie das Rad nutzen, sehr stark von den übrigen Sozialraumtypen (23 % bis 30 %).

Das Fahrradfahren wird allgemein in Städten immer beliebter, sei es aus Gesundheits-, Kosten- oder Umweltgründen. Im EU-Vergleich der Hauptstädte zeigen sich große Unterschiede in der Fahrradnutzung. In Amsterdam nutzte fast die Hälfte der Bevölkerung das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel (48 %), gefolgt von Kopenhagen mit 43 %. Deutlich dahinter auf Platz 3 lag Berlin mit 25 % (Paris: 13 %).²¹

21 vgl. https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/Fahrrad_Staedte.html, aufgerufen am 13.12.2024

Abb. 5: Wie häufig nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel? ... Auto (auch als Beifahrer/in) nach Haushaltseinkommen, Anteil in Prozent



Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs

Der öffentliche Personenverkehr in Deutschland ist ein wichtiger Teil der Verkehrswende in Deutschland. Durch die Stärkung der Bahnen und Busse sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr sollen vor allem der Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehr, die Anzahl der Unfälle und die Lärmbelastung reduziert werden.²²

Insgesamt nutzen 29 % der befragten Personen insgesamt die öffentlichen Verkehrsmittel im Großraum Nürnberg täglich, 22 % mindestens wöchentlich, 23 % an einem bis drei Tagen im Monat, 17 % seltener und 9 % nie. Frauen fahren zu einem höheren Anteil (32 %) täglich mit dem öffentlichen Nahverkehr als Männer (26 %). Auch nach dem Alter gibt es Unterschiede. Die Mehrheit der jungen Befragten nutzt Busse und Bahnen täglich (18 bis unter 25 Jahre: 57 %, 25 bis unter 30 Jahre: 39 %). In den mittleren und höheren Altersgruppen (45 bis unter 65 Jahre: 27 % täglich, 65 Jahre und älter: 19 % täglich) werden nicht mehr so häufig tägliche Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Haushalte mit niedrigem Einkommen sind zu einem deutlich höheren Anteil täglich (44 %) mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als Haushalte mit mittlerem (28 %) oder hohem Einkommen (17 %).

Weit überdurchschnittlich ist die tägliche ÖPNV-Nutzung in sozial angespannten Quartieren (43 %) und City- und Innenstadtquartieren (36 %). In den Außenstadtgebieten im Süden, Nordwesten und Osten ist der Anteil der Befragten, die fast nie den öffentlichen Nahverkehr nutzen, erhöht (14 %).

Nutzung der Bahn auf längeren Strecken

Längere Strecken mit der Bahn werden von den meisten Nürnberger Befragten (40 %) seltener als monatlich zurückgelegt. 18 % fahren an 1 bis 3 Tagen im Monat längere Strecken mit der Bahn, 6 % mindestens wöchentlich und weitere 5 % täglich. 31 % nutzen die Bahn nicht auf längeren Strecken. Dabei sind Unterschiede nach dem Alter deutlich. Jüngere Personen unter 30 Jahren nutzen die Bahn zu einem höheren Anteil regelmäßig, mehr als die Hälfte fährt mindestens einmal pro Monat bzw. ca. 20 % mindestens wöchentlich mit

der Bahn. Dagegen fährt knapp die Hälfte der Senioren (65 Jahre und älter: 45 % nie) fast nie mit der Bahn längere Strecken.

Auch nach Sozialraumtypen zeigen sich Unterschiede. In City- und Innenstadtquartieren und in sozial angespannten Quartieren wird die Bahn zu deutlich erhöhten Anteilen regelmäßig genutzt. Insbesondere in etablierten Familienquartieren (43 % nie), aber auch in jungen Familienquartieren und verdichteten Wohnquartieren in Randlagen (jeweils 37 % nie) ist dagegen der Anteil der Nichtnutzer erhöht.

Nutzung von Fernbussen

Fernbusse sind eine Form des Personenfernverkehrs, durch den verschiedene Städte bzw. Regionen per Linienbus miteinander verbunden werden. In Deutschland wurde der Fernbusverkehr Anfang 2013 liberalisiert. Die Anzahl der Fahrgäste nahm bis 2019 stark zu. Seither ist die Nutzung von Fernbussen bundesweit zurückgegangen. Die Anzahl der beförderten Passagiere hat sich im Jahr 2023 nur zum Teil wieder von den Reisebeschränkungen während der Corona-Pandemie erholt. Besonders auf innerdeutschen Fernbuslinien waren im Jahr 2023 noch rund 50 Prozent weniger Reisende zu verzeichnen als 2019.²³

Mit dem Fernbus sind 82 % der Nürnberger Befragten nie bzw. fast nie unterwegs, d.h. der Nutzeranteil insgesamt liegt bei 18 % (2019: 21 %). Deutlich höher sind die Anteile bei jungen Befragten ab 18 bis unter 25 Jahren (37 %) bzw. 25 und unter 35 Jahren (27 %). Fast die Hälfte der Studierenden (46 %) zählt zum Kundenkreis. 29 % der Befragten mit geringem Einkommen sind zumindest gelegentlich mit dem Fernbus unterwegs. Fernbusse werden überproportional benutzt von Personen, die in City- und Innenstadtquartieren (23 %) bzw. sozial angespannten Quartieren (26 %) wohnen. Weit unterdurchschnittlich ist der Nutzeranteil in den jungen und den etablierten Familienquartieren (12 % bzw. 10 %).

Fußwege

Zu Fuß unterwegs zu sein, ist die natürlichste und alltäglichste Fortbewegungsart. Es spielt eine wesentliche Rolle in der städtischen Mobilität, da alle Wege mit einem Fußweg beginnen und enden. Sichere Wege sind die Voraussetzung zur weiteren Förderung und Zunahme des Fußverkehrs.

2022 hat sich Nürnberg mit der Fußverkehrsstrategie zu mehr Sicherheit und Komfort beim Zufußgehen bekannt und fördert diese Belange strategisch.²⁴

Die Hälfte der befragten Personen legt fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück, weitere 30 % mindestens wöchentlich. Der Anteil der täglichen Fußwege ist deutlich erhöht bei Studierenden, Befragten in Elternzeit und Arbeitslosen (zwischen 58 % und 68 %). Bei Personen im Ruhestand entspricht die Verteilung dem Gesamtdurchschnitt. Erwerbstätige sind zu einem leicht geringeren Anteil täglich zu Fuß unterwegs (46 %).

Besonders hoch sind die Fußgängeranteile in der Altstadt und engeren Innenstadt (67 % täglich) und im weiteren Innenstadtgürtel West/ Nord/ Ost (55 % täglich). In den meisten Außenstadtgebieten sind die Anteile täglicher Wege ausschließlich zu Fuß weit geringer (zwischen 36 % und 41 %). Ausnahmen bilden die Nordöstliche Außenstadt und Eberhardshof/ Muggenhof, wo – wie im südlichen Innenstadtbereich – die Anteile der Fußwege kaum vom gesamtstädtischen Durchschnitt abweichen.

Im Rahmen der Nürnberger Verkehrszählung 2023 wurde erstmals an allen Altstadttoren auch die Anzahl der Fußgängerinnen und Fußgänger gezählt, um die Datenlage zum Fußverkehr zu verbessern. „Insgesamt passierten im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr 120 306 Fußgängerinnen und Fußgänger die Ein- und Ausgänge der Altstadt. [...] Verglichen mit dem Kfz-Verkehr sind also doppelt so viele Zufußgehende am Altstadtkordon unterwegs. Dabei ist zu berücksichtigen, dass viele dieser Fußgängerinnen und Fußgänger mit Straßenbahnen oder U-Bahnen bis zum Altstadtrand fahren und von den Haltestellen aus in die Altstadt gehen. Beispiele hierfür sind die Linien, die den Rathenauplatz, den Plärrer und den Bahnhof anfahren, und die eine große Bedeutung für Ziele in der Altstadt haben.“²⁵

Deutschlandweit wird dem Zufußgehen im öffentlichen Raum zunehmend mehr Beachtung geschenkt. Bereits vor Corona war jeder vierte Weg ein reiner Fußweg, wobei das Zufußgehen noch weitaus größere Bedeutung in der Kombination mit Verkehrsmitteln, insbesondere dem öffent-

22 vgl. <https://de.statista.com/themen/677/oeffentlicher-personenverkehr/>, aufgerufen am 13.12.2024

23 vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1469854/umfrage/entwicklung-des-personenverkehrs-in-deutschland-2023/>, aufgerufen am 12.12.2024

24 vgl. <https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/zufuss.html>

25 vgl. Ergebnisse der Verkehrszählung 2023, S.12

lichen Verkehr, hat.²⁶ Eine realistische Erfassung von Daten des Fußverkehrs ist daher eine wichtige Grundlage, um ein Bewusstsein für die tatsächliche Bedeutung des Fußverkehrs zu schaffen, damit er in der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung angemessen berücksichtigt werden kann.²⁷

Verkehrsmittelnutzung nach Art der Wege

Zur Frage nach dem bevorzugten Verkehrsmittel für verschiedene Ziele – Arbeit und Ausbildung, Einkäufe und Besorgungen, Freizeit und Fahrten ins Stadtzentrum – liegt eine langjährige Zeitreihe vor. Die Befragungsergebnisse von 2023 (vgl. **Abb. 6**) zeigen, dass je nach Zweck und Ziel der Wege das jeweils passende Verkehrsmittel gewählt wird.

Im langjährigen Vergleich ist der Anteil der PKW-Nutzung für Arbeits- und Ausbildungswägen auf 39 % zurückgegangen, während in den Jahren 2013 bis 2021 zwischen 42 % und 48 % das Auto bevorzugt hatten. Zugleich ist der Anteil der Bus- und Bahnkunden auf 36 % angestiegen (2013 bis 2021: 30 % bis 33 %). Die Anteile derjenigen, die mit dem Rad oder zu Fuß zur Arbeit bzw. Ausbildung kommen, haben sich in den letzten Jahren kaum verändert.

Die Verkehrsmittelnutzung für Einkäufe und Besorgungen hat sich in den letzten Jahren nur wenig verändert. Dabei fällt das Corona-Jahr 2021 etwas aus dem Rahmen, als Einkäufe zu einem deutlich höheren Anteil (34 %) zu Fuß erledigt wurden.

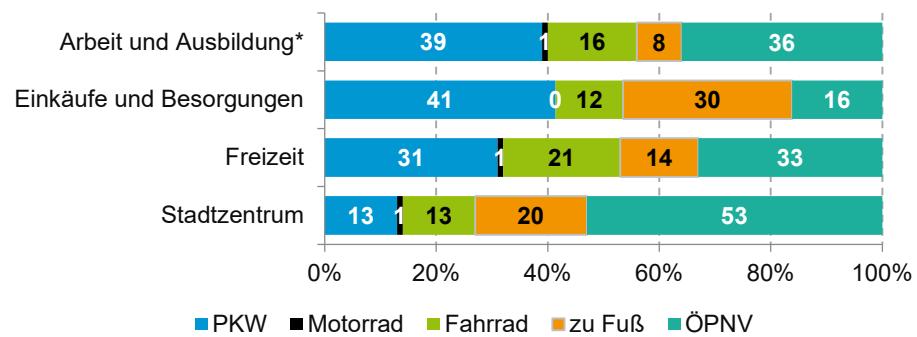
Bei den Wegen in der Freizeit gab es bereits vor 20 Jahren einen Einschnitt, als die Nutzung des Fahrrads sehr stark zugenommen hatte. Für lange Zeit von 1985 bis 2001 bewegten sich die Anteile der Radnutzung zwischen 10 % und 16 %, im Jahr 2003²⁸ stieg der Radanteil auf 24 % und schwankt bis heute zwischen 21 % und 27 %. Zugleich reduzierte sich die PKW-Nutzung in der Freizeit von 44 % bis 48 % in den Jahren 1985 bis 2001 auf 36 % im Jahr 2003 und bewegt sich seither zwischen 31 % und 36 %. Auch in der Freizeit zeigten sich im Corona-Jahr 2021 leicht erhöhte Anteile für die Fortbewegung zu Fuß (17 %) und

26 vgl. <https://difu.de/nachrichten/so-gehts-fussverkehr-in-staedten-neu-denken-und-umsetzen> (12.12.2019), aufgerufen am 12.12.2024

27 vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/fussverkehr#einleitung>, aufgerufen am 12.12.2024

28 Im Jahr 2003 war der Sommer besonders lang und heiß, im Jahresverlauf war die Sonnenscheindauer weit über- und die Niederschlagsmenge weit unterdurchschnittlich, vgl. Statistisches Jahrbuch Nürnberg 2022, S.15

Abb. 6: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie meistens für folgende Wege? in Prozent



* Auswahl: Erwerbstätigkeit, Ausbildung, Schule/Studium, unter 66 Jahre

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2023

mit dem Rad (27 %), während die ÖPNV-Nutzung (25 %) unter den Werten der vorangegangenen Jahre lag.

Wege ins Stadtzentrum werden von den befragten Nürnbergerinnen und Nürnbergern²⁹ ganz überwiegend umweltfreundlich zurückgelegt. Seit 2009, als danach erstmals gefragt wurde, fährt mehr als die Hälfte mit Bus, Straßen- oder U-Bahn in die Stadtmitte (Ausnahme 2021: 44 %), ca. 20 % kommen zu Fuß (2021: 23 %), ca. 13 % mit dem Rad (2021: 17 %) und nur etwa 13 % mit dem Auto. Dabei zeigen sich deutliche Unterschiede nach dem Stadtteil, in dem die befragten Personen leben. Nur ca. 5 % der Befragten aus dem weiteren Innenstadtgebiet nutzen das Auto. Wesentlich höhere PKW-Anteile sind bei Personen festzustellen, die in den Außenstadtgebieten leben, insbesondere im Süden (Hafen/ Katzwang/ Kornburg: 38 %) und im Nordwesten (28 %). In den Außenstadtgebieten mit U-Bahnverbindung im Südosten, Südwesten, Westen und Nordosten liegen die Anteile des ÖPNV zwischen 61 % und 73 %.

Bewertung von Verkehrsaspekten der Wohngegend

In einer aktuellen Studie³⁰ wurden die Wechselwirkungen zwischen Alltagsmobilität und Wohnstandortwahl untersucht. Bei der Wahl des Wohnstandorts spielt demnach auch die Erreichbarkeit wichtiger

Alltagsziele eine Rolle, wobei ein guter Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel eine größere Rolle spielt als ein PKW-Stellplatz.

In den Nürnberger Wohnungs- und Haushaltserhebungen wird regelmäßig auch nach der Bewertung verschiedener Aspekte der Wohngegend gefragt. Darunter sind auch die Verkehrs- und Mobilitätsaspekte Verkehrssituation, Parkplatzsituation, Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und der Zustand von Straßen und Wegen (vgl. **Abb. 7**).

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wird seit vielen Jahren am besten von allen abgefragten Aspekten der Wohngegend beurteilt, der Anteil guter Bewertungen liegt seit 2015 zwischen 76 % und 78 %. Noch höher als im Gesamtdurchschnitt sind die Anteile guter Bewertungen im Innenstadtgebiet, insbesondere in den City- und Innenstadtquartieren (90 %) und den sozial angespannten Quartieren (83 %). Allein in den etablierten Familienquartieren, die ganz überwiegend in den Außenstadtgebieten liegen, ist der Anteil schlechter Bewertungen mit 6 % etwas höher als in den übrigen Gebieten.

Die Verkehrssituation in der Wohngegend wird 2023 von 60 % als gut, 28 % mittel und 13 % schlecht bewertet. Damit hat sich die Bewertung der Verkehrssituation insgesamt im Vergleich zu den Vorjahren verbessert. Dies gilt insbesondere gegenüber dem Jahr 2021, als der Anteil guter Bewertungen auf 51 % abgesunken war. Die Verkehrssituation wird überdurchschnittlich gut bewertet in den Gebieten Gleißhammer, Südöstliche, Südwestliche, Nordwestliche und Nordöstliche Außenstadt (66 % gut). In der Süd- und

29 Befragt wurden nur Personen mit Hauptwohnung in Nürnberg, d.h. die Verkehrsmittelwahl von auswärtigen Besucherinnen und Besuchern kann hier nicht betrachtet werden.

30 vgl. Projektteam STAWAL (2024): Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Neue Befunde für die Stadt- und Verkehrsentwicklung. Berlin und Dortmund, April 2024, S.16

Karte 1: Stadt Nürnberg - Sozialraumtypen und Umfragegebiete

Stadt Nürnberg

Sozialraumtypen 2024

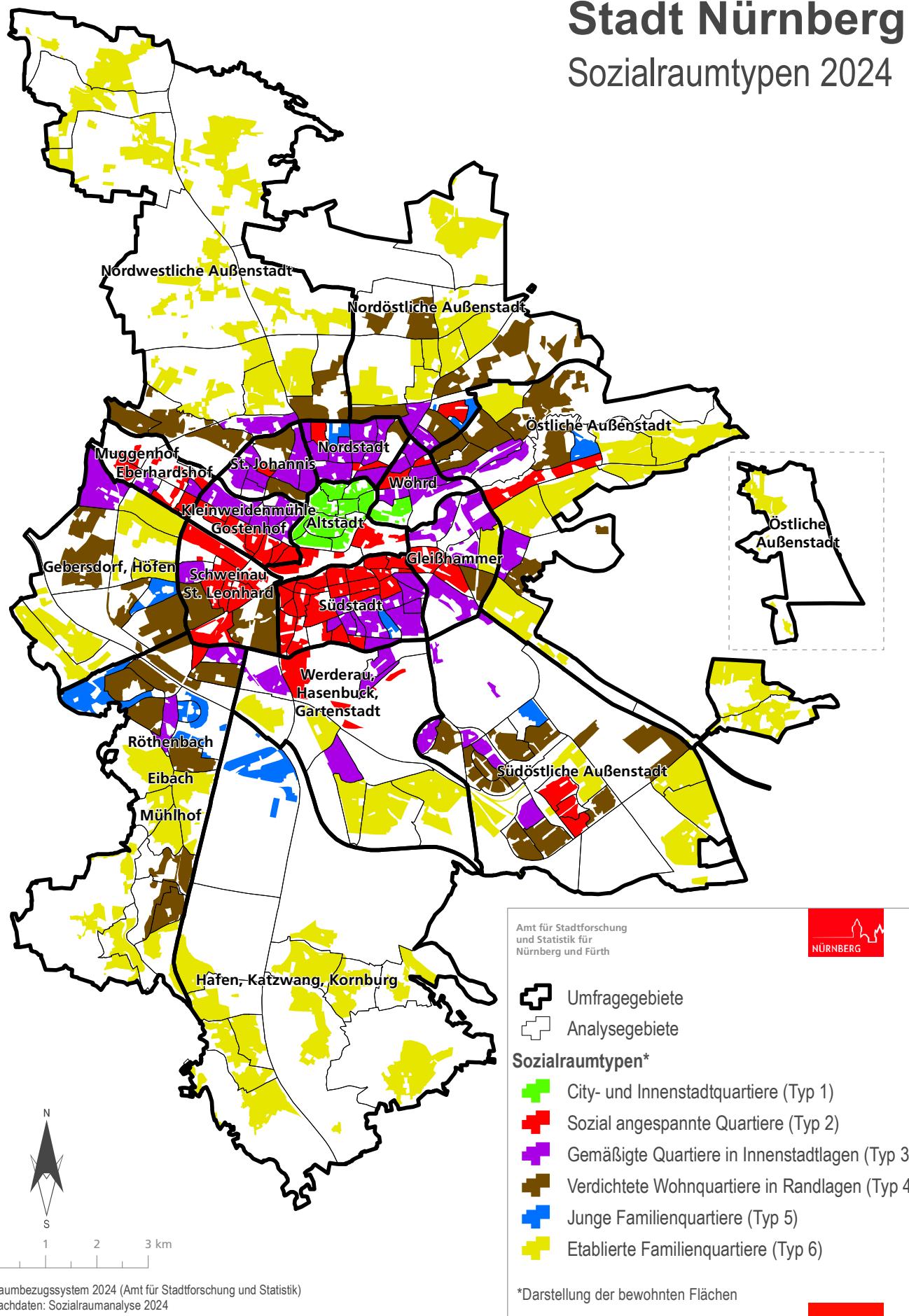
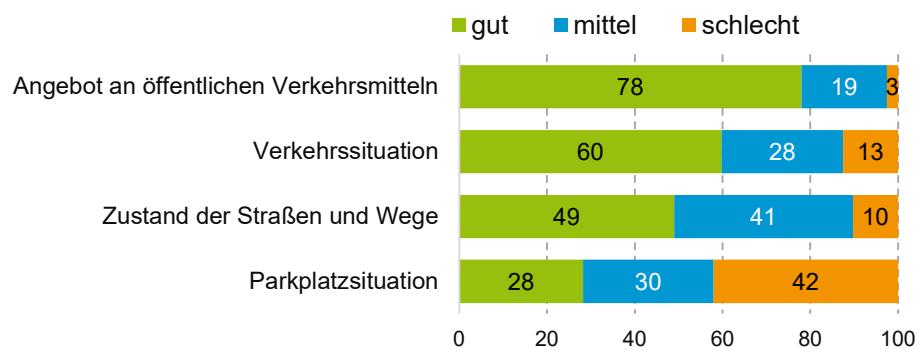


Abb. 7: Wie bewerten Sie ihre Wohngegend? (Auswahl Verkehrsaspekte) in Prozent



Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth
Quelle: Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2023

Weststadt (Gostenhof/ Kleinweidenmühle, Eberhardshof/ Muggenhof) fallen dagegen 19 % schlechte Bewertungen auf.

Etwa die Hälfte der Befragten bewertet den Zustand von Straßen und Wegen in der eigenen Wohngegend als gut, 10 % erachten ihn als schlecht und 41 % vergeben eine mittlere Bewertung. Damit ist seit 2015/2017 (Anteil „gut“ 44 %) insgesamt eine Entwicklung zu einer besseren Bewertung des Straßenzustands zu erkennen. Am besten wird der Zustand von Straßen und Wegen in der Südwestlichen Außenstadt (64 % gut) und in Hafen/ Katzwang/ Kornburg (58 % gut) beurteilt. Der höchste Anteil schlechter Bewertungen (16 %) ist in Eberhardshof/ Muggenhof festzustellen.

Die Parkplatzsituation wird seit vielen Jahren unter allen Wohnumfeldaspekten mit großem Abstand am schlechtesten bewer-

tet. Schlechte Bewertungen werden am häufigsten (42 %) vergeben, 30 % wählen die mittlere Kategorie und nur 28 % erachten sie als gut. Diese Antwortverteilung hat sich in den letzten Jahren kaum verändert. Im gesamten weiteren Innenstadtgebiet einschließlich Eberhardshof/ Muggenhof wird die Parkplatzsituation noch wesentlich schlechter bewertet als im gesamtstädtischen Durchschnitt (Anteil schlecht 49 % bis 66 %). In den meisten Außenstadtbereichen werden dagegen am häufigsten gute Bewertungen vergeben (etablierte Familienquartiere: 54 % gut, junge Familienquartiere: 41 % gut, verdichtete Wohnquartiere in Randlagen: 38 % gut).

Fazit

Trotz eines leichten Rückgangs wird ein Großteil der Wege mit eigenem Auto zurückgelegt. Regelmäßig nutzen das Auto vor allem Erwerbstätige und Personen, die

in Außenstadtgebieten wohnen. Im innerstädtischen Verkehr nimmt die Fahrradnutzung weiter zu. Zugleich ist der Besitz von E-Bikes in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Kein eigenes Fahrzeug besitzen überproportional junge Befragte, Senioren und Personen, die in sozial angespannten Quartieren leben. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden breit genutzt, vor allem im Innenstadtbereich bzw. im Einzugsbereich der U-Bahn-Linien, wobei sie insbesondere für die junge Generation zur täglichen Mobilität wichtig sind. Auch der Fortbewegung zu Fuß wird in Nürnberg immer mehr Beachtung geschenkt. Insgesamt zeigen die Befragungsergebnisse, dass je nach Zweck und Ziel der Wege das jeweils passende Verkehrsmittel gewählt wird.

Deutschlandweit sind beim Verkehrsaufkommen insgesamt Auswirkungen des Arbeitens von zu Hause aus festzustellen, insbesondere die Anzahl der Pendelwege nimmt ab und die arbeitsbezogene Verkehrsleistung hat sich reduziert. Ob die in der Corona-Pandemie entstandene erweiterte Orts- und Zeitflexibilität in der Arbeitswelt die neue Normalität darstellt, bleibt weiter zu betrachten. Daraus würden sich Folgen für die Verkehrsplanung, insbesondere bei der Straßeninfrastruktur, ergeben.³¹

DD/AK

31 vgl. Bundeszentrale für politische Bildung: Sozialbericht 2024. Ein Datenreport für Deutschland, Bonn 2024, S.411f.

Tab.2: Studiendesign Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2023

Erhebungszeitraum	23. Oktober 2023 bis 31. Dezember 2023
Erhebungsmethode	Befragung schriftlich-postalisch und online, 8-seitiger Fragebogen, 1 Erinnerungsaktion
Grundgesamtheit	Personen ab 18 Jahren mit Hauptwohnung in Nürnberg
Stichprobe	20 000 brutto, 19 016 bereinigt (984=4,9 % nicht erreichbar)
Rücklaufquote	n = 8 998, 47,3 %, davon 73 % schriftlich und 27 % online
Gewichtung	nach Umfragegebiet, Haushaltstyp und Migrationshintergrund
Umfrageergebnisse	http://www.nuernberg.de/internet/statistik/umfrageergebnisse.html

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Unschlittplatz 7a, 90403 Nürnberg, Telefon 09 11 / 2 31- 28 43, Fax 09 11 / 2 31- 74 60
statistikinfo@stadt.nuernberg.de, www.statistik.nuernberg.de

Zitervorschlag: Stadt Nürnberg - Amt für Stadtforschung und Statistik (2025): Verkehr und Mobilität in Nürnberg 2023. Ergebnisse der Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2023. Berichte aus Stadtforschung und Statistik (M553).

Druck: noris inklusion gemeinnützige GmbH, Werk West/Druckerei, Dorfäckerstraße 37, 90427 Nürnberg

