

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
14.06.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Tagesordnung	3
Einladung Ausschüsse	5
Öffentliche Bekanntmachung	6
Vorlagendokumente	
TOP Ö 1.1 Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2022	
Bekanntgabe 005/0128/2023	7
Anlage 1: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Amberg 2022: Ergebnisbericht für die Stadt Amberg - Kurzfassung Mai 2023 005/0128/2023	8
Anlage 2: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Amberg 2022 (Langfassung) 005/0128/2023	31
TOP Ö 1.2 Park & Ride im Umfeld des Bahnhofs	
Bekanntgabe 005/0130/2023	147
Anlage 1: Antrag SPD P+R 005/0130/2023	151
TOP Ö 4 Beitritt der Stadt Amberg zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)	
Beschlussvorlage 005/0131/2023	152
Anlage 1: AGFK Bayern - Aufnahmekriterien Städte und Gemeinden 005/0131/2023	155
Anlage 2: Vereinssatzung 005/0131/2023	160
TOP Ö 5 Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG); Vergabe von Taxikonzessionen, Anzahl der Konzessionen	
Beschlussvorlage 003/0016/2023	171

Stadt Amberg

Marktplatz 11
92224 Amberg



AMBERG

Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungstermin:

Mittwoch, 14.06.2023, 15:00 Uhr

Sitzungsort:

**Sitzungssaal Referat für Stadtentwicklung und
Bauen, Steinhofgasse 2**

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Bekanntgaben
- 1.1 Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2022
Vorlage: 005/0128/2023
- 1.2 Park & Ride im Umfeld des Bahnhofs
Vorlage: 005/0130/2023
- 2 Genehmigung der Niederschrift des Verkehrsausschusses vom 08.03.2023 und
20.04.2023 (Sondersitzung)
- 3 Sonstiges
- 4 Beitritt der Stadt Amberg zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche
Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)
Vorlage: 005/0131/2023
- 5 Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Vergabe von Taxikonzessionen, Anzahl der Konzessionen
Vorlage: 003/0016/2023

Nichtöffentlicher Teil

6 Bekanntgaben

7 Sonstiges

Stadt Amberg

Marktplatz 11

92224 Amberg



AMBERG

Einladung

zur

*** Sitzung des Verkehrsausschusses**

*** am Mittwoch, 14.06.2023**

*** um 15:00 Uhr**

*** Sitzungssaal Referat für Stadtentwicklung und Bauen, Steinhofgasse 2**

Hierzu werden alle Mitglieder eingeladen. Wer aus einem wichtigen Grund am Erscheinen verhindert ist, wird gebeten, sich unter Angabe des Grundes rechtzeitig zu entschuldigen, damit soweit noch nicht geschehen, der Vertreter fristgerecht verständigt werden kann.

Amberg, 31. Mai 2023

Michael Cerny
Oberbürgermeister



Öffentliche Bekanntmachung

Hiermit lade ich zu einer
öffentlichen Sitzung des Verkehrsausschusses
am **Mittwoch, den 14.06.2023 um 15:00 Uhr**
Sitzungssaal Referat für Stadtentwicklung und Bauen, Steinhofgasse 2
ein.

Tagesordnung:

- 1 Bekanntgaben
- 1.1 Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2022
- 1.2 Park & Ride im Umfeld des Bahnhofs
- 2 Genehmigung der Niederschrift des Verkehrsausschusses vom 08.03.2023 und 20.04.2023 (Sondersitzung)
- 3 Sonstiges
- 4 Beitritt der Stadt Amberg zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)
- 5 Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Vergabe von Taxikonzessionen, Anzahl der Konzessionen

Amberg, 05.06.2023

Michael Cerny
Oberbürgermeister



Bekanntgabe	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	005/0128/2023 öffentlich 30.05.2023
Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2022		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Schaller, Ulrich, Stich, Cornelia		
Beratungsfolge	14.06.2023 19.06.2023	Verkehrsausschuss Stadtrat

Sachstandsbericht:

Im September 2022 wurde eine Mobilitätsbefragung in der Amberger Bürgerschaft durchgeführt. Fachlich begleitet wurde die Stabsstelle Mobilität und Verkehr dabei vom Büro StadtVerkehr aus Hilden, das deutschlandweite Erfahrungen mit Mobilitätsbefragungen mitbringt.

Ziel war eine repräsentative Haushaltsumfrage, mit der Aussagen über das Mobilitätsverhalten auf Ebene der Gesamtstadt getroffen werden können. Dazu wurden 5960 Haushalte postalisch angeschrieben und mittels eines vierteiligen Fragebogens zu ihrem Mobilitätsverhalten an ausgewählten Stichtagen befragt. Die Bürgerinnen und Bürger konnten den Fragebogen in analoger Form ausfüllen und zurückschicken. Alternativ konnte der Fragebogen online oder am Telefon beantwortet werden. Die Rücklaufquote war mit fast 1.200 beteiligten Haushalten und über 2.600 beteiligten Personen sehr gut (20%), sodass nun neben statistisch repräsentativen Ergebnissen für die Gesamtstadt auch detaillierte Ergebnisse zu den einzelnen (teils zusammengefassten) Stadtteilen vorliegen.

Die Auswertung zeigt einen Modal Split (auf Grundlage der Wegezanzahl) mit einem MIV-Anteil von 56%, einem ÖPNV-Anteil von 6%, einem Radverkehrsanteil von 15% und einem Fußverkehrsanteil von 23%. Der Modal Split nach Verkehrsleistung ist naturgemäß in Richtung MIV und ÖPNV verschoben, da Fuß- und Radverkehr ab einer gewissen Wegelänge nicht mehr genutzt werden können.

Das Büro StadtVerkehr hat sowohl einen ausführlichen Bericht zur Mobilitätsbefragung erstellt, aus welchem Details zu den einzelnen Stadtteilen entnommen werden können (Anlage 2), als auch einen Kurzbericht mit prägnanten Informationen und ausgewählten Graphiken (Anlage 1).

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

Anlagen:

- Anlage 1: . Haushaltsbefragung zur Mobilität in Amberg 2022: Ergebnisbericht für die Stadt Amberg – Kurzfassung Mai 2023
- Anlage 2: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Amberg 2022 (Langfassung)



TOP Ö 1.1

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.

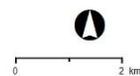
Im innerstädtischen Vergleich der (zusammengefassten) Stadtteile Ambergs zeigt sich ein heterogenes Mobilitätsverhalten zwischen den einzelnen Stadtteilen. In keinem Stadtteil nimmt der ÖPNV eine größere Rolle ein. So wird in Amberg häufiger auf das Fahrrad oder den Fußweg zurückgegriffen. In AG Fuchsstein/ 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.

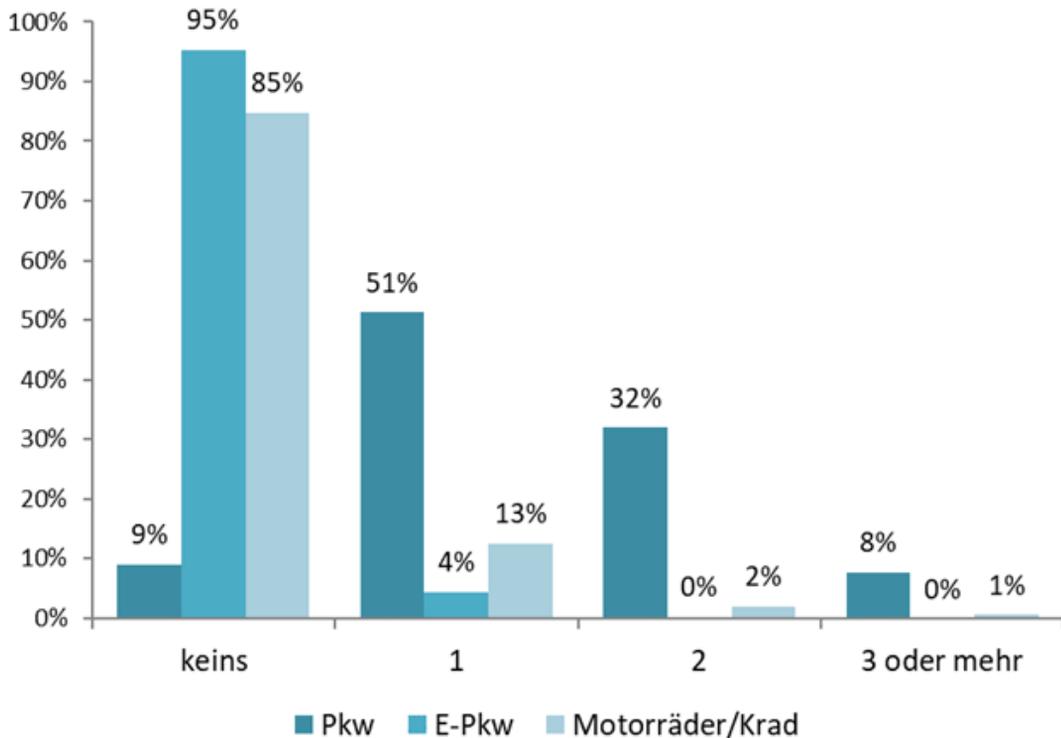
Die unten aufgeführten Mobilitätskennwerte zeigen die wichtigsten Indikatoren zur Mobilität und Besitzquoten der Amberger Bevölkerung.

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

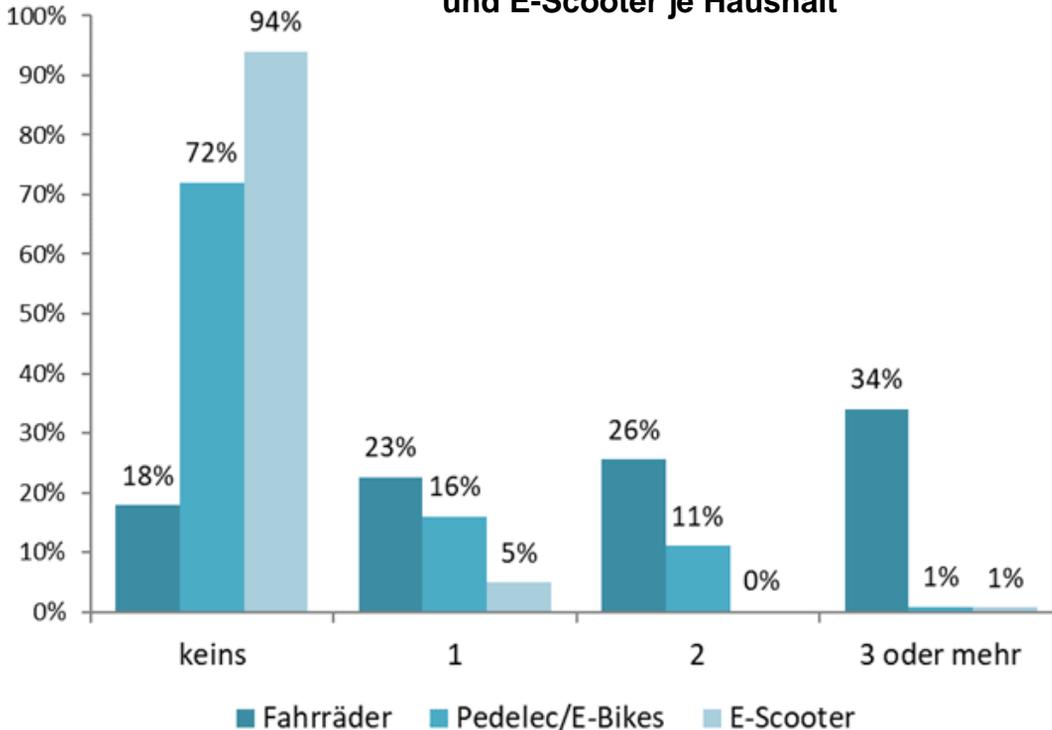
Pkw, E-Pkw und Krad je Haushalt



- 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.

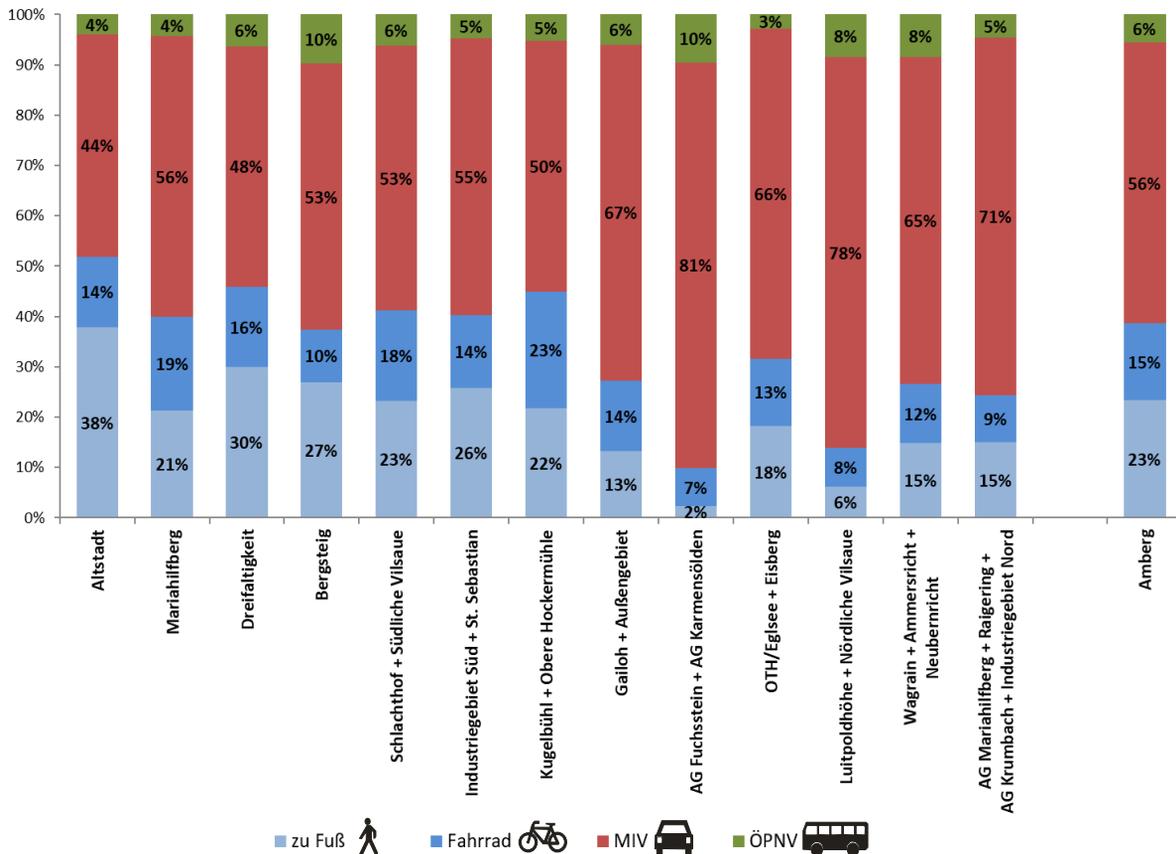
Verkehrsmittelverfügbarkeiten

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

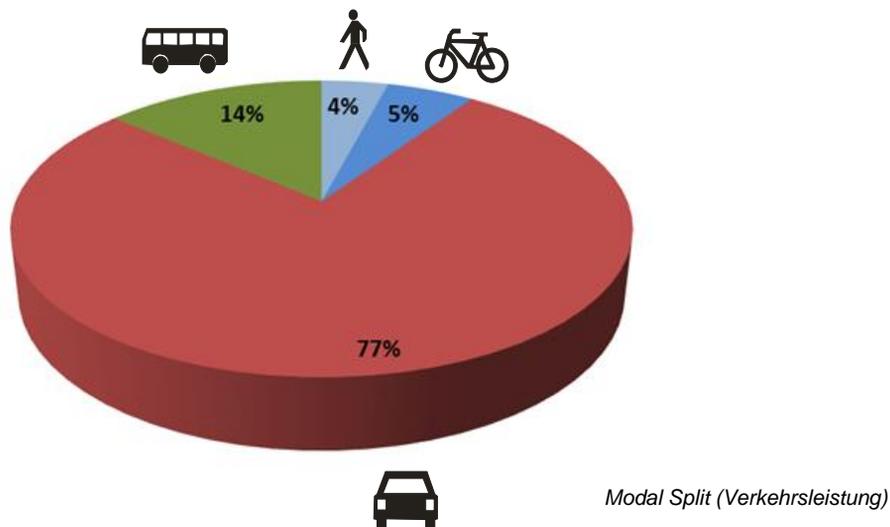
Verkehrsmittel	Modal Split	Anzahl Wege (absolut)
Zug	1,2%	1.600
Bus	4,4%	5.900
Auto als Mitfahrer	8,1%	10.900
Auto als Fahrer	46,9%	63.000
Motorrad	0,9%	1.100
Pedelec/E-Bike	4,5%	6.000
Fahrrad	10,7%	14.400
zu Fuß	23,4%	31.500
Amberg 2022	100,0%	134.500

*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

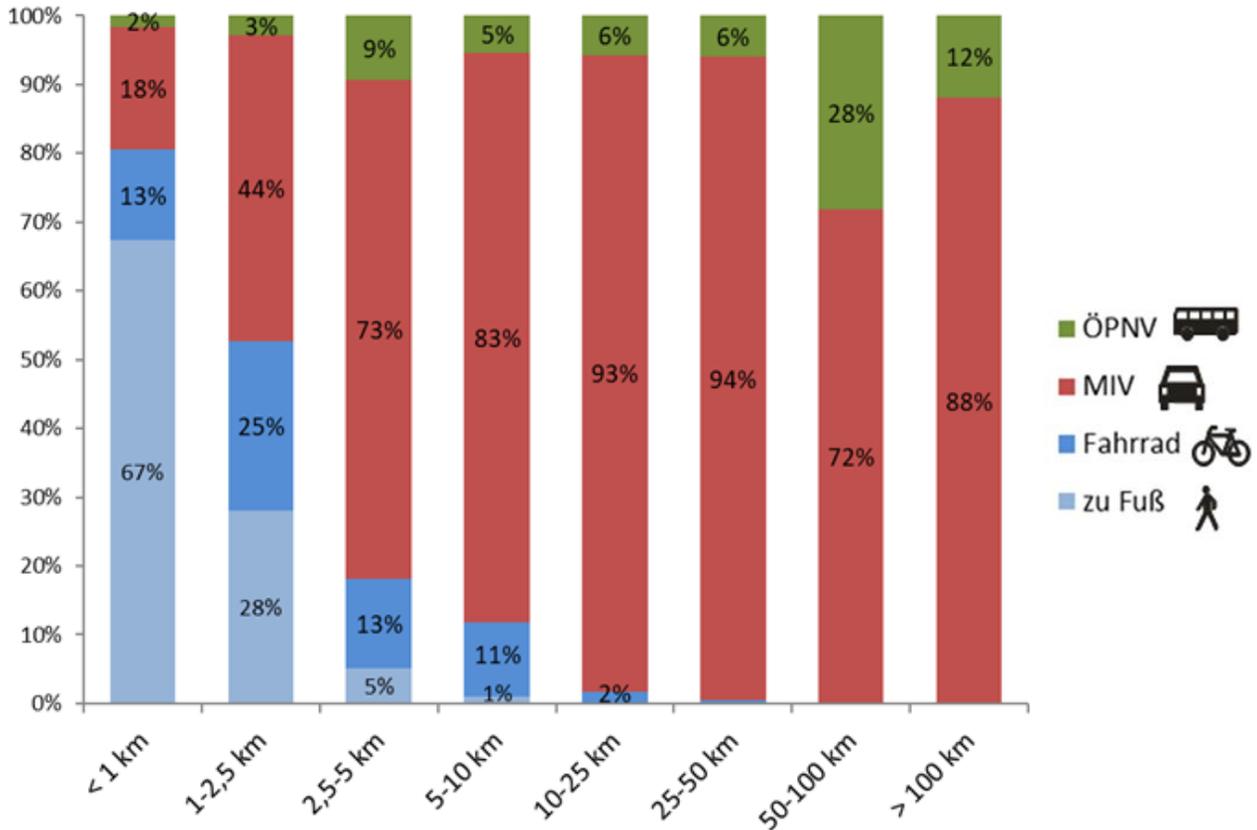


Modal Split nach Verkehrsleistung

- 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

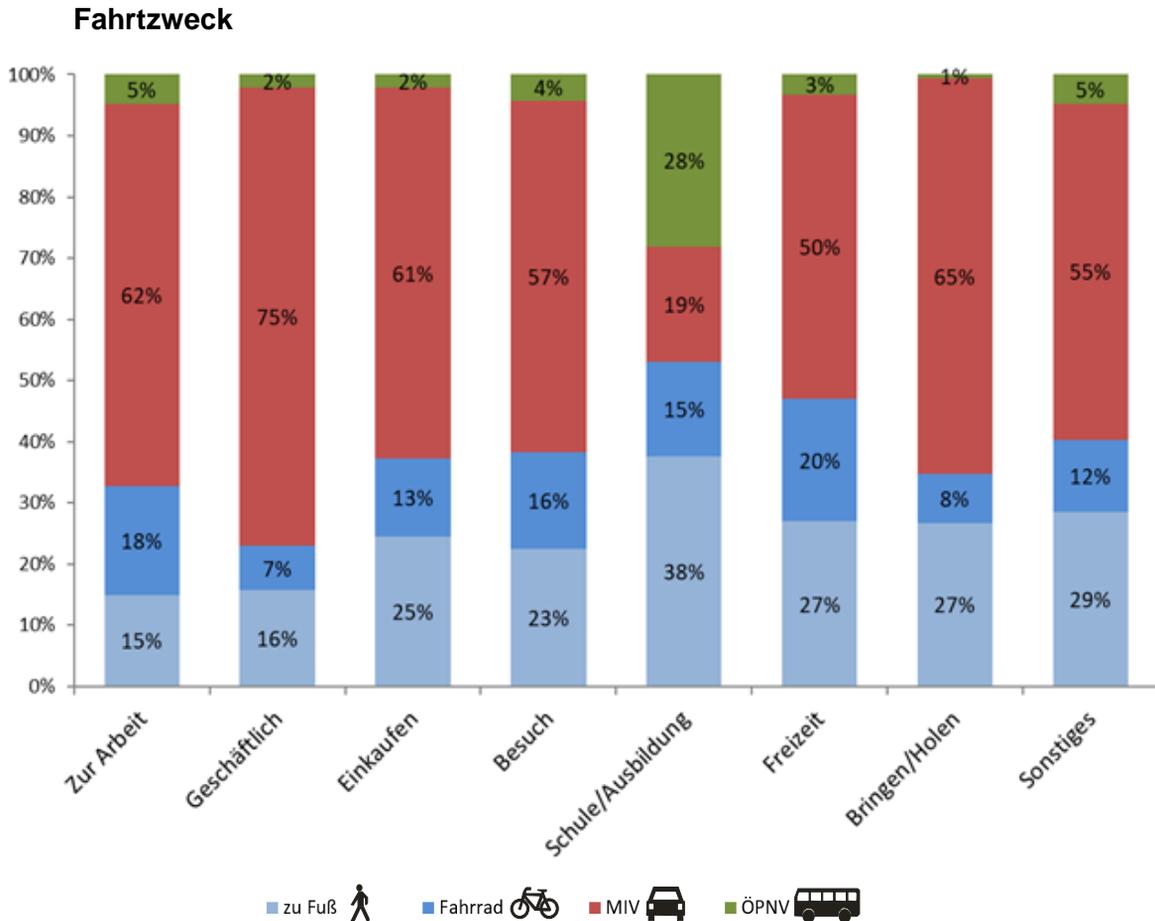
Wegelängenklasse



- 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!

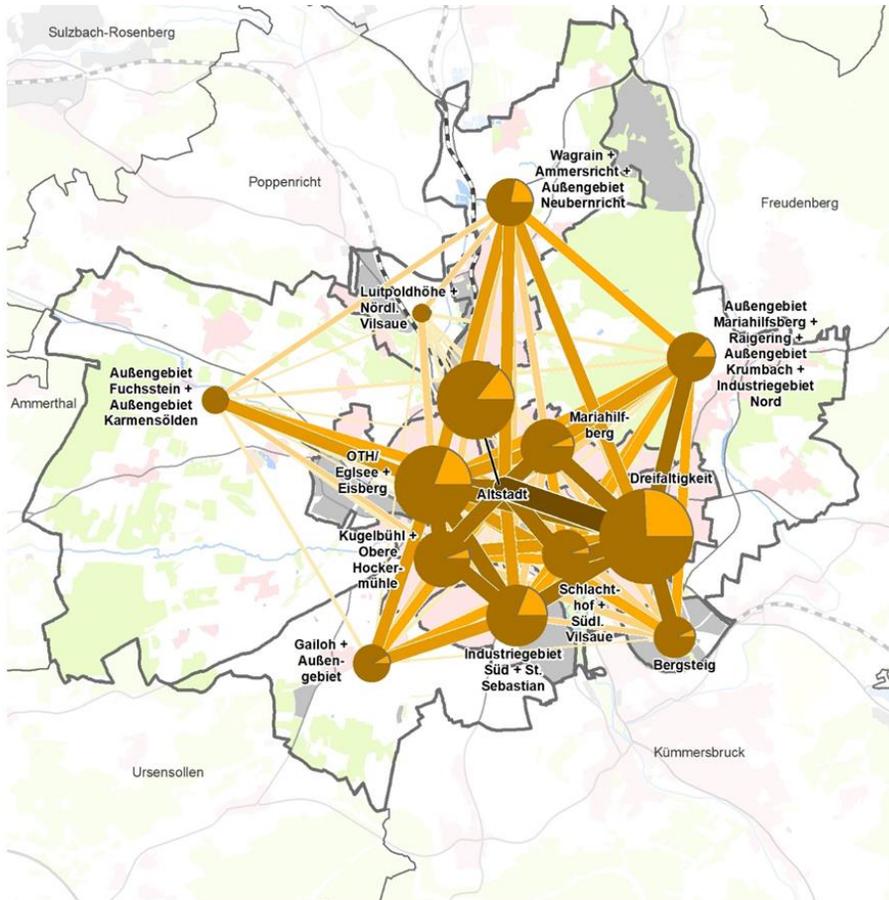
Modal Split: Wegelänge und Fahrtzweck



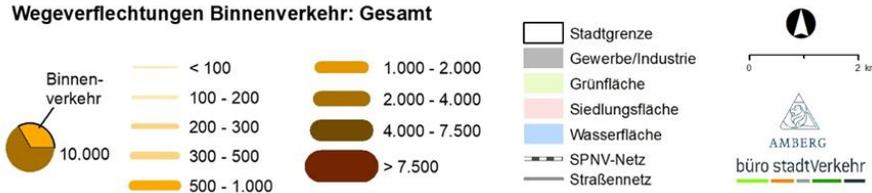
Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung des Modal Splits zuordnen:

- 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

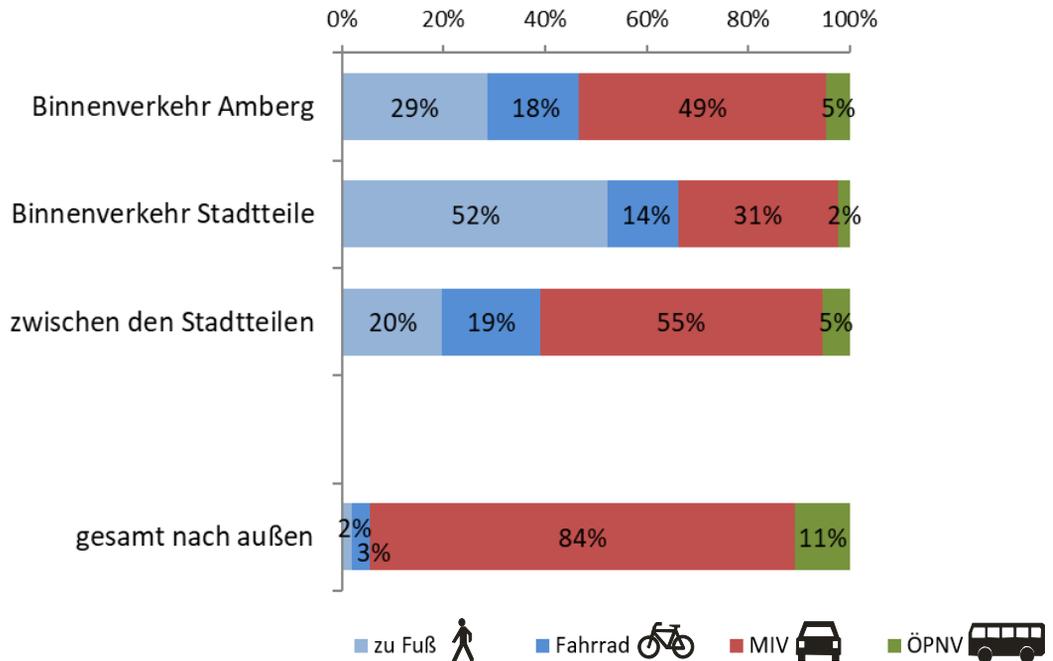


Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Gesamt



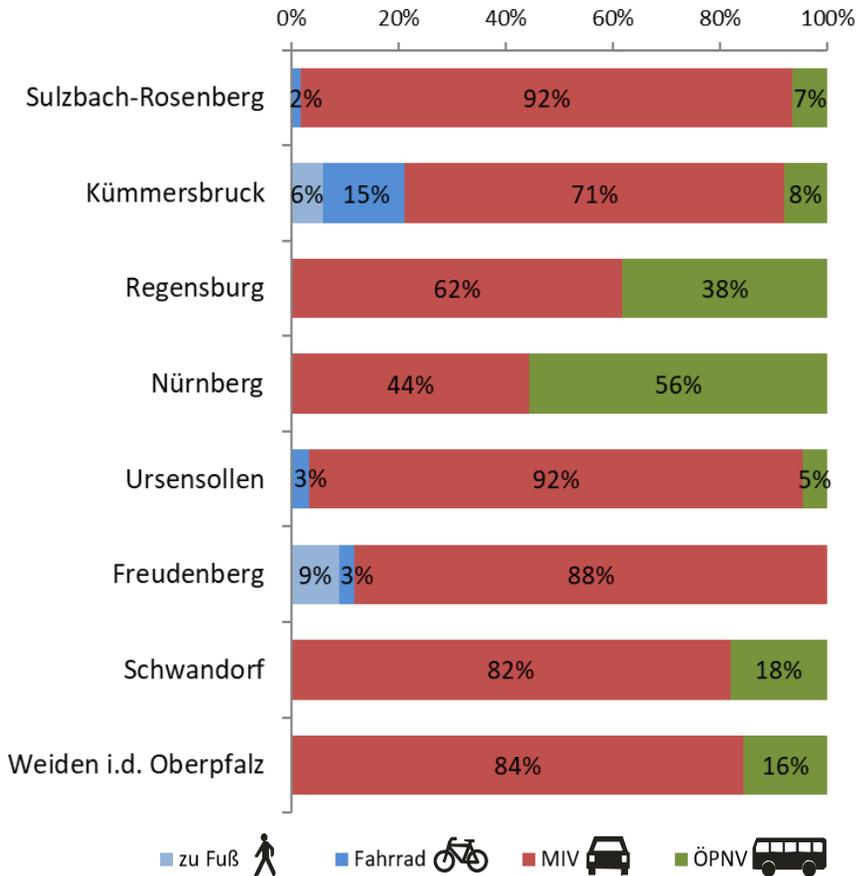
- Der Binnenverkehrsanteil der Mobilität in Amberg beträgt 77 %.
- Zentraler Ausgangspunkt des innerstädtischen Verkehrs in Amberg sind die Altstadt sowie die Stadtteile Dreifaltigkeit und Mariahilfberg. Die meisten Wege werden täglich zwischen Altstadt und Dreifaltigkeit mit mehr als 3.200 Wegen zurückgelegt.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

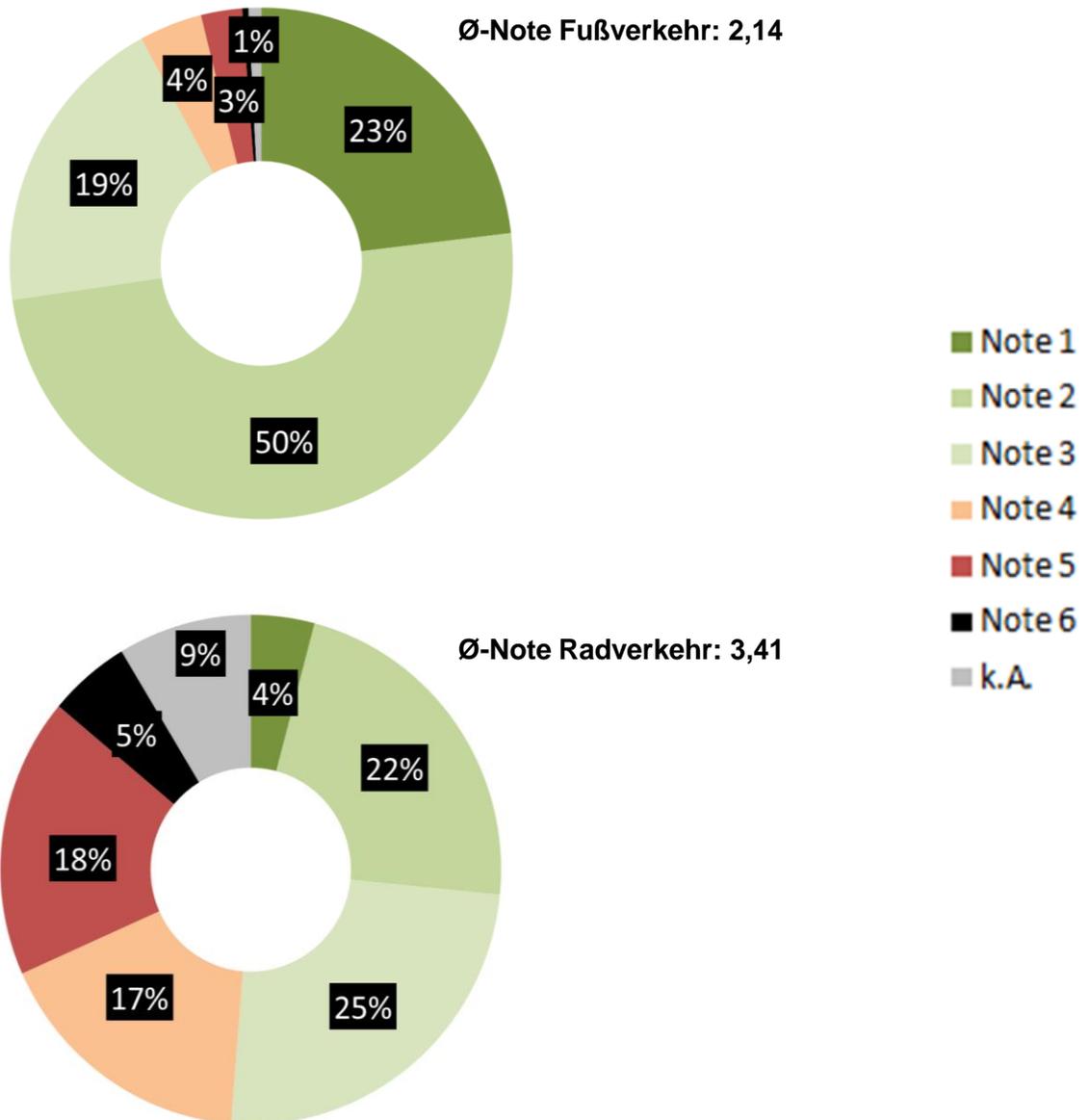
Modal Split: Binnenverkehr und Außenziele



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%

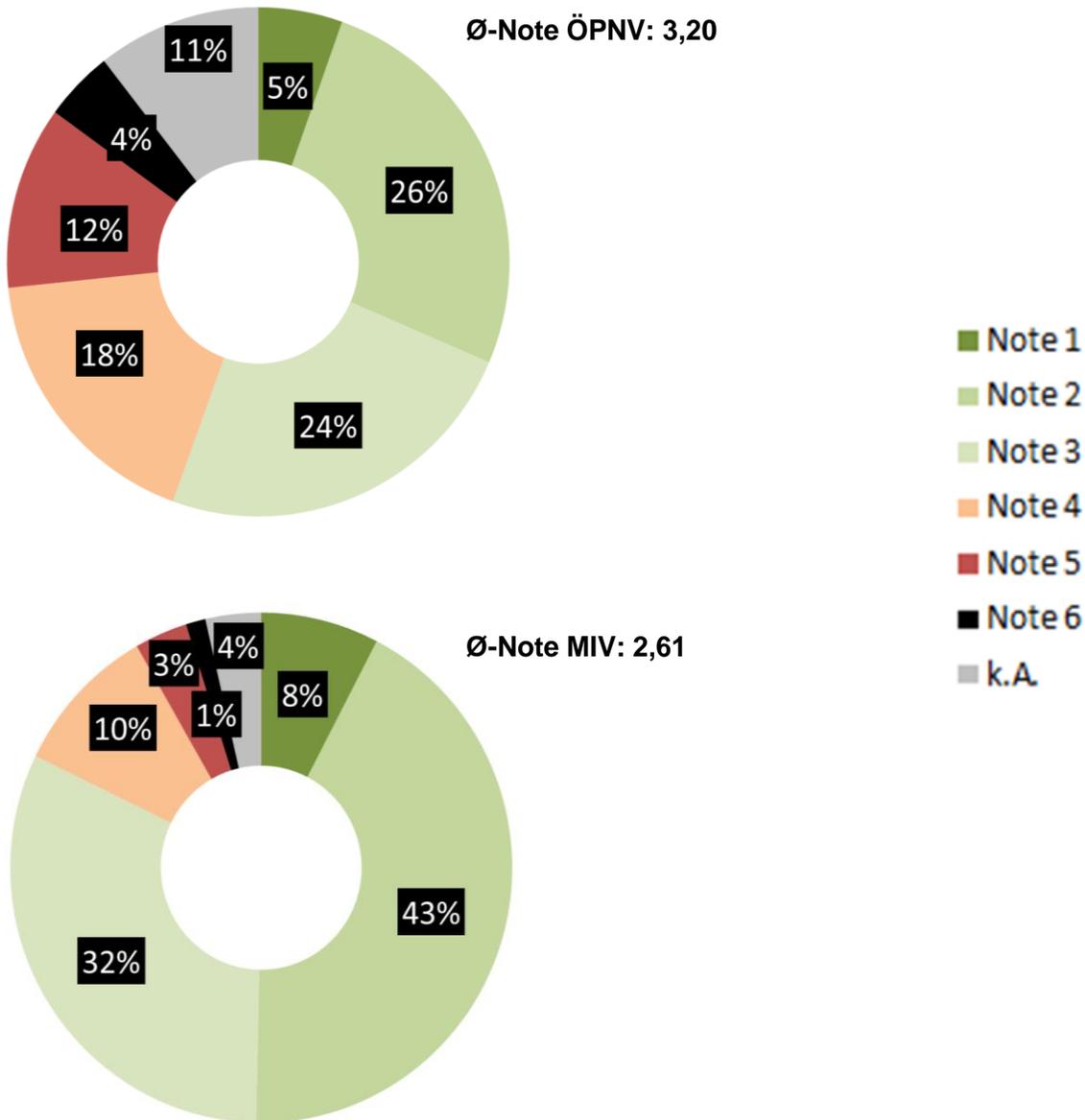
- Höhere ÖPNV-Anteile können bei Wegen nach Nürnberg, Regensburg und Schwandorf beobachtet werden. Hier spielen die SPNV-Anbindung in Amberg sowie die Umsteigemöglichkeiten in Nürnberg bzw. Regensburg eine wichtige Rolle.

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.

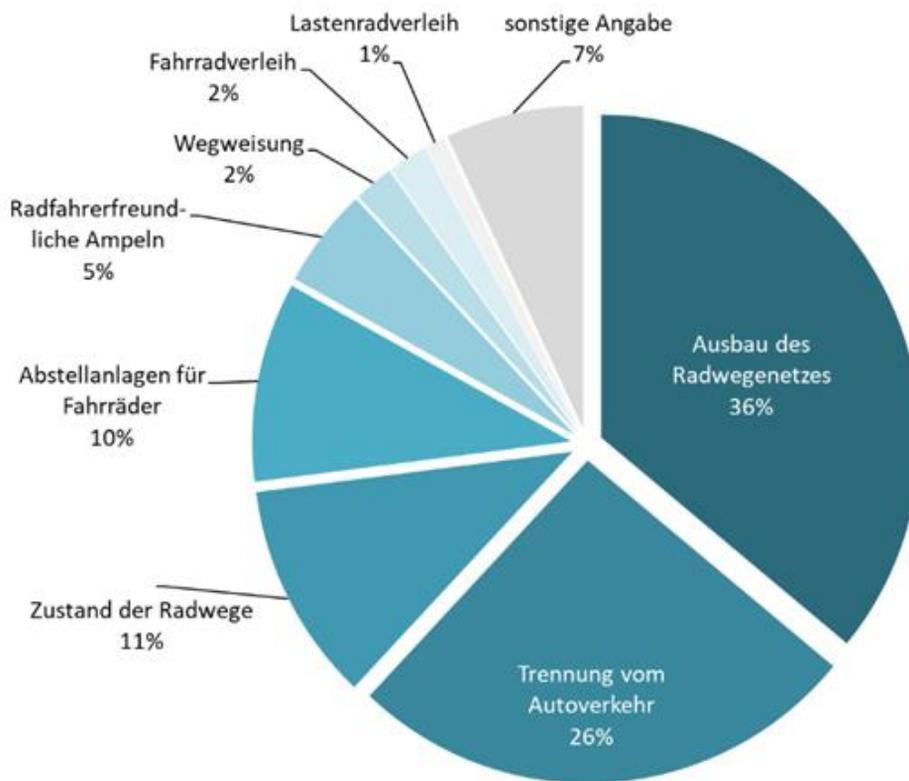
Zusatzfragebogen: Bewertung der Verkehrsangebote



- 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)

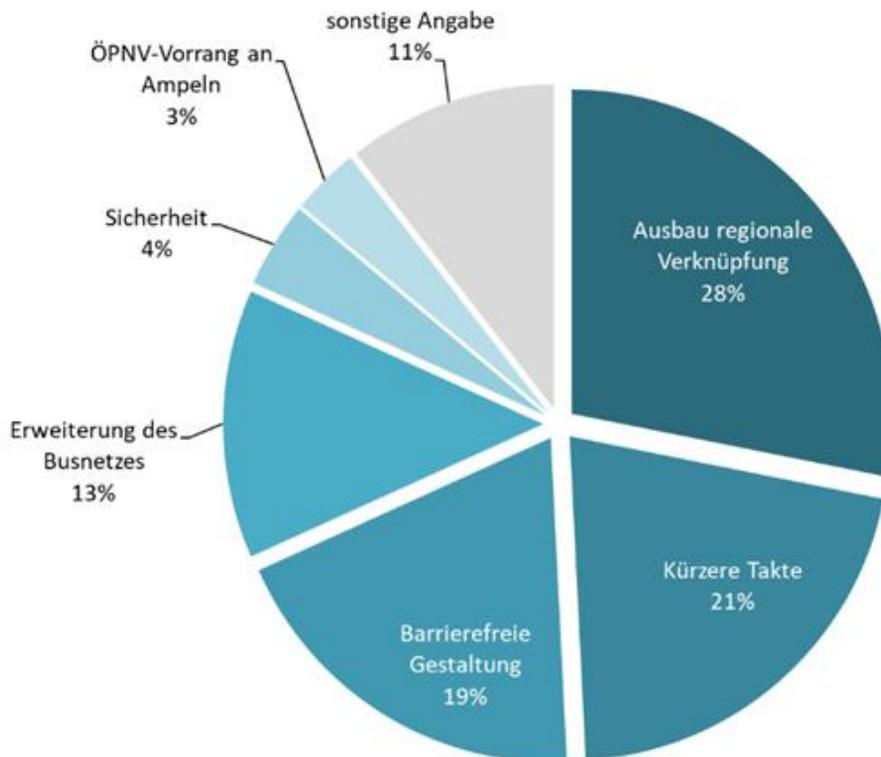
- Bei der Frage, wo konkreter Verbesserungsbedarf von den Bürgerinnen und Bürgern gesehen wird, wurden zum Thema Radverkehr die folgenden Bereiche am häufigsten genannt:



- 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.

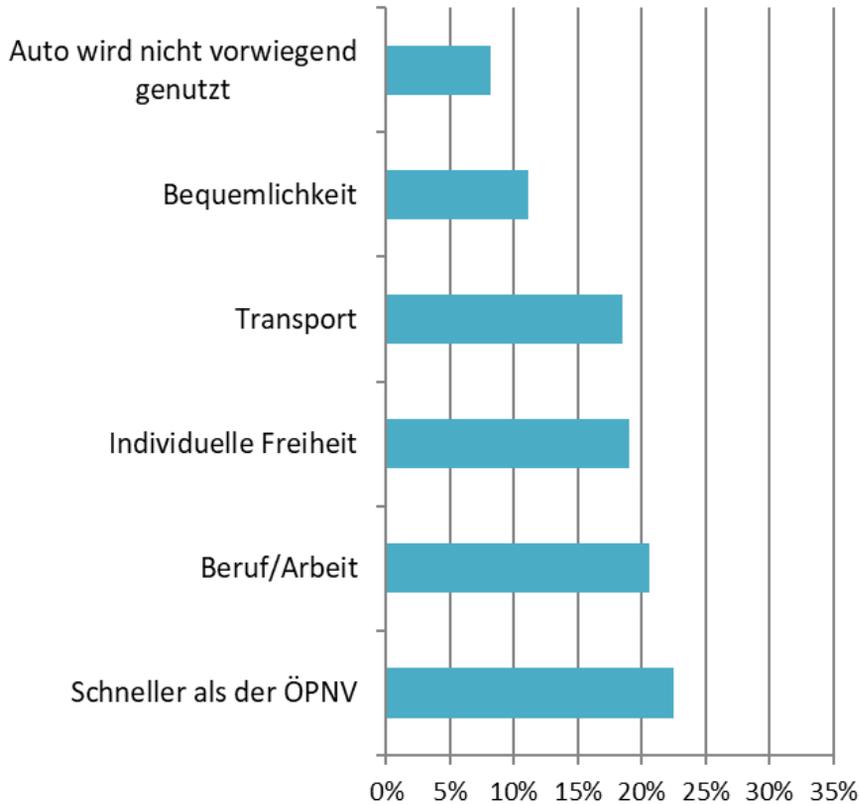
Zusatzfragebogen: Verbesserungsbedarf (Bsp. ÖPNV)

- 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.

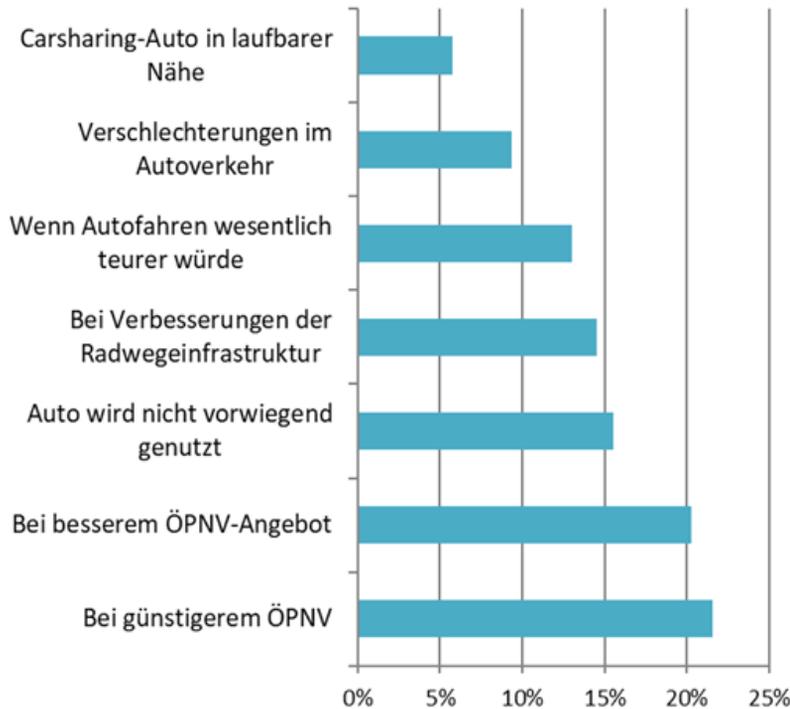
Zusatzfragebogen: Autonutzung und Verzicht



- 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

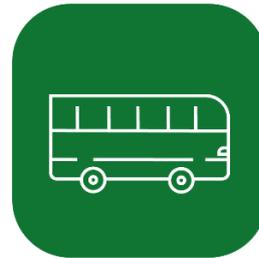
Bearbeiterteam:

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

TOP Ö 1.1



Haushaltsbefragung zur Mobilität in Amberg 2022



AMBERG

Auftraggeber:



AMBERG

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 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

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 aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Einordnung des Untersuchungsraums.....	1
1.2	Zielsetzung der Befragung	4
2	Vorbereitung und Durchführung.....	5
2.1	Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	5
2.1.1	<i>Erhebungszeitraum.....</i>	<i>5</i>
2.1.2	<i>Stichtage.....</i>	<i>6</i>
2.1.3	<i>Stichprobe.....</i>	<i>6</i>
2.2	Information der Einwohner	7
3	Befragungsmethodik	9
3.1	Erhebungsbogen	9
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen.....	10
3.2.1	<i>Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe</i>	<i>10</i>
3.2.2	<i>Datenauswertung.....</i>	<i>11</i>
4	Basisdaten zur Stichprobe	12
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	12
4.2	Geschlecht	13
4.3	Altersstruktur.....	14
4.4	Berufstätigkeit.....	15
4.5	Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	16
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	18
5	Mobilitätsvoraussetzungen	19
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	19
5.1.1	<i>Motorisierung.....</i>	<i>19</i>
5.1.2	<i>Besitz von Fahrrädern.....</i>	<i>22</i>
5.2	ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	25
5.2.1	<i>ÖPNV-Zeitkartenbesitz</i>	<i>25</i>
5.2.2	<i>9-Euro-Ticket.....</i>	<i>28</i>
5.2.3	<i>Führerscheinbesitz.....</i>	<i>31</i>
5.2.4	<i>Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte.....</i>	<i>33</i>
6	Mobilität.....	35
6.1	Wegeanzahl	35
6.1.1	<i>Wegeanzahl je Person und Alter.....</i>	<i>35</i>
6.1.2	<i>Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit.....</i>	<i>36</i>
6.1.3	<i>Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadtteil</i>	<i>36</i>
6.1.4	<i>Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie</i>	<i>39</i>
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	43
6.2.1	<i>Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene).....</i>	<i>43</i>
6.2.2	<i>Einordnung des Modal Splits</i>	<i>45</i>
6.2.3	<i>Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen.....</i>	<i>47</i>
6.2.4	<i>Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....</i>	<i>48</i>
6.2.5	<i>Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge</i>	<i>49</i>
6.3	Wegezwecke	51

6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	52
6.5	Verkehrsverflechtungen	56
6.6	Zeitbezogene Auswertung	65
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	67
7.1	Bewertung der Verkehrsangebote	67
7.2	Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote.....	72
7.3	Autonutzung und Verzicht	74
7.4	Homeoffice	75
8	Fazit.....	77
	Quellenverzeichnis	79
	Abbildungsverzeichnis	80
	Abkürzungsverzeichnis	83
	Anhang	84

1 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.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, dienen die empfohlenen Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Orientierung zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u. a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten bundesweiten Erhebungen (MiD (Mobilität in Deutschland), SrV (Mobilität in Städten)) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik (schriftlich, telefonisch, online) und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Die Standards gelten nicht nur für Erhebungen in nordrhein-westfälischen Kommunen, sondern sie haben sich bundesweit etabliert.

Die Durchführung von Mobilitätsbefragungen liefert ein hervorragendes Werkzeug zur Ermittlung der aktuellen Mobilität. Sie bietet somit als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Die Stadt Amberg ist eine kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Oberpfalz in Ostbayern. Der Regierungsbezirk umfasst neben Amberg die kreisfreien Städte Regensburg und Weiden sowie sieben Landkreise. Amberg zählt darüber hinaus zur Metropolregion Nürnberg. In Amberg leben rund 43.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW). Die Stadt umfasst eine Fläche von ca. 50 km² und liegt auf einer Höhe von rund 373 m ü. NN.

Die heutige Stadtgestalt entstand in Folge der Gebietsreform in Bayern im Jahr 1972. Infolgedessen wurden die Orte Ammersricht, Gailoh, Karmensölden und Raigerung sowie Gebietsteile der Gemeinde Traßlberg eingegliedert. Amberg übernimmt für das ländliche Umland eine Versorgungsfunktion.

Grundlage für die Einteilung des Amberger Stadtgebiets ist eine kleinräumige Gliederung des Stadtgebiets in 25 Teile. Aufgrund geringer Einwohnerzahlen werden einzelne Stadtteile zusammengefasst. Dadurch ergibt sich eine Einteilung in 13 (zusammengefasste) Stadtteile. Diese ist nachfolgender Abbildung zu entnehmen. Der Stadtteil Dreifaltigkeit ist mit über 11.000 EW der einwohnerstärkste Stadtteil, Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue hingegen mit knapp 700 EW der einwohnerschwächste Stadtteil.

Stadtteil	Einwohner 27.07.2022
Altstadt	2.749
Mariahilfberg	2.779
Dreifaltigkeit	11.242
Bergsteig	1.189
Schlachthof/Südliche Vilsaue	1.541
Industriegebiet Süd/St. Sebastian	4.833
Kugelbühl/Obere Hockermühle	4.443
Gailoh/Außengebiet Gailoh	1.194
Außengebiet Fuchsstein/ Außengebiet Karmensölden	1.276
OTH/Eglsee/Eisberg	5.271
Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue	693
Wagrain/Ammersricht/Außengebiet Neubernricht	4.013
Außengebiet Mariahilfberg/Raigering/Außengebiet Krumbach/Industriegebiet Nord	1.889
Amberg	43.112

Abb. 1-1 Einwohnerinnen und Einwohner in Amberg¹

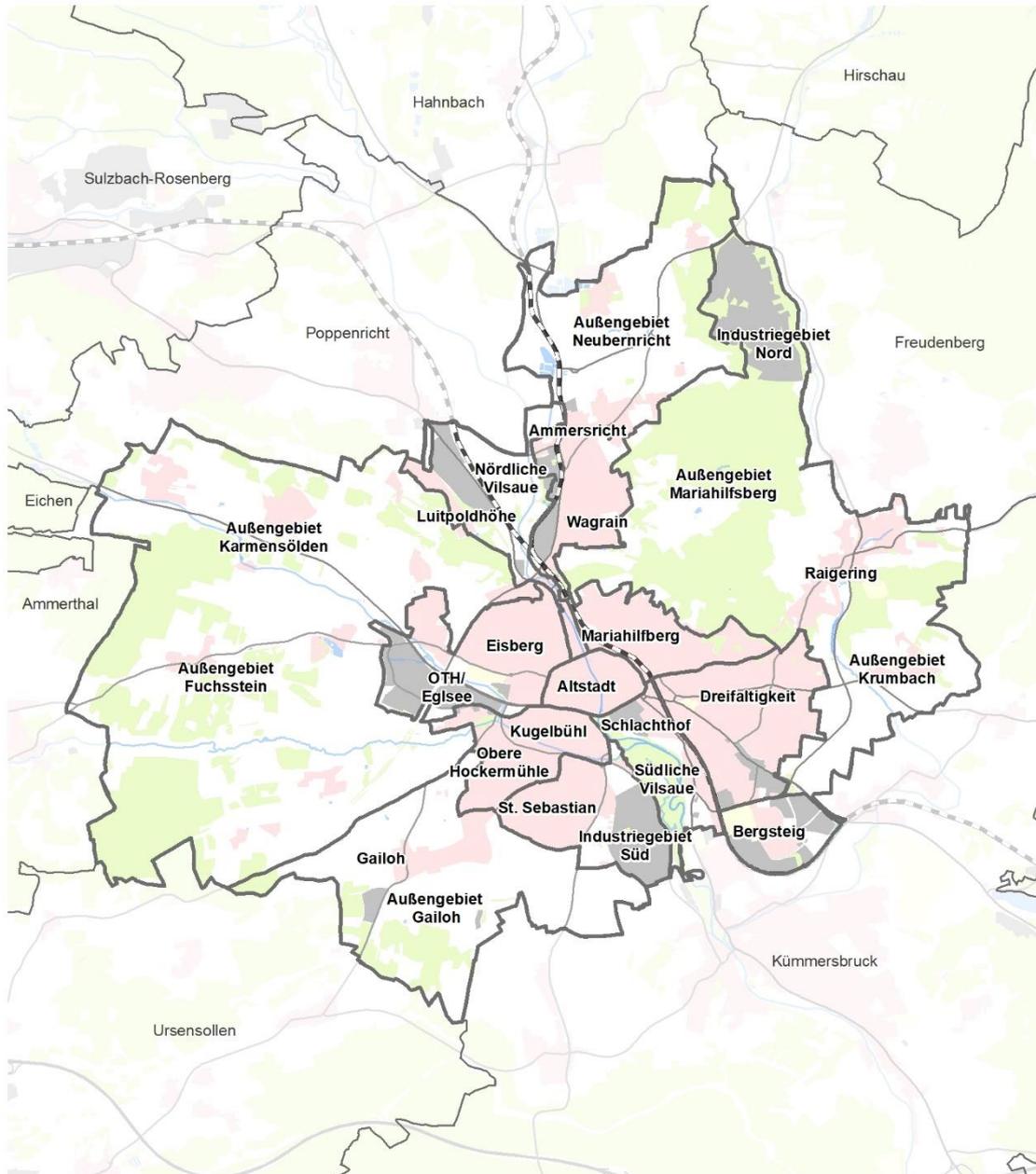
Amberg ist in der Landesplanung als Oberzentrum klassifiziert. Die nächstgelegenen Großstädte Nürnberg und Regensburg befinden sich in einer Entfernung von 66 km bzw. 68 km zu Amberg. Die Tschechische Republik ist rund 64 km von Amberg entfernt. Hinsichtlich des Straßen- und Schienenverkehrs ist die Stadt sowohl an das überregionale Straßennetz als auch an die Schiene angebunden. Wichtigste West-Ost-Verbindung stellt die A 6 dar, die Amberg in westlicher Richtung an Nürnberg anschließt und in östlicher Richtung als Verbindung nach Prag fungiert. Über die A 6 ist die A 93 erreichbar, die einen Anschluss in nord-südlicher Richtung nach Regensburg und Weiden in der Oberpfalz gewährleistet. Daneben führen die Bundesstraßen 85 und 299 in Richtung Norden nach Auerbach bzw. Weiden in der Oberpfalz und in südlicher Richtung nach Neumarkt in der Oberpfalz bzw. Schwandorf.

Ein Schienenanschluss besteht über die RE 40 in einem stündlichen Takt. Die Linie verkehrt von Nürnberg über Amberg und Schwandorf nach Regensburg. Darüber hinaus verkehren der RE 47 und RE 43 in Amberg. Das Umland von Amberg ist durch den Busverkehr erreichbar.

Die Stadt Amberg besitzt ein positives Pendlersaldo, d. h. es pendeln täglich mehr Menschen zum Arbeiten nach Amberg als Menschen aus Amberg heraus. Amberg weist eine tägliche Pendlerbewegung von über 35.000 Personen auf. Insgesamt pendeln rund 18.000 Personen zur Arbeit nach Amberg und rund 7.500 Personen verlassen täglich die Stadt. Knapp 10.000 Personen pendeln innerhalb des Amberger Stadtgebiets. Die größte Pendlerverflechtung besteht zum Landkreis Amberg-Weizbach mit knapp 12.000 Einpendlern und knapp 3.500 Auspendlern. Darauf folgt Schwandorf mit rund 3.300 Ein- bzw. Auspendlern und Neustadt a.d.Waldnaab mit rund 700 Ein- bzw. Auspendlern. Darüber hinaus bestehen ebenso Pendlerverflechtungen in die Großstädte Nürnberg und Regensburg.²

¹ Die Einwohnerzahlen in den folgenden Gebieten sind zum Erhebungszeitpunkt deutlich zu gering für eine eigenständige Auswertung: Südliche Vilsaue, Außengebiet Gailoh, Nördliche Vilsaue (keine Einwohner), Industriegebiet Nord, Außengebiet Mariahilfberg.

² Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2021): Pendleratlas. Stadt Amberg.



Grundlage Haushaltsbefragung Amberg



Abb. 1-2 Die Stadtteile Ambergs³

³ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Erfassung der städtischen Verkehrsdaten, zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung und die gesamtstädtischen CO₂-Bilanzen in Amberg. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb Ambergs, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, womit und aus welchem Grund Aktivitäten unternommen werden.

2 Vorbereitung und Durchführung

Ende September 2022 wurde die Mobilitätsbefragung stichtagsbezogen durchgeführt. Die stichtagsbezogene Methode besitzt den Vorteil, dass die Mobilität der Teilnehmer sich auf die gleichen Referenzbedingungen bezieht. Bei der Befragung mittels eines zu großen Zeitraums würden sich die Teilnehmer erfahrungsgemäß einzelne Tage für die Dokumentation herausuchen, die nicht zwangsläufig repräsentativ sind (Tage mit der höchsten oder geringsten Mobilität, Tage mit häufiger Nutzung des Fahrrads oder des ÖPNV „gegen das schlechte Gewissen“ etc.).

Den Teilnehmern wurden für die Dokumentation ihrer Mobilität insgesamt vier Stichtage zur Auswahl gestellt. Nicht jede Angabe besitzt jedoch einen Bezug zum Stichtag, etwa die Antworten im Zusatzfragebogen, in dem allgemeine Meinungen und Wünsche erfragt werden.

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 6.000 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den 13 zusammengefassten Stadtteilen Ambergs die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über verschiedene Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet und im Lokalfernsehen, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)⁴ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Außerdem richtet sie sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, die die nicht vorhandenen bayerischen Standards in diesem Falle ersetzen. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu acht A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben, unterschrieben vom Oberbürgermeister der Stadt Amberg Michael Cerny mit Erklärungen zur Befragung und Bitte zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehenen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage der Stadt Amberg und auf der Homepage von büro stadVerkehr. Zusätzlich konnte die Online-Befragung per Scannen eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden.
- Eine Erklärung zum Datenschutz
- Eine Rückantwortpostkarte, auf der die Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtage und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurde der Monat September ausgewählt. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik⁵ gehen zwar davon

⁴ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2018

⁵ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können, da jedoch in den Wintermonaten (Dezember bis März) eher Wetterverhältnisse auftreten, die den Verkehr beeinflussen, ist davon abzuraten eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstag und Donnerstag ausgewählt. Diese Wochentage sind am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung wurden demnach folgende Stichtage festgelegt.

- Dienstag, der 20.09.2022
- Donnerstag, der 22.09.2022

Aufgrund einer möglichen Verzögerung im Rahmen des postalischen Versands der Unterlagen an die Haushalte wurden zusätzlich zwei weitere Stichtage angeboten, an denen die Bürger ihre Mobilität dokumentieren konnten:

- Dienstag, der 27.09.2022
- Donnerstag, der 29.09.2022

Die Vorgabe mehrerer Stichtage ermöglicht die Minimierung von wetterbedingten Einflüssen. Außerdem werden den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten gegeben an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

- Stichtag 1 Dienstag, der 20.09.2022:
Wetter: 8 – 15 °C; Mix aus Sonne und Wolken, vormittags überwiegend bewölkt, mittags leichter Regen möglich
- Stichtag 2 Donnerstag, der 22.09.2022:
Wetter: 5 – 15°C; sonnig, kaum Wolken, windstill
- Stichtag 3 Dienstag, der 27.09.2022:
Wetter: 7 – 11 °C; bis nachmittags Regen möglich, nur teilweise Sonne, mittags mäßige Brise
- Stichtag 4 Donnerstag, der 29.09.2022:
Wetter: 8 – 14 °C; bewölkt, ab mittags Regen möglich, windstill

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen vor, die beispielsweise negative Auswirkungen auf die Fahrradnutzung gehabt hätten.

Aufgrund der Tatsache, dass die Befragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist anzumerken, dass während der Stichtage kein „Lockdown“ herrschte.

2.1.3 Stichprobe

Auf (zusammengefasster) Stadtteilebene sollten mindestens Antworten von 1.490 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 3,46 % bezogen auf die Bevölkerung Ambergs. Für die Befragung wird eine Rücklaufquote von 12,5 % angenommen und demnach 5.960 Befragungsunterlagen an die Haushalte verteilt.

Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten, die, wie bereits beschrieben, die nicht vorhandenen bayerischen Standards im vorliegenden Falle ersetzen. Eine Auswertung auf Ebene der Stadtteile ist mit der Stichprobengröße nur eingeschränkt möglich. Es ist notwendig, einzelne Stadtteile zusammenzufassen, damit der Stichprobenfehler in den zusammengefassten Stadtteilen unter 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen Stadtteile.

Grunddaten			Stichprobenumfang			
Stadtteil	EW	Haus- halte (HA)	Stichprobengröße für stadtweite Auswertung		Versandproben- größe für stadt- weite Auswertung (Rücklaufquote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Ebene der Stadtteile		12,5%	
			EW	HA	EW	HA
Altstadt	2.749	1.375	140	70	1.120	560
Mariahilfberg	2.779	1.390	140	70	1.120	560
Dreifaltigkeit	11.242	5.621	150	75	1.200	600
Bergsteig	1.189	595	70	35	560	280
Schlachthof + Südliche Vilsaue	1.541	771	90	45	720	360
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	4.833	2.417	140	70	1.120	560
Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	4.443	2.222	140	70	1.120	560
Gailoh + Außengebiet	1.194	597	60	30	480	240
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	1.276	638	80	40	640	320
OTH/Eglsee + Eisberg	5.271	2.636	140	70	1.120	560
Luitpoldhöhe + Nördli- che Vilsaue	693	347	70	35	560	280
Wagrain + Ammers- richt + AG Neubern- richt	4.013	2.007	140	70	1.120	560
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krum- bach + Industriegebiet Nord	1.889	945	130	65	1.040	520
Amberg	43.112	21.556	1.490	745	11.920	5.960

Abb. 2-1 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung⁶

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis nach oben bzw. nach unten hin abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.⁷

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Stadtverwaltung Amberg.

2.2 Information der Einwohner

Mitteilungen zur Durchführung der Befragungen wurden in der lokalen Presse veröffentlicht. Darüber hinaus wurde die Befragung im Amberger Regionalfernsehen durch zwei Beiträge thematisiert. Daneben hatten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Amberg auch während des Zeitraums der Befragungen die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadt Amberg möglich. Dort erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Befragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums

⁶ Quelle: Eigene Berechnung

⁷ Quelle: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“; S. 39

eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten.

Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar. Auch die Stabsstelle Mobilität und Verkehr hatte eine Telefonhotline eingerichtet, über die sich Bürgerinnen und Bürger informieren konnten. Zudem bestand die Möglichkeit, Kontakt über eine Mailadresse aufzunehmen.

3 Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden deshalb gebeten, alle außerhüslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren für einen Stichtag zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Amberg orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen, die die nicht vorhandenen bayerischen Standards ersetzen.⁸

Zusätzliche Erhebungsmerkmale im nicht standardisierten Verfahren werden auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst. Dieser Teil der Befragung ist auf die städtische Situation und den Beteiligungswunsch der Bürgerinnen und Bürger zu konkreten verkehrlichen und sonstigen Anliegen abgestimmt. Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr zu benennen. Außerdem wurden Fragen zum Nutzungsverhalten bezüglich des eigenen Autos sowie zum langfristigen Mobilitätsverhalten gestellt.

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Corona-Pandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen platziert. So wurden auf der ersten Seite allgemeine Tipps zum Ausfüllen gegeben. Darüber hinaus wurde im Personenfragebogen eine zusätzliche Frage bezüglich einer möglichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Befragten aufgrund der Pandemie gestellt. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z.B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden konnten, im Wegeprotokoll in Klammern zu notieren. Damit kann im späteren Verlauf ermittelt werden, wie viele Wege unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der aktuellen Situation ausgefallen sind.

Der Befragungsbogen bestand aus den folgenden vier Teilen (s. Anhang):

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung), Kilometerleistungen pro Jahr, Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	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	Start- und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege	Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV, Verbesserungsbedarf zu jenen Verkehrsmitteln angeboten, sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger, Einschätzung der Mobilitätsentwicklung

Abb. 3-1 Befragungsinhalte

⁸ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität in Amberg erfüllt.

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 1.173 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 2.623 Personen zu verzeichnen. In allen Stadtteilen wurde der kalkulierte Rücklauf erreicht oder übertroffen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine gesamtstädtische als auch eine differenzierte stadtteilspezifische Auswertung mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 20 % und liegt somit deutlich über der kalkulierten Quote von 12,5 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Stadtteilebene dargestellt.

Die höchste Rücklaufquote konnte mit etwa 26 % im AG Fuchsstein/AG Karmensölden erreicht werden, im zusammengefassten Stadtteil OTH/Eglsee/Eisberg sowie Gailoh/Außengebiet (AG) wurde mit jeweils 24 % eine ebenfalls hohe Rücklaufquote erreicht.

Der Großteil der Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. Rund 840 Haushalte nahmen auf diese Art teil, etwa 325 Haushalte nahmen online an der Befragung teil und sechs auf telefonischem Weg.

Stadtteil	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf kalkuliert (Personen)	Rücklauf (Personen)	Rücklaufquote
Altstadt	70	131	140	234	23%
Mariahilfberg	70	123	140	280	22%
Dreifaltigkeit	75	101	150	228	17%
Bergsteig	35	35	70	93	13%
Schlachthof + Südliche Vilsaue	45	46	90	93	13%
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	70	92	140	207	16%
Kugelbühl + Obere Hockermühle	70	99	140	218	18%
Gailoh + Außengebiet	30	57	60	143	24%
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	40	83	80	216	26%
OTH/Eglsee + Eisberg	70	137	140	298	24%
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	35	51	70	105	18%
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	70	104	140	245	19%
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	65	114	130	263	22%
Amberg	745	1.173	1.490	2.623	20%

Abb. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Stadtteile

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Fehler bzw. unvollständige Angaben beim **Ausfüllen** durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder

Verkehrsmittelangaben), oftmals u.a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nicht nachvollziehbare Zeit- und Zielangaben

- **Codierungsfehler:** falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen
- **Eingabefehler:** fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden.

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgt auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene (auf Basis der Angaben im Haushaltsfragebogen und teilweise des Zusatzfragebogens), Personenebene (auf Basis der Angaben im Personenfragebogen) und Wegeebe (auf Basis der Angaben im Wegeprotokoll). Dieses Vorgehen ist notwendig, da nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied zu beantworten waren.

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmer tragen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies können Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Stadtteile oder Städte sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege werden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des eigens erstellten Verkehrszellenplans ist die Zelleinteilung in 414 Verkehrszellen. Dabei umfasst das Stadtgebiet Ambergs 211 Zellen. Je weiter man sich in diesem Zellenplan von Amberg entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzenden Städte sind noch je nach Stadtteil unterteilt, die weiter entfernten Städte werden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestehen Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle.

Durch Aggregation der Wege auf Zellenebene lassen sich diese zusammenfassen und die Distanzen und Reisezeiten nach dem gewichteten Schwerpunkt der Zelle je nach Verkehrsart ermitteln.

4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, -struktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit⁹ auf Stadtteils- und Gesamtstadtebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Amberg beträgt 2,24 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der 13 (zusammengefassten) Stadtteile von 1,79 Personen in der Altstadt bis hin zu 2,66 Personen je Haushalt in Bergsteig.

Stadtteil	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Altstadt	131	234	1,79
Mariahilfberg	123	280	2,28
Dreifaltigkeit	101	228	2,26
Bergsteig	35	93	2,66
Schlachthof + Südliche Vilsaue	46	93	2,02
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	92	207	2,25
Kugelbühl + Obere Hockermühle	99	218	2,20
Gailoh + Außengebiet	57	143	2,51
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	83	216	2,60
OTH/Eglsee + Eisberg	137	298	2,18
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	51	105	2,06
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	104	245	2,36
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	114	263	2,31
Amberg	1.173	2.623	2,24

Abb. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt gesamtstädtisch 45 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 23 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 14 %, 4-Personen-Haushalte zu 13 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 6 %. Zwischen den Stadtteilen lassen sich deutliche Unterschiede erkennen. In den Stadtteilen OTH/Eglsee/Eisberg, Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue, Wagrain/Ammersricht/AG Neubernricht und AG Mariahilfberg/Raigering/AG Krumbach/Industriegebiet Nord liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte über dem städtischen Mittel. In den Stadtteilen Altstadt und Schlachthof/Südliche Vilsaue ist hingegen der Anteil an 1-Personen-Haushalte über dem stadtweiten Durchschnitt. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen. (s. Abb. 4-2)

⁹ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden (siehe Kapitel 4.6)).

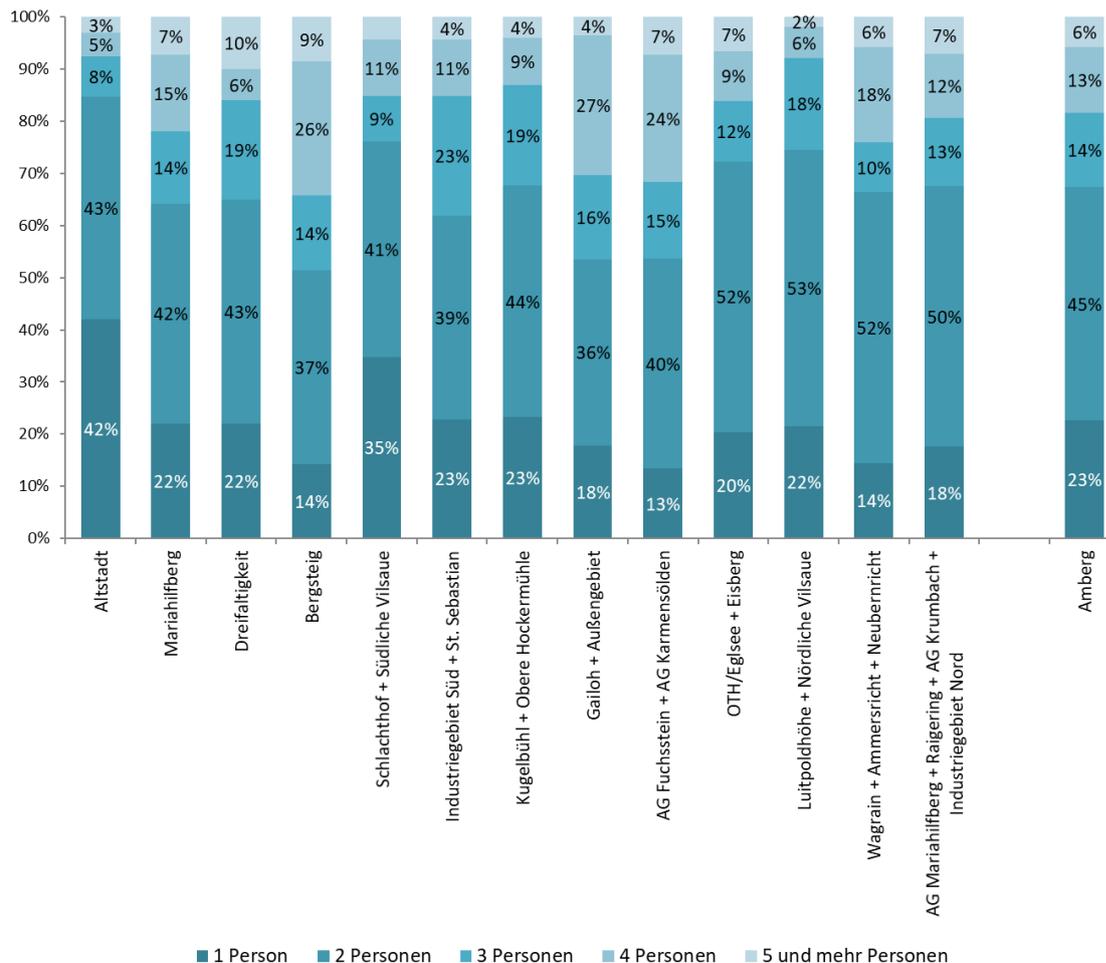


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Gesamtstädtisch haben tendenziell mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Im Stadtteil Schlachthof/Südliche Vilsau überwiegt der Anteil an Männern jedoch stärker mit 56 %; insgesamt liegt der Männeranteil bei 48,7 %. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird im Stadtteil OTH/Eglsee/Eisberg mit 54,0 % und in Mariahilfberg mit 53,3 % erreicht; insgesamt sind es 51,3 %. In der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen und Einwohner Ambergs überwiegt der Anteil von Frauen leicht mit 51 %. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen.

Stadtteil	weiblich	männlich
Altstadt	50,9%	49,1%
Mariahilfberg	53,3%	46,7%
Dreifaltigkeit	49,6%	50,4%
Bergsteig	48,1%	51,9%
Schlachthof + Südliche Vilsau	44,0%	56,0%
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	52,2%	47,8%
Kugelbühl + Obere Hockermühle	52,4%	47,6%
Gailoh + Außengebiet	52,6%	47,4%
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	48,0%	52,0%

Stadtteil	weiblich	männlich
OTH/Eglsee + Eisberg	54,0%	46,0%
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	53,1%	46,9%
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	52,6%	47,4%
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	50,4%	49,6%
Amberg	51,3%	48,7%

Abb. 4-3 Geschlecht nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 2.500 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die Jahrgänge ab 40 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren. So entfallen auf diese Altersklassen rund 63 % der Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 25 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind in der Stichprobe nur gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst, aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurde.

Stadtteil	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Altstadt	4,9%	0,4%	8,0%	32,0%	24,4%	9,3%	12,4%	8,4%
Mariahilfberg	12,0%	3,3%	7,6%	21,4%	28,3%	5,4%	14,1%	8,0%
Dreifaltigkeit	10,8%	1,8%	4,9%	20,2%	26,9%	13,5%	13,0%	9,0%
Bergsteig	14,3%	3,9%	3,9%	19,5%	32,5%	2,6%	13,0%	10,4%
Schlachthof + Südliche Vilsaue	10,2%	6,8%	5,7%	14,8%	26,1%	9,1%	13,6%	13,6%
Industrie- gebiet Süd + St. Sebastian	12,2%	4,1%	4,1%	16,8%	27,0%	6,6%	7,1%	21,9%
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	6,7%	4,3%	5,7%	14,8%	26,8%	7,7%	14,4%	19,6%
Gailoh + Au- ßengebiet	12,5%	5,9%	10,3%	16,2%	31,6%	9,6%	8,8%	5,1%
AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	14,1%	3,4%	6,8%	11,2%	38,5%	4,9%	15,1%	5,9%
OTH/Eglsee + Eisberg	9,0%	1,4%	6,9%	16,3%	27,1%	8,3%	18,1%	12,8%
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	5,4%	1,1%	7,6%	23,9%	31,5%	5,4%	16,3%	8,7%
Wagrain + Ammersricht + AG Neubern- richt	10,6%	2,6%	7,0%	9,7%	34,4%	10,6%	15,9%	9,3%

Stadtteil	Altersklasse							
	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-39 Jahre	40-59 Jahre	60-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
AG Mariahilf-berg + Raiger- ring + AG Krumbach + Industriege- biet Nord	13,2%	1,6%	5,4%	12,8%	31,8%	9,3%	15,5%	10,5%
Amberg	10,4%	2,8%	6,5%	17,5%	29,6%	8,2%	13,9%	11,1%

Abb. 4-4 Altersstruktur nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

In circa 11,3 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 112 Kinder unter sechs Jahren). Davon lebt in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist, Haushalte mit zwei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind weniger vorhanden. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden.

Stadtteil	Kein Kind (un-ter 6 Jahren)	1 Kind (unter 6 Jahren)	2 Kinder und mehr (unter 6 Jahren)
Altstadt	92,5%	4,7%	2,8%
Mariahilfberg	81,0%	16,0%	3,0%
Dreifaltigkeit	82,1%	10,3%	7,7%
Bergsteig	90,0%	6,7%	3,3%
Schlachthof + Südliche Vilsau	94,7%	2,6%	2,6%
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	88,9%	11,1%	0,0%
Kugelbühl + Obere Hockermühle	90,6%	9,4%	0,0%
Gailoh + Außengebiet	90,2%	5,9%	3,9%
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	87,9%	9,1%	3,0%
OTH/Eglsee + Eisberg	89,1%	7,6%	3,4%
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	91,5%	6,4%	2,1%
Wagrain + Ammersricht + AG Neu-bernricht	89,0%	5,5%	5,5%
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	90,9%	7,1%	2,0%
Amberg	88,7%	8,3%	3,0%

Abb. 4-5 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen sind im stadtweiten Durchschnitt 50,9 % berufstätig, nicht berufstätig sind 31,2 % der Befragten und 17,9 % befinden sich in Ausbildung. In den Stadtteilen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Während beispielsweise in den Stadtteilen Kugelbühl/Obere Hockermühle und Dreifaltigkeit der Anteil der Nichtberufstätigen über dem städtischen Durchschnitt liegt, liegt er etwa in Gailoh/Außengebiet und AG Fuchsstein/AG Karmensölden darunter. Dafür sind in AG Fuchsstein/AG Karmensölden die Anteile der Schüler und Studenten erhöht (22,4 %). Der höchste Anteil an Berufstätigen lässt sich in den Stadtteilen Altstadt und Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsau mit

62,4 % und 60,2 % verzeichnen, während der Anteil der in Ausbildung befindlichen in Bergsteig und Gailoh/Außengebiet mit 26,3 % am höchsten liegt.

Stadtteil	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Altstadt	62,4%	27,1%	10,4%
Mariahilfberg	49,6%	29,9%	20,5%
Dreifaltigkeit	48,6%	35,1%	16,2%
Bergsteig	46,3%	27,5%	26,3%
Schlachthof + Südliche Vilsaue	42,9%	34,1%	23,1%
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	48,3%	31,8%	19,9%
Kugelbühl + Obere Hockermühle	44,4%	39,7%	15,9%
Gailoh + Außengebiet	48,2%	25,5%	26,3%
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	51,2%	26,3%	22,4%
OTH/Eglsee + Eisberg	52,4%	32,7%	15,0%
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	60,2%	31,6%	8,2%
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	49,6%	31,7%	18,7%
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	52,9%	30,3%	16,9%
Amberg	50,9%	31,2%	17,9%

Abb. 4-6 Berufstätigkeit nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die Grundgesamtheit umfasst die in den Stadtteilen Ambergs lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtteile sowie der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß etwa 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Hingegen sind die 1-Person-Haushalte unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich.

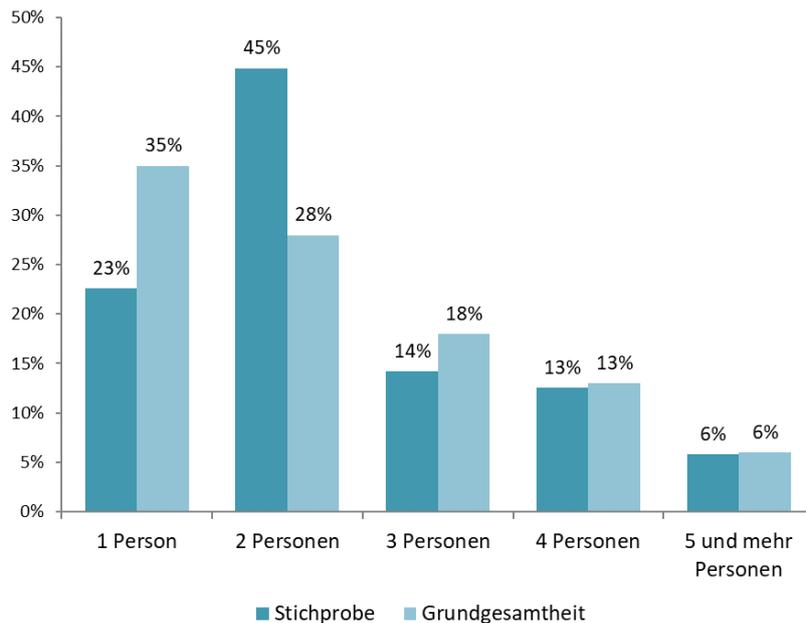


Abb. 4-7 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem die älteren Personen in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt beispielsweise der Anteil der Teilnehmer in der Altersklasse 65-74 Jahre über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, vor allem zu wenig Erwachsene zwischen 18 und 39 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar.

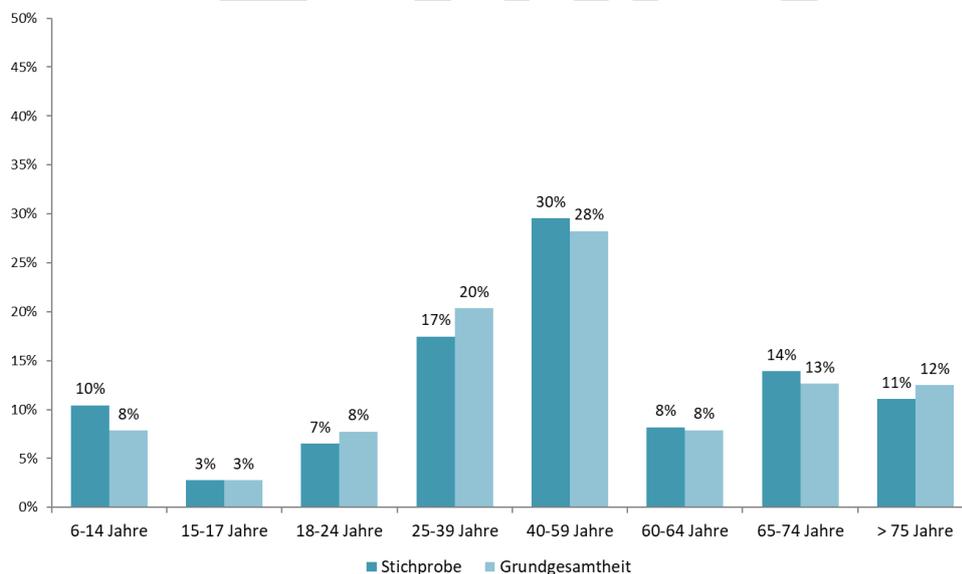


Abb. 4-8 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur minimale Abweichungen. Damit mögliche Unterschiede auf Stadtteilebene

berücksichtigt werden können, ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden.¹⁰

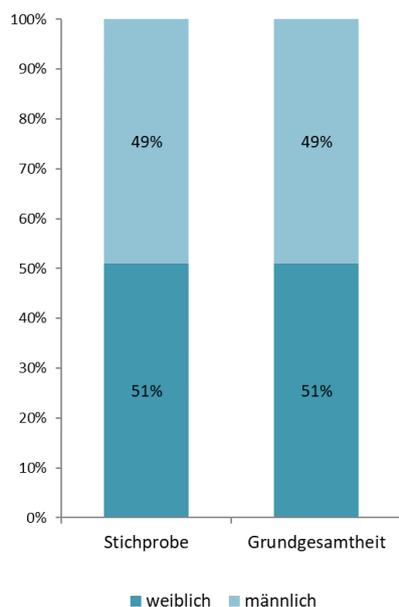


Abb. 4-9 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtteile Ambergs. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

¹⁰ Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Gesamtstadtebene dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der Stadtteile.

5 Mobilitätsvoraussetzungen

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖPNV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge sind die Verkehrsmittelverfügbarkeiten stadtteilbezogen ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 91 % der befragten Haushalte in Amberg besitzen mindestens einen Pkw, somit verfügen die übrigen 9 % der Haushalte über keinen eigenen Pkw im Haushalt. 40 % der Haushalte gaben an, zwei oder mehr Autos zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,41 Pkw. Der durchschnittliche Autobesitz liegt in Amberg etwas höher als die Besitzquote in der gesamten Oberpfalz, diese lag bei der letztmaligen MiD-Erhebung bei 1,3 Pkw je Haushalt.¹¹ Hinsichtlich E-Pkw (BEV)¹² gaben 5 % der Haushalte an ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,05 E-Pkw je Haushalt. Dagegen liegt die mittlere Motorrad- und Krad-Besitzquote je Haushalt bei 0,19. 85 % der Haushalte gaben an, kein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in knapp 13 % der Haushalte ist eines verfügbar und in knapp 3 % der Haushalte zwei oder mehr.

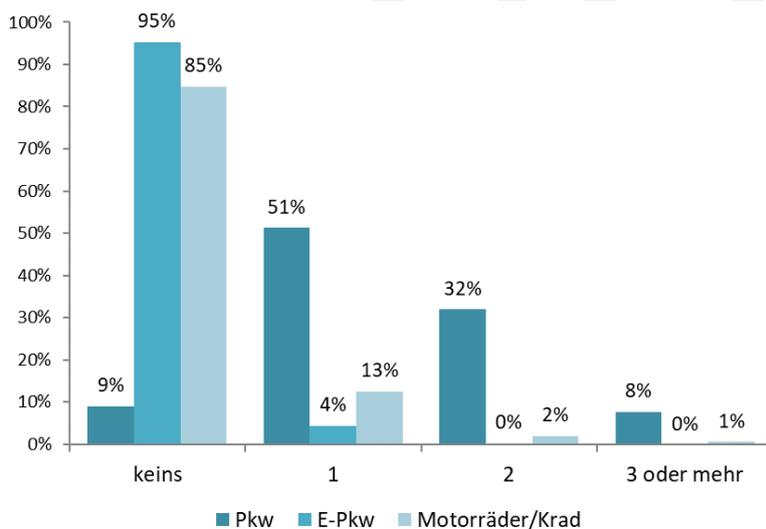


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Stadtteile. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. So weisen die in Schlachthof/Südliche Vilsau wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,16 Pkw je Haushalt auf. Der Anteil der Haushalte, die über keinen Pkw verfügen, ist jedoch in Bergsteig am höchsten.

Im Stadtteil AG Fuchsstein/AG Karmensölden hingegen liegt die Besitzquote mit 1,79 Pkw je Haushalt deutlich über dem stadtweiten Durchschnitt. Der Motorisierungsgrad der Amberger Bevölkerung liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 631 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im Vergleich der Stadtteile weist Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsau mit

¹¹ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 Regionalbericht Freistaat Bayern, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2019.

¹² Als BEV (Battery Electric Vehicle) werden Fahrzeuge bezeichnet, die ausschließlich mit einem Elektromotor ausgestattet sind.

787 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Bergsteig mit 512 Fahrzeugen hingegen den geringsten.¹³

Stadtteil	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Altstadt	12%	52%	27%	9%	1,34	750
Mariahilfberg	7%	52%	30%	11%	1,48	650
Dreifaltigkeit	10%	52%	33%	4%	1,33	589
Bergsteig	20%	38%	33%	9%	1,36	512
Schlachthof + Südliche Vilsaue	13%	59%	26%	2%	1,16	574
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	15%	48%	31%	6%	1,29	573
Kugelbühl + Obere Hockermühle	8%	59%	26%	8%	1,36	618
Gailoh + Außengebiet	5%	52%	31%	12%	1,62	646
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	0%	46%	39%	15%	1,79	688
OTH/Eglsee + Eisberg	5%	55%	33%	7%	1,47	676
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	8%	38%	39%	15%	1,62	787
Wagrain + Ammersricht + AG Neubersricht	7%	44%	37%	12%	1,56	662
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	4%	47%	39%	10%	1,57	681
Amberg	9%	51%	32%	8%	1,41	631

Abb. 5-2 Anzahl Pkw je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich E-Pkw fällt die Besitzquote mit 0,05 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw grundsätzlich gering aus. Insbesondere in den Stadtteilen Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue und Gailoh/Außengebiet ist die Anzahl an E-Pkw Einwohner niedrig. In Gailoh/Außengebiet sind 4 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner vorhanden, während in Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue keine Fahrzeuge vorhanden sind. Die höchste E-Pkw-Besitzquote weisen die Stadtteile AG Fuchsstein/AG Karmensölden und Altstadt auf. In AG Fuchsstein/AG Karmensölden liegt die Besitzquote bei 50 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner, in der Altstadt bei 56 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner.

Stadtteil	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Altstadt	93%	4%	3%	0,1	56
Mariahilfberg	97%	3%	0%	0,03	13
Dreifaltigkeit	96%	4%	0%	0,04	18
Bergsteig	97%	0%	3%	0,06	23
Schlachthof + Südliche Vilsaue	96%	4%	0%	0,04	20

¹³ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den städtischen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Stadtteil	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	97%	3%	0%	0,03	13
Kugelbühl + Obere Hockermühle	93%	7%	0%	0,07	32
Gailoh + Außengebiet	98%	2%	0%	0,01	4
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	88%	11%	1%	0,13	50
OTH/Eglsee + Eisberg	94%	6%	0%	0,06	28
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	100%	0%	0%	0	0
Wagrain + Ammersricht + AG Neubersricht	95%	5%	0%	0,05	21
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	95%	5%	0%	0,05	22
Amberg	95%	4%	0%	0,05	22

Abb. 5-3 Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadtteil (Auswertung auf Haushaltsebene)

Während die Anzahl der privaten Pkw je Haushalt in Amberg bei 1,41 liegt, so ist die Besitzquote der Motorräder/Krads oder Mofas je Haushalt im stadtweiten Durchschnitt mit 0,19 wesentlich geringer. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads oder Mofas weist der Stadtteil AG Fuchsstein/AG Karmensölden auf, in der Altstadt sind dagegen kaum Motorräder/Krads oder Mofas vorhanden.

Stadtteil	kein Krad	1 Krad	2 Krads	3 oder mehr Krads	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
Altstadt	89%	10%	1%	0%	0,11	62
Mariahilfberg	89%	8%	2%	1%	0,14	62
Dreifaltigkeit	88%	11%	1%	0%	0,13	58
Bergsteig	78%	19%	3%	0%	0,25	94
Schlachthof + Südliche Vilsaue	81%	19%	0%	0%	0,19	94
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	87%	9%	4%	0%	0,17	76
Kugelbühl + Obere Hockermühle	84%	13%	1%	2%	0,22	100
Gailoh + Außengebiet	85%	9%	2%	4%	0,25	100
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	71%	22%	4%	2%	0,38	146
OTH/Eglsee + Eisberg	84%	14%	1%	1%	0,2	92
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	81%	17%	2%	0%	0,21	102
Wagrain + Ammersricht + AG Neubersricht	81%	15%	4%	0%	0,23	98

Stadtteil	kein Krad	1 Krad	2 Krads	3 oder mehr Krads	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	77%	18%	5%	0%	0,28	121
Amberg	85%	13%	2%	1%	0,19	85

Abb. 5-4 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtteil (Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

82 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung, demzufolge besitzen rund 18 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 60 % aller Haushalte. Neben herkömmlichen Fahrrädern ist auch der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁴ mittlerweile häufiger verbreitet. In 28 % der Haushalte steht ein solches Verkehrsmittel zur Verfügung. Eine ähnliche Verteilung zeigen auch vergleichbare übergeordnete Ergebnisse für Bayern. Insgesamt besaßen im Jahr 2021 80 bis 82 % der Haushalte in Bayern ein Fahrrad (ohne E-Antrieb). Gleichzeitig ist ein Anstieg beim Besitz der Elektrofahrräder zu beobachten. Etwa 16 % der Haushalte besaß 2021 bereits ein Pedelec oder E-Bike.¹⁵

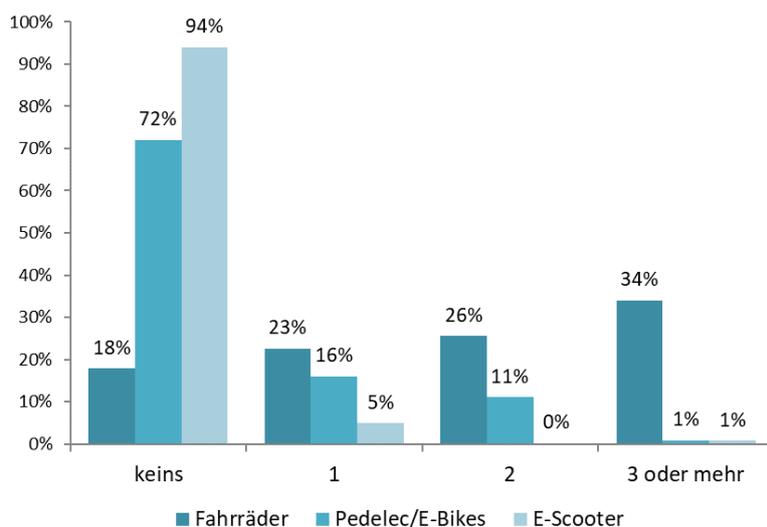


Abb. 5-5 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der durchschnittliche Haushalt in Amberg besitzt 2,12 Fahrräder. Dies entspricht 948 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Stadtteile zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsau (1,6 Fahrräder je Haushalt) und Bergsteig (1,9 Fahrräder je Haushalt) unter dem stadtweiten Durchschnitt liegt, ist die Quote in den Stadtteilen Schlachthof/Südliche Vilsau, AG Fuchsstein/AG Karmensölden und Mariahilfberg am höchsten mit Besitzquoten zwischen 2,32 und 2,45 Fahrräder je Haushalt am höchsten.

¹⁴ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich

¹⁵ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2022): Immer mehr Privathaushalte in Bayern mit E-Bikes.

Stadtteil	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Altstadt	16%	24%	28%	32%	2,07	1159
Mariahilfberg	16%	23%	21%	40%	2,32	1019
Dreifaltigkeit	14%	24%	31%	31%	2,08	921
Bergsteig	25%	21%	26%	29%	1,9	715
Schlachthof + Südliche Vilsau	17%	20%	30%	33%	2,45	1212
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	24%	21%	17%	38%	2,1	933
Kugelbühl + Obere Hockermühle	19%	20%	26%	35%	2,14	972
Gailoh + Außengebiet	16%	20%	23%	40%	2,22	885
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	8%	33%	19%	40%	2,34	899
OTH/Eglsee + Eisberg	18%	24%	22%	35%	2,12	975
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	24%	26%	20%	30%	1,6	777
Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	18%	22%	28%	32%	2,1	891
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	23%	13%	29%	35%	2,07	897
Amberg	18%	23%	26%	34%	2,12	948

Abb. 5-6 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,41 Pedelecs bzw. E-Bikes auf gesamtstädtischer Ebene auf. Dies entspricht 183 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die Besitzquote in den Stadtteilen Altstadt und Bergsteig ist mit jeweils 0,31 Pedelecs bzw. E-Bikes unter dem städtischen Durchschnitt. In AG Fuchsstein/AG Karmensölden und Wagrain/Ammersricht/AG Neuberricht ist die Quote am höchsten. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Entwicklung des Elektrofahrradmarktes wird der Anteil in den nächsten Jahren jedoch mit Sicherheit weiterwachsen.

Wenn das Pedelec/E-Bike das Fahrrad ersetzen würde, ist anzunehmen, dass die Besitzquote von herkömmlichen Fahrrädern je Haushalt zurückgeht. Daraus entsteht die Hoffnung, dass die Nutzung des Pedelecs/E-Bikes bei entsprechend günstigen Wegelängen und sonstigen Bedingungen in Teilen eine Alternative zur Mobilität mit dem Auto sein kann, anstatt nur Fahrten mit dem Fahrrad weniger beschwerlich zu machen. Möglicherweise ist der Trend zu den elektrisch betriebenen Zweirädern noch zu neu, so dass bei Anschaffung von Pedelecs/E-Bikes in den Haushalten alte funktionstüchtige Fahrräder noch vorhanden waren und noch sind. Eventuell wird sich das Verhältnis von Fahrrad- und E-Bike/Pedelec-Besitz in den kommenden Jahren und Jahrzehnten angleichen.

Stadtteil	kein E-Bike	1 E-Bike	2 E-Bikes	3 oder mehr E-Bikes	E-Bike je Haushalt	E-Bike je 1.000 EW
Altstadt	80%	11%	5%	3%	0,31	174
Mariahilfberg	72%	16%	8%	3%	0,43	189
Dreifaltigkeit	71%	19%	10%	0%	0,39	173

Stadtteil	kein E-Bike	1 E-Bike	2 E-Bikes	3 oder mehr E-Bikes	E-Bike je Haushalt	E-Bike je 1.000 EW
Bergsteig	75%	19%	6%	0%	0,31	117
Schlachthof + Südliche Vilsaue	70%	21%	10%	0%	0,4	198
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	77%	10%	10%	4%	0,41	182
Kugelbühl + Obere Hockermühle	72%	17%	11%	0%	0,39	177
Gailoh + Außengebiet	68%	24%	7%	1%	0,4	159
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	56%	20%	22%	2%	0,69	265
OTH/Eglsee + Eisberg	75%	15%	10%	0%	0,34	156
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	71%	11%	18%	0%	0,48	233
Wagrain + Ammersricht + AG Neubersricht	68%	13%	19%	0%	0,51	216
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	65%	20%	15%	0%	0,49	212
Amberg	72%	16%	11%	1%	0,41	183

Abb. 5-7 Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bezüglich E-Scooter lässt sich eine gesamtstädtische Quote von durchschnittlich 0,05 E-Scootern je Haushalt verzeichnen. Dies entspricht 22 E-Scootern je 1.000 Einwohner. Dementsprechend gering fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Stadtteilen aus. Die höchste Besitzquote liegt in den Stadtteilen Altstadt und OTH/Eglsee/Eisberg mit 0,07 E-Scootern je Haushalt vor, die niedrigste in den Stadtteilen Schlachthof/Südliche Vilsaue und Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue. Hier wurden keine E-Scooter erfasst. Es ist anzunehmen, dass die geringe Besitzquote an E-Scootern durch die weite Verbreitung an E-Scooter-Sharing-Diensten beeinflusst wird. Daher können die tatsächliche Nutzung und die Besitzquote von E-Scootern möglicherweise stark voneinander abweichen.

Stadtteil	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Altstadt	93%	7%	0%	0%	0,07	39
Mariahilfberg	95%	5%	0%	0%	0,04	18
Dreifaltigkeit	96%	4%	1%	0%	0,05	22
Bergsteig	97%	3%	0%	0%	0,03	11
Schlachthof + Südliche Vilsaue	100%	0%	0%	0%	0	0
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	97%	2%	1%	1%	0,06	27
Kugelbühl + Obere Hockermühle	94%	6%	0%	0%	0,06	27
Gailoh + Außengebiet	96%	4%	0%	0%	0,04	16
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	95%	5%	0%	0%	0,05	19

Stadtteil	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
OTH/Eglsee + Eisberg	93%	7%	0%	0%	0,07	32
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	100%	0%	0%	0%	0	0
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	99%	1%	0%	0%	0,01	4
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	96%	4%	0%	0%	0,04	17
Amberg	96%	4%	0%	0%	0,05	22

Abb. 5-8 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Ca. 8 % der befragten Personen in Amberg besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie besitzen andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer ist häufig in den Stadtteilen mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Bus- und SPNV-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖPNV-Grundangebot. Einen Anschluss an das Busnetz besteht in allen Stadtteilen. Unmittelbarer Anschluss an das SPNV-Netz besteht zwar in den Stadtteilen Mariahilfberg und Altstadt, die höchsten Anteile an ÖPNV-Zeitkarten weisen jedoch Bergsteig und AG Fuchsstein/AG Karmensölden auf. Hinsichtlich des Zeitkartenbesitzes spielen allerdings weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schüler und Auszubildende eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der stadtteilspezifischen ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquoten reicht von 4 % in Schlachthof/Südliche Vilsau bis zu 16 % in Bergsteig.

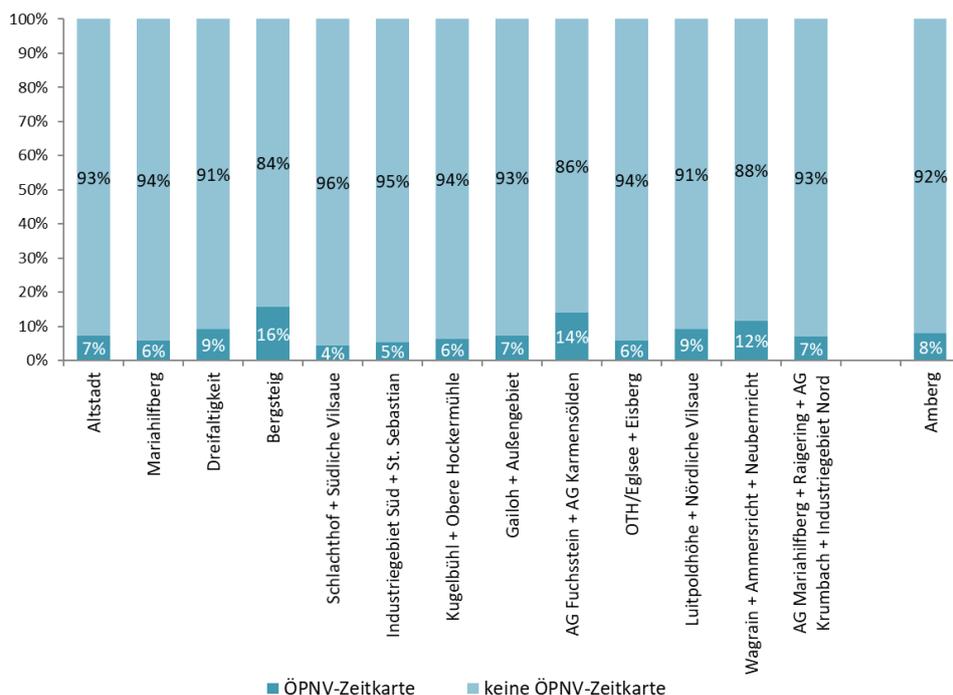


Abb. 5-9 Zeitkartenbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 37 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist in den Gruppen der Auszubildenden (31 %) sowie Schülerinnen und Schüler (25 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Hausfrauen und -männern, Vollzeitbeschäftigten sowie Arbeitslosen mit jeweils 2 % vor.

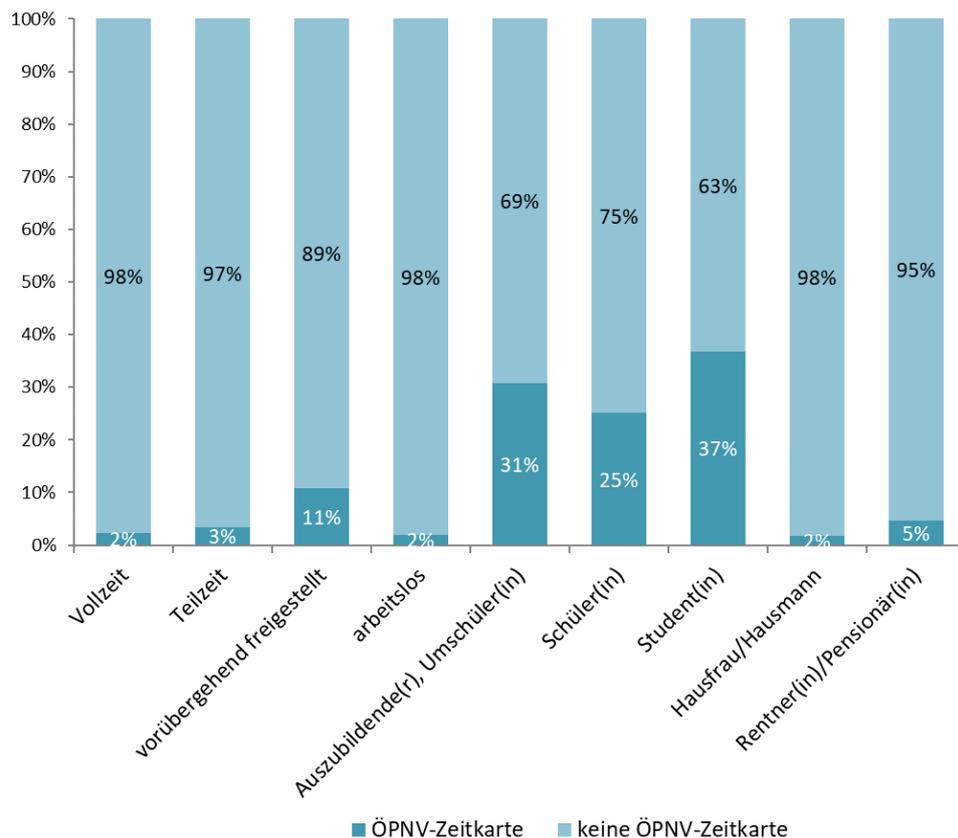


Abb. 5-10 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklassen der 15-17-Jährigen rund 38 % der Personen, sowie in der Gruppe der jungen Erwachsenen im Alter von 18-24 Jahren noch 24 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (vorrangig Schüler und Studenten), beträgt die Quote in den Altersklassen ab einem Alter von 25 Jahren weniger als 6 %. Ab einem Alter von 40 Jahren sinkt der Anteil an Zeitkartenbesitzer nochmal deutlich weiter auf 2 %.

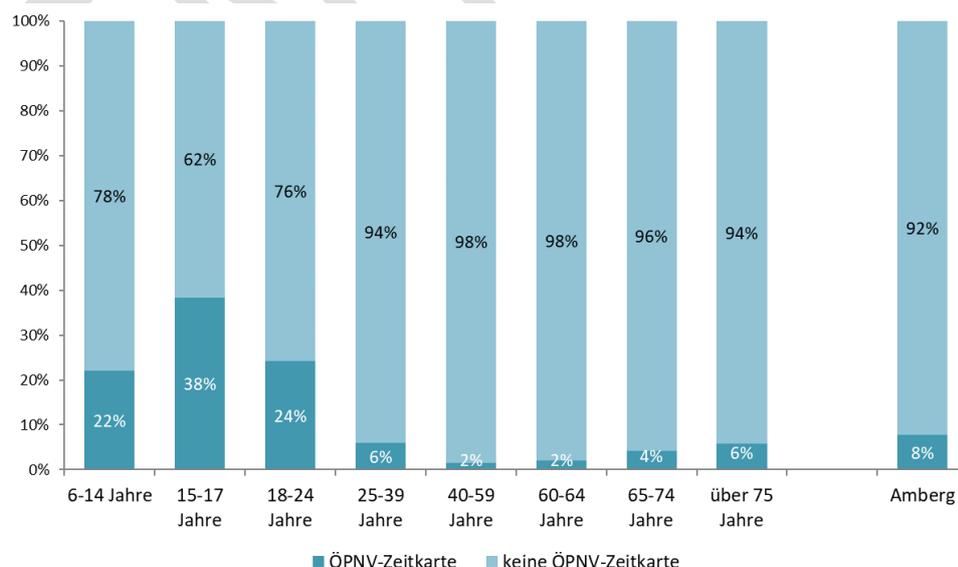


Abb. 5-11 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖPNV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Gesamtstädtisch haben die Teilnehmer angegeben, dass sich die nächste Bushaltestelle durchschnittlich in 227 Metern Entfernung befindet bzw. in ca. 4 Minuten erreichbar ist. Der nächste Bahnhof sei hingegen durchschnittlich ca. 2,2 km entfernt bzw. in ca. 25 Minuten zu Fuß zu erreichen. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmer an der Befragung, die mit einem großen Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Stadtteilvergleich herangezogen werden, um die (subjektive) ÖPNV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen.

Bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Busverkehrs lassen sich im Vergleich der Stadtteile einzelne Unterschiede feststellen. Die größte Entfernung liegt im Stadtteil Mariahilfberg mit rund 370 Metern vor, die geringste in Gailoh/Außengebiet mit 165 Metern. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestelle des SPNV weisen die Entfernung der einzelnen Stadtteile teils große Unterschiede auf. Hier weist der Stadtteil AG Fuchsstein/AG Karmensölden mit über 5 km die weiteste Entfernung im Stadtteilvergleich auf. Im Gegensatz dazu ist der Bahnhof aus der Altstadt und Mariahilfberg durchschnittlich innerhalb von einem Kilometer Fußweg zu erreichen.

Stadtteil	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Metern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Minuten (zu Fuß)
Altstadt	283	5	717	10
Mariahilfberg	373	6	986	12
Dreifaltigkeit	187	3	1.846	22
Bergsteig	180	5	2.720	34
Schlachthof + Südliche Vilsaue	169	3	1.534	20
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	202	4	2.425	32
Kugelbühl + Obere Hockermühle	237	4	2.399	27
Gailoh + Außengebiet	165	4	3.484	39
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	366	6	5.022	65
OTH/Eglsee + Eisberg	186	3	1.916	23
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	322	5	3.609	38
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	262	5	3.330	35
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	313	5	3.412	41
Amberg	227	4	2.222	25

Abb. 5-12 ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 9-Euro-Ticket

Vom 01.06.2022 bis zum 31.08.2022 bestand die Möglichkeit für 9 Euro ein bundesweit gültiges Monatsticket für den ÖPNV zu erwerben. Das sogenannte 9-Euro-Ticket war Teil des Energie-Entlastungspakets der Bundesregierung als Ausgleichsmaßnahme zu gestiegenen Lebenshaltungskosten. Zudem sollte ein Anreiz für den Umstieg auf den ÖPNV geschaffen werden. Das 9-Euro-Ticket wurde insgesamt rund 52 Millionen Mal verkauft.¹⁶

¹⁶ Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft.

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurde abgefragt, ob das 9-Euro-Ticket den Kauf einer Zeitkarte für den ÖPNV beeinflusst habe. 22 % der Amberger Einwohnerinnen und Einwohner gaben an, dass infolge des 9-Euro-Tickets die Motivation zum Kauf einer Zeitkarte entstanden ist, bei 78 % war diese jedoch nicht der Fall. Im Vergleich der Stadtteile liegen die größten Anteile für den Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Tickets in Bergsteig, Industriegebiet Süd/St. Sebastian und in der Altstadt. AG Fuchsstein/AG Karmensölden weist die niedrigsten Anteile mit 8 % auf.

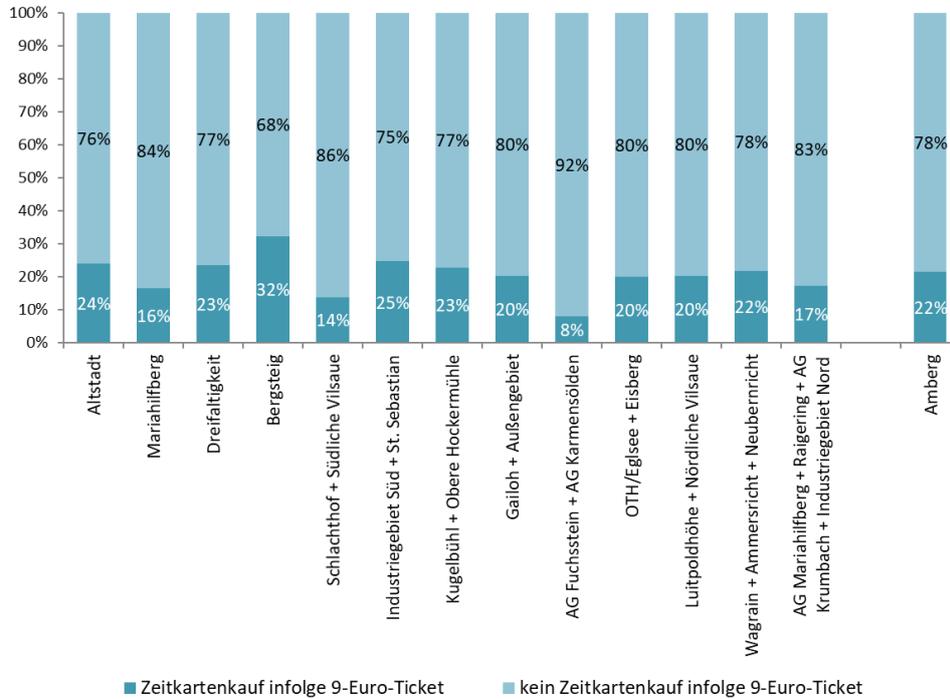


Abb. 5-13 Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

Im Hinblick auf die Berufstätigkeit lässt sich feststellen, dass insbesondere Studierende (43 %) durch das 9-Euro-Ticket zum Kauf einer Zeitkarte motiviert wurden. Bei arbeitslosen Personen sind es noch 31 %. Der geringste Anteil liegt mit 17 % in der Gruppe der vorübergehend freigestellten Personen.

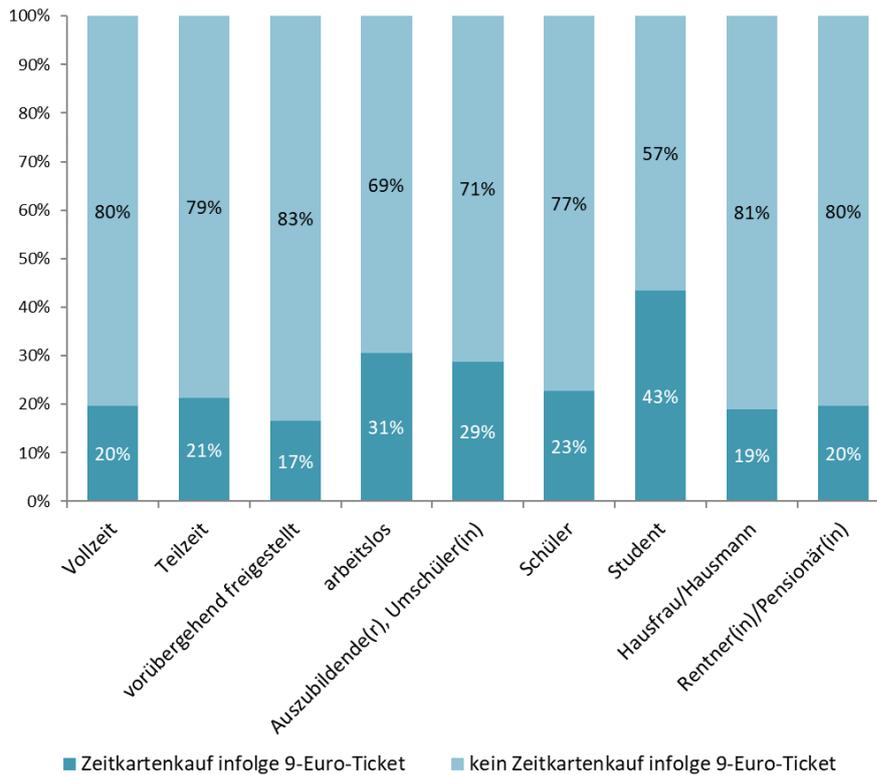


Abb. 5-14 Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Tickets nimmt mit zunehmendem Alter ab. Während in der Altersklasse der 18 bis 24-Jährigen der Anteil bei 42 % liegt, sinkt die Quote ab 25 Jahren auf 23 %. Ab einem Alter von 40 Jahren sinkt der Anteil weiter auf 19 % und stagniert weitgehend.

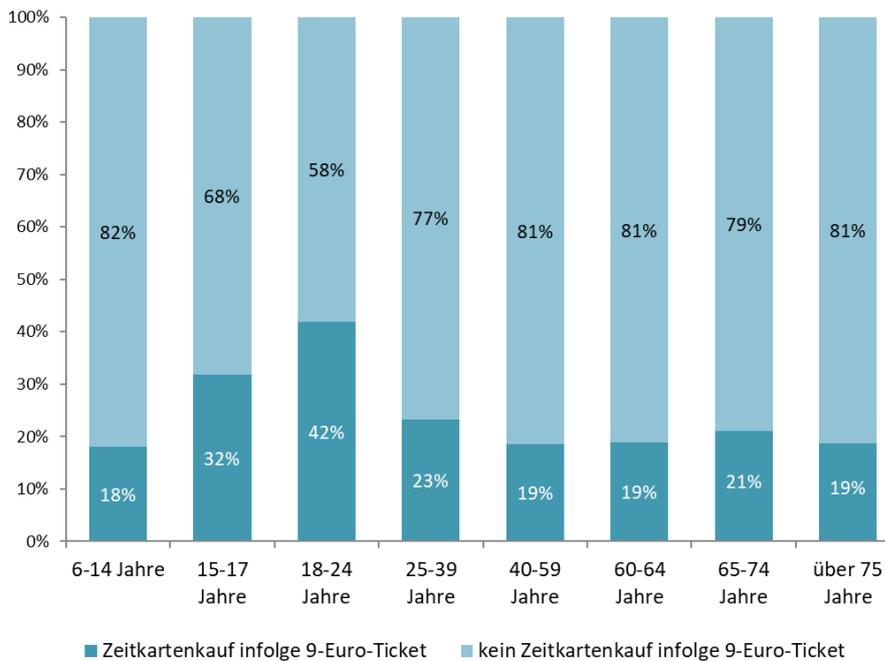


Abb. 5-15 Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

5.2.3 Führerscheinbesitz

93 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote in Amberg höher (MiD: 87 %) ¹⁷. Die Stadtteile Bergsteig und Schlachthof/Südliche Vilsau weisen mit 19 % bzw. 16 % den höchsten Anteil an Bewohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. In mehreren Außengebieten (u. a. Fuchsstein + Karmensölden, Mariahilfberg + Raigering + Krumbach + Industriegebiet Nord) besitzt hingegen ein überdurchschnittlicher Anteil der Personen einen Führerschein (97 %). Die hohe Besitzquote ist als Indiz zu sehen, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw nicht zu bestreiten ist.

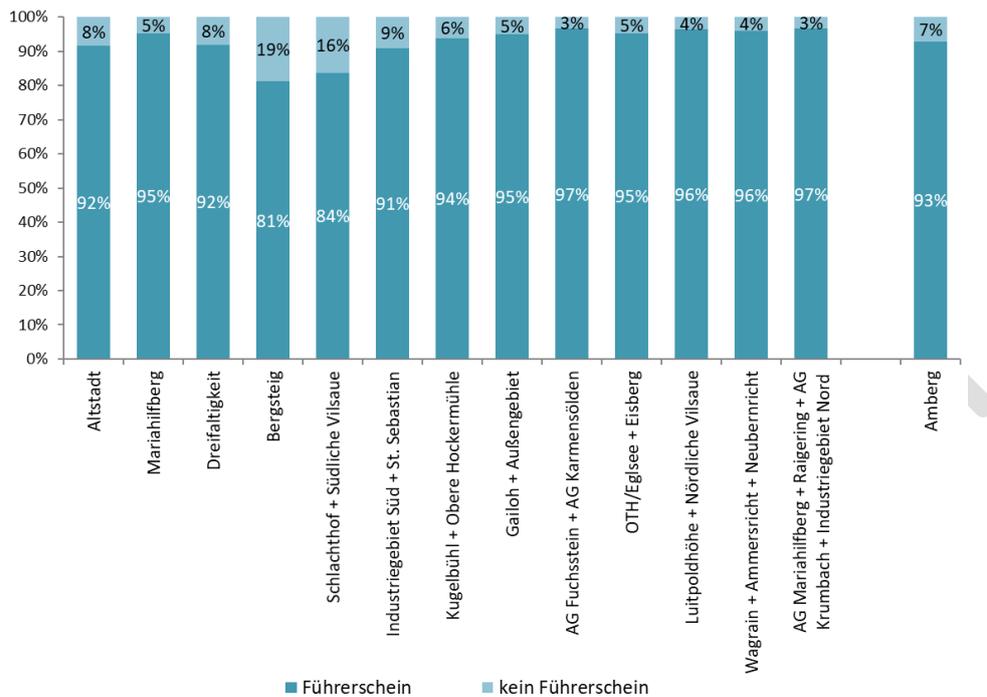


Abb. 5-16 Führerscheinbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren nur zu 81 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab einem Alter von 25 Jahren bereits auf 96 %. Ab 40 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 98 %. Ab dem Alter von 60 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 91 % ab.

¹⁷ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

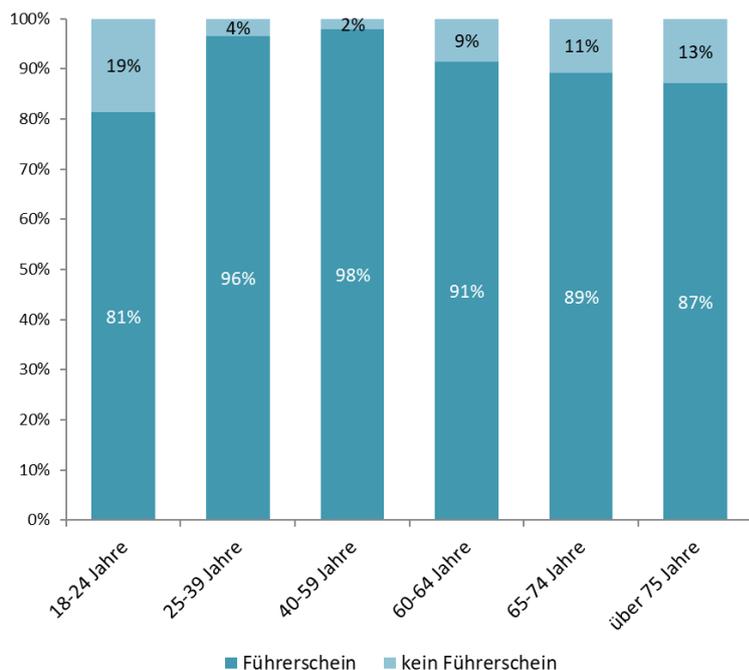


Abb. 5-17 Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Für das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner ist nicht nur der Besitz eines Führerscheins und eines Pkw im Haushalt von Bedeutung, sondern auch die persönliche Verfügbarkeit eines solchen. Stadtweit steht durchschnittlich 86 % der befragten Personen ab 18 Jahren, die einen Führerschein besitzen, ein Pkw zur Verfügung. 14 % steht demzufolge kein Auto zur Verfügung. Auffallend ist, dass die Pkw-Verfügbarkeit in den Stadtteilen Schlachthof/Südliche Vilsaue, Bergsteig und Altstadt mit 77 % geringer ist als in den übrigen Stadtteilen. Die höchste Pkw-Verfügbarkeit liegt in AG Fuchsstein/AG Karmensölden mit 97 % vor.

Die Ergebnisse der Pkw-Verfügbarkeit korrelieren in etwa mit denen des Autobesitzes auf Haushaltsebene. So liegt die Pkw-Verfügbarkeit der Personen ab 18 Jahren mit Führerschein in den Stadtteilen AG Fuchsstein/AG Karmensölden und AG Mariahilfberg/Raigering/AG Krumbach/Industriegebiet Nord am höchsten, also dort, wo vergleichsweise am meisten Haushalte ein Fahrzeug besitzen. Entsprechend ist in Bergsteig der Anteil der Pkw-Verfügbarkeit am geringsten sowie die der Anteil der Haushalte, die keinen Pkw besitzen am größten.

Stadtteil	Führerschein: ja	
	Pkw-Verfügbarkeit	
	ja	nein
Altstadt	77%	23%
Mariahilfberg	91%	9%
Dreifaltigkeit	83%	17%
Bergsteig	77%	23%
Schlachthof + Südliche Vilsaue	77%	23%
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	85%	15%
Kugelbühl + Obere Hockermühle	85%	15%
Gailoh + Außengebiet	92%	8%
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	97%	3%

Stadtteil	Führerschein: ja	
	Pkw-Verfügbarkeit	
	ja	nein
OTH/Egelsee + Eisberg	89%	11%
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	90%	10%
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	91%	9%
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	94%	6%
Amberg	86%	14%

Abb. 5-18 Pkw-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.4 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 6 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt.

Rund 1 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte, rund 89 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 4 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-24-Jährigen besitzen dagegen einen sehr hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 22 % der Personen sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein bekommen und sind häufig zu dem Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler, Auszubildende und Studierende). Mit der hohen Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte geht jedoch vermutlich eine geringere Pkw-Verfügbarkeit einher. Gemäß vorgenannter Definition sind Männer seltener wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel. 5 % der Frauen sind in Besitz von ÖPNV-Zeitkarte und Führerschein (ggü. 4 % der Männer).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18-24 Jahre	17%	2%	59%	22%
25-39 Jahre	3%	0%	91%	5%
40-59 Jahre	2%	0%	96%	1%
60-64 Jahre	9%	0%	89%	2%
65-74 Jahre	8%	3%	88%	2%
über 75 Jahre	12%	2%	83%	4%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	7%	1%	87%	5%
männlich	5%	1%	91%	4%
Amberg	6%	1%	89%	4%

Abb. 5-19 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Stadtteilen zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 17 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, in Bergsteig mit 17 % und Schlachthof/Südliche Vilsaue mit 15 % am höchsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. In den Stadtteilen Altstadt und Dreifaltigkeit trifft dies auf 6 % der Personen zu. Demgegenüber besitzt in AG Mariahilfberg/Raigering/AG Krumbach/Industriegebiet Nord, Industriegebiet Süd/St. Sebastian sowie Schlachthof/Südliche Vilsaue eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl Führerschein als auch ÖPNV-Zeitkarte (2 %).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadtteil	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Altstadt	8%	1%	85%	6%
Mariahilfberg	4%	0%	90%	5%
Dreifaltigkeit	7%	1%	86%	6%
Bergsteig	17%	1%	76%	5%
Schlachthof + Südliche Vilsaue	15%	1%	82%	2%
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	8%	1%	89%	2%
Kugelbühl + Obere Hockermühle	4%	2%	90%	4%
Gailoh + Außengebiet	5%	0%	91%	4%
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	3%	1%	92%	4%
OTH/Eglsee + Eisberg	5%	0%	91%	4%
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	2%	1%	94%	3%
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	4%	0%	92%	4%
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	2%	1%	95%	2%
Amberg	6%	1%	89%	4%

Abb. 5-20 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

6 Mobilität

6.1 Wegeanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 6.986 Wege erfasst¹⁸. Jeder Amberger Bürger bzw. jede Bürgerin legt durchschnittlich 3,2 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,6 Wegen je Tag. 87 % der Personen waren an den Stichtagen außerhalb unterwegs, also mobil. Gründe für die Nicht-Mobilität waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (37 %), Urlaub (16 %), Krankheit (15 %) oder körperliche Einschränkungen (9 %). Die Mobilitätsrate der Stadt Amberg liegt über dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person jedoch unter dem Durchschnitt von 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.¹⁹

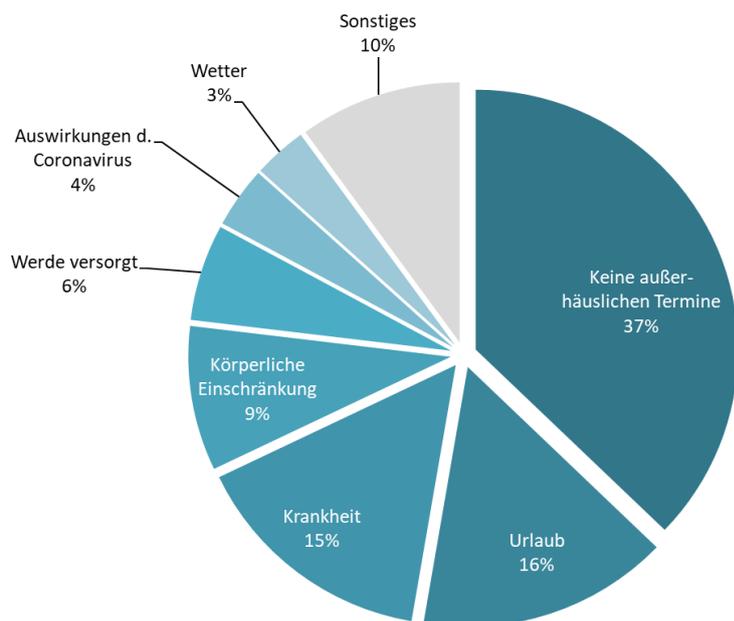


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Bürgerinnen und Bürger Ambergs mit dem Alter bis zu den mittleren Altersklassen ansteigt und ab dort mit zunehmendem Alter wieder sinkt. Die mobilsten Personen sind bei den 25-39-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse wird das Wegemaximum mit 3,7 Wegen je Tag erreicht. In dieser Altersklasse ist die Mobilität aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind mit 2,6 Wegen pro Tag im Mittel Personen zwischen 18 und 24 Jahren. Daneben sind ältere Personen ab 75 Jahren weniger mobil. Sie legen im Durchschnitt nur etwa 2,7 Wege je Tag zurück. Darin enthalten sind allerdings schon die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

¹⁸ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie haben eine Mindestlänge von 25 Metern; finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

¹⁹ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S.3

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
6-14 Jahre	8%	0%	51%	39%	2%	0%	2,8	3,1
15-17 Jahre	4%	0%	62%	21%	13%	0%	2,9	3,0
18-24 Jahre	22%	0%	38%	31%	7%	1%	2,6	3,4
25-39 Jahre	5%	1%	41%	35%	11%	7%	3,7	3,9
40-59 Jahre	9%	0%	42%	33%	11%	5%	3,4	3,7
60-64 Jahre	18%	0%	40%	30%	9%	3%	2,9	3,6
65-74 Jahre	19%	0%	36%	31%	10%	5%	3,1	3,8
über 75 Jahre	26%	0%	34%	30%	6%	4%	2,7	3,6
Amberg	13%	0%	41%	33%	9%	4%	3,2	3,6

Abb. 6-2 Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.2 Wegezähl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegezähl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,4 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige und sich in Ausbildung befindliche Personen bestreiten hingegen 2,9 bzw. 2,8 Wege/Tag. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 75-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 24 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst</i>	7%	0%	44%	34%	10%	5%	3,4	3,7
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/Pensionär(in)</i>	24%	0%	33%	29%	9%	5%	2,9	3,8
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	11%	0%	49%	33%	6%	0%	2,8	3,1
Amberg	13%	0%	41%	32%	9%	4%	3,2	3,6

Abb. 6-3 Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegezähl pro Person differenziert nach Stadtteil

Bei Auswertung der Wegezähl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger in der Altstadt besitzen die höchste Mobilitätsrate; 3,4 Wege legen sie im Durchschnitt je Tag zurück. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsau legen hingegen 2,3 Wege je Person und Tag

zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohner Ambergs. In der Stichprobe legen mit 13 % nur wenige Personen mehr als 5 Wege pro Tag zurück

Stadtteil	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Altstadt	11%	0%	41%	27%	15%	6%	3,4	3,9
Mariahilfberg	16%	0%	40%	31%	9%	4%	3,1	3,7
Dreifaltigkeit	12%	0%	39%	37%	9%	4%	3,3	3,7
Bergsteig	18%	1%	47%	21%	6%	6%	2,8	3,4
Schlachthof + Südliche Vilsaue	26%	0%	38%	23%	8%	4%	2,6	3,6
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	7%	1%	44%	42%	3%	3%	3,1	3,3
Kugelbühl + Obere Hockermühle	12%	0%	41%	30%	11%	5%	3,3	3,8
Gailoh + Außengebiet	14%	1%	44%	30%	6%	5%	3,0	3,5
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	11%	0%	42%	30%	12%	4%	3,3	3,7
OTH/Eglsee + Eisberg	13%	0%	36%	35%	12%	4%	3,3	3,8
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	17%	0%	63%	17%	2%	1%	2,3	2,8
Wagrain + Ammersricht + AG Neubersricht	16%	0%	49%	24%	8%	3%	2,8	3,4
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	16%	1%	35%	31%	12%	5%	3,3	3,9
Amberg	13%	0%	41%	32%	9%	4%	3,2	3,6

Abb. 6-4 Anzahl aller Wege je Person nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe)

Damit berücksichtigt werden kann, welche Unterschiede es sowohl bei der durchschnittlichen Wegeanzahl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Stadtteilen gibt, ist die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jeden Stadtteil ermittelt worden. Die absolute Anzahl durchgeführter Wege je Person und Verkehrsmittel ist für jeden Stadtteil dargestellt. Die zugrunde liegenden Berechnungen und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnern des Stadtteils Altstadt mit 1,30 Wegen je Person und Tag zurückgelegt. Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in AG Fuchsstein/AG Karmensölden zu verzeichnen. Dort legt jede Person 0,08 Fußwege je Tag zurück. Der gesamtstädtische Mittelwert liegt bei 0,74 Fußwegen je Person und Tag.

Stadtweit werden je Person 0,48 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 0,77 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohner von Kugelbühl/Obere Hockermühle an der Spitze. Mit 0,25 Wegen pro Person und Tag werden in AG Fuchsstein/AG Karmensölden am wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem Kfz werden die meisten Wege bestritten. Jede Bürgerin und jeder Bürger Ambergs legt im Mittel 1,76 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer, Mitfahrer oder Motorrad/Moped) zurück. Mit 1,38 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in Schlachthof/Südliche Vilsaue am niedrigsten, in AG Fuchsstein/AG

Karmensölden werden wiederum mit 2,68 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖPNV der Mittelwert der Wegeanzahl pro Person bei 0,18 täglich zurückgelegten Wegen. Die stadtteilspezifischen Werte reichen von 0,09 Wege in OTH/Eglsee/Eisberg bis 0,32 Wege in AG Fuchsstein/AG Karmensölden.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	ÖPNV	Wege/Person
Altstadt	1,30	0,48	1,52	0,14	3,4
Mariahilfberg	0,66	0,58	1,73	0,13	3,1
Dreifaltigkeit	0,98	0,52	1,57	0,21	3,3
Bergsteig	0,76	0,29	1,49	0,28	2,8
Schlachthof + Südliche Vilsaue	0,61	0,47	1,38	0,16	2,6
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	0,80	0,45	1,69	0,15	3,1
Kugelbühl + Obere Hockermühle	0,72	0,77	1,64	0,17	3,3
Gailoh + Außengebiet	0,39	0,42	1,98	0,18	3,0
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	0,08	0,25	2,68	0,32	3,3
OTH/Eglsee + Eisberg	0,60	0,43	2,15	0,09	3,3
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	0,14	0,18	1,81	0,20	2,3
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	0,42	0,33	1,83	0,24	2,8
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	0,49	0,31	2,33	0,15	3,3
Amberg	0,74	0,48	1,76	0,18	3,2

Abb. 6-5 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner Ambergs hochgerechnet werden täglich etwa 134.500 Wege unternommen. Davon entfallen 7.500 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 75.100 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer: 64.200 Wege, MIV-Mitfahrer: 10.900 Wege). Insgesamt 51.900 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 31.500 zu Fuß und 20.400 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (36.300) von den Bewohnerinnen und Bewohner des bevölkerungsreichsten Stadtteils Dreifaltigkeit zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue (1.700 Wege) am niedrigsten.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Altstadt	3.700	1.400	4.300	400	9.800	3,4
Mariahilfberg	1.800	1.600	4.700	400	8.400	3,1
Dreifaltigkeit	10.900	5.800	17.400	2.300	36.300	3,3
Bergsteig	900	300	1.700	300	3.200	2,8
Schlachthof + Südliche Vilsaue	1.000	800	2.200	300	4.200	2,6
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	3.800	2.100	8.100	700	14.700	3,1
Kugelbühl + Obere Hockermühle	3.200	3.400	7.300	800	14.600	3,3
Gailoh + Außengebiet	400	500	2.300	200	3.400	3,0
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	100	300	3.200	400	4.000	3,3
OTH/Eglsee + Eisberg	3.100	2.300	11.100	500	17.000	3,3
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	100	100	1.300	100	1.700	2,3
Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	1.600	1.300	7.100	900	10.900	2,8
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	900	600	4.400	300	6.200	3,3
Amberg	31.500	20.400	75.100	7.500	134.500²⁰	3,2

Abb. 6-6 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

6.1.4 Wegebeflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie

Aufgrund der Tatsache, dass die vorliegende Mobilitätsbefragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist es bedeutsam, die entsprechende Wegeanzahl zu ermitteln, um Kenntnisse zu erlangen, inwiefern eine Abweichung des „normalen“ Mobilitätsverhaltens existiert. Im Befragungszeitraum (September 2022) gab es keinen „Lockdown“, d.h. Geschäfte hatten geöffnet und Freizeitaktivitäten waren möglich. Einschränkungen gab es tendenziell verstärkt im Arbeitssektor, beispielsweise wurden Präsenztermine häufiger online durchgeführt.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass für die weiteren Auswertungen in den nachfolgenden Kapiteln die Anzahl der hochgerechneten Wege (vgl. Kapitel 6.1.3) genutzt wurden. Dies ermöglicht die Vergleichbarkeit der vorliegenden Ergebnisse mit möglichen zukünftigen Erhebungen. Damit jedoch deutlich wird, wie viele Wege möglicherweise im Zuge des Coronavirus ausgefallen sind, befasst sich dieses Kapitel mit der Wegebeflussung und den tatsächlich an den Stichtagen zurückgelegten Wegen.

Bezüglich einer möglichen Beeinflussung zeigt sich, dass der Großteil der Befragten an den Stichtagen nicht vom Coronavirus in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst ist (97 %). In den Stadtteilen Wagrain/Ammersricht/AG Neuberricht und Bergsteig haben mit 8 % bzw. 6 % vergleichsweise die meisten Personen angegeben in ihrem Mobilitätsverhalten durch das Coronavirus beeinflusst zu sein. In AG Mariahilfberg/Raigering/AG

²⁰ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben

Krumbach/Industriegebiet Nord ist hingegen keiner der Befragten durch das Coronavirus beeinflusst.

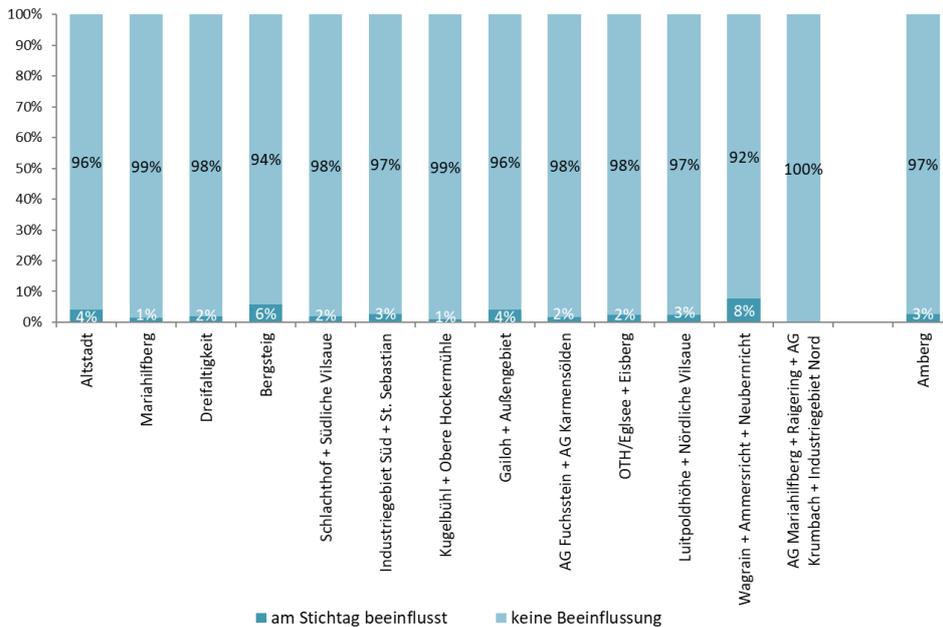


Abb. 6-7 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus (Auswertung auf Personenebene)

Daran schließt sich die Frage an, wie diese Beeinflussung aussieht. Gemäß nachstehender Abbildung wird deutlich, dass bei einem Großteil der Befragten aufgrund von Homeoffice eine Veränderung im Mobilitätsverhalten festzustellen ist. Im Rahmen der Corona-Pandemie haben zahlreiche Arbeitgeber den Arbeitnehmern die Möglichkeit gegeben, die Arbeit von zu Hause aus zu erledigen. Andere Angaben beziehen sich beispielsweise darauf, mehr Fahrten mit dem Fahrrad durchzuführen und den ÖPNV zu meiden.

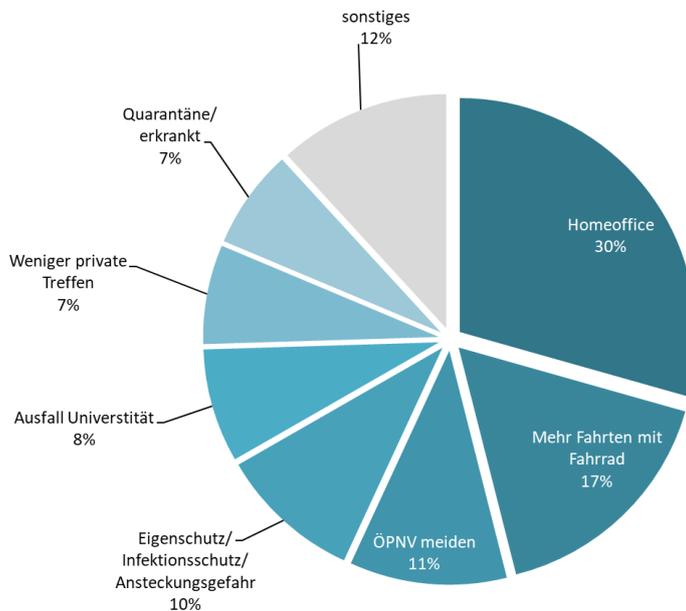


Abb. 6-8 Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag (Auswertung auf Personenebene)

Abbildung 6-9 zeigt, welche Auswirkungen das Coronavirus auf die Anzahl der tatsächlich zurückgelegten Wege an den Stichtagen hat. Im Vergleich mit den Wegen, die unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden haben (s. Abb. 6-4) ist erkennbar, dass der Anteil der Befragten, die keine Wege zurückgelegt haben, in vereinzelt Stadtteilen leicht erhöht ist. Daher sinkt die Wegezanzahl pro Person um 0,1 auf 3,1 Wegen pro Tag. Somit wird

deutlich, dass die Auswirkungen des Coronavirus auf das Mobilitätsverhalten der Personen an den Erhebungsstichtagen äußerst gering waren.

Stadtteil	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
Altstadt	12%	0%	41%	27%	14%	6%	3,4	3,9
Mariahilfberg	16%	0%	40%	30%	9%	4%	3,1	3,7
Dreifaltigkeit	12%	0%	39%	37%	9%	4%	3,3	3,7
Bergsteig	18%	1%	47%	21%	6%	6%	2,8	3,4
Schlachthof + Südliche Vilsaue	26%	0%	38%	23%	8%	4%	2,6	3,6
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	7%	1%	44%	42%	3%	3%	3,1	3,3
Kugelbühl + Obere Hockermühle	12%	0%	41%	30%	11%	5%	3,3	3,8
Gailoh + Außengebiet	14%	1%	44%	30%	6%	5%	3,0	3,5
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	11%	0%	42%	30%	12%	4%	3,3	3,7
OTH/Eglsee + Eisberg	13%	0%	36%	35%	12%	4%	3,3	3,8
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	17%	0%	63%	17%	2%	1%	2,3	2,8
Wagrain + Ammersricht + AG Neubersricht	17%	0%	50%	23%	8%	3%	2,8	3,3
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	16%	1%	35%	31%	12%	5%	3,3	3,9
Amberg	13%	0%	41%	32%	9%	4%	3,1²¹	3,6

Abb. 6-9 Anzahl der Wege je Person nach Stadtteil während der Corona-Pandemie (Auswertung auf Wegeebe)

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten zeigt keine wesentliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten aufgrund des Coronavirus. Die Anzahl derer, die an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt haben, ist in den Gruppen im Vergleich zu normalen Bedingungen gleich geblieben (s. Abb. 6-3). Die Anzahl der durchschnittlichen Wege pro Person und Tag zeigt ebenfalls keine Unterschiede auf. Dies unterstreichen die Ergebnisse aus Abbildung 6-7, das wenig Personen am Stichtag beeinflusst waren.

²¹ Je nach Auswertungsvariable können sich rundungsbedingte Unterschiede zu der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben

Berufstätigkeits- gruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundes- freiwilligendienst</i>	7%	0%	44%	34%	10%	5%	3,4	3,7
Nicht berufstätig <i>vorübergehend frei- gestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensio- när(in)</i>	24%	0%	33%	29%	9%	5%	2,9	3,8
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Stu- dent(in)</i>	11%	0%	49%	33%	6%	0%	2,8	3,1
Amberg	13%	0%	41%	32%	9%	4%	3,2	3,6

Abb. 6-10 Anzahl der Wege je Person nach Berufstätigkeit während der Corona-Pandemie
(Auswertung auf Wegeebene)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner Ambergs hochgerechnet werden täglich etwa 134.300 Wege unternommen. Im Vergleich mit der hochgerechneten Wegezanzahl unter Normalbedingungen werden somit aufgrund der Corona-Pandemie in Amberg etwa 200 Wege weniger gezählt. Diese Wege fallen bei MIV-Fahrten aus. Im Vergleich der Stadtteile wird deutlich, dass in Mariahilfberg und Wagrain/Ammersricht/AG Neubernricht weniger Wege zurückgelegt werden.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Altstadt	3.700	1.400	4.300	400	9.800	3,4
Mariahilfberg	1.800	1.600	4.600	400	8.400	3,1
Dreifaltigkeit	10.900	5.800	17.400	2.300	36.300	3,3
Bergsteig	900	300	1.700	300	3.200	2,8
Schlachthof + Südliche Vilsaue	1.000	800	2.200	300	4.200	2,6
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	3.800	2.100	8.100	700	14.700	3,1
Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	3.200	3.400	7.300	800	14.600	3,3
Gailoh + Außengebiet	400	500	2.300	200	3.400	3,0
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	100	300	3.200	400	4.000	3,3
OTH/Eglsee + Eisberg	3.100	2.300	11.100	500	17.000	3,3
Luitpoldhöhe + Nördli- che Vilsaue	100	100	1.300	100	1.700	2,3
Wagrain + Ammers- richt + AG Neubern- richt	1.600	1.300	7.000	900	10.900	2,8

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
AG Mariahilfberg + Raiering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	900	600	4.400	300	6.200	3,3
Amberg	31.500	20.400	74.900	7.500	134.300	3,2

Abb. 6-11 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil während der Corona-Pandemie, hochgerechnet (Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf Gesamtbevölkerung)

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, der Berufstätigkeit und persönlichen Vorlieben beeinflusst. Grundsätzlich beschreibt der Modal Split die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel bzw. zeigt an, mit welchem Verkehrsmittel die Ambergerinnen und Amberger ihre Wege zurücklegen. Als Berechnungsgrundlage dienen die zurückgelegten Wege. Dieser Wert wird auch als Benchmark für den Vergleich der Modal Split-Werte mit anderen Kommunen genutzt. Zusätzlich können bei der Beschreibung des Modal Splits weitere Werte berücksichtigt werden, z. B. die durchschnittliche Wegelänge der jeweiligen Verkehrsmittel. Dadurch ergibt sich beispielsweise der Modal Split nach Verkehrsleistung. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und stadtstrukturellen/verkehrlichen Merkmalen auf.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene)

Die Bürgerinnen und Bürger Ambergs bestreiten ihre alltäglichen Wege zu 56 % mit dem Pkw (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengenommen) und zu 44 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 23 % auf den Fußverkehr, 15 % auf den Radverkehr und 6 % auf den ÖPNV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Stadtteile können Unterschiede festgestellt werden. So weisen die Stadtteile Altstadt und Dreifaltigkeit einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. In der Altstadt beträgt der Anteil des Umweltverbundes auf den zurückgelegten Wegen 56 %, im Stadtteil Dreifaltigkeit liegt er bei 52 %. Insbesondere die Fußverkehrsanteile sind in den beiden Stadtteilen erhöht. In der Altstadt liegt dieser bei 38 %. Stadtteile, die abseits des Zentrums liegen, haben einen höheren MIV-Anteil. So weisen AG Fuchsstein/AG Karmensölden, Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue und AG Mariahilfberg/Raiering/AG Krumbach/Industriegebiet Nord die höchsten MIV-Anteile von 71 % bis 81 % auf. Bergsteig und AG Fuchsstein/AG Karmensölden weisen mit jeweils 10 % den höchsten ÖPNV-Anteil auf. Die höchsten Anteile im Radverkehr liegen in Kugelbühl/Obere Hockermühle sowie in Mariahilfberg mit 23 % und 19 %.

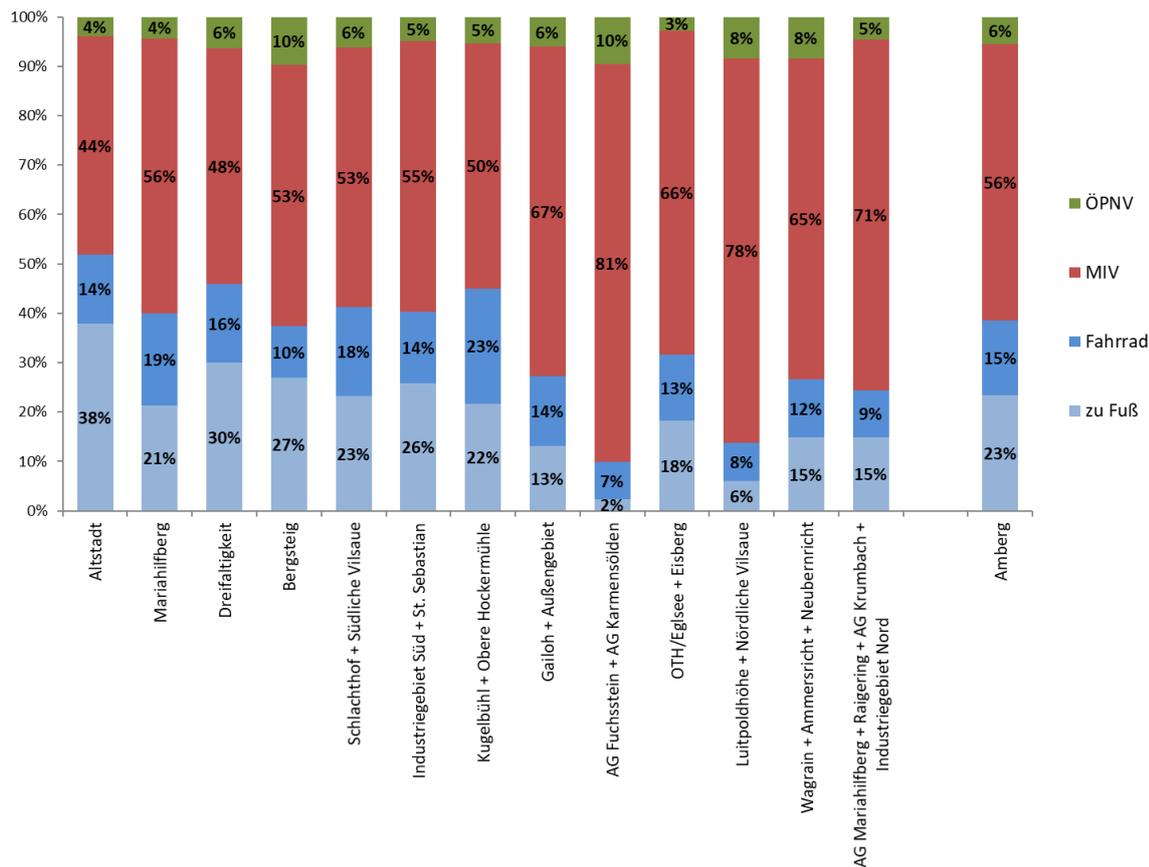


Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Hauptgruppen)
(Auswertung auf Wegeebene), Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach allen abgefragten Verkehrsmitteln ist in nachfolgender Abbildung zu sehen.²² Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 6-%igen ÖPNV-Anteil auf Ebene der Gesamtstadt 4 % auf den Busverkehr und 1 % auf den Schienennah- und -fernverkehr²³. Im Stadtteilvergleich zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass die Stadtteile, die in der Nähe des Bahnanschlusses liegen, einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben. Die Anteile des Busverkehrs dominieren jedoch die ÖPNV-Anteile. Insbesondere in den äußeren Gebieten sind diese erhöht.

Der MIV-Anteil von 56 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 47 % MIV-Fahrer, 8 % MIV-Mitfahrer und 1 % Motorradfahrer auf. Der Anteil am Motorradverkehr ist demnach sehr gering. Der Anteil an MIV-Mitfahrern ist zudem um einen Großteil geringer, als die der MIV-Fahrer. Der MIV-Mitfahrer-Anteil weist in den einzelnen Stadtteilen Werte zwischen 4 % bis 14 % auf.

Der Radverkehrsanteil von 15 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 11 % herkömmlichen Radverkehr und 4 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Der höchste Anteil an Pedelecs und E-Bikes lässt sich in den Stadtteilen Mariahilfberg, Dreifaltigkeit, Kugelbühl/Obere Hockermühle und Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsaue mit jeweils 6 % feststellen, während die geringsten Anteile in Gailoh/Außengebiet, OTH/Eglsee/Eisberg und Wagrain/Ammersricht/ AG Neubernricht 2 % ausmachen.

²² In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinhin Bus, Stadtbahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr oder ÖPNV zusammengefasst.

²³ Rundungsbedingte Abweichung der kumulierten Summe vom Gesamtwert

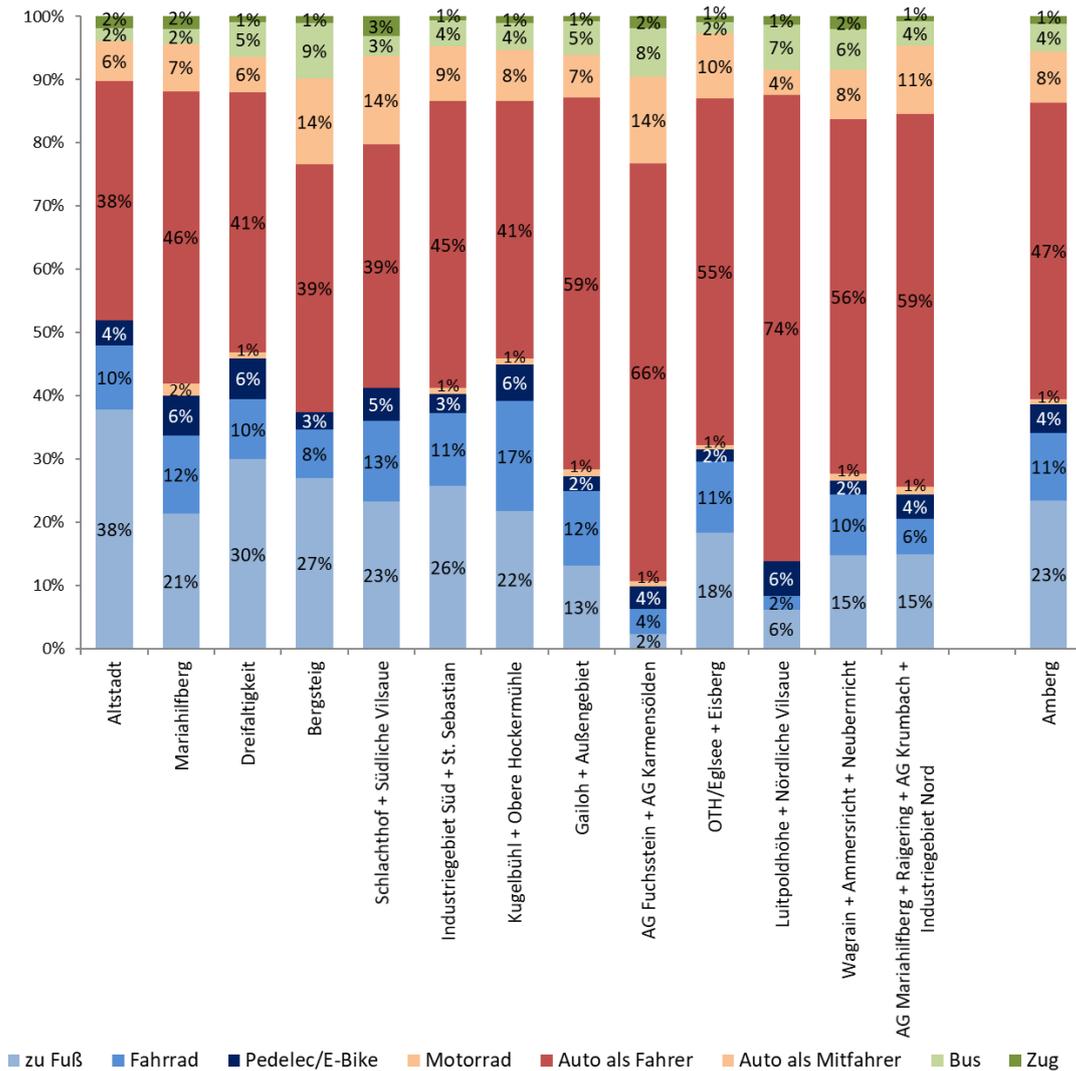


Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Detail)
(Auswertung auf Weegebene), Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung ist durch Berücksichtigung der Wegelängen möglich. Werden die mittleren Wegelängen der jeweiligen Verkehrsmittel mitberücksichtigt, zeigt sich eine weitere Verschiebung der Verkehrsmittelanteile zugunsten der motorisierten Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖPNV sind aufgrund der größeren Wegelängen, die mit diesen beiden Verkehrsmittel im Mittel zurückgelegt werden, höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen nur 9 % der Verkehrsleistung, auf den ÖPNV hingegen 14 %. Mit dem MIV werden täglich 653.000 Personen-km von den Bürgerinnen und Bürgern Ambergs bestritten (siehe Abb. 6-14).

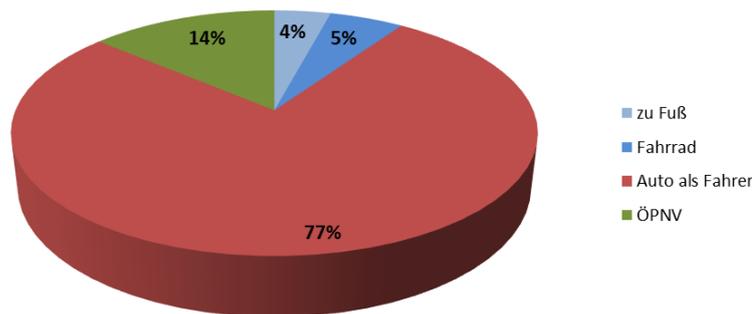


Abb. 6-14 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebene)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2022
ÖPNV	117.000
MIV	653.000
Fahrrad	46.000
zu Fuß	35.000
Amberg	851.000

Abb. 6-15 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebene)

Zur Einordnung der Verkehrsmittelanteile in Amberg sind in der folgenden Abbildung der Modal Split vergleichbarer bzw. benachbarter Städte sowie die Verkehrsmittelanteile in übergeordneten Räumen aufgeführt. Als Berechnungsgrundlage dienen hier die genutzten Verkehrsmittel auf den zurückgelegten Wegen.

Vergleichsdaten liegen aus den Städten Neumarkt i.d.Opf. und Schwandorf vor. Zudem besteht die Vergleichsmöglichkeit zum Landkreis Amberg-Sulzbach und zum Regierungsbezirk Oberpfalz. Im Vergleich mit diesen Erhebungen zeigen sich teils Ähnlichkeiten zum Modal Split anderer Städte und übergeordneten Untersuchungsräumen, teils größere Unterschiede. Der MIV-Anteil fällt in Amberg deutlich geringer aus. Während er in Amberg bei 56 % liegt, weisen die Vergleichsdaten mindestens 67 % MIV-Anteil auf. In Schwandorf liegt der Anteil bei 79 %. Das Verhältnis zwischen Umweltverbundanteile und MIV-Anteile fällt in Amberg daher vergleichsweise zugunsten des Umweltverbunds aus. Hinsichtlich des ÖPNV-Anteils gibt es keinen wesentlichen Unterschied. Die Radverkehrs- und Fußverkehrsanteile sind in Amberg jedoch deutlich höher.

Im Vergleich zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen (Quelle: MiD 2017) besitzt Amberg einen um 1 Prozentpunkte geringeren MIV-Anteil auf Bundesebene und um 3 Prozentpunkte geringeren Anteil auf Landesebene. Die Fußverkehrsanteile sind leicht höher als in den übergeordneten Untersuchungsräumen, während die Radverkehrsanteile 4 Prozentpunkte höher liegen. Die ÖPNV-Anteile sind in Amberg hingegen um 4 Prozentpunkte niedriger im Vergleich zu den übergeordneten Studien auf Bundes- und Landesebene. In der MiD-Studie sind Siedlungs- und Raumordnungstypen zusammengefasst worden, für die der Modal Split vorliegt. Amberg lässt sich in die Kategorie „Ländliche Region - Zentrale Stadt“ einordnen. Gegenüber dieser Kategorie besitzt Amberg einen identischen MIV-Anteil. Während der Fußverkehr in Amberg um 1 Prozentpunkte geringer ausfällt, ist der Radverkehrsanteil um 2 Prozentpunkte erhöht. Der Anteil des ÖPNV ist in Amberg um 1 Prozentpunkte niedriger als in der Vergleichskategorie.

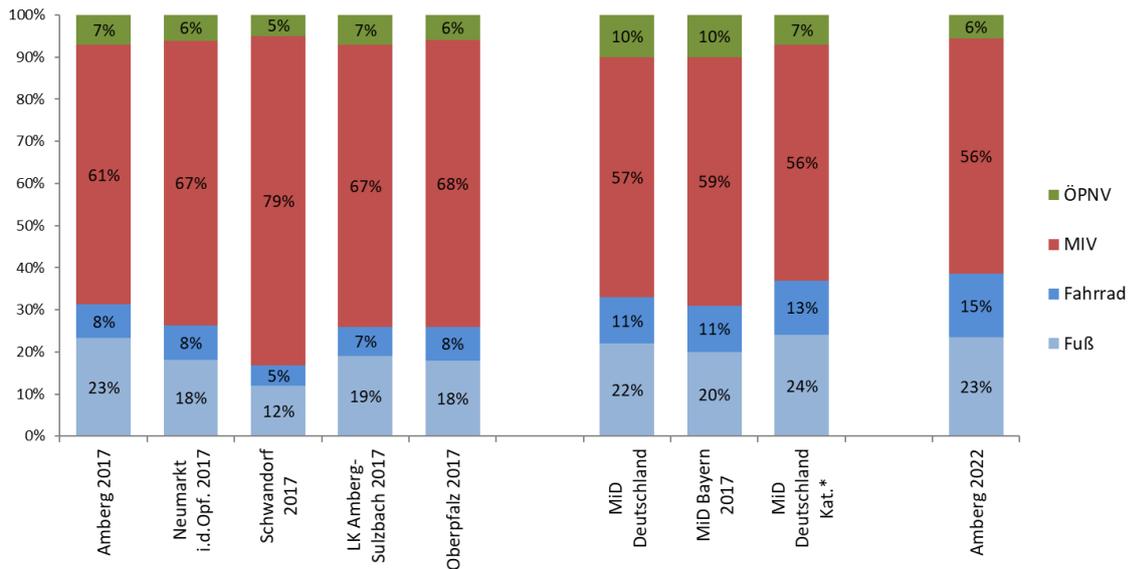


Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich²⁴
(Kat.* = Ländliche Region - Zentrale Stadt)²⁵

Im Vergleich zu der letzten Befragung aus dem Jahr 2017 lassen sich einige Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. Insgesamt lässt sich ein niedriger MIV-Anteil gegenüber 2017 erkennen. Dieser sankt von 61 % auf 56 %. Daneben lässt sich eine Steigerung des Radverkehrsanteil von 8 % auf 15 % feststellen. Der Fußverkehrs- und ÖPNV-Anteil ist weitgehend identisch. Der ÖPNV-Anteil ist um 1 Prozentpunkt gesunken. Insgesamt nehmen die Anteile des Umweltverbunds gegenüber dem MIV-Anteil um 5 Prozentpunkte zu.

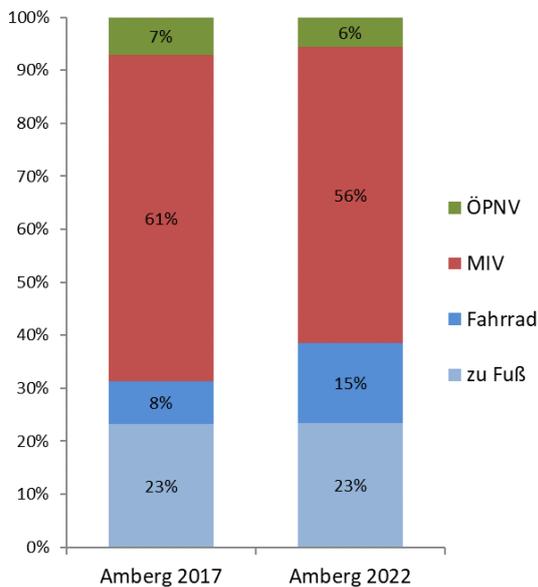


Abb. 6-17 Verkehrsmittelwahl- Zeitreihenvergleich
(Auswertung auf Weegebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personen-

²⁴ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Städte sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

²⁵ Hauptverkehrsmittel nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) gemäß MiD 2017

gruppen. Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern. Die Kernaussagen für Amberg lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Frauen gehen häufiger zu Fuß während Männer hingegen häufiger den MIV und das Fahrrad nutzen.
- Vor allem in den jüngeren Altersklassen zwischen 6 und 14 Jahren nutzen Männer den ÖPNV deutlich häufiger als Frauen. Dafür ist der Fußverkehrsanteil im Vergleich bei Frauen in diesen Altersklassen deutlich höher.
- Zwischen 15 und 24 Jahren fahren hingegen vermehrt Frauen mit dem ÖPNV, während Männer vermehrt mit dem MIV fahren.
- Insbesondere in den älteren Altersklassen nimmt der Radverkehrsanteil der Frauen gegenüber dem der Männer ab.

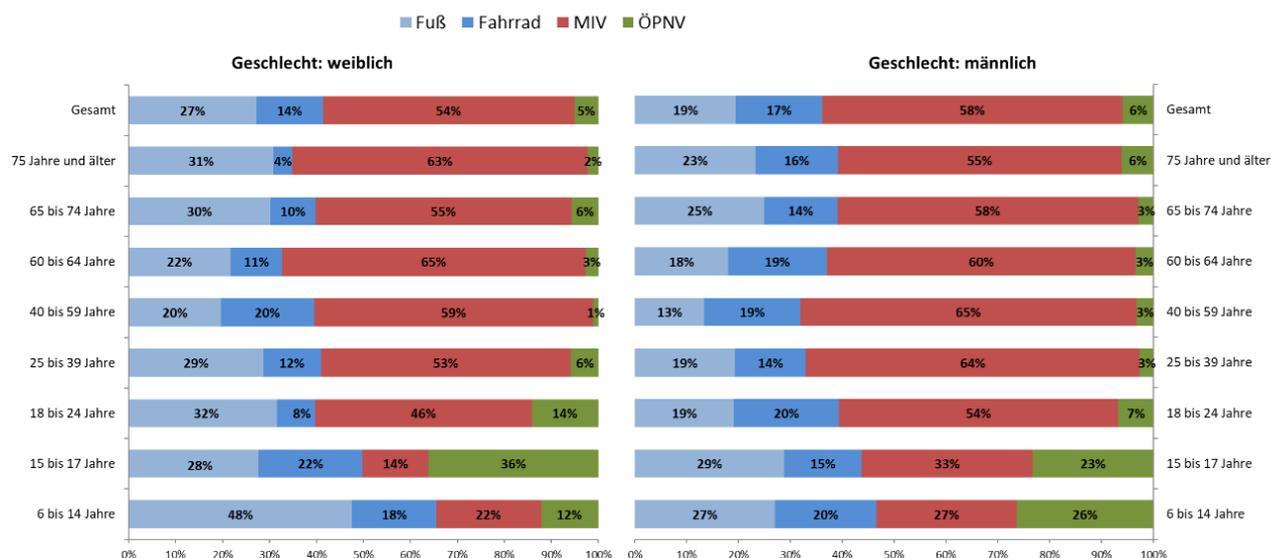


Abb. 6-18 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Wegeebene), Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Eine Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen ergibt diesbezüglich deutliche Unterschiede. Es wird ersichtlich, dass sich die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt.

Während Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen mit 65 % bzw. 59 % sowie Auszubildende (61 %) und Rentnerinnen und Rentner (58 %) vermehrt das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer und –Mitfahrer), ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer. Insbesondere die Gruppe der Schülerinnen und Schülern sowie der Studierenden haben den geringsten MIV-Anteil (Anteil: 24 %). Diese Gruppen haben mit der Gruppe der Auszubildenden entsprechend den höchsten ÖPNV-Anteil mit 14 % bis 26 %. Die Nutzungshäufigkeiten korrelieren auch mit der Anzahl der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in diesen Gruppen. Die Gruppe der Schülerinnen und Schülern sowie der Studierenden besitzt zudem einen hohen Anteil am Fuß- (37 % bzw. 35 %) und Radverkehr (18 % bzw. 15 %). Das Rad wird zudem vermehrt von der Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen genutzt (Anteil: 17 % bzw. 16 %). Daneben verzeichnen die Gruppen Hausfrauen/Hausmänner und Arbeitslose sowie vorübergehend freigestellte Personen einen hohen Fußverkehrsanteil (41 % bis 48 %).

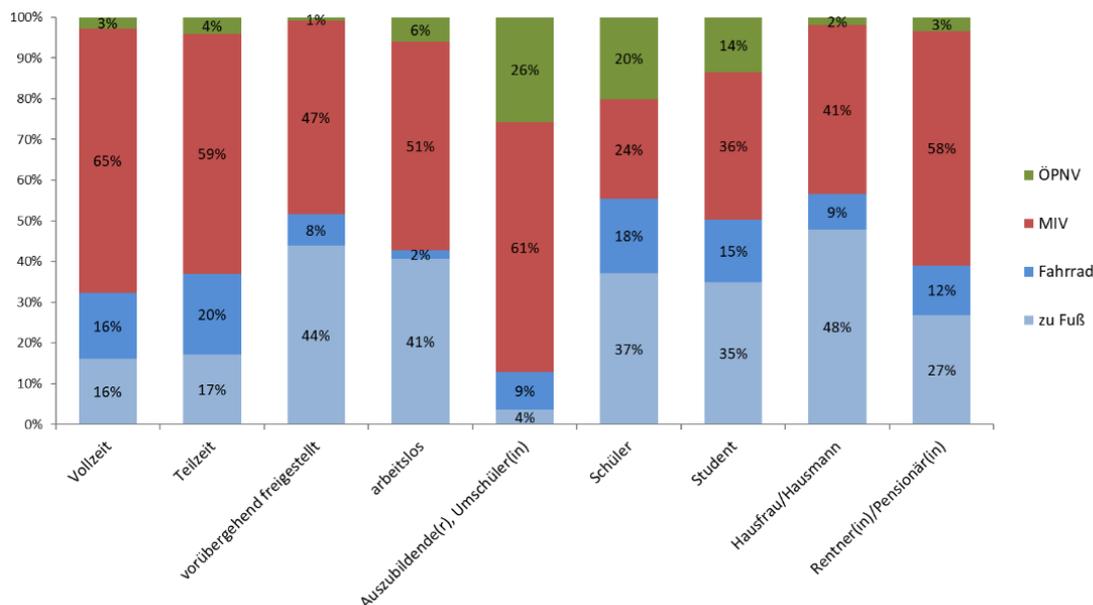


Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Wegeebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in folgender Tabelle dargestellt:

Wegelängenkategorie	Wege absolut	Anteil
< 1 km	24.700	18,4%
1-2,5 km	46.200	34,4%
2,5-5 km	33.300	24,8%
5-10 km	11.900	8,8%
10-25 km	9.800	7,3%
25-50 km	3.500	2,6%
50-100 km	3.900	2,9%
> 100 km	1.200	0,9%
Gesamt	134.500	100%

Abb. 6-20 Anteil der Wegelängenklassen am Gesamtwegeaufkommen (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität noch vor allem zu Fuß bestritten (67 % Fußverkehrsanteil). 13 % der Wege werden in dieser Wegelängenkategorie mit dem Rad zurückgelegt. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege bereits 18 % (MIV-Fahrer und –Mitfahrer), hier besteht also Verlagerungspotenzial zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des MIV. Allerdings nimmt auch der Radverkehrsanteil um 12 Prozentpunkte zu. Bereits in der Entfernungskategorie der Wege zwischen 2,5 km und 5 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt, der Radverkehrsanteil nimmt ebenfalls wieder ab. Ab einer Länge von 5 km werden so gut wie keine Wege mehr zu Fuß unternommen, der Radverkehrsanteil sinkt auf 11 %, während die MIV-Anteile weiter ansteigen. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 2 %.

Die Anteile des ÖPNV steigen ab einer Distanz von 2,5 km deutlich an. Mit 28 % erreicht der ÖPNV seinen höchsten Anteil bei der Wegelängenkategorie ab 50 km. Dies ist durch die Distanz der häufigsten außerörtlichen Ziele der Befragten zu erklären. Bei längeren Distanzen

besitzt der Zugverkehr noch Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Insgesamt zeigt sich aber auch bei längeren Wegedistanzen eine Dominanz der MIV-Anteile.

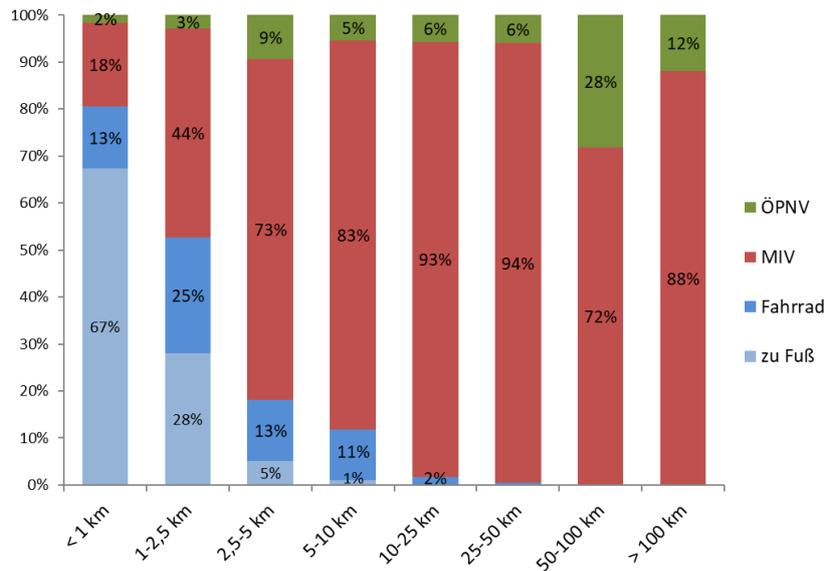


Abb. 6-21 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (Auswertung auf Weegebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die nachfolgende Abbildung zeigt noch einmal eine genauere Analyse der Wege bis zu einer Distanz von 10 km-Wegelänge. Hier wurde die Wegelängenklasse 2,5-5 km noch einmal differenzierter betrachtet. Der Trend, der sich bereits in Abbildung 6-21 abgezeichnet hat, wird hier noch einmal deutlich: Die Wege mit einer Wegelänge von 2,5-3,5 km werden bereits größtenteils mit dem MIV zurückgelegt. Die Anteile des Fuß- und Radverkehrs nehmen im Folgenden sukzessive ab.

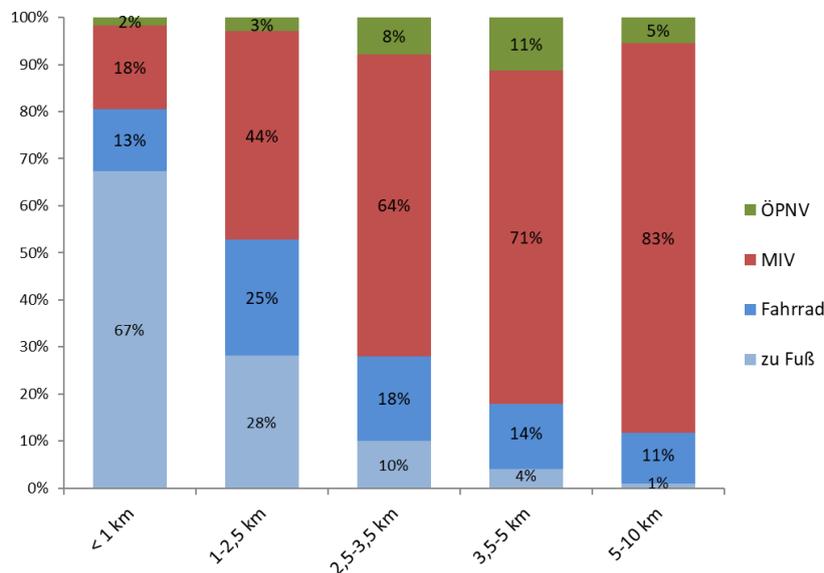


Abb. 6-22 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge bis 10 km (Auswertung auf Weegebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge über 90 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden circa 90 % aller Wege über eine Distanz von unter 5 km erfasst. Bezüglich der Nutzung von MIV zeigt sich, dass rund 95 % der Wege unter 50 km erfolgen. Beim ÖPNV werden vor allem Wege ab 2,5 km zurückgelegt.

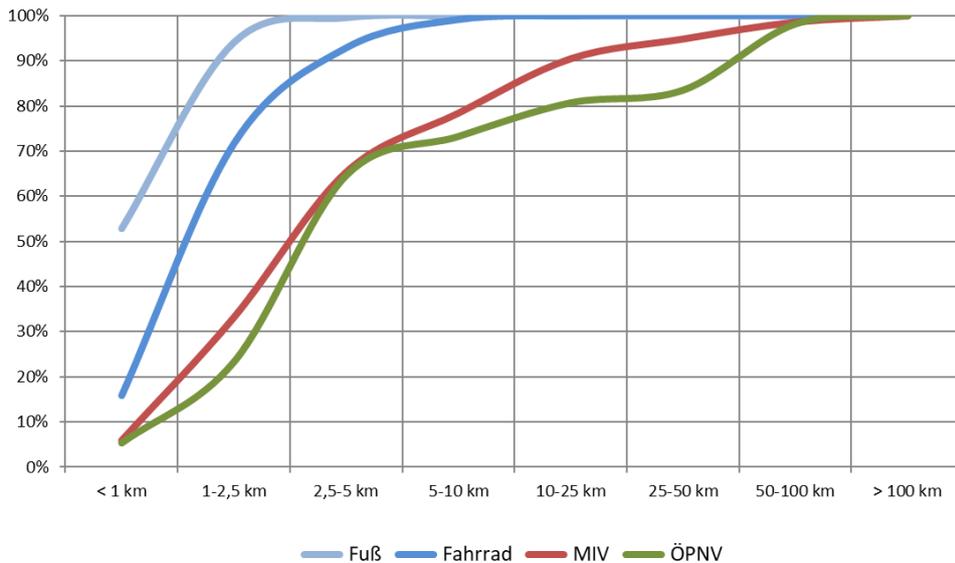


Abb. 6-23 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel (Auswertung auf Wegeebene)

6.3 Wegezwecke

Neben den Lebensphasen der Personen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke gesamtstädtisch am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung. Arbeitswege weisen mit 25 % den höchsten Anteil auf. 21 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 15 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit 4 % und 5 % weisen die Wegezwecke „geschäftlich“ sowie „Besuch“ die geringsten Anteile auf.²⁶ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

Verschiedene Verteilungen sind grundsätzlich ein Indikator für die Altersstruktur bzw. den Schüleranteil in den Stadtteilen, können aber auch im Hinblick auf die Alltagsorganisation der Mobilität (lineare Hin- und Rückwege bzw. die Anwendung von Wegeketten zur Zeitersparnis, kombinierte Einkaufswege etc.) gedeutet werden.

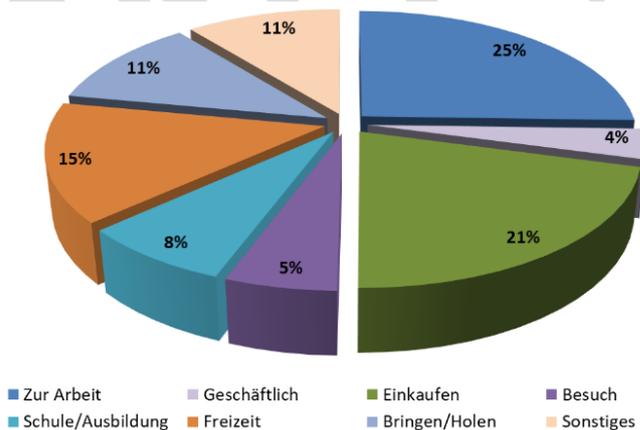


Abb. 6-24 Wegezwecke aller Wege (Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck werden in Abbildung 6-25 dargestellt. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „geschäftlich“ (75 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer), „Bringen/Holen“ (65 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) sowie „zur Arbeit“ (62 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) verwendet. Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 19 %. Davon sind 6 % Selbst-

²⁶ Der Wegezweck „geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

und 12 % Mitfahrten²⁷. Der ÖPNV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 28 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem gehen Schüler, Studenten und Auszubildende mit 38 % häufig zu Fuß. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen Radverkehrsanteil von 18 % auf. Ebenso werden vermehrt Freizeitwege mit dem Fahrrad zurückgelegt (20 %). Eine Aufteilung der Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck und dem entsprechenden Wohnort kann dem Anhang entnommen werden.

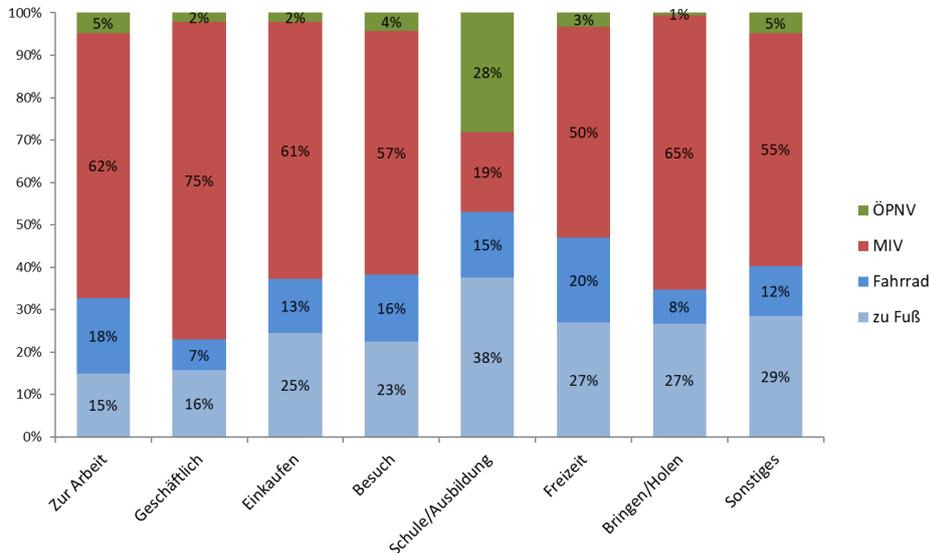


Abb. 6-25 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst erfolgte die Aggregation der geocodierten Adressen auf Verkehrszellenebene (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen wurden zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen wurden Wege über 100 km ausgeklammert. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein. Das Ausklammern der Wege über 100 km ist zum einen durch die geringe Anzahl an Wegen mit über 100 km Länge begründet. Zum anderen ist die Streuung der Distanzen bei diesen Wegen sehr breit, sodass bei Berücksichtigung die mittleren Distanzen höher ausfallen würden, dies geht jedoch gleichzeitig mit einer geringeren Aussagekraft (aufgrund der geringen Fallzahlen) einher.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt (s. Abb. 6-26) verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 54,1 km. Zu beachten ist auch hier noch einmal, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch wesentlich höher. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 5,7 km. Die mittlere Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert 41 Minuten, mit dem Bus sind es 9 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die Wegelänge im Mittel 9,1 km und die Wegedauer im Mittel 11 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 7,2 km und 10 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Abb. 6-28). Im Radverkehr ist die

²⁷ Abweichungen vom gesamten MIV-Anteil ergeben sich durch Rundungsdifferenzen. Zudem werden Wege mit Krafträdern nicht nach Selbst- und Mitfahrer differenziert.

zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,1 km deutlich kürzer; die Wegedauer mit 14 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV jedoch ähnlich. Im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes weitere Distanzen zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 2,8 km bei leicht erhöhter Wegedauer von 16 Minuten.

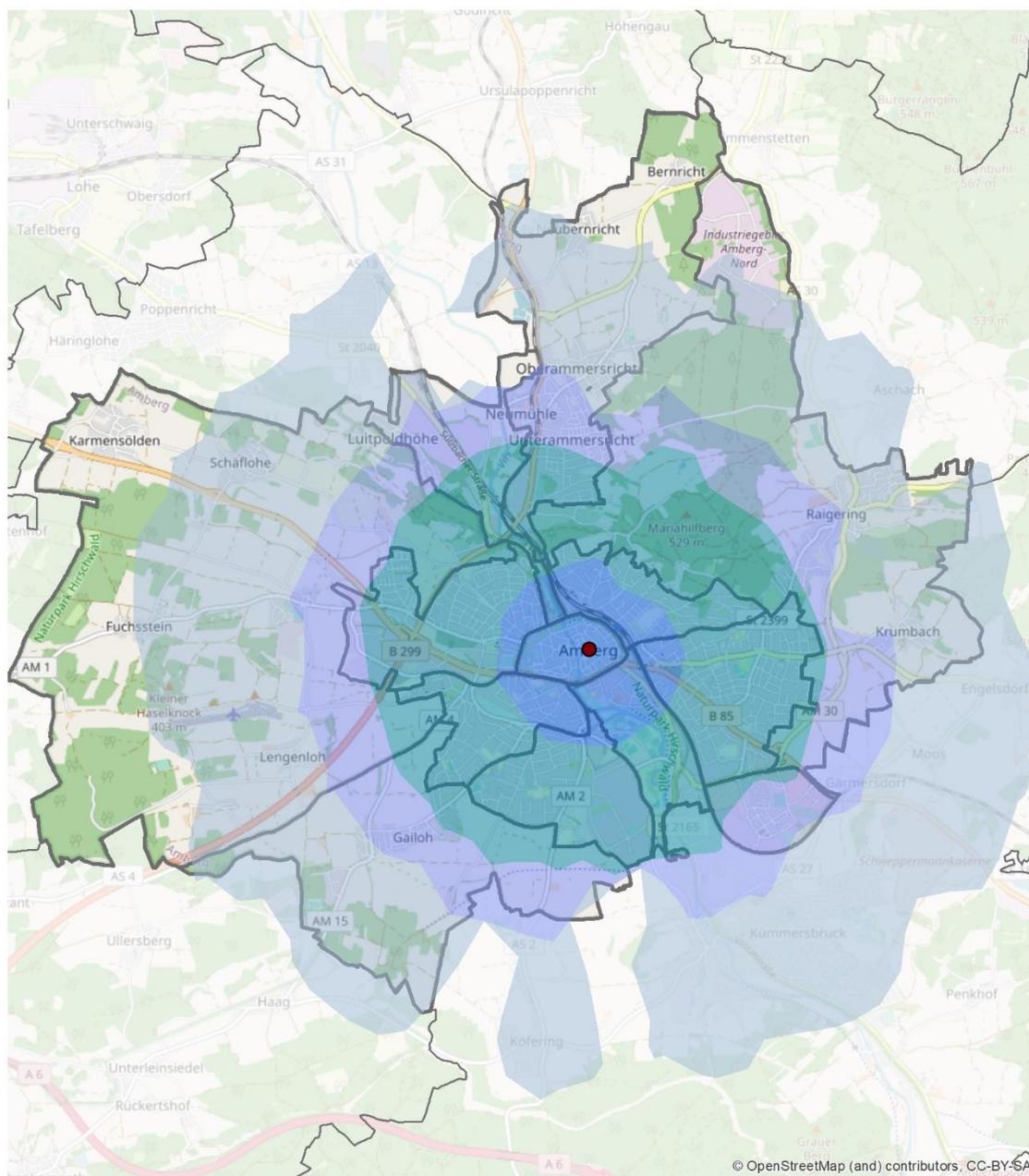
Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 6,3 km. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 2,3 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab. Demnach weisen die Distanzen ähnliche Werte auf. Nur bei Pedelecs und E-Bikes lassen sich größere Unterschiede zwischen Binnen- und Gesamtverkehr feststellen. Dies spricht für vermehrte Fahrten außerhalb des Amberger Stadtgebiets mit dem Pedelec oder E-Bike. Die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr im Verkehrsmittelvergleich liegen im MIV und Busverkehr. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger Ambergs beträgt 12 Minuten; im Binnenverkehr sind es 9 Minuten. Bei 3,2 Wegen je Person (s. Abb. 6-2) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 38 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner Ambergs einnimmt.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,1	11	1,1	11
Fahrrad	2,1	14	2,0	14
Pedelec/E-Bike	2,8	16	2,0	14
Motorrad	7,4	10	2,8	6
Auto als Fahrer	9,1	11	2,9	7
Auto als Mitfahrer	7,2	10	3,1	7
Bus	5,7	9	3,1	7
Straßenbahn	0,5	3		
Zug (SPNV)	54,1	41		
Mittelwert	6,3	12	2,3	9

Abb. 6-26 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Im Zusammenhang der Reiseweiten zeigt die nachfolgende Erreichbarkeitskarte noch einmal auf, welche Distanzen in Amberg im Nahbereich mit dem Fahrrad erreicht werden können. Als Ausgangspunkt wurde exemplarisch das Rathaus gewählt. Davon ausgehend zeigen die einzelnen Radien an, welche Distanzen mit dem Fahrrad im Stadtgebiet erreicht werden können. Distanzen bis 2,5 km können durchschnittlich in gut 10-15 Minuten zurückgelegt werden. Für bis zu 5,0 km lange Strecken können etwa 20-30 Minuten Fahrzeit angesetzt werden. Damit wäre bereits nahezu das gesamte Stadtgebiet von Amberg abgedeckt. Die Fahrzeit variiert je nach Fahrgeschwindigkeit und Routenverlauf (z. B. Zeitverluste an Knotenpunkten). Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit schwankt stark zwischen 10-25 km/h mit einem konventionellen Fahrrad (kein E-Bike/Pedelec).

Mit einem E-Bike oder Pedelec sind auch Geschwindigkeiten über 25 km/h möglich, wodurch sich die Reisezeit noch einmal verkürzt, so dass auch der Aktionsradius erweitert werden kann. Mit elektrischer Unterstützung sind durchaus Distanzen von bis zu 10,0 km möglich.



Erreichbarkeitsanalyse Amberg (Verkehrsmittel: Fahrrad)



Abb. 6-27 Fahrraddistanzen Amberg

Die zurückgelegten Entfernungen und Dauer der Wege nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 10,8 km bzw. 11,1 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 3,2 km am kürzesten. Der Großteil der Wege erfolgt über eine Distanz von unter 5 km. Nur Arbeitswege, geschäftliche Wege und Besuche weisen einen höheren Anteil an Distanzen über 5 km auf.

Wegezzweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	14%	25%	24%	12%	13%	6%	6%	10,8	15
Geschäftlich	17%	31%	12%	9%	19%	6%	6%	11,1	14
Einkaufen	25%	41%	24%	6%	2%	1%	1%	3,2	8
Besuch	14%	36%	30%	11%	7%	1%	2%	5,3	12
Schule/Ausbildung	22%	39%	25%	5%	3%	1%	6%	6,4	12
Freizeit	15%	38%	25%	8%	9%	3%	1%	5,5	13
Bringen/Holen	22%	39%	23%	7%	4%	3%	1%	4,8	10
Sonstiges	24%	37%	25%	8%	5%	1%	0%	3,5	10
Gesamt	19%	35%	25%	9%	7%	3%	3%	6,3	12

Abb. 6-28 Wegelängenverteilung nach Wegezzweck
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 6,3 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezzwecken, sondern auch nach Wohnort der Personen. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner von Wagrain/Ammersricht/AG Neubernricht kurz gefolgt von AG Fuchsstein/AG Karmensölden zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 9,7 km bzw. 9,6 km. Die kürzesten Wege legen wiederum die Bewohner des Stadtteils Schlachthof/Südliche Vilsaue zurück.

Stadtteil	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Altstadt	31%	38%	13%	5%	6%	2%	5%	6,7	13
Mariahilfberg	17%	41%	23%	8%	7%	1%	3%	5,5	12
Dreifaltigkeit	23%	42%	19%	5%	6%	3%	2%	5,3	10
Bergsteig	19%	28%	39%	6%	6%	0%	2%	5,0	11
Schlachthof + Südliche Vilsaue	15%	45%	17%	12%	10%	1%	0%	4,3	10
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	16%	30%	33%	8%	7%	4%	3%	6,4	14
Kugelbühl + Obere Hockermühle	19%	46%	19%	6%	5%	1%	5%	6,3	12
Gailoh + Außengebiet	9%	29%	42%	7%	9%	3%	1%	5,8	11
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	2%	12%	33%	34%	12%	2%	4%	9,6	13
OTH/Eglsee + Eisberg	16%	34%	25%	10%	9%	2%	3%	6,7	12
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	4%	14%	37%	28%	10%	4%	3%	8,8	13
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	15%	14%	39%	13%	9%	6%	5%	9,7	14
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	16%	20%	34%	20%	7%	2%	1%	5,8	10
Amberg	19%	35%	25%	9%	7%	3%	3%	6,3	12

Abb. 6-29 Wegelängenverteilung nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den knapp 77 % der Wege der Bevölkerung Ambergs entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-30 bis 6-34 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 6-6. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die dreizehn teilweise zusammengefassten Stadtteile gewählt.²⁸ Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Amberger Stadtgebiets, sondern der Verkehr innerhalb des jeweiligen (zusammengefassten) Stadtteils gemeint.

Im Fußverkehr (s. Abb. 6-30) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Stadtteile im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Die meisten Fußgängerströme bewegen sich zwischen den Stadtteilen Mariahilfberg und Dreifaltigkeit mit rund 1.800 täglichen Wegen sowie zwischen Dreifaltigkeit und Altstadt mit etwa 1.700 Wegen. Die Fußwegebeziehungen zwischen den Stadtteilen sind häufig durch Freizeitwege gekennzeichnet (z. B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund). Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der Stadtteilgrenze liegen. In den übrigen Stadtteilen beschränkt sich der Fußverkehr in erster Linie auf Binnenwege innerhalb des jeweiligen Stadtteils.

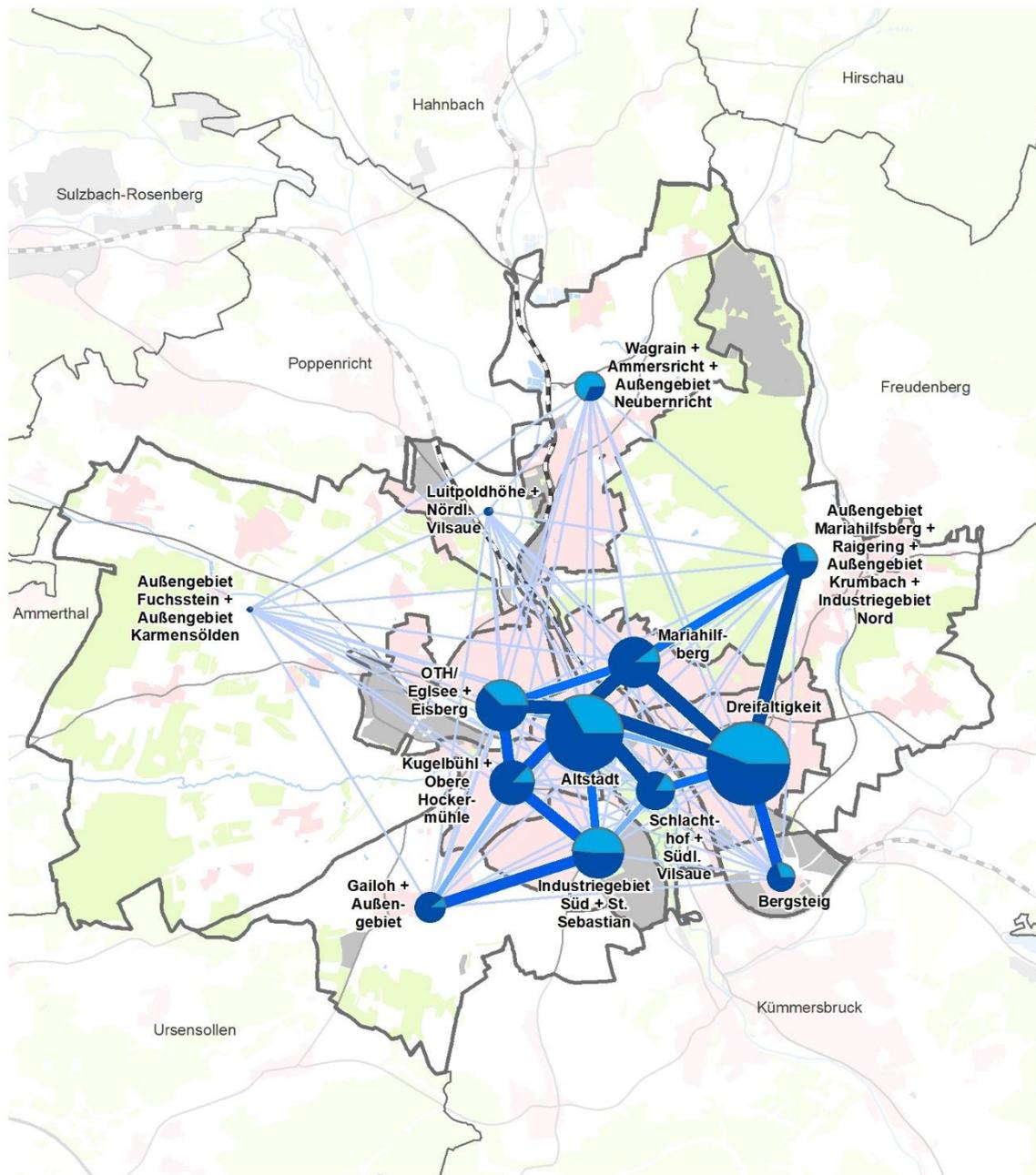
Bei Betrachtung des Radverkehrs (s. Abb. 6-31) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Stadtteilen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad mehr Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt mit knapp 1.700 Wegen zwischen den Stadtteilen Altstadt und Dreifaltigkeit. Daneben werden insbesondere Wege zwischen der Altstadt und Kugelbühl/Obere Hockermühle sowie zwischen Kugelbühl/Obere Hockermühle und OTH/Eglsee/Eisberg mit dem Fahrrad (oder Pedelec/E-Bike) zurückgelegt.

Im MIV (s. Abb. 6-32) ist eine vergleichsweise starke Ausrichtung auf die Stadtteile Dreifaltigkeit, OTH/Eglsee/Eisberg sowie der Altstadt auszumachen. Allerdings gibt es keinen Stadtteil, der als Wegezziel klar dominiert. Die meisten Fahrten erfolgen zwischen der Altstadt und Dreifaltigkeit mit ca. 2.850 täglichen Wegen. Daneben besteht eine starke Verbindung zwischen OTH/Eglsee/Eisberg und dem Stadtteil Industriegebiet Süd/St. Sebastian mit rund 2.250 Wegen bzw. zwischen OTH/Eglsee/Eisberg und Dreifaltigkeit mit etwa 2.070 Wegen. Der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten liegen mit rund 17 % innerhalb des Stadtteils Dreifaltigkeit am höchsten. Darauf folgt OTH/Eglsee/Eisberg mit 16 %. Hier besteht demzufolge auch weiteres Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität (auf vergleichsweise kürzeren Wegen) auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im ÖPNV (s. Abb. 6-33) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Stadtteile erwartungsgemäß niedrig. Ebenso sind die Verflechtungen zwischen den Stadtteilen nicht sonderlich stark ausgeprägt, nur teilweise lassen sich etwas intensivere Ausprägungen identifizieren. Tendenziell ist eine stärkere Ausrichtung auf die Stadtteile Altstadt, Dreifaltigkeit sowie vereinzelt OTH/Eglsee/Eisberg erkennbar. Die stärksten Verflechtungen liegen zwischen den Stadtteilen Altstadt und Dreifaltigkeit bzw. zwischen Dreifaltigkeit und OTH/Eglsee/Eisberg mit jeweils rund 360 täglichen Fahrten. Darauf folgen die Verbindungen Altstadt und Wagrain/Ammersricht/Neubernricht sowie Dreifaltigkeit und Industriegebiet Süd/St. Sebastian mit jeweils rund 300 täglichen Fahrten. Mobilität mit dem Zug und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in diesen Abbildungen nicht dargestellt²⁹.

²⁸ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Stadtteilebene. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Stadtteile sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebiets aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die Stadtteilgrenzen überschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

²⁹ Die Bedeutung der Stadtteile mit SPNV-Anbindung (Mariahilfberg) ist in der Darstellung der ÖPNV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Bergsteig mit dem Bus nach Mariahilfberg fährt und dort in den Zug nach Nürnberg umsteigt,



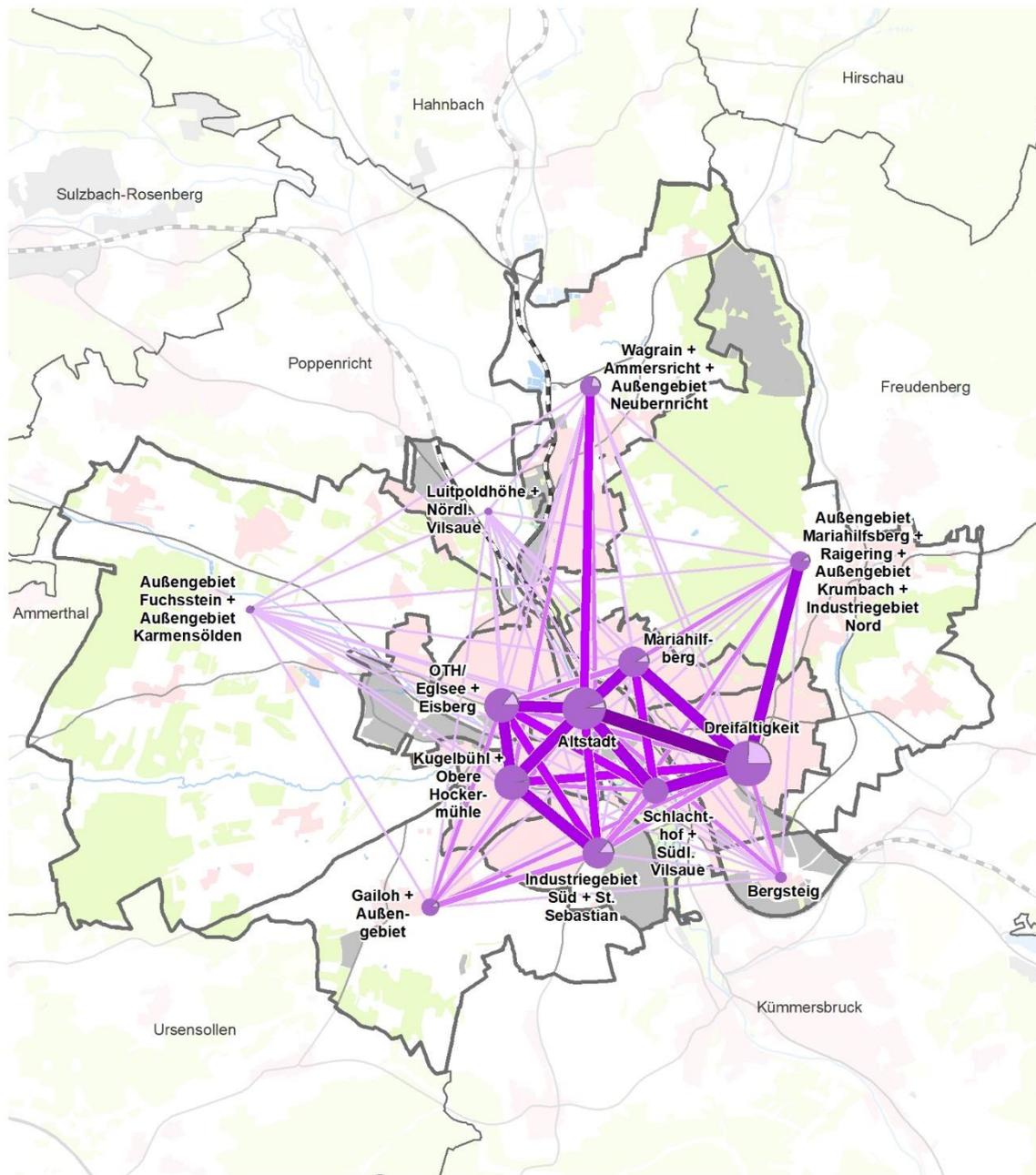
Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Fußverkehr



Abb. 6-30 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb Ambergs³⁰
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

ist in Bergsteig Teil des Quellverkehrs und in Nürnberg Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.

³⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Radverkehr

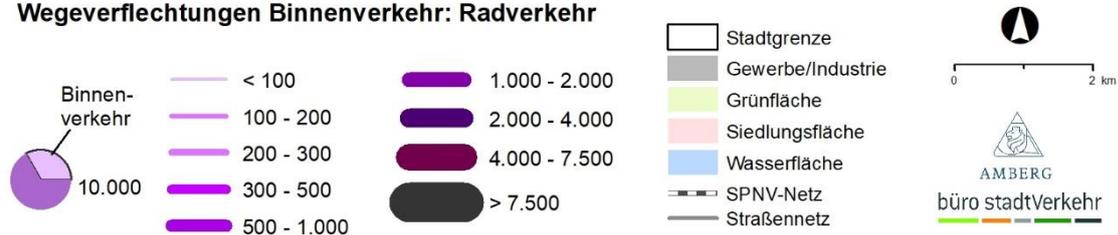


Abb. 6-31 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb Ambergs³¹
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³¹ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: MIV

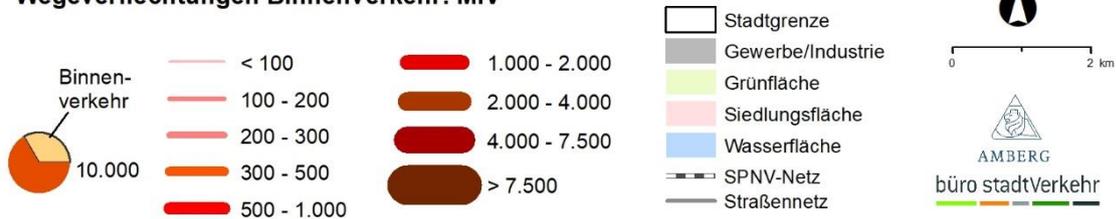
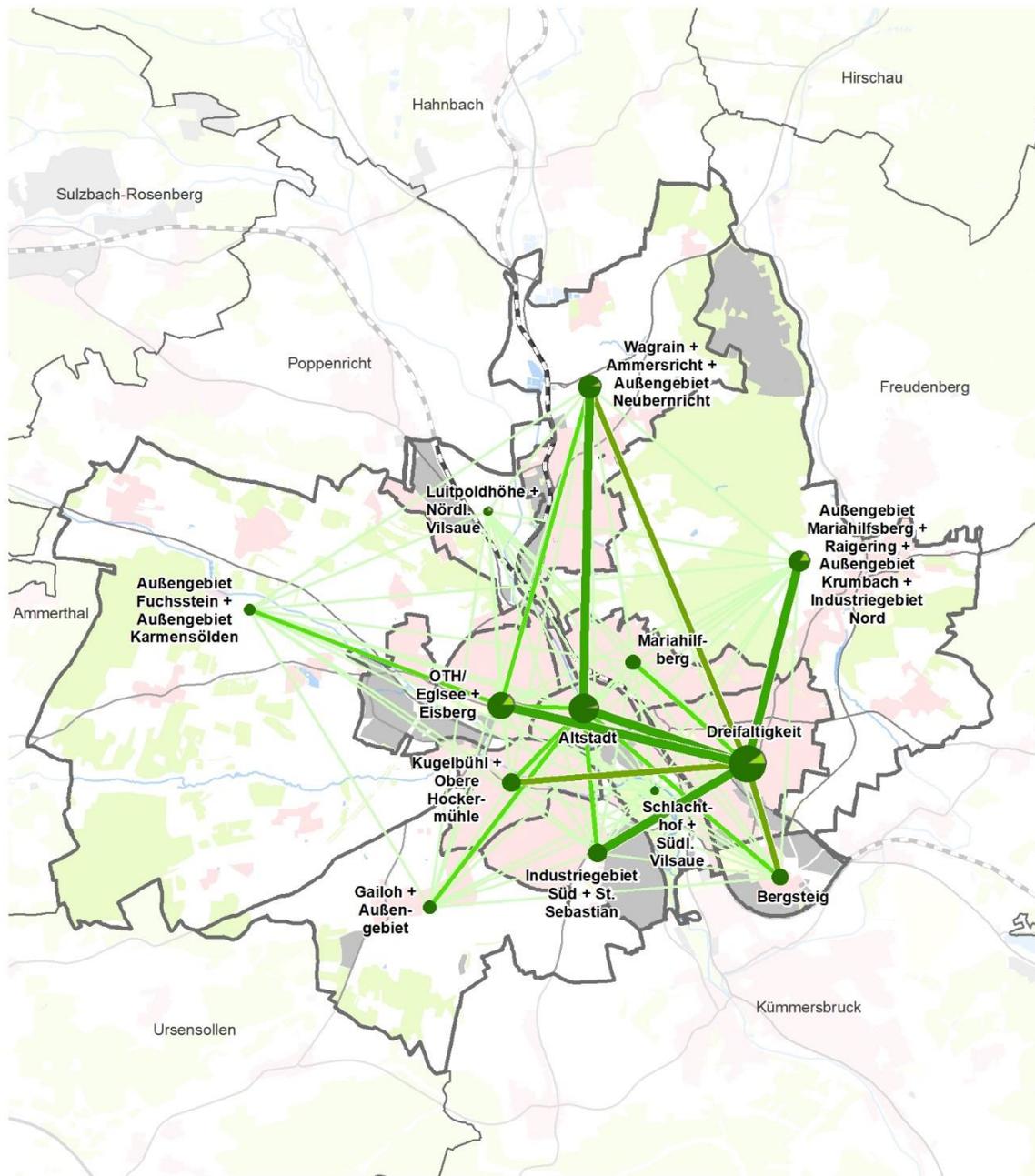


Abb. 6-32 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb Ambergs³²
(Auswertung auf Weeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³² Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: ÖPNV

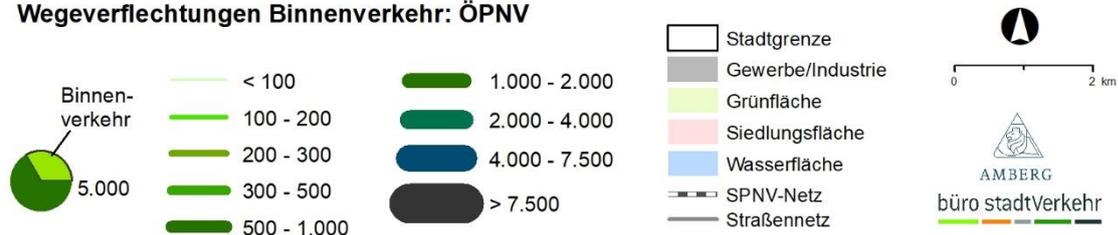
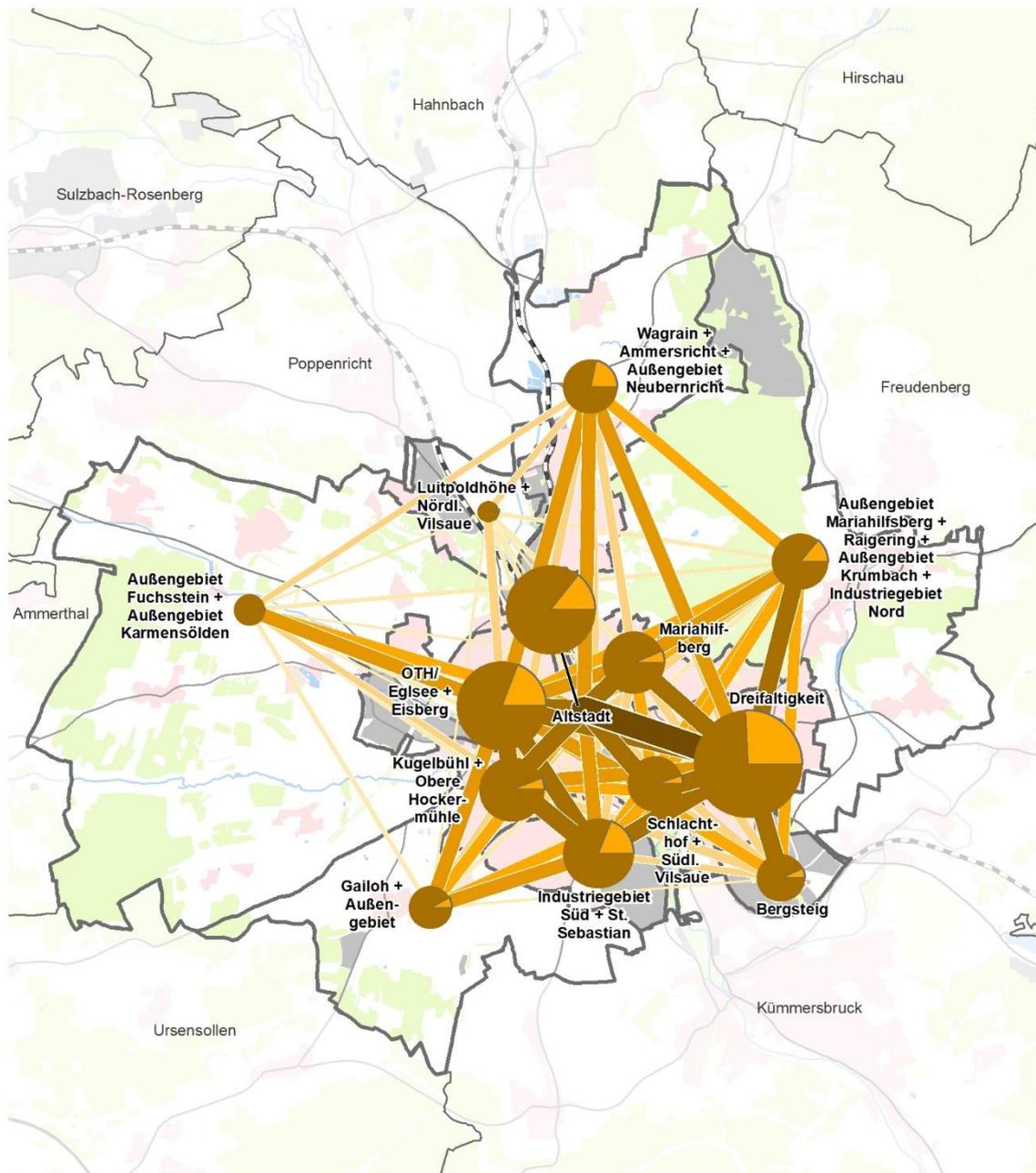


Abb. 6-33 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb Ambergs³³
(Auswertung auf Weeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Gesamt

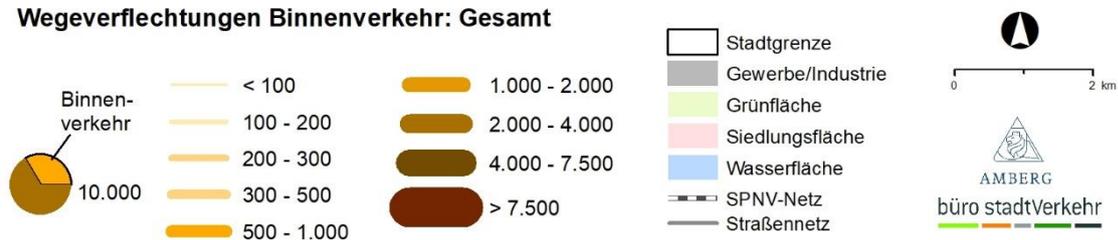


Abb. 6-34 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb Ambergs³⁴
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Gesamtbetrachtung aller innerstädtischen Verkehre zeigt die Stadtteile OTH/Eglsee/Eisberg, Altstadt und Dreifaltigkeit als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die höchsten Binnenverkehrsanteile liegen im Stadtteil Dreifaltigkeit mit knapp 26 % vor.

In der nachfolgenden Abbildung sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. So lässt sich beispielsweise feststellen, dass

³⁴ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

zwischen den Stadtteilen Altstadt und Dreifaltigkeit mit insgesamt knapp 6.700 Wege die meisten Fahrten erfolgen (von der Altstadt nach Dreifaltigkeit ca. 3.500 Wege, von Dreifaltigkeit in die Altstadt ca. 3.200 Wege). Insgesamt werden rund 134.500 Wege zurückgelegt.

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsaue	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Hockermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Karmensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	Außen (außerhalb Ambergs)	Gesamt
Altstadt	3.900	1.100	3.500	200	1.100	900	1.100	400	300	1.700	100	700	500	700	16.200
Mariahilfberg	1.300	800	1.800	200	400	200	300	100	-	800	-	300	600	1.000	7.900
Dreifaltigkeit	3.200	2.000	10.100	1.500	1.100	1.200	900	400	200	1.500	-	800	1.600	2.500	27.100
Bergsteig	200	200	500	500	200	100	200	100	100	500	-	200	200	400	4.500
Schlachthof + Südliche Vilsaue	1.100	300	1.200	300	500	300	300	-	100	900	-	100	300	400	5.800
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	800	200	300	200	300	3.200	300	800	100	1.200	-	200	400	1.300	11.300
Kugelbühl + Obere Hockermühle	1.500	300	900	200	400	1.000	900	200	100	1.600	100	200	100	1.000	8.500
Gailoh + Außengebiet	400	200	400	-	-	800	200	500	100	500	-	100	100	500	3.700
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	300	-	200	-	100	100	100	100	100	500	-	100	-	800	2.500
OTH/Eglsee + Eisberg	1.700	700	1.500	500	900	1.400	1.700	500	500	5.100	200	700	400	1.800	17.700
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	100	-	100	-	-	100	-	-	-	200	100	100	100	300	1.100
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	600	200	700	100	100	200	200	100	100	900	200	2.200	400	1.200	7.300
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	400	600	1.500	300	300	400	200	100	100	400	-	400	1.500	700	6.900
Außen (außerhalb Ambergs)	900	900	2.500	400	400	1.300	1.000	400	800	1.800	300	1.100	700	1.500	14.000
Gesamt	16.300	7.800	27.200	4.600	5.800	11.200	8.500	3.700	2.500	17.700	1.100	7.300	6.900	14.000	134.500

Abb. 6-35 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix)
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegelation. In den folgenden Abbildungen sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt. Der Binnenverkehrsanteil für das gesamte Stadtgebiet liegt in Amberg bei rund 77 %. Demzufolge haben 77 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb der Stadt, 23 % der Wege verlassen das Stadtgebiet. Die innerstädtische Mobilität spielt sich dabei zu knapp 21 % innerhalb der (zusammengefassten) Stadtteile ab und zu ca. 56 % zwischen den Stadtteilen (s. Abb. 6-37).

Bei Betrachtung der Wege, die Start- und Zielort innerhalb Ambergs haben (Binnenverkehr Amberg), liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im gesamtstädtischen Modal Split. Bei diesen Wegeverflechtungen werden die kürzesten Distanzen zurückgelegt. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 29 % sechs Prozentpunkte über dem städtischen Mittel. Bei den Wegen, die Start- und Zielort innerhalb des jeweiligen Stadtteils haben (Binnenverkehr Stadtteile), beträgt der Fußverkehrsanteil sogar 52 %. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖPNV und MIV gegenüber dem Wert auf Ebene der Gesamtstadt teilweise deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Stadtgebiet verlassen, sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 5 % der Wege erfolgen nichtmotorisiert. Mit 11 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖPNV zurückgelegt, das entspricht mehr Wegen als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb Ambergs auf den MIV mit 84 % zurückgegriffen.

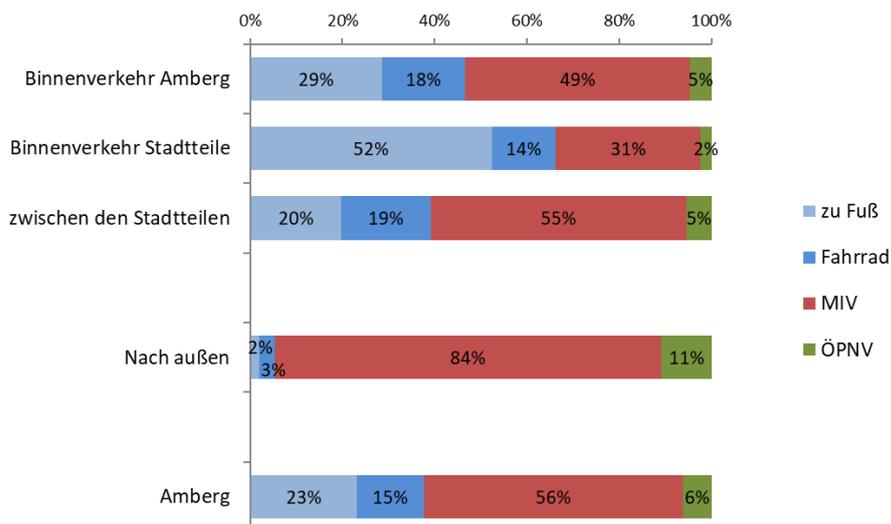


Abb. 6-36 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenverkehr
(Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die häufigsten Außenziele sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Das häufigste Wegeziel der Ambergerinnen und Amberger ist die nahe gelegene Stadt Sulzbach-Rosenberg. Rund 5.500 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürgern Ambergs zwischen diesen beiden Städten zurückgelegt. Dahinter folgt die Nachbargemeinde Kümmersbruck sowie die Städte Regensburg und Nürnberg.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Stadt	76,5 %		102.900
<i>Binnenverkehr Stadtteile</i>		20,8 %	28.000
<i>zwischen den Stadtteilen</i>		55,7 %	74.900
nach außen	23,5 %		31.600
<i>Sulzbach-Rosenberg</i>		4,1 %	5.500
<i>Kümmersbruck</i>		2,8 %	3.700
<i>Regensburg</i>		1,3 %	1.800
<i>Nürnberg</i>		1,3 %	1.800
<i>Ursensollen</i>		1,1 %	1.500
<i>Freudenberg</i>		1,1 %	1.500
<i>Schwandorf</i>		0,9 %	1.200
<i>Weiden i.d. Oberpfalz</i>		0,9 %	1.200
<i>Ammerthal</i>		0,8 %	1.100
<i>Hahnbach</i>		0,7 %	900
<i>Sonstige Außenziele</i>		8,5 %	11.400

Abb. 6-37 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele
(Auswertung auf Wegeebene)

Die Verkehrsmittelwahl der Ambergerinnen und Amberger zu den häufigsten Außenzielen ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der Pkw bei der Verkehrsmittelwahl auf Wegen aus der Stadt heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich der Nachbarstädte bzw. -gemeinden zurückgelegt. Das gilt auch für den Fußverkehr. Fußwegebeziehungen über die Stadtgrenzen hinaus begrenzen sich in erster Linie auf Freizeitwege (z. B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund). Höhere ÖPNV-Anteile können vor allem bei Wegen nach Nürnberg, Regensburg und Schwandorf beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung in Amberg eine bedeutsame Rolle.

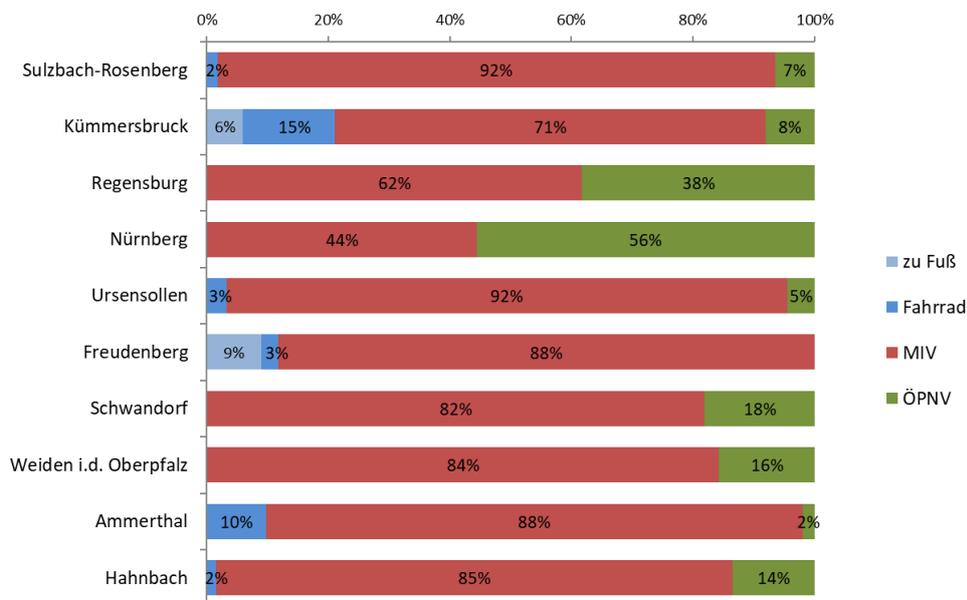


Abb. 6-38 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen
(Auswertung auf Wegeebene)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens in Amberg wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es, aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmittel zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen. Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf das typischerweise spitze Vormittagsmaximum folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 12 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum um 16 bis 17 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

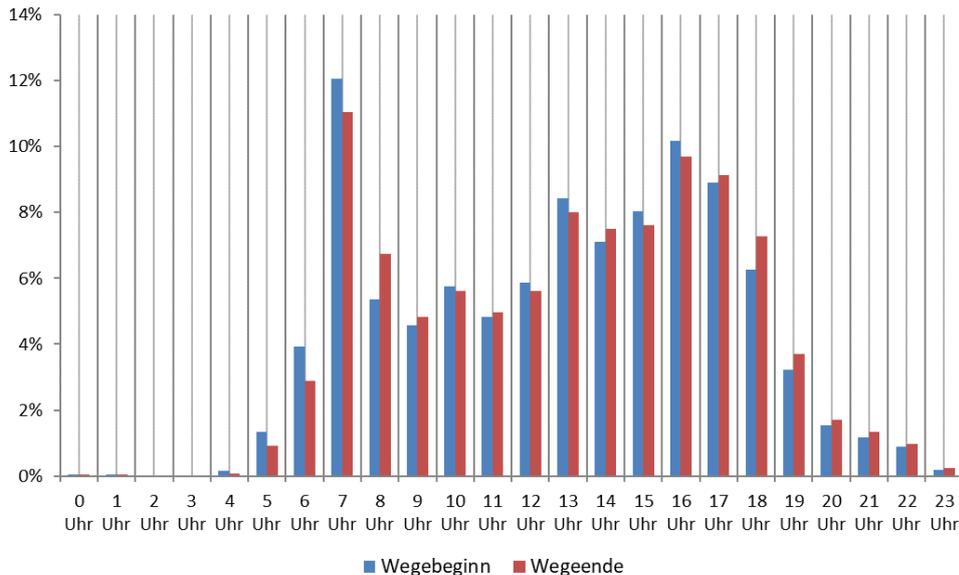


Abb. 6-39 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁵ wird deutlich, dass der ÖPNV die maximale Nutzungsquote zwischen 7 Uhr und 8 Uhr morgens erreicht. Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖPNV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖPNV ebenfalls in der Mittagszeit zwischen 13 und 14 Uhr häufig genutzt. Zudem gibt es ein weiteres schwaches Maximum zwischen 16 und 17 Uhr. Der MIV erreicht ein doppeltes Maximum; einmal zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs sind über den Tag verteilt mehrere Maxima verteilt. Die höchsten Nutzungsquoten liegen am Morgen zwischen 7 Uhr und 8 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr. Der Fußverkehr verzeichnet ein doppeltes Maximum zwischen 7 und 8 Uhr sowie 13 und 14 Uhr.

³⁵ In Abbildung 6-40 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖPNV erreicht z.B. das Nutzungsmaximum zwischen 7 und 8 Uhr (→ ca. 20 % aller durchgeführten ÖPNV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

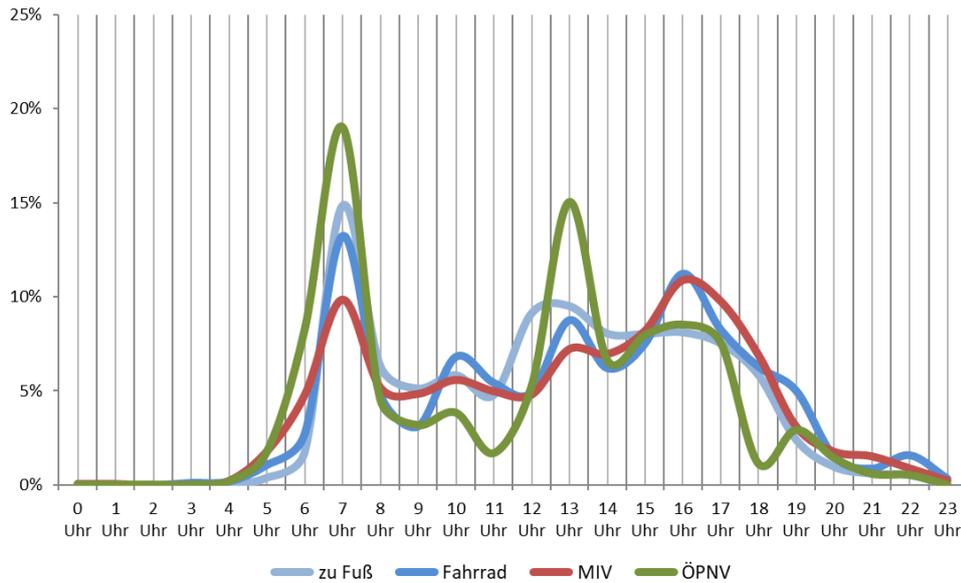


Abb. 6-40 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖPNV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 6 Uhr und 7 Uhr aufweist. Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum am Abend zwischen 19 und 20 Uhr (die Stundengruppen 22-23 Uhr sowie 0-5 Uhr sind aufgrund der teilweise geringen Fallzahlen für den Vergleich nur eingeschränkt aussagekräftig). Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in verkehrsschwachen Zeiten am späten Abend und früh am Morgen. Im Fußverkehr befindet sich das Maximum hinsichtlich des Modal Split zwischen 11 und 12 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Zweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

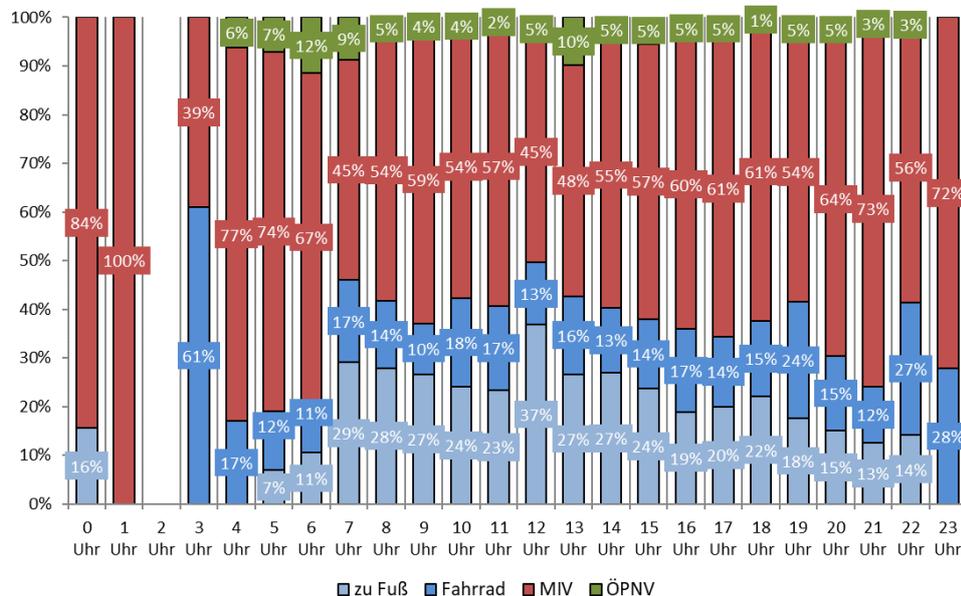


Abb. 6-41 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebe)

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Der Zusatzfragebogen thematisiert Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und MIV in Amberg. Darüber hinaus wurde konkreter Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürger zu jenen Themen erfragt.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Kapiteln ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fuß-, Rad-, Autoverkehr und ÖPNV in den jeweiligen Stadtteilen dargestellt. Die Unterscheidung nach Wohnort der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen.

7.1.1 Fußverkehr

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von allen Befragten am besten bewertet. Stadtweit bewerten 73 % der befragten Bürgerinnen und Bürger das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Schlachthof/Südliche Vilsaue aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 1,94. Stadtweit bewerten 7 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Schlachthof + Südliche Vilsaue	1,94
OTH/Eglsee + Eisberg	1,97
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	2,00
Wagrain + Ammersricht + Neubernricht	2,01
Bergsteig	2,09
Insgesamt	2,14
Kugelbühl + Obere Hockermühle	2,15
Altstadt	2,16
Gailoh + Außengebiet	2,18
Fuchsstein + Karmensölden	2,22
Dreifaltigkeit	2,24
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	2,31
Mariahilfberg	2,34
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	2,41

Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

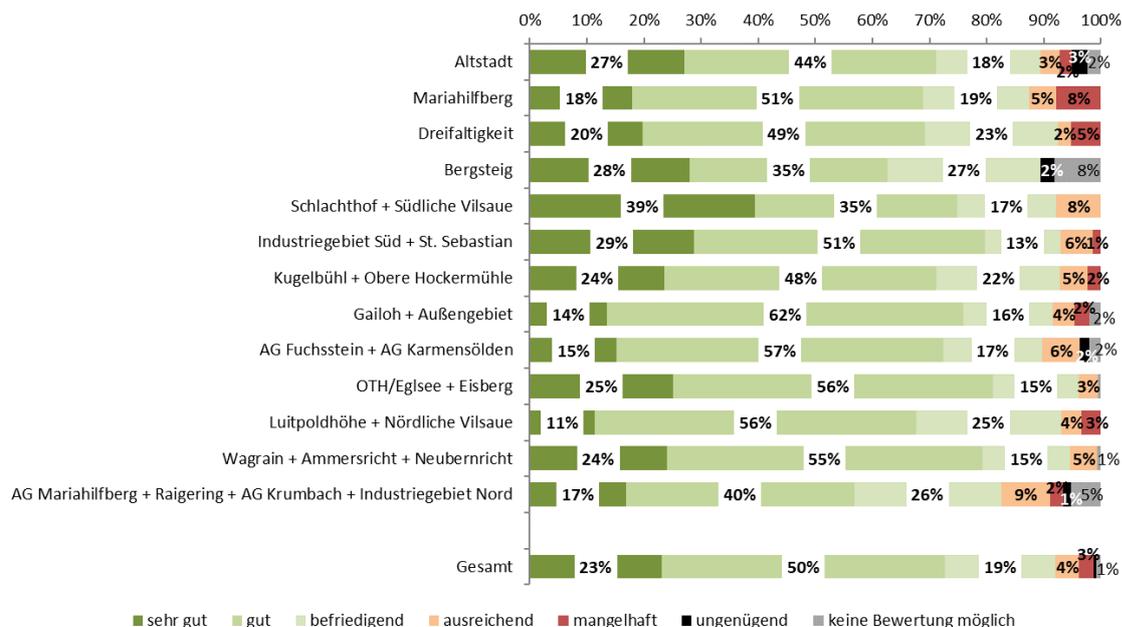


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Eine Einzelübersicht über die Bewertung der Fußverkehrsangebote für die größeren Stadtteile (Dreifaltigkeit, St. Sebastian, Altstadt, Kugelbühl/Obere Hockermühle, Eisberg, Ammersricht, Bergsteig) ist im Anhang zu finden.

7.1.2 Radverkehr

Der Radverkehr in der Stadt Amberg wird von den vier Verkehrsmittelhauptgruppen mit einer Durchschnittsnote von 3,41 vergleichsweise am schlechtesten bewertet. 26 % der Bürgerinnen und Bürger Ambergs bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis sehr gut (gegenüber 73 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Stadtteile bewerten die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils Mariahilfberg das Radverkehrsangebot mit einer Note von unter 3,82. In den Stadtteilen Bergsteig und Gailoh + Außengebiet fällt die Bewertung des Radverkehrs mit 2,97 und 2,98 am besten aus. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.2 zu entnehmen.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Bergsteig	2,97
Gailoh + Außengebiet	2,98
Wagrain + Ammersricht + Neubernricht	3,16
Schlachthof + Südliche Vilsau	3,20
OTH/Eglsee + Eisberg	3,22
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	3,32
Altstadt	3,39
Insgesamt	3,41
Dreifaltigkeit	3,50
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	3,54
Kugelbühl + Obere Hockermühle	3,60
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	3,73
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	3,75
Mariahilfberg	3,82

Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

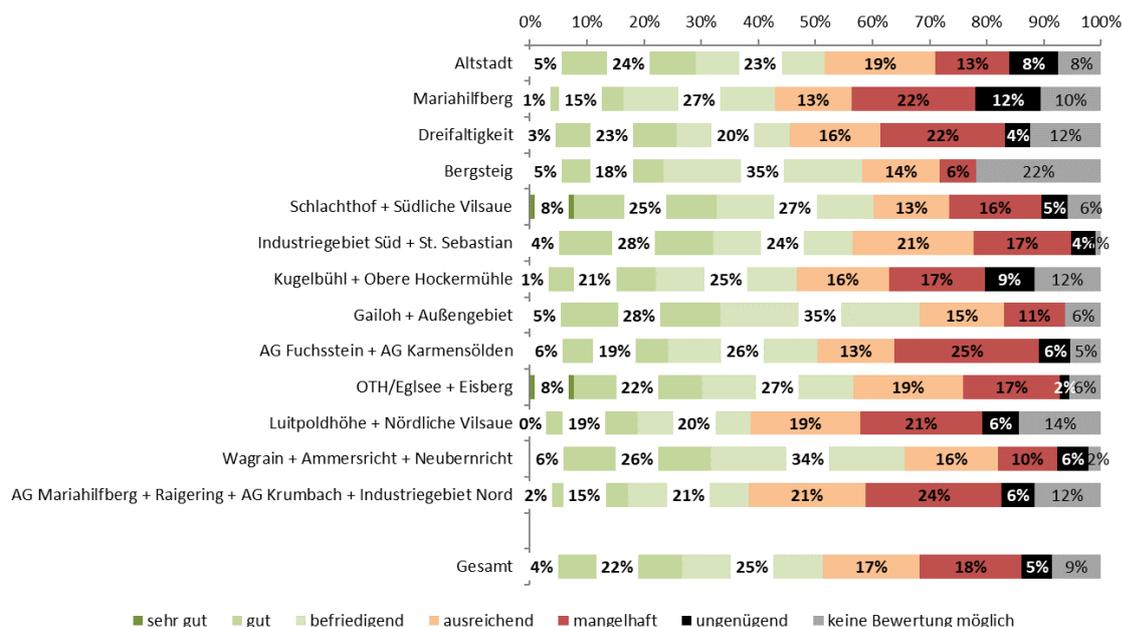


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Auch im Radverkehr wurden die Bewertungen der größeren Stadtteile noch einmal im Anhang übersichtlich dargestellt.

7.1.3 ÖPNV

Die Bewertung des ÖPNV fällt ebenfalls negativer aus. Der ÖPNV ist das am zweit schlechtesten bewertete Verkehrsmittel im Rahmen dieser Befragung. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 3,20. Stadtweit bewerten 5 % der Personen das Angebot als sehr gut und 26 % als gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Industriegebiet Süd + St. Sebastian bewertet (Durchschnittsnote: 2,89), von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus AG Fuchsstein/AG Karmensölden hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 4,43). Stadtweit empfinden 34 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	2,89
Kugelbühl + Obere Hockermühle	2,91
Gailoh + Außengebiet	2,95
Bergsteig	2,98
Wagrain + Ammersricht + Neubernricht	2,98
Dreifaltigkeit	3,14
OTH/Eglsee + Eisberg	3,14
Schlachthof + Südliche Vilsau	3,17
Insgesamt	3,20
Mariahilfberg	3,45
Altstadt	3,52
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	3,86
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	3,93
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	4,43

Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

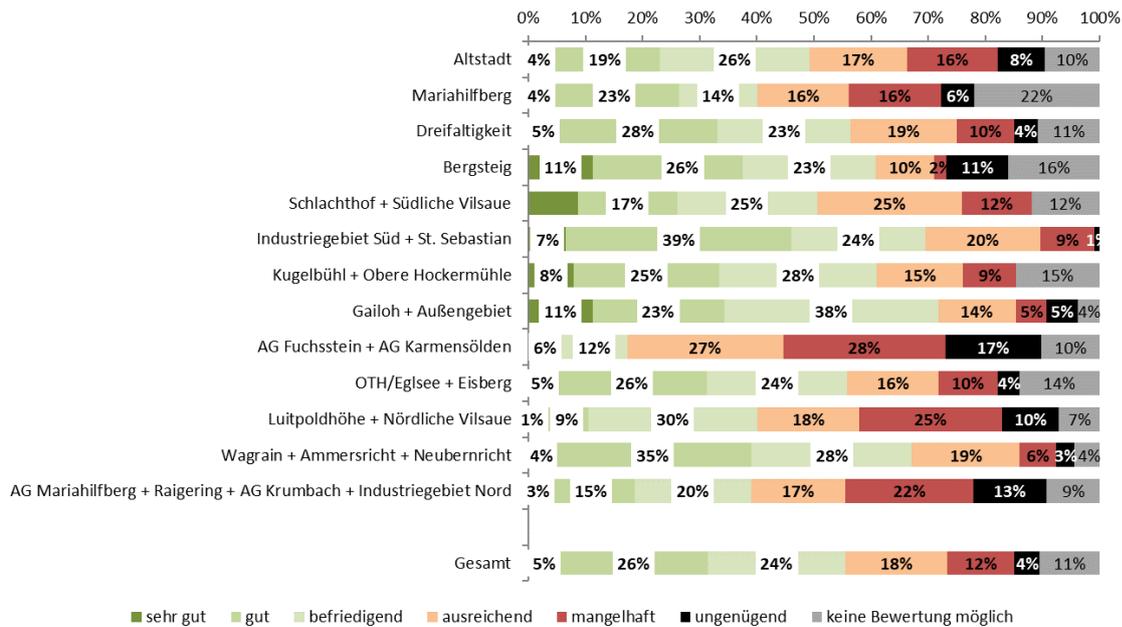


Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Bewertung des ÖPNV ist für die größeren Stadtteile ebenfalls im Anhang zu finden.

7.1.4 Autoverkehr

Der Autoverkehr wird von den vier Verkehrsmittelhauptgruppen vergleichsweise positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 2,61 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Insgesamt bewerten 51 % der Befragten den Autoverkehr als sehr gut oder gut. Die Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadtteile Bergsteig und Gailoh + Außengebiet beurteilen den Autoverkehr am besten. Die Bewertung in den Stadtteilen Dreifaltigkeit und Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsau fällt hingegen am schlechtesten aus.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Bergsteig	2,41
Gailoh + Außengebiet	2,42
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	2,46
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	2,48
Mariahilfberg	2,52
Wagrain + Ammersricht + Neubernricht	2,52
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	2,52
OTH/Eglsee + Eisberg	2,55
Kugelbühl + Obere Hockermühle	2,60
Insgesamt	2,61
Schlachthof + Südliche Vilsau	2,61
Altstadt	2,74
Dreifaltigkeit	2,74
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	2,83

Abb. 7-7 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

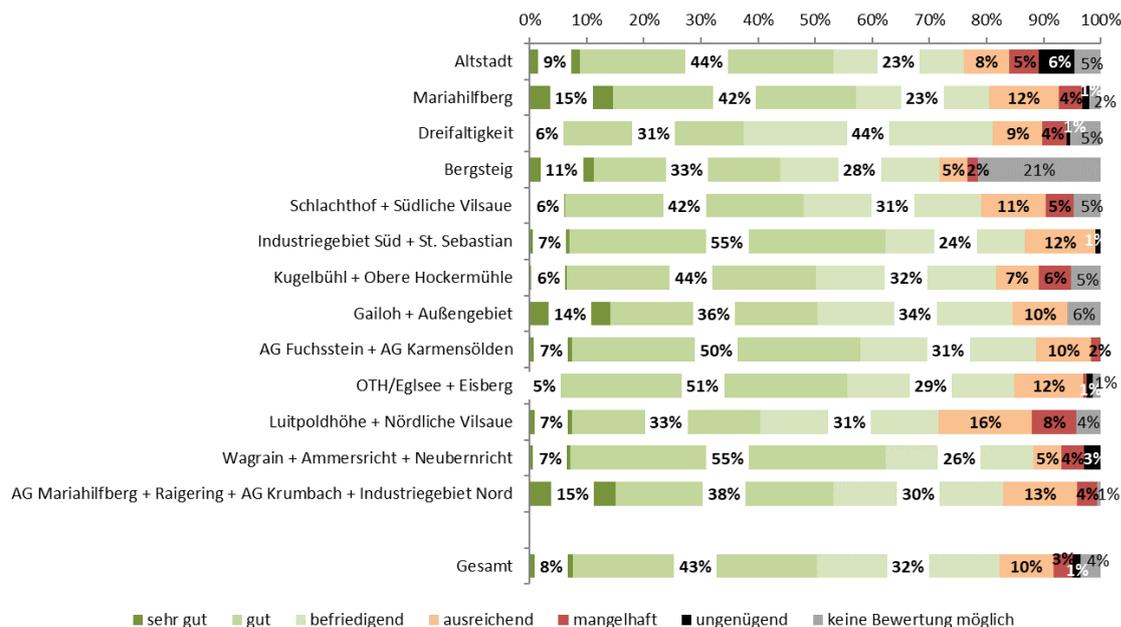


Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Bewertung des Autoverkehrs wurde ebenfalls für die größeren Stadtteile in Amberg im Anhang eingefügt.

7.1.5 Gesamtübersicht

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote wird noch einmal deutlich, dass der Fußverkehr verhältnismäßig gut bewertet wird und tendenziell Unzufriedenheit bei ÖPNV und Radverkehr herrscht.

Stadtteil	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø ÖPNV	Ø Autoverkehr
Altstadt	2,16	3,39	3,52	2,74
Mariahilfberg	2,34	3,82	3,45	2,52
Dreifaltigkeit	2,24	3,5	3,14	2,74
Bergsteig	2,09	2,97	2,98	2,41
Schlachthof + Südliche Vilsau	1,94	3,2	3,17	2,66
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	2,00	3,32	2,89	2,46
Kugelbühl + Obere Hockermühle	2,15	3,6	2,91	2,60
Gailoh + Außengebiet	2,18	2,98	2,95	2,42
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	2,22	3,54	4,43	2,48
OTH/Eglsee + Eisberg	1,97	3,22	3,14	2,55
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	2,31	3,73	3,93	2,83
Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	2,01	3,16	2,98	2,52
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	2,41	3,75	3,86	2,52
Amberg	2,14	3,41	3,20	2,61

Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

Analog zur Bewertung sollen für die vier Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV und Auto die Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des Verkehrsangebotes ermittelt werden. Hierzu waren jeweils sechs bis acht Themenfelder vorgegeben. Darüber hinaus hatten die Bürgerinnen und Bürger Ambergs die Möglichkeit, zusätzliche Verbesserungsbedarfe anzuführen. In den folgenden Abbildungen sind die Nennungen zusammengefasst.

Zum Fußverkehr werden in den Stadtteilen mit 26 % am häufigsten ausreichende Gehwegbreiten als Verbesserungsbedarf genannt. Häufig werden zudem Nennungen hinsichtlich dem Zustand der Gehwege getätigt (22 %). Darauf folgen fußgängerfreundliche Ampeln, Fußgängerquerungsanlagen und die Beleuchtung. Die Wegweisung wird nur von 5 % als verbesserungswürdig angesehen. 8 % der Befragten haben sonstige Angaben (Freitexteingabe der Bürger) z.B. zu fehlenden Gehwegen oder die Trennung von Fuß- und Radverkehr getätigt.

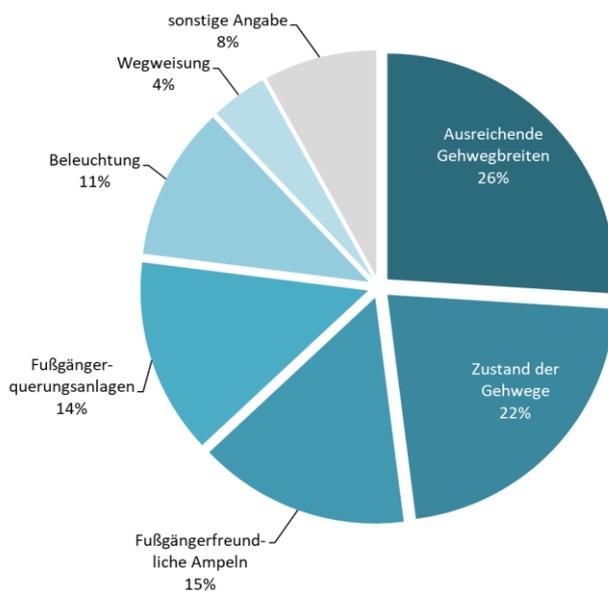


Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Das Radverkehrsangebot hat mit einer Durchschnittsnote von 3,72 die schlechteste Bewertung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Hinsichtlich des Radverkehrs werden vor allem zwei Themenfelder genannt, in denen Verbesserungsbedarf existiert: der Ausbau des Radwegenetzes (36 %) und die Trennung des Rad- vom Autoverkehr (26 %). Darüber hinaus werden der Zustand der Radwege mit 11 % und Abstellanlagen für Fahrräder mit 10 % genannt. Radfahrerfreundliche Ampeln, Wegweisung und (Lasten-)Radverleih spielen eine untergeordnete Rolle. Rund 7 % haben sonstige Angaben getätigt. Genannt werden dabei insbesondere eigenständige Radwege und mehr Sicherheit für Radfahrende.

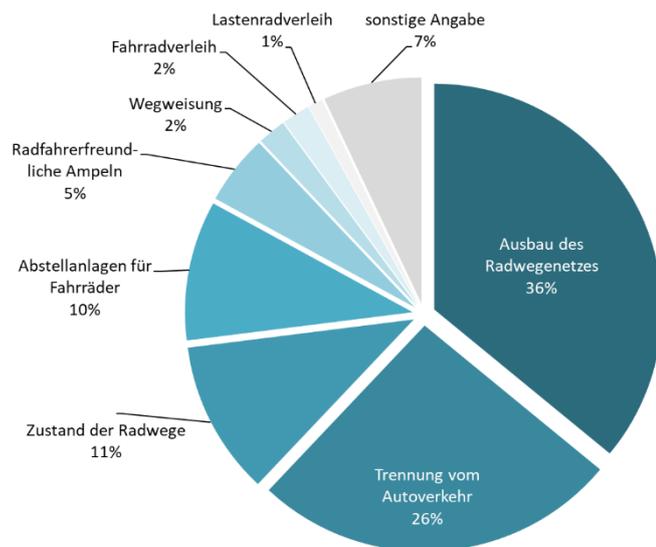


Abb. 7-11 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Bezüglich des ÖPNV-Angebots werden vor allem fehlende regionale Verknüpfungen genannt (28 %), sowie der Wunsch nach kürzeren Taktzeiten (21 %) geäußert. Daneben wird die Barrierefreiheit sowie die Erweiterung des Busnetzes als Verbesserungsbedarf gesehen. Die Themen Sicherheit und ÖPNV-Vorrang an Ampeln spielen eine eher untergeordnete Rolle. Zusätzlich getätigte Angaben beziehen sich beispielsweise auf die Anpassung von Umsteigezeiten und die Verbesserung von Anschlüssen.

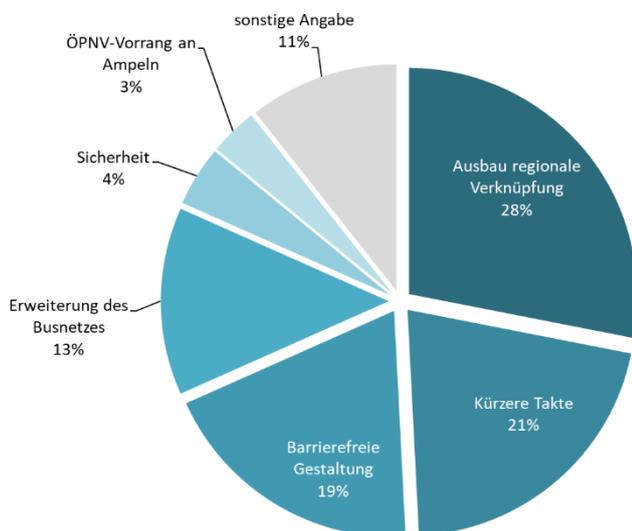


Abb. 7-12 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden in erster Linie zwei Themen genannt. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger halten 27 % den Zustand der Straßen für verbesserungswürdig. Außerdem mangelt es 24 % der Befragten an einem ausreichenden Parkplatzangebot. Für mehr Verkehrsberuhigung stimmen 17 % der Befragten, für die Verringerung von Lkw-Verkehr 12 %. Bei den sonstigen Angaben werden die Ampelschaltung und die Parksituation (Wildparker, Parksuchverkehr) bemängelt.

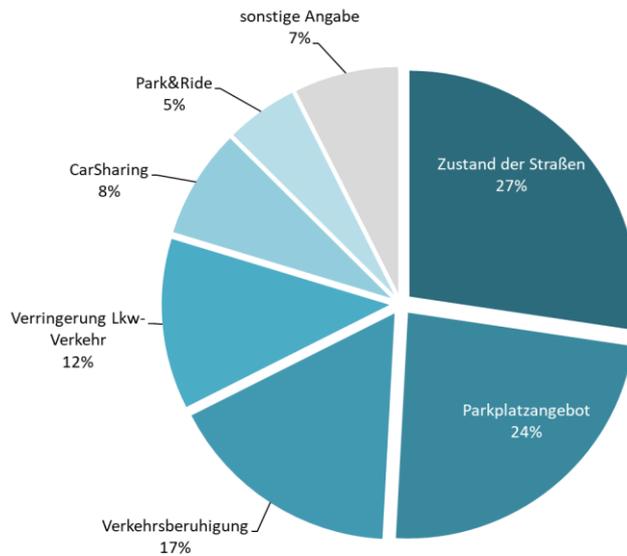


Abb. 7-13 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Autonutzung und Verzicht

Eine weitere Frage des Zusatzfragebogens greift das Thema auf, aus welchen Gründen auf das Auto überwiegend verzichtet werden würde. Die meisten befragten Personen haben angegeben bei Verbesserungen im ÖPNV auf das Auto zu verzichten. 22 % geben hier einen günstigeren ÖPNV an, 20 % ein besseres ÖPNV-Angebot. Darauf folgen mit ca. 15 % diejenigen, die zum Verzicht bereit wären, wenn die Radwegeinfrastruktur verbessert wird. Durch Verschlechterungen im Autoverkehr (allgemein und Kosten) sind vergleichsweise weniger Personen bereit, auf das Auto zu verzichten. Gleiches gilt für Carsharing-Angebote in lauffbarer Nähe. 16 % haben angegeben, dass sie das Auto nicht vorwiegend nutzen.

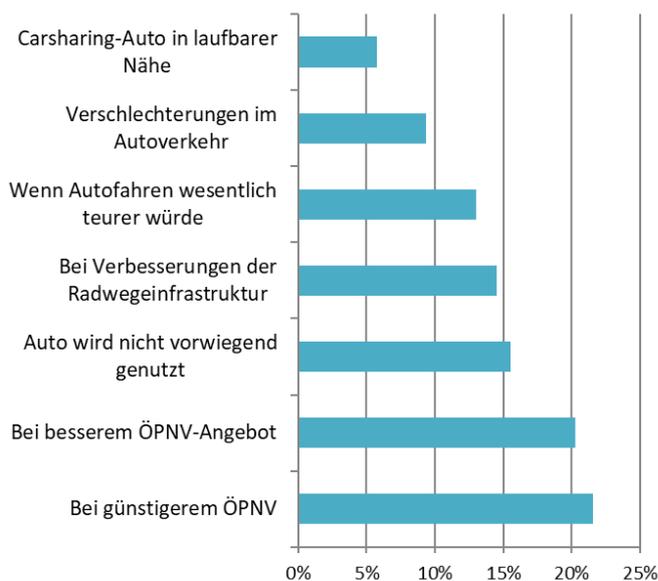


Abb. 7-14 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto (Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Analyse auf Stadtteilebene macht deutlich, dass ein besseres und günstigeres ÖPNV-Angebot für die Bewohnerinnen und Bewohner fast aller Stadtteile ein möglicher Grund wäre, um auf das Auto zu verzichten. Nur in den Stadtteilen Mariahilfberg und

Industriegebiet Süd/ St. Sebastian haben mehr Personen angegeben bei einer Verbesserung der Radweginfrastruktur auf das Auto verzichten zu wollen.

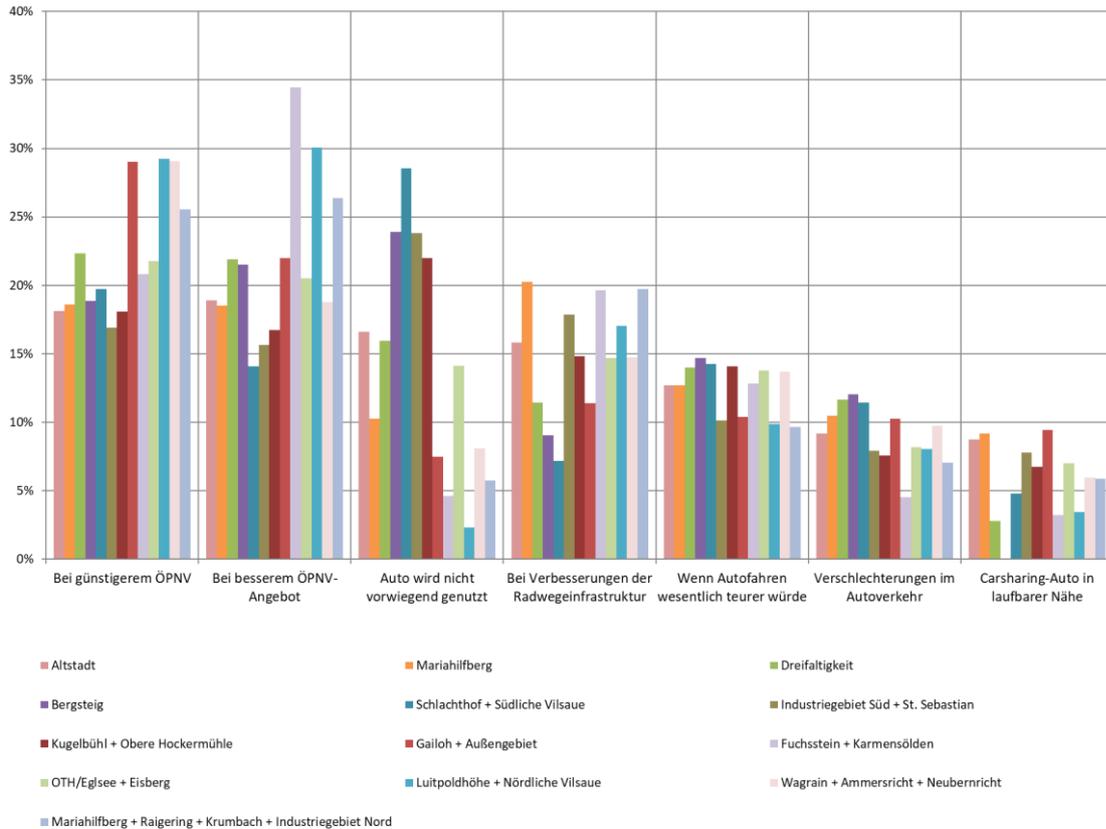


Abb. 7-15 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Stadtteil (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4 Homeoffice

Die letzte Frage im Zusatzfragebogen zielte darauf ab, die Nutzungsmöglichkeit und die Nutzungshäufigkeit von Homeoffice der Amberger Bürgerinnen und Bürger in Erfahrung zu bringen. Dabei lässt sich feststellen, dass 61 % der befragten Personen keine Möglichkeit haben im Homeoffice zu arbeiten. Entsprechend ist dies bei 39 % der Fall. 9 % arbeiten fast ausschließlich im Homeoffice, während 12 % mindestens ein Mal pro Woche die Möglichkeit von Homeoffice nutzen. Im Gegensatz dazu arbeiten 14 % nur gelegentlich im Homeoffice und 5 % nutzen nie die Möglichkeit von zu Hause aus zu arbeiten.

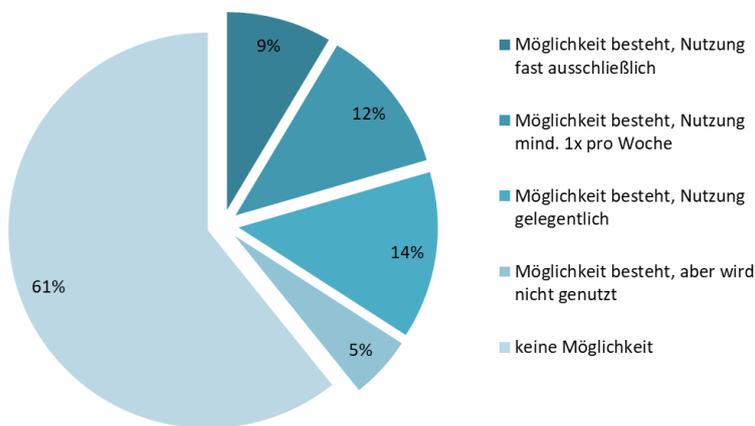


Abb. 7-16 Möglichkeit und Nutzungshäufigkeit von Homeoffice (Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Vergleich der einzelnen Stadtteile fällt auf, dass in Bergsteig über 85 % der befragten Personen keine Möglichkeit haben Homeoffice zu nutzen. Im Gegensatz dazu sind es im Stadtteil Schlachthof/Südliche Vilsau über 50 %. Trotz hoher Nutzungsmöglichkeit arbeiten hier viele Personen nur gelegentlich oder nie im Homeoffice. In den Stadtteilen Altstadt, Mariahilfberg und AG Fuchsstein/AG Karmensölden haben hingegen am meisten Personen angegeben ausschließlich oder mindestens ein Mal pro Woche im Homeoffice zu arbeiten.

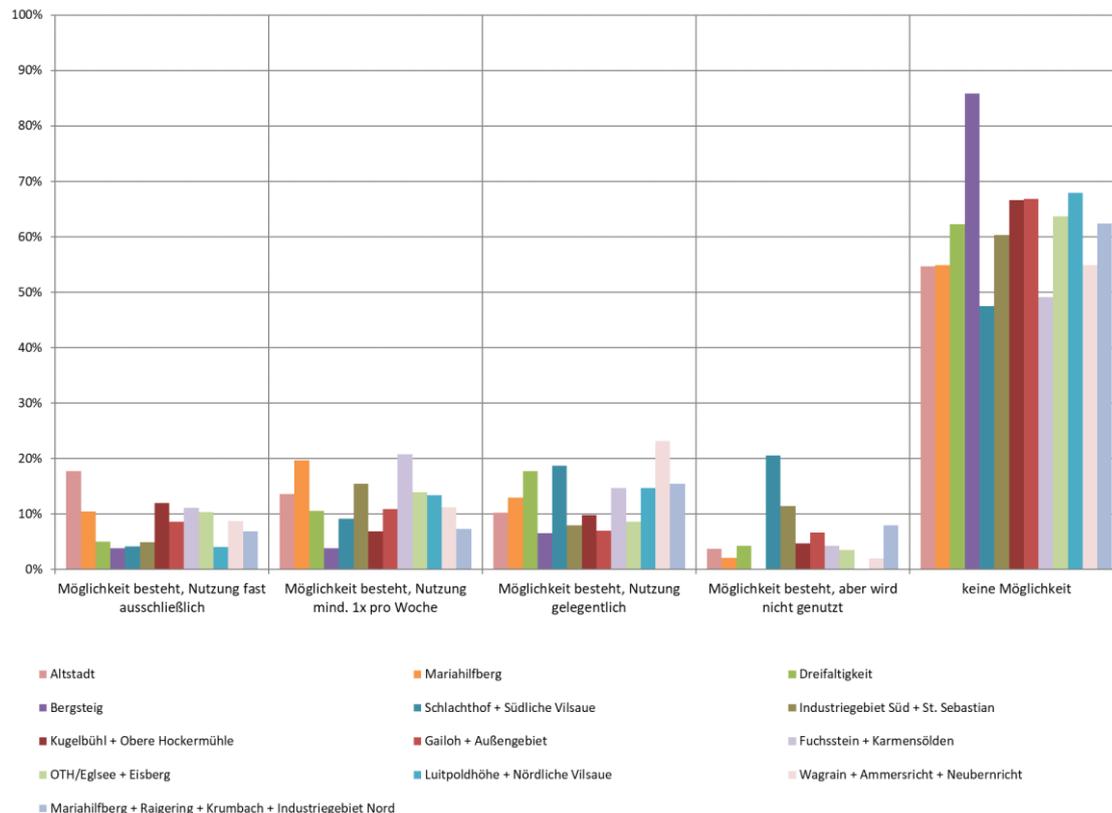


Abb. 7-17 Möglichkeit und Nutzungshäufigkeit von Homeoffice nach Stadtteile (Auswertung auf Haushaltsebene)

Die verstärkte Nutzung von Homeoffice im Zuge der Coronapandemie und darüber hinaus ist in der gesamten deutschen Wirtschaft zu erkennen. Die Möglichkeit, von Zuhause aus zu arbeiten, ist natürlich vom jeweiligen Wirtschaftsbereich abhängig und erreicht dementsprechend unterschiedliche Werte. Insgesamt arbeiten aber 25 % der Erwerbstätigen einzeln oder häufig im Homeoffice, das ist eine Steigerung von etwa zehn Prozentpunkten im Vergleich zur Situation vor der Coronapandemie.³⁶

³⁶ Quelle: ifo Institut (2022): Homeoffice setzt sich durch – aber nicht überall.

8 Fazit

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Amberg ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Ebene der (zusammengefassten) Stadtteile. Zahlreiche zufällig ausgewählte Einwohnerinnen und Einwohner, denen im Vorhinein die Unterlagen postalisch zugestellt wurden, haben an der Befragung teilgenommen, sodass die Ergebnisse nicht nur auf Ebene der Gesamtstadt, sondern auch auf Ebene der (teilweise zusammengefassten) Stadtteile möglich wurden. Im Rahmen der Auswertung hat sich gezeigt, dass das Verkehrsverhalten sehr heterogen ist und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischen Faktoren. Darüber hinaus ist der Wohnort innerhalb des Stadtgebiets ein entscheidender Faktor des Verkehrsverhaltens. Beispielsweise liegt der Anteil am MIV in den äußeren Stadtteilen Außengebiet Fuchsstein/Außengebiet Karmensölden, Luitpoldhöhe/Nördliche Vilsau und Außengebiet Mariahilfberg/Raigering/Außengebiet Krumbach/Industriegebiet Nord höher als in den zentrumsnahen Stadtteilen Altstadt oder Dreifaltigkeit.

Bezüglich der Verkehrsmittelverfügbarkeit von Pkw und Fahrrad ist deutlich geworden, dass 91 % der Amberger Haushalte mindestens einen Pkw und 82 % mindestens ein Fahrrad besitzen, die Modal Split-Werte divergieren jedoch (56 % MIV, 15 % Rad). Dagegen besitzen 40 % der Haushalte zwei oder mehr Pkw, wohingegen 60 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem im Stadtteil Außengebiet Fuchsstein/Außengebiet Karmensölden vorhanden. Dies verdeutlicht, dass das eigene Auto für viele Bewohnerinnen und Bewohner in Amberg das zentrale Fortbewegungsmittel für die alltägliche Mobilität ist. Mittlerweile zeigt sich aber auch, dass immer mehr Haushalte Pedelecs und E-Bikes besitzen.

Die Verkehrsmittelverfügbarkeit deutet bereits darauf hin, dass das eigene Auto für die meisten Personen das zentrale Verkehrsmittel darstellt. Dies wird auch bei Betrachtung des Modal Split deutlich. Gesamtstädtisch verteilt sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu 56 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 44 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Demzufolge werden die meisten Wege mit dem MIV zurückgelegt. Vor allem in den Außengebieten Ambergs spielt die Mobilität mit dem Auto eine bedeutsame Rolle. In den höher verdichteten und zentraler gelegenen Bereichen sind hingegen höhere Fuß- und Radverkehrsanteile auszumachen. Im Vergleich mit den Ergebnissen aus 2017 haben sich bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsmittel teilweise deutliche Unterschiede ergeben. So wird deutlich, dass zwischen 2017 und 2022 mehr Personen auf ihren Wegen das Fahrrad nutzen und der Anteil der Wege, die mit dem MIV erfolgen, in diesem Zeitraum zurückgegangen ist. Im ÖPNV sind hingegen keine Veränderungen erkennbar. Auch im Vergleich mit den näher gelegenen Städten wie Schwandorf oder Neumarkt i.d. Opf. können Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden, beispielsweise ist der MIV-Anteil in Amberg deutlich geringer. Hinsichtlich der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen hat Amberg einen geringeren ÖPNV-Anteil. Die Radverkehrsanteile sind hingegen erhöht.

Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote in Amberg 77 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürgerinnen und Bürger Ambergs innerhalb des Stadtgebiets. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 2,3 km, insgesamt beträgt sie 6,3 km. Einige Wege erfolgen auch aus dem Stadtgebiet heraus, dies trifft vor allem auf Wege nach Sulzbach-Rosenberg zu. Diese werden trotz einer bestehenden SPNV-Verbindung größtenteils mit dem MIV zurückgelegt, der ÖPNV-Anteil beträgt hier nur 7 %. Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen innerhalb Ambergs kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils in die Stadtteile Altstadt, Mariahilfberg und Dreifaltigkeit erfolgen.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl hat verdeutlicht, dass in Amberg Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes existieren. Das gilt einerseits für kürzere Distanzen (bis ca. 5 km), bei denen bereits zahlreiche Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Diese könnten möglicherweise stattdessen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Andererseits besteht bei

längeren Wegen das Potenzial zur verstärkten Nutzung des ÖPNV. Vor allem bei Wegen, die in umliegende Kommunen erfolgen, wird nur selten Bus oder Bahn genutzt. Lediglich weiter entfernte Ziele (z. B. Nürnberg) werden aktuell verstärkt mit dem Zug erreicht.

Die Bewertung der Verkehrsangebote in Amberg und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen in den Stadtteilen teilweise unterschiedlich aus, einerseits bei Betrachtung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen, andererseits örtlich nach Wohnort der befragten Personen. Insgesamt erhält der Radverkehr die schlechteste Bewertung. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sollte das Radwegenetz weiter ausgebaut und die Trennung vom Autoverkehr weiter optimiert werden. Die Trennung aller Verkehrsteilnehmer im Straßenraum kann insgesamt zu einer höheren Sicherheit beitragen. An dritter Stelle der Verbesserungsvorschläge folgt die Verbesserung der Zustände (z. B. Oberflächenzustand). So besteht die Möglichkeit, dass der Radverkehr noch häufiger zu einer attraktiven Alternative zum MIV wird. Im ÖPNV sind sowohl der Ausbau von regionalen Verknüpfungen sowie das Taktangebot bestehender Verbindungen verbesserungswürdig. Auch die Erweiterung des Busnetzes wird von einigen Befragten gewünscht.

Letztlich konnten die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in Amberg untersucht werden. Der Großteil ist laut eigener Aussage zwar nicht betroffen und die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten sind gering (nur 3 % durch die Corona-Pandemie beeinflusst), trotzdem lässt sich in erster Linie bei der Gruppe der Berufstätigen die verstärkte Nutzung von Homeoffice-Angeboten feststellen, sodass vereinzelt Arbeitswege wegfallen. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Arbeitssituation in Zukunft gestaltet und wie sich die Nutzung des Homeoffice, unabhängig einer Pandemiesituation, entwickeln wird.

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen stellt sich die Frage, mit welchem Instrument Lösungen erarbeitet und in Einklang mit anderen Ansätzen gebracht werden kann. Eine Möglichkeit bietet ein Mobilitätskonzept. Ziel eines Mobilitätskonzeptes ist die Entwicklung eines Handlungskonzeptes mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität. Dabei müssen alle Verkehrsarten mit kommunalem Bezug betrachtet werden, dazu zählen Fuß, Rad, MIV und ÖPNV. Darüber hinaus sind Trends & Innovationen im Mobilitätssektor zu berücksichtigen, genauso wie Aspekte des Mobilitätsmanagements. Ergebnis eines solchen Mobilitätskonzeptes ist ein Maßnahmenkatalog mit einem abgestimmten Leitbild zur Entwicklung der Mobilität mit kurz-, mittel- und langfristigen Strategien. Eine Haushaltsbefragung zur Mobilität bietet sich dann später als Controlling- und Monitoringwerkzeug an, wenn es um die Überprüfung und Evaluation von umgesetzten Maßnahmen und deren Wirkung auf das Mobilitätsverhalten geht.

Quellenverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nord-rhein-westfälischen Kommunen 2009.

Bayerisches Landesamt für Statistik: Immer mehr Privathaushalte in Bayern mit E-Bikes. Abrufbar unter: <https://www.statistik.bayern.de/presse/mitteilungen/2022/pm273/index.html>, 2022

Bundesagentur für Arbeit: Pendleratlas. Stadt Amberg. 2021

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017. Regionalbericht. Freistatt Bayern. 2019 (MiD).

Ifo Institut: Homeoffice setzt sich durch – aber nicht überall. Abrufbar unter: <https://www.ifo.de/pressemitteilung/2022-12-09/homeoffice-setzt-sich-durch-aber-nicht-ueberall>, 2022.

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung: 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft. 2022

Technische Universität Dresden: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, 2019.

Technische Universität Dresden: Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der SrV 2018, 2020.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1	Einwohnerinnen und Einwohner in Amberg	2
Abb. 1-2	Die Stadtteile Ambergs.....	3
Abb. 2-1	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	7
Abb. 3-1	Befragungsinhalte	9
Abb. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Stadtteile	10
Abb. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtteil	12
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtteil	13
Abb. 4-3	Geschlecht nach Stadtteil.....	14
Abb. 4-4	Altersstruktur nach Stadtteil	15
Abb. 4-5	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtteil.....	15
Abb. 4-6	Berufstätigkeit nach Stadtteil.....	16
Abb. 4-7	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	17
Abb. 4-8	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	17
Abb. 4-9	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	18
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt	19
Abb. 5-2	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadtteil.....	20
Abb. 5-3	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadtteil	21
Abb. 5-4	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtteil	22
Abb. 5-5	Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt.....	22
Abb. 5-6	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtteil	23
Abb. 5-7	Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadtteil	24
Abb. 5-8	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadtteil.....	25
Abb. 5-9	Zeitkartenbesitz nach Stadtteil	26
Abb. 5-10	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	27
Abb. 5-11	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	27
Abb. 5-12	ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	28
Abb. 5-13	Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Stadtteil	29
Abb. 5-14	Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Berufstätigkeit.....	30
Abb. 5-15	Zeitkartenkauf infolge des 9-Euro-Ticket nach Altersklasse	30
Abb. 5-16	Führerscheinbesitz nach Stadtteil	31
Abb. 5-17	Führerscheinbesitz nach Altersklasse	32
Abb. 5-18	Pkw-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre nach Stadtteil	33
Abb. 5-19	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht.....	33
Abb. 5-20	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtteil	34
Abb. 6-1	Gründe für Nicht-Mobilität	35
Abb. 6-2	Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen	36
Abb. 6-3	Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit	36
Abb. 6-4	Anzahl aller Wege je Person nach Stadtteil	37
Abb. 6-5	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Stadtteil	38
Abb. 6-6	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil, hochgerechnet	39
Abb. 6-7	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus	40
Abb. 6-8	Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag	40
Abb. 6-9	Anzahl der Wege je Person nach Stadtteil während der Corona-Pandemie.....	41
Abb. 6-10	Anzahl der Wege je Person nach Berufstätigkeit während der Corona-Pandemie	42

Abb. 6-11 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil während der Corona-Pandemie, hochgerechnet	43
Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Hauptgruppen)	44
Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Detail)	45
Abb. 6-14 Modal Split nach Verkehrsleistung.....	46
Abb. 6-15 Verkehrsleistung in Personen-km	46
Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	47
Abb. 6-17 Verkehrsmittelwahl- Zeitreihenvergleich.....	47
Abb. 6-18 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	48
Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit	49
Abb. 6-20 Anteil der Wegelängerklassen am Gesamtwegeaufkommen	49
Abb. 6-21 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge.....	50
Abb. 6-22 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge bis 10 km	50
Abb. 6-23 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel.....	51
Abb. 6-24 Wegezwecke aller Wege	51
Abb. 6-25 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks.....	52
Abb. 6-26 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	53
Abb. 6-27 Fahrraddistanzen Amberg	54
Abb. 6-28 Wegelängenverteilung nach Wegezweck	55
Abb. 6-29 Wegelängenverteilung nach Stadtteil	55
Abb. 6-30 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb Ambergs	57
Abb. 6-31 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb Ambergs.....	58
Abb. 6-32 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb Ambergs.....	59
Abb. 6-33 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb Ambergs.....	60
Abb. 6-34 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb Ambergs	61
Abb. 6-35 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix).....	62
Abb. 6-36 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenverkehr	63
Abb. 6-37 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele.....	64
Abb. 6-38 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen.....	64
Abb. 6-39 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	65
Abb. 6-40 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	66
Abb. 6-41 Modal Split im Tagesverlauf.....	66
Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr	67
Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr.....	68
Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr.....	68
Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr.....	69
Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – ÖPNV	69
Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – ÖPNV.....	70
Abb. 7-7 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr	70
Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr	71
Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht	71
Abb. 7-10 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr	72
Abb. 7-11 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr	73
Abb. 7-12 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV	73
Abb. 7-13 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr	74
Abb. 7-14 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto.....	74
Abb. 7-15 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Stadtteil.....	75

Abb. 7-16 Möglichkeit und Nutzungshäufigkeit von Homeoffice 75
Abb. 7-17 Möglichkeit und Nutzungshäufigkeit von Homeoffice nach Stadtteile 76

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
AG	Außengebiet
BEV	Battery Electric Vehicle
E-Pkw	Elektro-Pkw
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
KW	Kalenderwoche
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Ü. NN.	Über Normalniveau
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Anhang

Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Amberg



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Amberg. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität in Amberg zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab.

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen,
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 5 weitere Personen in Ihrem Haushalt,
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen,
- einem Zusatzfragebogen.

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:



Schriftliche Teilnahme: Senden Sie diesen Bogen ausgefüllt im beigefügten Freiumschlag kostenlos an uns zurück - oder:



Online-Teilnahme: Auf der Website der Stadt (www.amberg.de) und des Planungsbüros [buero stadtVerkehr](http://buero-stadtverkehr.de) (www.buero-stadtverkehr.de) finden Sie einen Link zur Haushaltsbefragung (persönlicher Code aus dem Anschreiben wird benötigt!) - oder:



Telefonische Teilnahme: Schicken Sie die beigefügte Postkarte ausgefüllt an uns zurück, so dass wir Sie zu Ihrem Wunschtermin telefonisch befragen können. Alternativ können Sie uns Ihren Wunschtermin und Ihre Rufnummer auch gerne per E-Mail (lenz@buero-stadtverkehr.de) mitteilen.

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Kinder ab 10 Jahren dürfen den Fragebogen selbstständig ausfüllen (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Angaben machen).
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten **Stichtage** aus. Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie wählen zwischen **dem 20.09., dem 22.09., dem 27.09. oder dem 29.09.2022**.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol: ○). Bei einigen Fragen können Sie ihre Antworten selbst formulieren (Symbol: _____).
- Sollte Sie das **Coronavirus (COVID-19)** zu einem veränderten Mobilitätsverhalten veranlassen (durch Homeoffice, geschlossene Schulen etc.), bitten wir Sie, im Wegeprotokoll die Wege in Klammern zu notieren, die Sie unter normalen Umständen an den Stichtagen unternommen hätten.

Was ist ein Weg?



Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel zugeordnet.
Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann ins Büro zur Arbeit = zwei Wege!
Achtung: Hin- und Rückwege sind ebenfalls zwei verschiedene Wege!



Auf einem Weg mit einem bestimmten Zweck oder Ziel können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden. Beispiel Arbeitsweg: Mit dem Auto zum Bahnhof + mit dem Zug zum Zielbahnhof + zu Fuß zum Arbeitsort = drei genutzte Verkehrsmittel auf einem Weg!

Haben Sie noch Fragen? Sie erhalten Auskunft und weitere Informationen unter:

buero stadtVerkehr

- Telefon (Herr Lenz): 02103 / 91159-17
- E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Stadt Amberg: Stabsstelle Mobilität und Verkehr

- Telefon: 09621 / 10-2424
- E-Mail: mobil@amberg.de

Haushaltsfragebogen						
Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.						
In welchem Stadtteil wohnen Sie?						
Altstadt <input type="radio"/>	Südliche Vilsau (LGS) <input type="radio"/>	OTH/Eglsee <input type="radio"/>	Ammersricht <input type="radio"/>	Karmensölden <input type="radio"/>		
Mariahilfberg <input type="radio"/>	Industriegebiet Süd/ Liebengrabenweg <input type="radio"/>	St. Sebastian/ Kennedystraße <input type="radio"/>	Industriegebiet Nord <input type="radio"/>	Obere Hockermühle/ Gärbershof <input type="radio"/>		
Dreifaltigkeit <input type="radio"/>	Kugelbühl/Kochkeller <input type="radio"/>	Eisberg <input type="radio"/>	Neubernicht <input type="radio"/>	Gärbershof <input type="radio"/>		
Bergsteig <input type="radio"/>	Gailoh <input type="radio"/>	Luitpoldhöhe <input type="radio"/>	Raigering <input type="radio"/>	Sonstiges/Unklar: _____ <input type="radio"/>		
Schlachthof/ Schießstätteweg <input type="radio"/>	Fuchsstein <input type="radio"/>	Wagrain <input type="radio"/>	Krumbach <input type="radio"/>	_____ <input type="radio"/>		
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)	_____ Anzahl Personen <u>insgesamt</u> , <u>davon</u> _____ noch nicht 6 Jahre alt.					
Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Anzahl Autos: _____, <u>davon</u> : _____ reine Elektroautos (BEV) Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____; Anzahl E-Scooter: _____ Anzahl Fahrräder: _____, <u>davon</u> : _____ Elektrofahrräder/Pedelecs					
Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr zusammengerechnet mit den Fahrzeugen Ihres Haushalts?	Autos: _____ km pro Jahr, reine Elektroautos (BEV) : _____ km pro Jahr Motorräder/-roller/Mofas: _____ km pro Jahr; E-Scooter: _____ km pro Jahr Fahrräder: _____ km pro Jahr Elektrofahrräder/Pedelecs: _____ km pro Jahr					
Wie weit ist es von Ihrem Wohnort <u>zu Fuß</u> zu den nächsten Haltestellen?	Bushaltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten Bahnhof: _____ Meter oder _____ Minuten <input type="radio"/> nächste Haltestellen sind <u>fußläufig</u> (ca. 10 Min. Fußweg) nicht zu erreichen					

Personenfragebogen						
(Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren)						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
In welchem Jahr sind Sie geboren?	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Geschlecht						
weiblich	<input type="radio"/>					
männlich	<input type="radio"/>					
Berufstätigkeit / Ausbildung						
Vollzeit erwerbstätig	<input type="radio"/>					
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>					
vorübergehend freigestellt (z. B. Elternzeit, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>					
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	<input type="radio"/>					
Auszubildende(r), Umschüler(in)	<input type="radio"/>					
Schüler(in)	<input type="radio"/>					
Student(in)	<input type="radio"/>					
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>					
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>					
Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst	<input type="radio"/>					

Personenfragebogen						
(Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren)						
Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Schulabschluss						
Hauptschule/Mittelschule	<input type="radio"/>					
Mittlere Reife (Realschule)	<input type="radio"/>					
(Fach-)Hochschulreife (Abitur)	<input type="radio"/>					
ohne	<input type="radio"/>					
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr? (z. B. Schülerticket, Monats-/Jahreskarte)	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Hat Sie das „9-Euro-Ticket“ zum dauerhaften Kauf einer Zeitkarte für Bus und Bahn motiviert?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Fahrrad?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Pedelec/ E-Bike?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend? (Fuß, Auto, Rad, Bus, Bahn...; Mehrfachangaben möglich!)	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Fahrrad zur Verfügung?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Auto zur Verfügung?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
War Ihr Mobilitätsverhalten am Stichtag aufgrund des Coronavirus (COVID-19) beeinflusst?	ja <input type="radio"/> <small>bitte erläutern Sie</small> _____					
Haben Sie <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Wenn Sie <u>keine</u> Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund.						
Krankheit	<input type="radio"/>					
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>					
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>					
Urlaub	<input type="radio"/>					
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>					
Wetter	<input type="radio"/>					
Sonstiges	<input type="radio"/>					
Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, geschlossene Schulen) ▶ Bitte Wegeprotokoll beachten!	<input type="radio"/>					
War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Wochentagen auch?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Fragen möglichst selbstständig zu beantworten!

Seite 3



Hinweis: Sind Sie von den Auswirkungen des **Coronavirus** betroffen (z. B. Homeoffice, Schulausfall), sind aber selbst **nicht erkrankt**, tragen Sie bitte exemplarisch Ihre **Wege in Klammern** ein, die Sie unter normalen Umständen an einem der Stichtage unternommen hätten.



BEISPIEL

Wegeprotokoll für den Stichtag				
Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren.				
Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: <input type="radio"/> Di, 20.09.2022 <input type="radio"/> Do, 22.09.2022 <input type="radio"/> Di, 27.09.2022 <input type="radio"/> Do, 29.09.2022				
	1. Start	2. Ziel	3. Zeitpunkt	
	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	7:00	7:25
2. Weg	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	16:40	17:00
3. Weg	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	17:15	17:20
1. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
2. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
3. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 4 Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben (siehe auch Infos Seite 1).
Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege!
(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen).

4. Genutztes Verkehrsmittel <small>(Mehrfachnennungen sind möglich)</small>											5. Zweck oder Ziel des Weges									
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
1. Person																				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg
2. Person																				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg
3. Person																				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7. Weg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8. Weg

BEISPIEL

Für die Wege weiterer Personen benutzen Sie bitte die Seiten 6 bis 7!

Seite 5



Hinweis: Sind Sie von den Auswirkungen des **Coronavirus** betroffen (z. B. Homeoffice, Schulausfall), sind aber selbst **nicht erkrankt**, tragen Sie bitte exemplarisch Ihre **Wege in Klammern** ein, die Sie unter normalen Umständen an einem der Stichtage unternommen hätten.



Wegeprotokoll für den Stichtag

Eltern können für ihre Kinder antworten; nur für Personen ab 6 Jahren.

Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: Di, 20.09.2022 Do, 22.09.2022 Di, 27.09.2022 Do, 29.09.2022

BEISPIEL

	1. Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2. Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3. Zeitpunkt	
			Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	7:00	7:25
2. Weg	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	16:40	17:00
3. Weg	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	17:15	17:20
4. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
5. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
6. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 6 Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!

Bitte tragen Sie **alle Wege** ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben (siehe auch Infos Seite 1).
Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege!
(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen).

4. Genutztes Verkehrsmittel <i>(Mehrfachnennungen sind möglich)</i>											5. Zweck oder Ziel des Weges									
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Mofa	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
4. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
5. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
6. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

BEISPIEL

Bei weiteren Wegen / Personen notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.

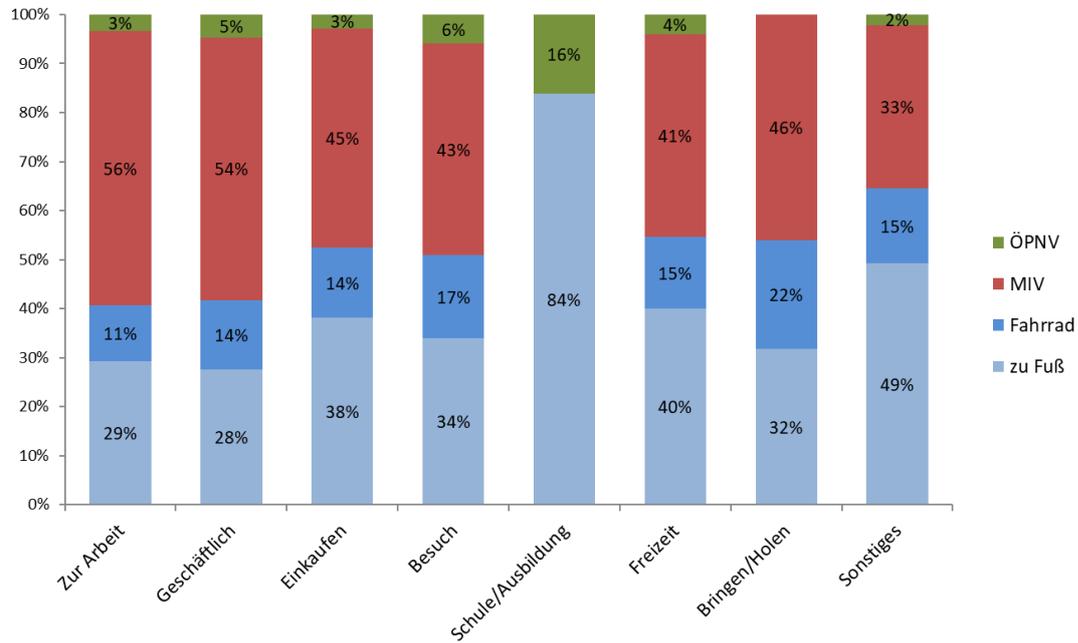
Seite 7

Zusatzfragebogen							
<i>(Bitte lassen Sie die Person, die das größte Wissen zu verkehrlichen Themen besitzt, die Fragen des Zusatzfragebogens stellvertretend für den Haushalt beantworten.)</i>							
Frage 1: Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Amberg?							
	1 <small>(sehr gut)</small>	2 <small>(gut)</small>	3 <small>(befriedigend)</small>	4 <small>(ausreichend)</small>	5 <small>(mangelhaft)</small>	6 <small>(ungenügend)</small>	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus und Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frage 2: In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf?							
<i>Bitte kreuzen Sie maximal 2 Punkte je Verkehrsmittel an!</i>							
Fuß- verkehr	Ausreichende Gehwegbreiten	<input type="radio"/>	Wegweisung	<input type="radio"/>	Zustand der Gehwege	<input type="radio"/>	
	Fußgängerfreundliche Ampeln	<input type="radio"/>	Beleuchtung	<input type="radio"/>	Fußgängerquerungsanlagen	<input type="radio"/>	
	<i>(zusätzliche Angabe)</i>						<input type="radio"/>
Rad- verkehr	Ausbau des Radwegenetzes	<input type="radio"/>	Wegweisung	<input type="radio"/>	Zustand der Radwege	<input type="radio"/>	
	Radfahrerfreundliche Ampeln	<input type="radio"/>	Fahrradverleih	<input type="radio"/>	Trennung vom Autoverkehr	<input type="radio"/>	
	Abstellanlagen für Fahrräder	<input type="radio"/>	Lastenradverleih	<input type="radio"/>	<i>(zusätzliche Angabe)</i>		<input type="radio"/>
Bus und Bahn	Ausbau regionale Verknüpfung	<input type="radio"/>	Kürzere Takte	<input type="radio"/>	ÖPNV-Vorrang an Ampeln	<input type="radio"/>	
	Erweiterung des Busnetzes	<input type="radio"/>	Sicherheit	<input type="radio"/>	Barrierefreie Gestaltung	<input type="radio"/>	
	<i>(zusätzliche Angabe)</i>						<input type="radio"/>
Auto- verkehr	Zustand der Straßen	<input type="radio"/>	CarSharing	<input type="radio"/>	Parkplatzangebot	<input type="radio"/>	
	Verringerung Lkw-Verkehr	<input type="radio"/>	Park&Ride	<input type="radio"/>	Verkehrsberuhigung	<input type="radio"/>	
	<i>(zusätzliche Angabe)</i>						<input type="radio"/>
Frage 3: Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf Ihren Wegen überwiegend auf das Auto verzichten?							
<i>(Mehrfachnennungen sind möglich)</i>							
Wenn Autofahren wesentlich teurer würde (Benzinpreise etc.)	<input type="radio"/>	Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.)	<input type="radio"/>				
Bei besserem ÖPNV-Angebot	<input type="radio"/>	Bei günstigerem ÖPNV	<input type="radio"/>				
Bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur	<input type="radio"/>	CarSharing-Auto in lauffarer Nähe	<input type="radio"/>				
Auto wird nicht vorwiegend genutzt	<input type="radio"/>						
Frage 4: Besteht die Möglichkeit, an manchen Werktagen ausschließlich von Zuhause aus zu arbeiten und nutzen Sie diese Möglichkeit?							
Möglichkeit besteht, ich nutze sie fast ausschließlich	<input type="radio"/>	Möglichkeit besteht, ich nutze sie mind. 1x pro Woche	<input type="radio"/>				
Möglichkeit besteht, ich nutze sie gelegentlich	<input type="radio"/>	Möglichkeit besteht, aber ich nutze sie nicht	<input type="radio"/>				
Möglichkeit besteht nicht	<input type="radio"/>						
Wir möchten uns herzlich bei Ihnen für Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Befragung bedanken!							
Möchten Sie am Gewinnspiel teilnehmen? Dann geben Sie uns dafür den Code aus dem Anschreiben und Ihre E-Mail-Adresse an, unter der wir Sie im Gewinnfall kontaktieren können. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnahme ist auch online und telefonisch möglich.							
Zugangscode: _____				E-Mail: _____			

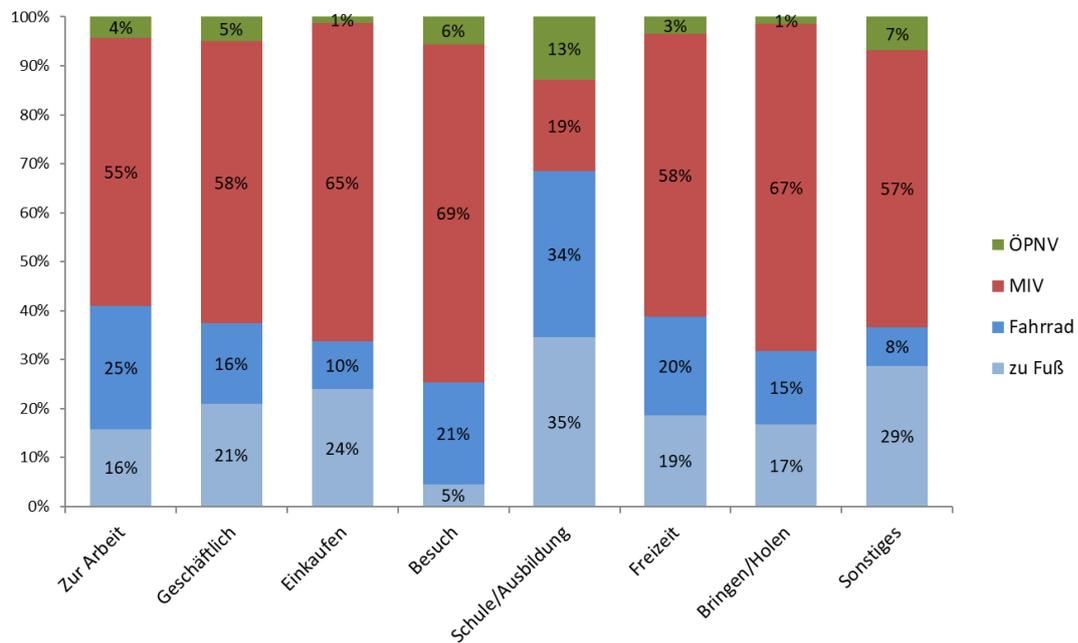
Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks

(Berechnungsgrundlage: Anzahl der Wege, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

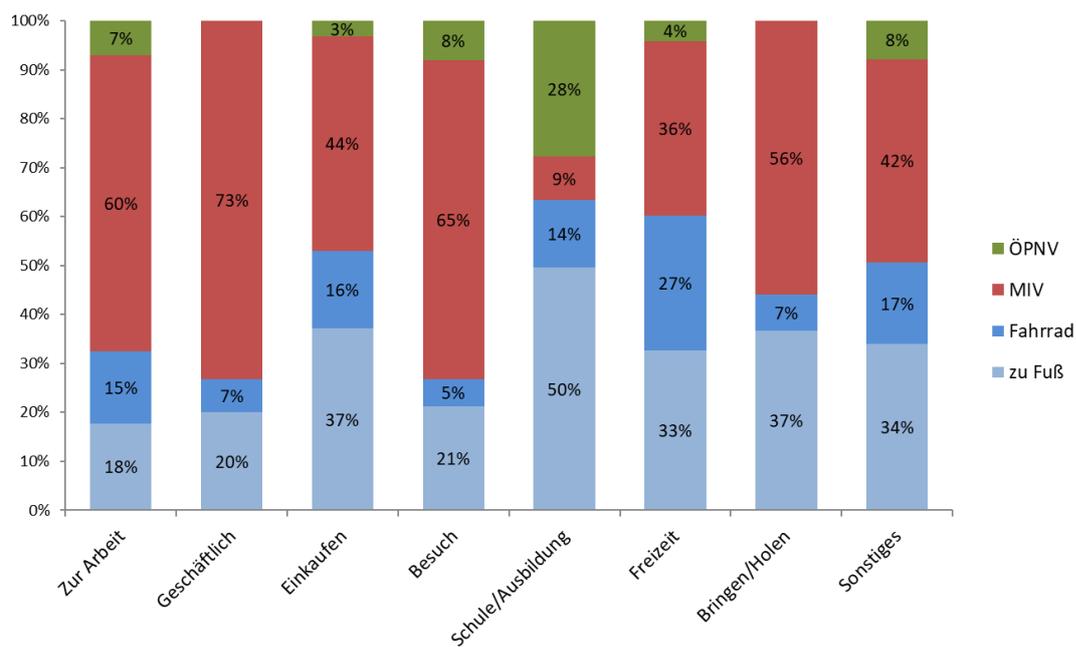
Altstadt



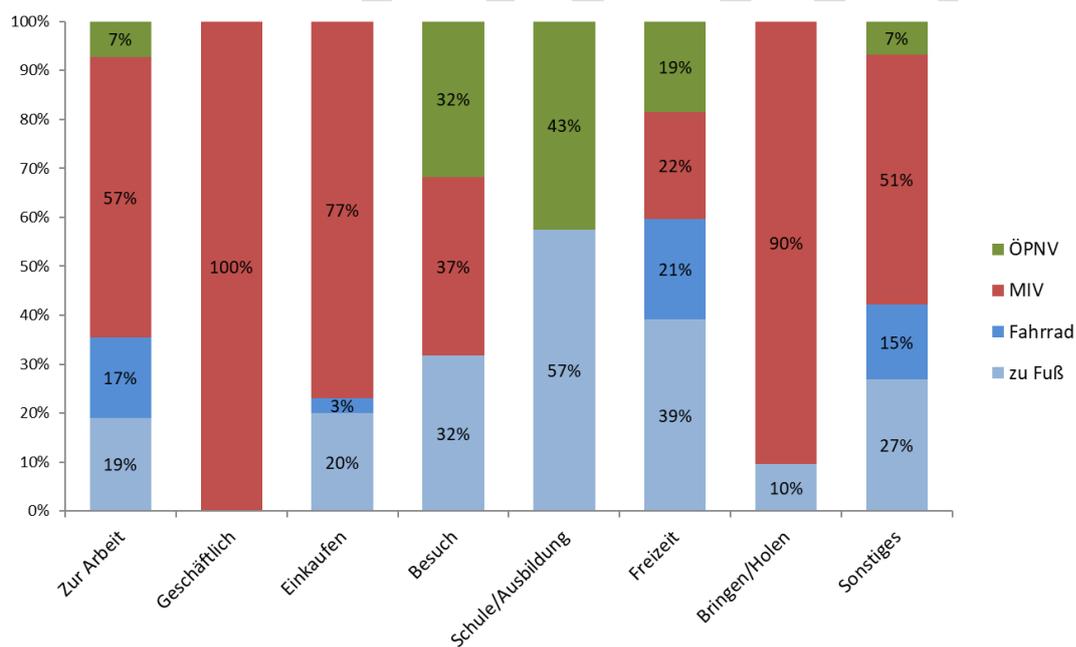
Mariahilfberg



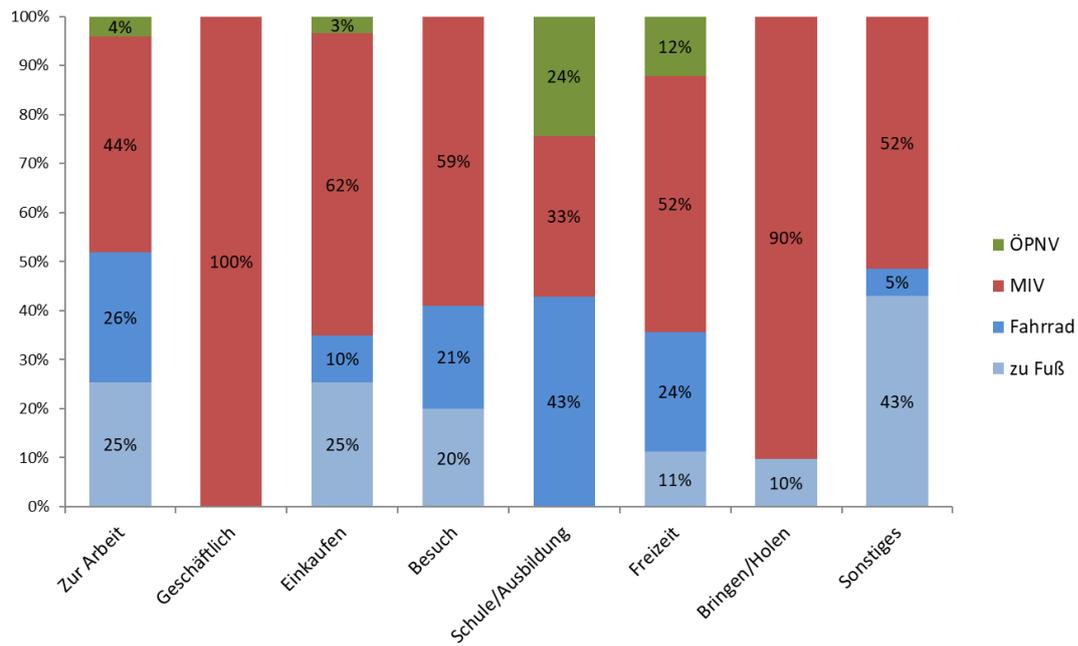
Dreifaltigkeit



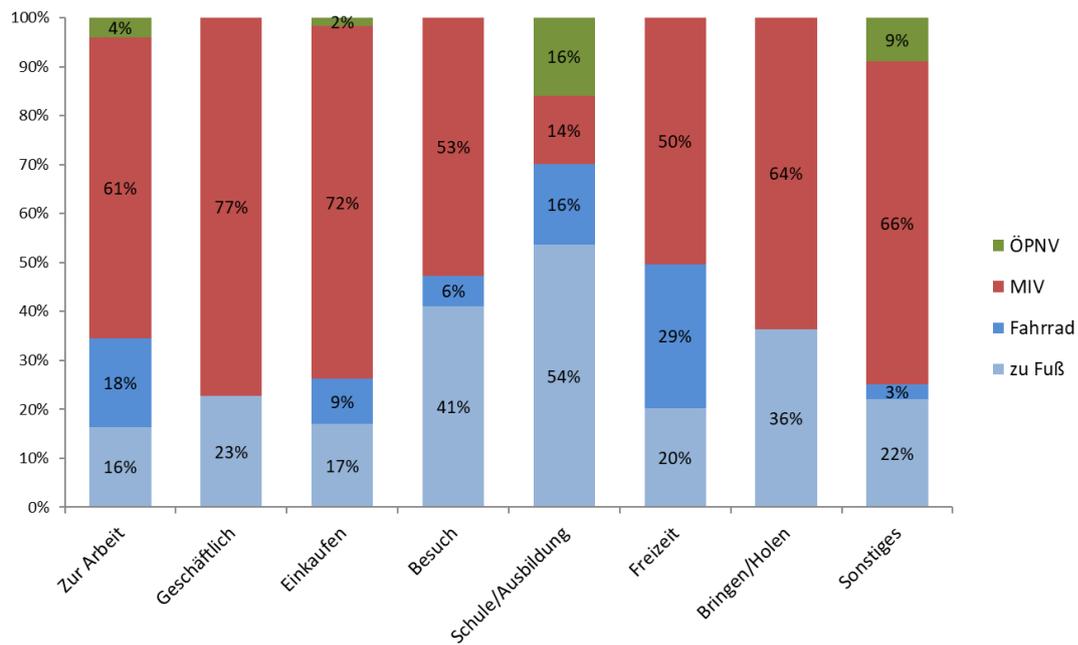
Bergsteig



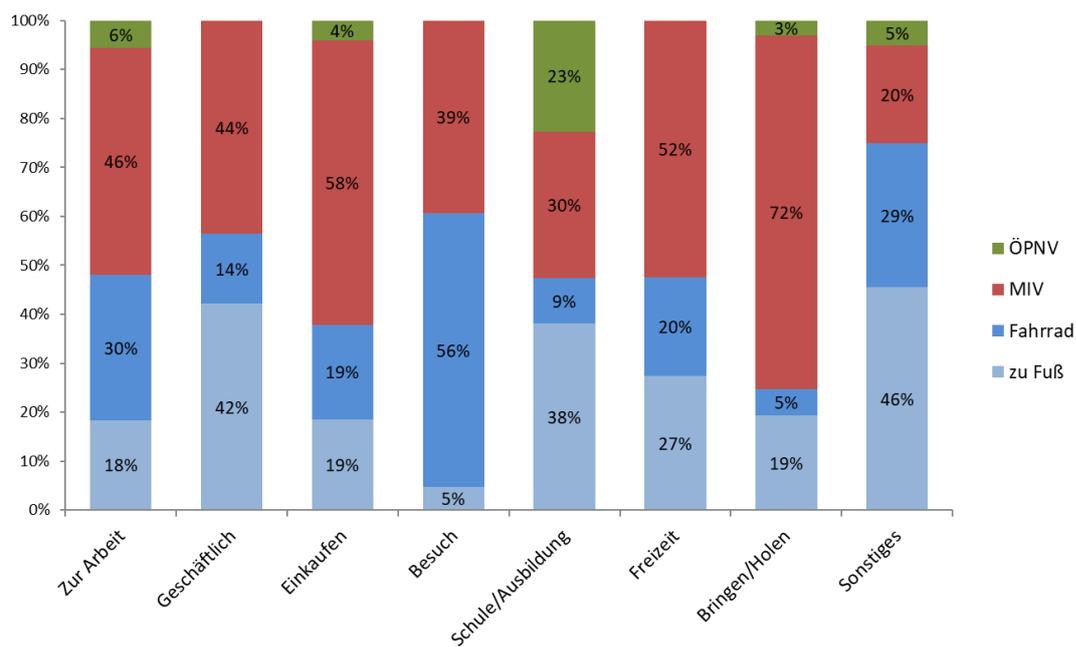
Schlachthof + Südliche Vilsau



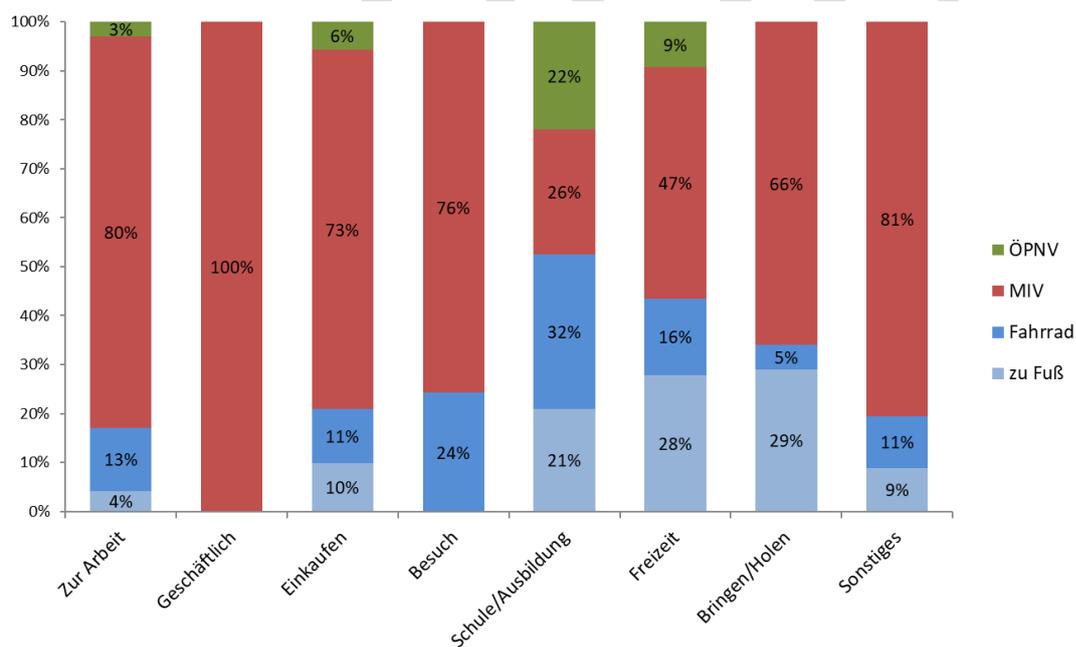
Industriegebiet Süd + St. Sebastian



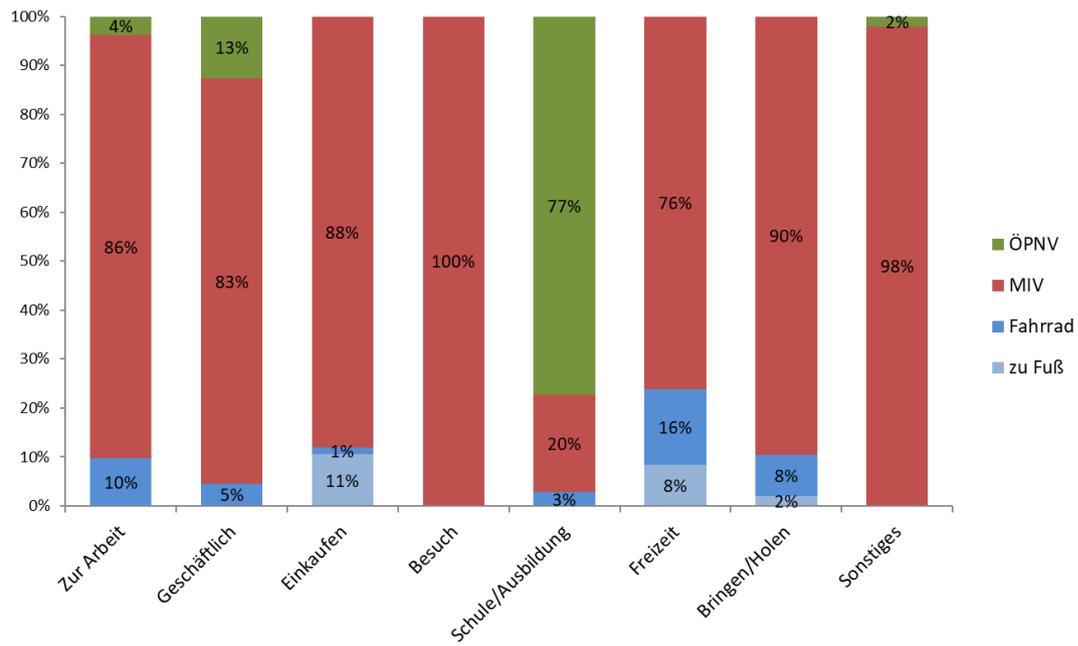
Kugelbühl + Obere Hockermühle



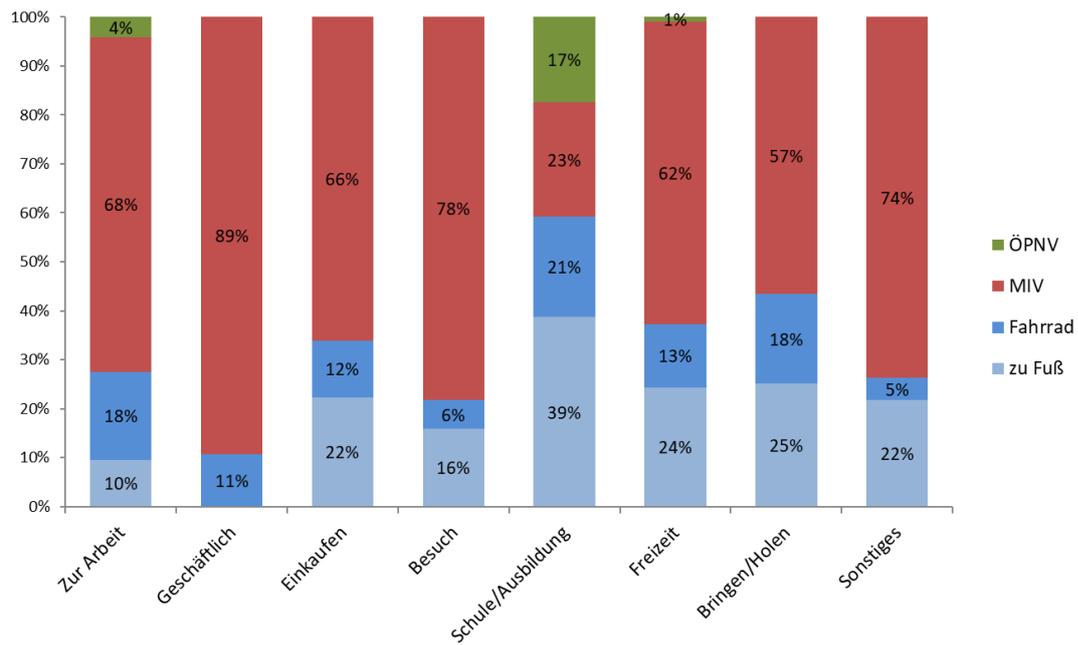
Gailoh + Außengebiet



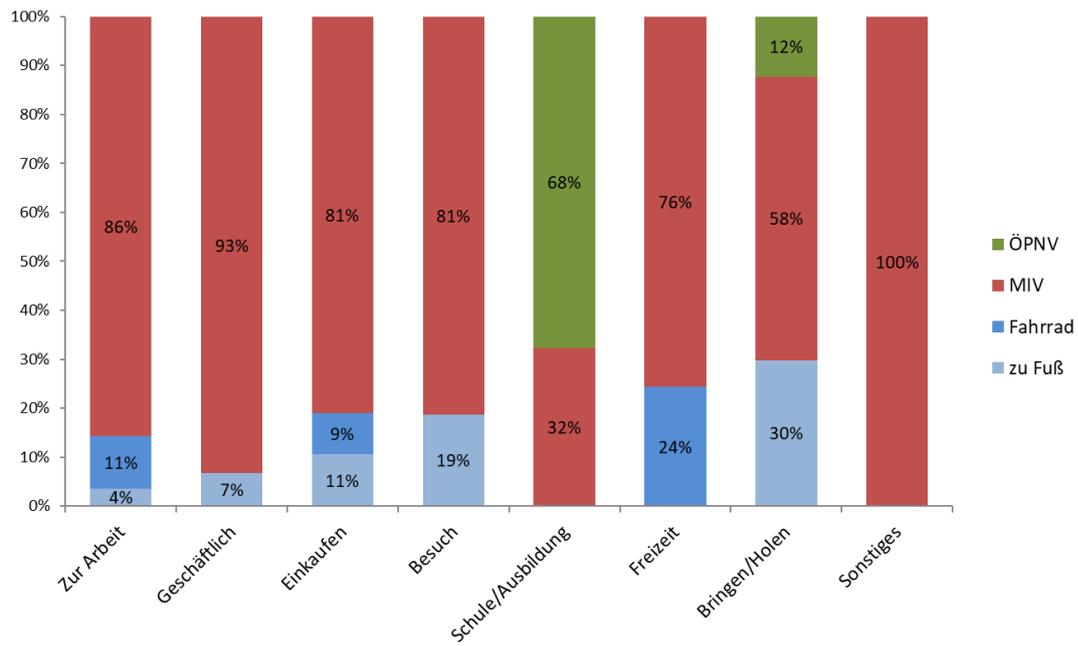
AG Fuchsstein + AG Karmensölden



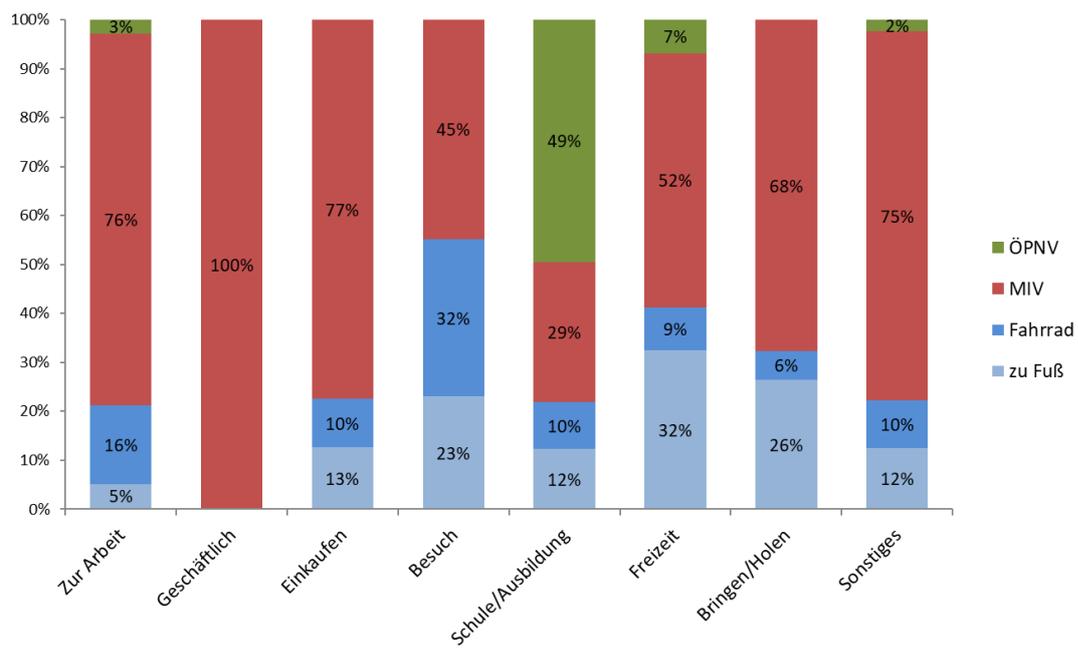
OTH/Eglsee + Eisberg



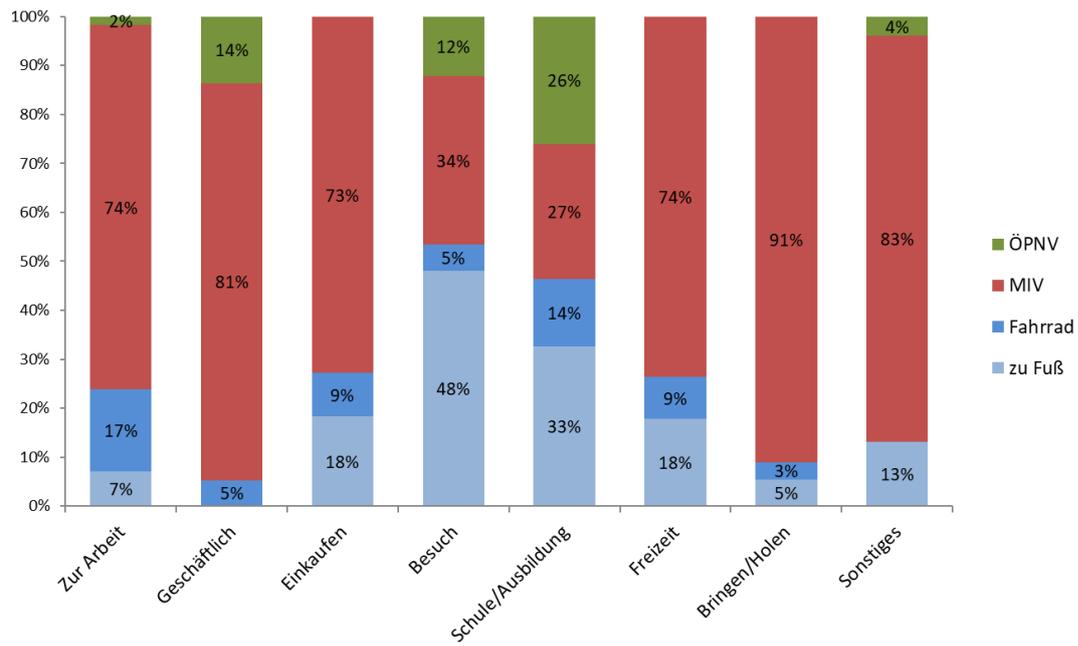
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau



Wagrain + Ammersricht + Neubernricht



AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + Industriegebiet Nord



Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsau	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	AG Mariahilfberg + Raige- ring + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	3.257	485	939	-	516	191	422	93	-	590	-	45	7	-	6.545
Mariahilfberg	590	447	873	-	36	28	63	-	-	201	-	35	154	-	2.427
Dreifaltigkeit	786	986	5.002	390	190	-	-	-	-	99	-	22	512	165	8.152
Bergsteig	20	-	403	398	20	-	-	-	-	17	-	-	26	-	884
Schlachthof + Südliche Vilsau	582	36	182	35	401	119	24	-	-	36	-	-	-	-	1.415
Industriegebiet Süd + St. Sebas- tian	186	28	56	-	119	2.067	370	428	-	30	-	22	9	-	3.315
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	518	32	-	-	46	258	442	132	7	305	-	-	-	-	1.740
Gailoh + Außen- gebiet	39	31	-	-	-	415	112	175	8	54	-	-	-	-	834
AG Fuchsstein + AG Karmensöld- en	-	-	-	-	-	-	7	8	12	6	-	-	-	-	33
OTH/Eglsee + Eis- berg	505	138	129	17	79	61	469	54	6	1.612	22	15	-	-	3.107
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	9	-	-	-	-	-	-	-	-	13	22	35	-	7	86
Wagrain + Am- mersricht + AG Neubernricht	29	35	22	-	-	22	-	-	-	15	35	964	39	-	1.161
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	7	155	567	26	18	-	-	-	-	-	-	39	588	15	1.415
Außen	-	-	165	-	-	-	-	-	-	-	7	-	7	196	375
Gesamt	6.528	2.373	8.338	866	1.425	3.161	1.909	890	33	2.978	86	1.177	1.342	383	31.48

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsau	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	AG Mariahilfberg + Raige- ring + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	357	405	815	64	317	201	409	76	-	378	27	258	24	-	3.331
Mariahilfberg	362	283	406	20	196	42	112	-	-	125	-	15	99	57	1.717
Dreifaltigkeit	867	430	1.723	33	248	159	278	51	29	123	-	15	253	-	4.209
Bergsteig	64	20	165	-	20	-	-	13	-	-	-	15	9	-	306
Schlachthof + Südliche Vilsau	239	131	369	53	-	102	64	-	15	164	6	-	9	-	1.152
Industriegebiet Süd + St. Sebast- ian	160	45	134	13	112	449	478	133	6	189	-	40	79	88	1.926
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	569	153	200	17	38	409	128	15	12	460	-	77	35	185	2.298
Gailoh + Außen- gebiet	55	10	72	-	-	121	15	124	-	81	-	55	24	32	589
AG Fuchsstein + AG Karmensöld- en	-	-	6	-	15	11	12	-	27	41	5	6	9	64	196
OTH/Eglsee + Eis- berg	334	120	155	-	234	162	488	112	17	558	49	13	39	53	2.334
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	14	-	-	-	6	13	-	-	5	49	-	15	-	7	109
Wagrain + Am- mersricht + AG Neuberricht	191	15	15	15	-	71	110	15	6	56	15	282	40	44	875
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	49	88	262	9	9	111	35	24	9	26	-	40	141	22	825
Außen	-	57	13	47	-	34	138	32	70	17	7	44	45	46	550
Gesamt	3.261	1.757	4.335	271	1.195	1.885	2.267	595	196	2.267	109	875	806	598	20.417

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsaue	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	AG Mariahilfberg + Raige- ring + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	233	222	1.529	104	258	448	243	172	272	634	50	267	393	634	5.459
Mariahilfberg	385	102	469	223	203	92	118	68	12	470	26	218	274	817	3.477
Dreifaltigkeit	1.323	668	3.136	978	624	854	478	331	165	1.062	48	641	659	2.017	12.984
Bergsteig	77	229	846	136	171	87	159	53	64	462	19	154	177	340	2.974
Schlachthof + Südliche Vilsaue	233	168	687	192	117	95	163	24	87	650	-	102	308	330	3.156
Industriegebiet Süd + St. Sebas- tian	410	86	977	156	118	678	411	253	59	1.026	42	171	290	1.103	5.780
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	319	109	562	147	297	350	288	81	100	863	85	92	81	709	4.083
Gailoh + Außen- gebiet	225	102	293	19	16	217	112	191	64	385	7	33	60	391	2.115
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	238	12	201	17	60	71	82	118	22	416	19	130	41	620	2.047
OTH/Eglsee + Eis- berg	833	401	1.012	427	503	1.221	787	365	444	2.779	128	617	318	1.708	11.543
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	30	26	57	25	-	85	37	7	11	141	-	73	64	257	813
Wagrain + Am- mersricht + AG Neuberricht	271	167	593	110	113	144	93	60	109	758	88	846	266	1.066	4.684
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	268	321	582	250	242	295	176	60	46	357	43	317	666	586	4.209
Außen	758	752	2.056	339	369	1.130	744	276	603	1.664	261	995	640	1.156	11.743
Gesamt	5.603	3.365	13.000	3.123	3.091	5.767	3.891	2.059	2.058	11.667	816	4.656	4.237	11.734	75.067

Matrix: ÖPNV (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsaue	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	AG Mariahilfberg + Raige- ring + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	67	-	175	59	-	96	51	73	13	57	7	159	41	113	911
Mariahilfberg	-	-	56	-	12	-	37	27	-	19	-	-	30	81	262
Dreifaltigkeit	183	56	249	127	-	185	128	45	17	191	-	106	187	309	1.783
Bergsteig	68	-	127	-	-	-	15	-	-	28	-	-	8	62	308
Schlachthof + Südliche Vilsaue	-	12	-	-	-	-	-	-	-	43	-	-	-	65	120
Industriegebiet Süd + St. Sebas- tian	22	-	128	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	101	251
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	51	47	95	15	-	-	-	10	23	-	-	33	8	105	387
Gailoh + Außen- gebiet	84	19	21	-	-	-	6	-	-	22	-	-	-	51	203
AG Fuchsstein + AG Karmensöld- en	13	-	23	-	-	-	23	-	-	54	6	13	-	71	203
OTH/Eglsee + Eis- berg	60	19	167	28	43	-	-	-	48	171	19	70	8	72	705
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	7	-	-	-	-	-	-	-	6	19	31	17	-	19	99
Wagrain + Am- mersricht + AG Neuberricht	156	-	106	-	-	-	17	-	6	70	17	69	17	81	539
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	49	41	114	-	-	-	8	-	-	8	-	17	121	49	407
Außen	101	128	282	62	65	127	105	51	89	116	19	68	49	63	1.325
Gesamt	861	322	1.543	291	120	408	390	206	202	798	99	552	469	1.242	7.503

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsaue	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Hockermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Karmensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	422	52	220	12	70	149	47	-	-	153	-	29	39	445	1.638
Mariahilfberg	220	149	277	-	88	32	11	10	-	95	-	38	140	444	1.504
Dreifaltigkeit	819	311	782	75	69	395	122	-	-	222	-	195	220	1.263	4.473
Bergsteig	37	55	44	60	53	20	-	-	-	-	-	-	46	222	537
Schlachthof + Südliche Vilsaue	188	29	116	-	61	73	34	-	-	72	-	-	10	164	747
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	106	77	216	-	27	488	58	25	-	177	-	27	135	670	2.006
Kugelbühl + Obere Hockermühle	213	109	83	-	70	259	60	-	-	243	-	23	53	579	1.692
Gailoh + Außengebiet	93	106	73	8	16	74	18	8	-	93	-	8	24	234	755
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	75	12	53	10	7	62	18	6	14	20	-	20	31	268	596
OTH/Eglsee + Eisberg	180	124	253	17	136	339	205	-	-	282	-	24	70	860	2.490
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	22	6	49	13	6	27	8	-	-	107	-	-	19	100	357
Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	193	37	94	15	34	79	76	-	23	62	15	52	107	626	1.413
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	58	42	132	9	53	103	9	-	-	106	7	9	95	250	873
Außen	-	-	23	-	10	33	6	-	-	36	-	-	21	219	348
Gesamt	2.626	1.109	2.415	219	700	2.133	672	49	37	1.668	22	425	1.010	6.344	19.429

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsau	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	AG Mariahilfberg + Raige- ring + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	245	-	52	15	26	31	10	-	-	84	-	-	-	80	543
Mariahilfberg	12	10	13	-	-	-	-	-	-	-	-	37	-	110	182
Dreifaltigkeit	56	11	69	26	-	-	-	-	-	20	-	-	-	241	423
Bergsteig	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Schlachthof + Südliche Vilsau	48	-	-	-	-	-	-	-	15	48	-	-	-	23	134
Industriegebiet Süd + St. Sebas- tian	135	-	-	-	-	-	24	20	-	20	-	-	-	-	199
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	-	-	9	-	63	30	30	-	-	7	-	-	-	6	145
Gailoh + Außen- gebiet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	8	34
AG Fuchsstein + AG Karmensöld- en	-	-	-	-	-	-	5	-	-	11	5	-	5	20	46
OTH/Eglsee + Eis- berg	55	-	48	-	23	63	24	-	-	103	-	-	-	37	353
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	72
Wagrain + Am- mersricht + AG Neuberricht	15	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	139	169
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	34	49
Außen	37	23	113	-	-	-	9	-	14	14	-	55	7	222	494
Gesamt	618	44	304	41	127	124	117	20	29	307	5	100	38	984	2.858

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsau	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	AG Mariahilfberg + Raige- ring + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	732	68	526	92	10	65	41	-	-	368	-	40	-	-	1.942
Mariahilfberg	221	66	319	165	13	10	12	-	-	160	-	-	-	24	990
Dreifaltigkeit	421	50	1.930	941	56	61	83	-	-	135	-	-	49	93	3.819
Bergsteig	15	-	287	144	-	19	13	-	48	114	-	-	-	40	680
Schlachthof + Südliche Vilsau	106	-	241	158	-	-	26	-	-	137	-	-	57	19	744
Industriegebiet Süd + St. Sebas- tian	164	-	-	78	-	272	-	-	-	290	-	-	-	46	850
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	498	49	23	94	21	139	-	-	-	464	-	-	-	59	1.347
Gailoh + Außen- gebiet	111	37	6	-	-	124	-	74	12	261	-	-	-	12	637
AG Fuchsstein + AG Karmensöld- en	50	-	29	7	-	-	-	-	-	132	-	7	-	39	264
OTH/Eglsee + Eis- berg	308	51	157	333	30	58	68	22	24	1.135	-	38	36	128	2.388
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	16	-	8	12	-	8	-	-	-	14	-	7	-	36	101
Wagrain + Am- mersricht + AG Neubernricht	51	-	33	110	-	17	-	-	-	287	16	352	-	45	911
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	55	18	111	186	16	-	-	10	-	35	-	23	102	16	572
Außen	15	-	128	86	-	50	-	-	-	273	-	29	-	161	742
Gesamt	2.763	339	3.798	2.406	146	823	243	106	84	3.805	16	496	244	718	15.987

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsau	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	Wagrain + Ammersricht + AG Neubernricht	AG Mariahilfberg + Raige- ring + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	85	66	25	21	56	38	94	27	-	9	-	-	25	50	496
Mariahilfberg	208	-	30	13	-	10	-	-	-	41	-	-	20	51	373
Dreifaltigkeit	64	35	234	13	41	129	49	91	-	19	-	-	74	299	1.048
Bergsteig	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	115
Schlachthof + Südliche Vilsau	33	20	13	-	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-	85
Industriegebiet Süd + St. Sebas- tian	52	-	-	-	62	-	48	15	-	26	-	26	-	31	260
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	66	-	117	-	-	-	-	-	-	86	-	-	-	47	316
Gailoh + Außen- gebiet	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-	-	46	68
AG Fuchsstein + AG Karmensöld- en	-	-	26	-	-	-	25	-	-	-	-	7	-	22	80
OTH/Eglsee + Eis- berg	-	85	13	19	-	31	80	16	-	158	24	106	-	103	635
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	-	-	-	-	-	8	-	-	-	19	-	18	22	28	95
Wagrain + Am- mersricht + AG Neubernricht	-	-	-	-	-	15	-	15	-	28	-	87	-	-	145
AG Mariahilfberg + Raigering + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	11	9	16	-	-	39	-	-	-	9	11	-	68	10	173
Außen	39	-	-	-	-	12	-	-	12	-	-	15	-	193	271
Gesamt	558	215	574	66	159	282	318	164	12	414	35	259	209	895	4.160

Matrix: Zweck Schule/Ausbildung (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsau	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Ho- ckermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Kar- mensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	AG Mariahilfberg + Raige- ring + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	40	-	-	-	-	-	22	-	-	76	-	-	-	23	161
Mariahilfberg	18	45	141	-	-	-	51	-	-	70	-	-	74	21	420
Dreifaltigkeit	171	55	318	-	-	-	18	-	-	202	-	-	275	121	1.160
Bergsteig	13	-	96	-	-	-	15	-	-	28	-	-	-	-	152
Schlachthof + Südliche Vilsau	68	-	64	-	-	-	16	-	-	43	-	-	18	23	232
Industriegebiet Süd + St. Sebas- tian	-	-	153	-	-	311	209	-	-	43	-	-	-	47	763
Kugelbühl + Obere Hocker- mühle	77	-	78	-	-	56	183	-	-	61	-	-	-	50	505
Gailoh + Außen- gebiet	24	-	42	-	-	84	52	-	-	45	-	-	-	71	318
AG Fuchsstein + AG Karmensöld- en	23	-	34	-	7	-	29	-	-	85	6	13	-	79	276
OTH/Eglsee + Eis- berg	-	-	79	-	-	-	189	-	-	380	-	38	-	37	723
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsau	7	-	-	-	-	-	-	-	-	19	8	17	-	6	57
Wagrain + Am- mersricht + AG Neuberricht	162	-	123	-	-	-	49	-	-	30	-	125	17	96	602
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + In- dustriegebiet Nord	20	-	70	-	-	-	43	-	-	20	-	-	172	50	375
Außen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	24	31
Gesamt	623	100	1.198	-	7	451	876	-	-	1.109	14	193	556	648	5.775

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

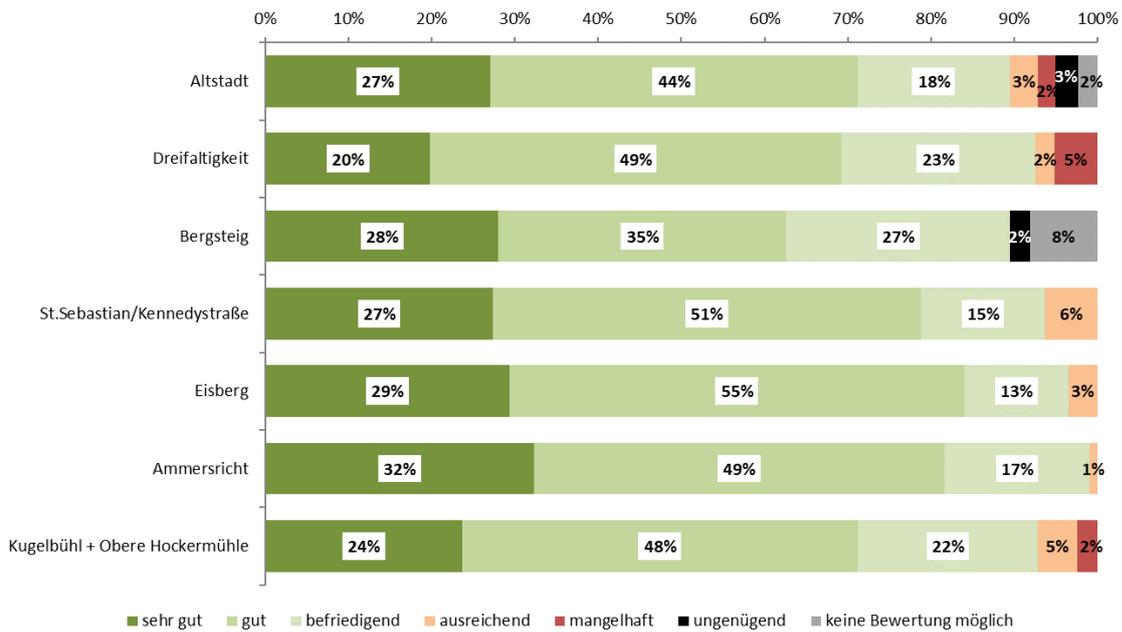
von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsaue	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Hockermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Karmensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	557	-	155	-	251	44	28	-	-	64	-	26	65	82	1.272
Mariahilfberg	187	73	240	-	147	30	23	-	-	76	-	77	66	157	1.076
Dreifaltigkeit	383	94	343	44	369	43	-	-	-	146	-	33	179	310	1.944
Bergsteig	36	-	75	27	20	-	26	-	-	-	-	-	-	99	283
Schlachthof + Südliche Vilsaue	114	-	75	-	147	26	-	-	-	95	-	16	21	64	558
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	91	-	174	38	133	135	21	106	-	87	-	-	108	251	1.144
Kugelbühl + Obere Hockermühle	93	43	76	26	89	75	30	53	-	47	49	23	-	215	819
Gailoh + Außengebiet	100	-	44	11	-	93	27	20	41	43	-	25	8	62	474
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	26	-	-	-	54	11	12	-	19	23	6	-	5	118	274
OTH/Eglsee + Eisberg	206	-	87	41	179	85	58	29	65	231	-	112	19	463	1.575
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	8	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	7	-	25	51
Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	40	35	54	-	29	24	-	-	31	-	15	243	45	157	673
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	44	31	30	11	40	14	-	-	-	17	-	50	195	151	583
Außen	18	-	-	-	35	26	-	-	13	-	-	-	16	416	524
Gesamt	1.903	276	1.353	198	1.493	606	225	208	169	840	70	612	727	2.570	11.250

Matrix: Zweck Bringen/Holen (Quell- und Zielverkehr)

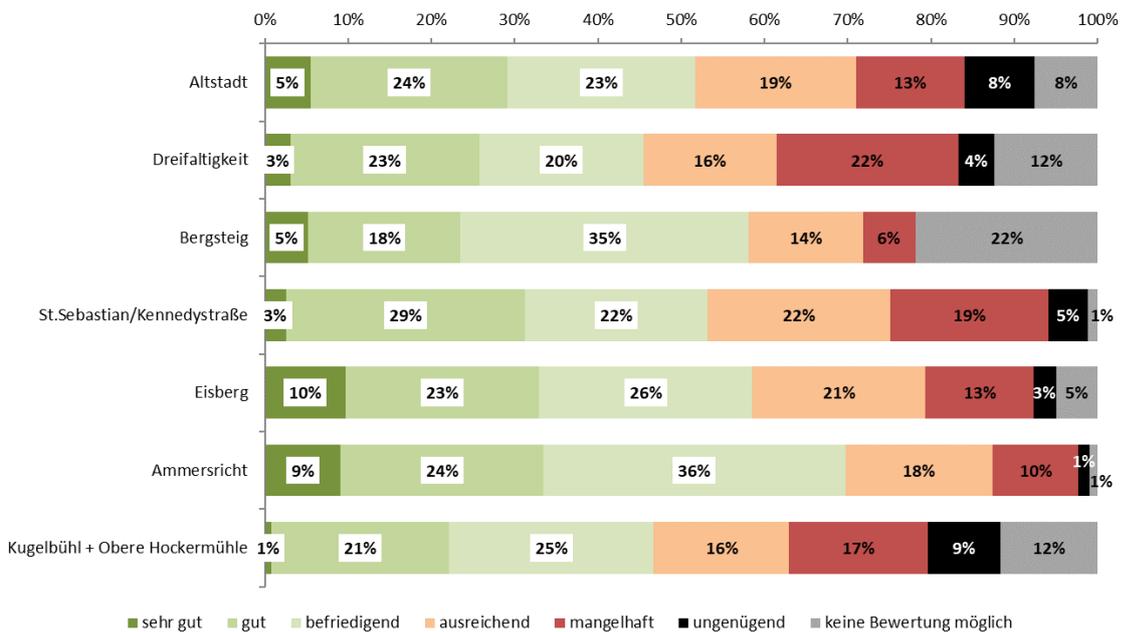
von/nach Stadtteil	Altstadt	Mariahilfberg	Dreifaltigkeit	Bergsteig	Schlachthof + Südliche Vilsaue	Industriegebiet Süd + St. Sebastian	Kugelbühl + Obere Hockermühle	Gailoh + Außengebiet	AG Fuchsstein + AG Karmensölden	OTH/Eglsee + Eisberg	Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	Außen	Gesamt
Altstadt	185	-	88	-	56	14	59	-	-	46	-	16	75	11	550
Mariahilfberg	197	115	98	13	113	-	-	-	-	96	19	-	160	108	919
Dreifaltigkeit	284	195	920	9	98	-	13	-	-	-	-	15	201	55	1.790
Bergsteig	-	-	30	25	17	-	-	-	-	-	-	-	9	15	96
Schlachthof + Südliche Vilsaue	21	-	86	-	-	-	22	-	-	132	-	-	84	12	357
Industriegebiet Süd + St. Sebastian	50	-	142	-	-	335	58	68	-	54	-	-	-	122	829
Kugelbühl + Obere Hockermühle	97	19	90	26	-	122	162	31	25	135	28	-	21	23	779
Gailoh + Außengebiet	8	10	24	-	-	111	48	110	-	8	-	24	26	40	409
AG Fuchsstein + AG Karmensölden	20	-	12	-	7	8	28	5	-	36	13	13	7	114	263
OTH/Eglsee + Eisberg	119	6	62	8	45	142	67	-	23	289	64	-	8	23	856
Luitpoldhöhe + Nördliche Vilsaue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	60	-	-	78
Wagrain + Ammersricht + AG Neuberricht	33	11	91	-	-	36	16	-	-	90	-	145	32	30	484
AG Mariahilfberg + Raigerung + AG Krumbach + Industriegebiet Nord	7	-	80	17	24	8	7	-	-	26	-	71	198	87	525
Außen	73	-	152	-	29	121	-	20	-	21	50	23	20	147	656
Gesamt	1.094	356	1.875	98	389	897	480	234	48	933	192	367	841	787	8.591

Bewertung der Verkehrsangebote auf Ebene der größeren Stadtteile Ambergs

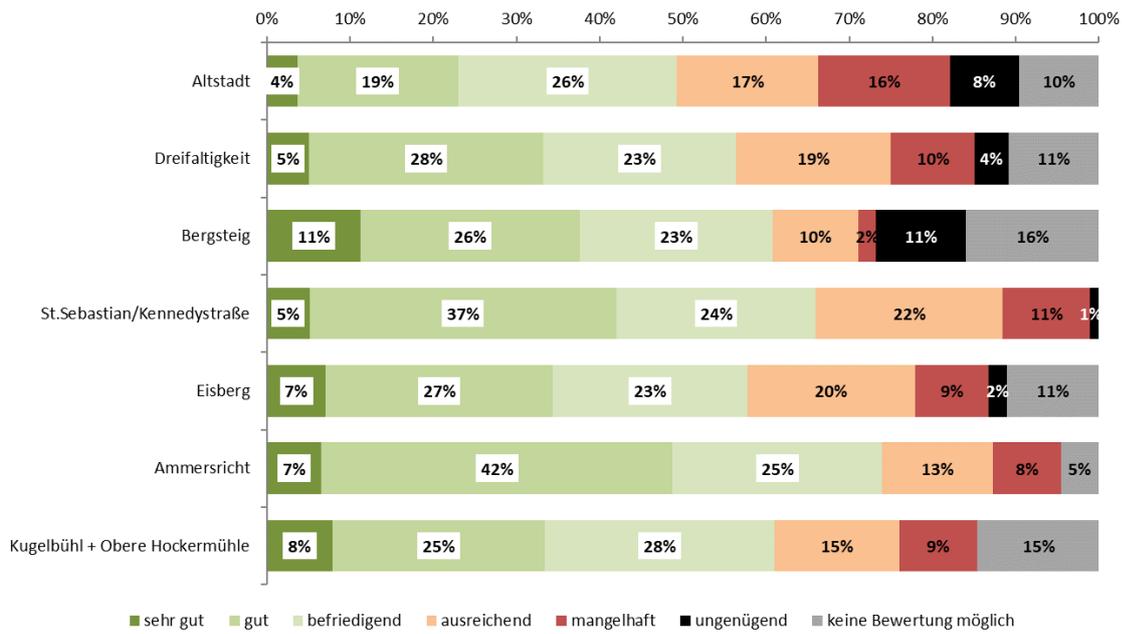
Fußverkehr



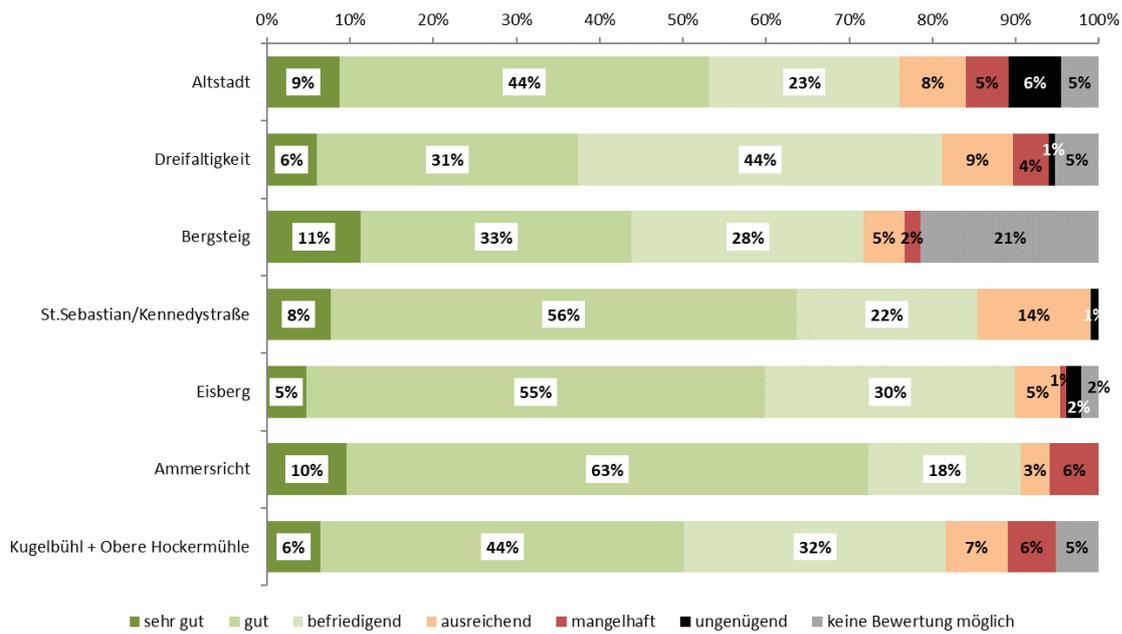
Radverkehr



Bus und Bahn



MIV







Bekanntgabe	Vorlage-Nr:	005/0130/2023
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	31.05.2023
Park & Ride im Umfeld des Bahnhofs		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen		
Verfasser: Schaller, Ulrich		
Beratungsfolge	14.06.2023	Verkehrsausschuss

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahmen mit Art der Ausführung

Die SPD-Fraktion hat Anfang des Jahres einen Antrag auf Prüfung der Erstellung eines Park + Ride Parkplatzes im Umfeld des Amberger Bahnhofs gestellt. Die SPD begründet diesen Antrag mit dem neuen 49 Euro-Ticket für den deutschlandweit kompletten Regionalverkehr und der Annahme, dass weitere Verkehrsteilnehmer auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen (Anlage 1).

Im Anschluss an den Antrag hat zusammen mit dem Baureferat ein Pressetermin stattgefunden. Dort wurden mögliche Standorte für einen Park+Ride-Parkplatz sowie Möglichkeiten und Grenzen eines zusätzlichen Park+Ride-Angebots erläutert.

Im Ergebnis eignet sich derzeit ebenerdig nur der sog. Ruoffparkplatz sowie die Parkplätze entlang der Ruoffstraße als kostengünstige Standorte für Auspendler, die mit dem Auto zum Bahnhof fahren und von dort über die Ruoffunterführung den Bahnhof erreichen.

Nicht immer wird Einpendlerparken seitens der Kommunen begrüßt, da es zusätzlichen Parkdruck erzeugen kann. Vom Grundverständnis her „soll P+R verkehrsleitend die Parkplatzsuche für ÖPNV-/Bahnkunden unterstützen und die ruhenden Straßenverkehre im Bereich von Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs ordnen, wodurch „wildes P+R“ gerade in Wohngebieten vermieden wird.“

Sofortmaßnahme

Als Sofortmaßnahme werden deshalb am Ruoffparkplatz neun der insgesamt 15 Kurzzeitparkplätze (benutzbar mit Parkscheibe) in Langzeitparkplätzen umgestaltet. Diese Zahl wird bisher für Besuchende des Vermessungsamtes und des Finanzamtes vorgehalten.

Die neun Stellplätze können künftig genauso wie die bisherigen Stellplätze auf dem Ruoffparkplatz und entlang der Ruoffstraße von Abnehmern der sog. „Besonderen Parkausweise der Stadt Amberg“ genutzt werden (siehe § 1, Satz 2 Räumlicher Geltungsbereich sowie § 4 der Verordnung über Parkgebühren der Stadt Amberg vom 01.01.2023)

Die Kosten für die Nutzung belaufen sich im Jahresabo auf derzeit 160 Euro. Ein Monat kostet 20 Euro.

Anträge können persönlich oder online bei der Amberger Straßenverkehrsbehörde gestellt werden.

Die Umgestaltung ist eine erste kurzfristige Maßnahme, um ein zusätzliches Angebot für Langzeitparkende im Umfeld des Bahnhofs zu schaffen.

Derzeit gibt es keine Erkenntnisse darüber, welche Zielgruppen die Parkmöglichkeiten an der Ruoffstraße und dem Ruoffparkplatz als Langzeitparker nutzen und insbesondere ein 20 Euro Monats- oder ein 160 Euro Jahresabo bei der Stadt abgeschlossen haben.

In Frage kommen neben Auspendlern z.B. auch Mitarbeitende der beiden o.g. Ämter sowie des Amberger Klinikums. Gegenwärtig gelten alle „Besonderen Parkausweise der Stadt Amberg“ pauschal für alle verfügbaren Pendlerstandorte, also auch für die drei weiteren Angebote (Georg-Grammer-Straße, Kräuterwiese und Schießstätteweg).

Standortanalyse des Umfelds des Bahnhofs und Alternativen

Eine Betrachtung der Standortlage des Amberger Bahnhofs verdeutlicht, dass er mit seiner zentralen Lage im Zentrum der Mittelstadt Amberg nicht den Anforderungen eines klassischen P+R-Angebots entspricht.

In den meisten Fällen ist für die regelmäßige Kombination Auto zur Bahn eine schnelle Erreichbarkeit des Zustiegpunktes auf den ÖPNV von überörtlichen Straßen ausschlaggebend. Beispiele für klassische Pendlerbahnhöfe sind Schwandorf, Sulzbach-Rosenberg, Hartmannshof, Hersbruck r.d. Pegnitz, Schwaig oder Nürnberg-Laufamholz bzw. Nürnberg Herrnhütte. An diesen Standorten ist die Erreichbarkeit des Umsteigepunkts zum ÖPNV in aller Regel gut kalkulierbar.

Der Bahnhof Amberg verfügt hingegen über eine sehr zentrale Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zur Altstadt, die schnell und fußläufig erreichbar ist. Für Auspendler, die Auto und Bahn kombinieren möchten, ist die zentrale Lage mit einem Fahrweg fast in die Innenstadt verbunden, was zu verkehrlichen Spitzenzeiten durchaus nachteilig sein kann.

Für Autopendler- Bahnkunden gilt es abzuwägen, was eine Anfahrt an Zeitverlust, Kosten für das Fahrzeug und Kosten fürs Parken mit sich bringt.

Dies gilt vor dem Hintergrund, dass klassische Park+Ride-Parkplätze üblicherweise kostenfrei sind. In wenigen Ausnahmefällen sind sie mit einer sehr geringen Kostennote von in der Regel max. 1 Euro pro Tag belegt. Weiter sollte der Standort des Parkplatzes max. 150 m bis 200 m vom Bahnhof entfernt liegen.

Unter den o.g. Bedingungen wurden in der Vergangenheit Park+Ride-Anlagen in Bayern durch Kommunen gefördert. Derzeit sind zusätzliche Auflagen dazugekommen (z. B. Berücksichtigung Photovoltaik-anlage) bzw. zeichnen sich ab (z. B. Vorhalten eines barrierefreien Zugangs zum Bahnhof).

Um sich die Anreise mit dem Auto zu sparen bzw. ggf. ganz auf das Auto verzichten zu können, bietet sich für Nutzende in einem gutem ÖPNV-Umfeld die Anreise mit dem Bus an, die alle am Amberger ZOB, neben dem Bahnhof starten bzw. enden.

Dank des Deutschlandtickets ist die Nutzung des Busses künftig nicht mehr mit zusätzlichen Kosten verbunden. Mit der für Herbst 2024 vorgesehenen besseren Vertaktung der Busse mit den Regionalzügen nach Nürnberg, wird diese Variante für Pendler, die gut den Bus erreichen können, ohne Mehrkosten durchaus interessanter. Somit kann für die gesamte Wegstrecke der Umweltverbund genutzt werden.

Für das nähere Umfeld stellt das Fahrrad oder E-Bike, verbunden mit sicheren Einstellmöglichkeiten

am Bahnhof (Bike+Ride) eine weitere interessante Alternative zum Auto-Bahn-Pendeln dar. Wie die aktuelle Amberger Mobilitätsbefragung verdeutlicht, besitzt das Fahrrad bei den Verkehrswegen bereits einen Anteil von 15 Prozent, davon ist bereits mehr als jedes vierte Fahrrad ein E-Bike.

Recherchen der Kostenstruktur des Parkraumangebots im Umfeld des Amberger Bahnhofs

- a) Der offizielle „Park+Ride-Parkplatz“ grenzt mit derzeit 51 Stellplätzen direkt südöstlich an den Bahnhof an. Er ist laut dem Betreiber der DB Bahnpark mit Stundenparkern und Tagesgästen gut ausgelastet. Neben Stunden- (1,60 Euro / h) und Tagesstarifen (5,50 Euro / Tag) wird ein Wochentarif für 27,50 Euro angeboten. Auf Nachfrage ist eine Bereitschaft, ein Monatsabo oder gar Jahresabo anzubieten, seitens der DB Bahnpark am Standort Amberg nicht gegeben.
- b) Gut erreichbar wäre für Bahnkunden die Altstadtgarage „Am Bahnhof“ mit rund 190 Stellplätzen, die von der Stadtbau Amberg GmbH betrieben wird. Hier wird stundenweises Parken angeboten, begonnen mit 1,50 Euro für die erste Stunde und 1 Euro für jede weitere Stunde. Ab einer Zeitdauer von sieben Stunden gilt der Tagesstarif. Dieser beläuft sich seit der Preiserhöhung am 01.01.2023 auf 7,50 Euro. Teile der Tiefgarage sind an Dauermieter vergeben.
- c) Weitere Standorte wurden aufgrund ihrer zu weiten Distanz (Gleisgrundstücke im Umfeld der Steingutstraße, Goldbeck-Parkhaus, Kinoparkplatz) nicht in die Betrachtung einbezogen. Üblicherweise werden lediglich max. 150 m bis 200 m von PKW-Pendlern als Abstand vom Parkplatz zur Bahn akzeptiert (s.u.).

Nicht realisierte P+R-Angebote im Umfeld des Bahnhofs Amberg

- a) Vor mehreren Jahren wurde die Möglichkeit der Errichtung eines P+R-Parkhauses auf der nordöstlichen Seite des Bahnhofs, direkt gegenüber den Gleisen, geprüft. Dieser Standort wurde jedoch aufgrund seiner beengten Verhältnisse als nicht realisierbar verworfen.
- b) Eine Realisierung der Machbarkeitsstudie Bahnhof Amberg hätte ebenfalls zusätzlichen Parkraum direkt am Bahnhof geschaffen. Der Neubau des Bahnhofes Amberg wurde jedoch seitens der DB Station & Service als „wirtschaftlich nicht tragfähig“ eingestuft. Hier hätte sich das monatliche Parken auf eine Kostennote von mind. 50,- Euro belaufen.

Ausblick auf weitere Vorgehensweise

Im Rahmen der barrierefreien Umgestaltung des Amberger Bahnhofs bietet es sich an, die Schaffung zusätzlicher Park+Ride-Parkplätze erneut zu prüfen.

Denkbar wäre den bestehenden Ruoffparkplatz um die von der Stadt bereits erworbene Fläche südlich des Ruoffparkplatzes bis zu den Gleisen hin zu erweitern sowie den gesamten Standort, verbunden mit einer Ausfahrsperr exklusiv für P+R-Parkplätze, nutzbar zu machen. In Verbindung steht dieser Standort mit einer Erschließung vom Bahnhof durch eine neue zeitgerechte Unterführung und Zuwegung.

Diese Planungen sind von weiteren Verhandlungen mit der Deutschen Bahn insbesondere hinsichtlich der Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit eines ausreichend großen Durchstichs zur Mariahilfbergseite verbunden.

Die Investition in die Erweiterung eines zusätzlichen P+R-Angebots müsste, aller Voraussicht nach, die Stadt tragen. Beispiele, wo die Deutsche Bahn in letzter Zeit in die Schaffung von neuen P+R-Anlagen investiert hat, sind nicht bekannt.

Die Anlage von Park+Ride-Parkplätzen durch Kommunen kann pro Parkplatz mit bis zu 5.500 Euro der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden, wenn die o.g. Auflagen (u.a. Entfernung zum Bahnhof max. 150 m bis 200 m, keine bzw. sehr niedrige Tagesgebühren von max. 1,- Euro, Stromversorgung durch Photovoltaikanlage, etc.) erfüllt werden.

weitere Vorgehensweise

Vor weiteren Überlegungen für die Planung einer Park+Ride-Anlage müsste im Rahmen einer Bedarfsprognose und unter Berücksichtigung von Vergleichsprojekten die Realisierbarkeit überprüft werden. Hierzu wurde u.a. beim Verkehrsverbund Großraum Nürnberg um fachliche Unterstützung bei einer Studie angefragt, die auch das gegenwärtige Pendlerverhalten durch Verkehrserhebungszahlen in den Zügen mitberücksichtigt.

Hindernisse:

Es gilt zu beachten, dass die Erweiterung von Parkflächen im Umfeld des sog. Goldbeck-Parkhauses durch die Stadt genauestens geprüft werden muss. Durch die mit dem Betreiber des Goldbeck-Parkhauses geschlossenen Verträge hat sich die Stadt verpflichtet im direkten Umfeld keinen Parkraum zu schaffen, der dem Betreiber des Goldbeck-Parkhauses Konkurrenz macht.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten fallen zunächst für die Realisierung einer Bedarfsprognose an.

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

Anlagen:

Anlage 1 Antrag SPD P+R

www.spd-stadtratsfraktion-amberg.de
Email: spd-stadtratsfraktion-amberg@t-online.de
SPD-Stadtratsfraktion, Bahnhofstr. 18, 92224 Amberg

Herrn
Oberbürgermeister
Michael Cerny
Marktplatz 11
92224 Amberg

Amberg, 31.01.2023

Antrag – Prüfauftrag – Erstellung eines Park and Ride Parkplatzes im Umfeld des Bahnhofs Amberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zum 1. Mai 2023 wird bundesweit das sog. „Deutschlandticket“ für Busse und Bahnen im Nahverkehr angeboten.

Das 49-Euro-Ticket gilt deutschlandweit im kompletten Regional-Verkehr: Also in Bus, S- und U-Bahn, Straßenbahnen und Regionalzügen. Ausgenommen sind nur Fernzüge wie IC, ICE und Fernbusse.

Dieses neue Angebot stärkt die Bemühungen den Klimawandel entgegenzuwirken, eine Verkehrswende schneller zu realisieren und die Mobilität einer Stadt anders aufzustellen. Um die Akzeptanz von öffentlichen Verkehrsmitteln zu steigern, mehr Bürgerinnen und Bürger dafür zu begeistern, braucht es zusätzlich zu diesem Angebot, noch andere Stellschrauben.

Für ein Oberzentrum wie Amberg, sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, einen „Park an Ride Parkplatz“ vorzuhalten.

Die Verwaltung möge deshalb prüfen, ob sich im Umfeld des Bahnhofs Grundstücke eignen, die wir kommunal bereits jetzt planen können, da die Langfristplanung der DB noch länger auf sich warten lässt. Evtl. eignen sich städtische Grundstücke/Gleisabschnitte, die sich in kommunalen Eigentum befinden.

Mit freundlichen Grüßen

Birgit Fruth
Vorsitzende der SPD Stadtratsfraktion



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	005/0131/2023 öffentlich 30.05.2023
Beitritt der Stadt Amberg zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Schaller, Ulrich; Stich, Cornelia		
Beratungsfolge	14.06.2023 19.06.2023	Verkehrsausschuss Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Amberg bewirbt sich um die Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“. Neben den Vorteilen der Mitgliedschaft wird auch die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“ angestrebt.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Die Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ bringt für die Stadt Amberg sowohl fachspezifische als auch finanzielle Vorteile (s. Begründung). Voraussetzung für den möglichen Beitritt ist ein positiver Stadtratsbeschluss.

Die Aufnahme als neues Mitglied erfolgt im Rahmen einer Vorbewertung durch eine Bewertungskommission (Vorbereitung). Diese Kommission überprüft, ob zu erwarten ist, dass Amberg den Aufnahmekriterien des Vereins ausreichend gerecht wird, um binnen vier Jahren den Nachweis zur Erfüllung der Aufnahmekriterien erbringen zu können. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Bewerbungsphase um die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“.

Dauerhafte Mitglieder des Vereins können nur kommunale Gebietskörperschaften werden, denen zunächst vier Jahre nach der Bewerbungsphase die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ verliehen wurde. Andernfalls erlischt die Mitgliedschaft.

Die Kriterien für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ sind bewusst niedrigschwellig gehalten. Einzelne Punkte müssen spätestens bis zur Hauptbereisung (zumindest ausreichend) erfüllt sein (rot), bei anderen Punkten (grün) muss zumindest dargestellt werden, wie das Thema konzeptionell behandelt wird (siehe Anlage 1 Aufnahmekriterien Kommunen).

Ein großer Teil der roten Kriterien wird bereits heute erfüllt bzw. die Erfüllung der Kriterien befindet sich in Arbeit:

- Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung → erfüllt
- Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen
→ erfüllt: Stabsstelle Mobilität und Verkehr, enge Verzahnung mit dem Tiefbauamt und der Stadtplanung, jährliches Budget für neue Radinfrastruktur
- Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung
→ erfüllt: Radverkehrskonzept bereits seit 2017, Maßnahmenplanungen bis 2026
- Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum
→ in Arbeit, in Verbindung mit Ergebnissen und Schlussfolgerungen aus der Mobilitätsbefragung 2022
- Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften
→ teilweise erfüllt, z.B. Durchbindung Radweg nach Köfering
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft → erfüllt
- Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept)
→ erfüllt
- Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften → in Arbeit
- Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze → in Arbeit, aktuell Zuarbeit zur Beschilderung Alltagsroutennetz Bayern
- Erstellung eines Winterdienstplanes für die Radverkehrsinfrastruktur → in Arbeit
- Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement → erfüllt

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Mitgliedschaft in der AGFK Bayern bringt für die Stadt Amberg im Einzelnen folgende fachspezifische sowie auch finanzielle Vorteile:

- Nutzung gemeinsamer auf Vereinsebene entwickelter Projekte und Kampagnen, beispielsweise zum Thema Verkehrsregeln, Verkehrssicherheit oder StVO Änderungen
- Beratung zu Förderprogrammen des Radverkehrs
- fachliche Unterstützung bei der städtischen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit durch das AGFK-Pressbüro
- Austausch im Vereinsnetzwerk und Vermittlung von Kontakten und Ansprechpartnern
- Mitbenutzung des Print- und Werbematerials des Vereins für die Öffentlichkeitsarbeit in Amberg
- Teilnahme an Modellprojekten und Forschungsvorhaben
- Fachtagungen und Arbeitstreffen mit Praxisbeispiele (moderne Kreuzungsgestaltung, Öffentlichkeitsarbeit, etc.)
- vergünstigte Konditionen für Veranstaltungen vor Ort
- vergünstigte Teilnahme an professionellen Fortbildungen (z.B. Baustellenmanagement)

c) Begründung der Notwendigkeit der Behandlung im nicht öffentlichen Teil

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

b) Haushaltsmittel

Gemäß Beitragsordnung der AGFK Bayern (Anlage 2) beläuft sich der jährliche Beitrag für die Stadt Amberg auf 2.500,- €. Die Haushaltsmittel stehen auf der HHSt. 0.6103.6610 zur Verfügung.

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

Alternativen:

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

Anlagen:

1. AGFK Bayern – Aufnahmekriterien Städte und Gemeinden
2. Vereinsatzung



Aufnahmekriterien für Städte und Gemeinden in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern - AGFK Bayern e. V.“

Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ (AGFK Bayern) setzt sich die Förderung des Radverkehrs, insbesondere in der Nahmobilität, zum Ziel.

Die Lebensqualität, besonders die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in unseren Städten, Gemeinden und Landkreisen wird wesentlich von der Ausprägung der Nahmobilität bestimmt. Radverkehr und Zu-Fuß-Verkehr sind wesentliche Elemente einer erfolgreichen Kommunalpolitik für Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheitsvorsorge. Radfahren und Zu-Fuß-Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit, sind flächen- und ressourcenschonend, verursachen keine Lärm- und Schadstoffemissionen und tragen zur CO₂-Emissionsreduzierung bei.

Zur Förderung der Lebensqualität soll eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur geschaffen und erhalten werden.

Das Nahmobilitäts-Verhalten wird zum einen über Infrastrukturmaßnahmen, zum anderen aber auch durch engagierte Kommunikation und gemeinsame Werbekampagnen beeinflusst. Im Rahmen dieser Zielsetzung wird sich die AGFK Bayern insbesondere folgenden Aufgaben zu stellen haben:

- Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Freistaat Bayern und mit anderen Verbänden, Vereinen und Institutionen
- Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen
- Vernetzung der kommunalen Radverkehrsaktivitäten
- Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern
- Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern
- Darstellung der Belange fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Landkreise in der Öffentlichkeit

Mitglieder der AGFK Bayern können Städte, Gemeinden und Landkreise werden, die sich mit Nachdruck für die Förderung des Radverkehrs in der Nahmobilität einsetzen und sich zum Ziel setzen, die nachfolgenden Qualitätskriterien zu erreichen.

Die Einhaltung dieser Kriterien wird bei Aufnahme und in regelmäßigen Abständen von sieben Jahren durch die in der Satzung vorgesehene unabhängige Kommission überprüft.



AGFK

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.

www.agfk-bayern.de

Hinweise zu den Aufnahmekriterien:

Die kursiven Erläuterungen dienen zum Verständnis der einzelnen Kriterien.

Einzelne Punkte müssen spätestens bis zur Hauptbereisung (zumindest ausreichend) erfüllt sein (**rot**), bei anderen Punkten (**grün**) muss zumindest dargestellt werden, wie das Thema konzeptionell behandelt wird, hier interessiert wie die Umsetzung in der jeweiligen Kommune ist.

Es handelt sich um eine „offene Liste“ der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen und strukturellen Gegebenheiten vor Ort, wie sie insbesondere bei der Bewertung der Landkreise zu berücksichtigen sind.

1 Kommunalpolitische Zielsetzungen (z. B. Beschlüsse) durch

- **Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Rats- oder Kreistagsbeschluss**
(Gibt es einen konkreten kommunalpolitischen Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsförderung? Wo ist dieser ggf. verortet (z.B. Klimaschutz)? Bitte fügen Sie entsprechende Beschlüsse bei)
- **Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragter, Ansprechstelle, z. B. auch im Unterhaltungsdienst)**
(Gibt es einen Radverkehrsbeauftragten? Wo ist der/die Radverkehrsbeauftragte verortet? Welche Aufgaben und welchen Stellenanteil für den Radverkehr hat er? Welche Befugnisse/ Einflussmöglichkeiten hat er? Wie erfolgt die Zusammenarbeit mit anderen Ämtern/Abteilungen? Wie wird seine Funktion intern und extern kommuniziert? Welches finanzielle Budget steht dem Radverkehrsbeauftragten zur freien Verfügung und was wird damit finanziert? Darstellung der Haushaltsmittel speziell für den Radverkehr in den vergangenen drei Jahren sowie das aktuelle und folgende Jahr)
- **Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung**
(Ist ein Radverkehrskonzept vorhanden? Ist es ggf. integrierter Teil eines übergeordneten Konzeptes? Welche Elemente enthält das Konzept unter Berücksichtigung der vier Säulen? Gibt es ein Maßnahmenprogramm/Priorisierung? Nähere Maßnahmen und Teilplanungen können in den weiteren Punkten detaillierter ausgeführt werden (s. Kriterien 2. ff))
- **Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation**
(Welche kommunalpolitischen und verkehrspolitischen Zielsetzungen mit Bezug auf den Radverkehr gibt es?)
- **Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum**
(Gibt es einen Beschluss zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen? Bitte fügen Sie entsprechende Beschlüsse bei. Die Entscheidung über das jeweilige Erhebungsverfahren trifft die Kommune selbst solange auf AGFK-Ebene noch kein einheitliches Bewertungsverfahren etabliert ist)



AGFK

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.

www.agfk-bayern.de

- **Förderung der Nahmobilität (Kommune der kurzen Wege, Nahmobilität, barrierefreie Stadt, Nahversorgung und Naherholung sichern z. B. durch Berücksichtigung in der Bauleitplanung)**
(Welche Möglichkeiten nimmt die Kommune wahr?)
- **Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften**
(Wie wird mit angrenzenden Kommunen im Bereich Radverkehr zusammengearbeitet?? In welchen Arbeitsgruppen, Regionalinitiativen etc. ist die Kommune tätig? Welche laufenden Einzelkontakte werden gepflegt?)
- **Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)**
(Wie wird sich der Radbeauftragte in die Arbeitsgemeinschaft einbringen? Z. B. durch Teilnahme an Veranstaltungen, Seminaren, Arbeitsgruppen etc.)

2 Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

- **Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept)**
(hier ist eine Plandarstellung unumgänglich; siehe auch Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“ - Netzplanung für den Radverkehr)
- **Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften**
(Ist die Netzplanung grenzüberschreitend abgestimmt? Wie erfolgt die Umsetzung?)
- **Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze**
(Wird das Bayernnetz für Radler und weitere überregionale Routen in Kartenwerken dargestellt? Sind die Routen des Bayernnetzes in der FGSV-Wegweisung berücksichtigt?)
- **Entschärfung von Unfallschwerpunkten**
(Sind Unfallhäufungen und unfallauffällige bzw. gefahrensgefährdete Stellen bekannt und werden diese analysiert? Wie wird mit Gefahrenstellen umgegangen? Welche Konzepte zur Entschärfung sind vorhanden?)
- **Die Infrastruktur soll sich an dem anerkannten Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) und dem „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ enthalten ist**
(Ist die ERA in der Verwaltung bekannt und wird diese berücksichtigt?)

Bauliche Elemente der Infrastruktur

(Welche Möglichkeiten werden für die Infrastruktur genutzt? Welche Planungen gibt es? Wie verläuft die Koordinierung mit den angrenzenden Kommunen? Gibt es z.B. Vereinbarungen, Musterlösungen)

- **Radwege**
- **Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer**
- **Fahrradstraßen**
- **Radfahrerschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten**



AGFK

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.

www.agfk-bayern.de

- Sichere Querungsstellen
- Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung
- Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen
- Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)
- Radstationen, B + R
- Radwanderwege
- Radwegweisung
- Radwegeauffahrkanten möglichst mit gesicherter Nullabsenkung unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer

Organisatorische Elemente der Infrastruktur

- **Erstellung eines Winterdienstplanes für die Radverkehrsinfrastruktur**
(Kartendarstellung mit Routen, Priorisierung und Zeitplan; Wie wird der Winterdienstplan öffentlich (für Bürgerinnen und Bürger) kommuniziert?)
- **Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement**
(Wie stimmt sich die Verkehrsbehörde bei Baustellen mit dem Radverkehrsbeauftragten ab? Ist der AGFK Bayern Baustellenleitfaden bekannt? Wie werden Umleitungen für den Radverkehr geplant und kommuniziert? Beispiele im Rahmen der Befahrung)

3 Service für den Radverkehr

- **Fahrradbezogenen Dienstleistungen der Kommune**
(Was unternimmt die Kommune in eigener Zuständigkeit, z.B. eigene Fahrradabstellplätze an den Dienststellen? Werden Fahrradkuriere eingesetzt? Gibt es weitere (Pilot-)Projekte, z.B. Anschaffung von Lastenrädern als Testräder für örtliche Firmen oder Unterstützung von Selbsthilfe-Reparaturwerkstätten?)
- **Wie wird der Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme und Verknüpfung im ÖV) berücksichtigt?**
- **Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. hochwertige überdachte Stellplätze, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels)**
(Wie nimmt die Kommune über Veranstaltungen, Wirtschaftsförderung, z.B. Unternehmerfrühstück etc. Einfluss?)

Fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen
(Wie erfolgt die Unterstützung durch die Kommune?)

- **Einfach zugängliche Internetinformationen zum Radverkehr über kommunale Internetauftritte**
(Gibt es außerdem weitere Angebote, z.B. einen Online-Schadensmelder oder ein Scherbentelefon?)

4 Fahrradfreundliches Klima fördern

- **Offensives Marketingkonzept** (*Werbung, Medien*)
- **Bürgerinformationen** (*z.B. durch eigene Veranstaltungen der Kommune, Messestände, Infostände der Kommune auf diversen Veranstaltungen*)
- **Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.)** (*z.B. Jour fix, Seminare, Beratungen*)
- **Fahrradtourismusförderung**
- **Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten** (*Bürgermeister, Gemeinde- bzw. Stadträte, z.B. Bürgersprechstunde mit dem Fahrrad, Fahrradnutzung im Alltag, Teilnahme an Aktionen und Veranstaltungen*)
- **Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z. B. Elektrofahrräder**
- **Mobilitätsbildung und –erziehung** (*z.B. Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht, Aufklärungsaktionen, Verkehrssicherheitskurse*)
- **Fahrradverleihsysteme**

5 Nahmobilität fördern

- **Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen (Radverkehrsanlage nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs)**
- **Fußgängerwegweisung**
- **Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)**
- **Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten**
- **Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote**
- **Wie fördert die Kommune die Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität?**
- **Wie werden nichtmotorisierte Verkehre in die Planung einbezogen?** (*integrative Verkehrsplanung*)
- **Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr**

Stand: 17.02.2012

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern)

§ 1 Name, Sitz, Geschäftsjahr

1. Der Verein führt den Namen „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ (in der Kurzform AGFK Bayern) und soll in das Vereinsregister eingetragen werden. Nach der Eintragung führt er den Zusatz „e. V.“
2. Der Verein hat seinen Sitz in Erlangen.
3. Das Geschäftsjahr des Vereins ist das Kalenderjahr.

§ 2 Zweck des Vereins

1. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.
2. Zweck des Vereins ist die Förderung von Umweltschutz und Erziehung, und zwar durch systematische Förderung der Nahmobilität und hier schwerpunktmäßig des Radverkehrs als unverzichtbarem Element des Umweltverbundes, um u. a. die Verkehrssicherheit bei der Teilnahme von Radfahrerinnen/Radfahrern und Fußgängerinnen/Fußgängern am allgemeinen Verkehr zu verbessern und den Modal-Split-Anteil für den Rad- und Fußverkehr zu erhöhen.
3. Der Vereinszweck wird insbesondere verwirklicht durch:
 - a) Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern;
 - b) Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern;
 - c) Darstellung der Belange der fahrradfreundlichen Kommunen in der Öffentlichkeit;
 - d) Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Freistaat Bayern sowie mit anderen Verbänden und Institutionen;
 - e) Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen;
 - f) Zusammenarbeit mit anderen Verbänden und Institutionen.
4. Außer der Geschäftsführerin/dem Geschäftsführer, sind alle Inhaber/innen von Vereinsämtern ehrenamtlich tätig.

§ 3 Selbstlosigkeit

Der Verein ist selbstlos tätig, er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

§ 4 Mittelverwendung

Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.

Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 5 Mitgliedschaft

1. Mitglieder des Vereins können dauerhaft nur kommunale Gebietskörperschaften werden, denen auf Vorschlag des Vorstands durch das in Bayern zuständige Staatsministerium für Radverkehr die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ verliehen wurde. Die Auszeichnung wird für sieben Jahre verliehen. Eine unabhängige große Bewertungskommission prüft für den Vorstand, ob die Aufnahmekriterien erfüllt sind. Die unabhängige Kommission besteht aus mindestens fünf Mitgliedern. Ihr gehören ein/e Vertreter/in des in Bayern zuständigen Staatsministeriums für Radverkehr, ein/e Vertreter/in des ADFC-Bayern und ein Mitglied des Vorstands des Vereins sowie mindestens zwei weitere Vertreter/innen von zu benennenden Institutionen an. Nach einer fachlichen Vorprüfung der schriftlich eingereichten Unterlagen durch die Bewertungskommission erfolgt die Bereisung vor Ort durch mindestens zwei Mitglieder der Bewertungskommission, darunter ein/e Vertreter/in der AGFK Bayern e.V. oder ein/e Vertreter/in des in Bayern zuständigen Staatsministeriums für Radverkehr sowie mindestens ein weiterer Vertreter einer zu benennenden Institution.

2. Über die Aufnahme neuer Mitglieder entscheidet auf schriftlichen Antrag der Vorstand. Vor der Aufnahme neuer Mitglieder ist im Rahmen einer Vorbewertung durch eine kleine Bewertungskommission, der mindestens zwei Mitglieder der großen Bewertungskommission angehören, festzustellen, ob zu erwarten ist, dass die Kommune den Aufnahmekriterien des Vereins ausreichend gerecht wird, um binnen vier Jahren den Nachweis zur Erfüllung der Aufnahmekriterien erbringen zu können.

3. Gründungsmitglieder müssen spätestens vier Jahre nach der Gründung der AGFK Bayern die Erfüllung der Aufnahmekriterien gegenüber dem Vorstand des Vereins nachweisen. Auf Antrag des Gründungsmitglieds ist zweimal eine Verlängerung dieser Frist um je zwei Jahre auf insgesamt maximal vier Jahre möglich. Neumitglieder müssen den Nachweis innerhalb von vier Jahren nach Aufnahme in den Verein erbringen. Werden die Kriterien nicht erfüllt, wird das Mitglied aus dem Verein ausgeschlossen.

§ 6 Beendigung der Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft endet durch

- a) Austritt,
- b) Ausschluss aus dem Verein.

2. Der Austritt erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber einem Mitglied des Vorstands. Er ist nur zum Schluss eines Kalenderjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten zulässig.

3. Ein Mitglied kann durch Beschluss des Vorstands ausgeschlossen werden. Der Ausschluss ist nur aus einem wichtigen Grund zulässig. Wichtige Gründe sind insbesondere:

- a) Wenn es gegen die Vereinsinteressen gröblich verstoßen hat. Ein grober Verstoß gegen die Vereinsinteressen liegt z. B. vor, wenn ein Mitglied trotz zweimaliger Mahnung mit der Zahlung seines Mitgliedsbeitrages im Rückstand bleibt.
- b) Wenn das Mitglied vorsätzlich gegen die Satzung und damit gegen den Zweck des Vereins in erheblichem Maße oder wiederholt verstoßen hat.
- c) Wenn die Bewertungskriterien für die Aufnahme in den Verein durch das Mitglied nicht mehr erfüllt werden.

Vor der Beschlussfassung ist dem betroffenen Mitglied unter Setzung einer angemessenen Frist Gelegenheit zu geben, sich zu den schriftlich mitgeteilten Ausschlussgründen persönlich vor dem Vorstand oder schriftlich zu äußern.

4. Der Beschluss über den Ausschluss ist zu begründen und dem betroffenen Mitglied mittels Einschreiben bekannt zu machen. Gegen den Ausschluss steht dem Mitglied das Recht auf Widerspruch in der nächsten Mitgliederversammlung zu. Der Widerspruch ist schriftlich innerhalb einer Frist von einem Monat ab Zugang des Ausschließungsbeschlusses beim Vorstand einzulegen. Der Widerspruch hat aufschiebende Wirkung. Die Mitgliedschaft ist beendet, wenn die Widerspruchsfrist versäumt wird oder wenn die Mitgliederversammlung den Widerspruch zurückweist.

§ 7 Finanzierung des Vereins

1. Die Mittel des Vereins werden aus öffentlichen Haushalten, Mitgliedsbeiträgen, Zuwendungen und Spenden aufgebracht.

2. Der Vereinsbeitrag wird einmal jährlich durch die/den Geschäftsführer/in von den Mitgliedern des Vereins erhoben. Bei einer Aufnahme eines neuen Mitglieds im ersten Halbjahr wird der gesamte Jahresbeitrag fällig, danach monatlich anteilig.

Der Beitrag dient der Finanzierung der Vereinszwecke gemäß § 2, insbesondere der

- a) Eigenanteile an Personal- und Sachkosten der Geschäftsstelle einschließlich der Geschäftsführung
- b) zu erbringenden Eigenanteile für die Förderung der zentralen Öffentlichkeitsarbeit,
- c) nicht förderfähigen Aufwendungen, die im operativen Geschäft der Geschäftsstelle anfallen.

Die Höhe des zu leistenden Beitrages wird durch die Mitgliederversammlung festgesetzt.

3. Die Kassenprüfung erfolgt jährlich durch die gewählten Kassenprüfer/innen.

§ 8 Organe des Vereins

Organe des Vereins sind

- a) die Mitgliederversammlung,
- b) der Vorstand.

§ 9 Mitgliederversammlung

1. In der Mitgliederversammlung werden die Mitglieder durch jeweils eine/n stimmberechtigte/n Vertreter/in vertreten.

2. Die Mitgliederversammlung beschließt über die Angelegenheiten des Vereins, soweit dies in der Satzung bestimmt ist.

Insbesondere gilt:

- a) Sie erlässt die Satzung des Vereins und beschließt über Satzungsänderungen.
- b) Sie beschließt über Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung in der Zusammensetzung des Vermögens des Vereins führen können.
- c) Sie nimmt den Jahresbericht entgegen und genehmigt den Jahresabschluss.
- d) Sie beschließt über die Entlastung des Vorstands.
- e) Sie wählt zwei Kassenprüfer/innen und zwei Vertreter/innen für die Dauer von 5 Jahren.
- f) Sie wählt bzw. bestätigt die Vorstandsmitglieder gem. § 12 Abs. 2 bzw. § 13 Abs. 1
- g) Sie richtet Arbeitskreise ein.
- h) Sie legt die Aufnahmekriterien fest und benennt und bestellt die weiteren Institutionen für die unabhängige Kommission, zur Prüfung, ob die Aufnahmevoraussetzungen erfüllt sind und die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ und „Fahrradfreundlicher Landkreis“ verliehen werden kann.
- i) Sie legt den Mitgliedsbeitrag fest.
- j) Sie bestellt den Facharbeitskreis.
- k) Sie beschließt nach fristgerechtem Widerspruch des betroffenen Mitgliedes über den Ausschluss eines Mitgliedes.
- l) Sie kann einen Beirat für die Dauer von jeweils zwei Jahren bestellen.

§ 10 Einberufung der Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung ist einzuberufen,

- a) wenn es das Interesse des Vereins erfordert,

- b) wenn ein Minderheitenantrag gemäß § 37 BGB vorliegt, jedoch
- c) mindestens einmal jährlich.

2. Die Mitgliederversammlung ist vom Vorstand schriftlich oder in elektronischer Form (z. B. E-Mail) mit einer Frist von mindestens vier Wochen einzuberufen. Mit der Einberufung wird eine Tagesordnung versandt.

3. Die Frist beginnt mit dem Tage der Absendung der Einladung an die letzte dem Vorstand bekannte Anschrift des Mitglieds.

4. Die Mitgliederversammlung kann auch im Wege der elektronischen Kommunikation (z.B. per Videokonferenz) oder in einer gemischten Versammlung aus Anwesenden und Videokonferenz durchgeführt werden. Ob die Mitgliederversammlung in einer Sitzung oder im Wege der elektronischen Kommunikation oder in einer gemischten Versammlung aus Anwesenden und Videokonferenz durchgeführt wird, entscheidet der Vorstand.

Die Mitgliederversammlung ist als Präsenzversammlung durchzuführen, soweit dies mit dem Verlangen gemäß § 37 BGB beantragt wird.

§ 11 Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung

1. Beschlussfähig ist jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung.

2. Sie fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Stimmenthaltungen gelten als nicht abgegebene Stimmen.

3. Der Vorstand kann Beschlüsse der Mitgliederversammlung auch im schriftlichen Verfahren einholen. Beschlüsse im schriftlichen Verfahren sind angenommen, wenn mindestens 51 % aller Mitglieder des Vereins schriftlich zustimmen. Schreibt die Satzung ein höheres Quorum als die einfache Mehrheit vor, ist der Beschluss nur angenommen, wenn eine Prozentzahl aller Mitglieder dem Beschluss zustimmt, die dem für den Beschluss erforderlichem Quorum entspricht.

4. Zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung des Vereins ist eine Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen erforderlich.

5. Jeder Beschluss über die Änderung des Vereinszweckes ist vor dessen Anmeldung beim Registergericht dem zuständigen Finanzamt vorzulegen.

6. Die Mitgliederversammlung wird von der Vorsitzenden/dem Vorsitzenden, im Falle ihrer/seiner Verhinderung von der/dem ersten stellvertretenden Vorsitzenden, ersatzweise von der/dem zweiten stellvertretenden Vorsitzenden und wiederum ersatzweise von der/dem dritten stellvertretenden Vorsitzenden geleitet. Ist auch diese/dieser verhindert, so wählt die Mitgliederversammlung eine Versammlungsleiterin/einen Versammlungsleiter.

7. Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist unter Angabe von Ort und Zeit der Versammlung sowie des Abstimmungsergebnisses von der Protokollführerin/dem Protokollführer ein Protokoll aufzunehmen, das von dieser/diesem zu unterzeichnen und unverzüglich zu versenden ist. Protokollführer/in ist die/der Geschäftsführer/in. Ist diese/r verhindert, bestimmt die Versammlungsleiterin/der Versammlungsleiter eine/n Protokollführer/in.

8. Geht innerhalb von zwei Wochen kein Einspruch ein, gilt das Protokoll als genehmigt.

§ 12 Vorstand

1. Der Vorstand besteht aus

- a) der/dem Vorsitzenden,
- b) der/dem ersten stellvertretenden Vorsitzenden,
- c) der/dem zweiten stellvertretenden Vorsitzenden,
- d) der/dem dritten stellvertretenden Vorsitzenden
- e) der/dem Geschäftsführer/in.

Die/der stellvertretende Geschäftsführer/in nimmt an Vorstandssitzungen mit beratender Stimme teil.

2. Die Vorstandsmitglieder gemäß Absatz 1 a) - d) werden aus der Mitgliederversammlung heraus für die Dauer von drei Jahren gewählt. Sie bleiben bis zur Neuwahl des Vorstands im Amt. Wiederwahl/en sind zulässig.

3. Sofern ein Vorstandsmitglied aus einem Amt ausscheidet, das für seine Berufung in den Vorstand maßgeblich war, scheidet dieses Vorstandsmitglied mit der nächsten Mitgliederversammlung, in der gleichzeitig über die Nachfolge zu entscheiden ist, aus dem Vorstand aus.

4. Die Vorstandsmitglieder gemäß Absatz 1 a) – d) sind ehrenamtlich tätig; sie erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Die Geschäftsführerin/der Geschäftsführer (Absatz 1 e)), erhält den Ersatz von Auslagen. Der Vorstand beschließt über die Vergütung oder pauschalisierte Aufwandsentschädigung der Geschäftsführung. Der Vorstand kann außerdem für die Geschäftsführerin/den Geschäftsführer eine Vergütung bis 400,00 € monatlich beschließen. Im Übrigen sollen Kosten von derjenigen Institution getragen werden, bei der sie entstehen.

5. Die Geschäftsführung (Absatz 1 Buchst.e)), wird auf der Grundlage eines Dienstvertrages durch Beschluss der Vorstandsmitglieder gemäß Abs. 1 Buchst. a) – d) bestellt. Die Bestellung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Bestätigung durch die Mitgliederversammlung.

6. Der Verein wird gerichtlich und außergerichtlich durch die/den Vorsitzende/n, die/den erste/n stellvertretende/n Vorsitzende/n und die weiteren Vorstandsmitglieder je einzeln vertreten. Der Vorsitzende ist Vorgesetzter bzw. Vorgesetzte der Geschäftsführung. Die/der stellvertretende Vorsitzende und die weiteren Vorstandsmitglieder werden im Innenverhältnis ange-

wiesen, von ihrer Vertretungsbefugnis nur im Falle der Verhinderung der/des Vorsitzenden Gebrauch zu machen.

7. Der Vorstand kann sich eine Geschäftsordnung geben, die der Mitgliederversammlung zur Kenntnis zu geben ist.

8. Der Vorstand beruft die Mitgliederversammlung ein.

9. Für die Beschlussfassung gilt § 28 i. V. m. § 32 BGB mit der Maßgabe, dass bei Stimmengleichheit die Stimme der/des Vorsitzenden den Ausschlag gibt. Der Vorstand kann Beschlüsse auch schriftlich, per E-Mail, in einer Videokonferenz oder in einer gemischten Sitzung aus Anwesenden und Videokonferenz fassen, wenn kein Mitglied des Vorstands diesem Verfahren widerspricht.

10. Der Vorstand ist von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

§ 13 Geschäftsführung

1. Der Geschäftsführung obliegt die Erledigung der laufenden Geschäfte des Vereins und die Leitung der Geschäftsstelle. Ihr/Ihm obliegt insbesondere die Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung, des Vorstands und der Arbeitskreise, die Verwaltung der Finanzen und die Erstellung des Jahresberichts.

2. Die Geschäftsführung unterrichtet den Vorstand laufend über alle wichtigen Angelegenheiten und die Lage des Vereins.

3. Die Geschäftsführung hat der Mitgliederversammlung und dem Vorstand Rechenschaft über die finanziellen Einnahmen und Ausgaben des Vereins abzulegen.

4. Die stellvertretende Geschäftsführung nimmt die Geschäftsführungsaufgaben bei Verhinderung der Geschäftsführerin/des Geschäftsführers wahr; er ist kein Mitglied des Vorstands und nicht zur Vertretung des Vereins berechtigt

§ 14 Geschäftsstelle

Die Verwaltung des Vereins erfolgt durch eine Geschäftsstelle. Die Mitgliederversammlung kann eine Mitgliedskommune oder einen Dritten gegen eine angemessene Vergütung mit dem Betrieb dieser Geschäftsstelle beauftragen. Dieser Vertrag soll sich automatisch um jeweils ein Jahr verlängern, wenn er nicht mit einer Kündigungsfrist von drei Monaten zum Jahresende gekündigt wird.

§ 15 Facharbeitskreis

1. Der Facharbeitskreis umfasst die Projektleiter/innen der einzelnen Mitgliedskommunen. Sie werden von den einzelnen Kommunen namentlich benannt, zusätzliche Fachleute können vom Facharbeitskreis hinzugezogen werden. Weiteres Mitglied des Facharbeitskreises ist die/der Geschäftsführer/in, der/dem auch die Leitung des Facharbeitskreises obliegt. Seine Aufgaben können ganz oder teilweise von Unterarbeitskreisen wahrgenommen werden.

2. Die Aufgabe des Facharbeitskreises ist es, langfristige Zielrichtungen und Strategien zu entwickeln. Der Facharbeitskreis entwickelt und begleitet die laufenden Projekte und Aktivitäten auf der Grundlage der Jahresplanung. Er berät den Jahresplan und gibt eine Empfehlung an die/den Geschäftsführer/in.

3. Der Facharbeitskreis sowie die Unterarbeitskreise haben die Aufgabe, den Vorstand und die Mitgliederversammlung in wichtigen Vereinsangelegenheiten, die insbesondere der Förderung des Vereinszwecks dienen, zu beraten.

4. Mindestens einmal jährlich ist eine Sitzung des Facharbeitskreises durch die/den Geschäftsführer/in einzuberufen.

§ 16 Beirat

1. Aufgabe des Beirats ist es, den Verein in der Erfüllung des Vereinszwecks zu beraten.

2. In den Beirat können durch die Mitgliederversammlung Persönlichkeiten und Vertreter/innen von Institutionen und Organisationen berufen werden, die persönlich oder fachlich kompetent sind, den Verein in der Erreichung seines Vereinszweckes zu unterstützen. Darüber hinaus können Gäste eingeladen werden.

§ 17 Schirmherrschaft

Die Schirmherrschaft des Vereins wird dem in Bayern für Radverkehr zuständigen Staatsminister bzw. der zuständigen Staatsministerin angetragen.

§ 18 Auflösung des Vereins

1. Die Auflösung des Vereins kann nur in einer Mitgliederversammlung, die ausdrücklich zu diesem Zweck eingeladen worden ist, mit einer Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen beschlossen werden.

2. Die/der Vorsitzende und ihre/seine Stellvertreter/innen sind gemeinsam vertretungsberechtigte Liquidatorinnen/Liquidatoren.

3. Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an die zum Zeitpunkt der Auflösung des Vereins vorhandenen Mitglieder (Gebietskörperschaften öffentlichen Rechts), die es unmittelbar und ausschließlich dem Vereinszweck entsprechend für gemeinnützige Zwecke zu verwenden haben.

§ 19 Haftung

1. Der Verein haftet nicht für Schäden oder Verluste, die Mitglieder bei der Benutzung von Anlagen oder Einrichtungen und Geräten des Vereins oder Vereinsveranstaltungen erleiden, soweit solche Schäden oder Verluste nicht durch Versicherungen gedeckt sind. Dieser Haftungsausschluss gilt nicht in Fällen einer vorsätzlichen Handlung oder Unterlassung.

2. Die Repräsentantinnen/Repräsentanten des Vereins, insbesondere Vorstand und Geschäftsführer/in, haften nicht für Fahrlässigkeit. Der Verein stellt seine Repräsentantinnen/Repräsentanten insoweit auch von einer Inanspruchnahme Dritter frei. Eine Haftung ist ferner nur innerhalb einer Ausschlussfrist von 6 Monaten möglich, die mit Kenntnis des Vereins von dem Schaden beginnt. Die Frist wird durch Erhebung einer Klage oder einer dieser gleich gestellten Handlung gewahrt.

§ 20 Datenschutzerklärung

1. Diese Datenschutzerklärung beinhaltet die „Informationspflicht bei Erhebung von personenbezogenen Daten bei der betroffenen Person“ gemäß Art. 13 Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO).

2. Mit dem Beitritt eines Mitglieds nimmt der Verein folgende personenbezogene Daten des/der Bürgermeisters/in bzw. des/der Landrats/in und des/der Radverkehrsbeauftragten auf:

- Vor- und Zuname
- Funktion
- geschäftliche Anschrift
- geschäftliche Telefonnummer
- geschäftliche Faxnummer
- geschäftliche E-Mail-Adresse

Diese Informationen werden einem EDV-System gespeichert. Die personenbezogenen Daten werden dabei durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen vor der Kenntnisnahme Dritter geschützt. Nach Art. 6, Abs. 1, lit. b) DSGVO ist die Verarbeitung personenbezogener Daten rechtmäßig, wenn diese für die Erfüllung eines Vertragsverhältnisses – hier: Mitgliedschaft im Verein – erforderlich sind.

3. Die überlassenen personenbezogenen Daten werden ausschließlich zur Erfüllung des unter § 2 der Satzung genannten Vereinszwecks und der in der Satzung enthaltenen Aufgaben verarbeitet, gespeichert und übermittelt.

4. Im Zusammenhang mit seinen Veranstaltungen (z.B. Mitgliederversammlung, Auszeichnungsveranstaltung, Fachtagung) veröffentlicht der Verein personenbezogene Daten und Fotos seiner Mitglieder auf seiner Homepage und übermittelt solche Daten und Fotos an Print- und Telemedien sowie elektronische Medien. Die Veröffentlichung / Übermittlung der Daten umfasst hierbei höchstens Name, Funktion, Kommune und Aufgabe im Verein. Der Vorstand macht besondere Ereignisse des Vereinslebens, insbesondere die Zertifizierung und der Beitritt neuer Mitglieder im Jahresbericht, auf der Homepage sowie in Print-, Tele- und elektronischen Medien bekannt. Das einzelne Mitglied kann jederzeit gegenüber dem Vorstand einer solchen Veröffentlichung widersprechen. Im Falle des Widerspruches unterbleibt in Bezug auf das widersprechende Mitglied eine weitere Veröffentlichung.

5. Mitgliederverzeichnisse werden nur an Vorstandsmitglieder, sonstige Funktionäre und Mitglieder ausgehändigt, soweit deren Funktion oder besondere Aufgabenstellung im Verein die Kenntnisnahme erfordern. Macht ein Mitglied geltend, dass er die Mitgliederliste zur Wahrnehmung seiner satzungsmäßigen Rechte benötigt, händigt der Vorstand die Liste nur gegen die schriftliche Versicherung aus, dass die Mitgliederdaten nicht zu anderen Zwecken verwendet werden.

6. Der Verein übermittelt personenbezogenen Daten gegebenenfalls für die unter 3. genannten Zwecke an Dritte, aber nur, wenn dies zur Erfüllung der Vereinszwecke erforderlich ist. Der Verein arbeitet mit Dienstleistern zusammen (sog. Auftragsverarbeiter), wie beispielsweise Dienstleister für Projekt- und Öffentlichkeitsarbeit. Diese Dienstleister werden nur nach Weisung des Vereins tätig und sind auf die Einhaltung der geltenden datenschutzrechtlichen Anforderungen verpflichtet.

7. Die Mitgliederdaten werden spätestens 1 Jahr nach Beendigung der Mitgliedschaft gelöscht, soweit sie für die Mitgliederverwaltung nicht mehr benötigt werden und keine gesetzlichen, vertraglichen oder satzungsmäßigen Aufbewahrungsfristen dem entgegenstehen.

8. Mitglieder haben im Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen das Recht auf Auskunft über Ihre gespeicherten personenbezogenen Daten (Art. 15 DSGVO) sowie auf Berichtigung (Art. 16 DSGVO), Löschung (Art. 17 DSGVO), Einschränkung der Verarbeitung (Art. 18 DSGVO), Widerspruch gegen die Verarbeitung (Art. 21 DSGVO) und Datenübertragbarkeit (Art. 20 DSGVO). Diese Rechte können schriftlich oder per E-Mail beim Vereinsvorstand geltend gemacht werden.

9. Soweit Einwilligungen der Mitglieder zur Verwendung ihrer Daten erforderlich sind, können diese mündlich, schriftlich oder per E-Mail erteilt werden. Der Verein ist beweispflichtig dafür, dass eine Einwilligung erteilt wurde. Die Mitglieder können eine bereits erteilte Einwilligung jederzeit widerrufen. Der Widerruf kann mündlich, schriftlich oder per E-Mail an den Vereinsvorstand gesandt werden. Die Rechtmäßigkeit der bis zum Widerruf erfolgten Datenverarbeitung bleibt vom Widerruf unberührt.

10. Den Mitgliedern steht das Recht zur Beschwerde über die Datenverarbeitung des Vereins bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu. Die zuständige Aufsichtsbehörde ist: Landesamt für Datenschutzaufsicht, Promenade 27, 91522 Ansbach, poststelle@datenschutz-bayern.de

§ 21 Inkrafttreten

Die Satzung wird wirksam mit Beschlussfassung in der Mitgliederversammlung und Eintragung in das Vereinsregister.



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	003/0016/2023
	Erstelldatum:	24.05.2023
	Aktenzeichen:	Dr. M./Ha.
Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG); Vergabe von Taxikonzessionen, Anzahl der Konzessionen		
Referat für Recht, Umwelt und Personal Verfasser: Söldner, Rudolf		
Beratungsfolge	14.06.2023	Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, dass

- (1) die Anzahl der Taxikonzessionen für das Stadtgebiet Amberg auf 32 begrenzt wird,
- (2) Anträge von Neu- und Altunternehmen auf unterschiedlichen Wartelisten aufgenommen werden und abwechselnd bei freiwerdenden Konzessionen berücksichtigt werden, und/oder
- (3) eine zusätzliche Konzession für ein Elektrofahrzeug pro Jahr ohne frei werdende Genehmigung, jedoch nicht mehr als 3 insgesamt, erteilt werden kann.

Sachstandsbericht:

Die Stadt Amberg erteilt für Taxiunternehmer Genehmigungen, die sich nach persönlichen Kriterien richten:

- Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Bewerbers
- Zuverlässigkeit des Unternehmers oder gegebenenfalls seines Geschäftsführers
- fachliche Eignung des Antragstellers oder des Geschäftsführers
- Betriebsitz oder eine Niederlassung in Deutschland.

Dies wird von der Straßenverkehrsbehörde geprüft.

Daneben ist die Anzahl der Taxikonzessionen in der Stadt Amberg ursprünglich durch Gesetz auf 32 begrenzt gewesen. An dieser Anzahl hat sich bei der Vergabe der Konzessionen die Straßenverkehrsbehörde bislang orientiert. Die Taxidichte beträgt damit für Amberg 0,76 Taxikonzessionen/1.000 Einwohner.

Anträge auf zusätzliche Genehmigungen werden auf einer Warteliste aufgenommen und bei freiwerdenden Konzessionen berücksichtigt. Tatsächlich wurden aber bei Geschäftsaufgaben die Unternehmen mitsamt der Konzession von anderen Taxiunternehmen aufgekauft, dies ist nach dem PBefG zulässig.

2022 hat sich ein neues Unternehmen, das bislang nur auf dem Mietwagensektor tätig war, in Richtung Taxigewerbe orientiert und Neuanträge auf Konzessionserteilung gestellt. Mittlerweile hat das Unternehmen 3 Betriebe mit insgesamt 4 Konzessionen erworben, möchte sich aber weiter vergrößern. Mietwagen unterliegen im Übrigen keiner Konzessionspflicht.

Vor dem Hintergrund dieser Nachfrage hat die Stadt Amberg zu entscheiden, ob die bislang vergebenen 32 Taxikonzessionen weiterhin angemessen sind. Dabei soll der öffentliche Verkehr (einschließlich des örtlichen Taxengewerbes) nicht in seiner Funktionsfähigkeit bedroht werden. Hierbei sind regional insbesondere zu berücksichtigen

- Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxenverkehr,
- Taxendichte,
- Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage,
- Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben.

In einem Anhörverfahren wurden die Taxiunternehmer und weitere Stellen um Stellungnahme gebeten.

Von den 11 befragten Unternehmen haben sich 8 geäußert. 7 Taxiunternehmen, die 22 Konzessionen halten, haben sich für eine Beibehaltung der bisherigen Anzahl ausgesprochen. Bei einer Erweiterung sehen sie ihre wirtschaftliche Lage durch zusätzliche Konkurrenz, neben dem Mietwagendienst, als stark eingeschränkt bzw. als gefährdet an. Mit Verweis auf Geschäftsaufgaben wird aufgezeigt, dass eine rentable Führung von Taxiunternehmen in Amberg schwierig ist. Die zuletzt erforderlichen Preiserhöhungen, um ein wirtschaftliches Handeln zu ermöglichen, zeigen einen Nachfragerückgang, der aber auch auf ein verändertes Verhalten von Fahrgästen nach der Corona-Pandemie zurückgeführt werden kann.

Zudem seien am Bahnhof und v.a. in der Altstadt zu wenig Taxistellplätze ausgewiesen. Eine Erteilung von weiteren Konzessionen würde die Ausweisung von weiteren Taxistellplätzen und damit ggfs. zum Wegfall von regulären Parkplätzen führen.

Ein Taxiunternehmen sprach sich positiv für weitere Taxikonzessionen aus, dabei handelt es sich um den Antragsteller, s.o..

Von den weiteren Stellen wurde von der Industrie- und Handelskammer eine Erweiterung befürwortet, um Lücken im ÖPNV durch private Unternehmen zu schließen. Auf eine mögliche Konkurrenzsituation zwischen ÖPNV und Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen wird jedoch hingewiesen. Die anderen weiteren Stellen wiesen darauf hin, dass sie zur Entscheidung keinen Beitrag liefern können.

Des Weiteren wurden Bayerische Städte, die von der Größenordnung mit Amberg vergleichbar sind, zu ihrer Vergabep Praxis und Taxidichte gefragt:

- Stadt Memmingen (ca. 44.500 Einwohner): 18 Taxikonzessionen, Anträge kommen auf Warteliste, Taxidichte 0,40 Konzessionen/1.000 Einwohner;
- Stadt Weiden (ca. 42.000 Einwohner): derzeit 27 Konzessionen vergeben, 42 wären möglich (1 Konzession auf 1.000 Einwohner), keine Anträge auf Warteliste, Taxidichte 0,64 Konzessionen/1.000 Einwohner;
- Stadt Straubing (ca. 48.500 Einwohner): derzeit 44 Konzessionen vergeben, 48 wären möglich (1 Konzession auf 1.000 Einwohner), keine Anträge auf Warteliste, jedoch keinerlei Beschränkungen mehr, wenn es sich um Elektrofahrzeuge handelt, Taxidichte 0,91 Konzessionen/1.000 Einwohner;

Für Flächengebietskörperschaften lässt sich feststellen, dass die Taxidichte im Vergleich deutlich geringer ausfällt:

- Landkreis Amberg-Sulzbach (ca. 103.000 Einwohner): 24 Taxikonzessionen, keine Beschränkungen, Taxidichte 0,23 Konzessionen/1.000 Einwohner;

- Landkreis Dillingen (ca. 98.000 Einwohner): 23 Taxikonzessionen, keine Beschränkungen, Taxidichte 0,23 Konzessionen/1.000 Einwohner

Die Landeshauptstadt München weist dagegen eine Taxidichte von 2,58 Konzessionen /1.000 Einwohner auf. In der Stadt München sind, wie in vielen Großstädten mit über 500.000 Einwohnern, die Taxikonzessionen zahlenmäßig nicht begrenzt.

Die Taxidichte kann als ein Indikator herangezogen werden, jedoch sind viele andere Aspekte dabei aus wirtschaftlichem, gesellschaftlichem und verkehrlichem Umfeld (Arbeitsmarkt, Preis- und Kaufkraftentwicklung, Kultur, Tourismus, Messen, MIV, Mietwagenverkehr, ÖPNV Straße/Schiene, Flugverkehr, usw.) zu berücksichtigen. Hierfür wären Gutachten ein geeignetes Mittel, um dies festzustellen. Ein vom Landkreis Ostallgäu 2017 in Auftrag gegebenes Gutachten belief sich auf ca. 18.000,- €. Demnach bedeutet ein Gutachten einen finanziellen Aufwand für die Kommune, die aus Sicht der Verwaltung in keinem Verhältnis zu den Einnahmen aus Gebühren (Kosten für Neuerteilung 150,- €, Verlängerung alle 5 Jahre 30,- €) und Steuern stehen.

Seit 01.01.2022 bis dato haben 3 Taxiunternehmen (4 Konzessionen), vorrangig aus wirtschaftlichen Gründen, den Betrieb eingestellt und wurden einschließlich der Konzessionen veräußert.

Aufgrund der Betriebsaufgaben, die belegen, dass die Wirtschaftlichkeit einiger Unternehmen nicht mehr uneingeschränkt gegeben ist, erscheint eine unbegrenzte Marktöffnung für die Stadt Amberg nicht erforderlich. Die Nachfrage nach Taxifahrten ist insgesamt als rückläufig zu betrachten. Die 32 Taxikonzessionen sind ausreichend, um die Lücken im ÖPNV so zu schließen, dass auch für die Betriebe die Wirtschaftlichkeit noch gegeben ist. Sollten sich im Rahmen von Veränderungen weitere Bedarfe ergeben, bedarf es ggfs. einer Anpassung.

Die Verwaltung empfiehlt daher, die Begrenzung auf 32 Taxikonzessionen vorerst beizubehalten. Dabei sollen Anträge von Neu- und Altunternehmen angemessen berücksichtigt werden. Sollte innerhalb eines Jahres nach Antragstellung keine Konzession frei werden und es in diesem Zeitraum nicht zu Geschäftsaufgaben kommen, kann z.B. eine zusätzliche Konzession als Elektrofahrzeug vergeben werden.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

Alternativen:

Gutachtenerstellung zur weiteren Entscheidungsvorbereitung, s. Sachstandsbericht

Anlagen:

Dr. Bernhard Mitko
Berufsmäßiger Stadtrat
Referatsleiter