



herzo



STADT
HERZOGENAURACH

MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2022

Modal-Split

Wo geht's denn hin?
Und wie?

Ihre Angaben werden nur für den Zweck der Mobilitätsbefragung verarbeitet und nicht personenbezogen ausgewertet. Die Daten werden vor der elektronischen Weiterverarbeitung anonymisiert, so dass keine Rückverfolgung der Daten möglich ist. Bitte beachten Sie auch die beiliegenden Datenschutzhinweise.

zum werktäglichen Verkehrsverhalten
der Bevölkerung in Herzogenaurach



Ingenieurbüro Helmert
Wilhelmstraße 89
52070 Aachen

MOBILITÄTSBEFRAGUNG ZUM WERKTÄGLICHEN VERKEHRSVERHALTEN DER BEVÖLKERUNG IN DER STADT HERZOGENAURACH

KURZBERICHT

Aachen, 07.11.2022

Auftraggeber: Stadt Herzogenaurach
- Amt für Planung, Natur und Umwelt -
Wiesengrund 1
91074 Herzogenaurach

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Helmert
Wilhelmstr. 89
52070 Aachen

Inhalt

1.	EINLEITUNG	1
2.	METHODIK	1
3.	MOBILITÄTSKENNZIFFERN	2
4.	FAHRZEUGAUSSTATTUNG DER HAUSHALTE	2
5.	MOBILITÄT: AUßER-HAUS-ANTEIL UND WEGEANZAHL	9
6.	VERKEHRSMITTELWAHL	12
7.	WEGEZWECKE	16
8.	ZEITLICHE ASPEKTE	19
9.	ENTFERNUNGEN	22
10.	GESCHWINDIGKEITEN	24
11.	RÄUMLICHE ZIELE	24
12.	ZUSAMMENFASSUNG	27
13.	ANHANG	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4-1:	Besitz E-Pkw nach Anzahl der Pkw im Haushalt	3
Abbildung 4-2:	Besitz E-Bikes / Pedelecs nach Anzahl der Fahrräder im Haushalt.....	4
Abbildung 4-3:	Nutzung von ÖPNV-Tickets	5
Abbildung 4-4:	Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	6
Abbildung 4-5:	Bewertung des Verkehrsangebotes für die Verkehrsarten.....	7
Abbildung 4-6:	Hinderungsgründe Öffentlicher Verkehr	7
Abbildung 4-7:	Hinderungsgründe Fahrrad	8
Abbildung 4-8:	Hinderungsgründe zu Fuß.....	9
Abbildung 5-1:	Anzahl der Tage im Home-Office	10
Abbildung 5-2:	Wegehäufigkeit nach Geschlecht	11
Abbildung 5-3:	Wegehäufigkeit nach Altersgruppe.....	11
Abbildung 6-1:	Modal-Split 2002 / 2012 / 2022 nach räumlichen Verkehrsarten.....	13
Abbildung 6-2:	Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen	14
Abbildung 6-3:	Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich.....	15
Abbildung 7-1:	Reisezweckverteilung	16
Abbildung 7-2:	Reisezweckverteilung nach Geschlecht	17
Abbildung 7-3:	Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	17
Abbildung 8-1:	Mittlere Wegedauer nach Verkehrsmittelgruppe.....	19
Abbildung 8-2:	Wegedauer nach Altersgruppen.....	19
Abbildung 8-3:	Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck	20
Abbildung 8-4:	Tagespegel nach Verkehrsmittel	21
Abbildung 8-5:	Tageszeitliche Verteilung je Reisezweck.....	21
Abbildung 9-1:	Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittelgruppe.....	22
Abbildung 9-2:	Entfernung je Weg nach Altersgruppe.....	23
Abbildung 9-3:	Verkehrsmittel nach Entfernungsklasse	23
Abbildung 10-1:	Mittlere Geschwindigkeit je Verkehrsmittelgruppe	24
Abbildung 11-1:	Verkehrsverflechtungen Gesamtverkehr zwischen den Stadtbereichen (Relationen > 400 Wege)	26
Abbildung 13-1:	Schriftlicher Fragebogen – Umschlagblatt / Titelseite	28
Abbildung 13-2:	Schriftlicher Fragebogen – Haushalts- und Personenfragen	28
Abbildung 13-3:	Schriftlicher Fragebogen – Wegeprotokoll.....	29
Abbildung 13-4:	Schriftlicher Fragebogen – Hinweisblatt	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Datengrundlage	1
Tabelle 3-1:	Mobilitätskennzahlen der Stadt Herzogenaurach	2
Tabelle 4-1:	Fahrzeugausstattung der Haushalte	2
Tabelle 6-1:	Verkehrsmittelwahl 2002, 2012 und 2022	12
Tabelle 6-2:	Modal Split der Verkehrsleistung.....	15
Tabelle 7-1:	Reisezweckverteilung der Verkehrsleistung	18
Tabelle 11-1:	Verkehrsverflechtungsmatrix des Gesamtverkehrs, hochgerechnet	25

1. Einleitung

Die Stadt Herzogenaurach ist seit 2014 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) und hat nach 2002 und 2012 erneut eine Mobilitätsbefragung der Bürgerinnen und Bürger durchgeführt.

Der Stadtratsbeschluss vom September 2013 sieht eine Steigerung des Radverkehrsanteils von damals 20 % bis zum Jahr 2020 um fünf Prozentpunkte vor. Mit der Modal-Split-Erhebung 2022 wurde belastbares Zahlenmaterial zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung erhoben, um aktuelle Daten für die Nachzertifizierung als „Fahrradfreundliche Kommune“ zu ermitteln.

2. Methodik

Die Mobilitätsbefragung in der Stadt Herzogenaurach wurde im Juni / Juli 2022 – außerhalb der Schul- und Semesterferien – durchgeführt. Sie basiert auf einer freiwilligen Teilnahme der Bevölkerung. Die Stichprobe wurde per Zufallsprinzip aus der Einwohnermeldestatistik über das gesamte Stadtgebiet verteilt gezogen. Die Grundgesamtheit bilden die Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz in der Stadt Herzogenaurach.

Für die Mobilitätsbefragung wurden die Formen der schriftlichen, telefonischen und Online-Befragung gewählt. Alle in der Stichprobe ausgewählten Haushalte erhielten ein vom Ersten Bürgermeister unterschriebenes Anschreiben der Stadt Herzogenaurach, welches die Hintergründe der Mobilitätsbefragung aufzeigte, die Datenschutzerklärung und die Bitte zur Teilnahme enthielt. Auch die Zugangsdaten zum Online-Fragebogen waren im Anschreiben gedruckt. So konnten die Haushalte direkt an der Befragung teilnehmen. Dem Anschreiben lag weiter der schriftliche Fragebogen (siehe Anhang) bei, den die Haushalte ausfüllen und kostenlos zurücksenden konnten. Weiter konnten sie hierüber ihre Bereitschaft zur telefonischen Befragung signalisieren.

Es wurde jeweils der gesamte angeschriebene Haushalt mit allen Haushaltsmitgliedern befragt und der gesamte Tagesablauf jedes Befragten erfasst. Dabei wurde zu jedem Weg der Start, das Ziel, Beginn und Ende des Weges, das genutzte Verkehrsmittel und der Zweck erhoben.

In zwei Wellen wurden insgesamt 2.000 Haushalte angeschrieben. 330 Haushalte mit 802 Personen nahmen an der Befragung teil. Mit der Mobilitätsbefragung wurden somit 3,2 % der Herzogenauracher Einwohnerinnen und Einwohner erreicht. Damit sind die Ergebnisse statistisch gesichert und repräsentativ.

Tabelle 2-1: Datengrundlage

	Haushalte	Personen	Wege
Kernstadtgebiet	198	452	1.289
Niederndorf	47	126	338
Herzo Base	23	64	160
Burgstall / Hauptendorf	18	56	126
Hammerbach / Welkenbach	21	47	157
Beutelsdorf / Haundorf	18	46	131
Dondörflein / Zweifelsheim / Höfen / Steinbach	5	11	28
Herzogenaurach	330	802	2.229

Die Daten der Erhebung wurden in einem Gewichtungsverfahren an die Grundgesamtheit aller Einwohner:innen der Stadt Herzogenaurach angepasst. Dabei wurden die Kriterien Alter, Geschlecht und Stadtteil genutzt. Im Ergebnis werden Aussagen von überrepräsentierten Personengruppen weniger gezählt, während die von unterrepräsentierten Personengruppen gestärkt werden.

3. Mobilitätskennziffern

An einem normalen Werktag legt jede Bürgerin und jeder Bürger der Stadt Herzogenaurach durchschnittlich 3,0 Wege zurück. Der Anteil derer, die angaben, das Haus am Stichtag nicht verlassen zu haben, liegt bei 16,3 %. Dementsprechend waren 83,7 % der Personen am Stichtag außer Haus unterwegs und haben Ihre Wege dokumentiert. 5,4 % aller Befragten gaben am Stichtag keine Wegedaten an und keine Auskunft darüber, ob sie am Stichtag außer Haus unterwegs waren oder nicht. Diese sind in der Berechnung des Anteils immobiler Personen nicht berücksichtigt, da über sie keine gesicherte Aussage getroffen werden kann. Bei der Betrachtung nur der Personen, die am Stichtag Wege zurücklegten, erhöht sich die Anzahl werktäglicher Wege auf durchschnittlich 3,5.

Tabelle 3-1: Mobilitätskennzahlen der Stadt Herzogenaurach

Wege pro Tag	3,0
Fuß	0,5
Fahrrad	0,8
ÖPNV	0,3
MIV ¹	1,4
Mittlere Wegelänge	6,9 km
Mittlere Wegedauer	18 min
Unterwegszeit	69 min

4. Fahrzeugausstattung der Haushalte

Die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel beeinflusst grundlegend die Entscheidung des Einzelnen, wie die Wege an Werktagen zurückgelegt werden. Nachfolgende Auswertungen zeigen die Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel in den Haushalten sowie die Nutzungsgewohnheiten dieser.

Tabelle 4-1: Fahrzeugausstattung der Haushalte

Anzahl pro Haushalt			
0	6 %	85 %	8 %
1	44 %	10 %	14 %
2	39 %	4 %	30 %
3	8 %	1 %	22 %
>3	2 %	0 %	12 %
Bestand / Haushalt	1,5	0,2	2,7
MiD Bayern 2017	1,1	0,2	2,0

¹ MIV = Motorisierter Individualverkehr

2012 wurden in Herzogenaurach 1,9 Kfz und 2,5 Fahrräder je Haushalt erhoben. Im Vergleich zu Durchschnittswerten für Bayern ist sowohl die Anzahl der Autos als auch die Anzahl der Fahrräder pro Haushalt auf einem höheren Niveau². Auffällig ist, dass nur wenige Haushalte keinen eigenen Pkw (inkl. dienstlich gemeldeter Pkw) besitzen. Fast die Hälfte aller Haushalte besitzt gar zwei und mehr Pkw. Der Besitzstand mit funktionsfähigen Fahrrädern ist auf einem hohen Niveau und liegt deutlich über dem für ganz Bayern ermittelten Wert.

Die Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing-Anbieter ist in Herzogenaurach derzeit selten vorhanden. Nur 1,3 % der 601 Befragten, die zu dieser Frage eine Angabe machte, hat eine solche Mitgliedschaft.

Mit der Befragung wurde auch der Bestand elektrisch betriebener Fahrzeuge erhoben. Es zeigt sich, dass Elektroautos oder -fahrräder häufig als zweites Fahrzeug im Haushalt existieren.

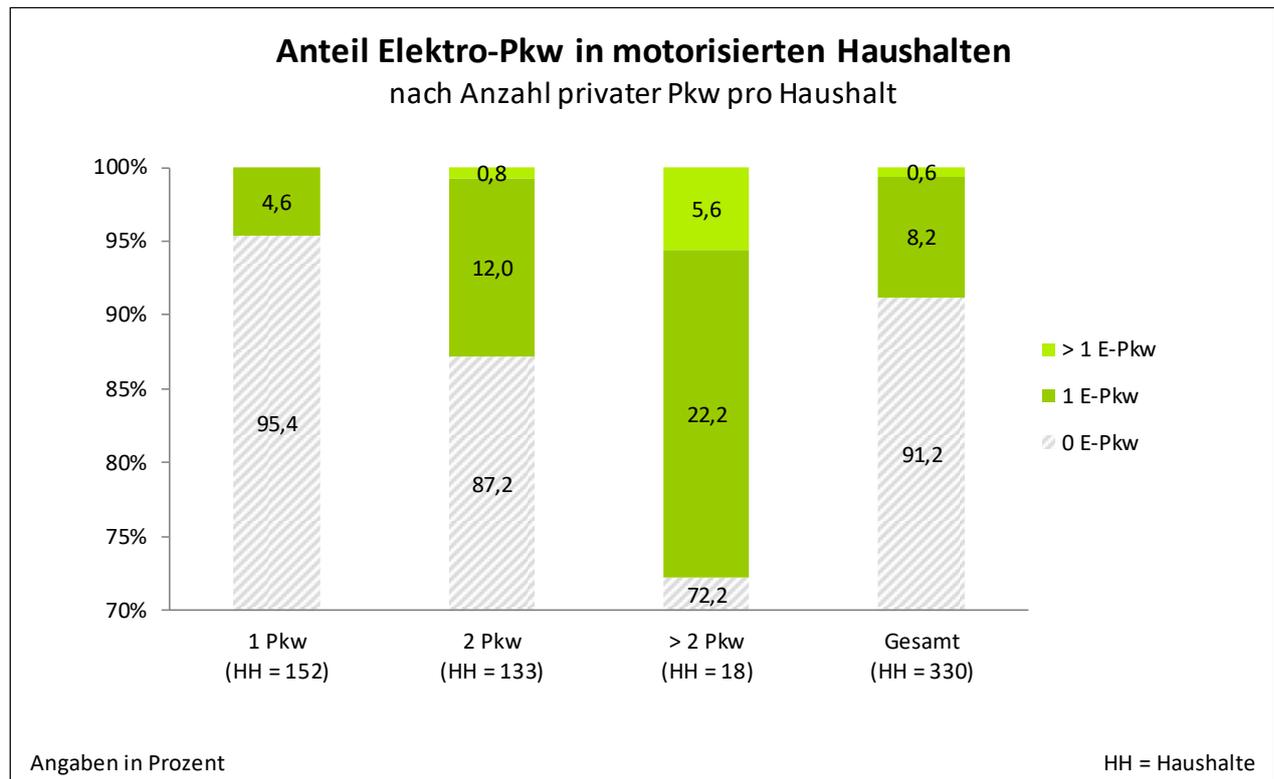


Abbildung 4-1: Besitz E-Pkw nach Anzahl der Pkw im Haushalt

9,6 % aller befragten Haushalte, die mindestens ein Auto besitzen, besitzen ein Elektroauto. Dieser Anteil steigt deutlich, wenn die Haushalte mehr als ein Auto besitzen.

² Mobilität in Deutschland 2017

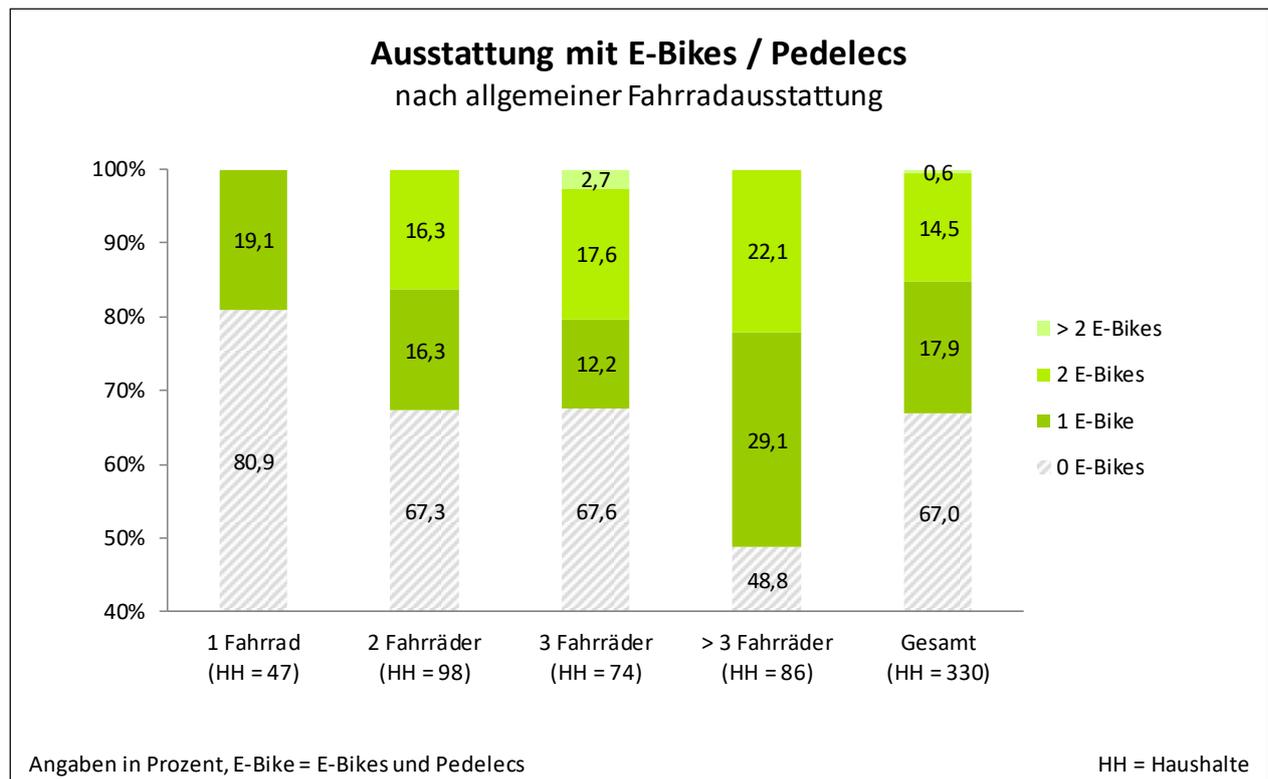


Abbildung 4-2: Besitz E-Bikes / Pedelecs nach Anzahl der Fahrräder im Haushalt

E-Bikes / Pedelecs und (E-)Lastenräder sind im Vergleich zu E-Pkw in deutlich größerer Anzahl in den Haushalten vorhanden. 33,0 % der Haushalte haben mindestens ein elektrisch betriebenes Fahrrad. Bundesweit lag dieser Wert mit 11,4 % aller Haushalte mit mindestens einem E-Bike im Jahr 2020 deutlich niedriger, doch seit 2015 hat sich der Bestand an E-Bikes fast verdreifacht.³ Der Anteil Haushalte mit mindestens einem (E-)Lastenrad ist deutlich geringer mit 4 %. Während der Anteil E-Bikes / Pedelecs schon mit dem zweiten Fahrrad im Haushalt deutlich ansteigt, passiert dies bei (E-)Lastenrädern erst ab mindestens drei Fahrrädern. Zurzeit planen nur 3,7 % der Befragten, sich in näherer Zukunft ein E-Lastenrad zu kaufen.

Zur Benutzung eines (E-)Fahrrads ist es in der Regel wichtig, dass eine Möglichkeit besteht, dieses sowohl am Wohnort, als auch am Zielort sicher abstellen zu können. 89 % der Befragten bejahen dies für den Wohnort und 85 % für den Arbeits-/Ausbildungsort.



Die meisten Befragten (48,9 %) nutzen den Einzelfahrschein, das 4er-Ticket, eine Tages- oder Wochen(end)karte, wenn sie den ÖPNV nutzen. Nur 9,1 % aller befragten Personen besitzen eine ÖPNV Zeitkarte, wie das Semesterticket, Monatskarten oder ein JahresAbo. Während das Semesterticket ausschließlich von Studierenden genutzt werden kann, sind es beim JahresAbo vor allem Auszubildende und teilweise Schüler(innen), die eine solche Karte besitzen. Monatskarten werden sowohl von Schüler:innen, Hausfrauen/-männern und in geringerem Umfang von berufstätigen Personen genutzt.

³ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20_375_639.html

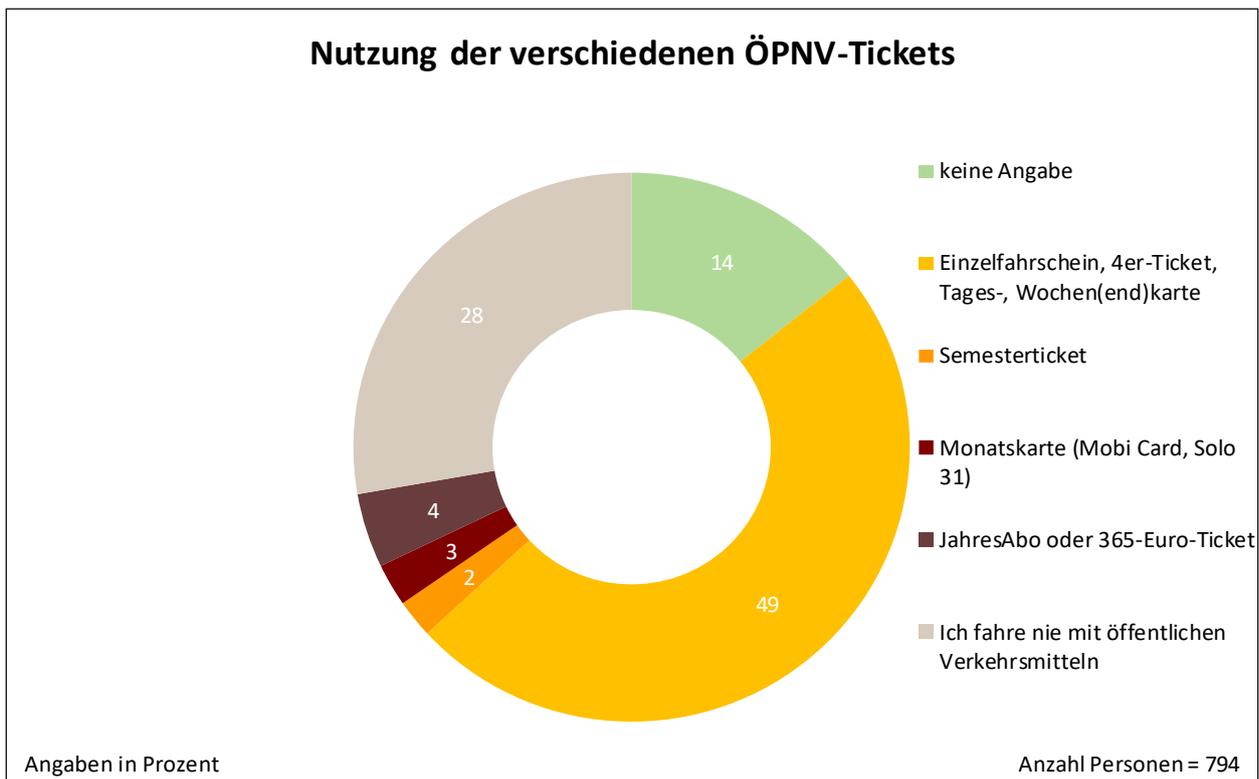


Abbildung 4-3: Nutzung von ÖPNV-Tickets

Die Erreichbarkeit des ÖPNV in fußläufiger Entfernung ist ein wichtiges Kriterium für die Nutzung des ÖPNV. Die zum Wohnort nächstgelegene Bushaltestelle ist durchschnittlich innerhalb von 5 min zu erreichen.

Während der Erhebungsphase im Juni / Juli 2022 konnten alle Menschen in Deutschland den ÖPNV für monatlich 9€ im gesamten Nahverkehr nutzen. 22,3 % der Befragten in Herzogenaurach gaben an, den ÖPNV aufgrund dieses Tickets zurzeit häufiger zu nutzen. Durch die Vermeidung des ÖPNV aufgrund der Corona-Pandemie einerseits und die Förderung der Nutzung des ÖPNV durch dieses Ticketangebot andererseits, ist eine Bewertung der effektiven ÖPNV-Nutzung schwierig. Es wird in der Fachliteratur vermutet, dass durch das 9€-Ticket die Nachteile der vergangenen 2 Jahre, die sich für den ÖPNV ergeben haben, teilweise ausgeglichen wurden. Andererseits wurden dadurch auch Wege induziert, die sonst nicht stattgefunden hätten.⁴

⁴ Internationales Verkehrswesen, Heft 3, 09/2022

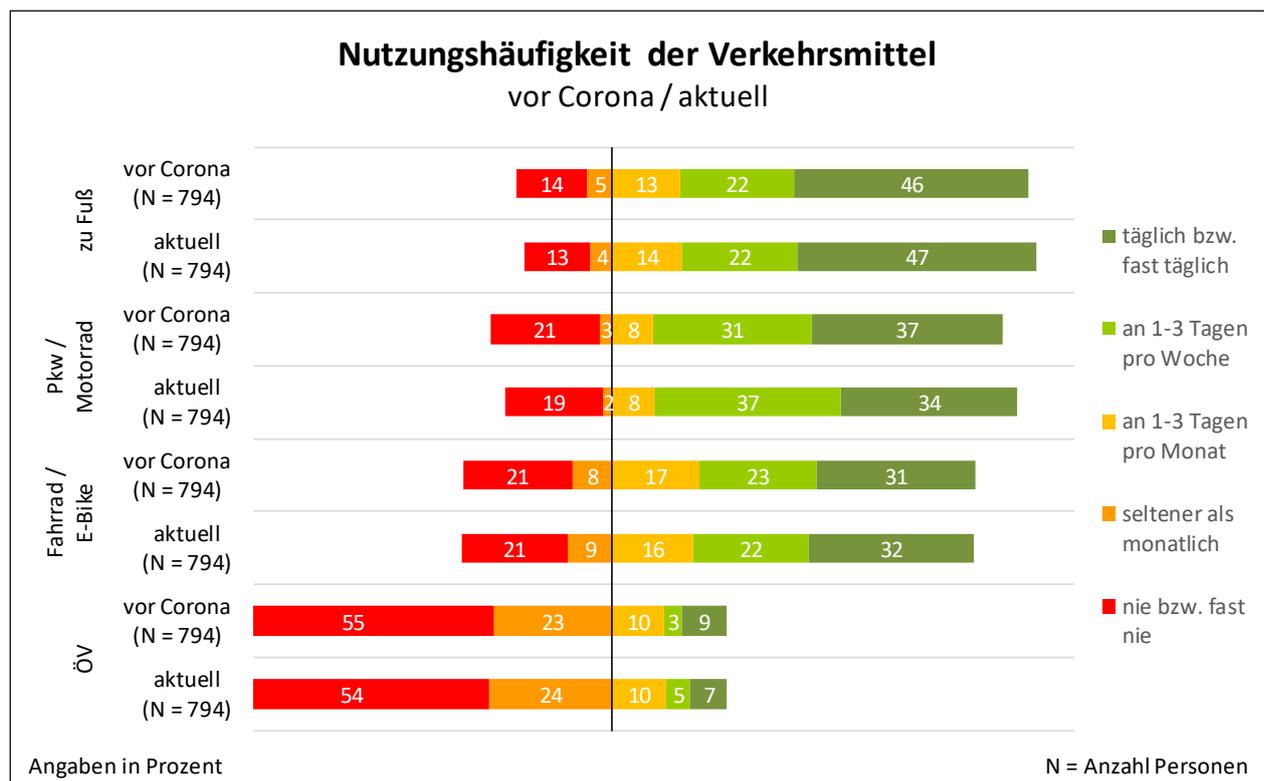


Abbildung 4-4: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Die Bürgerinnen und Bürger in Herzogenaurach nutzen mit Ausnahme des ÖPNV alle Verkehrsmittel sehr regelmäßig. Mehr als die Hälfte der Befragten geben an, (fast) täglich bzw. an 1-3 Tagen pro Woche zu Fuß zu gehen, das Rad oder das Auto / Motorrad zu nutzen. Der ÖPNV wird dagegen von nur 12 % der Befragten (fast) täglich bzw. an 1-3 Tagen pro Woche genutzt. Über die Hälfte der Befragten geben an, den ÖPNV nie zu nutzen. Personen im Alter bis 29 Jahre nutzen den ÖPNV regelmäßiger: 23 % der Befragten dieser Altersgruppe mindestens an 1-3 Tagen pro Woche.

Die Zeit der Corona-Pandemie hat nur leichten Einfluss auf die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel in Herzogenaurach. Es wird etwas mehr zu Fuß gegangen und das Auto etwas mehr genutzt.

Die besten Bewertungen werden für das Angebot für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Pkw / Motorrad vergeben. Das Angebot für den Radverkehr liegt im guten Mittelfeld. Der ÖPNV erhält eine nur befriedigende Bewertung von den Befragten.

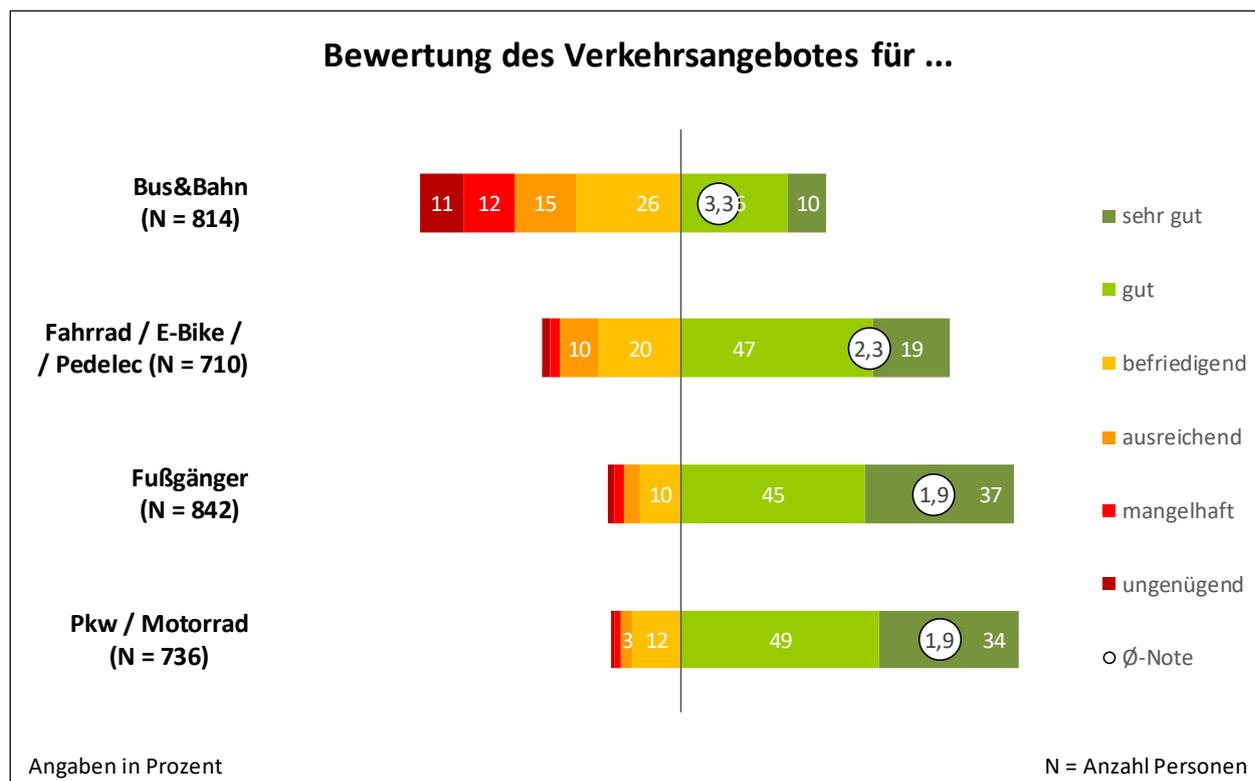


Abbildung 4-5: Bewertung des Verkehrsangebotes für die Verkehrsarten

Nachfolgende Abbildungen zeigen, warum die Befragten das jeweilige Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht häufiger nutzen. Dabei wird differenziert nach der zuvor angegebenen Nutzungshäufigkeit des Verkehrsmittels, da in der Regel eine unterschiedliche Sichtweise vorliegt, je nachdem ob das Verkehrsmittel vom Befragten oft oder nie genutzt wird.

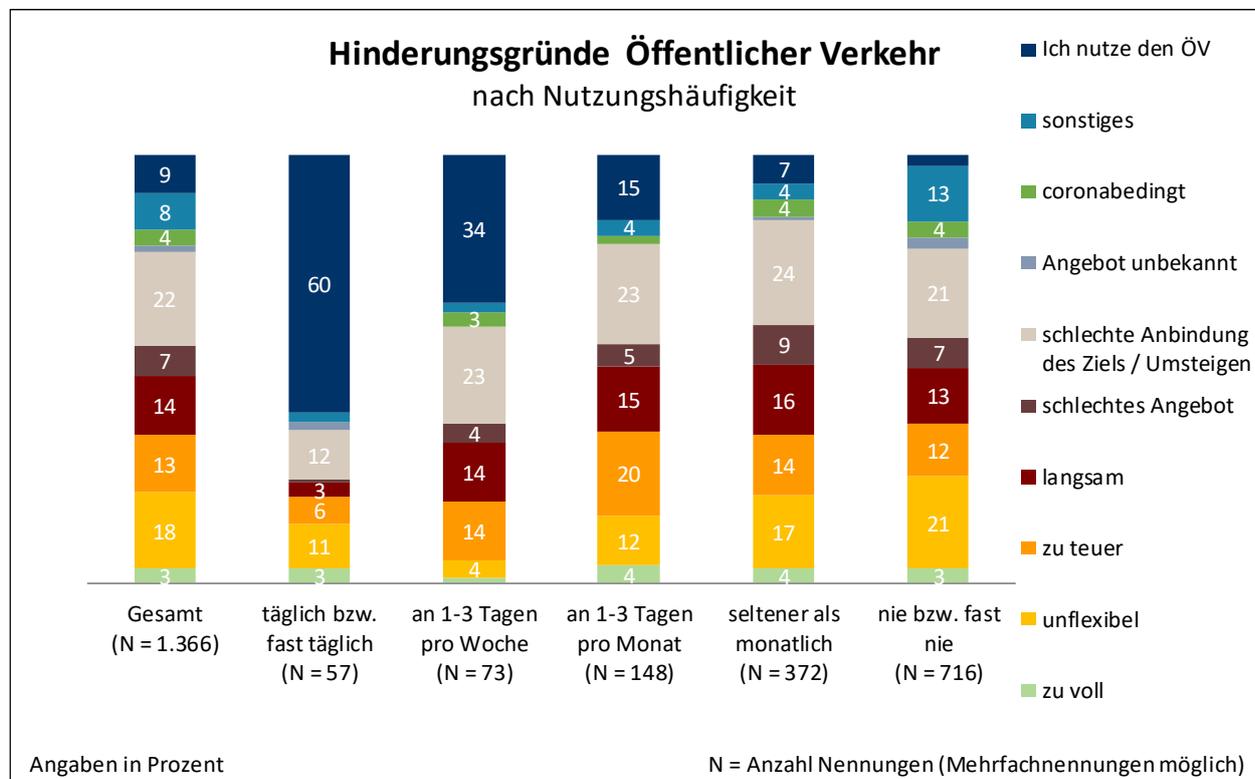


Abbildung 4-6: Hinderungsgründe Öffentlicher Verkehr

Der ÖPNV wird nicht häufiger genutzt, weil das Angebot zu unflexibel und die vorhandenen Verbindungen als schlecht beurteilt werden. Dabei kritisieren dies sowohl Nutzer des ÖPNV als auch Nicht-Nutzer. Die Nicht-Nutzer bemängeln weiter die Geschwindigkeit und den Preis.

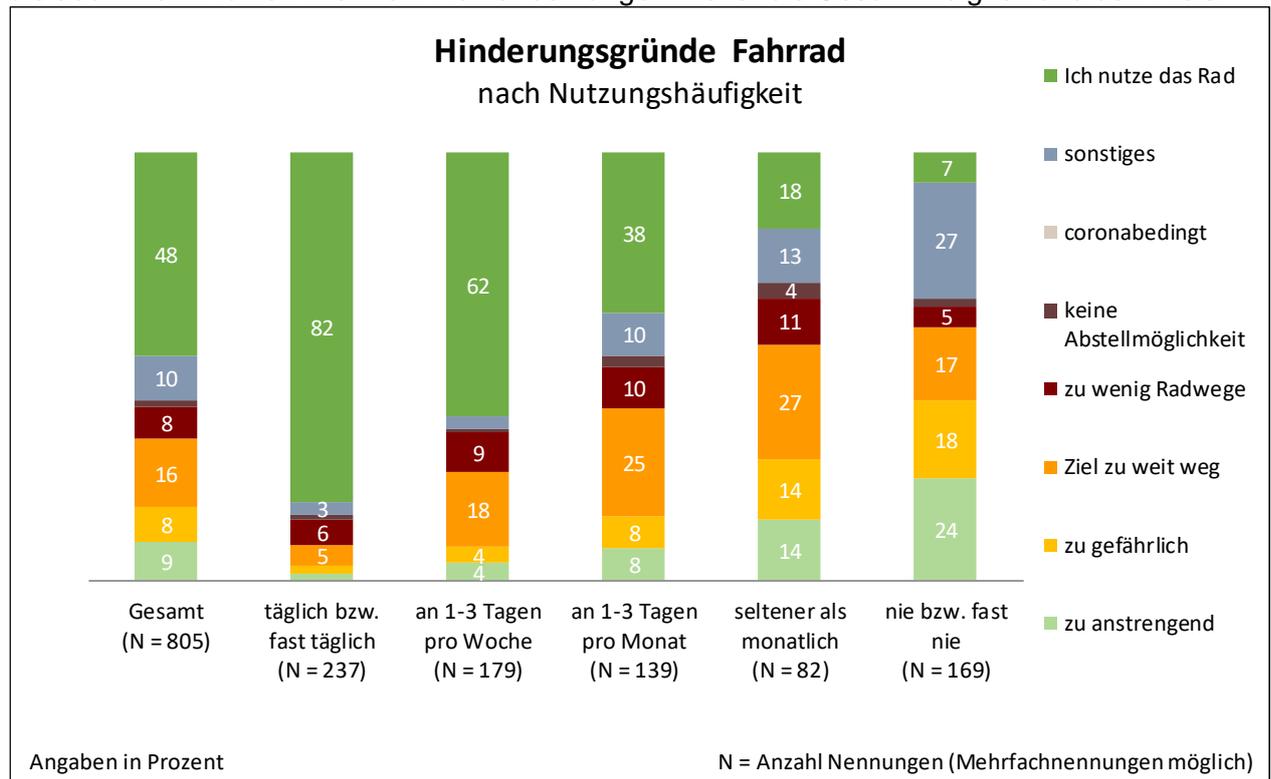


Abbildung 4-7: Hinderungsgründe Fahrrad

Das Fahrrad häufiger zu nutzen, kommt für viele Befragte aufgrund der Entfernung zum Ziel nicht in Frage. Jeweils 8 bzw. 9 % der Nennungen entfallen auf „zu wenig Radwege“, „zu gefährlich“ und „zu anstrengend“. Unter denen, die zurzeit kaum oder nie das Rad nutzen, wurden die Hinderungsgründe „Ziel zu weit weg“ bzw. „zu anstrengend“ am häufigsten genannt.

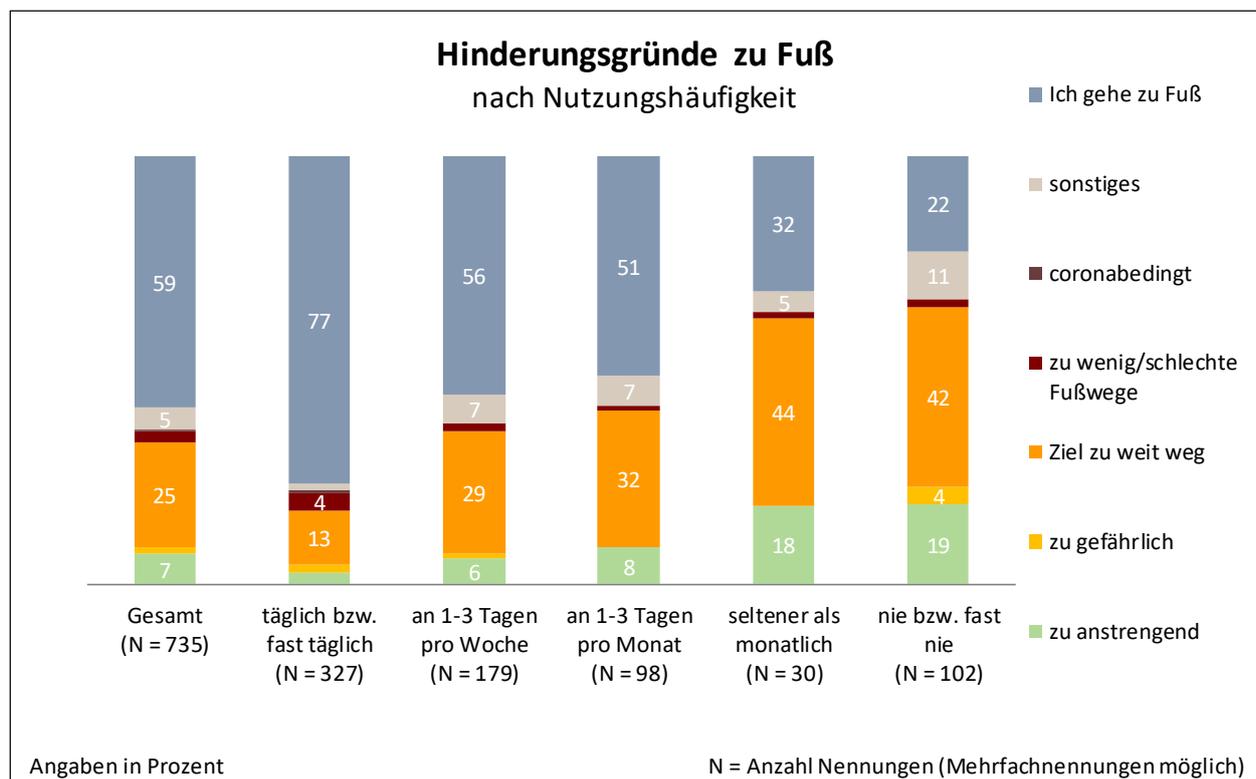


Abbildung 4-8: Hinderungsgründe zu Fuß

Die Menschen in Herzogenaurach gehen oft und gern zu Fuß. Entsprechend wenige Hinderungsgründe werden genannt. Dass das Ziel zu weit entfernt liegt, ist der am häufigsten genannte Hinderungsgrund. Unter den Befragten, die angaben, nie zu Fuß zu gehen, entfällt ein kleiner Teil der Nennungen auf „zu gefährlich“.

5. Mobilität: Außer-Haus-Anteil und Wegeanzahl

In Herzogenaurach waren 16,3 % der Befragten am Stichtag nicht außer Haus. Dieser Wert liegt über dem in der letzten Befragung im Jahr 2012 erhobenen Wert (14 %) und dem der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) für Bayern (14,0 %) aus 2017.

Sicher ist hier ein Einfluss der Corona-Pandemie zu sehen, da mittlerweile Home-Office und Home-Schooling deutlich verbreiteter sind als noch im Jahr 2017.

Waren vor Corona vier von fünf Personen ab 18 Jahren an keinem Tag im Home-Office, so sind es derzeit nur noch weniger als die Hälfte. Besonders stark ist dieser Home-Office-Effekt bei Menschen im Alter zwischen 30 und 49 Jahren. Hier arbeiten derzeit mehr als ein Drittel der Befragten mindestens drei Tage pro Woche zu Hause.

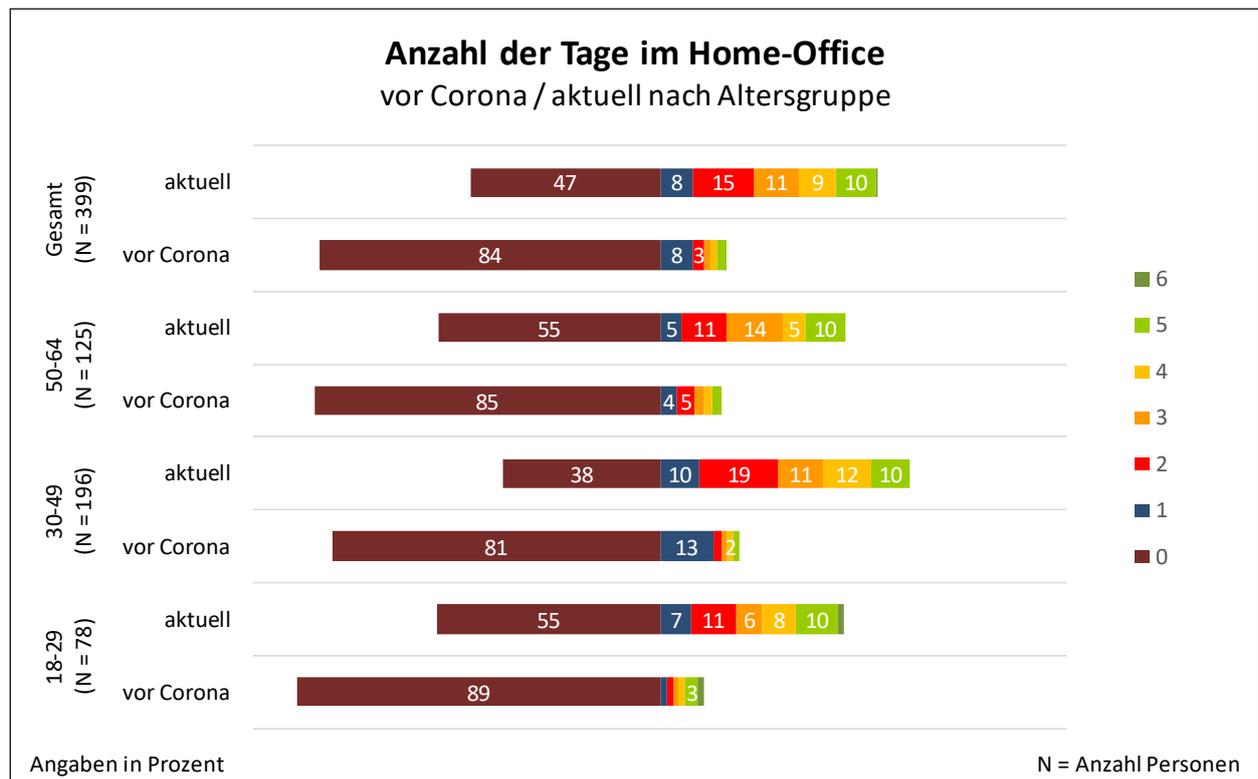


Abbildung 5-1: Anzahl der Tage im Home-Office

Die Wegehäufigkeit aller Einwohner von Herzogenaurach liegt bei 3,0 Wegen pro Person und Tag. Betrachtet man nur die mobilen Personen, beträgt die Wegehäufigkeit 3,5 Wege pro Person und Tag. Mit der letzten Befragung aus dem Jahr 2012 wurde eine Mobilität von 3,1 Wegen pro Person und Tag erhoben. Die Wegehäufigkeit ist somit in den letzten Jahren leicht zurückgegangen.

Frauen sind etwas häufiger unterwegs als Männer. Betrachtet man nur Personen, die am Stichtag das Haus verlassen, sind Frauen deutlich häufiger unterwegs.

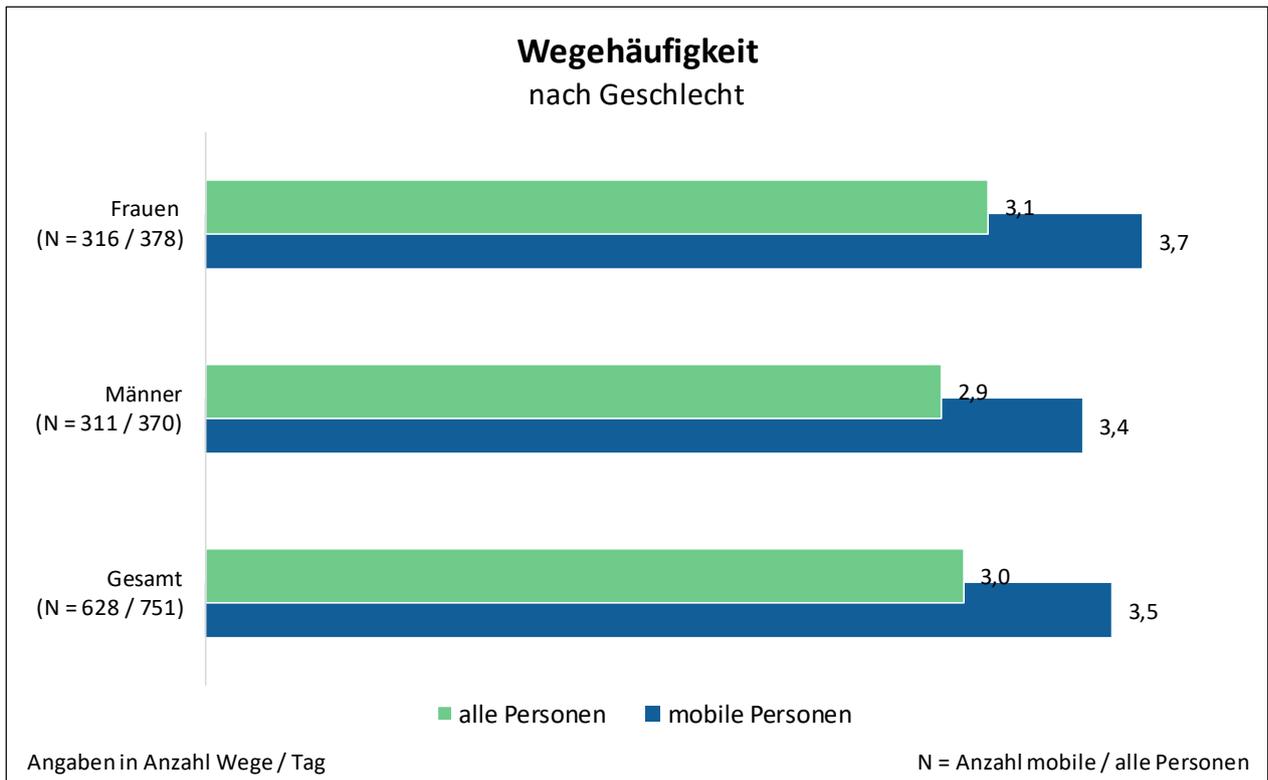


Abbildung 5-2: Wegehäufigkeit nach Geschlecht

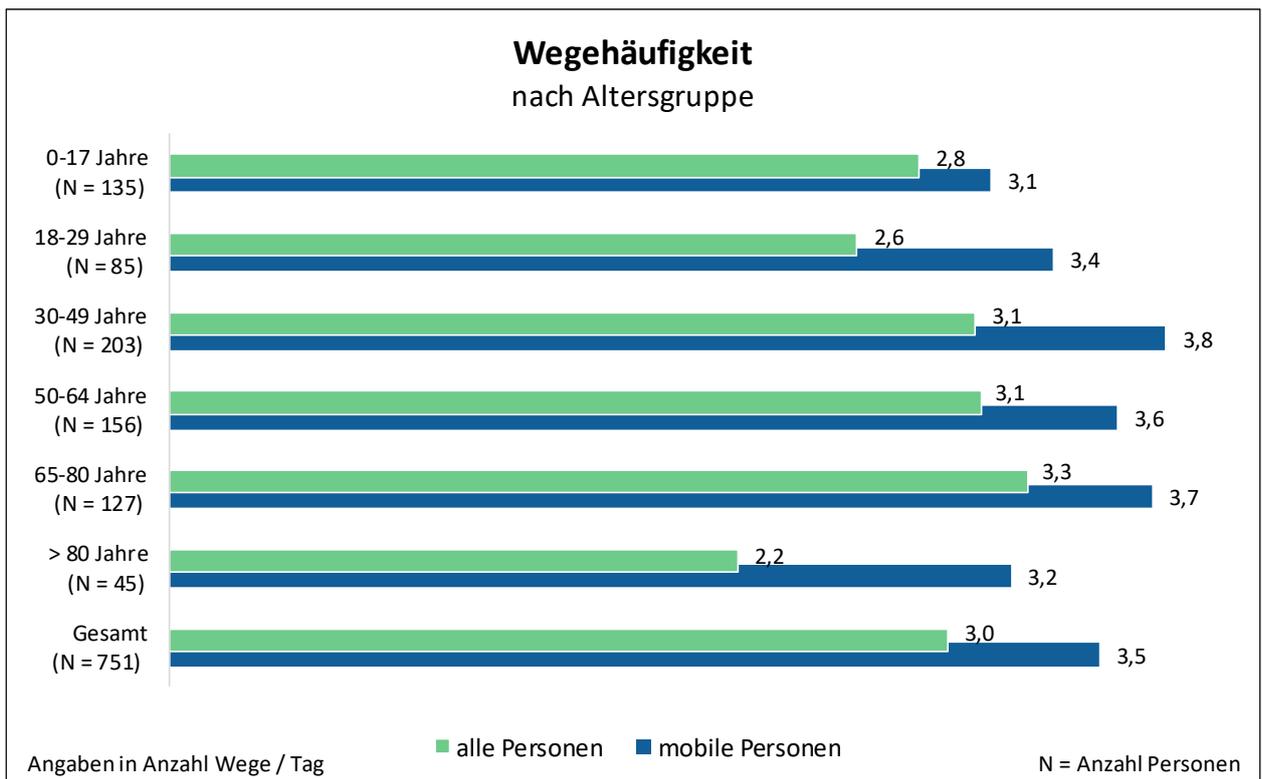


Abbildung 5-3: Wegehäufigkeit nach Altersgruppe

Erwachsene zwischen 30 und 80 Jahren legen die meisten täglichen Wege zurück. Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, sowie hochbetagte Personen unternehmen teils deutlich weniger tägliche Wege.

6. Verkehrsmittelwahl

Wie bewegen sich die Bürgerinnen und Bürger an einem normalen Werktag? Welche Verkehrsmittel werden genutzt? Welche Einflussgrößen auf diese Wahl gibt es? Diese zentralen Elemente der Mobilitätsbefragung werden nachfolgend dargestellt.

Zur Vergleichbarkeit mit den vorangegangenen Erhebungen aus den Jahren 2002 und 2012 werden die Modal-Split-Werte in den nachfolgenden Auswertungen saisonbereinigt. Die Mobilitätsbefragung fand im Juni/Juli 2022 statt und wird anhand von Korrekturfaktoren⁵ auf eine Erhebungszeit im Oktober korrigiert, da dieser Monat insbesondere für den Radverkehr die geringste Abweichung zum Jahresdurchschnitt aufweist. Insbesondere im Radverkehr gibt es im Jahresverlauf starke Schwankungen des Modal-Split-Anteils, sodass diese Korrektur notwendig ist.

Tabelle 6-1: Verkehrsmittelwahl 2002, 2012 und 2022 im Gesamtverkehr

	2002	2012	2022 (saisonbereinigt)
Erhebungszeit	Oktober 2002	Juni 2012 ⁶	Juni / Juli 2022
Fuß	15 %	13,0 %	16,2 %
Fahrrad	12 %	16,0 %	25,5 %
ÖPNV	6 %	6,0 %	10,7 %
MIV	66 %	64,0 %	47,6 %
Sonstiges	1 %	1,0 %	-

Es ist eine deutliche Entwicklung hin zur verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) seit der Erhebung im Jahr 2002 festzustellen. Von ehemals fast zwei Drittel der Wege, die motorisiert realisiert wurden, sind es derzeit etwas weniger als die Hälfte.

Der Radverkehrsanteil erfährt eine deutliche Steigerung, was auch auf den Boom bei Elektrofahrrädern zurückzuführen ist. Waren diese 2002 und auch 2012 noch Nischenprodukte, so ist die Hälfte aller im Jahr 2021 verkauften Fahrräder Elektrofahrräder⁷. Der gesamte Radverkehrsanteil in Herzogenaurach setzt sich im Jahr 2022 zusammen aus 17,7 % aller Wege, die mit konventionellen Fahrrädern zurückgelegt werden, und 7,8 % aller Wege, die mit elektronisch unterstützten Fahrrädern zurückgelegt werden. Und ein neuer Trend zeichnet sich bereits in den Daten ab: 1,4 % aller Wege werden mit (E-)Lastenrädern realisiert. Das sind bereits deutlich mehr Wege als mit dem Motorrad. Die Verkaufszahlen belegen auch hier, dass immer mehr Menschen diesem Trend folgen.

Im Gesamtverkehr werden in Herzogenaurach 47,6 % aller Wege im motorisierten Individualverkehr, also mit dem Auto oder Motorrad, zurückgelegt. 35,7 % ihrer Wege legen die Befragten am Steuer selbst zurück und 7,7 % als Mitfahrer im Auto, während der Anteil der Motorradfahrer bei 0,9 % liegt.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden für die verbleibenden 52,4 % der Wege genutzt. Dabei nimmt der Radverkehr den bedeutendsten Anteil innerhalb des Umweltverbundes mit 25,5 % an allen Wegen ein.

⁵ Berechnungsgrundlage ist der Bayerische Modal-Split im Jahresverlauf berechnet aus den MID-Wegedaten 2017.

⁶ Beim Vergleich mit den Daten 2002 und 2022 ist zu beachten, dass die Erhebung 2012 im Juni stattfand. Unter Berücksichtigung der Schwankungen des Radverkehrsanteils im Jahresverlauf ist der saisonbereinigte Radverkehrsanteil wahrscheinlich niedriger, die Anteilswerte der anderen Verkehrsmittel sind saisonbereinigt höher.

⁷ <https://www.elektrofahrrad24.de/blog/e-bike-verkauf-ziv-2021>

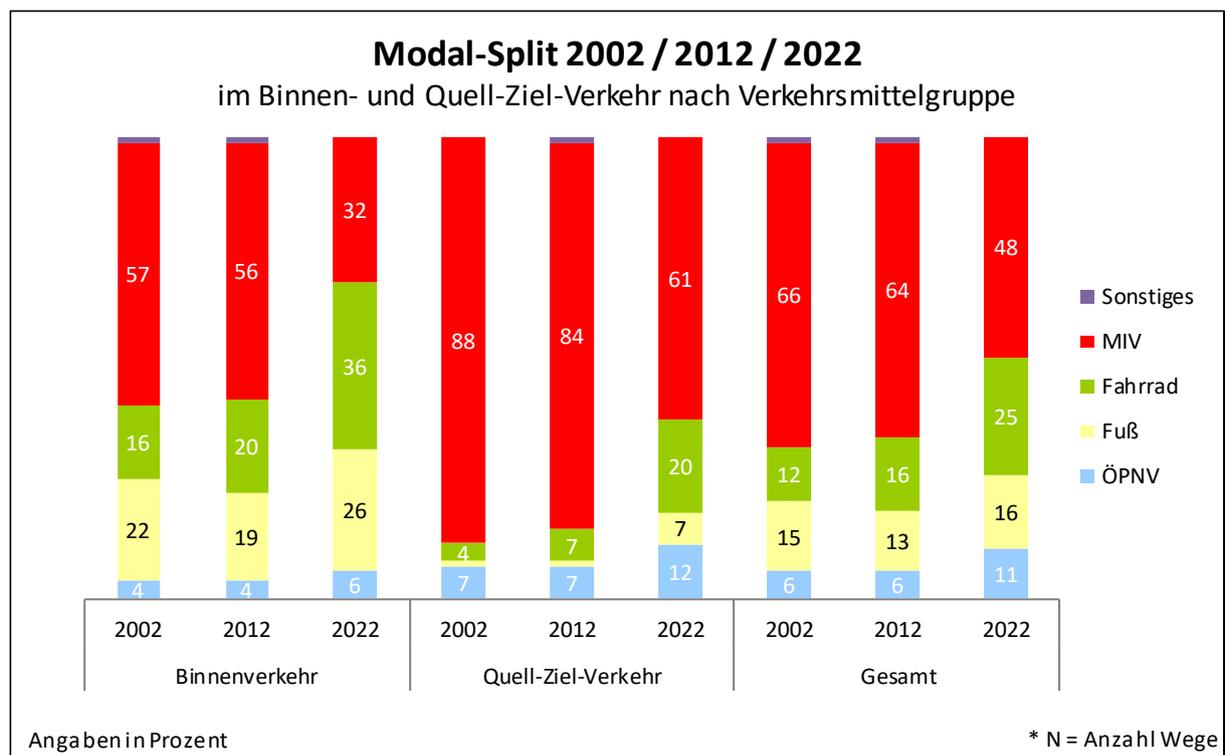


Abbildung 6-1: Modal-Split 2002 / 2012 / 2022 nach räumlichen Verkehrsarten

Im Binnentravel, also auf Wegen innerhalb des Stadtgebietes, reduziert sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs nochmals auf insgesamt 31,5 %. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes entwickeln sich in dieser Betrachtung unterschiedlich: während der ÖPNV-Anteil im Vergleich zum Gesamtverkehr deutlich sinkt, steigt der Fahrradanteil und der Anteil der Wege zu Fuß deutlich.

Typischerweise finden Wege, die über die Stadtgrenzen hinausführen (Quell-Ziel-Verkehr), häufiger mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln statt. Der ÖPNV wird für Wege über die Stadtgebietsgrenzen hinaus mit 11,9 % deutlich häufiger als im Binnentravel genutzt. Der Anteil von Wegen mit dem Fahrrad sinkt weniger deutlich als in vergleichbaren Untersuchungen anderer Kommunen. Wege zu Fuß finden erwartungsgemäß im Quell-Ziel-Verkehr kaum statt.

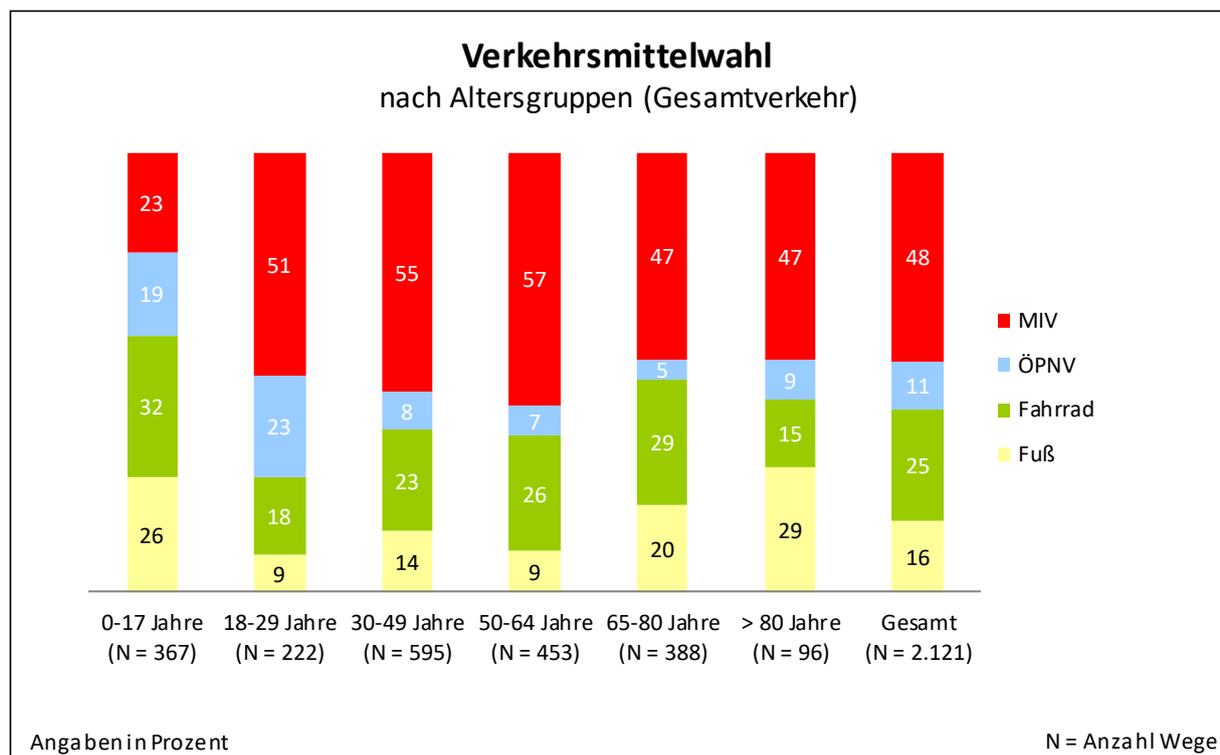


Abbildung 6-2: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen

In der Gruppe der **bis 17-Jährigen** werden die meisten Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt.

In dieser Altersgruppe findet sich der über alle Altersgruppen maximale Radverkehrsanteil von 32,5 %. Über ein Viertel der Wege von Personen dieses Alters finden zu Fuß statt. Der ÖPNV findet hier seinen zweithöchsten Anteilswert über alle Altersgruppen.

Mit Erreichen der Volljährigkeit ändern sich die Möglichkeiten in der Verkehrsmittelwahl deutlich. Junge Erwachsene in der Gruppe der **17- bis 29-Jährigen** nutzen das Kfz (inkl. Mitfahrer und motorisiertes Zweirad) bereits für mehr als die Hälfte ihrer Wege. Aber auch der ÖPNV-Anteil erfährt eine Steigerung und findet hier seinen Maximalwert über alle Altersgruppen. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege bricht in dieser Altersgruppe auf den Minimalwert über alle Altersgruppen ein.

Menschen im Alter zwischen **30 und 64 Jahren** sind die Hochmobilen, mit den meisten zurückgelegten Wegen am Tag. Doch steigt die Bedeutung des Kfz nur noch wenig weiter auf maximale 58 % an. Menschen in dieser Lebensphase nutzen wieder mehr das Rad, aber gehen ähnlich wenig zu Fuß wie junge Erwachsene und nutzen den ÖPNV deutlich weniger.

Mit Eintritt in das potentielle Rentenalter **65+** werden wieder weniger Wege mit dem Kfz unternommen und mehr Wege mit dem Fahrrad. Aber auch Fußwege werden – geprägt durch den Wandel vom Berufsleben zum Ruhestand – wieder deutlich häufiger. Der ÖPNV wird auch in dieser Altersgruppe kaum genutzt.

Es wurden kaum geschlechtsspezifische Unterschiede der Verkehrsmittelwahl erhoben. In geringem Maß zeigt sich, dass Frauen etwas häufiger zu Fuß gehen und Männer etwas häufiger mit dem ÖPNV fahren.

Eine aufschlussreiche Betrachtung bietet nachfolgend die Ermittlung der Verkehrsmittelwahl auf Grundlage der Verkehrsleistung. Hierfür wird die durchschnittliche Wegeanzahl mit der zurückgelegten mittleren Entfernung des jeweiligen Verkehrsmittels in Verbindung gebracht und dadurch ein auf die Wegelängen bezogener Modal Split ermittelt.

Tabelle 6-2: Modal Split der Verkehrsleistung

Verkehrsmittel	Anteil an allen Wegen	Anteil an zurückgelegten Gesamtkilometern
ÖPNV	29 %	156.208 km
Kfz Selbstfahrer	48 %	261.514 km
Kfz Mitfahrer	8 %	45.131 km
Motorrad	1 %	5.276 km
Fahrrad	11 %	61.798 km
Zu Fuß	2 %	9.984 km

Der öffentliche Verkehr hat in dieser Betrachtungsweise einen höheren Anteil am Gesamtverkehr. Offensichtlich wird der ÖPNV verstärkt für lange Wegstrecken genutzt. Der Kfz-Verkehr gewinnt leicht an Bedeutung. Dementsprechend fallen die Werte für Rad- und Fußverkehr mit den üblicherweise weitaus kürzeren Distanzen deutlich geringer aus.

Zur besseren Einordnung der aktuellen Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl in Herzogenaurach ist der Vergleich mit anderen Städten hilfreich. Hierfür wurden Städte ausgewählt, die von der Einwohnerzahl vergleichbar sind und für die in der jüngeren Vergangenheit in einer Mobilitätsbefragung aktuelles Zahlenmaterial erhoben wurde. Insbesondere für Vergleiche des Radverkehrsanteils

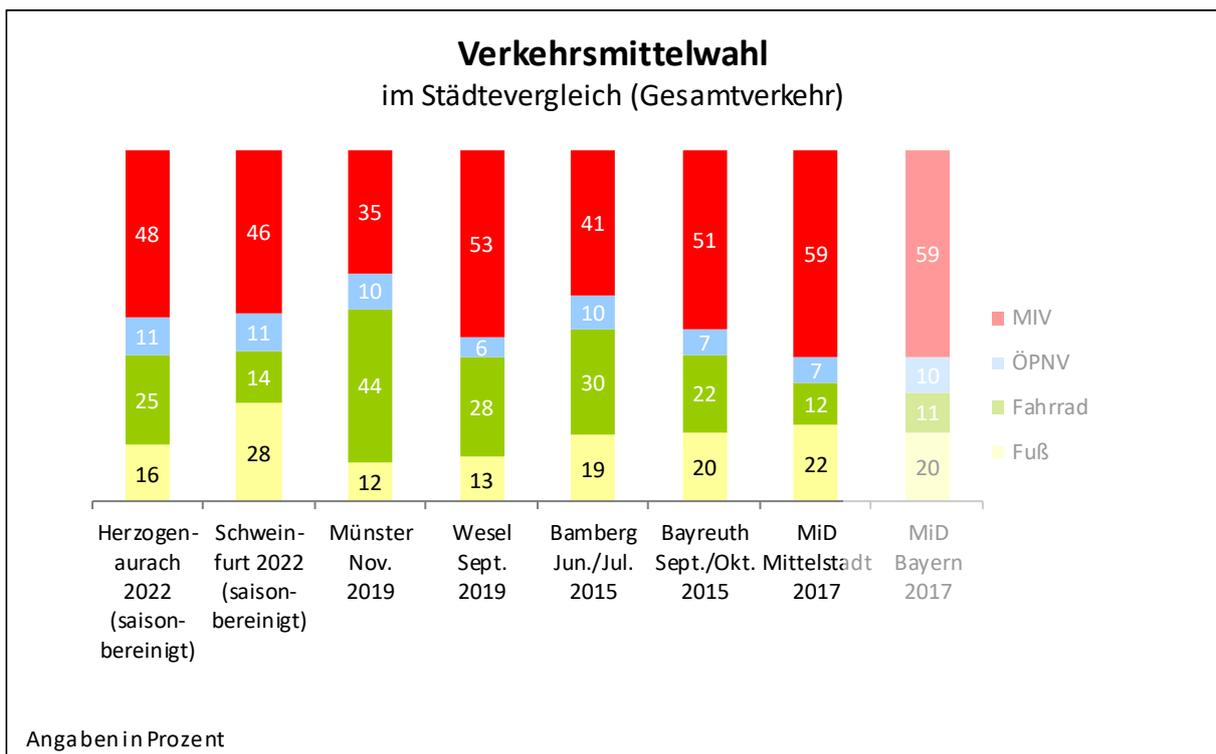


Abbildung 6-3: Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich

In diesem Vergleich haben Münster und Bamberg einen stärkeren Umweltverbund und geringeren Anteil an Wegen mit dem Auto. Bezogen auf den **Fahrradanteil** liegt Herzogenaurach im oberen Bereich. Die Anteilswerte in Bamberg und Wesel sind höher, wobei die Erhebung in Bamberg im Sommer stattfand, der Radverkehrsanteil also höher als im Jahresmittel ist. Allerdings hat das Fahrrad als Verkehrsmittel gerade in den letzten zwei bis drei Jahren einen regelrechten Boom in Deutschland erlebt. Dies muss beim Vergleich der Werte berücksichtigt werden.

Für den **Fußwegeanteil** wurde in Herzogenaurach mit 16,2 % ein Wert im unteren Mittelfeld im Vergleich zu den anderen Erhebungen ermittelt. Doch auch in der deutschlandweiten Erhebung MiD wurde bereits 2017 ein Rückgang von Wegen zu Fuß festgestellt. Der **ÖPNV-Anteil** mit 10,7 % ist im Vergleich zu den anderen Städten im oberen Bereich zu sehen.

Im Vergleich mit der überregionalen Studie MiD zeigt sich, dass in Herzogenaurach ein deutlich größerer Anteil aller Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durchgeführt wird. Dabei sticht insbesondere das Fahrrad hervor. Der Fußwegeanteil ist in Herzogenaurach geringer erhoben worden, während der ÖPNV-Anteil auf einem vergleichbaren Niveau mit anderen Mittelstädten liegt.

7. Wegezwecke

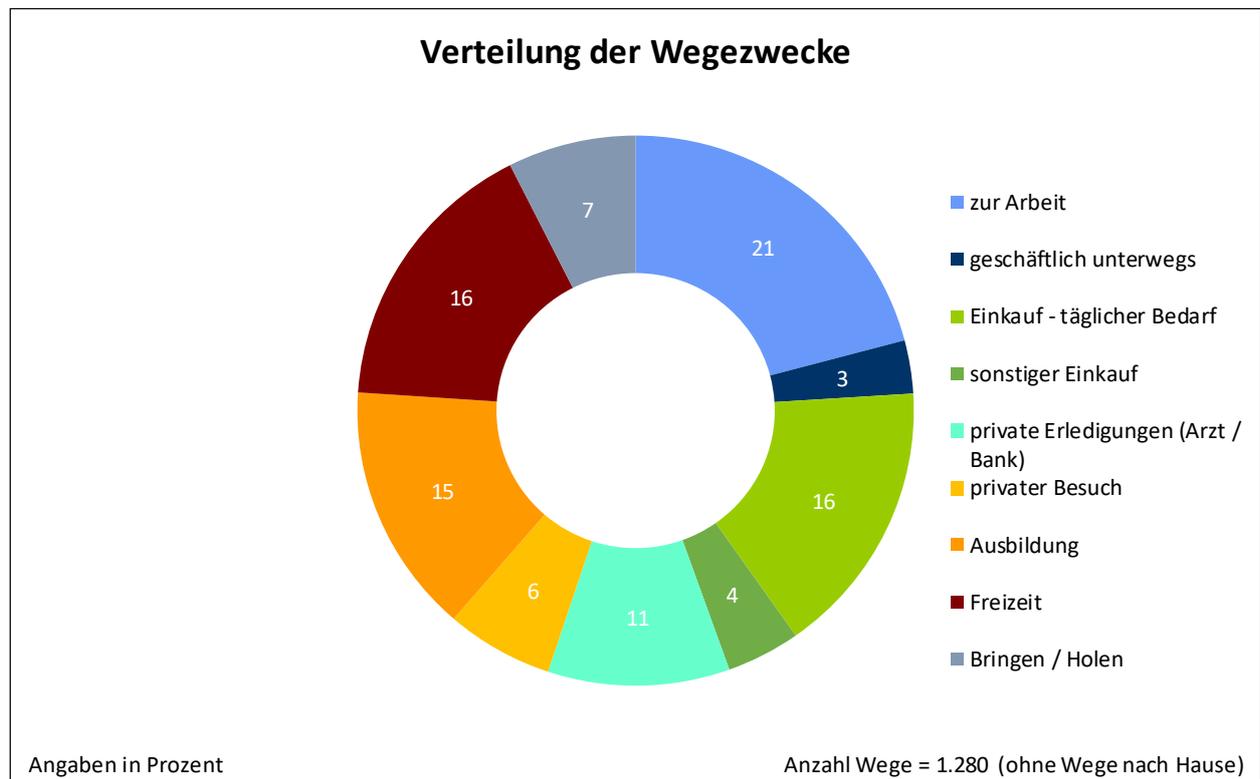


Abbildung 7-1: Reisezweckverteilung

Der dominierende Reisezweck sind Wege zum Einkauf und für private Erledigungen mit 31 %, gefolgt von Wegen zur „**Arbeit**“ (inkl. „**geschäftlich unterwegs**“) mit rund 24 % der Verkehrswege. An dritter Stelle finden sich mit einem Anteil von 23 % Wege zur „**Freizeit**“ (inkl. „**Besuch**“). „**Bringen/Holen**“ beinhaltet alle Servicewege zum Holen und Bringen von Kindern (z.B. zum Kindergarten, zur Schule) und Erwachsenen (z.B. zum Arzt).

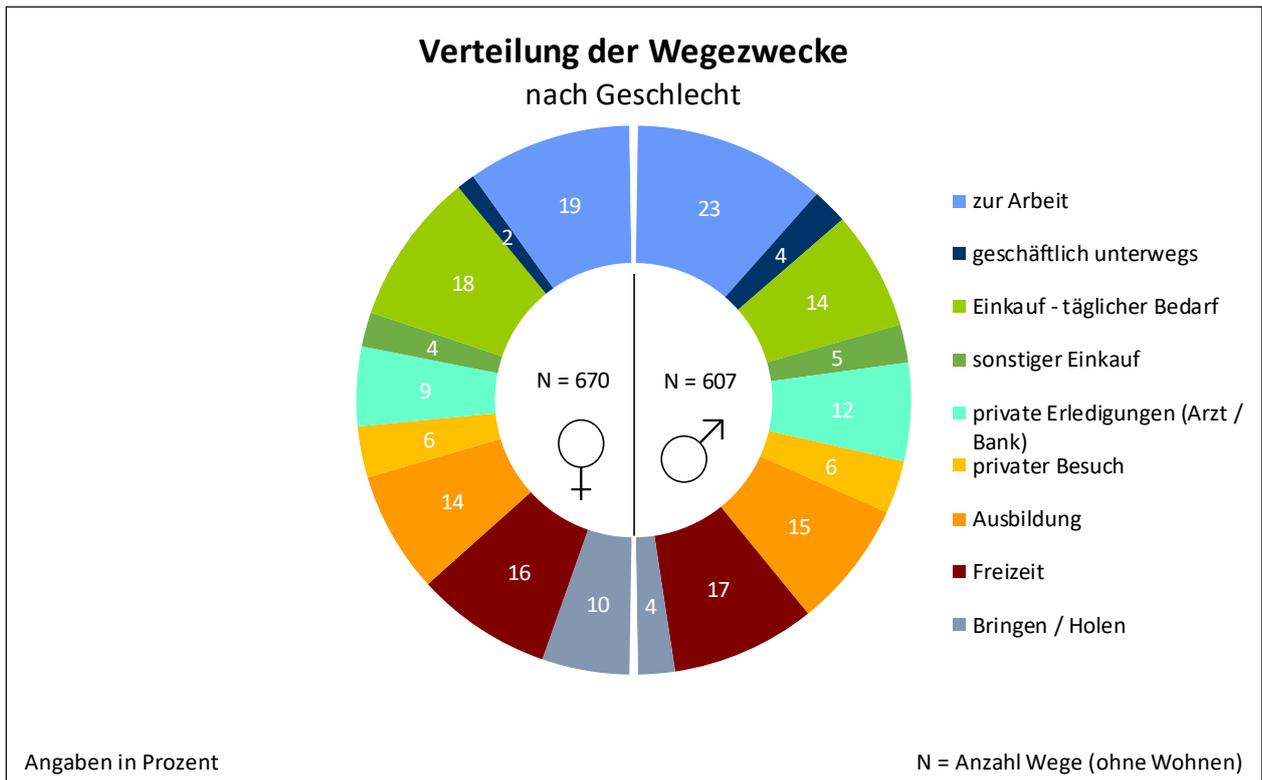


Abbildung 7-2: Reisezweckverteilung nach Geschlecht

In der Differenzierung nach Frauen und Männern ergeben sich die „klassischen“ geschlechtsspezifischen Unterschiede. Frauen sind etwas weniger zur Arbeit oder geschäftlich unterwegs und deutlich häufiger unterwegs, um Personen zu bringen oder zu holen.

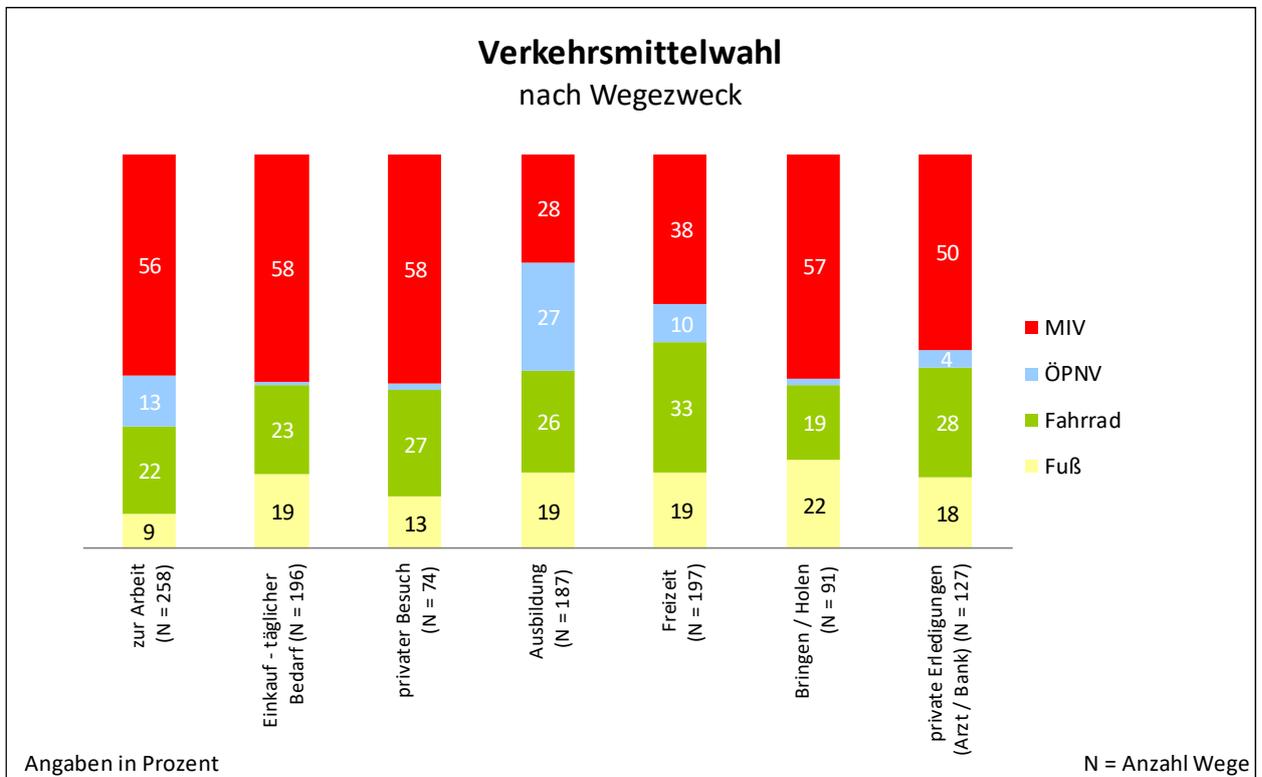


Abbildung 7-3: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Die Verteilung der Verkehrsmittel nach Reisezwecken zeigt, dass der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fuß) in allen Wegezwecken erfreulich hoch ist.

Das Fahrrad ist bei allen Reisezwecken sehr stark vertreten und wird besonders für Wege in der Freizeit, zur Ausbildung, für private Erledigungen und für Besuche genutzt. Aber auch Wege zur Arbeit und zum Einkauf werden noch häufig mit dem Rad realisiert.

Öffentliche Verkehrsmittel werden meist auf Wegen zur Ausbildung genutzt. Die Anteilswerte in den weiteren Wegezwecken sind deutlich geringer.

Wege zu Fuß wurden ebenfalls in allen Wegezwecken mit hohen Anteilswerten gefunden. Die größte Bedeutung für den Fußverkehr haben Wege zum Bringen / Holen, zur Ausbildung und zum Einkauf gleichauf mit Freizeitwegen. Da Wege zu Fuß im Mittel 0,8 km lang sind, zeigt sich, dass Schulen, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitziele in Herzogenaurach im nahen Umfeld der Befragten erreicht werden können.

Für die Auswertung der Reisezweckverteilung der Verkehrsleistung werden die hochgerechneten Fahrten aller Einwohnerinnen und Einwohner mit den reisezweck-spezifischen Entfernungen multipliziert.

Tabelle 7-1: Reisezweckverteilung der Verkehrsleistung

Reisezweck	Anteil an allen Wegen	Anteil an zurückgelegten Gesamtkilometern
zur Arbeit	20,9%	38,3 %
geschäftlich unterwegs	3,1%	8,8 %
Einkauf - täglicher Bedarf	16,2%	6,2 %
sonstiger Einkauf	4,3%	3,0 %
private Erledigungen (Arzt / Bank)	10,6 %	6,8 %
privater Besuch	6,2 %	6,5 %
Ausbildung	14,7 %	10,9 %
Freizeit	16,5 %	15,0 %
Bringen / Holen	7,4 %	4,5 %

In dieser Betrachtung erhöht sich der Anteil der Arbeitswege und insbesondere der geschäftlich indizierten Wege von ursprünglich 24 % (Arbeit und geschäftlich unterwegs) aller Wege auf 47 % der gefahrenen Gesamtkilometer. Der Anteilswert für Einkaufswege des täglichen Bedarfs reduziert sich deutlich. Die weiteren Anteilswerte reduzieren sich in geringerem Maße. Das bedeutet: auf Wegen zur Arbeit und geschäftlichen Wegen werden deutlich größere Distanzen zurückgelegt, während die Ziele bei Einkaufs-, Freizeit- und Ausbildungswegen näherliegen.

8. Zeitliche Aspekte

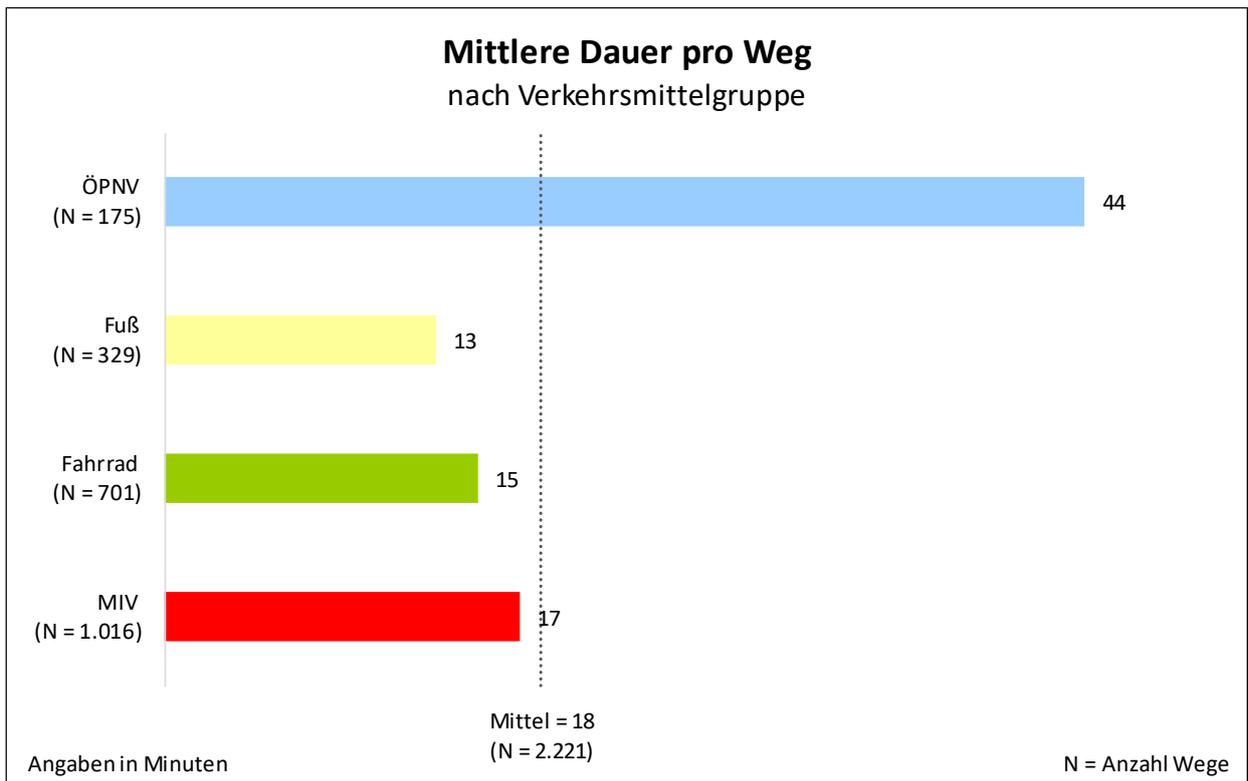


Abbildung 8-1: Mittlere Wegedauer nach Verkehrsmittelgruppe

Ein Weg dauert im Durchschnitt 18 min. Die am längsten dauernden Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Wege zu Fuß und mit dem Rad dauern am kürzesten. Wege von Frauen sind mit 17 min durchschnittlich etwas kürzer als die von Männern mit 19 min.

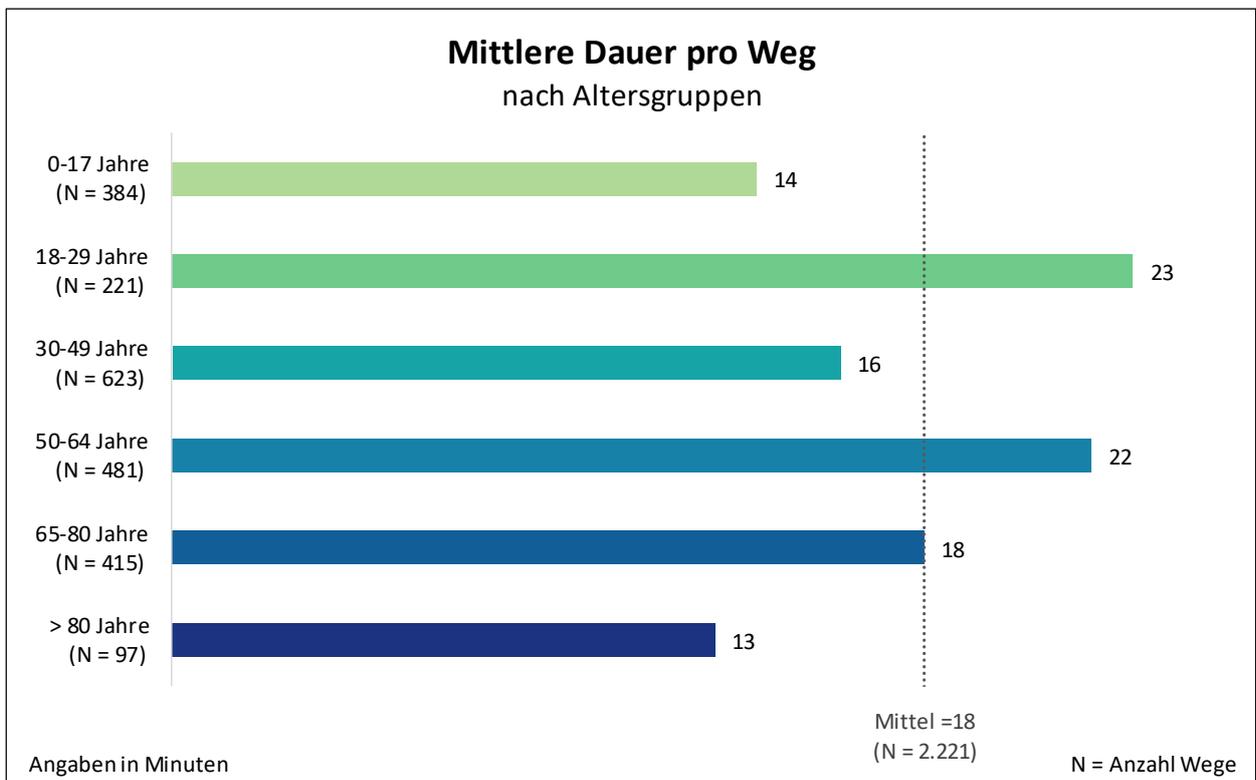


Abbildung 8-2: Wegedauer nach Altersgruppen

Die Gruppen der unter 18-Jährigen und der über 80-Jährigen legen deutlich kürzere Wege zurück als der Durchschnitt. Dies deutet darauf hin, dass die meisten Aktivitäten in diesen Altersgruppen (Schule/Freizeit bzw. Einkaufen/priv. Erledigungen) in der näheren Umgebung liegen. Wege von jungen Erwachsenen und Menschen zwischen 50 und 64 Jahre dauern am längsten.

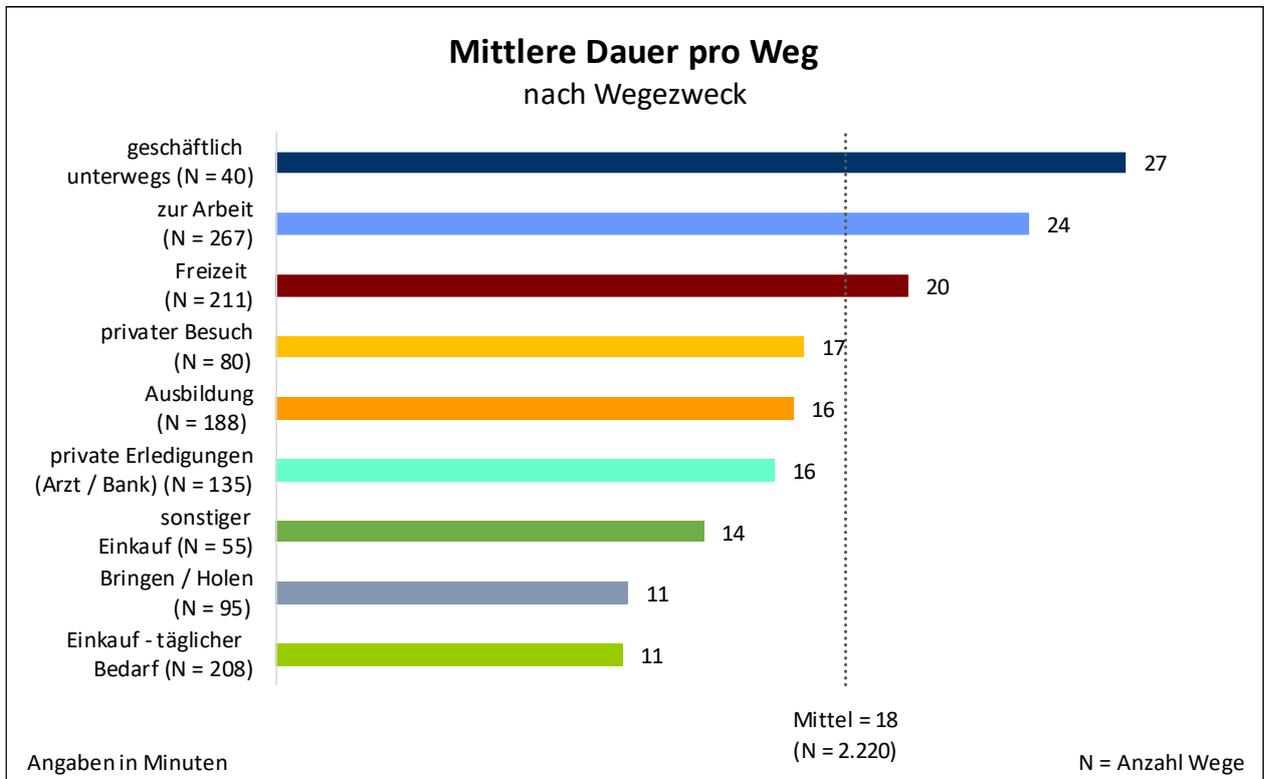


Abbildung 8-3: Durchschnittliche Wegedauer je Reisezweck

Bei der Verteilung der mittleren Reisezeiten bzw. durchschnittlichen Wegedauern nach Reisezwecken haben Wege zur Arbeit und geschäftliche Wege den jeweils höchsten Zeitbedarf. Für diese Wege benötigen die Befragten im Durchschnitt 23,8 min (zur Arbeit) bzw. 26,9 min (geschäftlich unterwegs). Einkaufswege für den täglichen Bedarf haben deutlich kürzere Wegedauern, ebenso wie Servicewege (Bringen und Holen von Personen).

Die nachfolgende Grafik der tageszeitlichen Verteilung des Verkehrs verdeutlicht, dass insbesondere der öffentliche Verkehr stark ausgeprägte, kurzzeitige Spitzenbelastungen aufgrund des gleichzeitigen Auftretens von Schul- und Berufsverkehren zu bewältigen hat. Fußwege werden zu verschiedenen Zwecken und über den gesamten Tag verteilt unternommen und weisen mehrere Spitzen im Tagesverlauf auf.

Die Spitzenbelastungen im Tagesverlauf für den Fußverkehr zeigen einen Zusammenhang zu Schul-/Berufsbeginn und –ende, aber auch zu den Ladenöffnungszeiten um 10 Uhr. Zur Feierabendzeit steigen die Anteile aller Verkehrsmittel ab etwa 15 Uhr wieder deutlich an und erreichen in der Zeit zwischen 15 und 18 Uhr nochmals Höchstwerte.

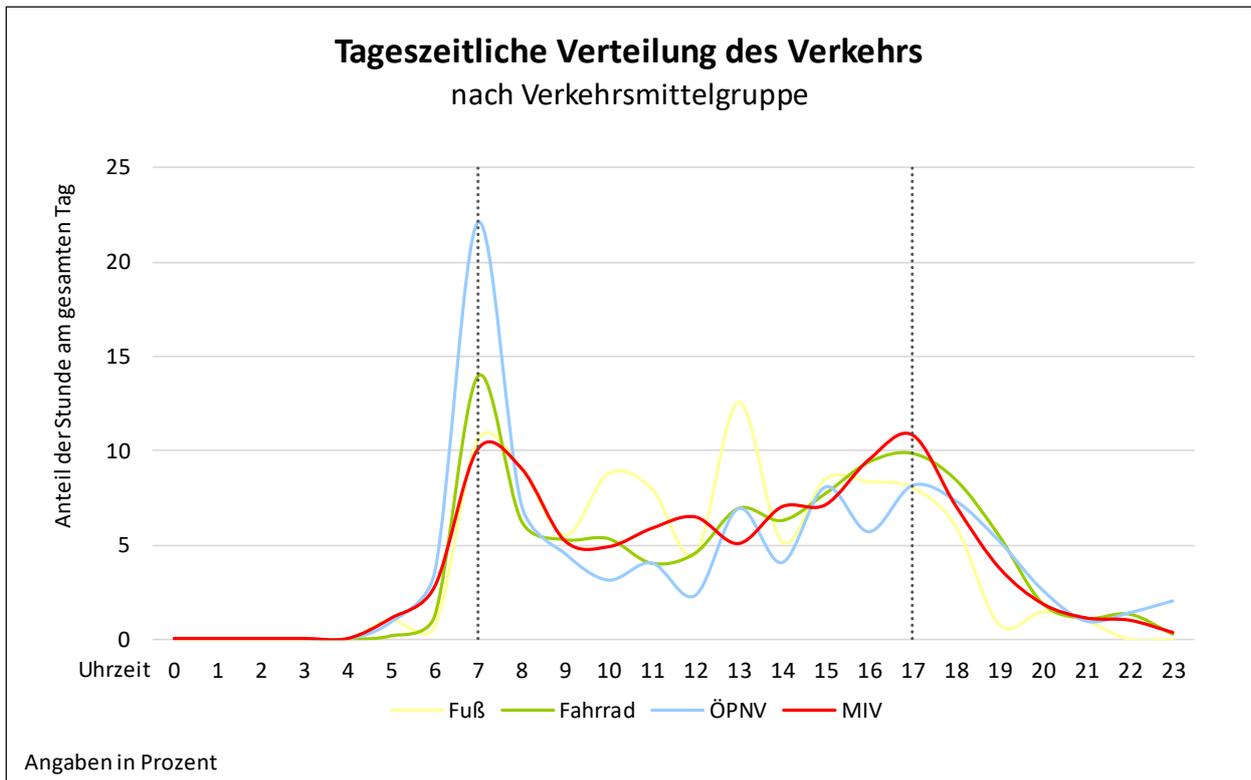


Abbildung 8-4: Tagespiegel nach Verkehrsmittel

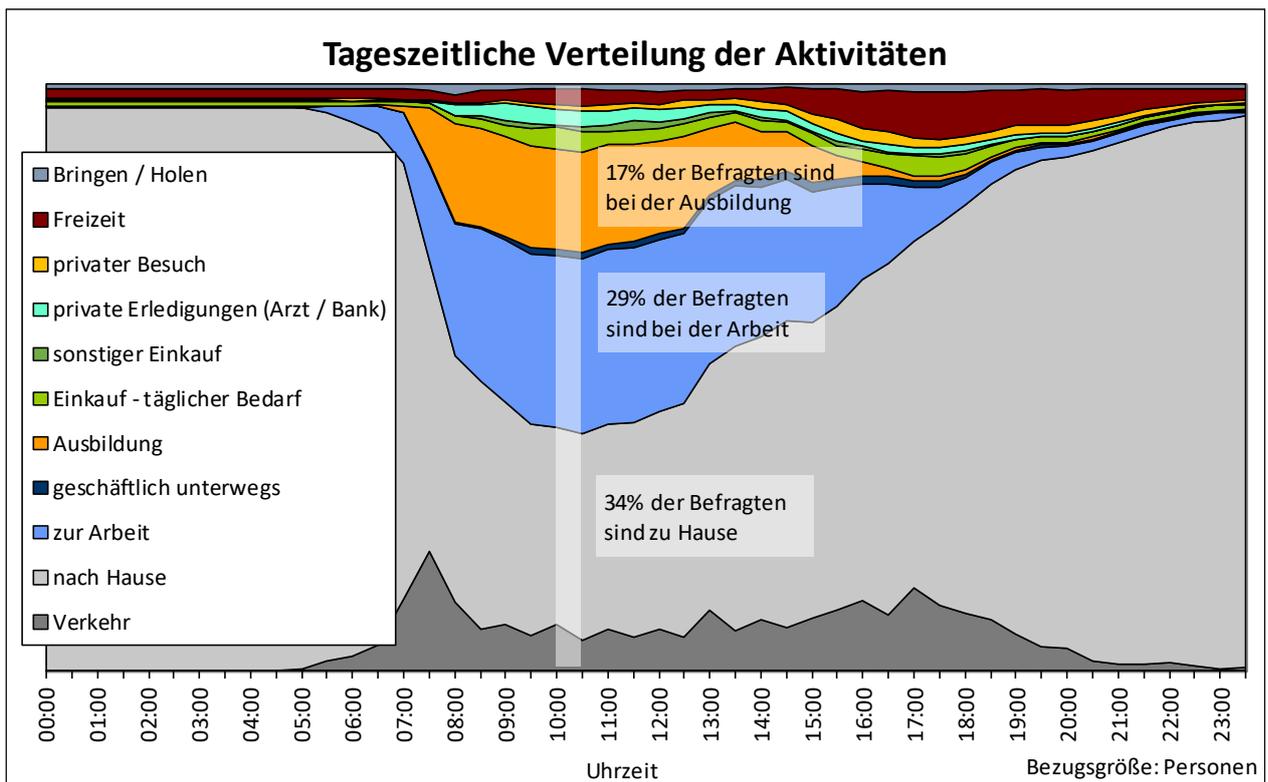


Abbildung 8-5: Tageszeitliche Verteilung je Reisezweck

Die bestimmende „Aktivität“ über den gesamten Tag ist das Wohnen. Mehr als zwei Drittel des Tages werden hierfür verwendet. Die meisten Aktivitäten außer Haus werden in der Zeit von 10:00 bis 10:30 Uhr durchgeführt. In dieser Zeit sind nur etwa 34 % der befragten Personen zu Hause, während sich 29 % auf der Arbeit und 17 % in der Kita, Schule, Ausbildung oder beim Studium befinden.

Im Tagesverlauf zwischen 7 und 19 Uhr schwankt die Verkehrsaktivität der Befragten zwischen minimal 5,2 % und maximal 20,4 %. Die Verteilung über den Tag entspricht den klassischen Stoßzeiten des Berufsverkehrs.

9. Entfernungen

Die mittlere Distanz aller Wege und Fahrten liegt in Herzogenaurach bei **6,9 km**. Die mit Abstand längsten Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt, gefolgt von Wegen mit dem Auto. Der Bus wird für Wege genutzt, die im Durchschnitt 8,6 km lang sind. Diese Distanz wurde auch für Wege mit dem Auto im Durchschnitt erhoben. Wege mit dem E-Bike sind im Durchschnitt 4,5 km lang, deutlich länger als die mit einem herkömmlichen Fahrrad (2,9 km).

Männer legen vor allem mit dem Fahrrad weitere Distanzen zurück als Frauen: 4,0 km ist die mittlere Wegelänge mit dem Rad von Männern und 2,7 km die von Frauen. Weitere geschlechtsspezifische Unterschiede sind nicht erhoben worden.

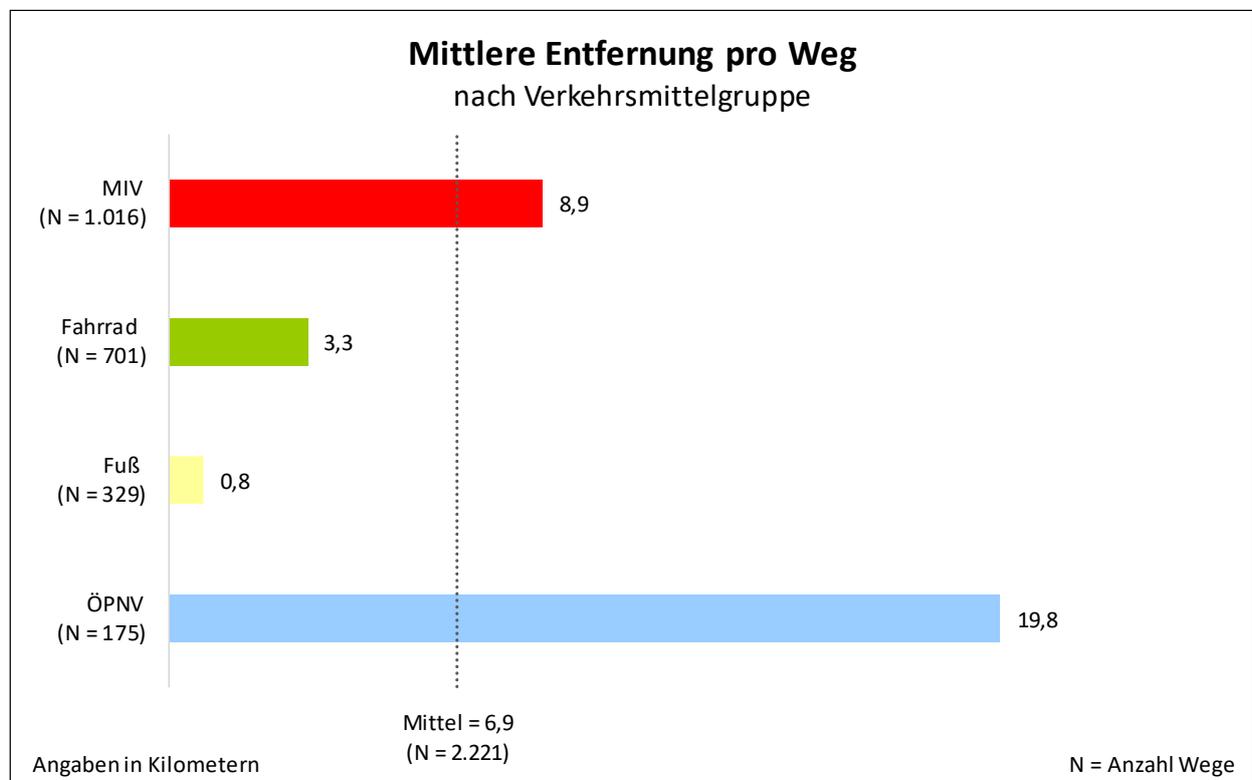


Abbildung 9-1: Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittelgruppe

Die Personengruppe der 18 - 29-Jährigen legt Wege mit deutlich weiteren Entfernungen zurück als alle anderen Personen. Dieser Unterschied ist auf die unterschiedliche räumliche Entfernung zwischen Wohnort und dem jeweils in einer Altersgruppe maßgeblichen Tätigkeitsort zurückzuführen: Schulen sind meist wohnungsnäher als Ausbildungs-/Arbeitsplätze. Im Alter finden die Wege der Menschen ihr Ziel wieder im Nahbereich und sind mit weniger als 5 km wieder deutlich kürzer.

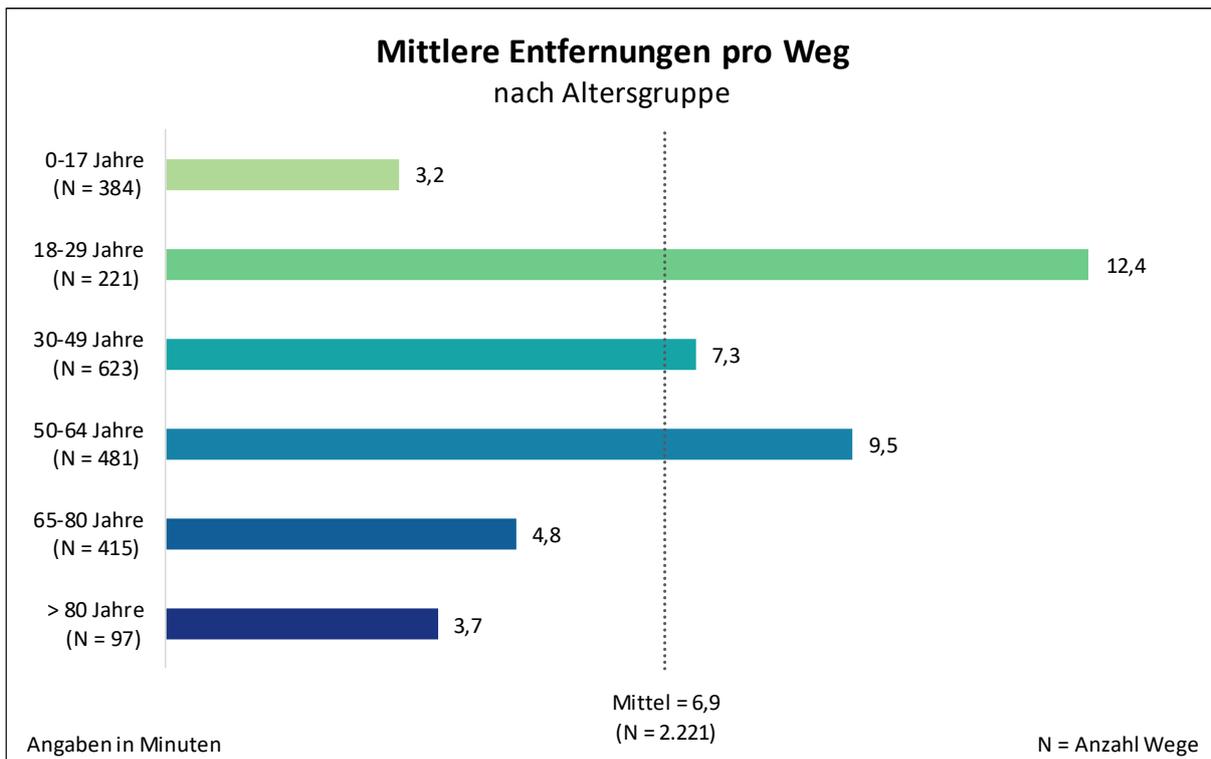


Abbildung 9-2: Entfernung je Weg nach Altersgruppe

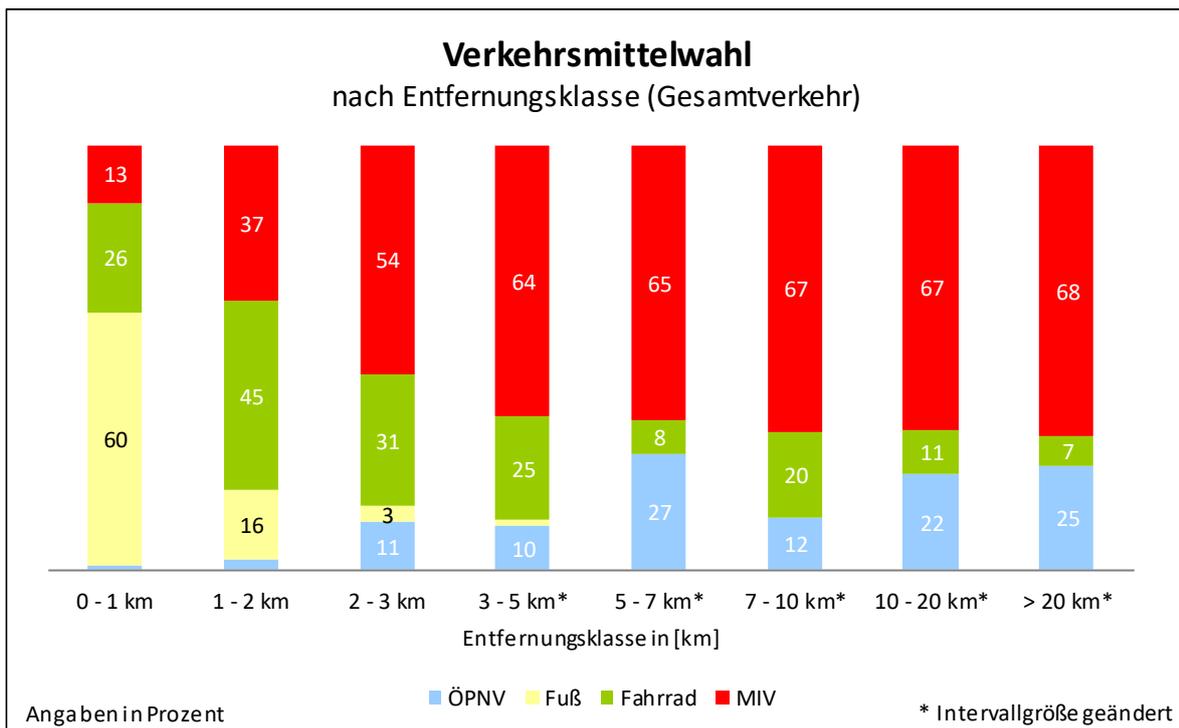


Abbildung 9-3: Verkehrsmittel nach Entfernungsklasse

Die obige Abbildung zeigt die Anteilswerte der Verkehrsmittel in den jeweiligen Entfernungsklassen. Es zeigt sich:

- Der **Fußverkehr** hat seinen Höchstwert beim ersten Kilometer. Bereits Entfernungen von 1 bis 2 km werden mehr als doppelt so häufig mit dem Auto als zu Fuß zurückgelegt.
- Der **Radverkehr** hat seinen Höchstwert zwischen 1-2 km. Dennoch: Die Bedeutung des Radverkehrs ist auch in den höheren Entfernungsklassen teilweise noch beachtlich.

- Die Bedeutung von **ÖPNV** wächst ab dem Entfernungsbereich von 2 km. Wege ab 5 km Länge werden häufiger mit dem ÖPNV realisiert.
- Der **MIV** wird auch auf kurzen Strecken ab 2 km Länge häufiger genutzt, als die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dieser hohe Anteil steigt bei noch längeren Wegen weiter an.

10. Geschwindigkeiten

Die Geschwindigkeit eines Weges über alle Verkehrsmittel liegt bei durchschnittlich 20 km/h. Die höchsten Geschwindigkeiten finden erwartungsgemäß mit dem ÖPNV und dem Kfz statt.

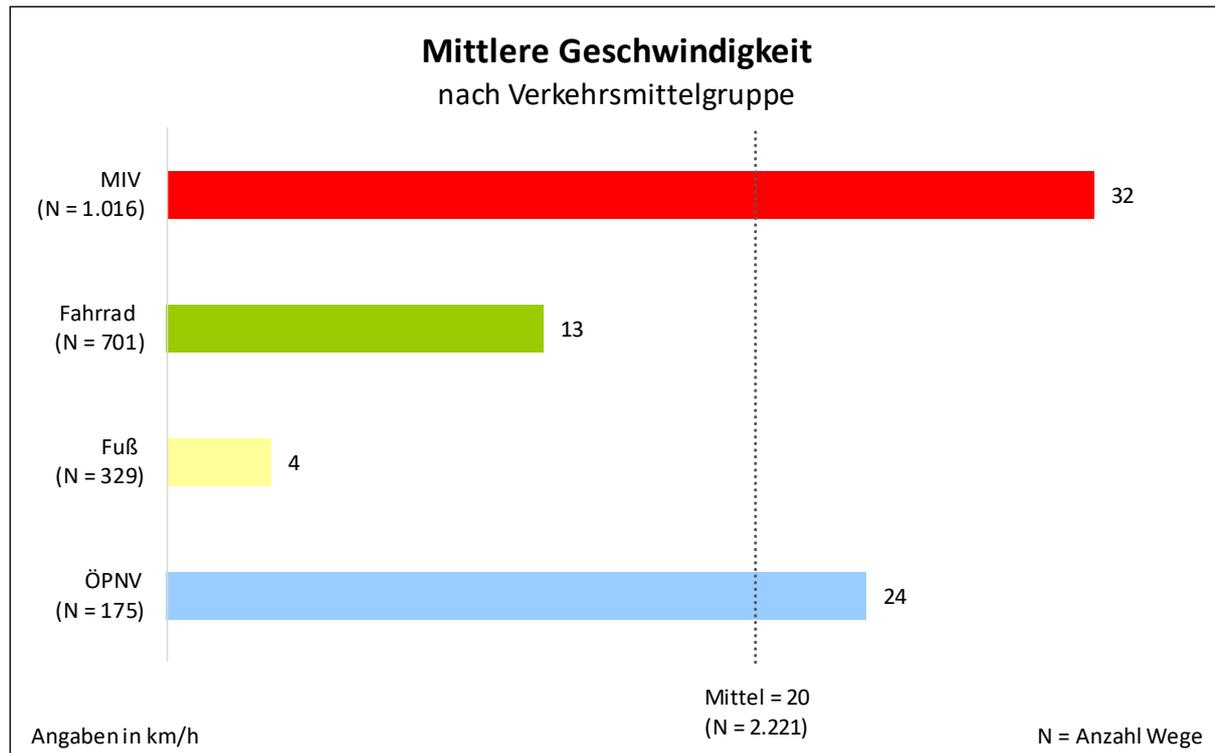


Abbildung 10-1: Mittlere Geschwindigkeit je Verkehrsmittelgruppe

11. Räumliche Ziele

69 % aller werktäglichen Wege werden innerhalb des Stadtgebiets unternommen. Es bestehen starke Verkehrsbeziehungen ins Umland, insbesondere nach Erlangen und Nürnberg, wie die Matrixdarstellung der hochgerechneten Wege zeigt:

Tabelle 11-1: Verkehrsverflechtungsmatrix des Gesamtverkehrs, hochgerechnet

nach von	Kernstadtgebiet	Hammerbach, Welkenbach	Beutelsdorf, Haundorf	Herzo-Base	Niederndorf	Burgstall, Hauptendorf	Dondörflein, Zweifelsheim, Höfen, Steinbach	Summe Binnenverkehr	Kreisfreie Stadt Erlangen	Kreisfreie Stadt Nürnberg	Landkreis Erlangen- Höchstadt	Landkreis Fürth	Kreisfreie Stadt Fürth	Landkreis Forchheim	Umland	Summe
Kernstadtgebiet	33.300	900	400	2.400	2.300	800	100	40.200	3.400	1.300	900	300	200	300	300	46.900
Hammerbach, Welkenbach	900	300	0	0	100	0	100	1.400	400	100	200	0	0	0	0	2.100
Beutelsdorf, Haundorf	400	0	100	100	0	0	0	600	300	0	100	0	0	0	0	1.000
Herzo-Base	2.500	0	0	800	200	0	0	3.500	300	0	100	0	0	0	0	3.900
Niederndorf	2.300	100	100	100	1.300	0	0	3.900	400	200	0	0	100	0	0	4.600
Burgstall, Hauptendorf	800	0	0	0	100	0	0	900	300	100	0	0	0	0	0	1.300
Dondörflein, Zweifelsheim, Höfen, Steinbach	100	100	0	0	0	0	100	300	0	0	0	0	0	0	0	300
Summe Binnenverkehr	40.300	1.400	600	3.400	4.000	800	300	50.800	5.100	1.700	1.300	300	300	300	300	60.100
Kreisfreie Stadt Erlangen	3.600	300	300	300	400	300	0	5.200	1.300	100	100	0	0	0	100	6.800
Kreisfreie Stadt Nürnberg	1.100	0	0	100	200	100	0	1.500	300	700	0	100	100	0	100	2.800
Landkreis Erlangen-Höchstadt	900	200	100	100	100	0	0	1.400	100	0	300	0	0	0	0	1.800
Landkreis Fürth	200	0	0	0	0	0	0	200	0	100	0	100	0	0	0	400
Kreisfreie Stadt Fürth	200	0	0	0	100	0	0	300	0	0	0	0	0	0	0	300
Landkreis Forchheim	300	0	0	0	0	0	0	300	0	0	0	0	0	0	0	300
Umland	300	0	0	0	100	0	0	400	100	100	0	0	100	0	100	800
Summe	46.900	1.900	1.000	3.900	4.900	1.200	300	60.100	6.900	2.700	1.700	500	500	300	600	73.300

In der nachfolgenden Abbildung zeigen sich starke Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt. Besonders stark ausgeprägt sind diese zwischen der Kernstadt und dem Bereich Herzo-Base und Niederndorf. Die Verkehrsverflechtungen in Herzogenaurach sind insgesamt stark auf die Kernstadt konzentriert.

Im Quell-Ziel-Verkehr sind die Verflechtungen vor allem mit den direkten Nachbarstädten Erlangen und Nürnberg zu beobachten.

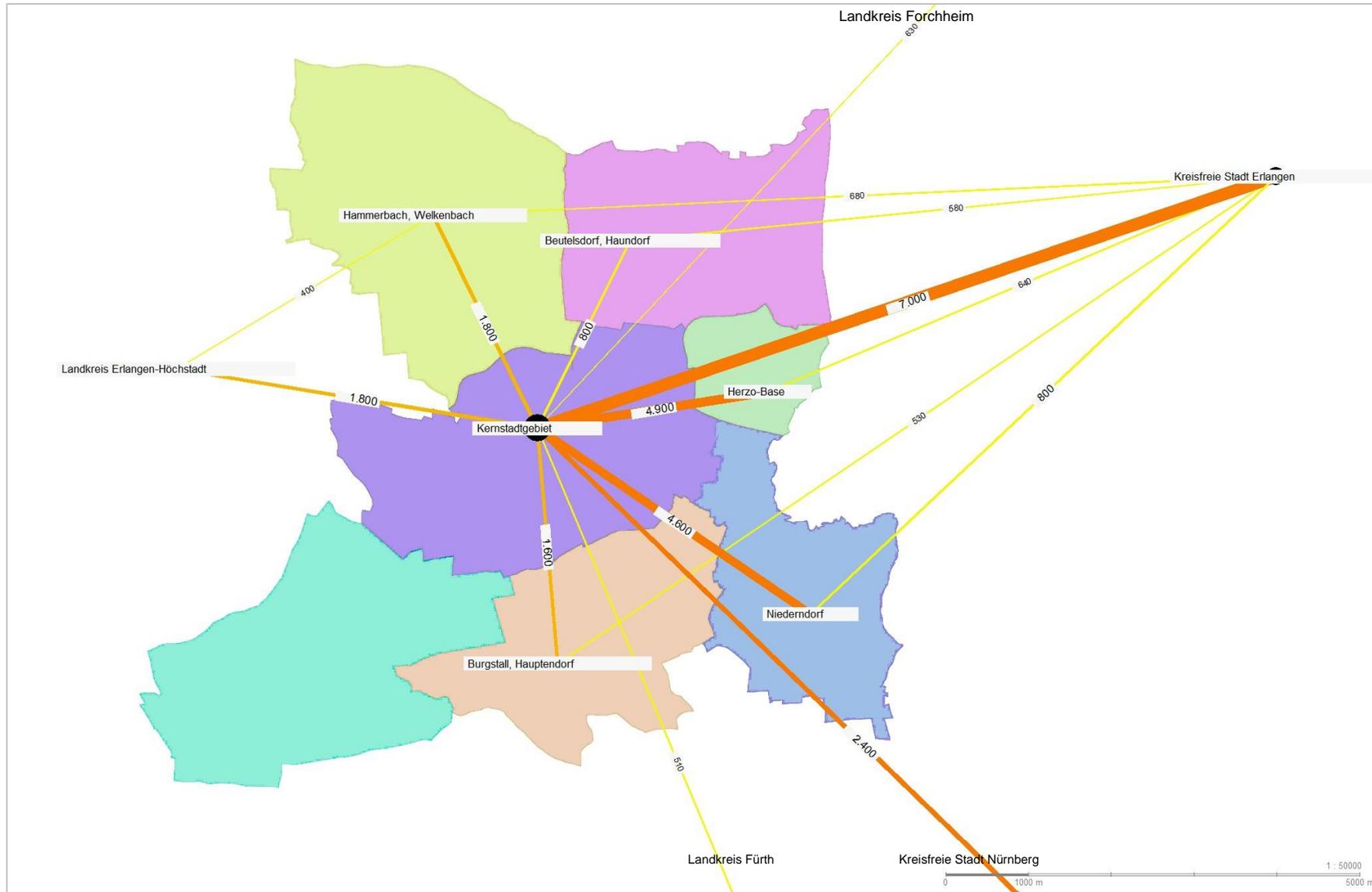


Abbildung 11-1: Verkehrsverflechtungen Gesamtverkehr zwischen den Stadtbereichen (Relationen > 400 Wege)

12. Zusammenfassung

Die Mobilitätsbefragung 2022 wurde sowohl als schriftliche, telefonische und Online-Stichprobenbefragung durchgeführt. Es liegen Daten von 802 Personen aus 330 Haushalten vor, die wichtige Erkenntnisse zum werktäglichen Verkehrsverhalten liefern. Mit der Erhebung wurden insgesamt 3,2 % der Bevölkerung der Stadt Herzogenaurach erreicht, sodass die Untersuchung als statistisch gesichert und repräsentativ für die Gesamtstadt anzusehen ist.

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass an einem normalen Werktag verlassen 83,7 % der Bevölkerung das Haus verlässt. Es werden am Tag durchschnittlich 3,0 Wege pro Person unternommen. Jeder Weg dauert im Mittel 18 min, dabei werden 6,9 km zurückgelegt. Pro Tag werden insgesamt etwa 69 min für Ortsveränderungen aufgewendet.

52,4 % aller Wege der Bürgerinnen und Bürger aus Herzogenaurach werden mit den Verkehrsmitteln des 'Umweltverbundes' zurückgelegt. Dabei werden die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs für 10,7 %, das Rad für 25,5 % und „Zu Fuß gehen“ für 16,2 % aller Wege gewählt.

Der Vergleich mit der Mobilitätsbefragung 2012 zeigt eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils, der das 2013 gefasste Ziel eines Anteils von 25% übertrifft. Auch die ÖPNV- und „zu Fuß“-Anteile erfahren einen leichten Anstieg.

47,6 % aller Wege entfallen auf den Kfz-Verkehr. Wege, die innerhalb des Stadtgebietes sowohl starten als auch enden (Binnenverkehr) werden nur zu 31,5 % mit dem Kfz zurückgelegt. Das Auto wird dennoch stark auf kurzen Distanzen genutzt. Bereits bei Wegen ab 2 km Länge wird es für über die Hälfte der Wege genutzt.

Hauptreisezwecke sind Einkaufen (31 %), Arbeit und dienstlich Zwecke (24 %), sowie Freizeitaktivitäten (23 %).

Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre unternehmen 18,7 % aller Wege mit Bus und Bahn und 32,5 % mit dem Rad. Fast jeder vierte Weg wird zu Fuß zurückgelegt, sie sind aber auch bei fast jedem vierten Weg als Mitfahrer im Auto unterwegs. Mit Erreichen der Volljährigkeit kann die Bedeutung des Umweltverbundes nicht weiter auf diesem Niveau bleiben. Es werden sowohl mehr Wege mit dem ÖPNV, als auch deutlich mehr Wege mit dem Auto realisiert. Erst im Rentenalter sinkt der Kfz-Anteil wieder, während die Anteilswerte für Rad und zu Fuß steigen wieder. Der ÖPNV - Anteil bleibt bei den Rentnern auf niedrigem Niveau.

13. Anhang

Haben Sie Verbesserungsvorschläge zum Verkehrsangebot?

Geme können Sie weitere Anregungen und Vorschläge auf einem separaten Blatt belegen.

STADT HERZOGENAURACH

MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2022

Modal-Split

Bitte beachten:
Geben Sie Ihren Namen und
Adresse auf dem Rückumschlag
nur an, wenn Sie an der Verlosung
teilnehmen möchten. Im
Online-Fragebogen folgen Sie
dann den Hinweisen, Wert-
volle Preise gewinnen.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

STADT HERZOGENAURACH

Sie können an der Befragung
im Internet teilnehmen
oder diesen Fragebogen
ausgefüllt zurückschicken.
Gerne können Sie sich auch
telefonisch befragen lassen.

Ich möchte telefonisch an der Mobilitätsbefragung
teilnehmen. Bitte rufen Sie mich zur Befragung an. Sie
erreichen mich telefonisch am besten
zwischen _____ und _____ Uhr
unter folgender Telefonnummer: _____

Ihre Angaben werden nur
für den Zweck der Mobilitäts-
befragung erarbeitet und nicht
personenzweckbezogen ausgewertet. Die
Befragten werden vor der elektronischen
Datenverarbeitung anonymisiert, so
dass keine Rückverfolgung der Daten
möglich ist. Bitte beachten Sie
auch die beigefügten Daten-
schutzhinweise.

Mit der Rücksendung meiner Telefonnummern übernehme ich die
weiteren Haushaltsangelegenheiten der Verarbeitung unserer Daten bei der
Stadt Herzogenaurach unter Beachtung der Vorgaben der DSGVO. Die
Datenschutzrichtlinien haben wir zur Kenntnis genommen.

Abbildung 13-1: Schriftlicher Fragebogen – Umschlagblatt / Titelseite

Hier geht's los:

Mit der Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens
stimme ich die Verarbeitung meiner Daten bei der Stadt
Herzogenaurach unter Beachtung der Vorgaben der DS-
GVO zu. Die Weiterverarbeitung des Einverständnisses
aller weiteren Haushaltsmitglieder für die Verarbeitung
ihrer Daten bei der Stadt Herzogenaurach. Die Hinweise
zum Datenschutz haben ich und alle weiteren Haushalts-
mitglieder zur Kenntnis genommen.

Ihre Teilnahme ist freiwillig!

Ich wohne im Stadtbereich

Kernstadtbereich
 Niederdorf
 Herzo Base
 Burgstall + Hauptendorf
 + Hammerbach + Welkenbach
 + Beutelsdorf + Haundorf
 + Dondorf + Zweifelsheim
 + Höfen + Stembach

Stichtag
 Dienstag Mittwoch Donnerstag

Datum: _____
Wählen Sie einen beliebigen Tag für die Beantwortung Ihrer Aktivität aus. Dabei soll
es sich um einen Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag handeln.

1 Angaben zum Haushalt:
Anzahl der Personen im Haushalt: _____
davon 6 Jahre und älter: _____
Anzahl der privaten PKW: _____
davon E-Auto / Hybrid: _____
Anzahl der dienstlich gemeldeten PKW: _____
Anzahl der Motorräder / Mopeds / Mofas: _____
Anzahl der Fahrräder gesamt: _____
davon E-Bikes / Pedelecs: _____
davon Lastenräder / E-Lastenräder: _____

Wie viele Minuten gehen Sie zur
nächsten Bushaltestelle _____

Angaben zur Teilnahme am Verkehr:
(Bitte Zutreffendes für alle Haushaltsmitglieder angekreuzen
bzw. ankreuzen)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
Ich besitze einen PKW-Führerschein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Ich besitze einen Motorrad-Führerschein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Ich verfüge über eine Carsharing-Mitgliedschaft	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Ich habe einen Fahrradstellplatz	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
... an der Wohnung	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
... am Arbeits-/Ausbildungsplatz	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Planen Sie in absehbarer Zeit ein E-/Lastenrad anzuschaffen?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				

Wenn Sie mit dem ÖPNV fahren, welche Fahrkarte
nutzen Sie in der Regel (ohne 9-Euro-Ticket)?

1 = Einzelfahrkarte, 4er-Ticket, Tageskarte, Wochenendkarte,
2 = Monatskarte, 3 = Monatskarte (M&B Card, Solo 3),
4 = Jahresabo oder 365-Euro-Ticket, 5 = ich fahre nie mit öffentlichen
Verkehrsmitteln (bitte Zahl eintragen)

Nutzen Sie zurzeit den (SHV) (häufiger)
aufgrund des 9-Euro-Tickets?

ja nein ja nein ja nein ja nein ja nein

Folgende Verkehrsmittel benutze ich
allgemein (vor Einführung des 9-Euro-Tickets) /
allgemein / vor Corona

Bus / Tram / Bahn
 Fahrrad / E-Bike / Pedelec / Lastenrad
 PKW / Motorrad
 zu Fuß

Ich nutze öffentliche Verkehrsmittel nicht, weil:

1 = zu unflexibel, 2 = zu langsam, 3 = zu wenig Angebot, 4 = schlechtes Anbindung des Ziels, 5 = schlechtes
Angebot, 6 = schlechtes Anbindung des Ziels, 7 = Angebot
unvollständig, 8 = unzuverlässig, 9 = Sonstiges, 10 = ich nutze öffentliche
Verkehrsmittel (bitte Zahlen ankreuzen, Mehrfachnennungen möglich)

Ich nutze das Rad nicht, weil:

1 = zu unflexibel, 2 = zu gefährlich, 3 = Ziel zu weit weg,
4 = zu wenig Platz, 5 = keine Sitzmöglichkeit, 6 = unzuverlässig,
7 = Sonstiges, 8 = ich nutze das Rad
(bitte Zahlen ankreuzen, Mehrfachnennungen möglich)

Ich vermeide Fußwege, weil:

1 = zu unflexibel, 2 = zu gefährlich, 3 = Ziel zu weit weg,
4 = zu wenig Platz, 5 = keine Sitzmöglichkeit, 6 = unzuverlässig,
7 = Sonstiges, 8 = ich gehe zu Fuß
(bitte Zahlen ankreuzen, Mehrfachnennungen möglich)

Ich bewerte das Angebot in meinem Wohnfeld
Schrittweise 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend, 7 = sehr nicht,
bitte eintragen

für Bus / Tram / Bahn
 für Fahrrad / E-Bike / Pedelec / Lastenrad
 für PKW / Motorrad
 für FußgängerInnen

Angaben zum Stichtag:
Am Stichtag war ich im Home-Office / -Schooling
Am Stichtag war ich außer Haus
Falls nicht außer Haus, bitte Grund eintragen
1 = kein / Urlaub / Arbeitsbedingt, 2 = keine Termine außer
Haus, 3 = Home-Office / Home-Schooling,
4 = andere Gründe (bitte Zahl eintragen)

Am Stichtag stand mir ein PKW zur Verfügung

Abbildung 13-2: Schriftlicher Fragebogen – Haushalts- und Personenfragen

