

Mobilitätsbefragung Landkreis Nürnberger Land 2025

Abschlussbericht

Datum: 21. Januar 2026



Auftraggeber

Landratsamt Nürnberger Land
Waldluststraße 1
91207 Lauf a.d. Pegnitz

Auftragnehmer

PB Consult GmbH
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

Impressum

PB Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitende Worte	4
2. Projektdesign	5
2.1. Befragungszeitraum und Projektgebiet	5
2.2. Befragungsdurchführung	6
2.3. Befragungsinhalte.....	7
2.4. Rücklauf und Datengrundlage	9
3. Ergebnisse	10
3.1. Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrscheinbesitz	10
3.2. Kennziffern der Mobilität	13
3.3. Aktivitäten und Wegezweck.....	14
3.4. Verkehrsmittelwahl.....	18
3.5. Wegedauer und -entfernung.....	29
3.6. Home-Office.....	31
3.7. Räumliche Bezüge	33
3.8. Hinderungsgründe der Fahrrad-Nutzung	37
4. Fazit	38
5. Anhang I: Soziodemographie	40
6. Anhang II: Methodik	41
Abbildungsverzeichnis	42

1. Einleitende Worte

Der Landkreis Nürnberger hat im Frühjahr 2025 eine Mobilitätserhebung durchführen lassen, um bisherige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beurteilen zu können und weitere Verbesserungspotenziale zu identifizieren. Die Mobilitätserhebung 2025 ermöglicht es, in Verbindung mit einer möglichen späteren Evaluationserhebung, den Erfolg weiterer Maßnahmen anhand von Verhaltensänderungen bei der Mobilität messbar zu machen.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung Nürnberger Land 2025 liefern eine wichtige empirische Datengrundlage für die zukünftige (Rad-)Verkehrsplanung des Landkreises. Der im Rahmen der Befragung ermittelte Modal-Split¹ gibt Aufschluss darüber, welcher Wegeanteil der Bevölkerung bereits mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fußgänger- und Fahrradverkehr, ÖPNV) zurückgelegt werden. Auf Basis dieser Kennzahlen können realistische Zielvorgaben auf dem Weg zur Verkehrswende formuliert werden.

Im Mittelpunkt der Untersuchung steht die Entwicklung des Anteils an Fahrradwegen innerhalb der Landkreis-Bevölkerung. Im Rahmen der MiD²-Studie 2017 wurde für den Landkreis Nürnberger Land ein Radverkehrsanteil von 6 % ermittelt.

¹ Der Modal-Split ist die prozentuale Verteilung des gesamten Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger Pkw, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und Fußgänger.

² Mobilität in Deutschland

2. Projektdesign

Im nachfolgenden Kapitel soll zunächst das Projektdesign der Mobilitätsbefragung im Landkreis Nürnberger Land näher erläutert werden.

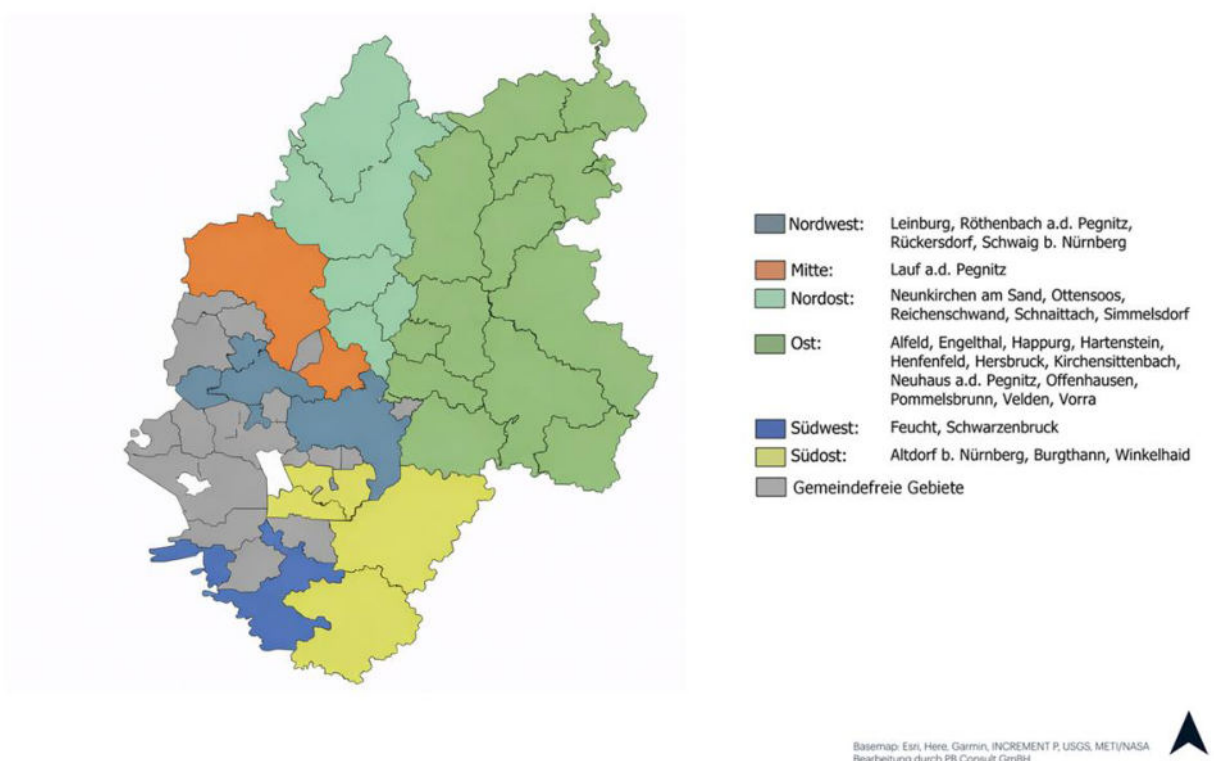
2.1. Befragungszeitraum und Projektgebiet

Die Mobilitätsbefragung Nürnberger Land wurde vom 19.03.2025 bis 09.04.2025 (Welle 1) und vom 30.04.2025 bis 21.05.2025 (Welle 2) durchgeführt. Die Erhebung des Mobilitätsverhaltens an 44 Stichtagen führt zu einer Reduzierung saisonaler Effekte und ermöglicht differenzierte Mobilitätsanalysen nach Werktagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Die Mobilitätsbefragung wurde innerhalb der Wohnbevölkerung Nürnberger Land (rund 170.000 Einwohnerinnen und Einwohner), die sich nach 27 Gemeinden untergliedern lässt, durchgeführt. Um räumliche Analysen auf Basis einer fundierten Datengrundlage durchführen zu können, hat PB Consult in Abstimmung mit dem Landkreis aus den 27 Gemeinden sechs aggregierte Landkreisgebiete gebildet.

LANDKREIS NÜRNBERGER LAND

Nach aggregierten Gemeinden / Städten

Mobility drives us.  pbconsult



Basemap: Esri, Here, Garmin, INCREMENT P, USGS, MET/NASA
Bearbeitung durch PB Consult GmbH

Abbildung 1: Landkreis Nürnberger Land nach aggregierten Gemeinden/Städten

2.2. Befragungsdurchführung

Auf Basis einer Zufallsstichprobe der wohnberechtigten Bevölkerung wurden im Landkreis Nürnberger Land Haushalte mit einem schriftlich-postalischen Anschreiben des Landkreises kontaktiert. Die kontaktierten Haushalte konnten schriftlich-postalisch, online oder telefonisch an der Mobilitätsbefragung teilnehmen.

Die Mobilitätsbefragung im Nürnberger Land wurde gemäß den folgenden Grundprinzipien durchgeführt:

- Bei Mobilitätserhebungen von PB Consult werden Personen in offiziell gemeldeten Haushalten³ erhoben
- Befragt werden alle Personen eines Haushalts ab 0 Jahren, jeweils zu einem vorgegebenen Stichtag
- Innerhalb des Erhebungszeitraumes werden alle Stichtage (Werktage, Samstage, Sonn- und Feiertage) berücksichtigt
- Auch Personen, die am Stichtag nicht mobil waren, werden bei der Erhebung erfasst
- Es gibt keine Ausschlusskriterien, d.h. alle Aktivitäten, Verkehrsmittel, Nationalitäten etc. werden im Rahmen der Erhebung berücksichtigt
- Durch ein neutral formuliertes Begleitschreiben und den generellen Verzicht auf Incentives soll eine selektive Teilnahme an der Befragung möglichst verhindert werden

³ Bei der Stadt Lauf erfolgte die Adressauswahl über das Einwohnermeldeamt; bei den restlichen Gebieten des Landkreises Nürnberger Land hat PB Consult auf Postadressen zurückgegriffen.

2.3. Befragungsinhalte

Die Fragebogeninhalte der Mobilitätserhebung Nürnberger Land basieren auf den methodischen Grundlagen des KONTIV-Designs, sind weitestgehend vergleichbar mit überregionalen Studien, wie bspw. MiD (Mobilität in Deutschland) oder SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen), und lassen sich nach drei Ebenen differenzieren. Auf *Haushaltsebene* wurden der Haushaltstyp, die Haushaltsgröße sowie die Entfernung zur nächsten Bus- und Bahnhaltestelle erhoben. Soziodemographische Angaben, Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit sowie Gründe der Immobilität am Stichtag wurden (nach Möglichkeit) für *jede Person* des Befragungshaushalts erfasst. Ausgehend von ihren Aktivitäten haben die Befragungspersonen *Angaben zu allen am Stichtag zurückgelegten Wegen* (Start, Ziel, Uhrzeit, Entfernung, Wegezweck, genutzte Verkehrsmittel pro Weg) im Fragebogen ausgefüllt.

Die Befragungsinhalte (siehe Abbildung 2) wurden unter Berücksichtigung der AGFK⁴-Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in Bayern und in Abstimmung mit dem Landkreis Nürnberger Land festgelegt.

⁴ *Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.*

Befragungsinhalte

Nürnberger Land 2025

**Haushaltsinformationen**

Haushaltstyp
Haushaltsgröße
Entfernung zur nächsten Bus- und Bahnhaltestelle
Wohnort (Stadt/Gemeinde)
Verbesserungsvorschläge zur Verkehrssituation

Personeninformationen

Alter
Geschlecht
Beruf
Mitgliedschaft bei Sharing-Anbietern
Pkw-Führerscheinbesitz
Verkehrsmittelbesitz (Pkw, Dienstwagen, Fahrrad, E-Bike, Motorrad)
Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln
Pkw-Abstellplatz
Fahrrad-Abstellplatz
Fahrscheinbesitz (zur regelmäßigen ÖV-Nutzung)
Homeoffice-Tätigkeit am Stichtag
Grund der Immobilität am Stichtag

Wegeinformationen

Start- und Zielort
Beginn und Ende (Uhrzeit)
Entfernung
Genutzte Verkehrsmittel
Motorenart des genutzten Pkws
Besitzverhältnis zum Fahrzeug
Wegezweck
Zugangs-, Abgangs- und Umstiegsetappen

Abbildung 2: Befragungsinhalte

2.4. Rücklauf und Datengrundlage

Während des Erhebungszeitraums haben insgesamt 1.040 der 5.950 ausgewählten Haushalte⁵ an der Mobilitätsbefragung teilgenommen, was einer Rücklaufquote von 17 % entspricht. Im Rahmen der Erhebung wurden Mobilitätsangaben von 2.274 Personen erfasst.

Rücklauf und Datengrundlage

Nürnberger Land 2025



	Gesamt
Haushalte (Brutto)	6.424
QNA	474
Haushalte (bereinigtes Brutto)	5.950
Haushalte (Netto)	1.040
Personen (Netto)	2.274
Rücklaufquote	17%

Abbildung 3: Rücklauf und Datengrundlage

Der anonymisierte Auswertungsbestand mit 1.040 Haushalten, 2.274 Personen bildet die Grundlage für sämtliche Auswertungen und Darstellungen, die im vorliegenden Bericht dokumentiert werden. Bezüglich der dargestellten Analysen müssen zwei Aspekte beachtet werden:

- Bei sämtlichen Darstellungen handelt es sich um gewichtete Ergebnisse (vgl. Anhang II)
- Sämtliche Grafiken stellen prozentuale Verteilungen dar. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde bei der Säulen- und Balkenbeschriftung auf das „%-Zeichen“ verzichtet.

⁵ Abzüglich 474 verstorbener, verzogener oder unzustellbarer Haushalte, d.h. Qualitätsneutraler Ausfälle (QNA), verbleiben 5.950 „ausgewählte“ Haushalte.

3. Ergebnisse

Im nachfolgenden Kapitel werden zunächst die Verkehrsmittel- und Fahrscheinverfügbarkeiten der Befragungspersonen dargestellt. Anschließend werden die zentralen Kennziffern der Mobilität nach Wochentag unterschieden. Es folgen differenzierte Darstellungen der Aktivitäten, der Wegzwecke, der Verkehrsmittelwahl sowie der Wegedauer und -entfernung. Nach einer kurzen Skizzierung ausgewählter Kennziffern zum Thema „Homeoffice“ wird das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Landkreises Nürnberger Land nach räumlichen Bezügen analysiert. Abschließend werden die subjektiven Hinderungsgründe der Fahrradnutzung (am Stichtag) aufgezeigt.

3.1. Verkehrsmittelverfügbarkeit und Fahrscheinbesitz

Insgesamt besitzen 61 % der Bürger*innen des Landkreises einen privaten Pkw, 6 % der Befragten verfügen über einen Dienst- oder Geschäftswagen. Zwei Drittel (66 %) der Bewohner*innen sind im Besitz eines „konventionellen“ Fahrrads, ein Viertel (25 %) verfügen über ein eigenes E-Bike oder (S-)Pedelec. Lediglich 7 % besitzen ein motorisiertes Zweirad und 2 % einen E-Scooter. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die Verkehrsmittel (S-)Pedelec und E-Bike in den nachfolgenden Kapiteln unter der Kategorie „E-Bike“ aufgeführt.

Beim Fahrscheinbesitz gaben 81 % der Befragten an, über einen Pkw-Führerschein zu verfügen. Eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr (z.B. Deutschlandticket, 365-Euro-Ticket oder JahresAbo) besitzen hingegen nur 28 % der Landkreis Bewohner*innen.

Fahrzeug- und Fahrscheinbesitz

Nürnberger Land 2025 / Anteil Besitzer*innen an allen Personen



Verkehrsmittel	
Pkw	61%
Geschäfts-/Dienstwagen	6%
Fahrrad	66%
E-Bike /(S)-Pedelec	25%
Lastenrad	0%
Radanhänger	4%
Dienstrad	1%
E-Scooter	2%
Mot. Zweirad	7%
Ausweistyp	
Pkw-Führerschein	81%
ÖV-Zeitkarte	28%

Abbildung 4: Fahrzeug- und Führerscheinbesitz

Im Rahmen der Mobilitätsbefragung wurden die Haushalte außerdem darum gebeten, die Entfernung zur nächsten Bus- und Bahn-Haltestelle abzuschätzen. Die Angaben der Befragungsteilnehmenden sprechen insgesamt für eine eher günstige Anbindung zu Haltestellen: 68 % der Haushalte berichten, dass die nächste Bushaltestelle maximal 500 Meter von ihrem Wohnort entfernt liegt. Die nächstgelegene Bahnhaltestelle ist bei rund der Hälfte (52 %) aller Haushalte über einen Kilometer entfernt.

Haltestellen-Erreichbarkeit

Nürnberger Land 2025 / Pro Haushalt, nach Entfernungsklassen



Nächste Bushaltestelle	
unter 250 m	41%
250 m bis unter 500 m	27%
500 m bis unter 750 m	20%
750 m bis unter 1 km	4%
1 km bis unter 1,5 km	5%
1,5 km und weiter	3%
Gesamt	100%

Nächste Bahnhaltestelle	
unter 250 m	11%
250 m bis unter 500 m	12%
500 m bis unter 750 m	18%
750 m bis unter 1 km	7%
1 km bis unter 1,5 km	14%
1,5 km und weiter	38%
Gesamt	100%

Abbildung 5: Haltestellen-Erreichbarkeit vom Wohnort

3.2. Kennziffern der Mobilität

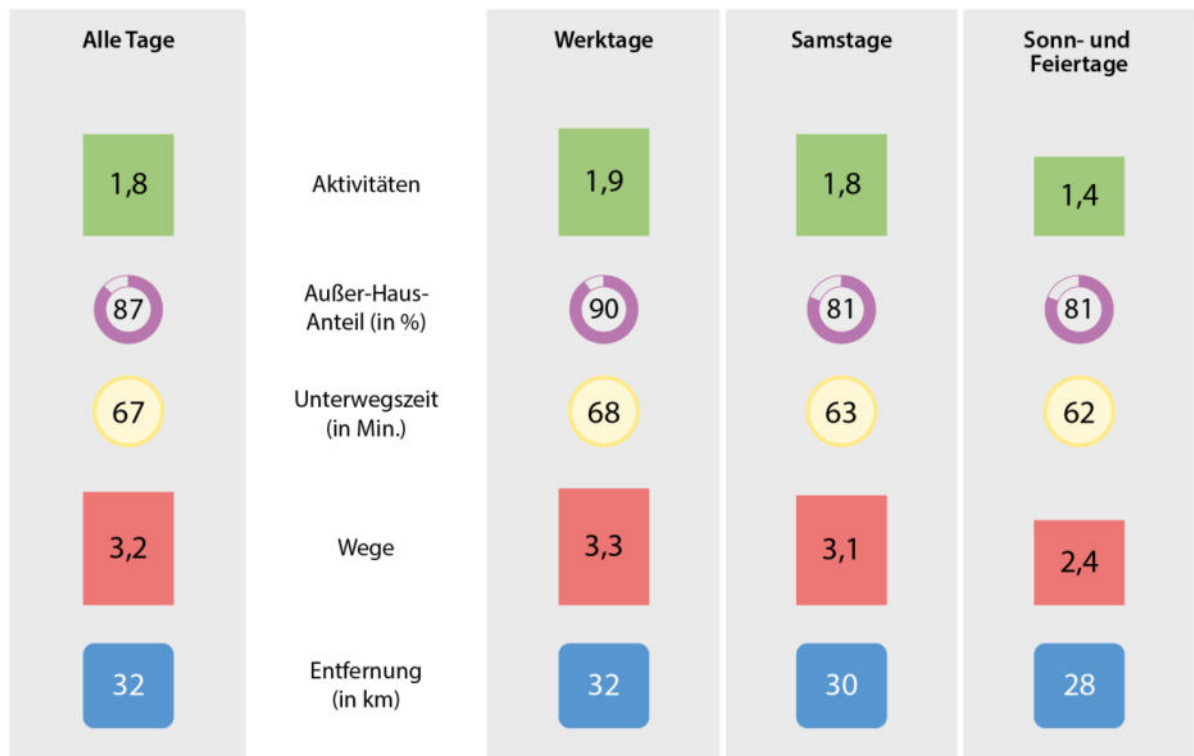
Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Nürnberger Land lässt sich zunächst anhand der allgemeinen Mobilitätskennziffern *Außer-Haus-Anteil*, *Aktivitäten*, *Wege*, *Unterwegszeit* und *Entfernung* charakterisieren (siehe Abb. 6). Während des Befragungszeitraums haben 87 % der Bürger*innen das Haus verlassen, um diverse Aktivitäten auszuüben (= *Außer-Haus-Anteil*). Die restlichen 13 % der Befragten waren am Stichtag nicht mobil, d.h. hatten keine Wege. Unter eine *Aktivität* fällt jede Erledigung an einem aushäusigen Ziel (z.B. Einkauf, Arbeit etc.). Im Mittel entfallen auf eine Befragungsperson 1,8 Aktivitäten.

Eine zentrale Kennziffer der Mobilität ist die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Befragungsperson. Ein *Weg* beinhaltet eine Ortsveränderung, die durch eine Aktivität an einem aushäusigen Ziel bestimmt ist. Im Landkreis Nürnberger Land werden durchschnittlich 3,2 Wege pro Person zurückgelegt bei einer mittleren Unterwegszeit von 67 Minuten und einer durchschnittlich zurückgelegten Entfernung von 32 Kilometern pro Person und Tag.

Die Differenzierung der Mobilitätskennziffern nach Wochentagen zeigt, dass die Landkreis-Bewohner*innen an Werktagen die meisten Wege (3,3 pro Person) zurücklegen. An Wochenenden sind im Mittel lediglich 81 % der Befragten mobil; an Sonn- und Feiertagen fällt das Mobilitätsniveau der Bürger*innen mit 2,4 Wegen pro Person sehr niedrig aus.

KENNZIFFERN DER MOBILITÄT

Nürnberger Land 2025



321-300-25-103

Abbildung 6: Kennziffern der Mobilität nach Wochentag

3.3. Aktivitäten und Wegezweck

Aktivitäten sind als Erledigungen an einem aushäusigen Ziel zu betrachten. Bei der Verteilung der Aktivitäten innerhalb der Bevölkerung des Landkreises Nürnberger Land werden demnach die Nach-Hause-Wege ausgeschlossen.

34 % aller Aktivitäten der Befragten entfallen auf Freizeit-Aktivitäten (z.B. Sport, Erholung, private Kontakte, Gastronomie etc.) mit einer durchschnittlichen Verweildauer von 1 Stunde und 37 Minuten am jeweiligen Ziel.

22 % aller Wege entfallen auf die Aktivität „Einkauf“, 18 % aller erfassten Wege sind „Arbeitswege“. Wenn die Befragungspersonen der Aktivität „Arbeit“ nachgehen, verweilen sie dort im Durchschnitt 6 Stunden und 28 Minuten.

„Ausbildung“ (z.B. Kindergarten, Schule, Lehrgang etc.) ist mit einer etwas geringeren Aktivitätendauer verbunden (5 Stunden und 31 Minuten), während die aufgebrauchte Zeit für „Begleitung“, „Private Erledigungen“ und „Einkauf“ unter einer Stunde liegt.

Aktivitäten

Nürnberger Land 2025



	Anteil	Dauer pro Aktivität
Aktivität		
Arbeit	18%	6 h 28 min
Dienstlich/geschäftlich	3%	2 h 01 min
Ausbildung	8%	5 h 31 min
Einkauf	22%	0 h 34 min
Private Erledigung	8%	0 h 54 min
Begleitung	7%	0 h 33 min
Freizeit	34%	1 h 37 min
Gesamt	100%	2 h 25 min

Abbildung 7: Aktivitäten

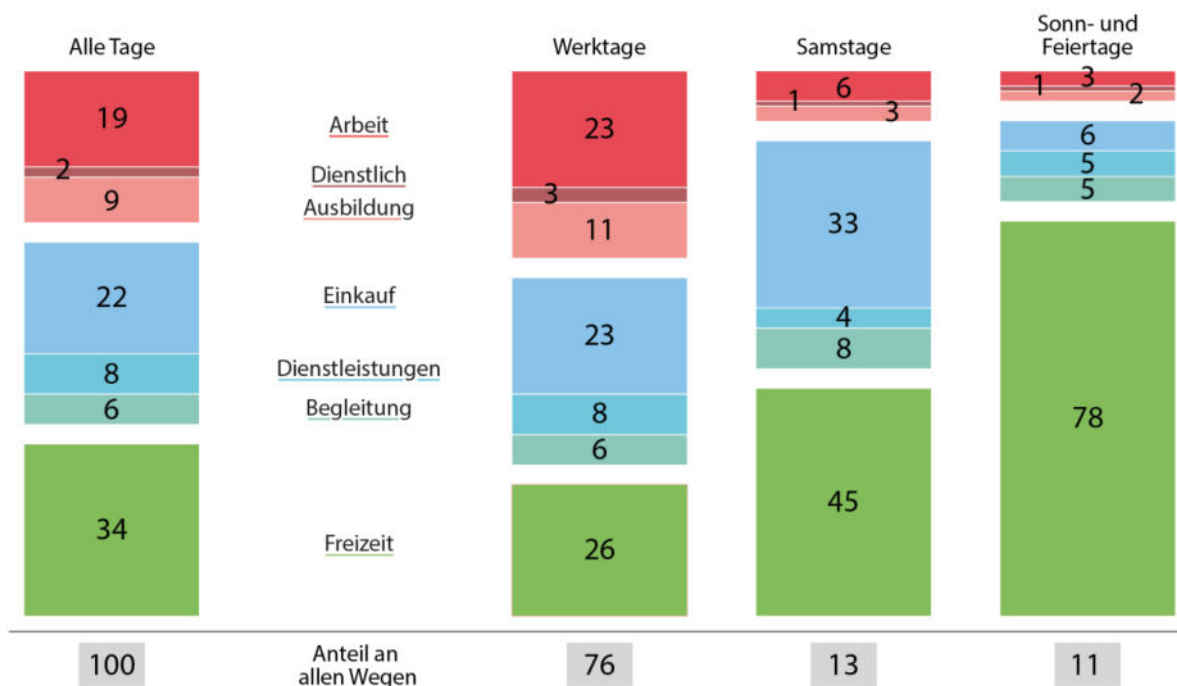
Im Unterschied zu den Aktivitäten schließt der Begriff des Wegezwecks alle Wege mit ein. Nach-Hause-Wege werden dabei der dominanten Aktivität des Ausgangs zugeordnet. Die Verteilung der Wegezwecke der Bevölkerung im Landkreis Nürnberger Land folgt einem typischen Muster und wird in Abbildung 8 dargestellt.

Über ein Fünftel (21 %) aller Wege der Befragungspersonen sind mit dem Wegezweck „Arbeit“ oder „Dienstlich“ verbunden, 9 % entfallen auf „Ausbildung“. Die so genannten „Versorgungsaktivitäten“ machen im Landkreis Nürnberger Land 36 % aus und verteilen sich auf die Wegezwecke „Einkauf“ (22 %), „Inanspruchnahme von Dienstleistungen“ (8 %) und Begleitung (6 %). Rund ein Drittel (34 %) aller Wege sind Freizeitwege.

Die Wegezwecke unterscheiden sich erwartungsgemäß stark nach Wochentagen. Während Werktage von so genannten „Pflichtaktivitäten“ (Arbeit, dienstlich, Ausbildung) geprägt sind (37 %), werden Samstage überdurchschnittlich häufig für „Einkäufe“ (33 %) genutzt. An Sonn- und Feiertagen entfallen 78 % der berichteten Wege auf „Freizeit“.

WEGEZWECK

Nürnberger Land 2025 / nach Tagestyp



321-009-25-104

Abbildung 8: Wegezweck nach Tagestyp

Aus der nach Wegezwecken differenzierten Tagesganglinie lässt sich ablesen, zu welcher Uhrzeit (Beginn des Weges) die Bürger*innen im Landkreis Nürnberger Land Wege zurücklegen bzw. ihren Aktivitäten nachgehen (siehe Abbildung 9). Die morgendliche Verkehrsspitze zwischen 6 und 8 Uhr resultiert – wie zu erwarten – aus Wegen mit dem Zweck „Arbeit“ bzw. „Ausbildung“. Bei Ausbildungswegen zeigt sich zudem eine zweite Verkehrsspitze um die Mittagszeit. Freizeitwege häufen sich am späten Nachmittag und in den frühen Abendstunden.

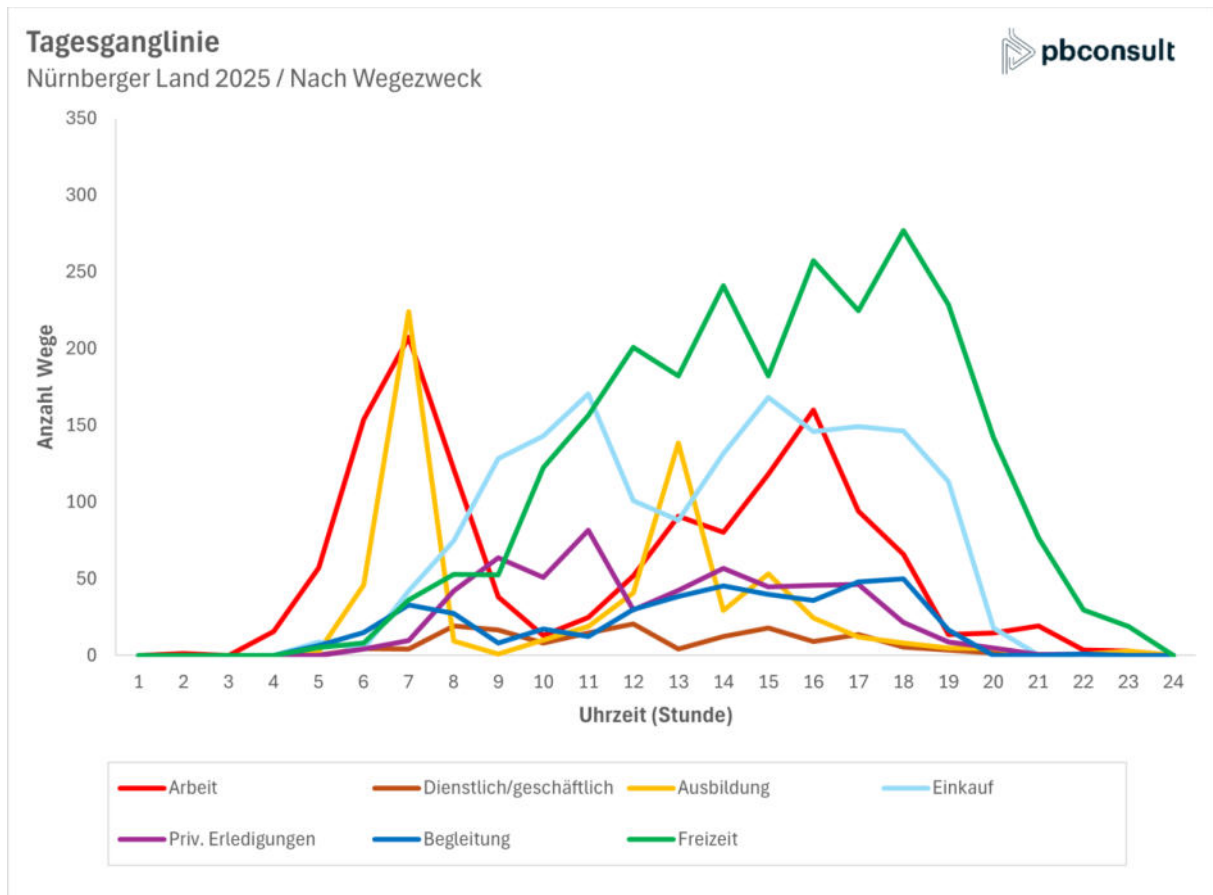


Abbildung 9: Tagesganglinie nach Wegezwecken

3.4. Verkehrsmittelwahl

Die Verteilung der genutzten (Haupt-)Verkehrsmittel ist eine zentrale Kenngröße zur Charakterisierung der Alltagsmobilität der Bevölkerung im Landkreis Nürnberger Land. Im Kontext der Verkehrsmittelwahl sind prinzipiell die Darstellungsebenen „pro Wege, pro Zeit und pro Entfernung“ möglich (siehe Abbildung 10).

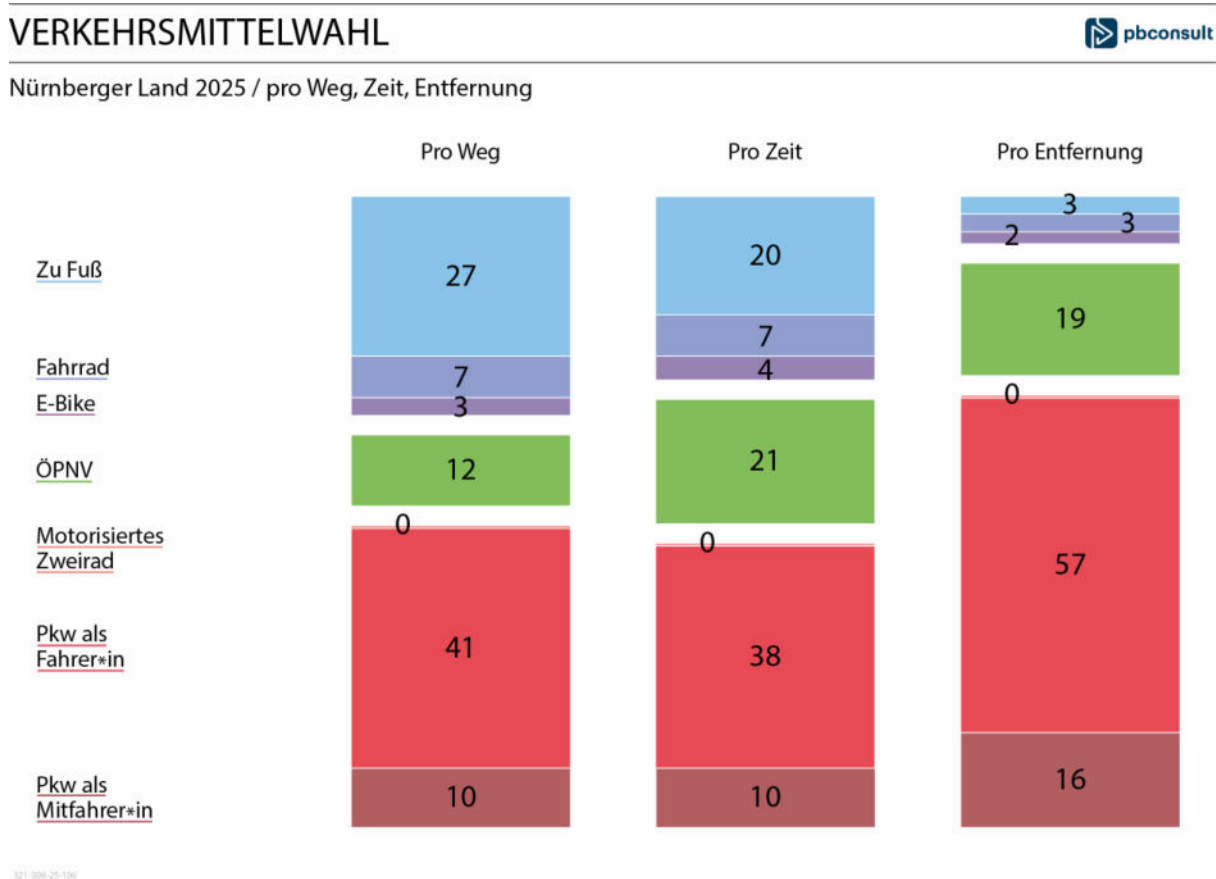


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl pro Weg, Dauer und Entfernung

Auf Basis des gesamten *Verkehrsaufkommens* („pro Weg“) gilt festzuhalten: An einem durchschnittlichen Tag legen die Bürger*innen im Landkreis Nürnberger Land 27 % ihrer Wege (ausschließlich) zu Fuß zurück. Der Anteil an Fahrrad-Wege liegt insgesamt bei 10 %, wovon 3 % mit sogenannten „nicht-konventionellen Fahrrädern“ wie bspw. E-Bikes, Pedelecs oder S-Pedelecs zurückgelegt werden. 12 % aller Wege entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Der Pkw wird für 51% aller Wege genutzt, darunter 10 % als Mitfahrer*in.

Nach der *Darstellungsmethode „pro Zeit“* entfallen 20 % der gesamten Unterwegszeit der Bürger*innen des Landkreises Nürnberger Land auf das „langsamste“ Verkehrsmittel „Zu Fuß“. Der entsprechende Fahrrad-Anteil (inklusive E-Bike) liegt bei 11 %, ÖPNV-Wege bilden einen Anteil von 21 %. Insgesamt 48 % der erfassten Wegedauer entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Bezogen auf die *gesamte Verkehrsleistung* entfallen 73 % aller Wege auf den Pkw als Fahrer*in (57 %) oder auf den Pkw als Mitfahrer*in (16 %). Strecken, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad, E-Bike, Zu Fuß) getätigt werden, bilden in Summe nur 27 % der erfassten Wegeentfernungen ab.

Für die nachfolgenden differenzierten Darstellungen der Verkehrsmittelwahl bevorzugt PB Consult die (übliche) Darstellungsvariante „pro Weg“.

Im Vergleich zu den männlichen Landkreis-Bewohnern sind Frauen etwas häufiger Zu Fuß (28 %) unterwegs, legen aber deutlich weniger Wege mit dem Fahrrad (5 %) oder E-Bike (2 %) zurück (siehe Abbildung 11). Männliche Befragte tätigen mehr Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (13 %) als Frauen (11 %). Im Gegensatz zu vielen anderen Befunden aus (städtischen) Mobilitätserhebungen, legen im Landkreis Nürnberger Land Frauen mehr Wege mit dem Pkw als Fahrer*in (42 %) zurück als Männer (39 %). Der Mitfahreranteil fällt bei Frauen erwartungsgemäß höher aus (12 %) als bei Männern (9 %).

VERKEHRSMITTELWAHL

Nürnberger Land 2025 / nach Geschlecht

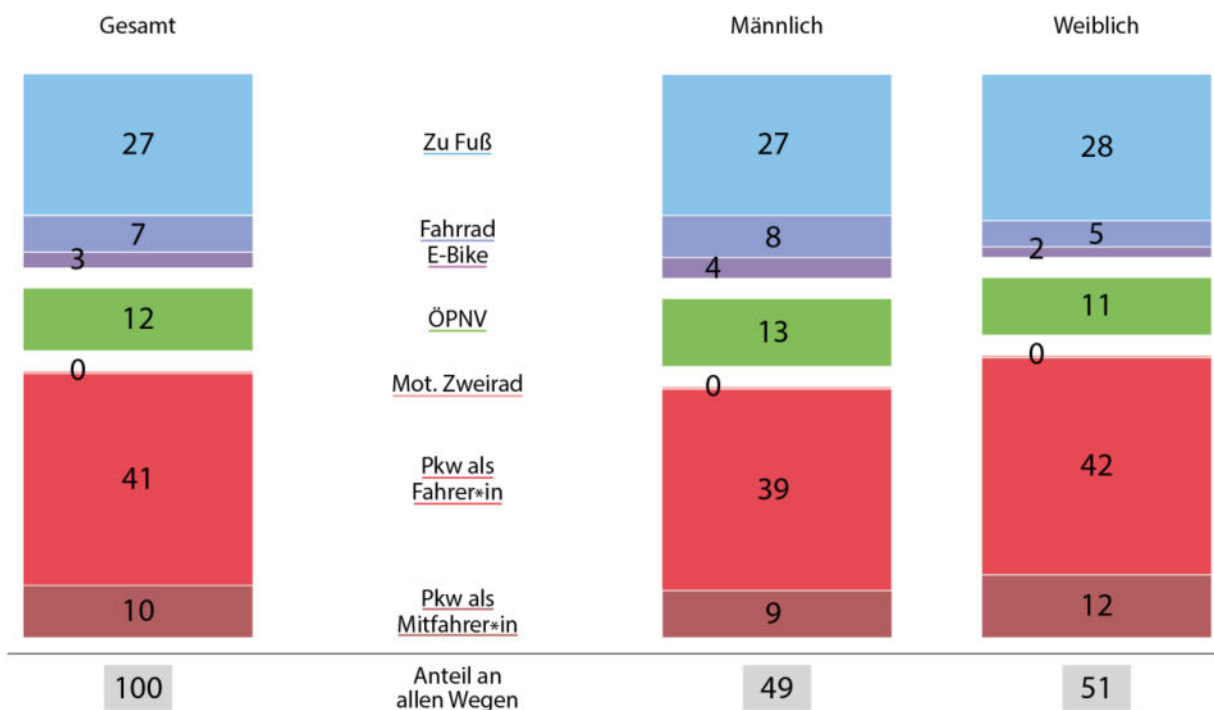


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

In Abbildung 12 wird die Verkehrsmittelwahl im Landkreis Nürnberger Land nach Altersklassen differenziert. Kleinkinder unter 6 Jahren legen erwartungsgemäß den Großteil ihrer Wege zu Fuß (48 %) oder als Pkw-Mitfahrer*in (40 %) zurück. Bei den Fahrrad- und E-Bike-Wegen (8 %) handelt es sich in dieser Population überwiegend um Mitfahrer*in-Wege (im Radanhänger). Befragte im Alter zwischen 6 und 17 Jahren weisen einen relativ hohen Anteil an Fahrrad- oder E-Bike-Wegen (15 %) auf. Zudem nutzen sie öffentliche Verkehrsmittel überdurchschnittlich häufig: 31 % ihrer Wege entfallen auf den ÖPNV – mehr als in allen anderen Altersklassen („Schülerverkehr“). Junge Erwachsene (18-24 Jahre) nutzen bereits für knapp ein Drittel ihrer Wege (32 %) den Pkw als Fahrer*in. Erwachsene zwischen 25 und 44 sowie 45 und 64 Jahren legen mindestens jeden zweiten Weg mit dem Pkw als Fahrer*in zurück (50 % bzw. 54 %) und sind vergleichsweise selten zu Fuß unterwegs (24 % bzw. 21 %).

Erst im Seniorenalter (ab 65 Jahren) nimmt der Anteil an Pkw-Wegen als Fahrer*in kontinuierlich ab, während der Anteil an reinen Zu Fuß-Wegen deutlich steigt. Das E-Bike spielt in der Bevölkerungsgruppe „65+“ eine nennenswerte Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Diese Seniorinnen und Senioren legen anteilig sogar mehr Wege mit dem E-Bike als mit dem konventionellen Fahrrad zurück.

VERKEHRSMITTELWAHL

Nürnberger Land 2025 / nach Altersklassen



321-300-25-100

Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen

Bürger*innen des Landkreises Nürnberger Land legen an Wochenenden deutlich mehr Fahrten als Pkw-Mitfahrer*in zurück als an Werktagen (siehe Abbildung 13). Dies deutet auf einen höheren Pkw-Besetzungsgrad bzw. auf mehr „gemeinsame Unternehmungen“ an Wochenenden hin. Reine Zu Fuß-Wege fallen verstärkt an Sonn- und Feiertagen (36 %) an. Der ÖPNV im Landkreis Nürnberger Land spielt an Samstagen (5 %) sowie an Sonn- und Feiertagen (4 %) eine untergeordnete Rolle.

VERKEHRSMITTELWAHL

Nürnberger Land 2025 / nach Tagestyp

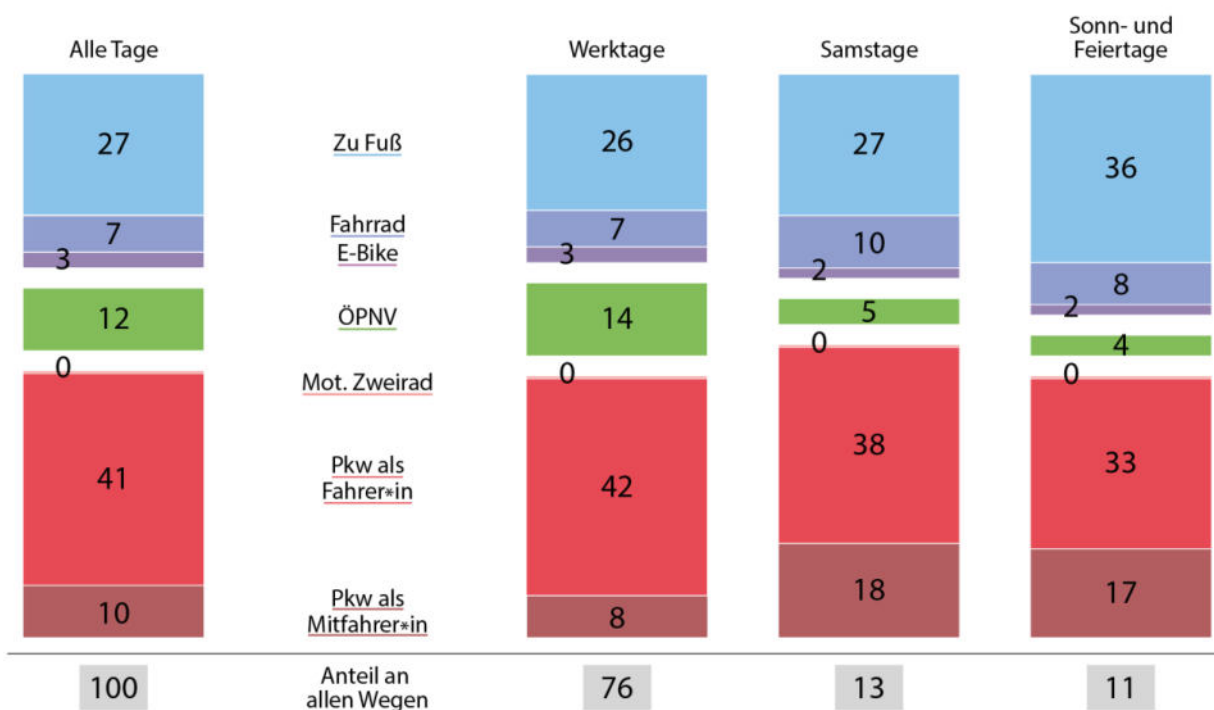


Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl nach Tagestyp

Knapp zwei Drittel (65 %) aller Arbeitswege (inkl. dienstliche/geschäftliche Wege) der Bevölkerung im Landkreis Nürnberger Land werden mit dem Pkw als Fahrer (63 %) oder Pkw als Mitfahrer (2 %) zurückgelegt. Bei Ausbildungswegen (z.B. Schule, Universität) fällt der ÖPNV-Anteil mit 49 % erwartungsgemäß hoch aus. Der „Mitnahmeanteil“, d.h. Wege, die als Pkw-Mitfahrer getätigt werden, liegt im Ausbildungsverkehr bei 19 %.

Einkaufswege sind häufig mit kurzen Wegstrecken verbunden (z.B. Weg zum Bäcker, Kiosk etc.), weshalb der Anteil an reinen Zu-Fuß-Wege in dieser Kategorie mit 40 % relativ hoch ausfällt. Der Pkw als Fahrer spielt bei Einkäufen dennoch eine große Rolle, da der Wegezweck Einkauf auch „größere Einkäufe“ (Supermarkt, Einkaufszentrum etc.) beinhaltet. Für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen nutzen die Bürger*innen deutlich häufiger den Pkw als Fahrer (53 %).

Bei Freizeitaktivitäten spielen prinzipiell alle Verkehrsmittel eine Rolle, mit Steigerungspotenzial für das Fahrrad oder den ÖPNV: Lediglich 12 % aller Freizeitwege werden mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt, 6 % mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein Großteil der Freizeitwege (36 %) wird ausschließlich Zu Fuß (Spaziergänge, Erholungswege, Joggen etc.) getätigt.

VERKEHRSMITTELWAHL

Nürnberger Land 2025 / nach Wegezweck

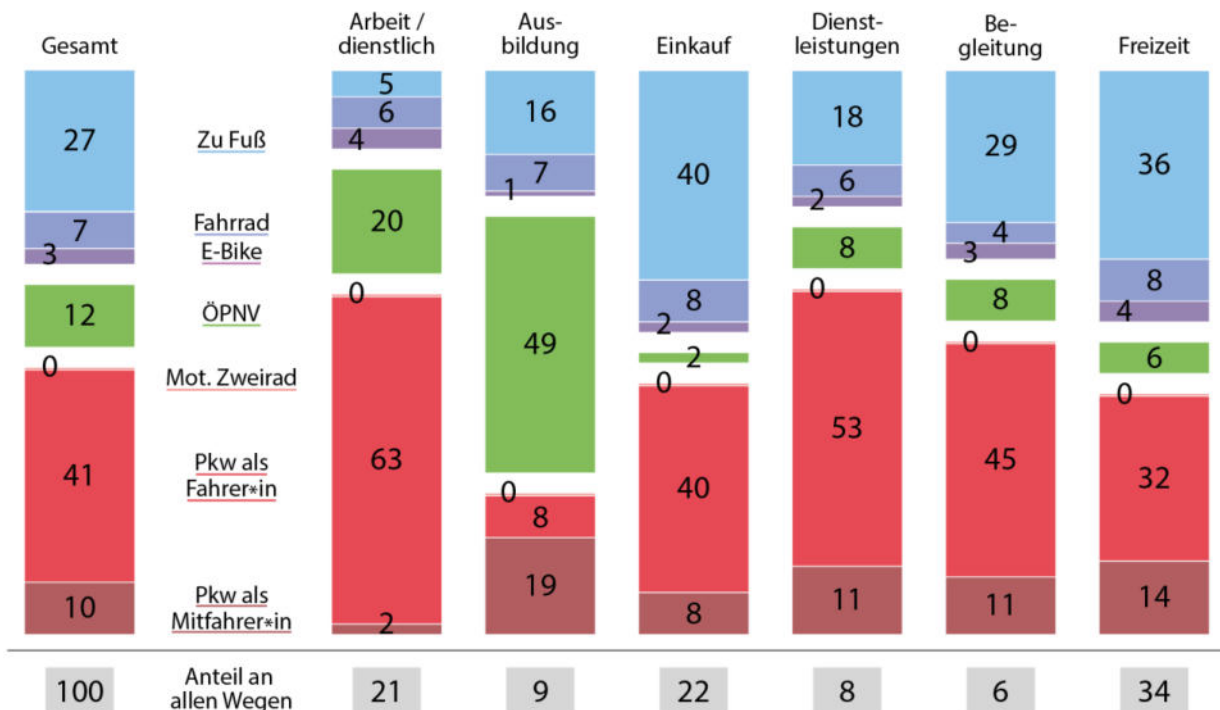


Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

In Abbildung 15 wird die Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen unterschieden. Wegstrecken unter einem Kilometer werden überwiegend zu Fuß (93 %) zurückgelegt. Das Fahrrad (inkl. E-Bike) nutzen die Befragten primär für Distanzen von 1 bis unter 3 km (21 %). Ein deutliches Steigerungspotenzial ist bei mittleren Strecken zwischen 3 und 5 Kilometer zu beobachten (Radverkehrsanteil: 12 %). Die MIV- und ÖPNV-Anteile steigen mit zunehmender Entfernung sukzessive an und bleiben ab einer Entfernung von 10 Kilometer relativ stabil.

VERKEHRSMITTELWAHL



Nürnberger Land 2025 / nach Entfernungsklassen

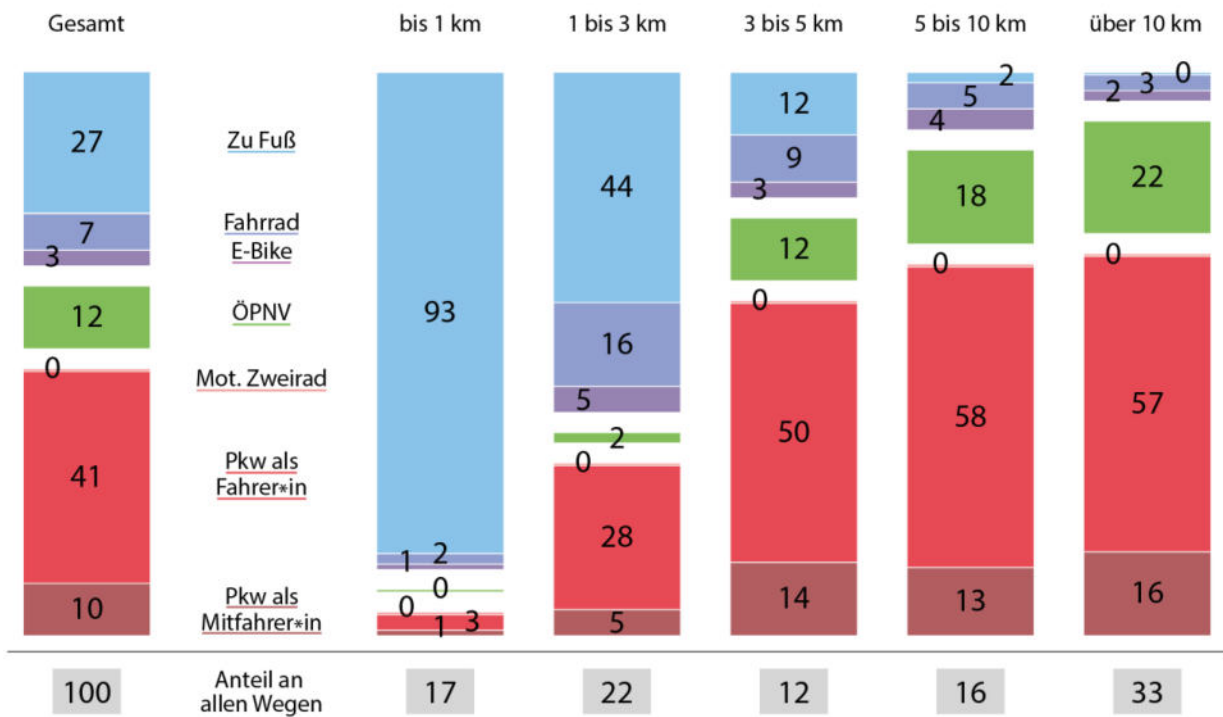


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Die Verkehrsmittelwahl wird maßgeblich durch den Wohnort beeinflusst, der im Zuge der Analysen zu sechs Landkreisgebieten aggregiert wurde (vgl. Kapitel 2.1). In Abbildung 16 wird das unterschiedliche Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen dieser Landkreis-Gebiete veranschaulicht. Festzuhalten bleibt, dass keine extremen Abweichungen der Verkehrsmittelwahl zwischen den einzelnen Gebieten und der gesamten Landkreis-Bevölkerung zu beobachten sind.

VERKEHRSMITTELWAHL



Nürnberger Land 2025 / nach Wohngebiet

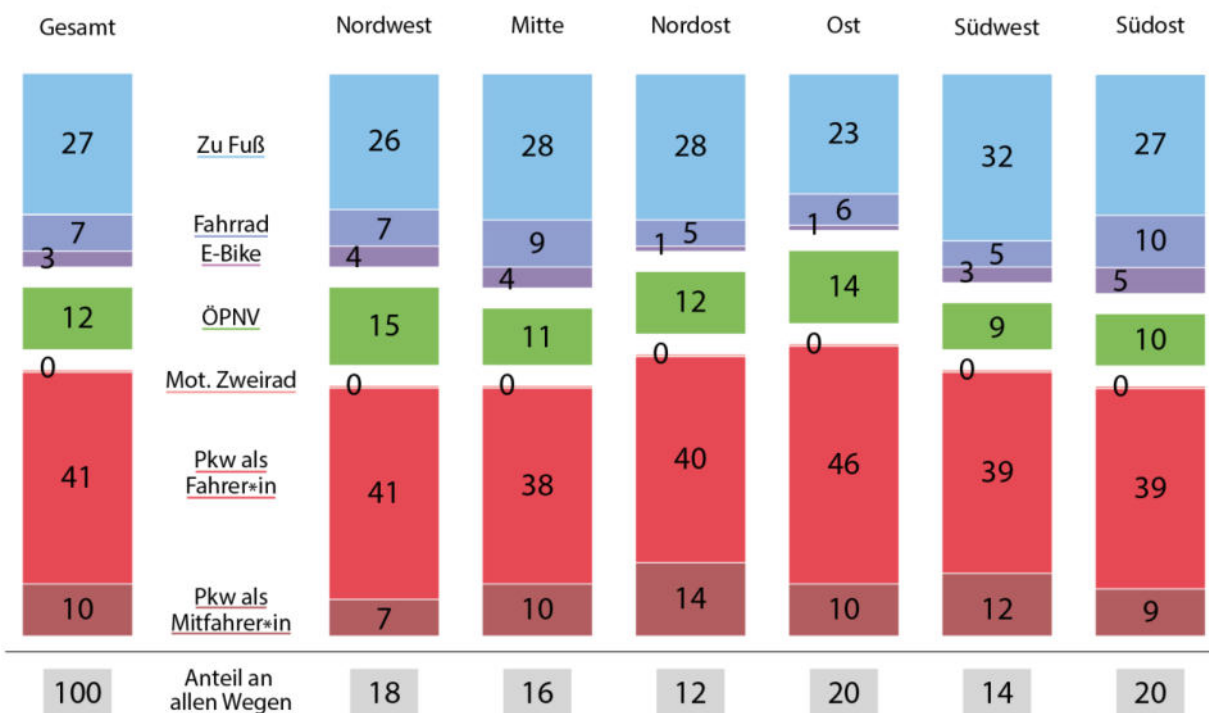


Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Wohngebiet

Die Verfügbarkeit eines persönlichen Pkws hat großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, wie Abbildung 17 verdeutlicht. Landkreis-Bewohner*innen, die einen privaten Pkw (oder Dienstwagen) besitzen, legen auch 53 % ihrer Wege mit dem Pkw als Fahrer*in zurück. Befragungspersonen, die zumindest im eigenen Haushalt auf einen Pkw zurückgreifen können, legen 29 % ihrer Strecken als Pkw-Fahrer*in zurück. Befragte ohne Führerschein (→ überwiegend Kinder und Jugendliche), die nicht über einen (persönlichen) Pkw verfügen, sind erwartungsgemäß stärker auf alternative Verkehrsmittel angewiesen, wie beispielsweise den ÖPNV.

VERKEHRSMITTELWAHL



Nürnberger Land 2025 / nach Pkw-Verfügbarkeit

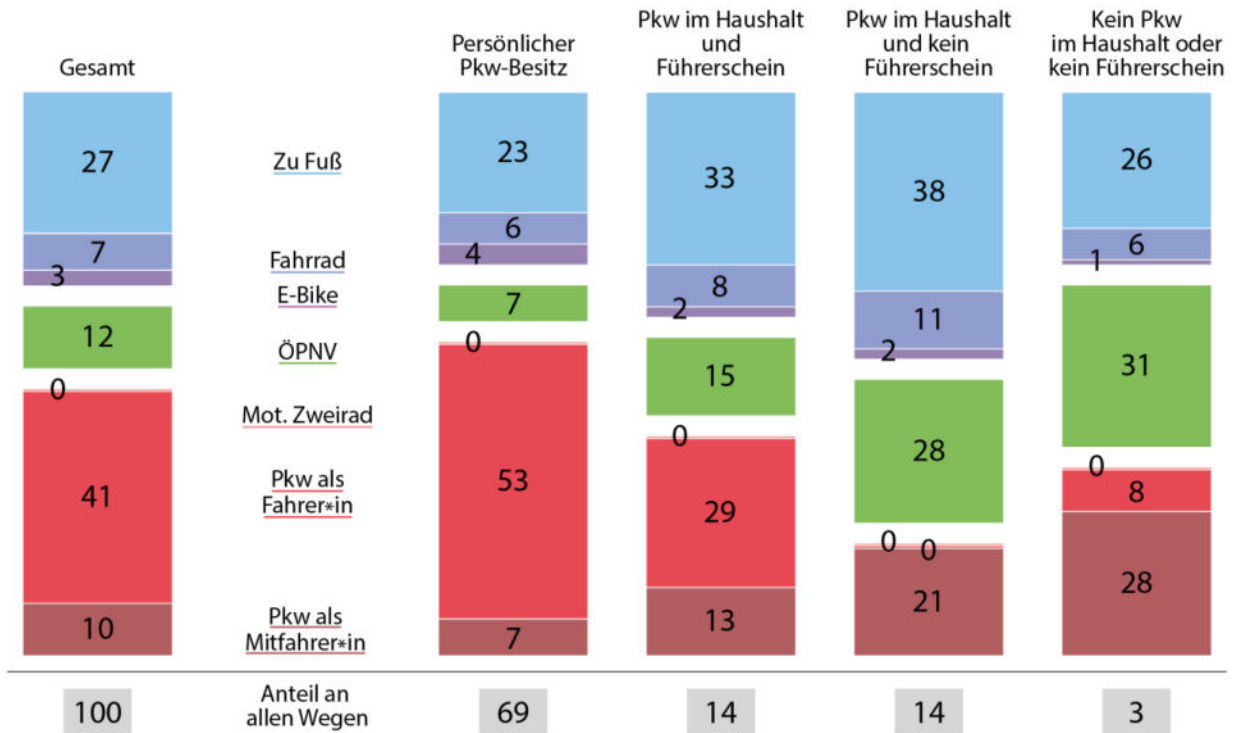


Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit

In Kapitel 3.1 wurde bereits darauf hingewiesen, dass jede*r vierte Befragte (25 %) im Besitz eines E-Bike oder (S-)Pedelecs ist. Abbildung 18 zeigt, dass diese Bevölkerungsgruppe auch 9 % ihrer Wege mit „nicht-konventionellen Rädern“ zurücklegen. Da auch das „konventionelle“ Fahrrad noch für 2 % aller Strecken genutzt wird, liegt der Fahrradanteil (inkl. E-Bike) in dieser Bevölkerungsgruppe insgesamt bei 11 %.

VERKEHRSMITTELWAHL

Nürnberger Land 2025 / nach E-Bike-Besitz

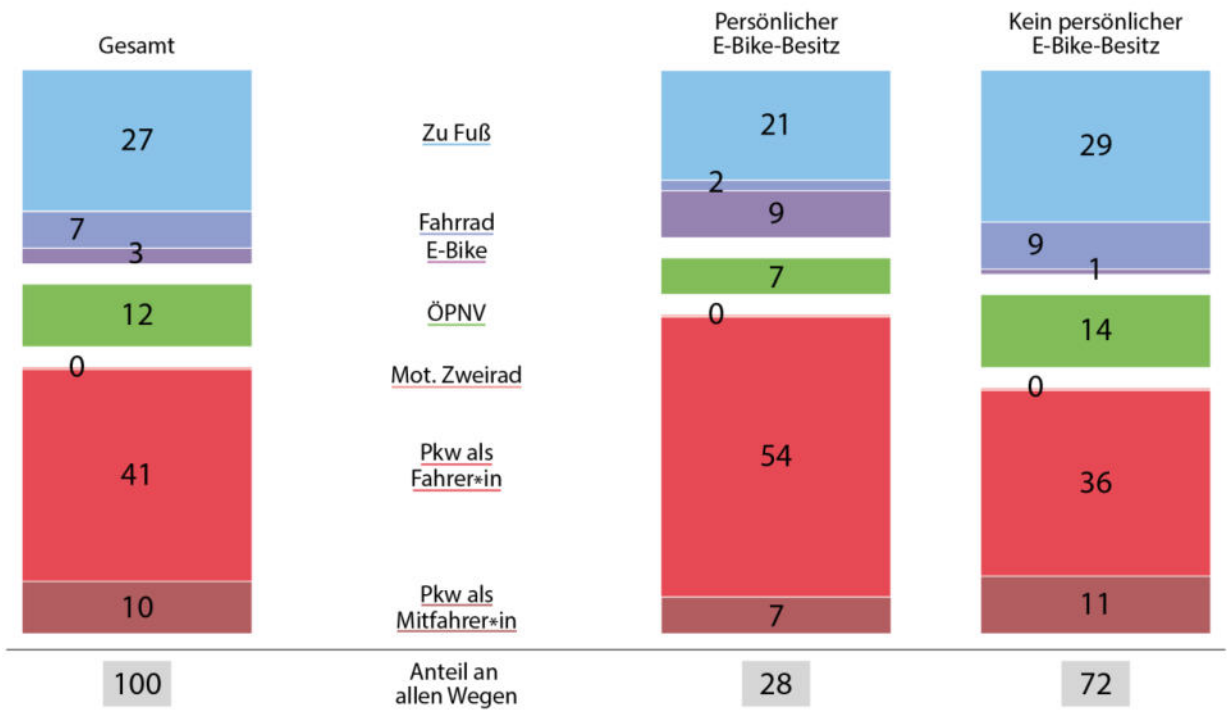


Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach E-Bike-Besitz

Abschließend wird die tageszeitliche Verteilung der erfassten Wege nach Hauptverkehrsmitteln in Abbildung 19 visualisiert. Dabei zeigt sich zunächst eine Verkehrsspitze im morgendlichen Berufs- und Ausbildungsverkehr, die hauptsächlich durch Pkw- und ÖPNV-Fahrten ausgelöst wird. Der Pkw-Verkehr erstreckt sich über den gesamten Tagesverlauf und nimmt erst ab 16 Uhr deutlich ab. Der Radverkehr der Landkreis-Bewohner*innen verteilt sich ebenfalls relativ gleichmäßig über die Tageszeiten.

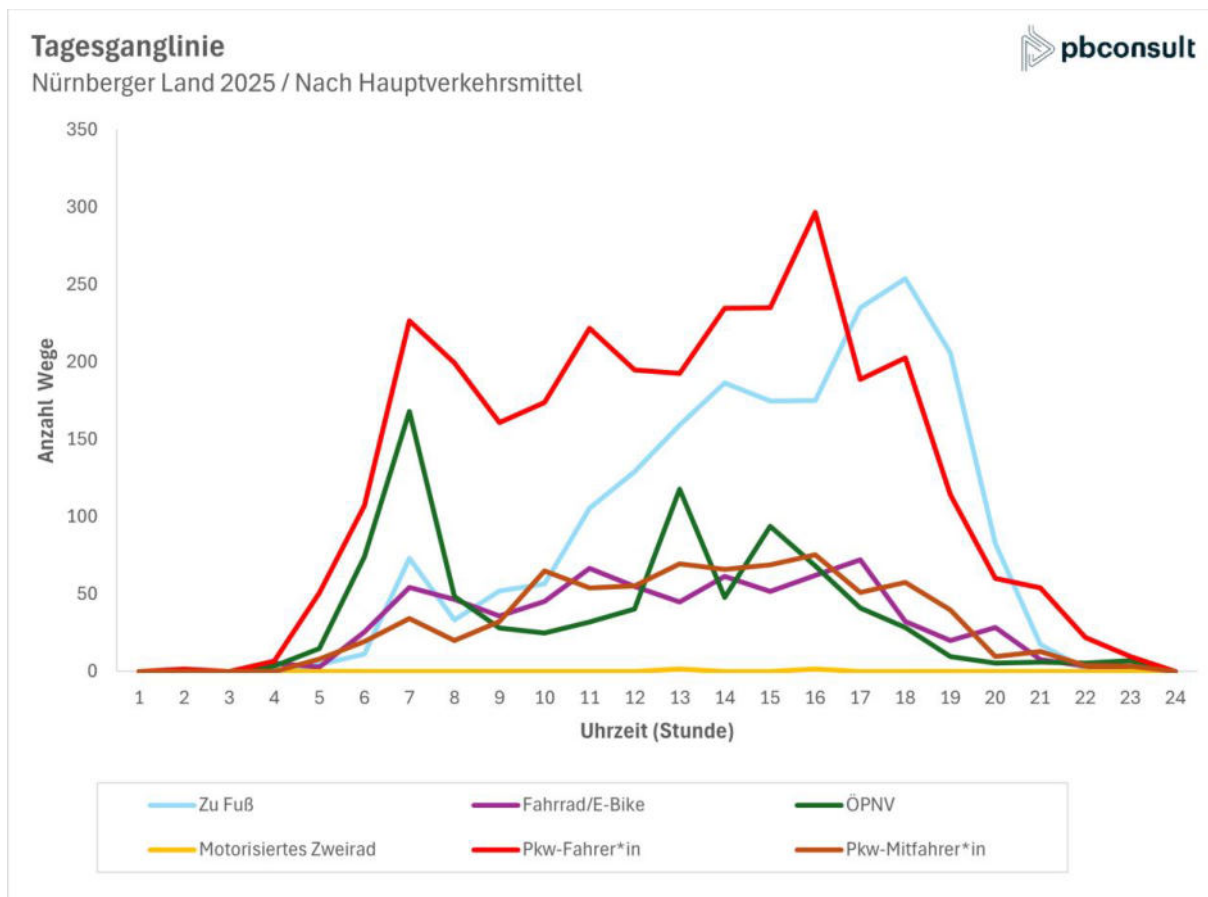


Abbildung 19: Tagesganglinie nach Hauptverkehrsmittel

3.5. Wegedauer und -entfernung

Die durchschnittliche Wegedauer und -entfernung wird in Abbildung 20 dargestellt. Dabei wird deutlich, dass ÖPNV-Fahrten (einschließlich Zu-, Abgangs- und Umstiegsetappen) mit 37 Minuten am längsten ausfallen, bei einer mittleren Entfernung von 16 Kilometern.

Die durchschnittliche Entfernung und Dauer der Pkw-Wege (als Fahrer*in) liegt bei 14 Kilometer bzw. 20 Minuten pro Fahrt und deckt sich insgesamt mit der mittleren Wegeentfernung und -dauer der Mitfahrer-Strecken.

Mit dem „konventionellen“ Fahrrad legen die Landkreis-Bewohner*innen eine durchschnittliche Entfernung von 4,5 Kilometer in 20 Minuten zurück. E-Bike -Strecken sind tendenziell länger (6 Kilometer). (Reine) Zu-Fuß-Wege der Bevölkerung nehmen im Durchschnitt 15 Minuten in Anspruch, beschränken sich jedoch erwartungsgemäß auf kürzere Entfernungen (1.100 Meter pro Weg).

Dauer und Entfernung

Nürnberger Land 2025 / Pro Weg*



	Dauer	Entfernung
Hauptverkehrsmittel		
Zu Fuß	15 min	1,1 km
Fahrrad	21 min	4,5 km
E-Bike***	26 min	6,0 km
ÖPNV	37 min	15,7 km
Motorisiertes Zweirad	**	**
Pkw-Fahrer:in	20 min	13,9 km
Pkw-Mitfahrer:in	21 min	15,3 km
Gesamt	21 min	9,9 km

* von "Tür zu Tür"

** zu geringe Fallzahl

*** inkl. Pedelec, S-Pedelec, E-Scooter

Abbildung 20: Dauer und Entfernung pro Weg

Wie den zentralen Kennziffern der Mobilität (vgl. Kap. 3.2) bereits entnommen werden konnte, sind die Bewohner*innen des Landkreises insgesamt 67 Minuten pro Tag unterwegs und legen dabei eine Strecke von 32 Kilometer zurück. In Abbildung 21 wird die tägliche Unterwegszeit und Wegeentfernung pro Person nach den einzelnen Hauptverkehrsmitteln aufgeschlüsselt.

Bezogen auf alle Befragungsteilnehmenden liegt die tägliche Dauer von Zu-Fuß-Wegen pro Person bei 13 Minuten. In dieser Zeit werden im Durchschnitt 900 Meter zurückgelegt. Die täglich zurückgelegte Entfernung fällt beim Pkw als Fahrer mit 18 Kilometer am höchsten aus. Aufgrund des verhältnismäßig niedrigen ÖPNV-Wegeanteils in der Bevölkerung (12 %) fällt die ÖPNV-Dauer und -Entfernung pro Person und Tag mit 14 Minuten bzw. 6 Kilometer relativ gering aus.

Dauer und Entfernung

Nürnberger Land 2025 / Pro Person und Tag



Hauptverkehrsmittel	Dauer	Entfernung
Zu Fuß	13 min	0,9 km
Fahrrad	5 min	1,0 km
E-Bike **	2 min	0,6 km
ÖPNV	14 min	6,0 km
Motorisiertes Zweirad	*	*
Pkw-Fahrer:in	26 min	18,0 km
Pkw-Mitfahrer:in	7 min	5,0 km
Gesamt	67 min	31,5 km

*zu geringe Fallzahl

** inkl. Pedelec, S-Pedelec, E-Scooter

Abbildung 21: Dauer und Entfernung pro Person/Tag

3.6. Home-Office

Im Zuge der Corona-Pandemie rückte in den vergangenen Jahren das Thema Home-Office in den Fokus, welches im Rahmen der Mobilitätserhebung Nürnberger Land 2025 zusätzlich erfasst wurde⁶. Die zentralen Ergebnisse werden auf Basis aller Erwerbstätigen bzw. aller Wege von Erwerbstätigen dargestellt. Die Darstellung (siehe Abbildung. 22) schließt alle Stichtage des Erhebungszeitraums, d.h. Werktage, Samstage, Feiertage und Sonntage, mit ein.

55 % aller erwerbstätigen Landkreis-Bewohner*innen berichten von mindestens einem konkreten Arbeitsweg am zugewiesenen Stichtag. Erwerbstätige mit Arbeitsweg(en) legen im Durchschnitt 3,8 Wege pro Person zurück (davon 2,2 Arbeitswege). Die mittlere Aufenthaltsdauer am Arbeitsplatz liegt bei 6 Stunden 48 Minuten pro Erwerbstätigen.

12 % aller Erwerbstätigen geben an, am Stichtag im Homeoffice gearbeitet zu haben. 77 % dieser haben am Stichtag - trotz Homeoffice- das Haus verlassen (also 77 % Außer-Haus-Anteil), die durchschnittliche Anzahl an Wegen liegt bei 2,6 Wegen pro „Erwerbstätigen im Home-Office“. Davon entfallen 0,5 Wege dennoch auf Arbeitswege.⁷ Die angegebene Arbeitsdauer im Homeoffice liegt im Durchschnitt bei 6 Stunden und 11 Minuten.

Der Anteil an Erwerbstätigen, die am Stichtag weder im Homeoffice gearbeitet haben noch von Arbeitswegen berichten⁸, liegt bei 36 %. Diese Personengruppe legt 2,9 Wege pro Tag zurück, bei einem Außer-Haus-Anteil von 85 %.

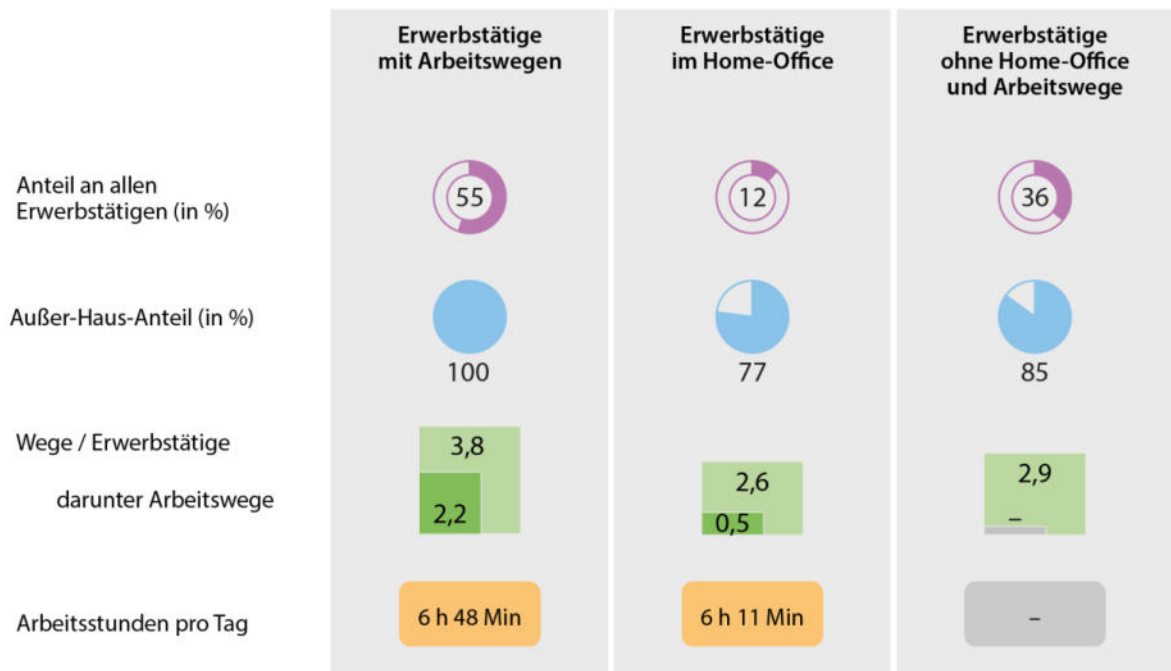
⁶ *Haben Sie am Stichtag im Homeoffice gearbeitet? Falls „Ja“: Wie viele Stunden haben Sie im Homeoffice verbracht?“*

⁷ *Bei 3 % aller Erwerbstätigen konnten Überschneidungen festgestellt werden. Diese Personen haben am Stichtag im Homeoffice gearbeitet und berichteten von mindestens einem Arbeitsweg.*

⁸ *Dabei handelt es sich um Erwerbstätige, die am zugewiesenen Wochentag (z.B. Samstag, Sonntag, Feiertag) in der Regel nicht arbeiten, oder aus anderen Gründen (z.B. Urlaub, Krankheit etc.) nicht gearbeitet haben.*

Home-Office-Status

Nürnberger Land 2025 / zentrale Kennziffern (Basis: Erwerbstätige am Stichtag)



321-908-25-114

Abbildung 22: Home-Office-Tätigkeit (Zentrale Kennziffern)

3.7. Räumliche Bezüge

In diesem Kapitel soll aufgezeigt werden, wie sich die Mobilität der Befragungspersonen in räumlicher Hinsicht gestaltet. Für Darstellungen der „räumlichen Mobilität“ werden die Wege der Bevölkerung im Nürnberger Land nach den folgenden Verkehrsarten zusammengefasst:

Binnenverkehr:

Der Binnenverkehr umfasst alle Wege, deren Ausgangs- und Zielpunkt innerhalb des Landkreises Nürnberger Land liegen. Innerhalb des Binnenverkehrs wird zwischen folgenden Verkehrsarten unterschieden:

a) *Verkehr innerhalb einer Gemeinde/Stadt:* Alle Wege, die in einer Gemeinde/Stadt im Nürnberger Land starten und in derselben Gemeinde/Stadt enden.

b) *Verkehr zwischen den Gemeinden/Städten:* Alle Wege, die in einer Gemeinde/Stadt im Nürnberger Land starten und in einer anderen Gemeinde/Stadt (im Nürnberger Land) enden.

Quell-/Zielverkehr:

Der Quell-/Zielverkehr umfasst alle Wege, die im Landkreis Nürnberger Land starten und außerhalb des Landkreises enden (oder umgekehrt).

c) *Quell-/Zielverkehr Stadt Nürnberg:* Alle Wege, die im Nürnberger Land starten und in der Stadt Nürnberg enden (oder umgekehrt).

d) *Verkehr zwischen den Gemeinden/Städten:* Alle Wege, die im Nürnberger Land starten und außerhalb des Landkreises enden (oder umgekehrt) und nicht der Kategorie c) zugeordnet wurden.

Außenverkehr:

Wege der Landkreis-Bewohner*innen, deren Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb des Landkreises liegen, werden dem „Außenverkehr“ zugeordnet.

Rund drei Viertel (76 %) aller Wege der Landkreis-Bewohner*innen finden im Binnenverkehr statt. Dem Quell-/Zielverkehr können 21 % aller erfassten Wege zugeordnet werden, 3 % aller Wege werden ausschließlich außerhalb des Landkreises Nürnberger Land zurückgelegt.

Verkehrsarten

Nürnberger Land 2025



Verkehrsart	
Binnenverkehr	76%
Quell-/Zielverkehr	21%
Außenverkehr	3%
Gesamt	100%

Abbildung 23: Verkehrsarten

Abbildung 24 verdeutlicht zunächst, dass 52 % aller Wege der Befragten innerhalb der Gemeinde/Stadt und 24 % zwischen den Gemeinden/Städten anfallen (siehe Zeile „Anteil an allen Wegen“). Innerhalb der Gemeinden/Städte entfällt knapp die Hälfte aller Wege (49 %) auf den Fußgängerverkehr, der MIV-Anteil liegt bei 33 %. Der ÖPNV (4 %) spielt innerorts eine eher untergeordnete Rolle. Wege zwischen den Gemeinden/Städten im Landkreis werden zu 59 % als Pkw-Fahrer*in und zu 18 % als Pkw-Mitfahrer*in zurückgelegt.

Die differenzierte Analyse des Quell-/Zielverkehrs zeigt, dass 11 % aller Wege der Befragten vom Landkreis in die Stadt Nürnberg führen (oder umgekehrt) . Alle anderen Ziele/Orte außerhalb des Landkreises Nürnberger Land fallen in die Kategorie „Sonstiger Quell-/Zielverkehr“, die 10 % aller Wege der Befragten umfasst. Im Quell-/Zielverkehr Nürnberg spielt der ÖPNV mit einem Wegeanteil von 46 % eine tragende Rolle, während im Sonstigen Quell-/Zielverkehr der Motorisierte Individualverkehr (85 %) dominiert.

VERKEHRSMITTELWAHL



Nürnberger Land 2025 / nach Verkehrsart

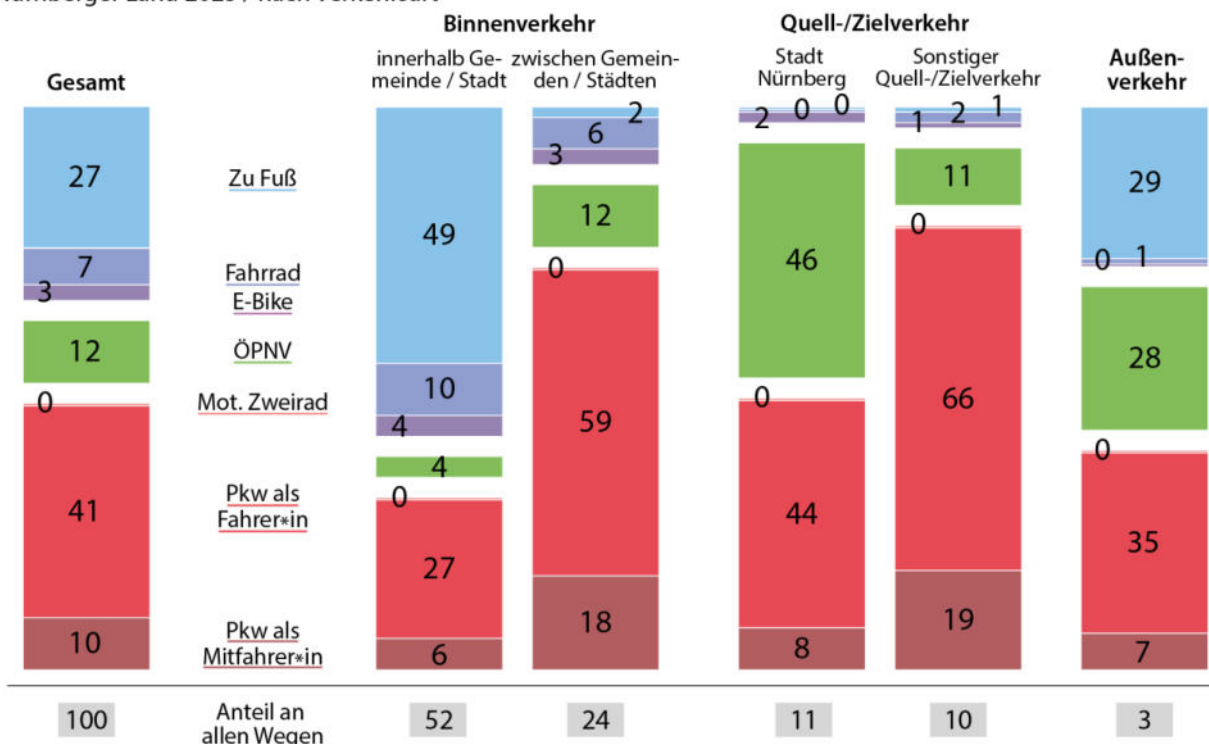


Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsart

In Abbildung 25 werden abschließend die Wegezwecke nach den beschriebenen Verkehrsarten differenziert. Im Binnenverkehr innerhalb der Gemeinden/Städte des Landkreises entfällt ein Großteil aller Wege auf die Wegezwecke „Freizeit“ (38 %) und „Einkauf“ (31 %). Der Verkehr zwischen den Gemeinden/Städten ist hingegen stark geprägt von den so genannten Pflichtaktivitäten „Arbeit/dienstlich“ (25 %) und „Ausbildung“ (13 %).

Im Quell-/Zielverkehr der Landkreis-Bewohner*innen bleibt hervorzuheben, dass es sich bei jedem zweiten Weg (51 %) von/nach Nürnberg um einen beruflichen Weg handelt. Im Sonstigen Quell-/Zielverkehr liegt der Anteil an „Freizeitwegen“ mit 40 % deutlich über dem Anteil an „Arbeitswegen oder dienstlichen Wegen“ (34 %).

WEGEZWECK

Nürnberger Land 2025 / nach Verkehrsart

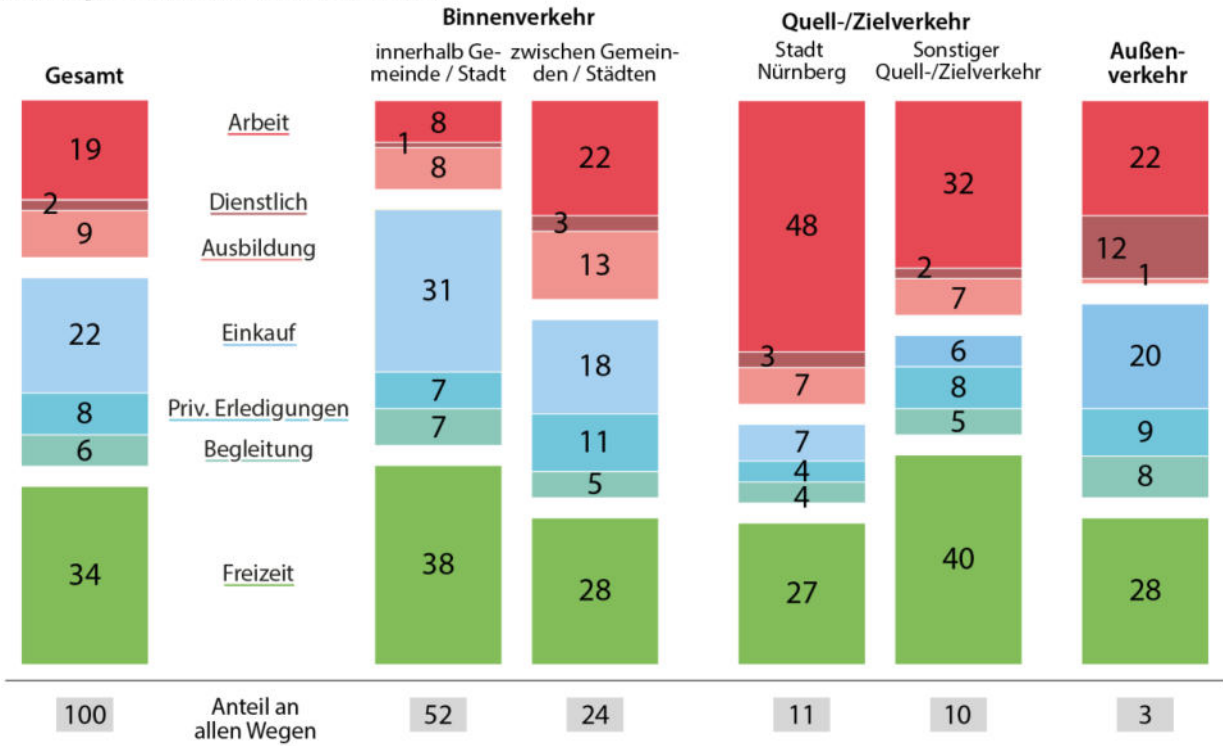


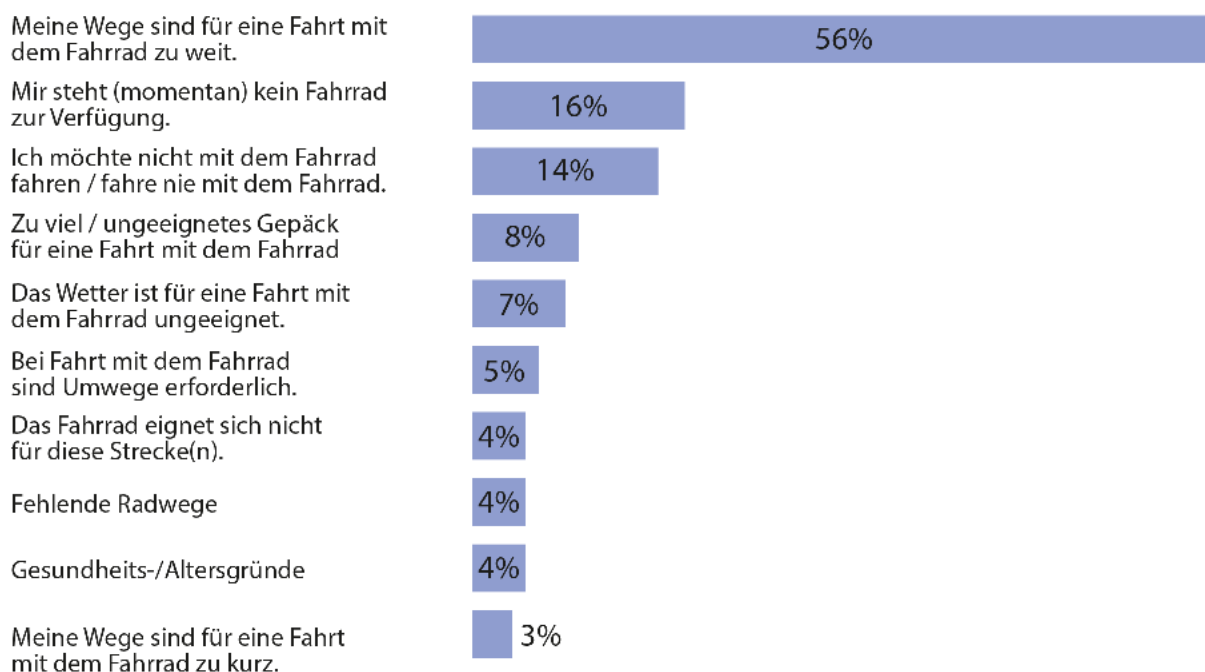
Abbildung 25: Wegezweck nach Verkehrsart

3.8. Hinderungsgründe der Fahrrad-Nutzung

Bezüglich der Fahrrad-Nutzung wurde im Rahmen der Mobilitätserhebung Nürnberger Land auch explizit die offene Frage danach gestellt, warum die Befragungspersonen - falls zutreffend - am Stichtag nicht mit dem Fahrrad unterwegs waren (Mehrfachnennungen möglich). Die häufigsten Nennungen der Nicht-Nutzenden werden in Abbildung 26 zusammengefasst.

HINDERUNGSGRÜNDE DER FAHRRAD-NUTZUNG

Nürnberger Land 2025 / Top-10-Nennungen pro Nicht-Nutzer*in am Stichtag



321-309-25-117

Abbildung 26: Nicht-Nutzungsgründe Fahrrad

56 % aller Nicht-Nutzenden geben an, dass die am Stichtag absolvierten Wege (insgesamt oder teilweise) für eine Fahrt mit dem Fahrrad schlichtweg zu weit waren. 16 % behaupten, dass ihnen am jeweiligen Stichtag kein Fahrrad zur Verfügung stand. 14 % der Personen berichten, dass sie nicht mit dem Fahrrad fahren möchten / eigentlich nie mit dem Fahrrad fahren. Hinderungsgründe mit infrastrukturellem Bezug, wie bspw. „Fehlende Radwege“ (4 %) werden seitens der Befragten nur vereinzelt genannt.

4. Fazit

Im Rahmen der Mobilitätserhebung Nürnberger Land 2025 konnten 1,3 % (2.274 Personen) der Wohnbevölkerung befragt werden. Die Untersuchung liefert wichtige Erkenntnisse über die Alltagsmobilität der Landkreis-Bevölkerung und eine empirische Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung.

Die vorliegenden Erhebungsergebnisse zeigen zunächst ein ausgeprägtes Mobilitätsniveau der Landkreis-Bewohner*innen. An einem „normalen Tag“ verlassen 87 % der Bevölkerung das Haus, um diversen Aktivitäten nachzugehen. Die Bürgerinnen und Bürger legen im Durchschnitt 3,2 Wege pro Tag zurück. Die hauptsächlichen Reisezwecke der Befragten sind „Freizeit“ (34 %), „Arbeit / Dienstlich“ (21 %) und „Einkauf“ (22 %). Das Mobilitätsniveau und die Wegezwecke fallen an Werktagen und Wochenenden erwartungsgemäß unterschiedlich aus.

27 % aller Wege der Befragten werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Vor allem bei Freizeit- und Einkaufswegen fallen die Anteile an (reinen) Zu Fuß-Wege überdurchschnittlich hoch aus. Beschränkt man sich auf den Binnenverkehr innerhalb einer Gemeinde oder Stadt, entfallen sogar die Hälfte aller Wege (49 %) der Landkreis-Bewohner*innen auf den Fußgängerverkehr.

Die Landkreis-Bevölkerung ist mit Fahrrädern „gut ausgestattet“: Zwei Drittel der Befragungsteilnehmer*innen (66 %) sind im Besitz eines „konventionellen“ Fahrrads, jede*r vierte Befragte verfügt über ein persönliches E-Bike oder (S-)Pedelec. Der Radverkehrsanteil liegt innerhalb der Nürnberger Land-Bevölkerung insgesamt bei 10 % (darunter 3 % E-Bike/Pedelec). Gemessen am letzten MiD-Wert aus dem Jahr 2017 (6 %) ist dieser Anteil durchaus positiv einzustufen.

Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 Jahren nutzen für 15 % ihrer Wege das Fahrrad oder E-Bike/Pedelec; in allen anderen Altersklassen liegt der Radverkehrsanteil bei mindestens 8 %. Senior*innen ab 65 Jahren legen fast doppelt so viele Strecken mit dem E-Bike/Pedelec wie mit dem „konventionellen“ Fahrrad zurück.

Entfernungsbasierte Analysen haben gezeigt, dass „kürzere“ Strecken (1 bis unter 3 Kilometer) der Landkreis-Bevölkerung zu 21 % mit dem Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden. In der Entfernungsklasse „3 bis 5 Kilometer“ ist der ermittelte Radverkehrsanteil von 12 % noch ausbaufähig.

Auf die offene Frage nach den Hinderungsgründen der Fahrradnutzung (am Stichtag) nennen die Befragten hauptsächlich Gründe, die durch bessere Infrastruktur nicht beeinflusst werden können. Am häufigsten verweisen die Nicht-Nutzenden auf den Umstand, dass ihre Stichtagswege für eine Fahrt mit dem Fahrrad zu weit gewesen sind.

Rund die Hälfte (51 %) des Verkehrs der Landkreis-Bewohner*innen entfällt auf den Motorisierten Individualverkehr. Die Befragten legen 41 % ihrer Wege mit dem Pkw als Fahrer*in und 10 % als Pkw-Mitfahrer*in zurück. Im Verkehr innerhalb der Gemeinden/Städte werden lediglich ein Drittel (33 %) aller Wege mit dem Pkw als Fahrer*in oder Mitfahrer*in getätigt. Im Verkehr zwischen den einzelnen Gemeinden und Städten im Nürnberger Land nimmt der Motorisierte Individualverkehr einen Wegeanteil von 77 % ein.

Der Pkw als Mitfahrer wird vor allem am Wochenende überdurchschnittlich häufig genutzt (Samstag: 18 %, Sonn- und Feiertage: 17 %). Der höhere Pkw-Besetzungsgrad an Wochenenden hängt auch mit der Aktivitäten-Struktur der Landkreis-Bevölkerung zusammen (→ mehr Freizeitaktivitäten/gemeinsame Unternehmungen an Wochenenden).

Insgesamt werden rund drei Viertel (76 %) aller Wegstrecken der Befragten innerhalb des Landkreises Nürnberger Land zurückgelegt. Im Quell-/Zielverkehr entfallen rund die Hälfte aller Wege der Landkreis-Bewohner*innen auf die Stadt Nürnberg. Wege von/nach Nürnberg sind zu 51 % berufliche Wege und werden in 46 % aller Fälle mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Bei allen anderen Zielen, die außerhalb des Landkreises angesteuert werden, dominiert der MIV mit einem Wegeanteil von 85 %.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass bereits 49 % aller erfassten (Alltags-)Wege der Landkreis-Bevölkerung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundverbands zurückgelegt werden.

5. Anhang I: Soziodemographie

Haushaltgröße

Nürnberger Land 2025



Haushaltgröße	
Eine Person	38%
Zwei Personen	33%
Drei Personen	14%
Vier Personen und mehr	15%
Gesamt	100%

Anzahl Personen/Haushalt	2,2
---------------------------------	-----

Abbildung 27: Haushalte nach Haushaltsgröße (gewichtete Verteilung der Befragungshaushalte)

Soziodemographie

Nürnberger Land 2025



Geschlecht	
männlich	49%
weiblich	51%
Gesamt	100%

Alter in Klassen	
0 - 5 Jahre	2%
6 - 17 Jahre	14%
18 - 24 Jahre	8%
25 - 44 Jahre	22%
45 - 64 Jahre	31%
65 - 74 Jahre	14%
75 Jahre und älter	9%
Gesamt	100%

Erwerbstätigkeit	
noch nicht in Ausbildung	3%
Hausfrau/Hausmann	2%
Rentner:in	20%
in Ausbildung	18%
zur Zeit arbeitslos	2%
erwerbstätig weiblich	29%
erwerbstätig männlich	26%
Gesamt	100%

Abbildung 28: Geschlecht, Alter und Erwerbstätigkeit (gewichtete Verteilungen der Befragungspersonen)

6. Anhang II: Methodik

Methodische Vorgehensweise

Mobilitätsbefragung Nürnberger Land 2025



Grundlage

Berücksichtigung der Befragungsstandards von Mobilitätserhebungen (KONTIV, MiD, SrV)
Berücksichtigung der AGFK-Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung
Erhebungszeitraum von mindestens vier Wochen (Vermeidung saisonaler Verzerrungen)
Erhebung an allen Wochentagen
Befragung aller Personen eines Haushalts ab 0 Jahren, für einen vorgegebenen Stichtag
Fokus auf hohe Rücklaufquote (Voraussetzung für valide Ergebnisse)
Strikte Einhaltung sämtlicher Datenschutzstandards und -vorgaben

Stichprobenziehung

Zufallsstichprobe aus Einwohnermelderegister
Ausreichende Stichprobengröße für repräsentative Ergebnisse
Stichprobenziehung unter Berücksichtigung der Grundgesamtheit

Befragtenkontakt

Offizielles Begleitschreiben (Landrat Nürnberger Land)
Angebot mehrerer Befragungskanäle (schriftlich-postalisch, telefonisch, online)
Befragtenbetreuung (kostenlose Servicehotline, Internetpräsenz zur Befragung)
Intensive Validierung der Befragtenangaben / Telefonische Nachbefragung

Gewichtungskriterien

Stichtagszeitraum (Monate, Wochentage)
Haushaltsgröße
Wohngebiet (Nordwest, Mitte, Nordost, Ost, Südwest, Südost)
Alter
Geschlecht

Datengrundlage/-analyse

Alle Personen ab 0 Jahren
Alle Wege bis einschließlich 100 km ("Alltagsmobilität"), ohne Wirtschaftsverkehr
Festlegung des Hauptverkehrsmittels nach Prioritätenfolge "ÖV - MIV - NMV"

Anwendbarkeit der Ergebnisse

Horizontale und vertikale Vergleichbarkeit (KONTIV-, MiD-, SrV-Standards)
Grundlage für weitere Verkehrsplanung
Evaluation von Verhaltensänderungen durch getroffene Maßnahmen

Abbildung 29: Methodische Vorgehensweise

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Landkreis Nürnberger Land nach aggregierten Gemeinden/Städten	5
Abbildung 2: Befragungsinhalte	8
Abbildung 3: Rücklauf und Datengrundlage	9
Abbildung 4: Fahrzeug- und Führerscheinbesitz	11
Abbildung 5: Haltestellen-Erreichbarkeit vom Wohnort	12
Abbildung 6: Kennziffern der Mobilität nach Wochentag	14
Abbildung 7: Aktivitäten	15
Abbildung 8: Wegezweck nach Tagestyp	16
Abbildung 9: Tagesganglinie nach Wegezwecken	17
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl pro Weg, Dauer und Entfernung	18
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht	20
Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen	21
Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl nach Tagestyp	22
Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	23
Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	24
Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Wohngebiet	25
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Pkw-Verfügbarkeit	26
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach E-Bike-Besitz	27
Abbildung 19: Tagesganglinie nach Hauptverkehrsmittel	28
Abbildung 20: Dauer und Entfernung pro Weg	29
Abbildung 21: Dauer und Entfernung pro Person/Tag	30
Abbildung 22: Home-Office-Tätigkeit (Zentrale Kennziffern)	32
Abbildung 23: Verkehrsarten	34
Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsart	35
Abbildung 25: Wegezweck nach Verkehrsart	36
Abbildung 26: Nicht-Nutzungsgründe Fahrrad	37
Abbildung 27: Haushalte nach Haushaltsgröße (gewichtete Verteilung der Befragungshaushalte)	40
Abbildung 28: Geschlecht, Alter und Erwerbstätigkeit (gewichtete Verteilungen der Befragungspersonen)	40
Abbildung 29: Methodische Vorgehensweise	41