

# Leben in Nürnberg 2017

09.07.2019 | S271

## Mobilitätskultur der Nürnberger Bevölkerung

In der Verkehrs- und Mobilitätsforschung werden seit geraumer Zeit relevante Strukturmerkmale von sog. multimodalen Verkehrsteilnehmern untersucht. Im multimodalem Verkehr wird nach individuellen Kriterien für jeden Weg das jeweils geeignete Verkehrsmittel eingesetzt. Als eine zentrale Grundthese gilt dabei die abnehmende Bedeutung des eigenen Autos, insbesondere bei den jüngeren Verkehrsteilnehmern.

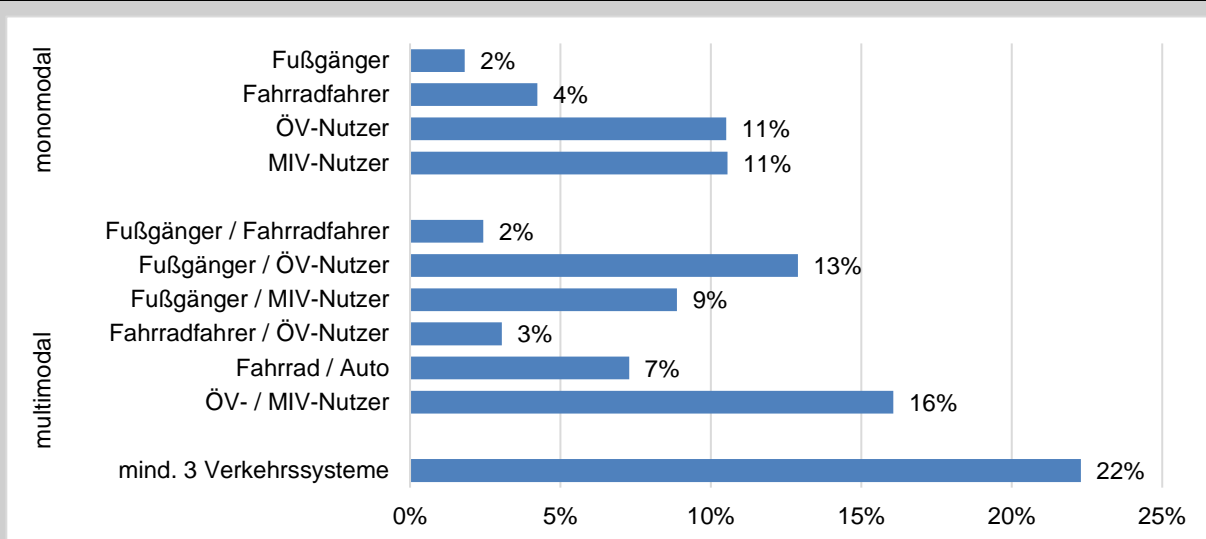
In der Wohnungs- und Haushaltserhebung „Leben in Nürnberg“ wird regelmäßig die Verkehrsmittelnutzung für bestimmte Wege (Arbeit/Ausbildung, Einkäufe/Besorgungen, Freizeit, Stadtzentrum) abgefragt. Diese Einzelfragen bilden die Grundlage für die nachfolgenden Auswertungen. Anhand von ausgewählten Indikatoren werden zunächst die Nutzerstrukturen für das betreffende Verkehrssystem ermittelt. Anschließend erfolgt eine Analyse der Personen, die unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre Wegezwecke nutzen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Verkehrsmittelnutzung ein Spiegelbild von Wegezwecken, Fahrzeugausstattung im Haushalt und persönlicher Verfügbarkeit, der stadträumlichen Lage, den infrastrukturellen Gegebenheiten (Ausstattung des Wohngebiets, Verkehrsinfrastruktur, etc.) sowie der spezifischen Lebenssituation ist.

### Mono- und multimodale Verkehrsteilnehmer

Über ein Viertel der befragten Personen hat lediglich ein einziges Verkehrssystem angegeben, das sie meistens für Ihre Wegezwecke und –ziele benutzen (siehe Abb. 1). Die Hälfte der Befragten beansprucht i.d.R. zwei verschiedene Verkehrssysteme, um die abgefragten Wegezwecke zu erreichen und über 20% variieren die Verkehrsmittelwahl derart, dass mindestens drei verschiedene Verkehrssysteme verwendet werden.

Abb. 1: Anteile mono- und multimodaler Verkehrsteilnehmer

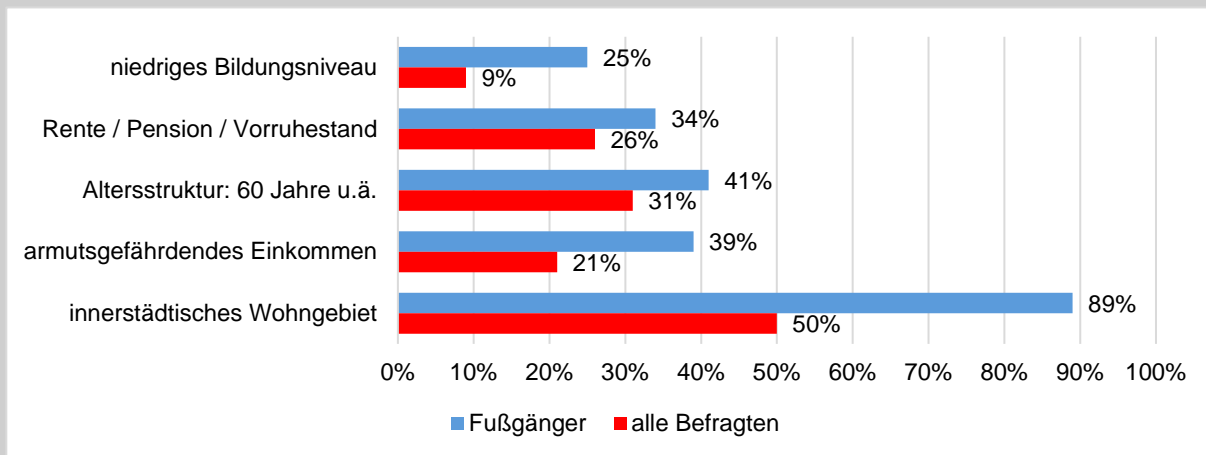


Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: alle Befragten (n=4 330)

## Fußgänger (Anteil: 2%)

Neun von zehn Befragten, die die abgefragten Ziele ausschließlich zu Fuß bewältigen, wohnen in einem innerstädtischen Quartier. Hierbei handelt es sich überproportional häufig um ältere Bewohner, Personen mit einem geringeren Qualifikationsniveau und einem deutlich erhöhten Armutsgefährdungsrisiko (siehe Abb. 2). Wenn Personen aus dieser Gruppe eine Erwerbstätigkeit nachgehen, handelt es sich relativ häufig um Teilzeitstellen. Diese Bevölkerungsgruppe stellt voraussichtlich hohe Anforderungen an das nähere Wohnumfeld, da sie auf ein dichtes und funktionierendes Infrastrukturnetz angewiesen sind. Hier muss demnach das Leitbild von der „Stadt der kurzen Wege“ gegeben sein.

**Abb. 2: Unterschiede zwischen monomodalen Fußgängern und allen Befragungsteilnehmern**

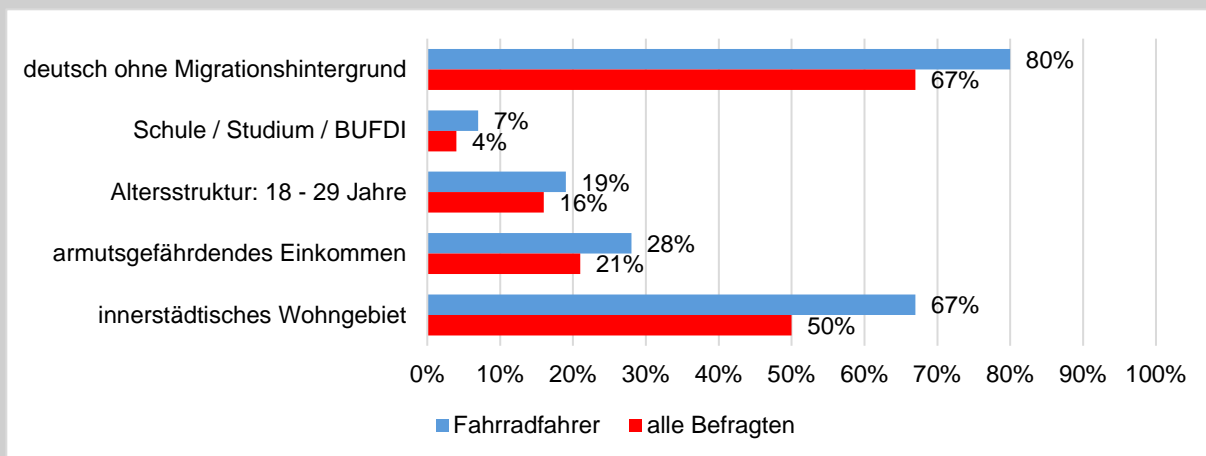


Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: Fußgänger (n=73) / alle Befragten (n=4 330)

## Fahrradfahrer (Anteil: 4%)

Auch die andere Gruppe der „unmotorisierten“ Verkehrsteilnehmer, die für die Wege nur das Fahrrad einsetzt, lebt zu einem Großteil in den innenstadtnahen Wohngebieten (siehe Abb. 3). Im Gegensatz zu den Fußgängern handelt es sich eher um jüngere Bevölkerungsschichten, mit einem erhöhten Ausbildungsanteil (Schüler, Studenten). Die armutsgefährdete Einkommenslage scheint zwar auf den ersten Blick geringfügig erhöht zu sein, ist aber wahrscheinlich den erhöhten Anteilen an Ausbildungsverhältnissen geschuldet.

**Abb. 3: Unterschiede zwischen monomodalen Fahrradfahrern und allen Befragungsteilnehmern**



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: Fahrradfahrer (n=170) / alle Befragten (n=4 330)

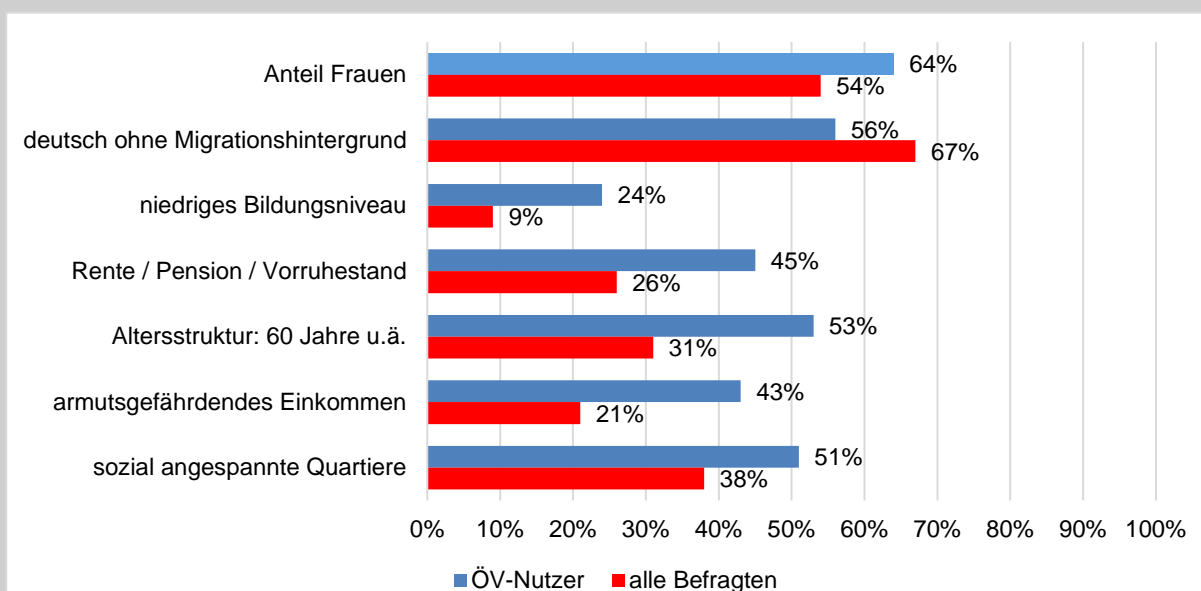
## Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (Anteil: 11%)

Allgemein werden die Nutzer des öffentlichen Verkehrssystems mit den fünf „A“s skizziert: Alte, Auszubildende, Arbeitslose, Arme und Ausländer. Diese Grobbeschreibung findet sich auch in Nürnberg wieder, da diese Strukturmerkmale überproportional häufig vertreten sind. Ebenfalls typisch ist der erhöhte Frauenanteil unter den ÖV-Nutzern (siehe Abb. 4).

Die Kunden des öffentlichen Transportsystems, die alle abgefragten Wegezwecke mit Bus und Bahn bewältigen, wohnen relativ selten im Stadtzentrum. Dagegen leben sie vermehrt in sozial angespannten Quartieren, die sich im erweiterten Innenstadtbereich und den Innenstadtrandlagen befinden.

Vielfach dürften die beschriebenen Bus- und Bahnutzer aufgrund ihrer persönlichen Mobilitätsvoraussetzungen auf dieses Verkehrssystem angewiesen sein. In anderen Mobilitätsuntersuchungen wurde beispielsweise ermittelt, dass diese Gruppe keine oder zumindest eine stark eingeschränkte Verfügbarkeit über ein Auto hat.

Abb. 4: Unterschiede zwischen monomodalen ÖV-Nutzern und allen Befragungsteilnehmern

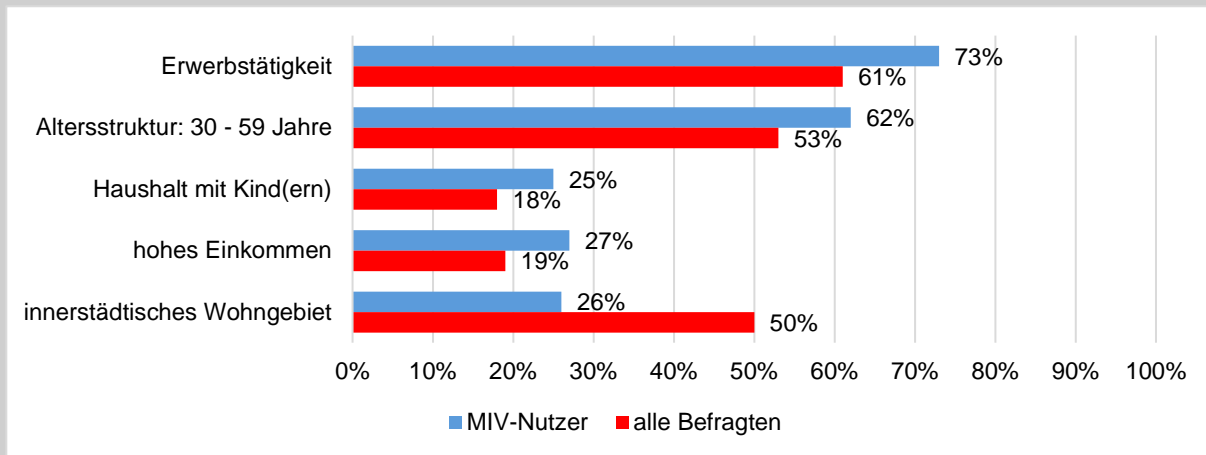


Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: ÖV-Nutzer (n=422) / alle Befragten (n=4330)

## Auto- und Motorradfahrer (Anteil: 11%)

Die Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (MIV) werden häufig auf Arbeitswegen eingesetzt, die erfahrungsgemäß mit den durchschnittlich größten Entfernungen aller Wegezwecke verbunden sind. Demzufolge erklärt sich auch die erhöhte Erwerbstätigkeit von Personen, die alle abgefragten Wege mit dem Auto zurücklegen. Desgleichen fällt auf, dass es sich vermehrt um Deutsche ohne Migrationshintergrund, um Familienhaushalte mit minderjährigen Kindern, einkommensstärkere Haushalte und um Haushalte, die vorwiegend in den äußeren Stadtquartieren wohnen, handelt (siehe Abb. 5).

**Abb. 5: Unterschiede zwischen monomodalen MIV-Nutzern und allen Befragungsteilnehmern**



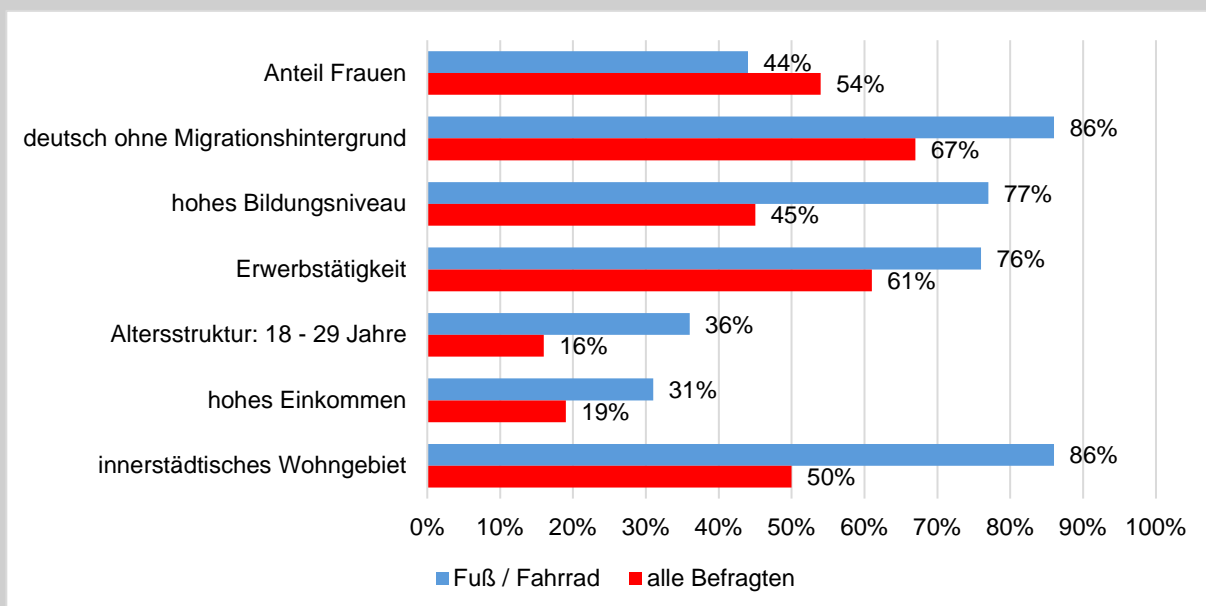
Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
 Datenbasis: MIV-Nutzer (n=424) / alle Befragten (n=4 330)

Die überwiegende Mehrheit der befragten Nürnbergerinnen und Nürnberger hat unterschiedliche Verkehrsarten aufgeführt, die sie in ihrer Alltagsmobilität regelmäßig nutzen.

### Fußgänger und Fahrradfahrer (Anteil: 2%)

Die Befragten, die sich sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad fortbewegen, ähneln in vielen Ausprägungen denen der reinen Fahrradfahrer (siehe Abb. 6). In ihrer Selbsteinschätzung zum sozialen Status und den vielfach auffallend hohen Einkommensverhältnissen könnte es sich hier um solvente Stadtbewohner handeln, die die urbanen Vorzüge des innerstädtischen Wohnens schätzen.

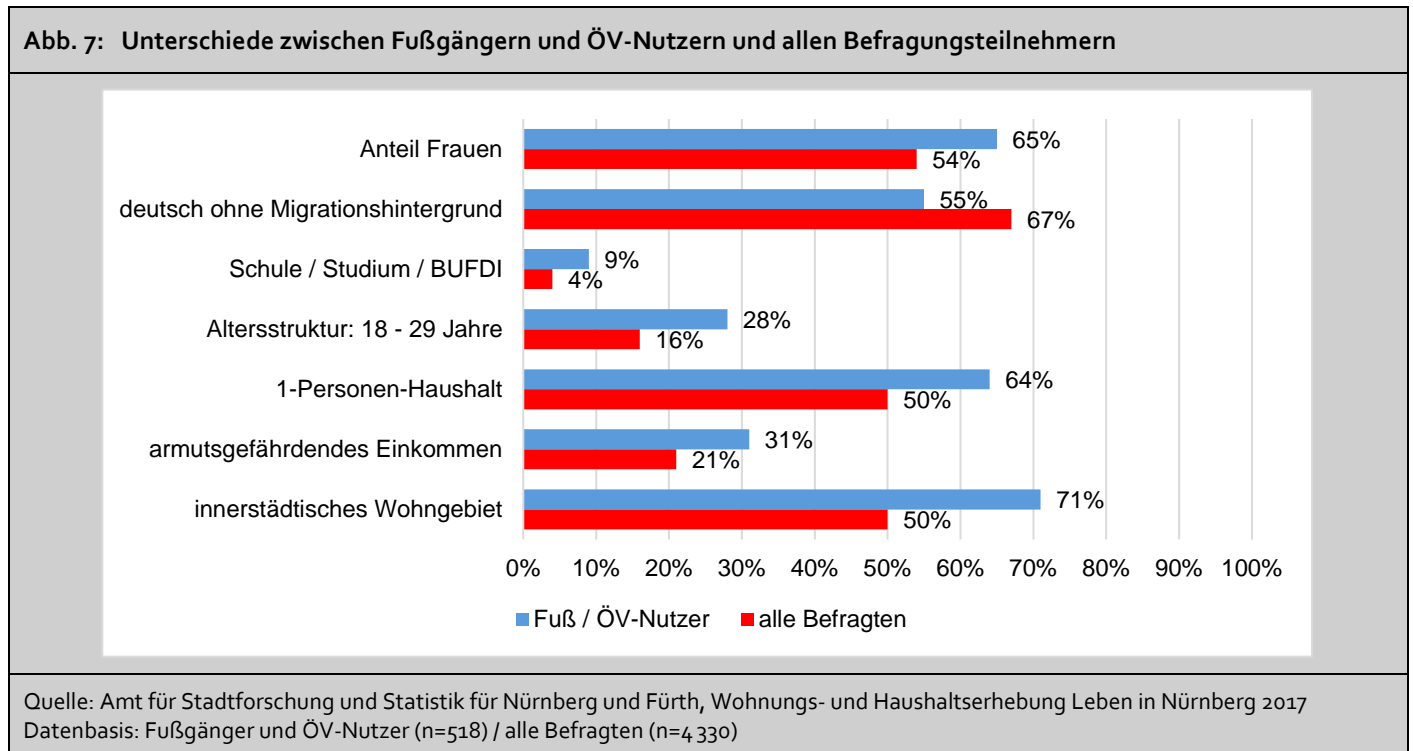
**Abb. 6: Unterschiede zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern und allen Befragungsteilnehmern**



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
 Datenbasis: Fußgänger und Fahrradfahrer (n=98) / alle Befragten (n=4 330)

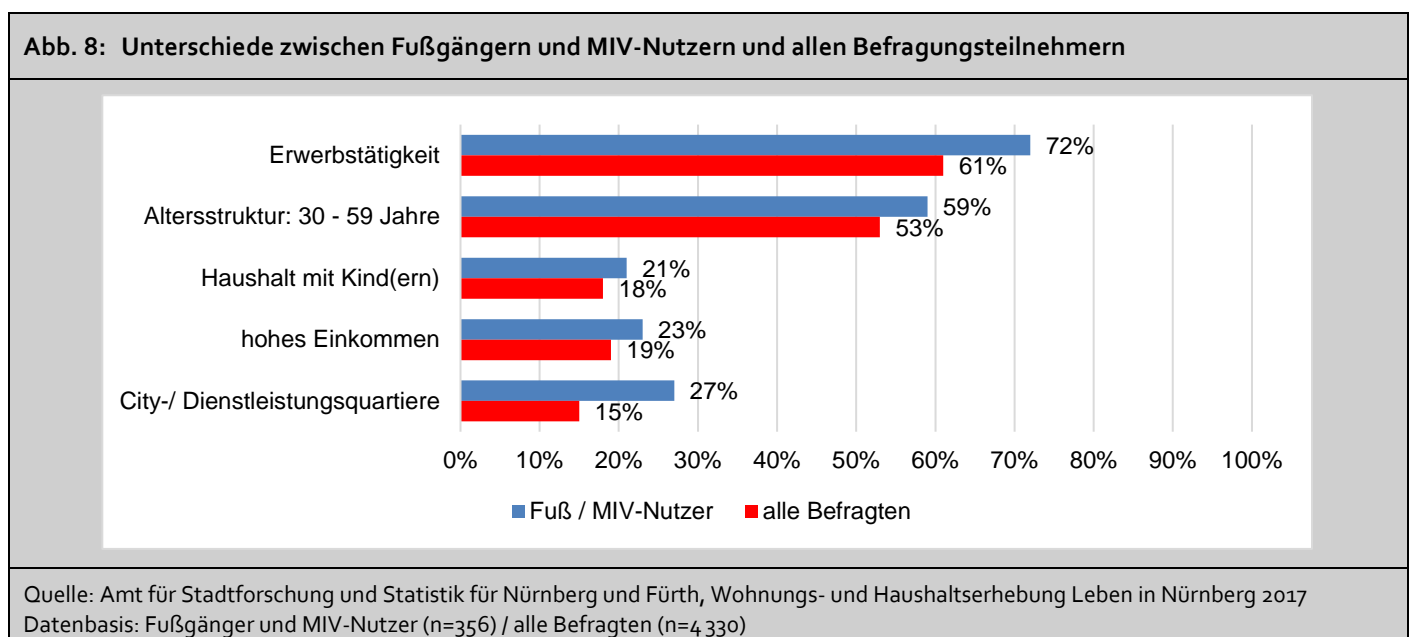
## Fußgänger und ÖV-Nutzer (Anteil: 13%)

Wenn neben den ÖV- auch noch Fußwege zurückgelegt werden, dann wohnt ein Großteil der Bewohner in einem innerstädtischen Gebiet. Ansonsten unterscheiden sich die Strukturmerkmale kaum von den Befragten, die in der Regel nur mit Bussen und Bahnen unterwegs sind (siehe Abb. 7).



## Fußgänger und MIV-Nutzer (Anteil: 9%)

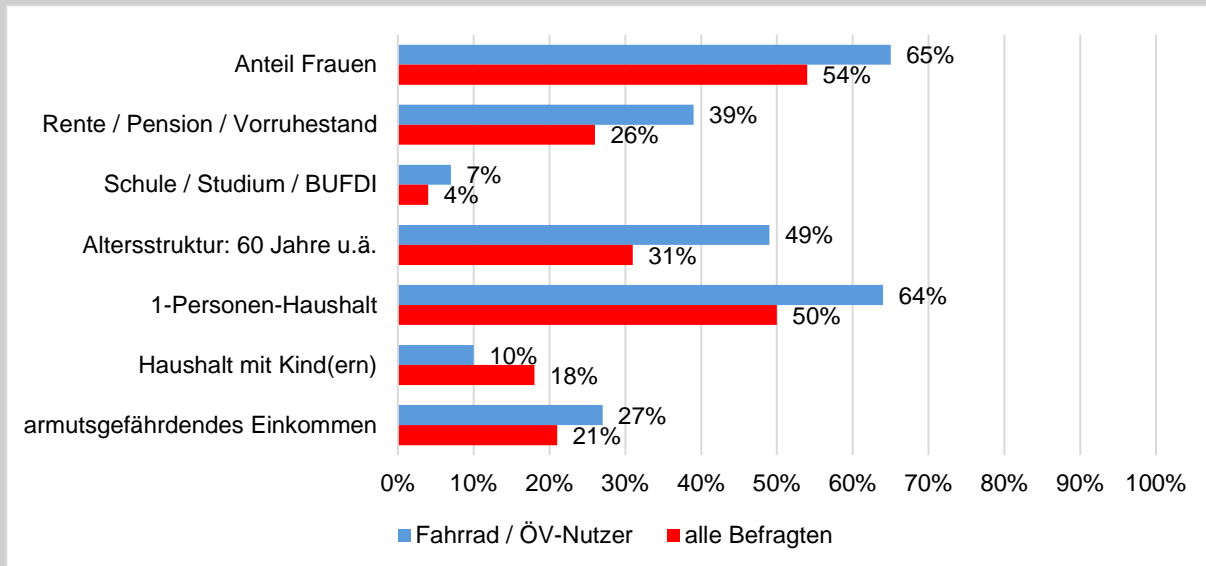
Das Alleinstellungsmerkmal von Personen, die meistens ihre Wege entweder zu Fuß oder mit dem Auto bzw. dem Motorrad zurücklegen ist, die Wohnlage (siehe Abb. 8). Sie leben überdurchschnittlich häufig in den Nürnberger City- und Dienstleistungsquartieren. Zudem fällt die erhöhte Erwerbstätigkeit in dieser Gruppe auf.



## Fahrradfahrer und ÖV-Nutzer (Anteil: 3%)

Die Verkehrsmittelkombination Fahrrad- und ÖV-Nutzer wird dominiert von älteren Einwohnern, die anscheinend keine wesentlichen gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen aufweisen, um mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Zugleich setzen auch Personen in der Ausbildung diese beiden Verkehrssysteme überproportional häufig für ihre Fortbewegung ein (siehe [Abb. 9](#)).

**Abb. 9: Unterschiede zwischen Fahrradfahrern und ÖV-Nutzern und allen Befragungsteilnehmern**

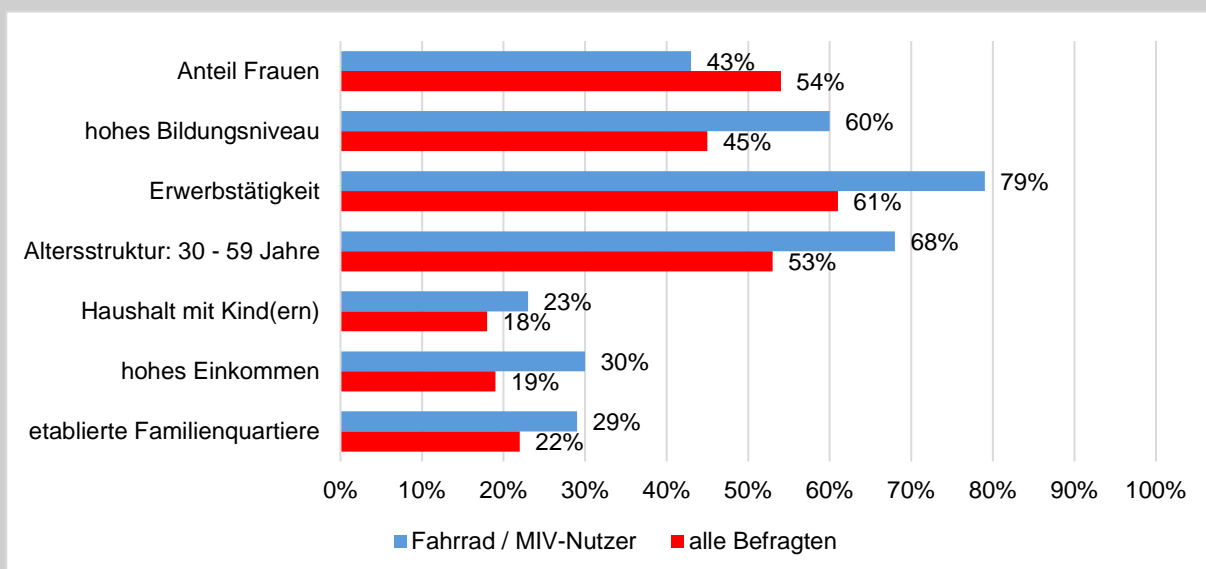


Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: Fahrradfahrer und ÖV-Nutzer (n=123) / alle Befragten (n=4 330)

## Fahrradfahrer und MIV-Nutzer (Anteil: 7%)

Ungefähr 80%, die Wege mit dem Fahrrad und dem Auto zurücklegen, gehen einer Erwerbstätigkeit nach. Folglich befinden sich die meisten in dieser Gruppe in einem Alter zwischen 30 bis 60 Jahren. Ferner kommen hochwertige Berufsbildungsabschlüsse, überdurchschnittlich hohe Einkommensverhältnisse und Familienkonstellationen mit Kindern häufiger vor (siehe [Abb. 10](#)).

**Abb. 10: Unterschiede zwischen Fahrradfahrern und MIV-Nutzern und allen Befragungsteilnehmern**

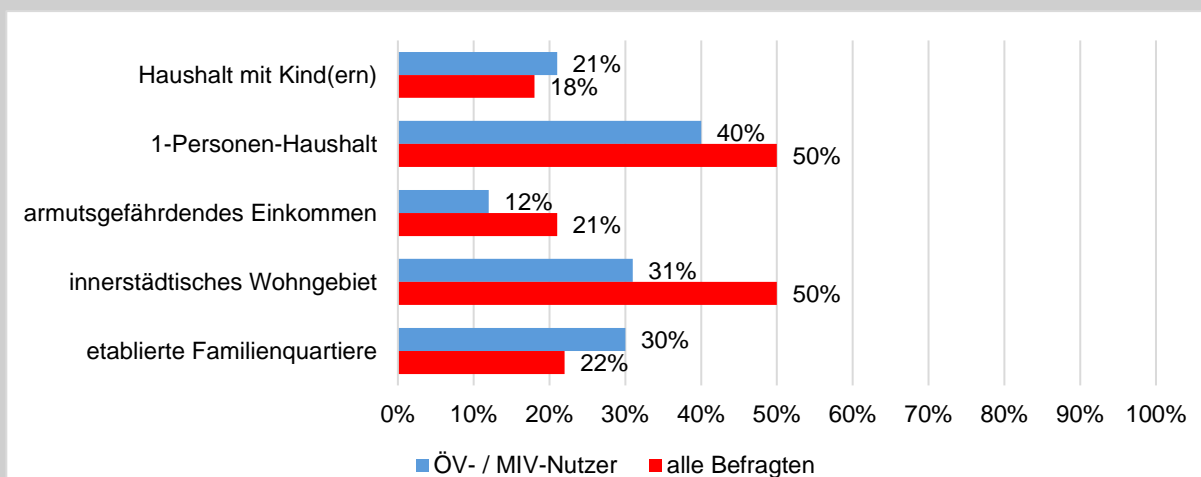


Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: Fahrradfahrer und MIV-Nutzer (n=293) / alle Befragten (n=4 330)

## ÖV und MIV-Nutzer (Anteil: 16%)

Die Verkehrsteilnehmer, die ausschließlich mit motorisierten Verkehrsmitteln (ÖV, Auto, Motorrad) unterwegs sind, sind kaum im Stadtzentrum (City-/ Dienstleistungsquartiere) anzutreffen; stattdessen leben sie überproportional häufig in den Außenbezirken, die als etablierte Familienquartiere eingestuft werden können. Daher ist der erhöhte Anteil von Haushalten mit Kindern nachvollziehbar (siehe Abb. 11).

Abb. 11: Unterschiede zwischen ÖV- und MIV-Nutzern und allen Befragungsteilnehmern



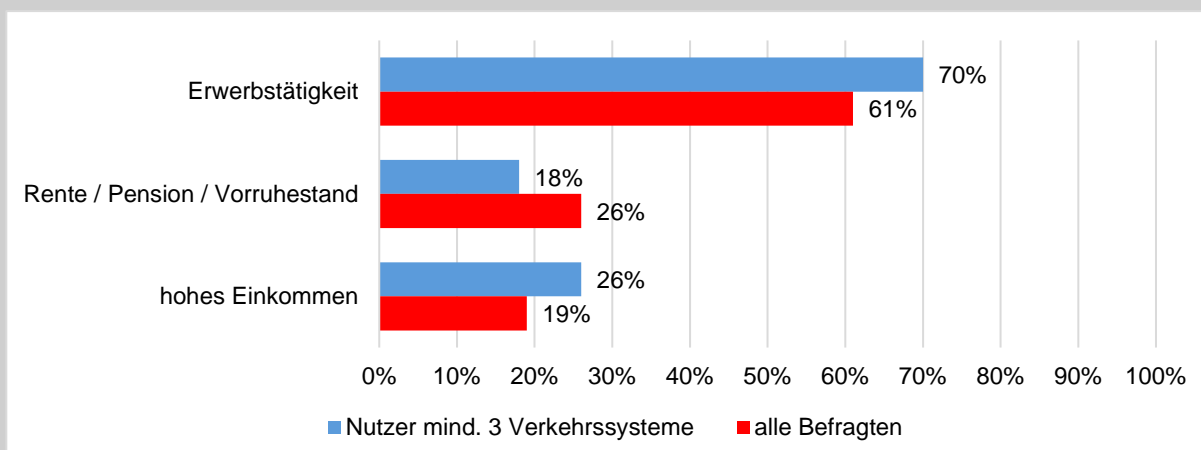
Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: ÖV- und MIV-Nutzer (n=645) / alle Befragten (n=4 330)

Die Kombination „ÖV / MIV“ setzt sich insbesondere durch Fahrten mit Bussen und Bahnen in das Stadtzentrum zusammen. Das öffentliche Verkehrssystem bildet hier eine attraktive Alternative zum Auto (kürzere Anfahrzeiten, Haltestellen auch in den zentralen Fußgängerzonen, Parkplatzsituation, etc.). Insofern kann der öffentliche Verkehr unter bestimmten Rahmenbedingungen als konkurrenzfähiges System zum Autoverkehr gesehen werden. Darüber hinaus schneidet dieses Verkehrssystem bei der Zufriedenheitsbewertung wesentlich besser ab als die Regelungen im Autoverkehr. Insofern sind weitere Steigerungsraten im öffentlichen Verkehr durchaus erzielbar.

## Verkehrsteilnehmer, die mindestens drei verschiedene Verkehrssysteme nutzen (Anteil: 22%)

Die Verkehrsteilnehmer, die mindestens drei verschiedene Verkehrsarten für die Bewältigung ihrer Wege angegeben haben, gehen öfters einer Erwerbstätigkeit nach. Dies dürfte auch der Grund für einen größeren Anteilswert von höheren Einkommen sein (siehe Abb. 12). Die Lebensbedingungen deuten auf flexiblere individuelle Mobilitätsvoraussetzungen hin. Ansonsten bestehen nur relativ geringe Abweichungen gegenüber dem Gesamtdurchschnitt der untersuchten Strukturmerkmale.

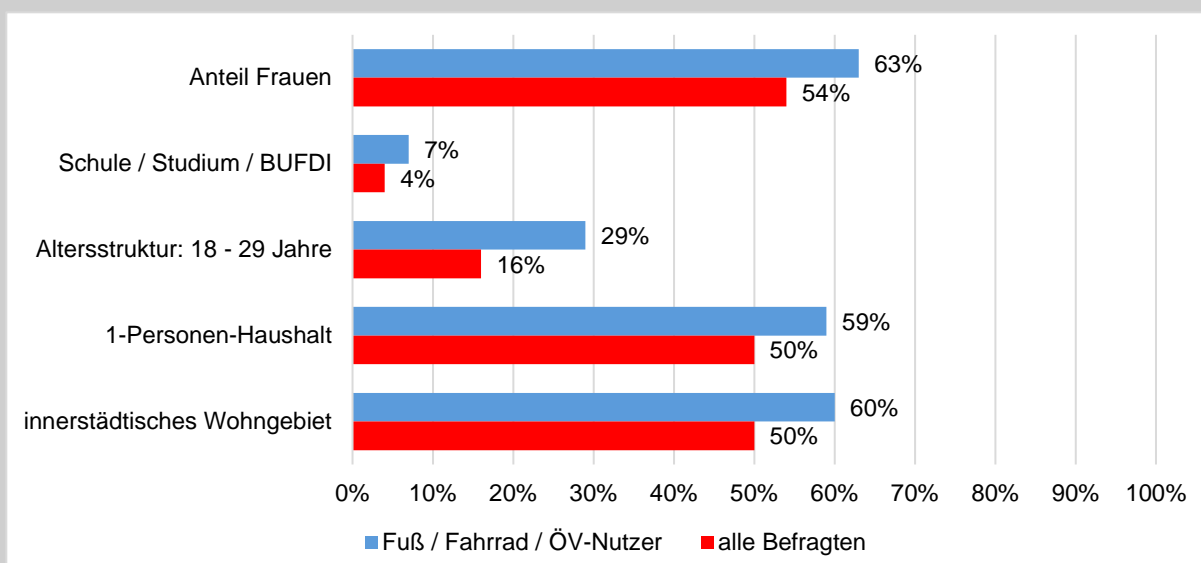
**Abb. 12: Unterschiede zwischen Nutzern von mindestens 3 Verkehrssystemen und allen Befragungsteilnehmern**



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: Nutzer von mindestens drei Verkehrssystemen (n=896) / alle Befragten (n=4 330)

Multimodale Verkehrsteilnehmer, die ohne die Benutzung des Autos auskommen, besitzen einen Gesamtanteil von 4%. Sie leben überproportional häufig im Stadtzentrum bzw. innerstädtisch. Dabei sind es vermehrt kleinere, jüngere Haushalte unter 30 Jahre, die sich oftmals noch in der Ausbildung befinden (siehe Abb. 13).

**Abb. 13: Unterschiede zwischen Fußgängern/Fahrrad-/ÖV-Nutzern und allen Befragungsteilnehmern**



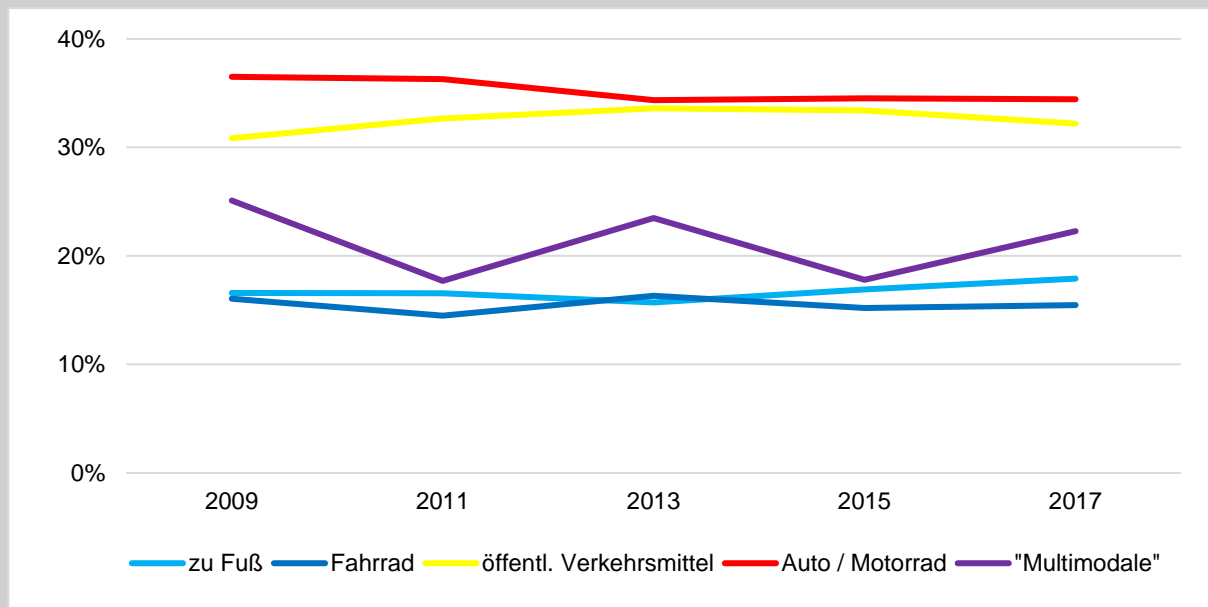
Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg 2017  
Datenbasis: Fußgänger, Fahrradfahrer und ÖV-Nutzer (n=142) / alle Befragten (n=4 330)



## Zeitvergleich

Zwischen 2009 (erste Abfrage zur Verkehrsmittelwahl ins Stadtzentrum) und 2017 lassen sich keine eindeutigen Veränderungen oder Tendenzen in der Verkehrsmittelnutzung feststellen (siehe Abb. 14). Die leichten Schwankungen beruhen eher auf anderen Ursachen (u.a. methodischer Toleranzbereich der vorliegenden Stichproben) und lassen keine offenkundigen Schlussfolgerungen eines möglichen Entwicklungsprozesses hinsichtlich persönlicher Verhaltensänderungen zu.

Abb. 14: Verkehrsmittelnutzung und Anteil multimodaler Verkehrsteilnehmer im Zeitvergleich



Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Wohnungs- und Haushaltserhebung Leben in Nürnberg zwischen 2009 und 2017

## Fazit und Ausblick

Die durchgeführten Auswertungen und Analysen haben bekannte Grundstrukturen untermauert, wer welche Verkehrsmittel nutzt. Bemerkenswert ist, dass schon ein vergleichsweise hoher Anteil von 22% die Verkehrsmittelwahl je nach Wegezweck individuell variiert, so dass mindestens drei verschiedene Verkehrsmittel zum Einsatz kommen. Unter den Verkehrsteilnehmern, die zu Fuß gehen, das Fahrrad verwenden und das öffentliche Transportsystem nutzen, sind zwar überproportional viele jüngere Einpersonenhaushalte, aber daraus lässt sich nicht unmittelbar ein Trend von der Abkehr zum eigenen Auto ableiten. Dies ist eher ein Ausdruck ihrer momentanen Lebensverhältnisse. Die Pkw-Verfügbarkeit und die Nutzung eines Autos ist insbesondere bei einer Erwerbstätigkeit, bei Haushalten mit Kindern und in den städtischen Außengebieten unvermindert hoch.

Ein Themenschwerpunkt in der anstehenden Wohnungs- und Haushaltserhebung „Leben in Nürnberg 2019“ werden die Mobilitätsvoraussetzungen, die allgemeine Verkehrsmittelnutzung und persönliche Vorstellungen zum künftigen Mobilitätsverhalten bilden. Diese Datengrundlage ist für vertiefende Detailanalysen besonders geeignet.

## Studiendesign

Wohnungs- und Haushaltserhebung <i>Leben in Nürnberg</i> 2017 - Studiendesign	
Erhebungszeitraum	12.10.2017 bis 31.12.2017
Erhebungsmethode	postalische Befragung, 8 seitiger Fragebogen
Grundgesamtheit	Personen mit Hauptwohnsitz in Nürnberg ab 18 Jahren
Stichprobe	10 000 brutto, 9 633 bereinigt (367=3,7 % nicht erreichbar)
Rücklaufquote	4 351, 45,2 %
Gewichtung	leichte 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 4 351 Befragten liegt der wahre Wert mit 95 %-Vertrauensniveau im Bereich von bis zu +/- 1,5 %-Punkten um den ermittelten Prozentanteil. Bei einer Fallzahl von 500 (z. B. Befragte der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre) liegt die Schwankungsbreite bei bis zu +/- 4 %-Punkte um den ermittelten Wert.
Umfrageergebnisse	<a href="http://www.nuernberg.de/internet/statistik/umfrageergebnisse.html">http://www.nuernberg.de/internet/statistik/umfrageergebnisse.html</a>

### Impressum

Herausgeber: Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth  
Unschlittplatz 7a, 90403 Nürnberg, Tel. 0911 231-2843