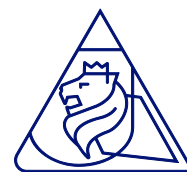




Haushaltsbefragung zur Mobilität in Amberg 2022

Ergebnisbericht für
die Stadt Amberg



AMBERG

Einleitung

Wie mobil ist die Bevölkerung in der Stadt Amberg? In der vorliegenden Befragung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und der Verkehrsmittelnutzung gefunden werden. Fahren die Bürgerinnen und Bürger täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen der Stadt Amberg keine aktuellen Informationen vor.

Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Verbesserung der Datengrundlage für die Mobilitätsplanung, Stadtentwicklungsplanung und Klimaschutzmaßnahmen in Amberg.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, orientiert sich die Durchführung der Haushaltsbefragung an bestimmten Kriterien und Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung. Darüber hinaus soll die Vergleichbarkeit mit übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie MiD (Mobilität in Deutschland) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegeben sein.

Eine weitere zweckmäßige Einordnung bietet der interkommunale Vergleich. Aktuelle Vergleichsdaten liegen beispielsweise aus den benachbarten Städten Neumarkt i.d.Opf. und Schwandorf vor.

Kernaussage der Untersuchung ist der gesamtstädtische Modal Split*. Aktuell wird mit 56 % Verkehrswegeanteil mehr als die Hälfte der Mobilität mit dem MIV** bestritten, 44 % mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes***. Von dem Umweltverbundanteil entfallen 23 % auf den Fußverkehr, 15 % auf den Radverkehr und 6 % auf den ÖPNV.

**Der Begriff Modal Split ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrswegeaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split).*

***MIV = motorisierter Individualverkehr (Kfz als Selbst- und Mitfahrer, Motorrad und Moped)*

****Unter Umweltverbund versteht man alle „umweltverträglichen Verkehrsarten“ wie den gesamten öffentlichen Verkehr, den Radverkehr und das Zufußgehen.*

Im Vergleich mit Neumarkt i.d. Opf. und Schwandorf zeigt sich, dass Amberg einen höheren Umweltverbundanteil an der Mobilität besitzt als Schwandorf. Während in Schwandorf mehr Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, sind in Amberg mehr Personen mit dem Fahrrad unterwegs. Im Vergleich mit übergeordneten Räumen (Landkreis Amberg-Weizbach/ Regierungsbezirk Oberpfalz) wird deutlich, dass dort die MIV-Anteile um mehr als 10 Prozentpunkte höher sind als in Amberg. Unterschiede zeigen sich außerdem im Fuß- und Radverkehr, die Anteile sind in Amberg höher als in den Vergleichsräumen. Bezüglich der Fahrradnutzung kann festgehalten werden, dass in Amberg auf vielen Wegen das Fahrrad als Verkehrsmittel gewählt wird. Die hohe Nutzungsquote im Radverkehr spiegelt sich auch in der Besitzquote wieder. So liegt diese bei 2,12 Fahrrädern je Haushalt (s. Seite 7). Es wird deutlich, dass in Amberg Verlagerungspotenziale zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn existieren.

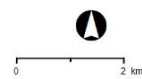
Im innerstädtischen Vergleich der (zusammengefassten) Stadtteile Ambergs zeigt sich ein heterogenes Mobilitätsverhalten zwischen den einzelnen Stadtteilen. In keinem Stadtteil nimmt der ÖPNV eine größere Rolle ein. So wird in Amberg häufiger auf das Fahrrad oder den Fußweg zurückgegriffen. In AG Fuchsstein/ AG Karmensölden zeigt sich hingegen, dass die Bürgerinnen und Bürger verstärkt auf den Pkw angewiesen sind, um die tägliche Mobilität zu bestreiten.

Die Befragung fand während der Corona-Pandemie außerhalb eines Lockdowns statt. Geschäfte waren geöffnet, Veranstaltungen waren in Präsenz möglich. Eine Beeinflussung durch das Coronavirus auf das Mobilitätsverhalten der befragten Personen im Befragungszeitraum fiel äußerst gering aus. 97 % der Befragten hat angegeben, dass sie an den Stichtagen im Mobilitätsverhalten nicht beeinflusst war.

Untersuchungsgebiet



Grundlage Haushaltsbefragung Amberg



Die Stadt Amberg ist eine kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Oberpfalz in Ostbayern mit rund 43.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2021). Die Stadt Amberg besitzt ein positives Pendlersaldo, d.h. es pendeln täglich mehr Menschen zum Arbeiten nach Amberg als Menschen aus Amberg heraus. Die größten Pendlerverflechtungen bestehen zwischen dem Landkreis Amberg-Sulzbach und den Städten Schwandorf und Neustadt a.d. Waldnaab.

Amberg gliedert sich auf der Fläche von 50 km² in 23 Stadtteile. Für die Untersuchung wurden einige Stadtteile aufgrund geringer Einwohnerzahlen in einzelne Stadtteile zusammengefasst. Der Stadtteil Dreifaltigkeit ist mit über 11.000 EW der einwohnerstärkste Stadtteil. Luitpoldhöhe/ Nördliche Vilsau hingegen ist mit knapp 700 EW der einwohnerschwächste Stadtteil.

Methodik

- Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV 2018“ konzipiert.
- Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens eignen.
 - Dienstag, der 20.09.2022 (*Wetter: 8-15 °C, bewölkt, leichter Niederschlag*)
 - Donnerstag, den 22.09.2022 (*Wetter: 5-15 °C, sonnig, kein Niederschlag*)
 - Dienstag, den 27.09.2022 (*Wetter: 7-11 °C, bewölkt, leichter Niederschlag*)
 - Donnerstag, den 29.09.2022 (*Wetter: 8-14 °C, bewölkt, kein Niederschlag*)
- Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Stadtverwaltung Ambergs. Bei einer Rücklaufquote von 20 % konnten 2.623 Personen in 1.173 Haushalten erreicht und befragt werden. 6.986 Wege konnten erfasst werden. Die benötigte Stichprobe entspricht etwa 1.490 Personen, wodurch der für statistisch repräsentative Ergebnisse auf Stadtteilebene benötigte Stichprobenumfang in der Befragung erreicht wurde.

Der Befragungsbogen bestand aus vier Teilen, die für den jeweiligen Stichtag auszufüllen waren:

| Haushaltsfragebogen | Personenfragebogen | Wegeprotokoll | Zusatzfragebogen |
|--|---|--|---|
| <p><u>Angaben zum Haushalt:</u></p> <p>Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung), Kilometerleistungen pro Jahr, Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV</p> | <p><u>Angaben zu den Personen:</u></p> <p>Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und höchster Schulabschluss der Personen über 6 Jahre, Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec/E-Bike-Besitz, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Normalität des Stichtages, Beeinflussung der Mobilität durch das Coronavirus</p> | <p><u>Dokumentation der Mobilität:</u></p> <p>Start- und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege</p> | <p><u>Bewertung der Verkehrsangebote:</u></p> <p>Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV, Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten, sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger, Einschätzung der Mobilitätsentwicklung</p> |

Mobilitätskennwerte

Im Folgenden werden die wichtigsten allgemeinen Mobilitätskennwerte in Amberg dargestellt. Die ermittelten Ergebnisse sind über die drei Faktoren Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße gewichtet und auf die Gesamtstadt anhand der Einwohnerzahlen nach Stadtbezirken hochgerechnet.

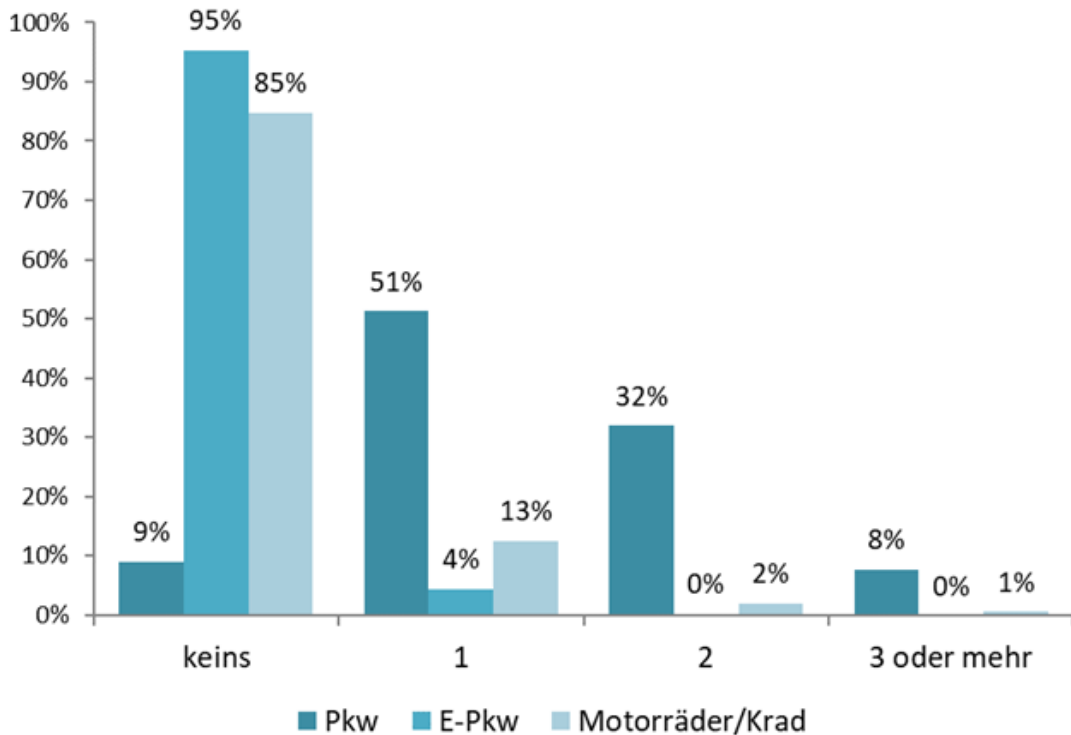
Die unten aufgeführten Mobilitätskennwerte zeigen die wichtigsten Indikatoren zur Mobilität und Besitzquoten der Amberger Bevölkerung.

| Indikator | Amberg | Einheit |
|-----------------------------|----------------|--|
| Mobilität (gesamt) | 3,2 | <i>Wege/Person und Tag</i> |
| Mobilität (mobile Personen) | 3,6 | <i>Wege/Person und Tag</i> |
| Mobilität | 87% | <i>Anteil mobiler Personen</i> |
| Gesamtweegeanzahl* | 134.500 | <i>Gesamtwege/Tag</i> |
| Binnenverkehr | 77% | <i>Anteil am Gesamtweegeaufkommen</i> |
| Wegelänge | 6,3 | <i>in Kilometer/Person und Tag</i> |
| Personen-km* | 851.000 | <i>Personen-Kilometer gesamt je Tag</i> |
| Wegedauer | 12 | <i>in Minuten/Person und Tag</i> |
| Zeitbudget Mobilität | 38 | <i>in Minuten/Person und Tag</i> |
| Pkw-Besitz | 1,41 | <i>Pkw/Haushalt</i> |
| Motorisierungsgrad | 631 | <i>Pkw/1.000 Einwohner</i> |
| Führerscheinbesitz | 93% | <i>Anteil an allen Personen ab 18 Jahren</i> |
| Fahrrad-Besitz | 2,12 | <i>Fahrräder/Haushalt</i> |

**Durch die vorliegende Haushaltsbefragung wurden nur die Mobilitätskennwerte der Amberger Bevölkerung erfasst. Die Verkehre aus dem Umland und insbesondere das Mobilitätsverhalten der Einpendler sind nicht berücksichtigt. Somit können keine Aussagen zum Gesamtverkehrsaufkommen in Amberg getroffen werden.*

Verkehrsmittelverfügbarkeiten

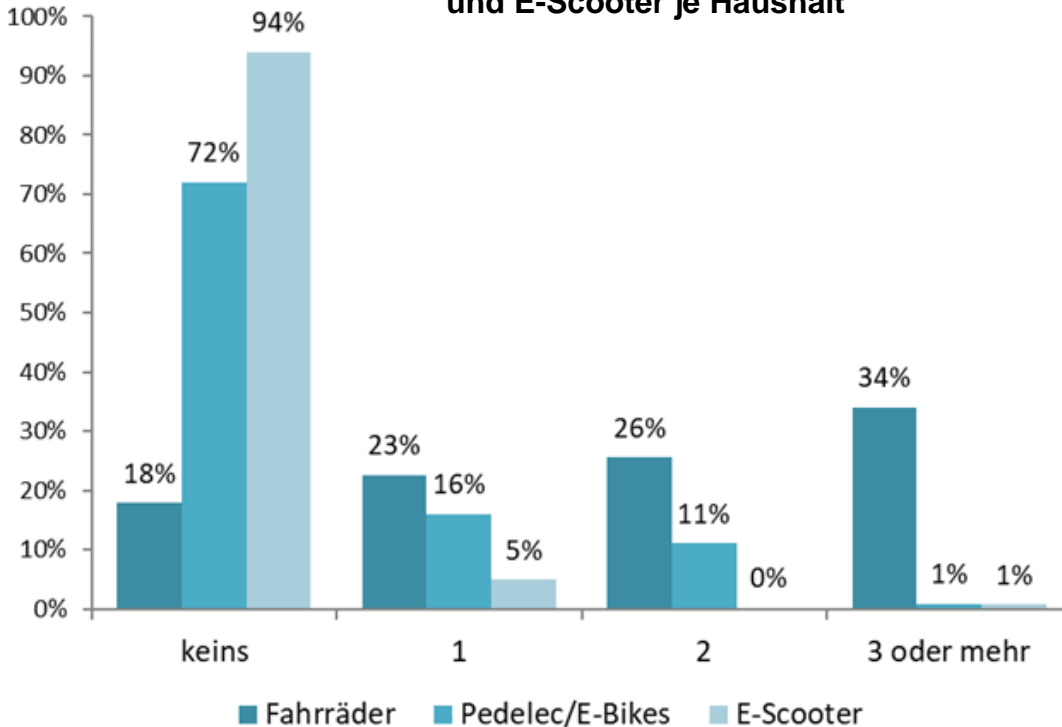
Pkw, E-Pkw und Krad je Haushalt



- Etwa 91 % der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. 40 % der Haushalte besitzen mehr als einen Pkw.
- Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt 1,41 Pkw und 0,19 Motorräder/Mopeds. Die Besitzquote von E-Pkw liegt bei 0,05. Dabei bestehen Unterschiede im Stadtteilvergleich. Schlachthof/ südliche Vilsaue liegt die Pkw-Besitzquote mit 1,16 am niedrigsten, in AG Fuchsstein/ AG Karmensölden mit 1,79 Pkw je Haushalt dagegen am höchsten.

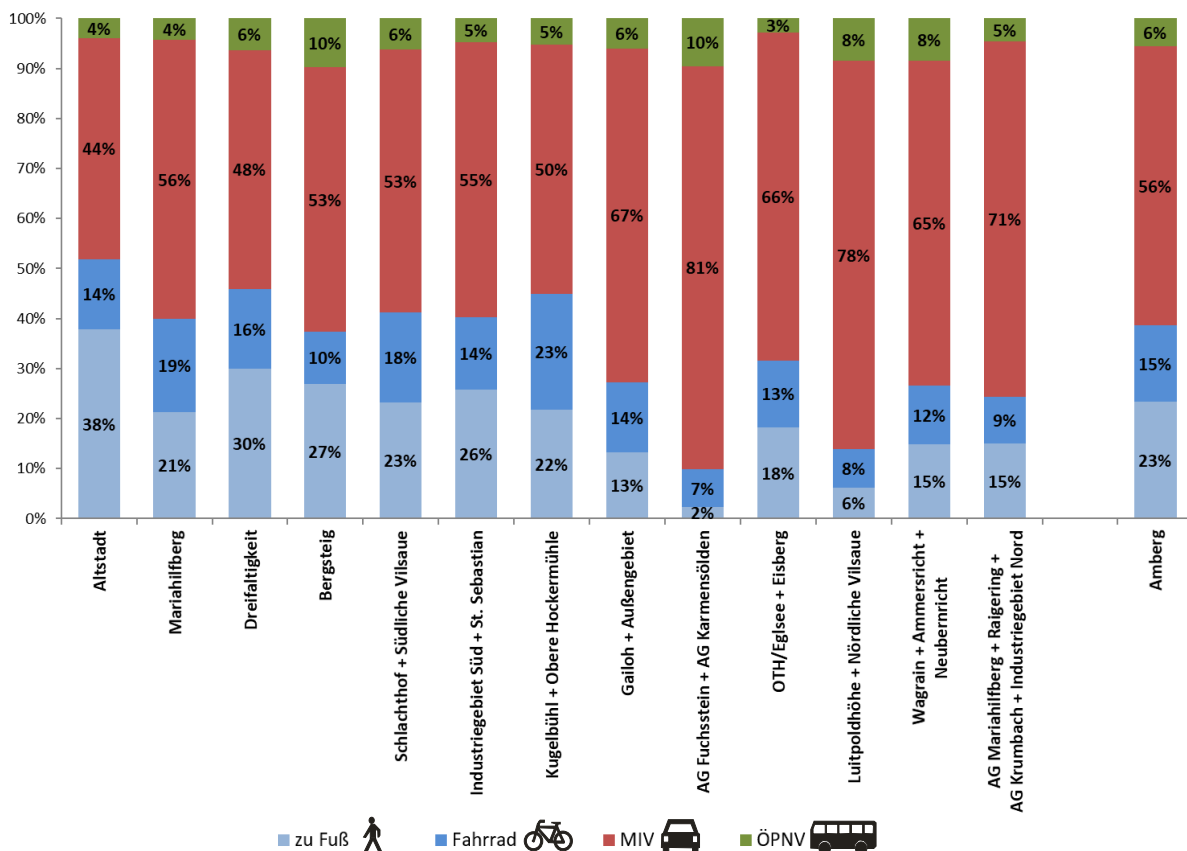
Verkehrsmittelverfügbarkeiten

Fahrräder, Pedelecs/E-Bikes
und E-Scooter je Haushalt



- 82 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad und 28 % der Haushalte ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung. 6% aller befragten Haushalte steht mindestens ein E-Scooter zur Verfügung.
- Die Fahrradbesitzquote je HH beträgt 2,12 (Pedelecs und E-Bikes: 0,41 je HH).

Modal Split: Stadtteilvergleich



- Gesamtstädtisch liegt das Modal Split-Verhältnis von MIV zu Umweltverbund bei 56 % zu 44 %, demzufolge wird der Großteil der Wege mit dem MIV zurückgelegt.
- Im Vergleich zur letzten Befragung aus 2017 lassen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. Der MIV-Anteil ist um 5% gesunken, während der Fahrradanteil um 7% gestiegen ist. Der Fußverkehr und der ÖPNV sind nahezu gleich geblieben.
- Bezüglich des Modal Splits existieren Unterschiede zwischen den Stadtteilen. Die räumliche Lage, siedlungs- und stadtstrukturelle Aspekte sowie das Verkehrsangebot und nicht zuletzt persönliche Präferenzen prägen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger. So sind hier beispielsweise Unterschiede zwischen AG Fuchsstein/ AG Karmensölden und den übrigen Stadtteilen auszumachen: Die Umweltverbundanteile reichen von 17 % (in AG Fuchsstein/AG Karmensölden) bis 56 % (Altstadt) In der Altstadt kann mit 38 % der höchste Fußverkehrsanteil festgestellt werden. Zusätzlich wird in der Altstadt vergleichsweise viel das Fahrrad genutzt. Der ÖPNV-Anteil reicht von 3% (in OTH/Egsee/Eisberg) bis 10% (in Bergsteig).

Modal Split: Alle Verkehrsmittel und Wegeanzahl

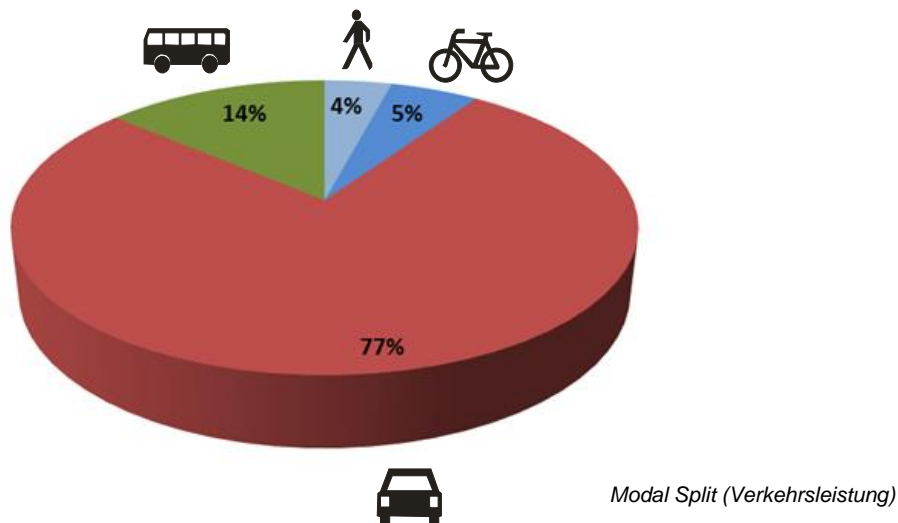
| Verkehrsmittel | Modal Split | Anzahl Wege (absolut) |
|--------------------|---------------|--------------------------|
| Zug | 1,2% | 1.600 |
| Bus | 4,4% | 5.900 |
| Auto als Mitfahrer | 8,1% | 10.900 |
| Auto als Fahrer | 46,9% | 63.000 |
| Motorrad | 0,9% | 1.100 |
| Pedelec/E-Bike | 4,5% | 6.000 |
| Fahrrad | 10,7% | 14.400 |
| zu Fuß | 23,4% | 31.500 |
| Amberg 2022 | 100,0% | 134.500 |

*Modal Split (Verkehrswegeaufkommen gesamt)
(Abweichungen von 100% durch Rundungsdifferenzen)*

Feindarstellung der verwendeten Verkehrsmittel

- Pedelecs/E-Bikes nehmen ca. 4 % der Mobilität ein (etwa 6.000 Wege/Tag).
- Von dem 5 %-igen ÖPNV-Anteil entfallen 4 % auf den Busverkehr und 1 % auf den Zug.
- Im MIV werden von den Bürgerinnen und Bürgern täglich über 73.900 Wege zurückgelegt (Selbstfahrer und Mitfahrer zusammengenommen).

Modal Split: Verkehrsleistung

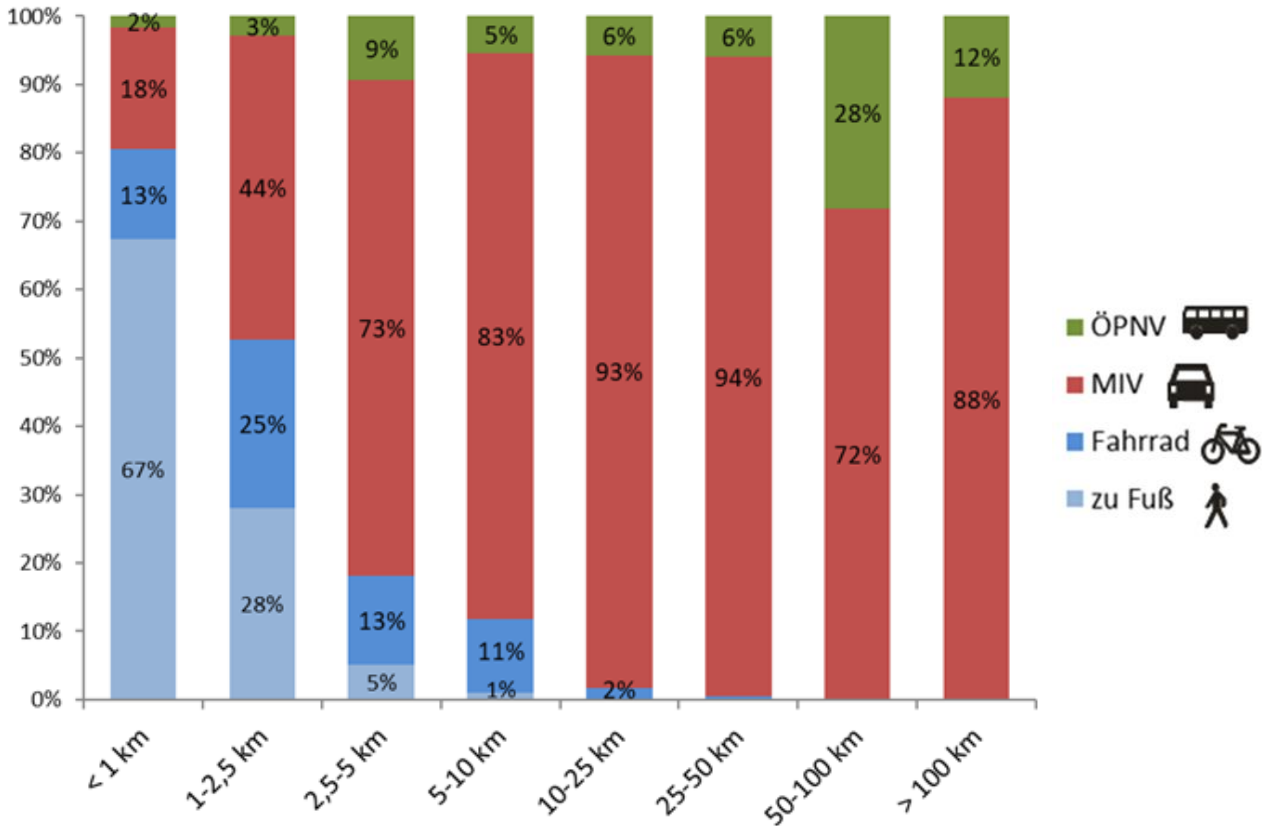


Modal Split nach Verkehrsleistung

- Bei Berücksichtigung der Wegelängen erhöht sich der Anteil des MIV und des ÖPNV.
- Insgesamt 77 % der Verkehrsleistung wird durch den motorisierten Individualverkehr erbracht.
- Auf den ÖPNV entfallen 14% der Verkehrsleistung
- Auf Rad- und Fußverkehr entfallen nur 9% der Verkehrsleistung

Modal Split: Wegelänge und Fahrtzweck

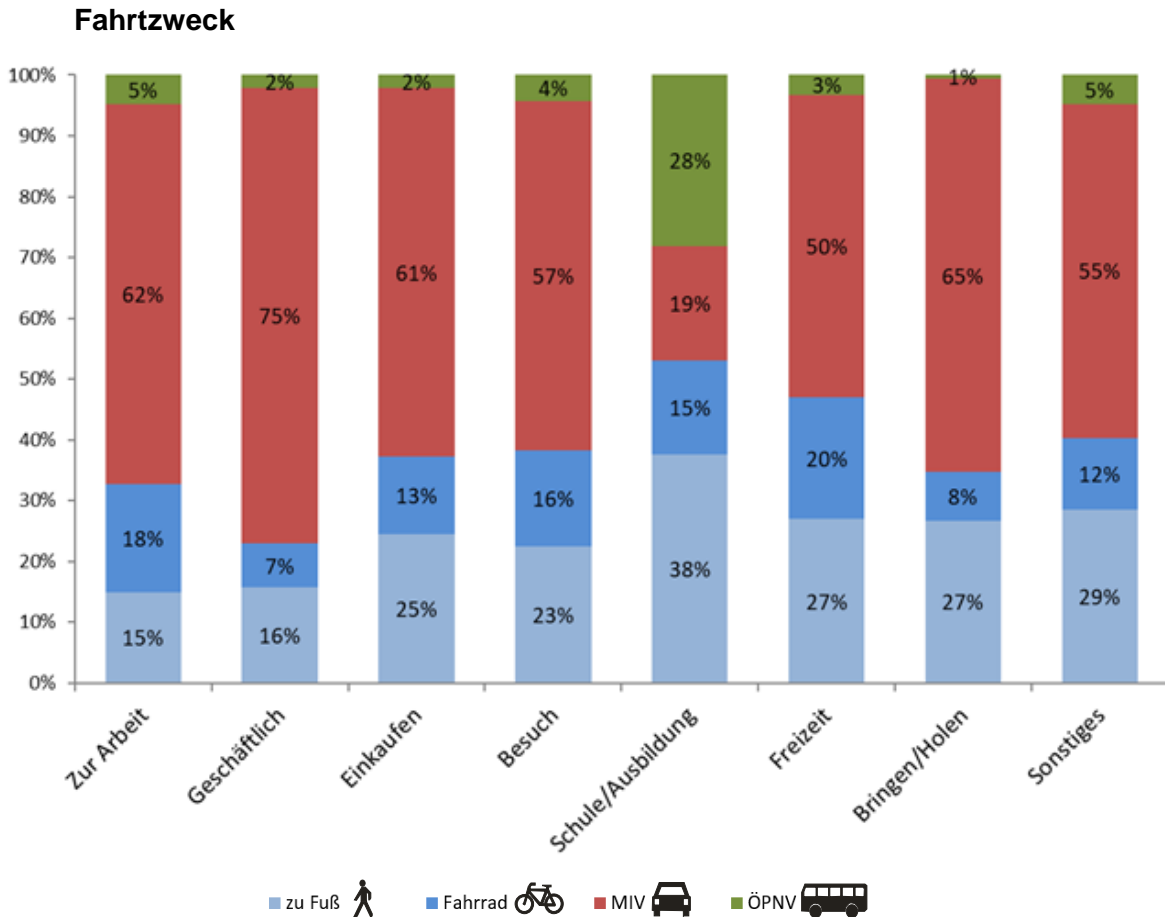
Wegelängenklasse



- Im Nahbereich wird ein Großteil der Mobilität zu Fuß bestritten, dennoch liegt der MIV-Anteil für Wege unter 1 km Distanz bei 18 % und für Wege zwischen 1-2,5 km bereits bei 44 % (jeweils Selbst- und Mitfahrer zusammengenommen).

→ Potenzial zur Verlagerung von Wegen auf Verkehrs-mittel des Umweltverbundes!

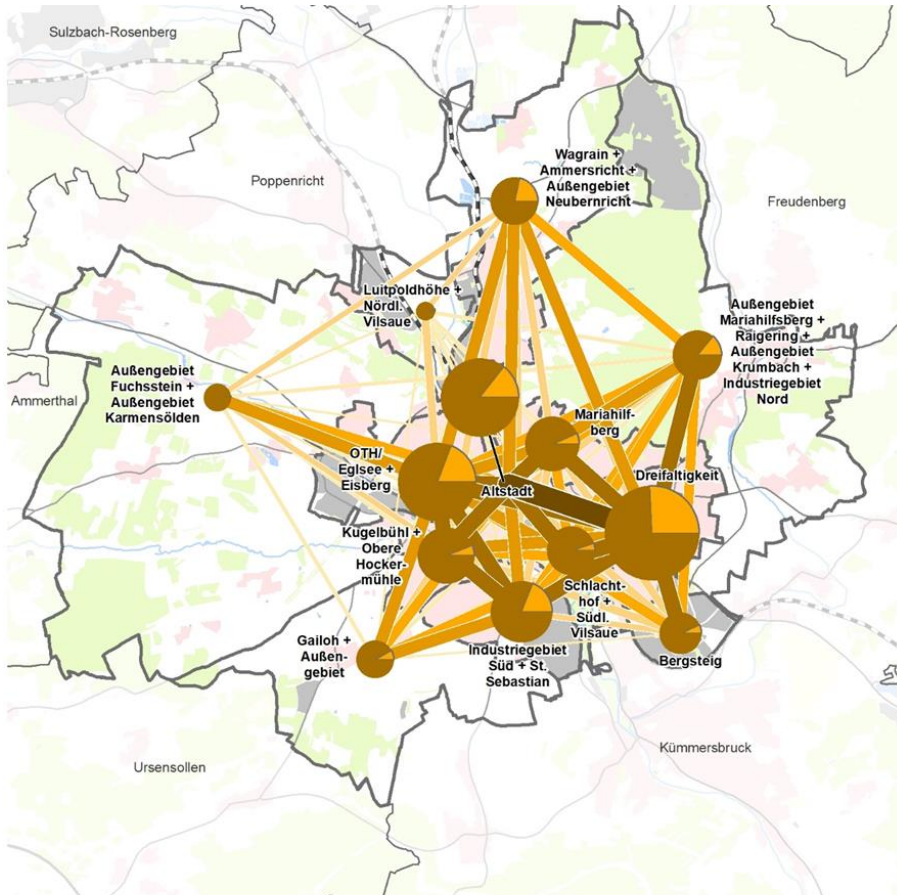
Modal Split: Wegelänge und Fahrtzweck



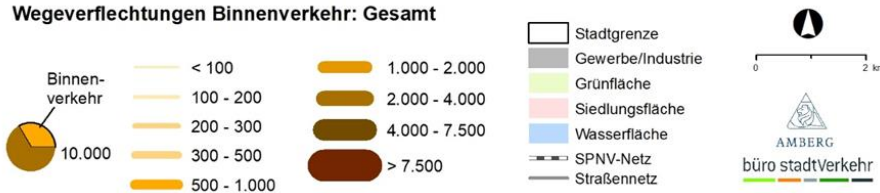
Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung des Modal Splits zuordnen:

- Arbeits- und geschäftliche Wege werden vorrangig mit dem Pkw zurückgelegt.
- Schul- und Ausbildungswege weisen einen hohen ÖPNV- und Fußwegeanteil auf.
- Freizeit- und Einkaufswege werden oft zu Fuß bestritten, wobei auch dort der MIV-Anteil am größten ist.

Wegeverflechtungen: Summe aller Verkehrsmittel

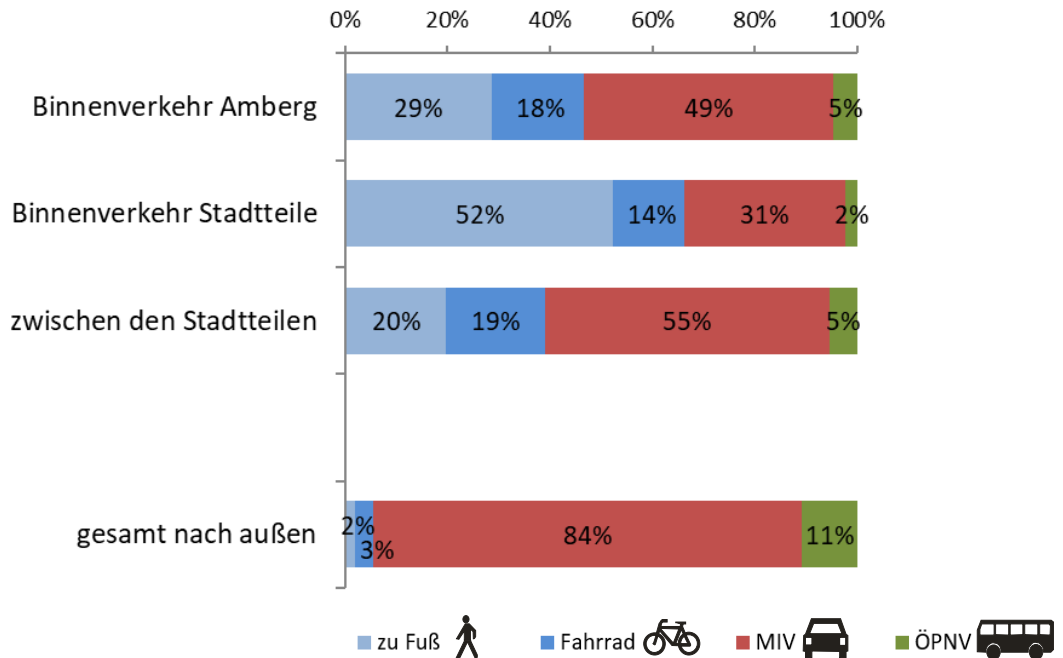


Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Gesamt



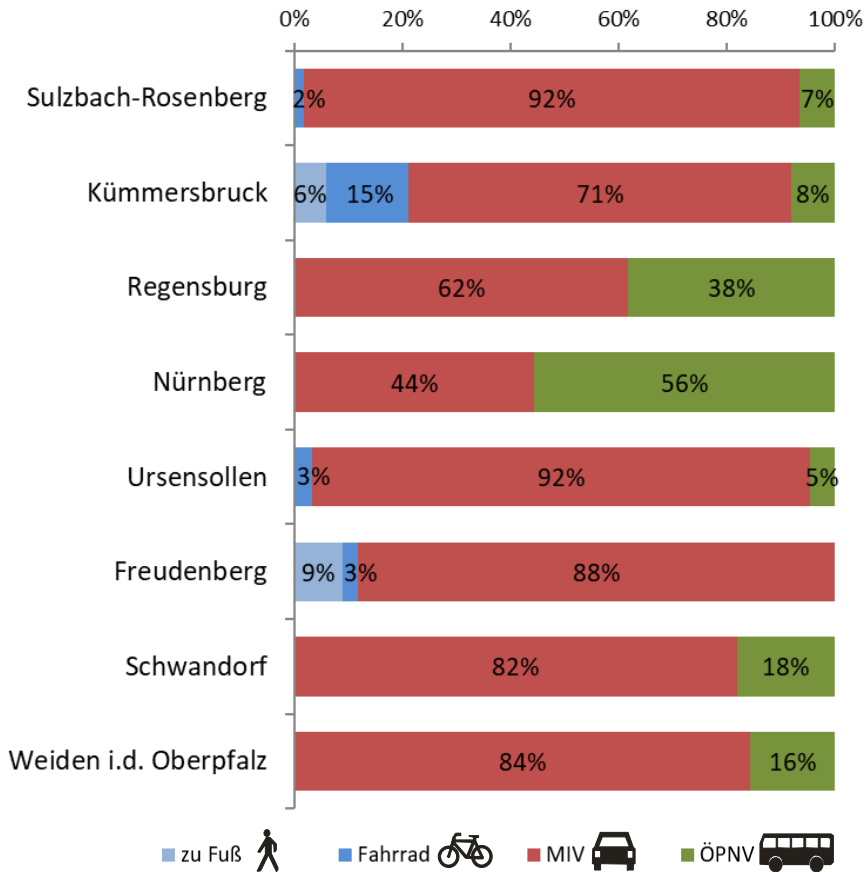
- Der Binnenverkehrsanteil der Mobilität in Amberg beträgt 77 %.
- Zentraler Ausgangspunkt des innerstädtischen Verkehrs in Amberg sind die Altstadt sowie die Stadtteile Dreifaltigkeit und Mariahilfberg. Die meisten Wege werden täglich zwischen Altstadt und Dreifaltigkeit mit mehr als 3.200 Wegen zurückgelegt.
- Der Binnenverkehrsanteil liegt in dem Stadtteil Dreifaltigkeit mit mehr als 26 % am höchsten.

Modal Split: Binnenverkehr und Außenziele



- Die Verkehrsmittelwahl der Amberger unterscheidet sich stark je nach zurückgelegter Wegelation. Im Binnenverkehr innerstädtisch und insbesondere innerhalb der jeweiligen Stadtteile wird häufig zu Fuß gegangen oder vereinzelt auch das Fahrrad genutzt.
- Bei Wegen aus der Stadt heraus wird dagegen zu 84 % der Pkw genutzt

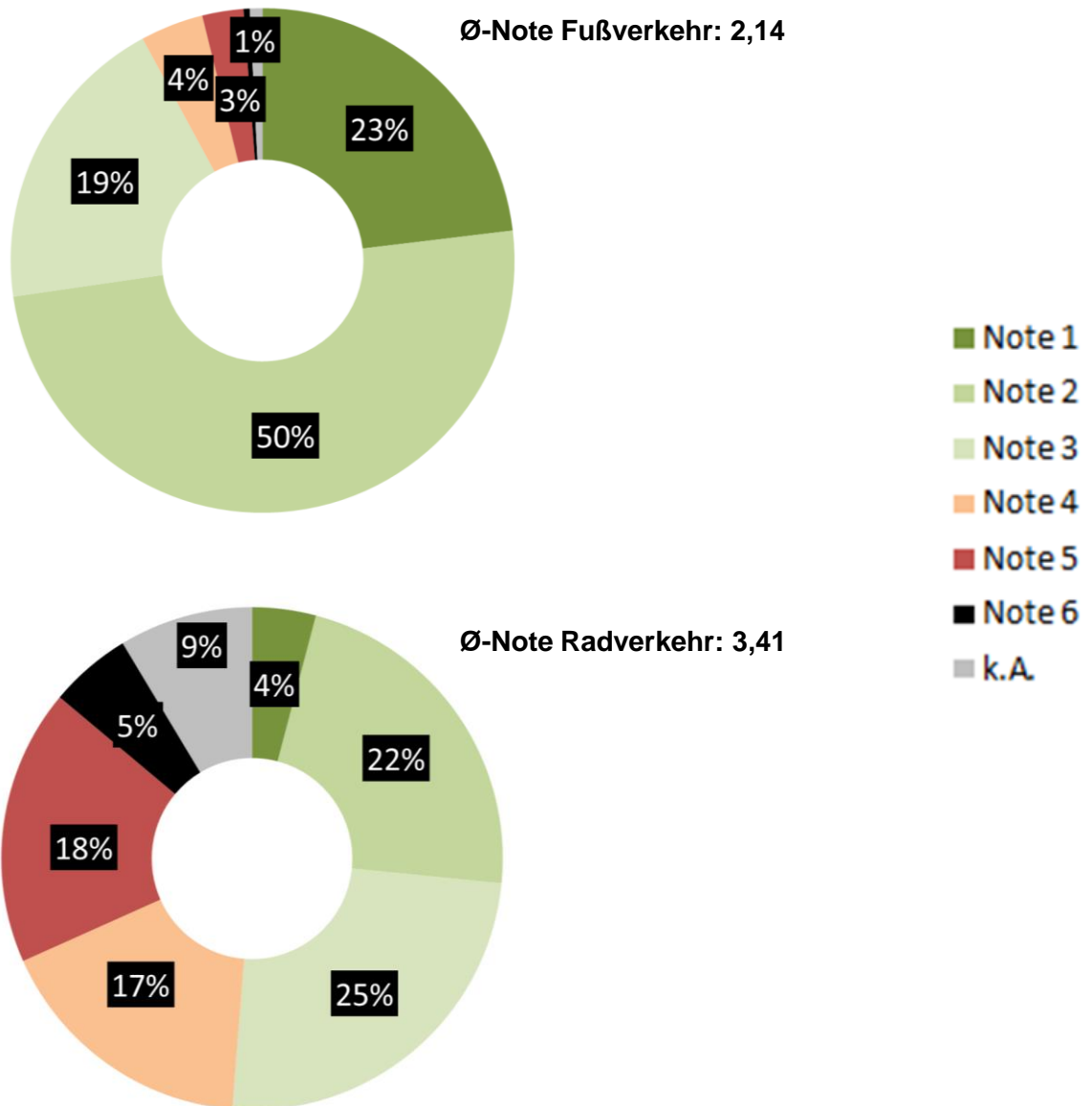
Modal Split: Binnenverkehr und Außenziele



| Nr. | Häufigste Außenziele | Wege/Tag | Anteil an allen Wegen |
|-----|-----------------------|----------|-----------------------|
| 1 | Sulzbach-Rosenberg | 5.500 | 4,1% |
| 2 | Kümmersbruck | 3.700 | 2,8% |
| 3 | Regensburg | 1.800 | 1,3% |
| 4 | Nürnberg | 1.800 | 1,3% |
| 5 | Ursensollen | 1.500 | 1,1% |
| 6 | Freudenberg | 1.500 | 1,1% |
| 7 | Schwandorf | 1.200 | 0,9% |
| 8 | Weiden i.d. Oberpfalz | 1.200 | 0,9% |

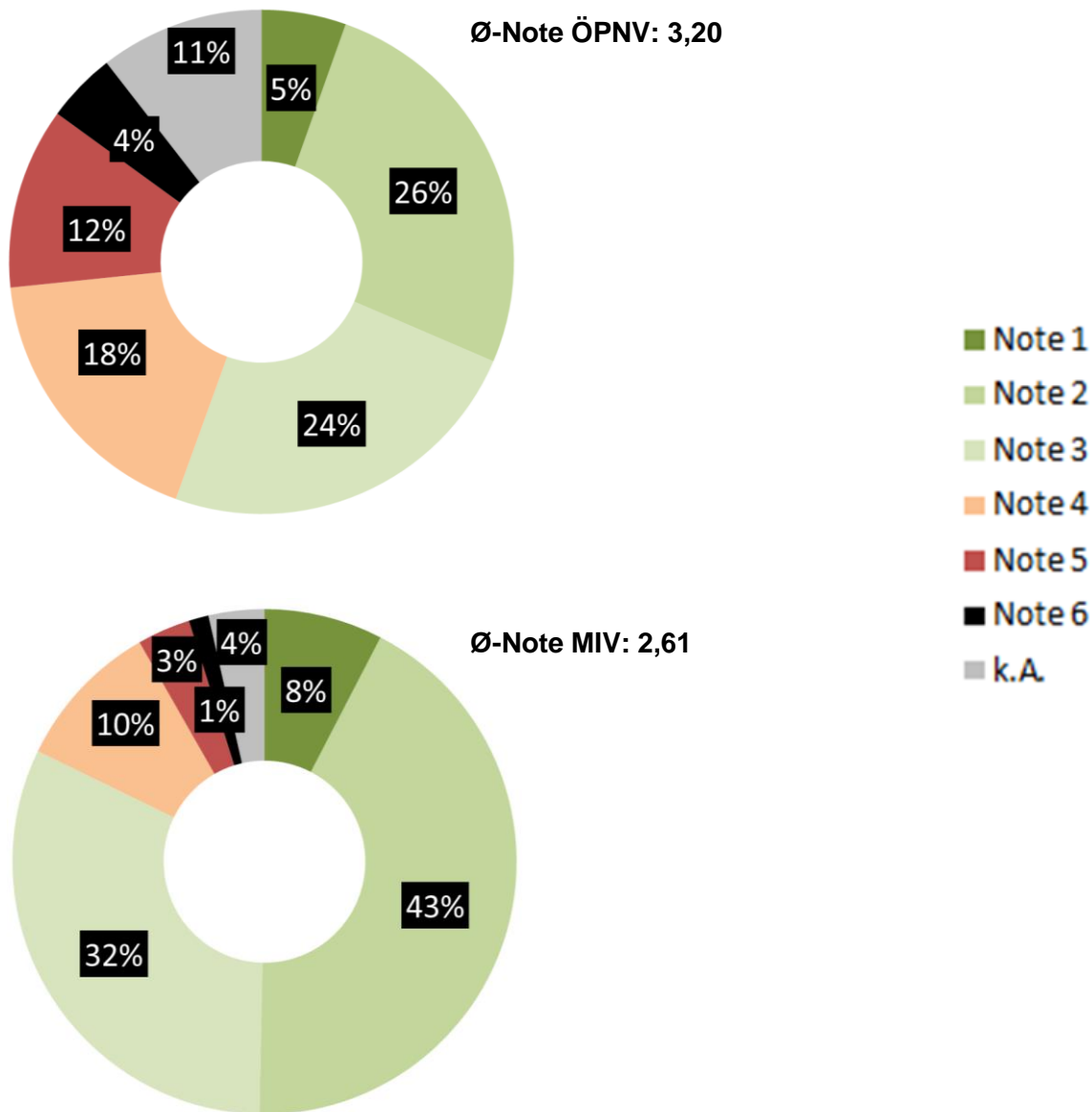
- Höhere ÖPNV-Anteile können bei Wegen nach Nürnberg, Regensburg und Schwandorf beobachtet werden. Hier spielen die SPNV-Anbindung in Amberg sowie die Umsteigemöglichkeiten in Nürnberg bzw. Regensburg eine wichtige Rolle.

Zusatzfragebogen: Bewertung der Verkehrsangebote



- Im Verkehrsmittelvergleich erreicht das Fußverkehrsangebot in Amberg die beste Note mit 2,14 (Bewertung des gesamten Angebots nach Schulnoten). Über 70 % der Personen bewerten das Angebot von sehr gut bis gut. Im Gegensatz dazu herrscht leichte Unzufriedenheit bzgl. des Radverkehrsangebot. 23 % der Haushalte haben die Noten 5 (mangelhaft) oder 6 (ungenügend) vergeben. 9 % haben hier keine Bewertung abgegeben.

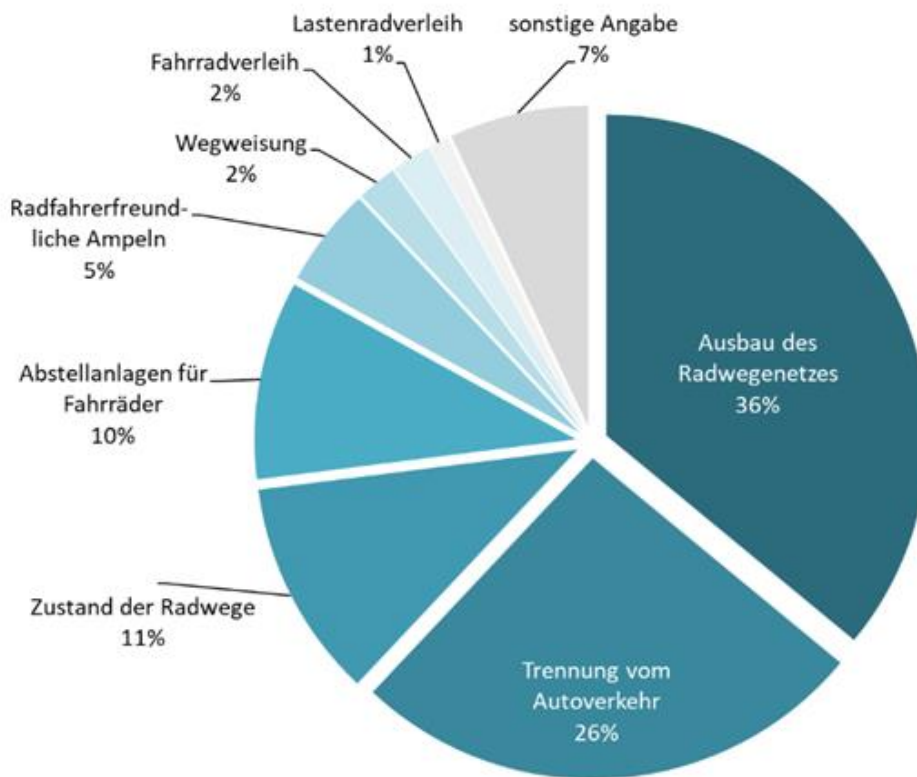
Zusatzfragebogen: Bewertung der Verkehrsangebote



- ÖPNV und MIV werden von den befragten Haushalten in Amberg größtenteils befriedigend bewertet, der ÖPNV erreicht eine Durchschnittsnote von 3,20; der MIV eine Durchschnittsnote von 2,61

Zusatzfragebogen: Verbesserungsbedarf (Bsp. Radverkehr)

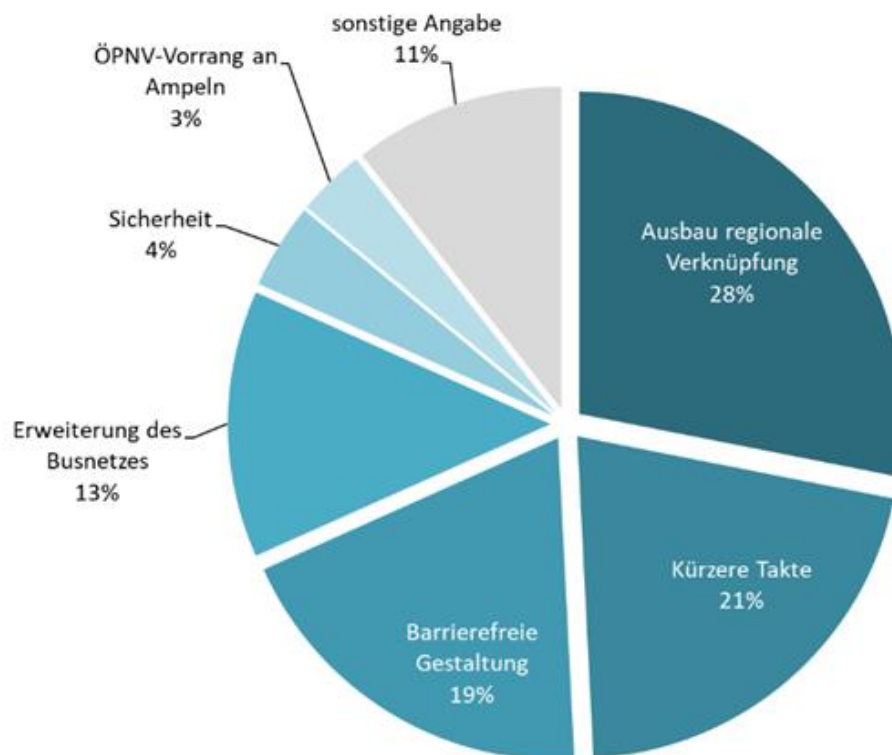
- Bei der Frage, wo konkreter Verbesserungsbedarf von den Bürgerinnen und Bürgern gesehen wird, wurden zum Thema Radverkehr die folgenden Bereiche am häufigsten genannt:



- Der Ausbau des Radwegenetzes ist für 36 % der Haushalte ein wesentliches Merkmal zur Verbesserung des Radverkehrsangebotes in Amberg (hohe Anzahl an zusätzlichen Angaben zu diesem Thema). Ebenso wird häufig die Trennung vom Autoverkehr (26%) als ein zentraler Themenschwerpunkt angesprochen.
- Aspekte wie der Zustand der Radwege, Abstellanlagen oder radfahrerfreundliche Ampeln spielen für die Haushalte eine tendenziell untergeordnete Rolle.

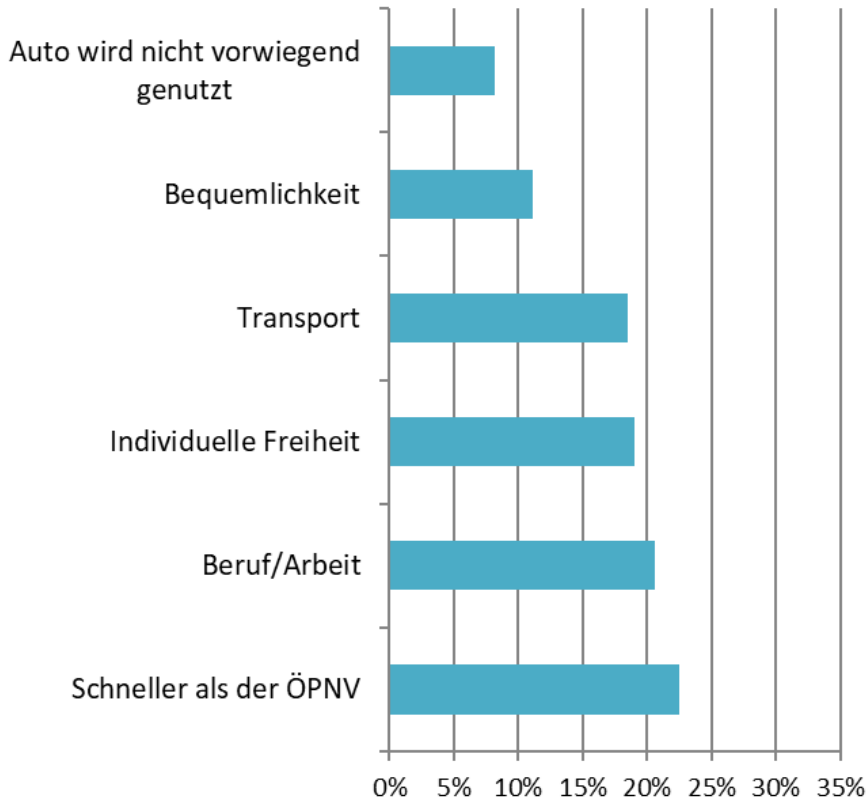
Zusatzfragebogen: Verbesserungsbedarf (Bsp. ÖPNV)

- Bei der Frage, wo konkreter Verbesserungsbedarf von den Bürgerinnen und Bürgern gesehen wird, wurden zum Thema ÖPNV die folgenden Bereiche am häufigsten genannt:



- Der Ausbau der regionalen Verbindung wird besonders von Bürgerinnen und Bürgern (28%) gewünscht.
- Zusätzlich wird von 21% eine kürzere Taktung gewünscht.
- Daneben werden die barrierefreie Gestaltung (19%) und die Erweiterung des Busnetzes (13%) als Verbesserung angesprochen.
- Die Sicherheit sowie der ÖPNV-Vorrang an Ampeln spielen für die Haushalte eine tendenziell untergeordnete Rolle.

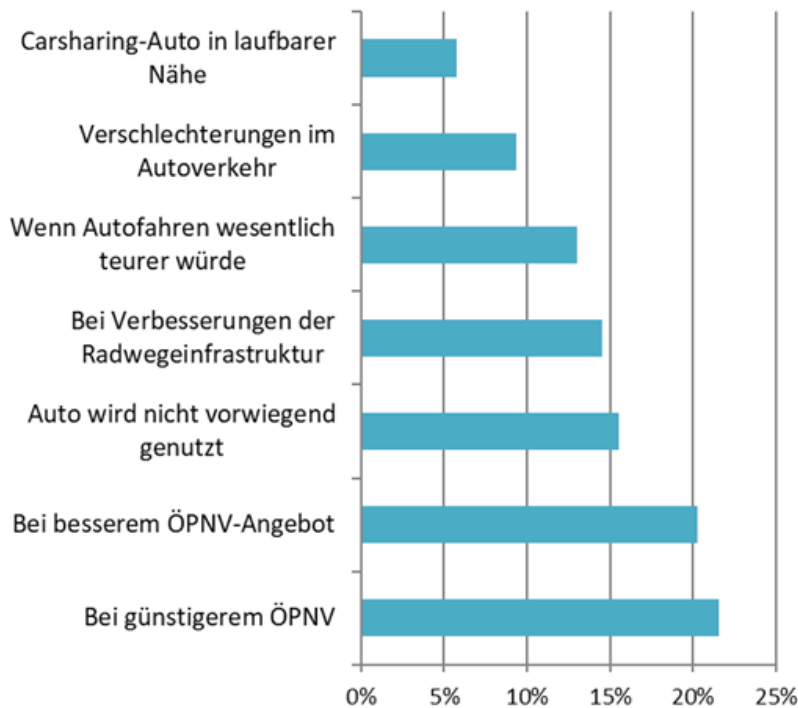
Zusatzfragebogen: Autonutzung und Verzicht



- Neben den verkehrsmittelspezifischen Abfragen zu jeweiligem Verbesserungsbedarf wurde gefragt, aus welchen Gründen die Haushalte das Auto überwiegend nutzen:

Die meisten Personen haben angegeben, das Auto aufgrund von Geschwindigkeitsvorteilen gegenüber dem ÖPNV zu nutzen. Darauf folgen diejenige, die für die Arbeit/ den Beruf auf das Auto angewiesen sind.

Zusatzfragebogen: Autonutzung und Verzicht



- 22 % der Haushalte hat angegeben, dass sie bei günstigeren Preisen für die ÖPNV-Nutzung das Auto häufiger stehen lassen würden
- Ca. 20 % wären zum Verzicht auf das Auto bereit, wenn das Angebot im ÖPNV insgesamt verbessert würde
- 15% der befragten Haushalte geben an, dass sie auf das Auto verzichten würden, wenn die Radwegeinfrastruktur verbessert werden würde
- Die Analyse auf Stadtteilebene macht deutlich, dass ein besseres und günstigeres ÖPNV-Angebot ein möglicher Grund für den Autoverzicht wäre

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Amberg
Referat für Stadtentwicklung, Bauen
Stabstelle Mobilität, Verkehr
Steinhofgasse 2
92224 Amberg

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr



Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH&Co. KG

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden
Fon: 02103 91159-0
Fax: 02103 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725
Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255

Bearbeiterteam:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)
Marius Lenz M.Sc. (Projektleitung)
Sabrina Kirschbaum M.Sc.

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechts-neutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Bildquelle Titelseite: © Michael Golinski, Stadt Amberg