



MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2024

zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Coburg



Ingenieurbüro Helmert
Inh. K. Henninger
Wilhelmstraße 89
52070 Aachen



gefördert durch
Bayerisches Staatsministerium für
Umwelt und Verbraucherschutz



MOBILITÄTSBEFRAGUNG ZUM WERKTÄGLICHEN VERKEHRSVERHALTEN DER BEVÖLKERUNG IM LANDKREIS COBURG

SCHLUSSBERICHT

Aachen, 15. August 2024

Auftraggeber: Landratsamt Coburg
Fachbereich 23 – Bildung, Mobilität, Kultur und Sport
Lauterer Straße 60
96450 Coburg

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Helmert
Inh. Kathrin Henninger
Wilhelmstraße 89
52070 Aachen

Dipl.-Verkehrswirtschaftlerin Kathrin Henninger (Projektleitung)
M. Sc. Niklas van Heiss
M. Sc. Valerie Guérin

Inhaltsverzeichnis

VORWORT	1
1. ZUSAMMENFASSUNG	2
2. GRUNDLAGEN.....	3
2.1 Vorgehensweise und Methodik	3
2.1.1 Information der Bürgerinnen und Bürger.....	3
2.1.2 Fragebogen	4
2.1.3 Datenschutz	6
2.1.4 Gewichtungsmethode.....	6
2.1.5 Untersuchungsgebiet.....	8
2.1.6 Auswertung	10
2.2 Übersicht der Befragungs-Eckdaten.....	10
2.2.1 Stichprobenqualität.....	10
2.2.2 Stichprobenkennwerte	12
3. ERGEBNISSE	13
3.1 Strukturdaten	13
3.2 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	14
3.2.1 Pkw, Elektro-Pkw und Motorräder.....	14
3.2.2 Fahrräder und Pedelecs / E-Bikes	19
3.2.3 ÖV	23
3.3 Mobilitätswerkzeuge.....	24
3.3.1 Übliche Verkehrsmittelnutzung	24
3.3.2 Motivationsmöglichkeiten zur stärkeren Nutzung des Umweltverbundes	29
3.4 Verkehrsmittelangebot im Wohnumfeld	32
3.5 Mobilitätskennziffern.....	33
3.5.1 Immobile Personen.....	33
3.5.2 Wegehäufigkeit.....	34
3.5.3 Mittlere Unterwegszeit und Tagesstrecke	35
3.6 Verkehrsmittelwahl.....	35
3.6.1 Verkehrsleistung.....	36
3.6.2 Verkehrsart.....	37
3.6.3 Modal Split nach Geschlecht, Alter und Wohnort.....	39
3.6.4 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln.....	40
3.6.5 Wegedauer nach Verkehrsmitteln.....	41
3.6.6 Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel	42
3.7 Wegezwecke	44
3.7.1 Verkehrsleistung.....	44
3.7.2 Verkehrsart.....	46
3.7.3 Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck.....	47
3.7.4 Wegedauer nach Wegezweck	49
3.7.5 Entfernungsverteilung nach Wegezweck	50
3.8 Mobilitätskennziffern im Kommunenvergleich.....	50
3.8.1 Immobile Personen.....	51

3.8.2	Verkehrsmittelwahl	51
3.8.3	Zeitbudget, Entfernungen und Wegedauer	52
3.8.4	Wegezwecke	54
4.	VERKEHRSVERFLECHTUNGEN	55
5.	ANHANG.....	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Schriftlicher Fragebogen, Umschlag: Rückseite (links) und Titelseite (rechts).....	4
Abbildung 2-2:	Schriftlicher Fragebogen, Innenteil: Fragen zum Haushalt und zu Personen	5
Abbildung 2-3:	Schriftlicher Fragebogen, Innenteil: Wegeprotokoll	5
Abbildung 2-4:	Schriftlicher Fragebogen, Innenteil: Hinweise und Beispiele zum Ausfüllen	6
Abbildung 2-5:	Zusammenfassung der Landkreiskommunen im Landkreis Coburg für die Stichprobengewichtung und Auswertung.....	9
Abbildung 2-6:	Übersicht über die Befragungs-Eckdaten	10
Abbildung 2-7:	Haushaltsgrößenverteilung und räumliche Verteilung ungewichtet / gewichtet.....	11
Abbildung 2-8:	Geschlechter- und Altersverteilung der Befragten ungewichtet / gewichtet.....	11
Abbildung 3-1:	Aktuelle Tätigkeit der Personen.....	14
Abbildung 3-2:	Anzahl Pkw pro Haushalt	15
Abbildung 3-3:	Anzahl Elektro-Pkw nach Anzahl verfügbarer Pkw	15
Abbildung 3-4:	Fahrzeugbesitz im Haushalt.....	16
Abbildung 3-5:	Führerscheinbesitz der Personen ab 17 Jahren	17
Abbildung 3-6:	Verfügbarkeit von Pkw-Abstellmöglichkeiten	18
Abbildung 3-7:	Verfügbarkeit von Pkw-Abstellmöglichkeiten im privaten Raum	18
Abbildung 3-8:	Verfügbarkeit von Pkw-Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum.....	19
Abbildung 3-9:	Anzahl Fahrräder (nicht motorisiert und E-Bikes) pro Haushalt	20
Abbildung 3-10:	Ausstattung mit Pedelecs / E-Bikes nach allgemeiner Fahrradausstattung	20
Abbildung 3-11:	Fahrradbesitz im Haushalt	21
Abbildung 3-12:	Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten am Wohnort.....	22
Abbildung 3-13:	Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten am Arbeits- / Ausbildungsort	22
Abbildung 3-14:	Besitz einer ÖV-Zeitkarte	23
Abbildung 3-15:	Anbindung an Bushaltestellen und Bahnhöfe	24
Abbildung 3-16:	Übliche Verkehrsmittelnutzung verschiedener Verkehrsmittel	25
Abbildung 3-17:	Übliche Nutzungshäufigkeit Bus oder Bahn.....	26
Abbildung 3-18:	Übliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads	27
Abbildung 3-19:	Nutzungshäufigkeit von Pkw und Motorrad nach Altersgruppen.....	28
Abbildung 3-20:	Verfügbarkeit eines Pkws am Stichtag nach Altersgruppe und Geschlecht.....	28
Abbildung 3-21:	Verfügbarkeit eines (E-)Fahrrads / (E-)Lastenrads und einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag nach Altersgruppe und Geschlecht	29
Abbildung 3-22:	Hinderungsgründe gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrads.....	30
Abbildung 3-23:	Hinderungsgründe gegen Fußwege	31
Abbildung 3-24:	Hinderungsgründe gegen eine häufigere Nutzung des ÖV.....	31
Abbildung 3-25:	Bewertung des Verkehrsmittelangebotes im Wohnumfeld.....	32
Abbildung 3-26:	Gründe für Immobilität / Arbeitstage pro Woche im Homeoffice	33
Abbildung 3-27:	Wegehäufigkeit und Anteil mobiler Personen nach Altersgruppen und Geschlecht.....	34
Abbildung 3-28:	Mittlere Unterwegszeit und Tagesstrecke.....	35
Abbildung 3-29:	Modal Split der Wege und der Verkehrsleistung.....	36
Abbildung 3-30:	Modal Split nach Verkehrsart	38
Abbildung 3-31:	Modal Split nach Geschlecht und Altersgruppe	39
Abbildung 3-32:	Modal Split nach Wohnort	40
Abbildung 3-33:	Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln	40
Abbildung 3-34:	Wegedauer nach Verkehrsmittelgruppe	42

Abbildung 3-35: Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel.....	43
Abbildung 3-36: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel	44
Abbildung 3-37: Zweckverteilung der Wege und der Verkehrsleistung.....	45
Abbildung 3-38: Wegezweckverteilung nach Wohnort	45
Abbildung 3-39: Wegezweckverteilung nach Geschlecht und Altersgruppen	46
Abbildung 3-40: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsart.....	46
Abbildung 3-41: Verteilung der Verkehrsmittel nach Wegezweck (relative Häufigkeit)	47
Abbildung 3-42: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsmittel.....	48
Abbildung 3-43: Durchschnittliche Wegedauer je Wegezweck.....	49
Abbildung 3-44: Mittlere Entfernungen nach Wegezweck	50
Abbildung 3-45: Mobilitätskennziffern im Vergleich	51
Abbildung 3-46: Modal Split im Vergleich.....	52
Abbildung 3-47: Zeitbudget im Vergleich.....	52
Abbildung 3-48: Mittlere Wegelänge im Vergleich	53
Abbildung 3-49: Mittlere Wegedauer im Vergleich	53
Abbildung 3-50: Wegezwecke im Vergleich	54
Abbildung 4-1: Verkehrsbeziehungen im Gesamtverkehr	56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Rahmendaten der befragten Haushalte.....	12
Tabelle 2-2: Stichprobendaten der befragten Haushalte nach Untersuchungsgebiet	12
Tabelle 3-1: Modal Split (fein)	37
Tabelle 3-2: Liste der vergleichbaren Landkreise.....	50
Tabelle 4-1: Räumliche Unterteilung der Untersuchungsgebiete.....	55
Tabelle 4-2: Matrix der Verkehrsverflechtungen.....	57

Hinweis:

Im Wortlaut des vorliegenden Ergebnisberichts werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

In den Diagrammen und Tabellen werden gegebenenfalls durch Rundung von Anteilswerten bei der Summierung nicht immer exakt 100 % erreicht.

Vorwort

Im November 2023 beauftragte der Landkreis Coburg das Ingenieurbüro Helmert mit der Durchführung und Auswertung einer Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten. Die Methodik ergibt sich aus den Standards der AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.). Der Landkreis Coburg verfolgt mit dieser Untersuchung und deren Ergebnissen mehrere Ziele:

Zum einen wird eine statistisch gesicherte Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme gewonnen, die den Status-Quo zum aktuellen Zeitpunkt festhält. Diese liefert Erkenntnisse darüber

- wann,
- wie,
- womit und
- zu welchem Zweck

Aktivitäten unternommen werden. Zum anderen lässt die Analyse Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung, Abhängigkeiten und Verlagerungspotentiale bei der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Landkreis Coburg zu.

Aufgrund der Mitwirkungsbereitschaft der Bevölkerung im Landkreis Coburg ist es gelungen, repräsentative Ergebnisse zu erzielen, mit denen die genannten Fragestellungen zuverlässig beantwortet werden können.

In vorliegendem Bericht werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung erläutert.

1. Zusammenfassung

Die Mobilitätsbefragung 2024 wurde als schriftliche, telefonische und Online-Stichprobenbefragung durchgeführt. Es liegen Daten zu 2.177 Personen aus 928 Haushalten vor, die wichtige Erkenntnisse zum werktäglichen Verkehrsverhalten liefern. Mit einer Quote von 2,5 % der Bevölkerung im Landkreis Coburg ist die Befragung als statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen.

An einem normalen Werktag verlassen 88 % der Bevölkerung im Landkreis Coburg das Haus. Es werden am Tag durchschnittlich 3,1 Wege und Fahrten pro Person unternommen (3,5 Wege pro Tag und Person wenn, nur die mobilen Personen betrachtet werden). Jeder Weg dauert im Mittel 18 Minuten; dabei werden im Schnitt 10,2 km zurückgelegt.

Nur 22 % aller Wege werden im Landkreis Coburg mit den Verkehrsmitteln des 'Umweltverbundes' zurückgelegt. Das „Zu Fuß gehen“ macht dabei einen Wegeanteil von 13 % aus. Die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) werden für 5 % der Wege und das Rad wird für 4 % aller Wege gewählt. 78 % aller Wege entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), entweder als Selbst- oder Mitfahrende.

Haupt-Wegezwecke sind Wege zur Arbeit / zu geschäftlichen Zwecken (32 %) oder beziehen sich auf Freizeit- und Besuchszwecke (18 %). Dicht gefolgt von Wegen mit dem Zweck Einkauf (17 %). 13 % der Wege werden für private Erledigungen zurückgelegt, 10 % der Wege werden zum Zweck Ausbildung getätigt und knapp ein Zehntel der Fahrten werden zum Bringen / Holen von Personen zurückgelegt.

Die verschiedenen Lebensstadien der Einwohnerinnen und Einwohnern beeinflussen deutlich das individuelle Verkehrsverhalten. So legen Personen zwischen 30 und 49 Jahren mit 3,5 Wegen die meisten, Menschen ab 80 Jahren mit 2,1 Wegen die wenigsten Wege am Tag zurück.

Deutlich wird die Konzentration der Wege der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Coburg auf die Stadt Coburg im Zentrum. Dadurch sind die Wege im Durchschnitt hier kürzer als im Vergleich mit anderen ländlich geprägten Gebieten. Dennoch nutzen viele Bürgerinnen und Bürger auch für vergleichsweise kurze Wege den Pkw.

2. Grundlagen

2.1 Vorgehensweise und Methodik

Die Mobilitätsbefragung im Landkreis Coburg wurde von Anfang März bis Ende April 2024, außerhalb von Schulferien und Feiertagen, durchgeführt. Die Befragung basiert auf einer freiwilligen Teilnahme der Bevölkerung. Die Stichprobe wurde gemäß den Bevölkerungsanteilen der 17 Landkreiskommunen (vgl. Kapitel 2.1.5) an der Gesamtbevölkerung zufällig aus den Einwohnermeldeverzeichnissen der Kommunen gezogen. Die Grundgesamtheit bilden alle Einwohnerinnen und Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz im Landkreis Coburg.

Den angeschriebenen Bürgerinnen und Bürgern standen drei verschiedene Teilnahmewege zur Auswahl: eine Teilnahme über den mitgesendeten schriftlichen Fragebogen, eine Teilnahme über einen Online-Fragebogen oder eine telefonische Befragung. Durch dieses breite Angebot an Zugangswegen werden verschiedene Bevölkerungsgruppen erreicht, dadurch kann gewährleistet werden, dass die Stichprobe die Bevölkerungszusammensetzung in der Grundgesamtheit widerspiegelt. Die Online- und die telefonische Befragung haben den Vorteil, dass durch die Unterstützung von Prüfroutinen der Website bzw. des Interviewers in kurzer Zeit eine vollständig verwendbare, plausibilisierte Erhebung der Daten möglich ist.

Alle in der Stichprobe ausgewählten Haushalte erhielten ein Anschreiben im Namen des Landrats Sebastian Straubel, das die Hintergründe der Mobilitätsbefragung aufzeigte, die Datenschutzerklärung und die Informationen zur Teilnahme beinhaltete. Die Zugangsdaten zum Online-Fragebogen waren im Anschreiben als Internetlink sowie als QR-Code enthalten, sodass die Haushalte unmittelbar an der Befragung teilnehmen konnten. Der Zugang zum Online-Fragebogen war durch einen Code geschützt, sodass nur diejenigen, die innerhalb der Stichprobe das Anschreiben erhielten, mit dem darin übermittelten Zugangscode teilnehmen konnten. Dies ist notwendig, um durch die reine Zufallsauswahl die Repräsentativität der Stichprobe zu gewährleisten. Dem Anschreiben lag weiter der schriftliche Fragebogen (siehe Kapitel 2.1.2) bei, den die Haushalte ausfüllen und kostenlos zurücksenden konnten. Falls eine telefonische Befragung gewünscht wurde, konnte die Telefonnummer sowie bevorzugte Zeiten für das Interview auf einem Abschnitt des Fragebogens eingetragen werden und ebenfalls kostenlos mit dem Rückumschlag versendet werden.

Es wurde jeweils der gesamte angeschriebene Haushalt mit allen Haushaltsmitgliedern befragt. Für Kinder wurden die Eltern gebeten, stellvertretend die entsprechenden Angaben zu machen. Im Falle der Abwesenheit eines Haushaltsmitgliedes konnten dessen Wege entweder später nachgetragen oder stellvertretend eingegeben werden. Im Wegeprotokoll wurde der gesamte Tagesablauf erfasst. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch zu Haushaltsmitgliedern, die am Stichtag keine Wege unternommen haben, Angaben gemacht werden sollten.

Als Anreiz zur Teilnahme an der Befragung wurden Gewinne ausgelost. Zur Teilnahme konnte der Haushalt seine Adressdaten bei einer schriftlichen Teilnahme auf dem Rückumschlag vermerken, beziehungsweise wurden diese Daten nach Abschluss des Online-Fragebogens in einer separaten Eingabemaske eingetragen. Teilnehmende Haushalte über die Online-Eingabemaske konnten zudem eine Aufwandsentschädigung in Anspruch nehmen oder diesen Betrag an eine von zwei gemeinnützigen Organisationen spenden.

2.1.1 Information der Bürgerinnen und Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger wurden sowohl in der Presse als auch auf den Internetseiten des Landkreises über den Zweck der Befragung informiert. Es wurde intensiv darauf hingewiesen, dass die Teilnahme freiwillig ist und alle Angaben anonym verarbeitet werden. Ebenfalls wurde eine Telefonnummer veröffentlicht, unter welcher Bürgerinnen und Bürger direkt Fragen zur Mobilitätsbefragung stellen konnten.

Gründe für eine Unter- bzw. Überrepräsentierung von Personengruppen können sein:

- Verweigerer
Personen, die aus verschiedenen Gründen keine Befragung wünschen. Gründe könnten sein: Zeitmangel, keine Auskünfte über private Gewohnheiten etc.
- Personen mit Migrationshintergrund
Personengruppen, die möglicherweise aufgrund sprachlicher Schwierigkeiten nicht die Möglichkeit hatten, dem Interview zu folgen, oder sich die zur Verfügung stehenden Informationen aus dem Internet oder über einen Ansprechpartner zu beschaffen.
- Altersstruktur
Die tatsächliche Altersstruktur im Untersuchungsgebiet weicht oft leicht von der Altersverteilung der befragten Personen ab. Oft sind Personen über 50 Jahren in Befragungen überrepräsentiert, während Personen zwischen 30 und 49 Jahren unterrepräsentiert sind.

Damit die Stichprobe möglichst genau die Grundgesamtheit abbildet, wurde auf Ebene der Personen eine Anpassung an die Eckwerte aus der aktuellen Einwohnerstatistik der jeweiligen Landkreiskommune vorgenommen, gegliedert nach disjunkten Klassen¹ einer Kreuzkombination

- des Alters
- des Geschlechts und
- des Wohnortes.

Technisch bedingt erzeugt die Ziehung der Stichprobe durch ungleiche Auswahlwahrscheinlichkeiten eine systematische Verzerrung der Daten. Da die zufällige Ziehung aus dem Einwohnermeldeverzeichnis der Landkreiskommunen nur einwohnerbezogen erfolgen kann, haben Mehrpersonenhaushalte eine größere Wahrscheinlichkeit, in die Stichprobe gezogen zu werden als Einpersonenhaushalte. Die Befragung richtete sich jedoch an alle Mitglieder eines Haushalts, sodass Personen aus größeren Haushalten in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Die Verteilung der Haushaltsgrößen in der Stichprobe wurde an die tatsächliche Haushaltsgrößenverteilung im Landkreis Coburg² angepasst.

Die multikriterielle Gewichtung stellt sicher, dass innerhalb der Klassen keine Verzerrungen auftreten. Dabei wurden die Befragten in sieben Altersgruppen zusammengefasst. Die Altersgruppen sind in einer Form gewählt worden, die die Lebensphasen der Befragten (Kindheit; Schule; Ausbildung / Studium / Berufsstart; Berufstätigkeit; Rentenalter) abbilden. Die Altersklassen lauten:

- 0 – 6 Jahre
- 7 – 16 Jahre
- 17 – 29 Jahre
- 30 – 49 Jahre
- 50 – 64 Jahre
- 65 – 80 Jahre
- > 80 Jahre

Die Wohnorte der Befragten wurden zu drei Untersuchungsgebieten zusammengefasst (vgl. Kapitel 2.1.5), auf Grundlage derer die Gewichtung durchgeführt wurde.

Diese Zusammenfassung des Alters und der Wohnorte in Gruppen ist notwendig, um die Zahl der disjunkten Klassen gering zu halten. Eine zu hohe Anzahl an disjunkten Klassen führt

¹ disjunkte Klassen sind sich nicht überlappende Klassen, d.h. jede Kombination aus Alter, Geschlecht und Wohnort stellt eine eindeutige Klasse dar. Jede Person kann eindeutig einer einzigen Klasse zugeordnet werden.

² Statistischer Bericht, Mikrozensus – Haushalte und Familien, Endergebnisse 2022 (Stand: 19.02.2024), © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024

dazu, dass die Anzahl der Personen in einer Klasse gering und die resultierenden Gewichtungsfaktoren zu groß werden.

Durch Iterative Proportional Fitting (IPF)³ wurde die Gewichtung nach Haushaltsgrößen kombiniert mit der Gewichtung nach Alter, Geschlecht und Wohnort, sodass sich innerhalb der marginalen Verteilungen keine Verzerrungen ergeben (s. Gegenüberstellung in den folgenden Diagrammen). Schließlich ergibt sich für jede Person in der Stichprobe ein Gewichtungsfaktor, der auf alle Daten der jeweiligen Person angewendet wird.

2.1.5 Untersuchungsgebiet

Die Landkreiskommunen im Landkreis Coburg wurden in drei Untersuchungsgebiete zusammengefasst. Für die Datenaufbereitung und Auswertungen werden die Untersuchungsgebiete wie folgt gebildet:

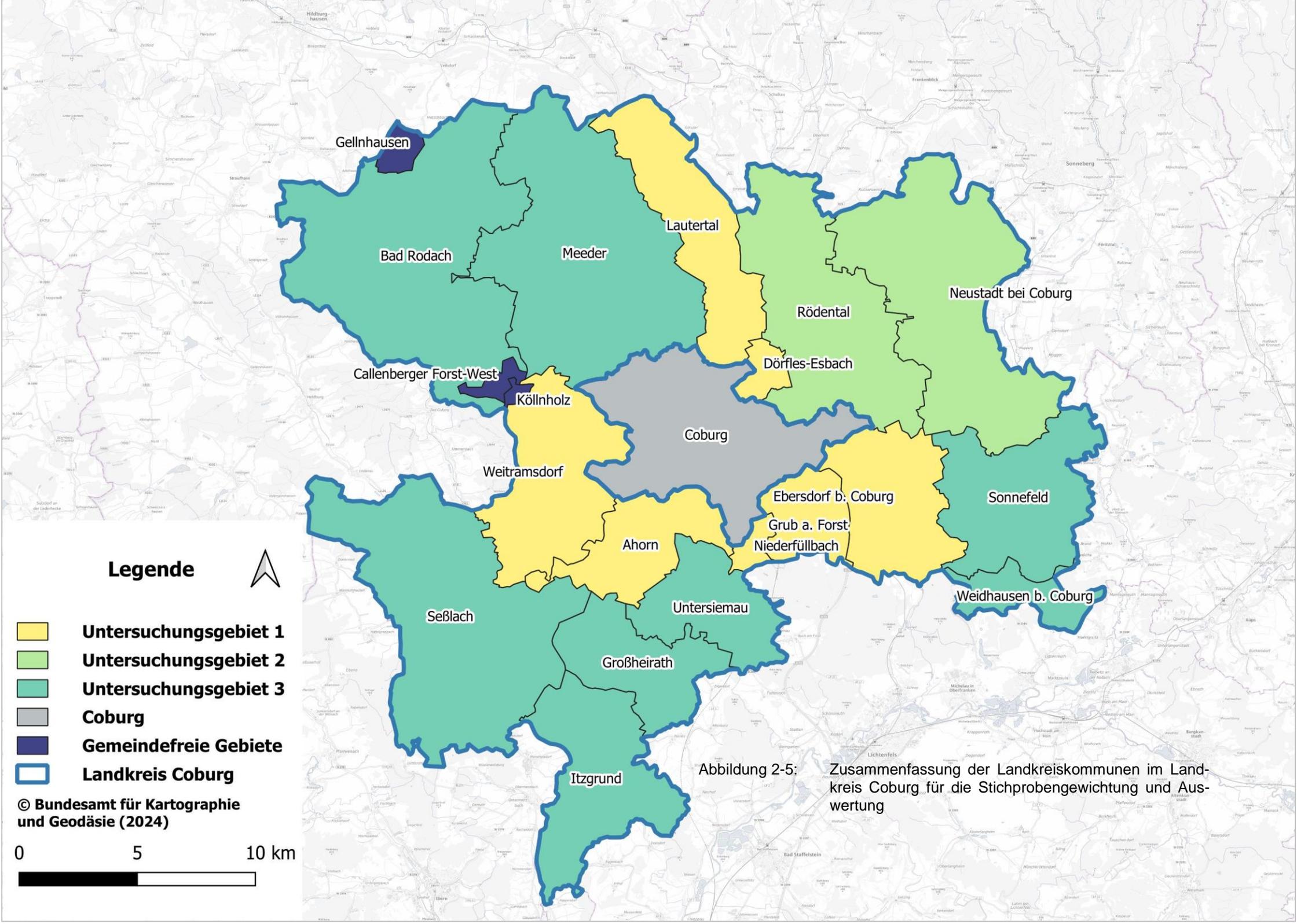
- Gebiet 1: Ahorn, Dörfles-Esbach, Ebersdorf b. Coburg, Grub a. Forst, Lautertal, Niederfüllbach, Weitramsdorf
- Gebiet 2: Neustadt bei Coburg, Rödentel
- Gebiet 3: Bad Rodach, Großheirath, Itzgrund, Meeder, Seßlach, Sonnefeld, Untersiemau, Weidhausen b. Coburg

Durch die Bildung der Untersuchungsgebiete kann die statistische Sicherheit aufgrund der Größe der gewählten Stichprobe erhöht werden. Um statistisch sichere und repräsentative Aussagen auf Ebene jeder einzelnen Landkreiskommune treffen zu können, wäre insgesamt eine sehr große Stichprobe erforderlich gewesen, die einen hohen Aufwand und hohe Kosten verursacht hätte. Ziel der Erhebung war es deshalb, für drei im Vorfeld definierte Untersuchungsgebiete statistisch sichere und repräsentative Ergebnisse zu ermitteln.

Die Untersuchungsgebiete fassen Kommunen mit ähnlichen Strukturen (z.B. verkehrliche Anbindung, Siedlungsstruktur, etc.) zusammen.

Gebiet 1 kennzeichnet sich durch die Nähe zur kreisfreien Stadt Coburg mit entsprechender Anbindung. Die beiden bevölkerungsstärksten Landkreiskommunen Neustadt bei Coburg und Rödentel (Gebiet 2) sind durch einen städtischen Charakter geprägt. In Gebiet 3 werden Landkreiskommunen zusammengefasst, die sich durch ländliche Strukturen und weitere Entfernungen zur kreisfreien Stadt Coburg kennzeichnen. Die Zusammenfassung der Landkreiskommunen im Landkreis Coburg wird in Abbildung 2-5 visualisiert.

³ IPF ist ein iteratives Verfahren, mithilfe dessen die Korrekturfaktoren schrittweise angepasst werden, sodass die marginalen Verteilungen der gewichteten Stichprobe (Altersverteilung, Verteilung der Geschlechter, Verteilung der Wohnorte und Verteilung der Haushaltsgrößen) mit den entsprechenden Verteilungen der Einwohnerstatistik übereinstimmen.



Legende



-  **Untersuchungsgebiet 1**
-  **Untersuchungsgebiet 2**
-  **Untersuchungsgebiet 3**
-  **Coburg**
-  **Gemeindefreie Gebiete**
-  **Landkreis Coburg**

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024)

0 5 10 km



Abbildung 2-5: Zusammenfassung der Landkreiskommunen im Landkreis Coburg für die Stichprobengewichtung und Auswertung

2.1.6 Auswertung

Die Auswertung erfolgte mit dem Programm HHB⁴, welches auf einer Access-Datenbank basiert. Das Programm wurde auf die Anforderungen und Spezifikationen der Befragung im Landkreis Coburg abgestimmt. Die offene Struktur der Datenbank erlaubt es, für weitere Fragestellungen - zu einem späteren Zeitpunkt - ergänzende Auswertungen durchzuführen.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung werden im vorliegenden Bericht präsentiert und interpretiert. Der Bericht stellt neben der Beschreibung der Befragungseckdaten und der Aufbereitung der generellen Ergebnisse zum Verkehrsverhalten auch differenzierte Auswertungen der Haushalts-, Personen- und Wegedaten dar.

Darüber hinaus bieten Vergleiche der Mobilitätskennziffern mit anderen Landkreisen und mit Daten aus der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) aus dem Jahr 2017 die Möglichkeit, die Ergebnisse besser einzuordnen.

2.2 Übersicht der Befragungs-Eckdaten

Erhebungsjahr	2024
Erhebungsinhalt	Daten zum werktäglichen Verkehr der Wohnbevölkerung im Landkreis Coburg
Erhebungszeitraum	11.03.2024 bis 26.04.2024 außerhalb der Osterferien
Erhebungsstichtage	Dienstag - Donnerstag, 1 Tag je Haushalt
Erhebungsart	telefonisch - schriftlich - online
Information	Begleitschreiben des Landrats Datenschutzinformationen, Presseartikel, Homepage
Adressaten	Alle Personen des kontaktierten Haushalts
Stichprobe	Zufallsstichprobe, Generierung von 7.200 Adressen nach den Melderegistern der Kommunen im Landkreis Coburg
Beteiligung	Freiwillig
Erhebungstag	Protokollierter Erhebungstag
Gewichtung	nach Haushaltsgröße, Alter, Geschlecht, Wohnort
Ziel	Erhebung aktueller Grundlagendaten für die zukünftige Ausgestaltung eines integrierten und verträglichen Mobilitätskonzeptes

Abbildung 2-6: Übersicht über die Befragungs-Eckdaten

Die Erhebung fand in drei Erhebungswellen statt. Die erste der drei Wellen wurde am 11. März 2024 versandt, die zweite und dritte Welle folgten am 08. und 15. April nach den Osterferien.

2.2.1 Stichprobenqualität

Aufgrund der oben genannten Konsequenzen der Stichprobenziehung unterscheidet sich die Haushaltsverteilung der ungewichteten Stichprobe deutlich von der Statistik. Einpersonenhaushalte sind in der Stichprobe unterrepräsentiert. Die Gewichtung gleicht diesen Umstand aus.

⁴ HHB: Haushaltsbefragung

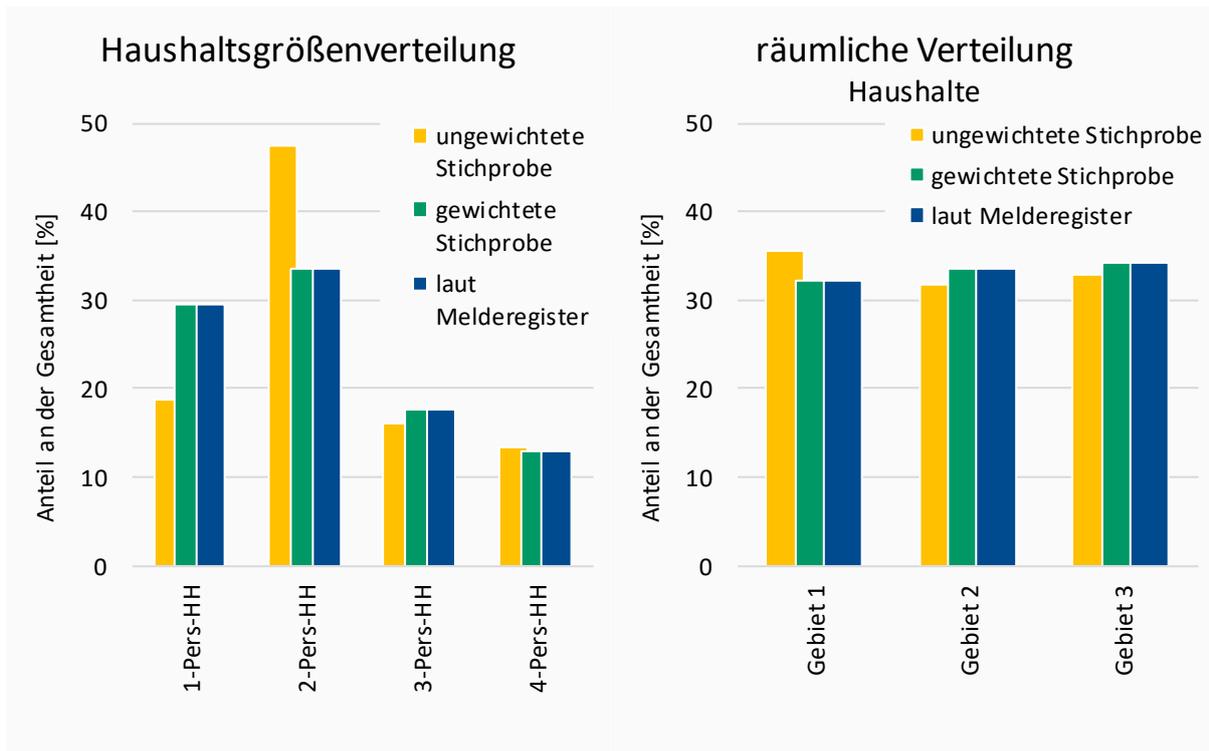


Abbildung 2-7: Haushaltsgrößenverteilung und räumliche Verteilung ungewichtet / gewichtet

Die Stichprobe ist in den Gebieten 2 und 3 leicht unterrepräsentiert. Das Ziel, auf Ebene der Gebiete jeweils eine ausreichend große Stichprobengröße zu erreichen, um repräsentative Aussagen für jedes der drei Gebiete treffen zu können, wurde dennoch erreicht. Für Auswertungen auf Ebene des Landkreises werden die Stichproben der drei Gebiete entsprechend der Einwohnerverhältnisse aus der Einwohnerstatistik gewichtet.

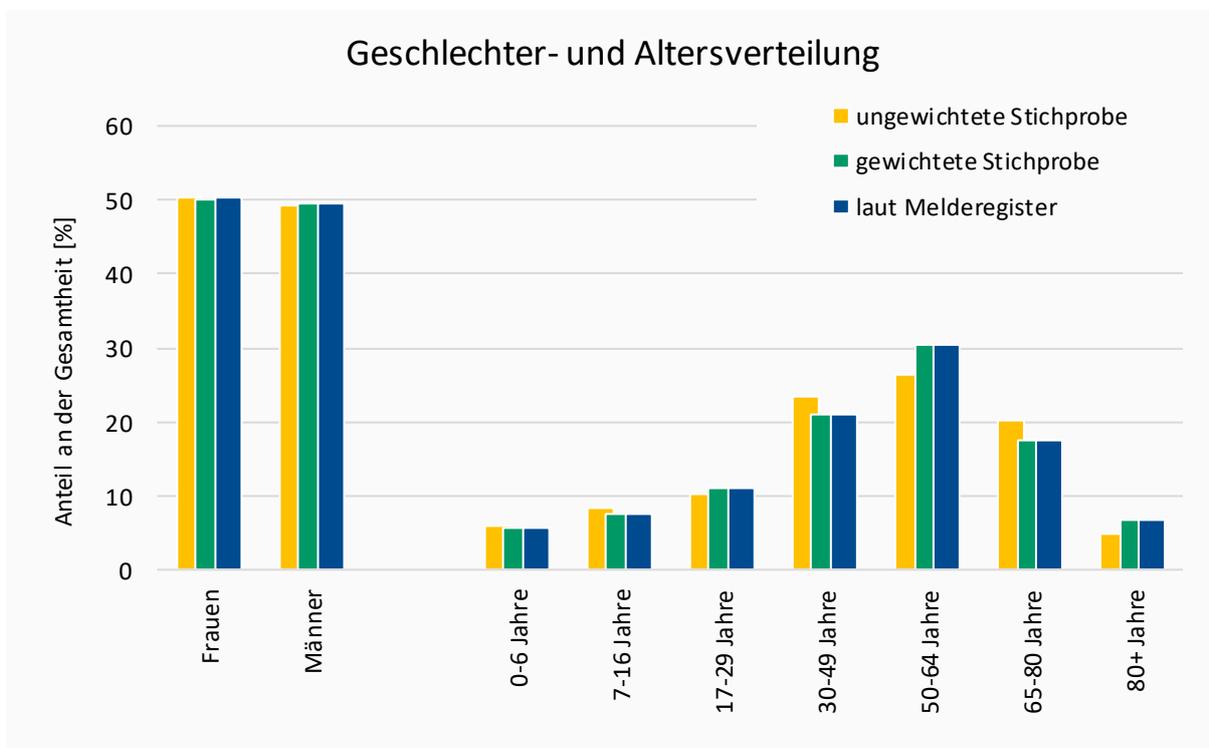


Abbildung 2-8: Geschlechter- und Altersverteilung der Befragten ungewichtet / gewichtet

In der geschlechtsspezifischen Differenzierung weicht die Stichprobe kaum von der Grundgesamtheit der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Coburg ab.

Die Verteilung der Altersgruppen zeigt, dass Personen zwischen 30 und 49 Jahren und Personen zwischen 65 und 80 Jahren in der ungewichteten Stichprobe leicht überrepräsentiert sind, die Personen zwischen 50 und 64 Jahren sowie die Personen ab 80 Jahren hingegen etwas unterrepräsentiert. In den Altersgruppen unter 30 Jahren decken sich die Anteile in der ungewichteten Stichprobe bereits beinahe mit den Anteilen in der Einwohnerstatistik. Im Rahmen der Stichprobengewichtung werden jegliche Abweichungen an die Verteilung aus der Einwohnerstatistik angepasst, sodass die gewichtete Stichprobe exakt der statistischen Einwohnerverteilung entspricht.

2.2.2 Stichprobenkennwerte

In der Erhebung wurden 928 Haushalte mit insgesamt 2.205 Personen befragt. Die Anzahl der befragten Personen entspricht einem Anteil von 2,5 % an der Bevölkerung des Landkreis Coburg. Mit dieser Anzahl Befragter gilt die Stichprobe für den gesamten Landkreis als statistisch repräsentativ. Die Daten der Stichprobe werden im Folgenden denen der Meldestatistik detaillierter gegenübergestellt, um so die Stichprobenqualität zu beurteilen.

Ausgewählte Haushalte	7.200
Erreichte Haushalte	928
Erreichte Personen	2.205
Erreichte Personen (gewichtet)	2.177
Wohnberechtigte Bevölkerung (07 / 23)	89.755
Anteil Befragter an der Bevölkerung	2,5 %
Mittlere Haushaltgröße der Stichprobe	2,4
Mittlere Haushaltgröße (gewichtet)	2,3
Erfasste Wege	6.679
Erfasste Wege (gewichtet)	6.548

Tabelle 2-1: Rahmendaten der befragten Haushalte⁵

Auch auf Ebene der Untersuchungsgebiete ist die gewonnene Stichprobe statistisch gesichert:

	Gebiet 1	Gebiet 2	Gebiet 3
Erreichte Haushalte	329	294	305
Erreichte Personen	787	687	731
Wohnberechtigte Bevölkerung	29.209	28.451	32.095
Anteil Befragter an der Bevölkerung	2,7 %	2,4 %	2,3 %

Tabelle 2-2: Stichprobendaten der befragten Haushalte nach Untersuchungsgebiet

⁵ Die wohnberechtigte Bevölkerung beinhaltet die Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz

3. Ergebnisse

Nachfolgend stellen Tabellen, Diagramme und Karten die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung dar. Dabei werden die Daten inhaltlich und fachlich interpretiert sowie bewertet.

Die Ergebnisse zeigen statistisch gesichert das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Coburg. Die Mobilitätsbefragung enthält keine Angaben zu Wegen von Personen, die außerhalb vom Landkreis Coburg leben und zu verschiedenen Zwecken einpendeln.

Alle Werte im Folgenden beziehen sich auf die gewichtete Stichprobe. Die Gewichtung wurde nach den oben beschriebenen Kriterien durchgeführt. In den Diagrammen und Tabellen werden gegebenenfalls durch Rundung von Anteilswerten bei der Summierung nicht immer exakt 100 % erreicht. Zudem beinhaltet der Fragebogen Fragen, die nicht von allen Befragten beantwortet wurden. Die Diagramme und Tabellen weisen die Anzahl der Nennungen aus, so dass ersichtlich ist, auf wie viele verwertbare Daten sich die jeweilige Fragestellung bezieht.

3.1 Strukturdaten

In den 928 erreichten Haushalten der Nettostichprobe wurden insgesamt 2.177 Personen befragt. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,3 Personen je Haushalt.

29 % der befragten Haushalte sind Single-Haushalte, dort leben 14,6 % aller Befragten. In 37 % der befragten Haushalte leben mindestens 3 Personen, das sind insgesamt 52 % der Befragten. Insgesamt ist der Anteil an Ein-Personen-Haushalten in Gebiet 2 etwas höher als im Gesamtdurchschnitt.

Im Personenfragebogen wurde für alle Befragten die aktuelle Lebenssituation erfasst, denn diese ist eine bestimmende Einflussgröße auf das Mobilitätsverhalten neben beispielsweise dem Alter der Person.

Die Interviewten wurden in

- Vollzeit erwerbstätig
- Teilzeit erwerbstätig
- Auszubildende / Auszubildender
- Schülerin / Schüler
- Student / Studentin
- erwerbslos
- Hausfrau / Hausmann
- Rentnerin / Rentner / Pensionärin / Pensionär
- Kind (noch nicht eingeschult)

unterschieden.

Die Auswertung der in der Stichprobe enthaltenen Personen nach aktueller Tätigkeit zeigt Abbildung 3-1.

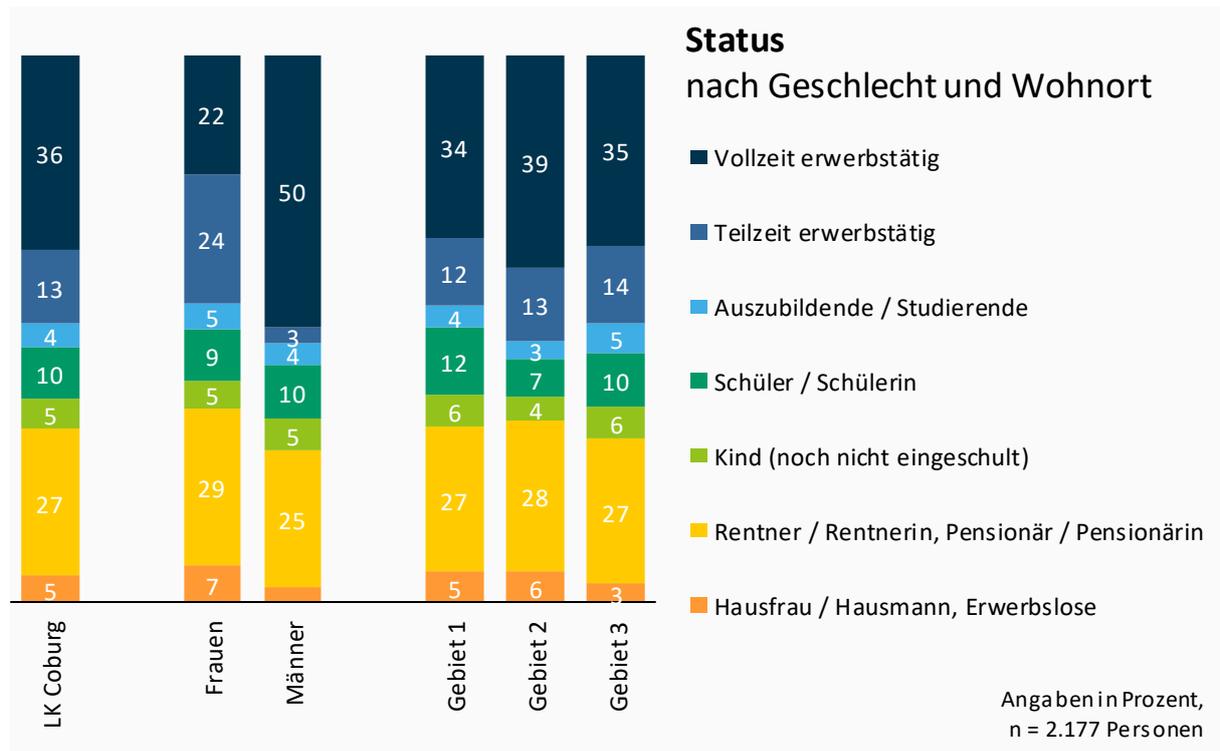


Abbildung 3-1: Aktuelle Tätigkeit der Personen

Insgesamt sind etwa 49 % der Personen erwerbstätig, 27 % sind Rentner / Rentnerinnen oder Pensionäre / Pensionärinnen und 14 % der Personen befinden sich aktuell in der Ausbildung, im Studium bzw. gehen zur Schule.

Betrachtet man die Verteilung unter Frauen und Männern separat, werden zwei Unterschiede deutlich: Frauen sind zu einem deutlich geringeren Anteil vollzeitberufstätig, dafür häufiger in Teilzeit beschäftigt oder zu Hause. Der Anteil der Rentnerinnen / Pensionärinnen unter allen erfassten Frauen ist ebenfalls höher als bei den Männern, was nicht zuletzt an der höheren Lebenserwartung der Frauen liegt.

Die Verteilung nach Untersuchungsgebiet zeigt, dass in Gebiet 2 etwas mehr Erwerbstätige in Vollzeit und etwas weniger Schülerinnen und Schüler leben als in den anderen Gebieten.

3.2 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Die Frage nach der Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel wird an den gesamten Haushalt gerichtet. Dabei wird die Anzahl verfügbarer Verkehrsmittel abgefragt.

3.2.1 Pkw, Elektro-Pkw und Motorräder

94 % der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. Nur 6 % der Haushalte im Landkreis Coburg verfügt über keinen Pkw. Knapp 6 von 10 Haushalten (57 %) können auf zwei oder mehr Pkw zurückgreifen. Bezogen auf Personen liegt der Motorisierungsgrad im Landkreis Coburg somit bei 744 Kfz / 1.000 Einwohner. Diese Daten beinhalten private (E-)Pkw und (E-)Dienstwagen. Im Freistaat Bayern wurden im Jahr 2021 ein Motorisierungsgrad von 622 Kfz / 1.000 Einwohnern ermittelt⁶, was unter dem im Landkreis erhobenen Wert liegt.

In der deutschlandweiten Erhebung Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017) besitzen in Bayern 81 % der Haushalte mindestens einen Pkw.

⁶ Quelle: DESTATIS (2022): Pkw-Dichte im Jahr 2021 auf Rekordhoch – Pressemitteilung Nr. N 058 vom 15. September 2022. <https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/09/PD22_N058_51.html> letzter Zugriff am 26.07.2024.

Im Mittel verfügt ein Haushalt im Landkreis Coburg über **1,7 Pkw**. Dieser Wert liegt deutlich über dem durchschnittlichen Motorisierungsgrad der Haushalte in Bayern von 1,3 Pkw je Haushalt.⁷ Auch für ganz Deutschland wurde in der MiD 2017 ein deutlich geringerer Besitz von Pkw je Haushalt erhoben (1,6).⁸

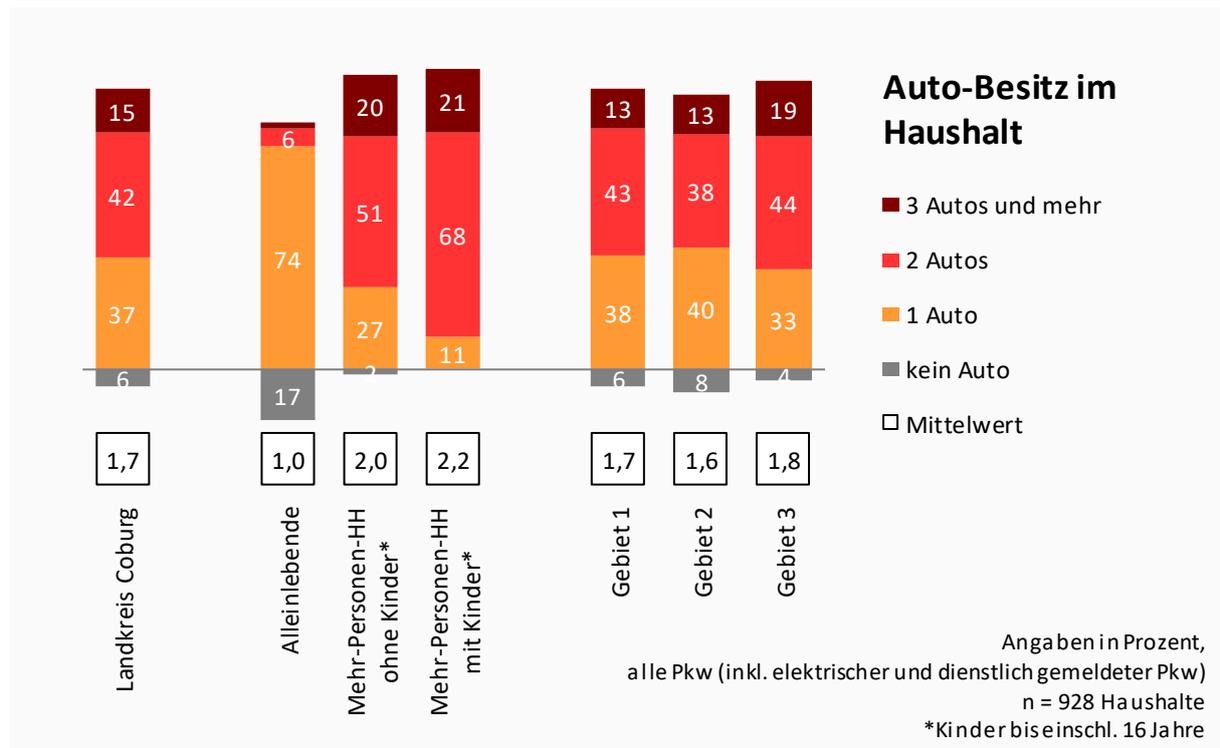


Abbildung 3-2: Anzahl Pkw pro Haushalt

Die Abbildung zeigt, je größer ein Haushalt ist, desto mehr Pkw sind im Haushalt verfügbar. Auch in Haushalten mit Kind steigt die Verfügbarkeit eines Pkws. Durchschnittlich besitzen Haushalte mit Kindern im Landkreis Coburg 2,2 Pkws. Der Pkw stellt damit für die Menschen im Landkreis Coburg ein wichtiges Verkehrsmittel für die alltägliche Mobilität dar.

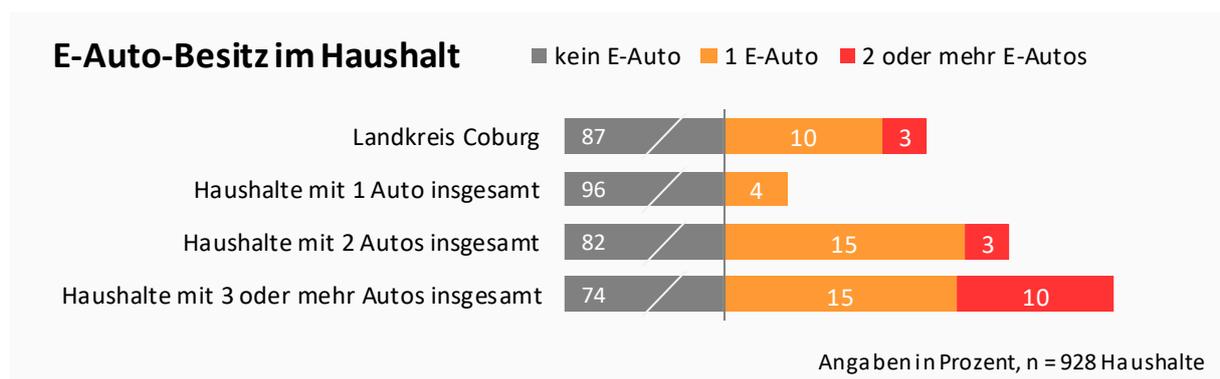


Abbildung 3-3: Anzahl Elektro-Pkw nach Anzahl verfügbarer Pkw

Bei vorhandenen privaten Pkw wurde gefragt, ob und wie viele Elektro- / bzw. Hybrid-Pkw sich darunter befinden. Insgesamt verfügen 13 % aller Haushalte über mindestens einen Elektro-Pkw. Je mehr private Pkw ein Haushalt grundsätzlich zur Verfügung hat, desto eher ist darunter ein Elektro-Auto. Auch in anderen Untersuchungen zeigt sich, dass Elektro-Autos häufig als Zweitwagen genutzt werden.

⁷ Quelle: MiD 2017

⁸ Quelle: MiD 2017

Unter die Gruppe der Motorräder fallen alle motorisierten Zweiräder, entsprechend sind auch Mofas, Roller usw. enthalten. In der Befragung wurde für den Landkreis Coburg ein mittlerer Bestand von **0,3 Motorrädern / Haushalt** ermittelt, der leicht über dem in der MiD 2017 festgestellten Bundesdurchschnitt und dem für Bayern festgestellten Durchschnittswert von 0,2 Motorräder / Haushalt liegt.⁹ Zwischen den Gebieten unterscheidet sich der Durchschnittswert von 0,3 Motorrädern / Haushalt nicht. Etwa 22 % aller Haushalte im Landkreis Coburg verfügen über mindestens ein Motorrad.

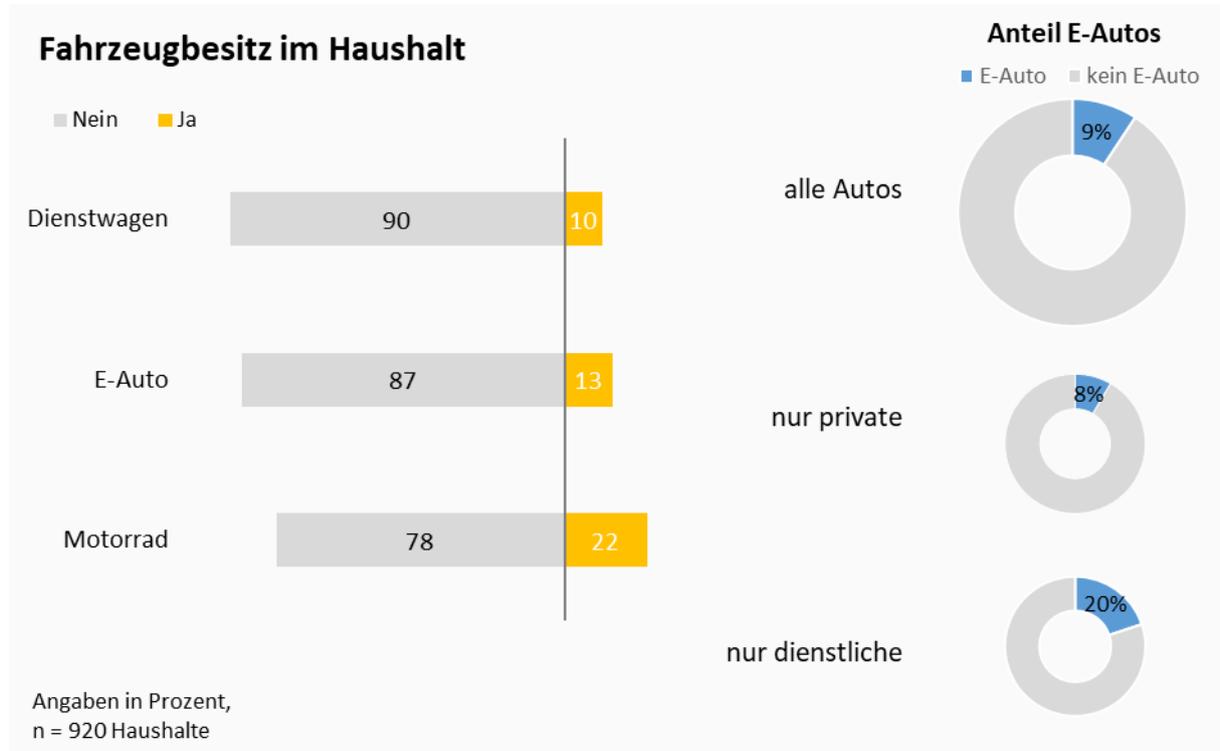


Abbildung 3-4: Fahrzeugbesitz im Haushalt

In Abbildung 3-4 wird der Anteil der Haushalte, die eines der vorgestellten Verkehrsmittel besitzen, sowie der Anteil der E-Autos unter den privaten und dienstlichen Autos dargestellt. Jeder zehnte Haushalt besitzt mindestens einen Dienstwagen (10 %), etwas mehr als jeder siebte Haushalt verfügt über mindestens ein E-Auto (13 %) und mehr als jeder fünfte Haushalt ist im Besitz mindestens eines Motorrads (22 %). Der Anteil der E-Autos unter allen Autos liegt im Landkreis Coburg bei 9%. Eine Unterscheidung in private Pkws und Dienstwagen zeigt, dass der Anteil von E-Autos bei den Dienstwagen mit 20% mehr als doppelt so hoch ist, wie der Anteil von E-Autos im privaten Pkw-Bestand.

⁹ Quelle: MiD 2017

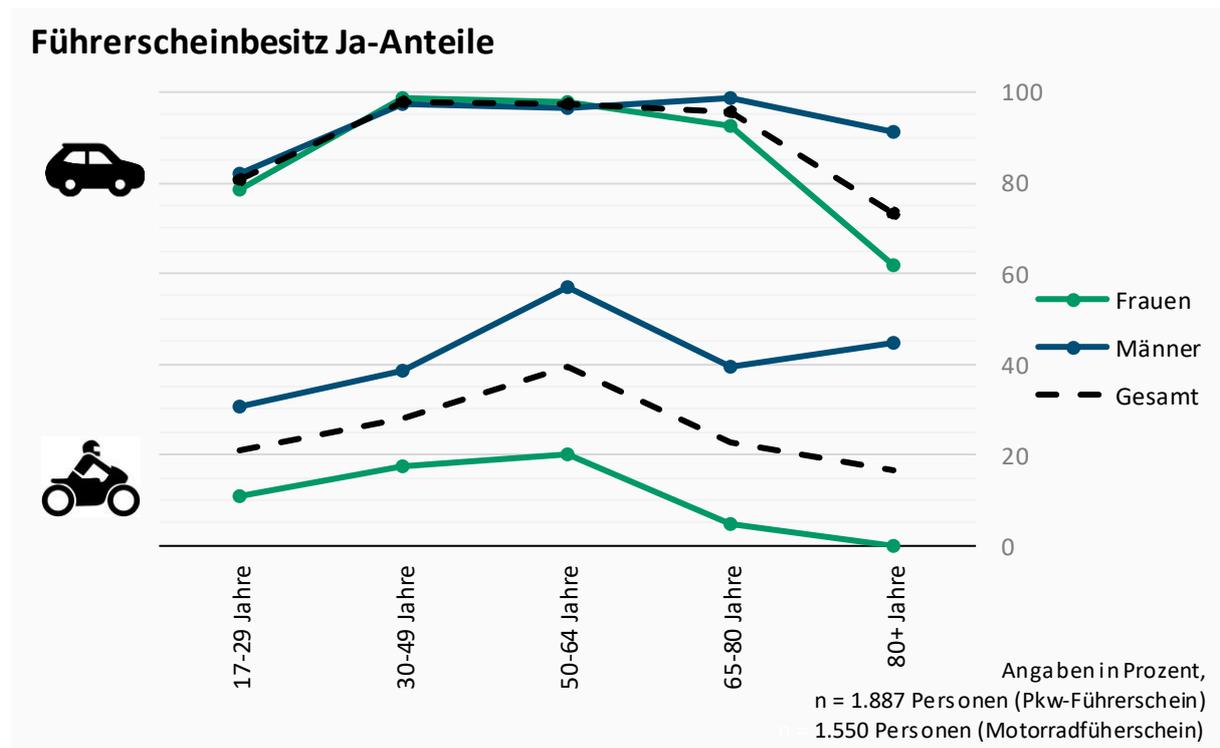


Abbildung 3-5: Führerscheinbesitz der Personen ab 17 Jahren

Rund 95 % der Männer ab 17 Jahre¹⁰ geben an, einen Pkw-Führerschein zu besitzen, bei den Frauen sind es mit 91 % etwas weniger. Dieser Unterschied entsteht vor allem durch die Frauen im Rentenalter, die viel häufiger keinen Führerschein besitzen als gleichaltrige Männer. Bei Personen bis 64 Jahre haben Frauen und Männer gleich häufig einen Führerschein.

Die Differenzierung nach Alter zeigt die hohe Verfügbarkeit eines Pkw-Führerscheins für die meisten der 30 – 64-Jährigen. In diesen Altersgruppen besitzt beinahe jeder einen Pkw-Führerschein. In der Altersgruppe der über 80-jährigen besitzen noch drei Viertel der Personen über eine Fahrerlaubnis.

Einen Motorrad-Führerschein besitzen Männer mit 45 % mehr als dreimal so häufig wie Frauen (14 %).

¹⁰ Begleitete Fahren ab 17 (kurz: BF17): 17-Jährige dürfen ein Kfz fahren, wenn eine Begleitperson im Auto dabei ist.

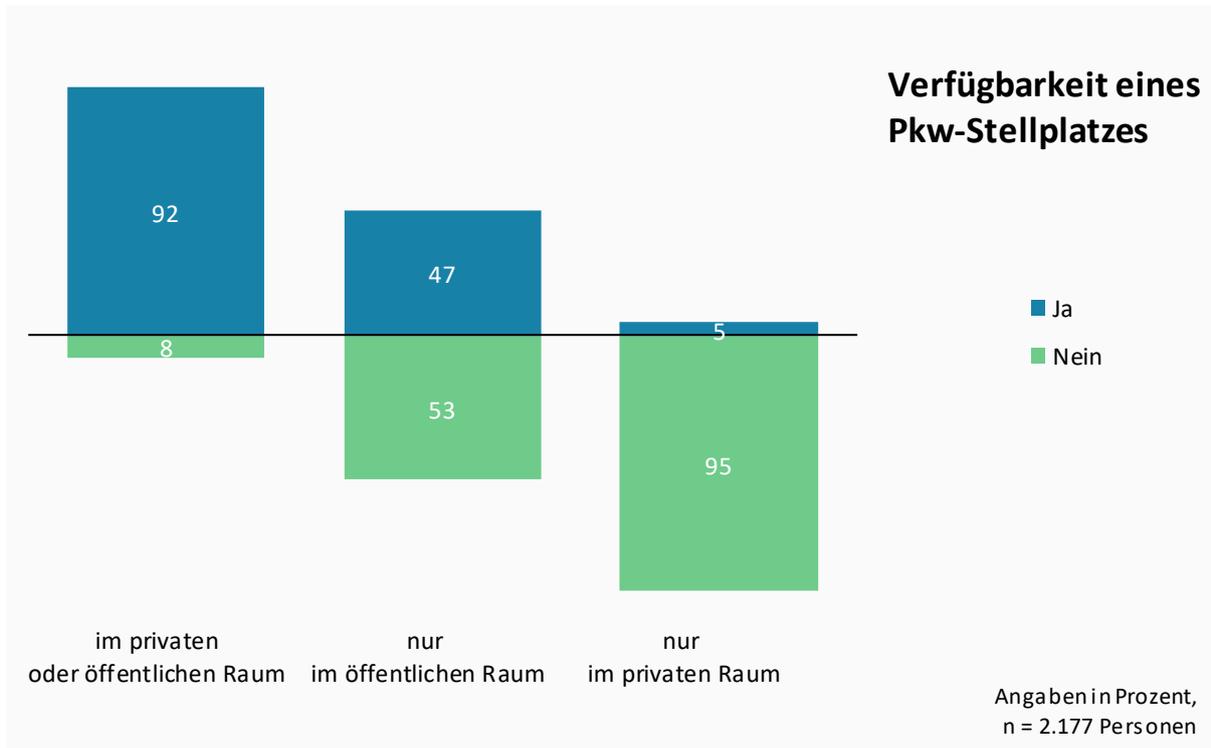


Abbildung 3-6: Verfügbarkeit von Pkw-Abstellmöglichkeiten

Über 90 % der Befragten steht entweder im öffentlichen oder privaten Raum eine Abstellmöglichkeit für Pkw zur Verfügung. Knapp die Hälfte der Befragten finden diese Parkmöglichkeit ausschließlich im öffentlichen Raum.

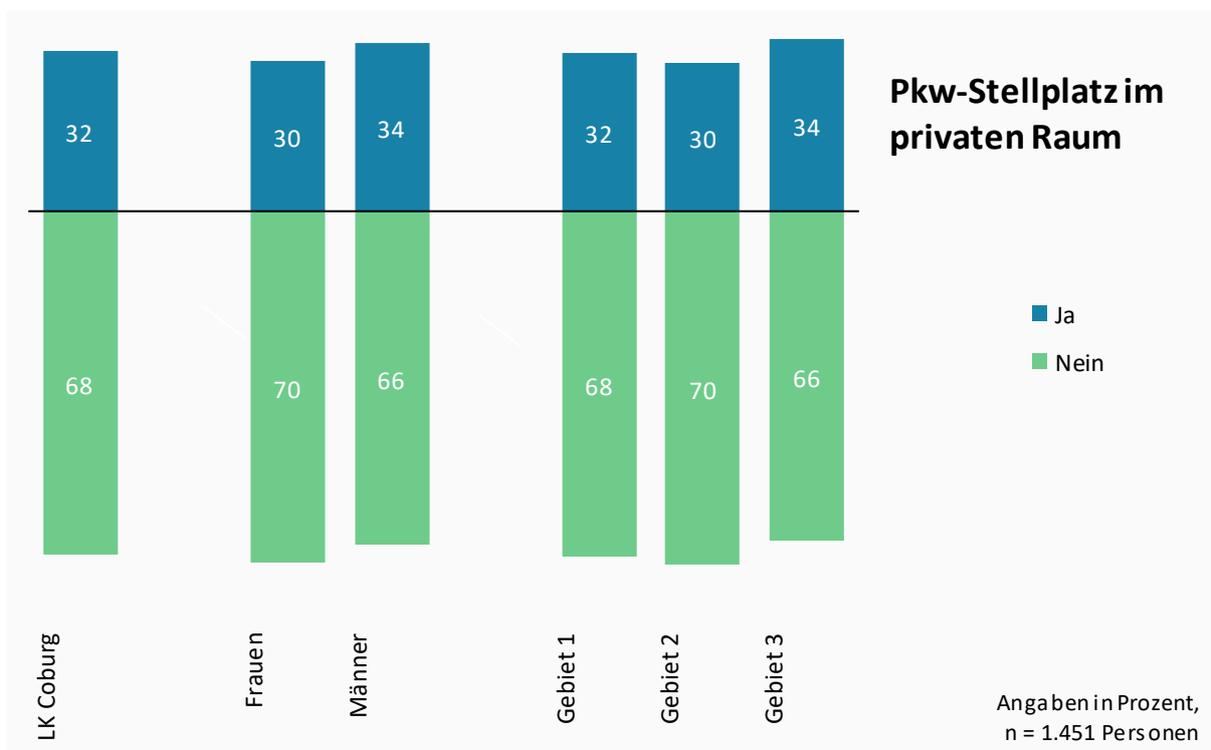


Abbildung 3-7: Verfügbarkeit von Pkw-Abstellmöglichkeiten im privaten Raum

Ein Drittel aller Personen gibt an, über einen Pkw-Stellplatz im privaten Raum zu verfügen. Männer geben dies etwas häufiger an als Frauen. Personen in Gebiet 2 geben etwas seltener an als Personen in Gebiet 1 und 3, über einen Pkw-Stellplatz im privaten Raum zu verfügen.

Die Verfügbarkeit eines Stellplatzes im öffentlichen Raum fällt positiver aus. Hier geben mit knapp 9 von 10 Personen der Großteil an diese Möglichkeit zu besitzen. Zudem bestehen kaum Unterschiede zwischen den einzelnen Gebieten sowie keine nennenswerten geschlechtsspezifischen Unterschiede.

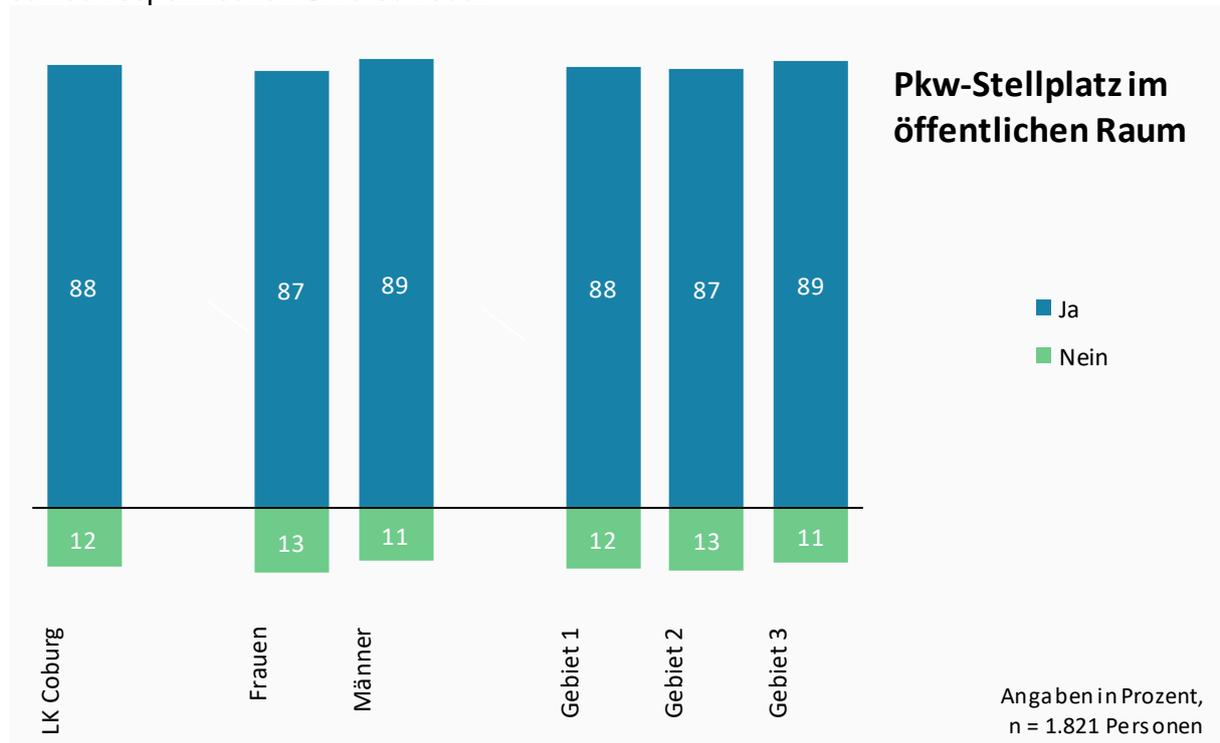


Abbildung 3-8: Verfügbarkeit von Pkw-Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum

3.2.2 Fahrräder und Pedelecs / E-Bikes

80 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad und über die Hälfte der Haushalte (60 %) besitzen mehr als ein Fahrrad.

Im Landkreis Coburg liegt der mittlere Fahrradbestand mit 2,1 Fahrrädern je Haushalt etwas über dem mit der MiD 2017 für Bayern ermittelten Wert von 2,0 Fahrrädern / Haushalt¹¹. Die Anzahl der Fahrräder pro Haushalt verhält sich entsprechend der Haushaltsgröße. Alleinlebende besitzen im Durchschnitt 0,9 Fahrräder, der Wert steigt auf 2,2 Fahrräder in Mehrpersonen-Haushalten ohne Kinder. Die meisten Fahrräder haben Mehrpersonen-Haushalte mit Kindern (3,4). In Gebiet 3 ist der Anteil der Fahrräder pro Haushalt ebenfalls etwas höher als im Gesamtdurchschnitt mit 2,3 Fahrrädern pro Haushalt.

¹¹ Quelle: MiD 2017

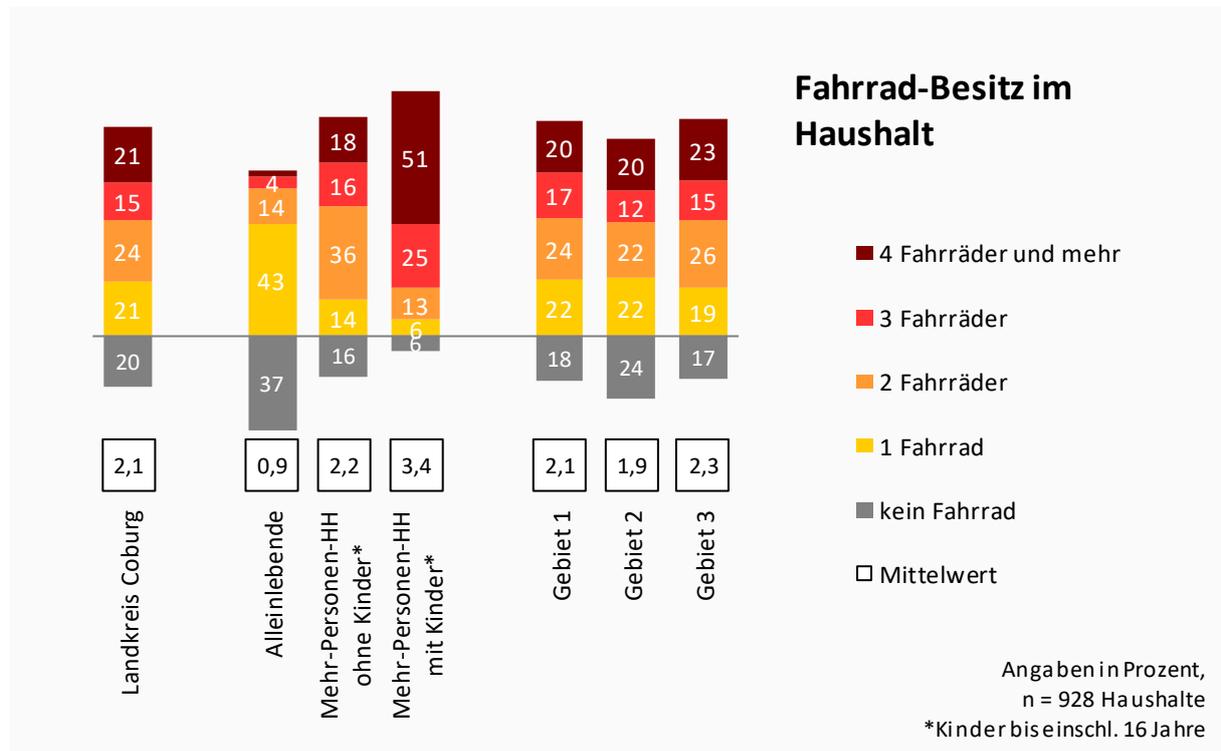


Abbildung 3-9: Anzahl Fahrräder (nicht motorisiert und E-Bikes) pro Haushalt

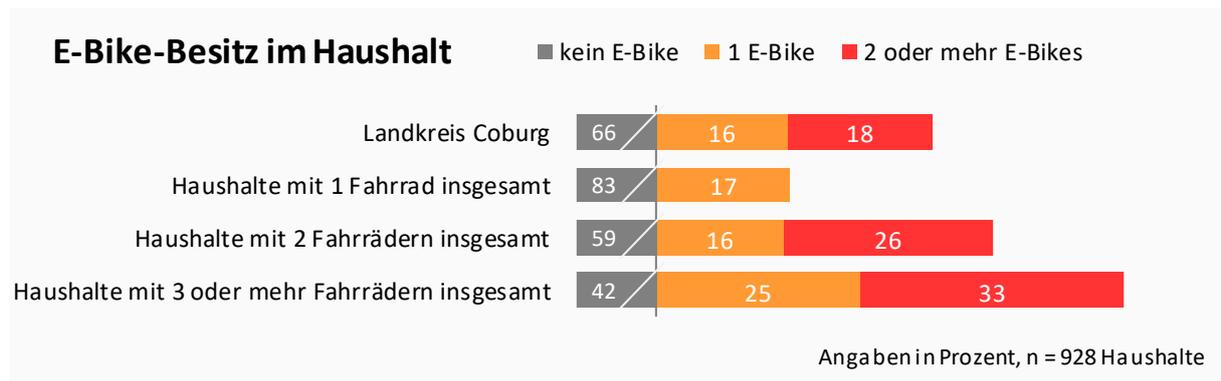


Abbildung 3-10: Ausstattung mit Pedelecs / E-Bikes nach allgemeiner Fahrradausstattung

34 % aller Haushalte besitzen im Landkreis Coburg mindestens ein E-Bike / Pedelec, wie die obige Abbildung zeigt. Dabei ist der Anteil der E-Bikes / Pedelecs besonders hoch in Haushalten, die drei oder mehr Fahrräder insgesamt besitzen. Ähnlich wie beim E-Auto steigt auch der E-Bike-Besitz mit wachsender Anzahl an Fahrrädern insgesamt. Die steigende E-Bike-Besitzquote mit zunehmender Anzahl an Fahrrädern pro Haushalt deutet darauf hin, dass E-Bikes ergänzend zu nicht motorisierten Fahrrädern erworben werden. Es ist davon auszugehen, dass die nicht motorisierten Fahrräder ergänzend zum angeschafften E-Bike als Zweit-

bzw. Drittrad genutzt werden. (E-)Lastenräder und E-Scooter sind (noch) nur in geringem Umfang vorhanden.

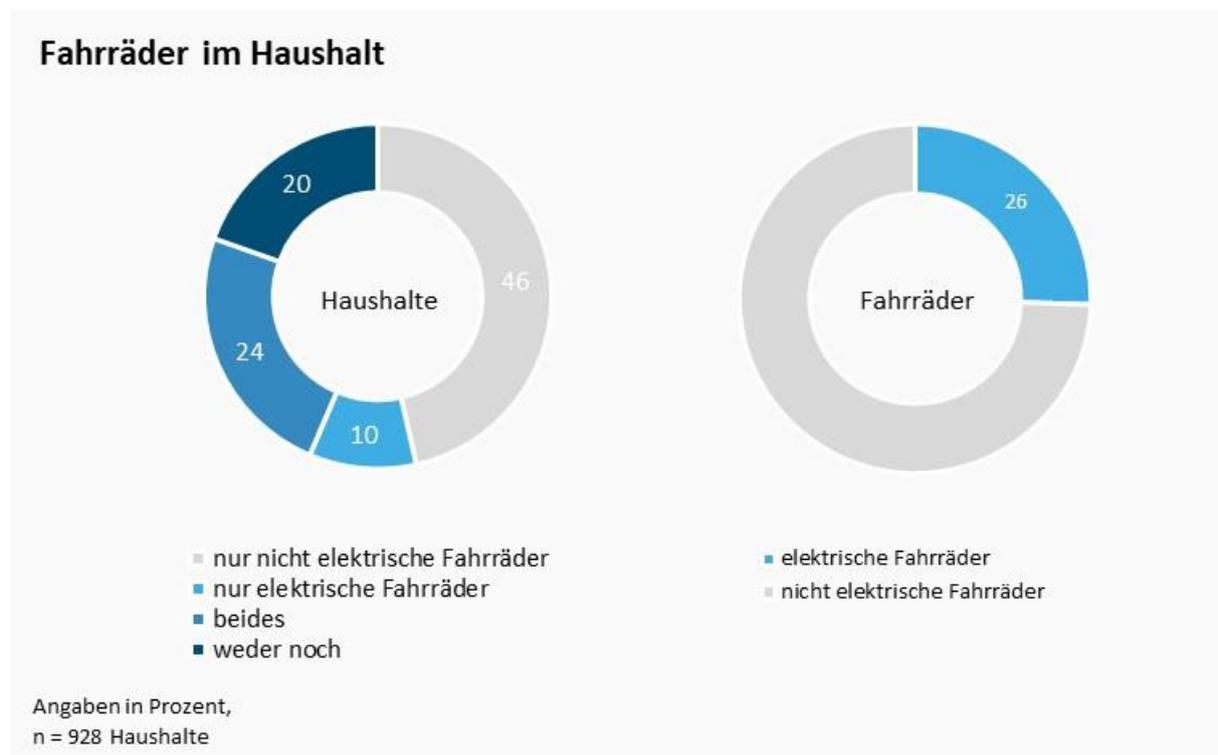


Abbildung 3-11: Fahrradbesitz im Haushalt

Eine Unterteilung der Haushalte je Art des Fahrradbesitzes zeigt Abbildung 3-11. Mit 46 % besitzt knapp die Hälfte der Haushalte keine E-Fahrräder, knapp ein Viertel der Haushalte besitzt sowohl elektrische als auch konventionelle Fahrräder, ein Fünftel der Haushalte besitzt keine Fahrräder und ein Zehntel beides.

Der Anteil der E-Fahrräder am gesamten Fahrradbestand liegt bei 26 %, ein Viertel des gesamten Fahrradbestands im Landkreis Coburg wird demnach elektrisch unterstützt.

Wichtig für die Nutzung des Fahrrads ist die Möglichkeit, dieses sowohl am Start- als auch am Zielort geeignet zu sichern. Im Fragebogen wurde nach der Verfügbarkeit von Abstellanlagen am Wohnort und Arbeits- / Ausbildungsort im Landkreis Coburg gefragt.

Der Großteil der Bevölkerung (86 %) gibt an, über einen Abstellplatz am Wohnort und somit einer sicheren Verwahrung zu verfügen. Alleinlebende verfügen seltener über einen Fahrradabstellplatz an ihrem Wohnort, Einwohner und Einwohnerinnen in Gebiet 3 besitzen etwas häufiger eine Fahrradabstellmöglichkeit am Wohnort.

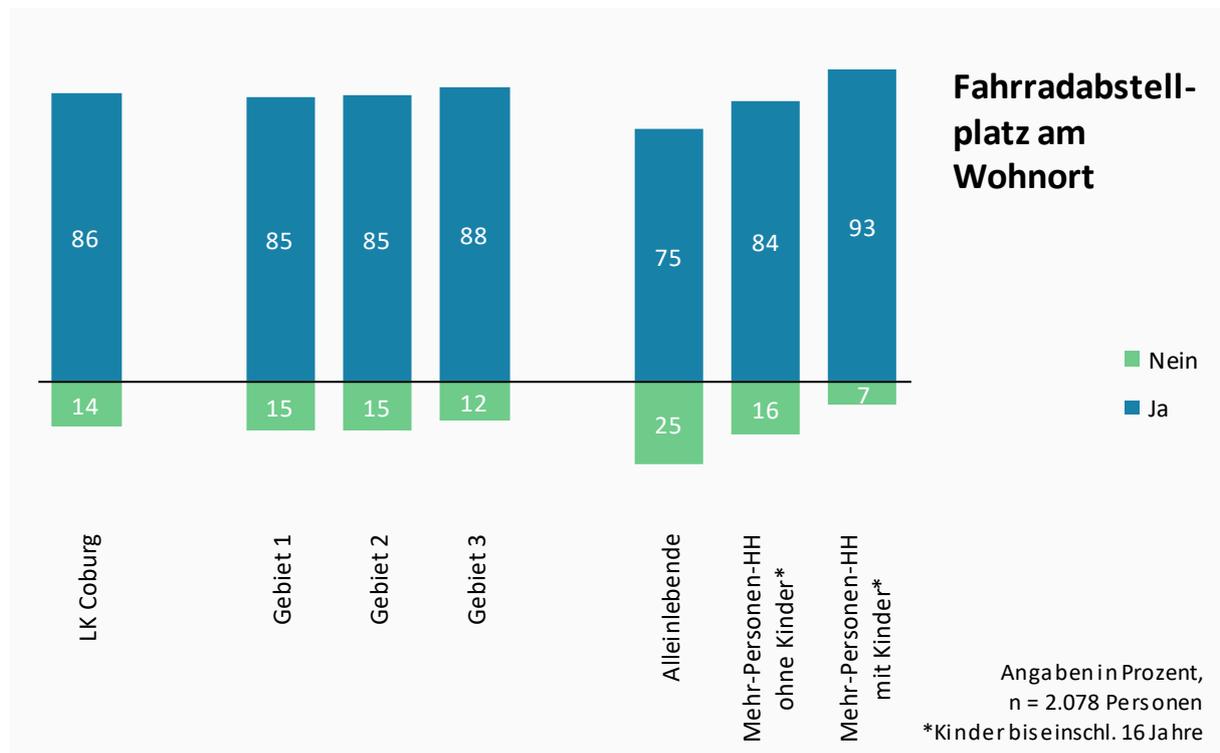


Abbildung 3-12: Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten am Wohnort

Die Situation am Arbeits- / Ausbildungsort weist eine etwas geringere Verfügbarkeit an Fahrradabstellplätzen auf. Insgesamt geben 73 % der Personen an, am Arbeits- / Ausbildungsplatz über eine Fahrradabstellmöglichkeit zu verfügen. Anhand der Differenzierung der Altersgruppen lässt sich ablesen, dass besonders das Angebot an Fahrradabstellplätzen an Hochschulen und Schulen gut ausgebaut ist. Eine Differenzierung nach Gebiet verdeutlicht, dass im Gebiet 3 mit einem Anteil von 78 % der Personen häufiger Fahrradabstellplätze am Arbeits- / Ausbildungsort vorhanden sind als im Gebiet 2 mit einem Anteil von 67 %.

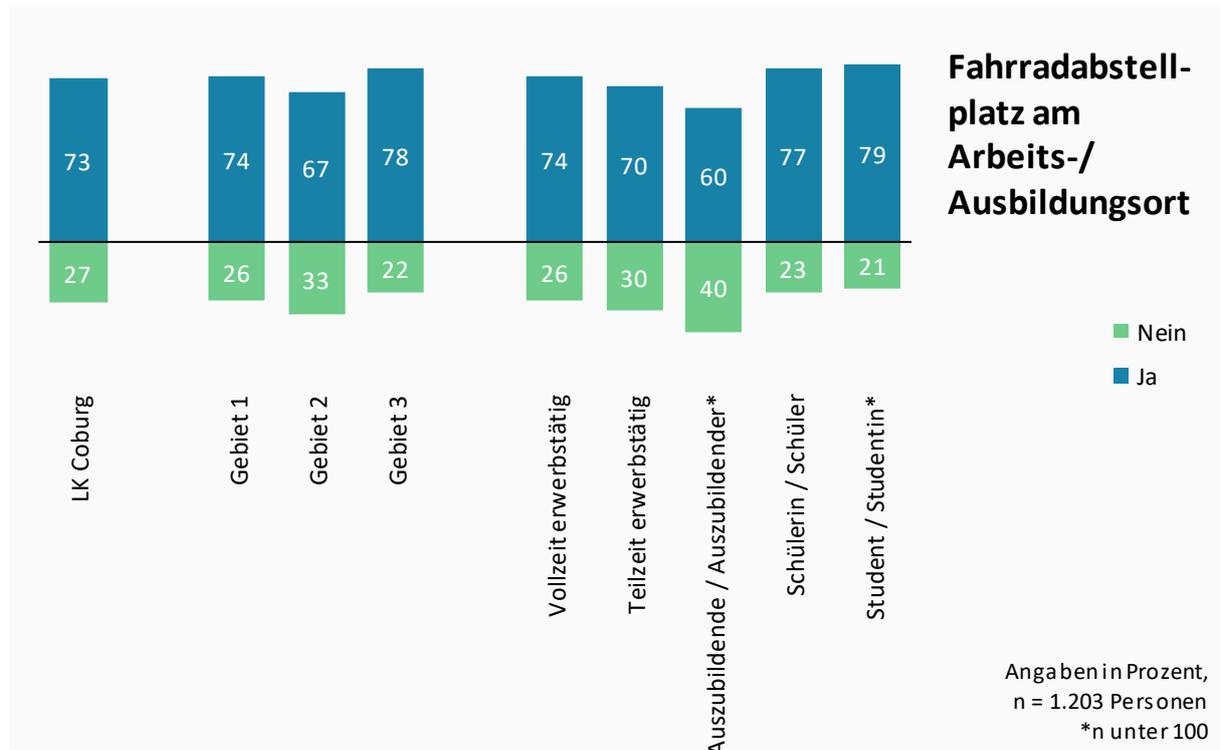


Abbildung 3-13: Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten am Arbeits- / Ausbildungsort

3.2.3 ÖV

Von den 2.177 Befragten besitzen 12 % eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Frauen besitzen im Landkreis Coburg seltener eine Zeitkarte als Männer. Der Anteil der Zeitkartenbesitzer ist mit 60 % und 26 % am höchsten bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 28 Jahre. Das ÖV-Angebot wird in dieser Nutzergruppe zum Zurücklegen der Wege vom und zum Ausbildungsort verwendet (vgl. Abbildung 3-41). Danach nimmt der Anteil der Personen, die eine Zeitkarte für Bus und Bahn besitzen, stark ab. Erst in der Altersklasse der über 80-jährigen Personen steigt der Besitz und knapp jede zehnte Person gibt an, eine Zeitkarte zu besitzen.

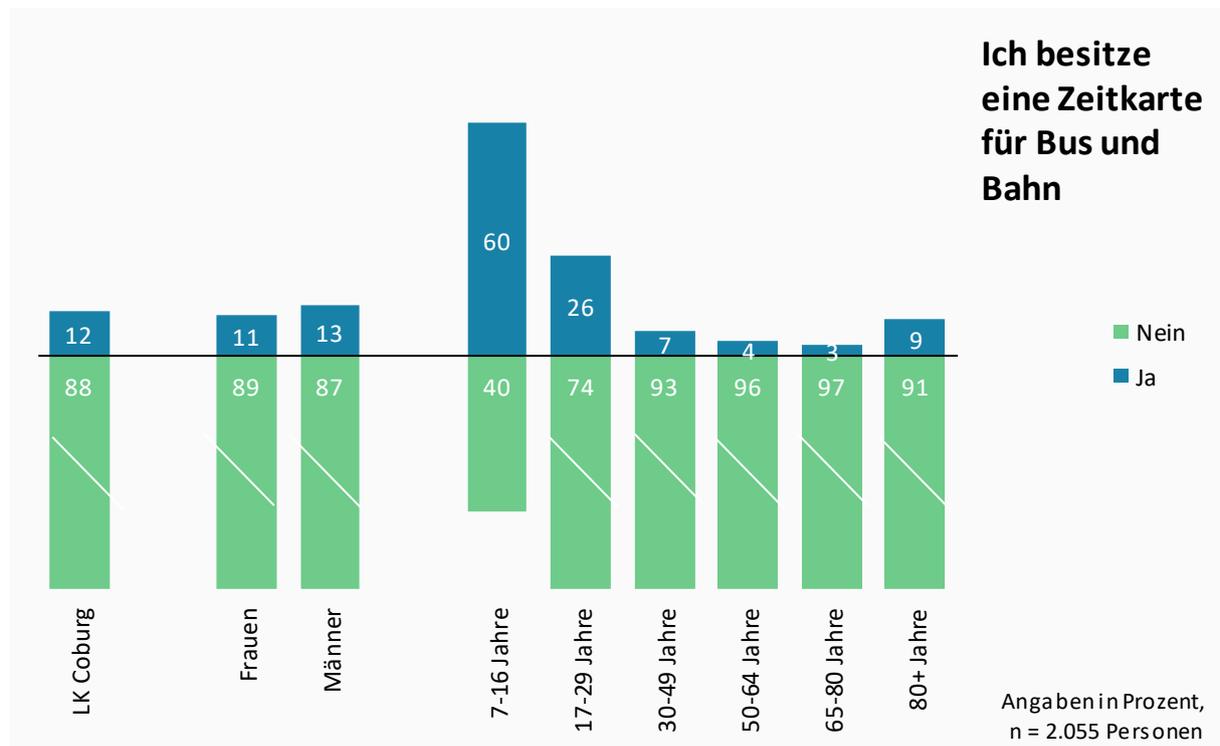


Abbildung 3-14: Besitz einer ÖV-Zeitkarte

Im Durchschnitt ist die nächste Bushaltestelle innerhalb von 6 Minuten erreichbar, der nächste Bahnhof ist durchschnittlich in 15 Minuten erreichbar.

Insgesamt erreichen 6 von 10 Haushalte im Landkreis die nächste Bushaltestelle innerhalb von 5 Minuten, 9 von 10 Haushalte tun dies innerhalb von höchstens 10 Minuten. Im städtisch geprägten Gebiet 2 fällt die Zugangszeit erwartungsgemäß etwas geringer aus als in den anderen Gebieten und hier erreichen drei Viertel der Haushalte die nächste Bushaltestelle innerhalb von 5 Minuten. Den nächsten Bahnhof erreichen im Landkreis etwa 22 % der Haushalte innerhalb von 5 Minuten und zwei Drittel erreichen ihn in unter 15 Minuten.

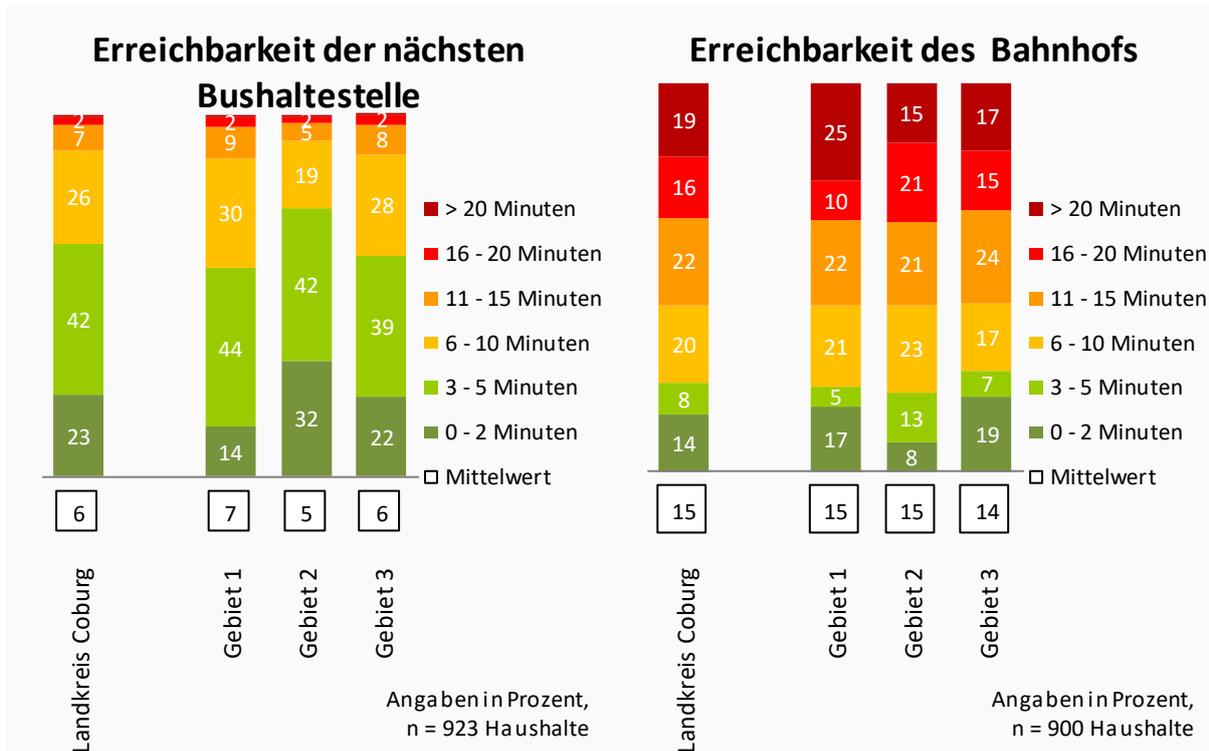


Abbildung 3-15: Anbindung an Bushaltestellen und Bahnhöfe

3.3 Mobilitätswerkzeuge

3.3.1 Übliche Verkehrsmittelnutzung

Im Fragebogen konnten die Befragten angeben, wie häufig Sie die verschiedenen Verkehrsmittelgruppen nutzen. Die Ergebnisse werden in Abbildung 3-16 visualisiert.

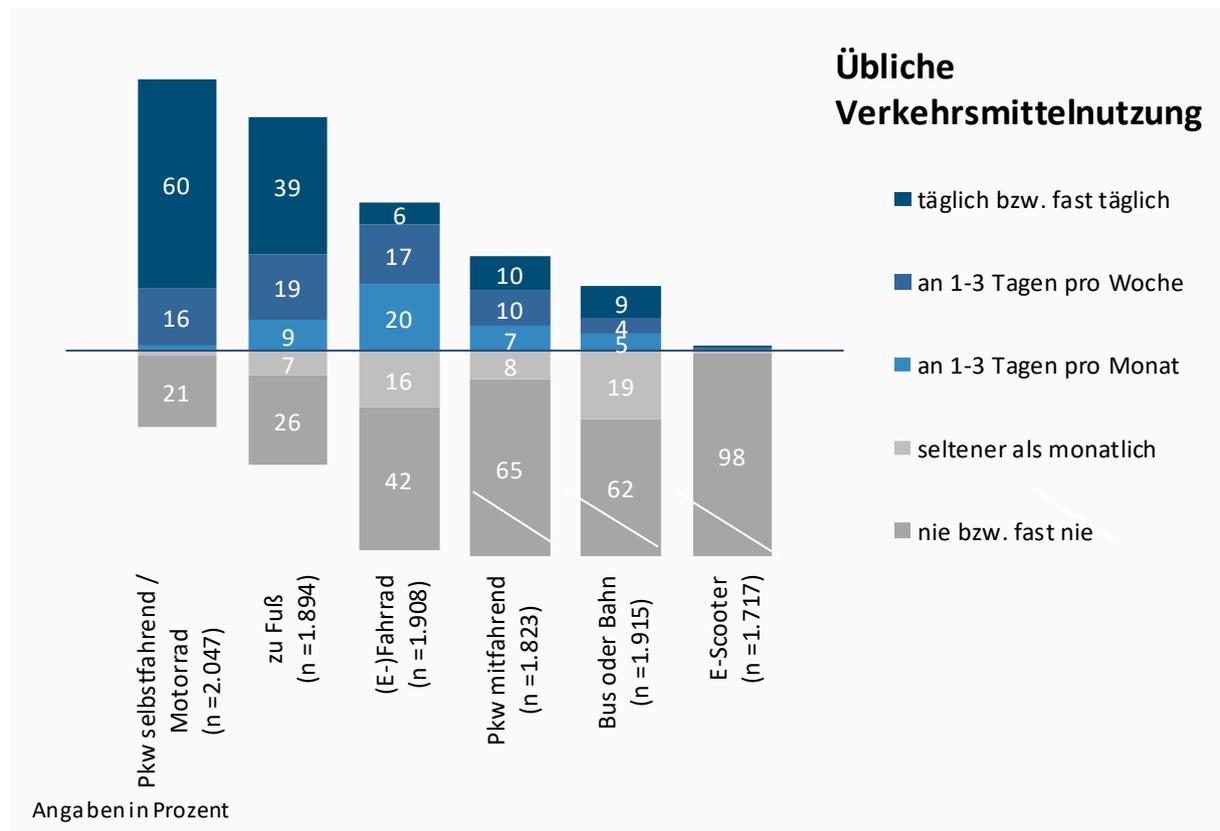


Abbildung 3-16: Übliche Verkehrsmittelnutzung verschiedener Verkehrsmittel

60 % aller Personen geben an, den Pkw / Motorrad täglich bzw. fast täglich zu nutzen. Weitere 16 % nutzen den Pkw / Motorrad an 1-3 Tagen in der Woche. Knapp 6 von 10 aller Einwohnerinnen und Einwohner gehen mindestens 1x pro Woche zu Fuß.

13 % der Einwohnerinnen und Einwohner nutzen Bus oder Bahn mindestens wöchentlich, das Fahrrad wird von knapp einem Viertel der Bevölkerung mindestens wöchentlich genutzt. Ein Fünftel fährt mindestens wöchentlich als Mitfahrerin bzw. Mitfahrer im Pkw mit.

E-Scooter werden in sehr geringem Umfang genutzt.

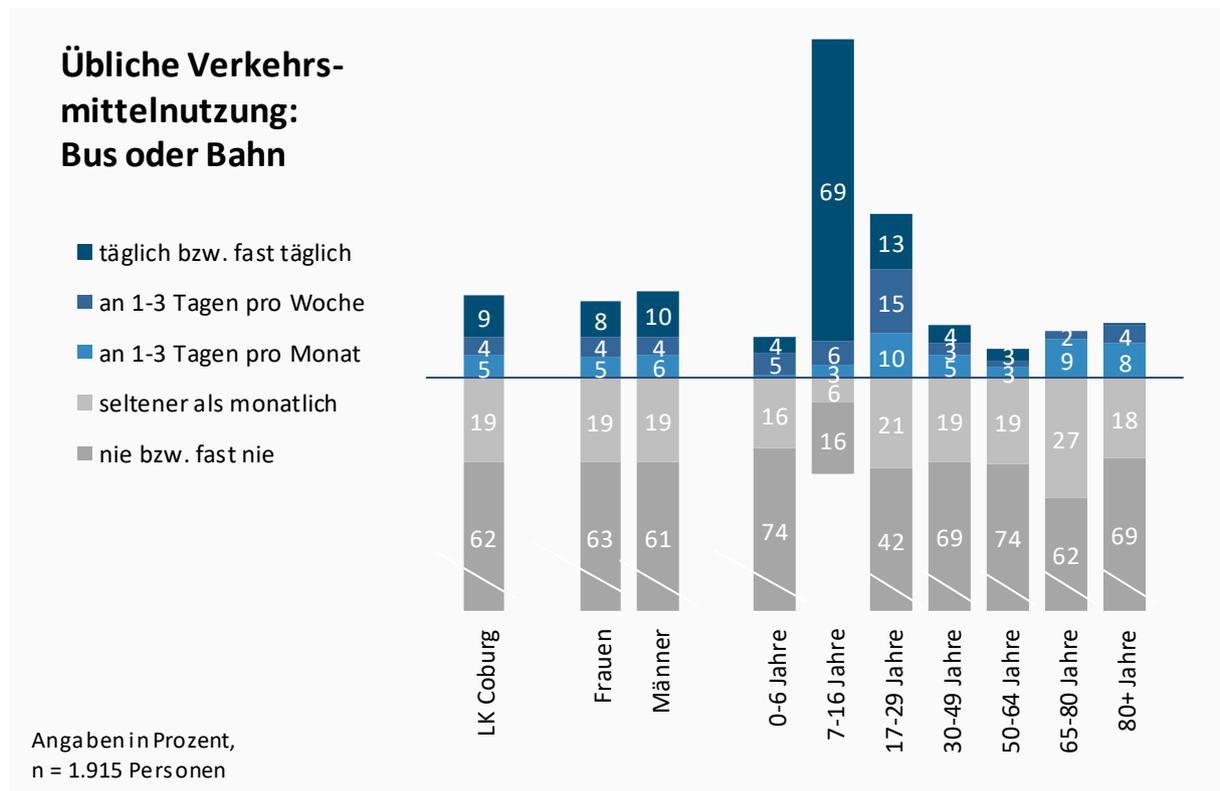


Abbildung 3-17: Übliche Nutzungshäufigkeit Bus oder Bahn

Der ÖV wird von der Bevölkerung insgesamt eher wenig genutzt. Männer nutzen Bus und Bahn nur geringfügig häufiger als Frauen. Mit Ausnahme der Kinder und Jugendlichen zwischen 7 und 16 Jahren sowie der jungen Erwachsenen unter 30 Jahren geben mehr als 6 von 10 Personen der übrigen Altersgruppen an, das ÖV-Angebot nie bzw. fast nie zu nutzen.

Eine Ausnahme bilden die Altersgruppen der Zwangsnutzer, Kinder und Jugendliche bis zum Erreichen des fähigen Alters. 7 von 10 der Kinder und Jugendlichen bis 16 Jahre gibt an, das ÖV-Angebot (fast) täglich zu nutzen. Der Anteil nimmt in der Altersgruppe der 17- bis 29-Jährigen drastisch ab, was durch die nun bestehende Möglichkeit den Führerschein zu besitzen erklärbar ist. Dennoch geben in der Altersklasse der 17- bis 29-jährigen knapp 3 von 10 an, Bus und Bahn mindestens einmal die Woche zu nutzen.

Die Altersgruppen zwischen 30 und 64 Jahren nutzen das ÖV-Angebot kaum. Der Anteil steigt im Rentenalter wieder leicht an, knapp jede achte Person nutzt Bus und Bahn mindestens einmal im Monat.

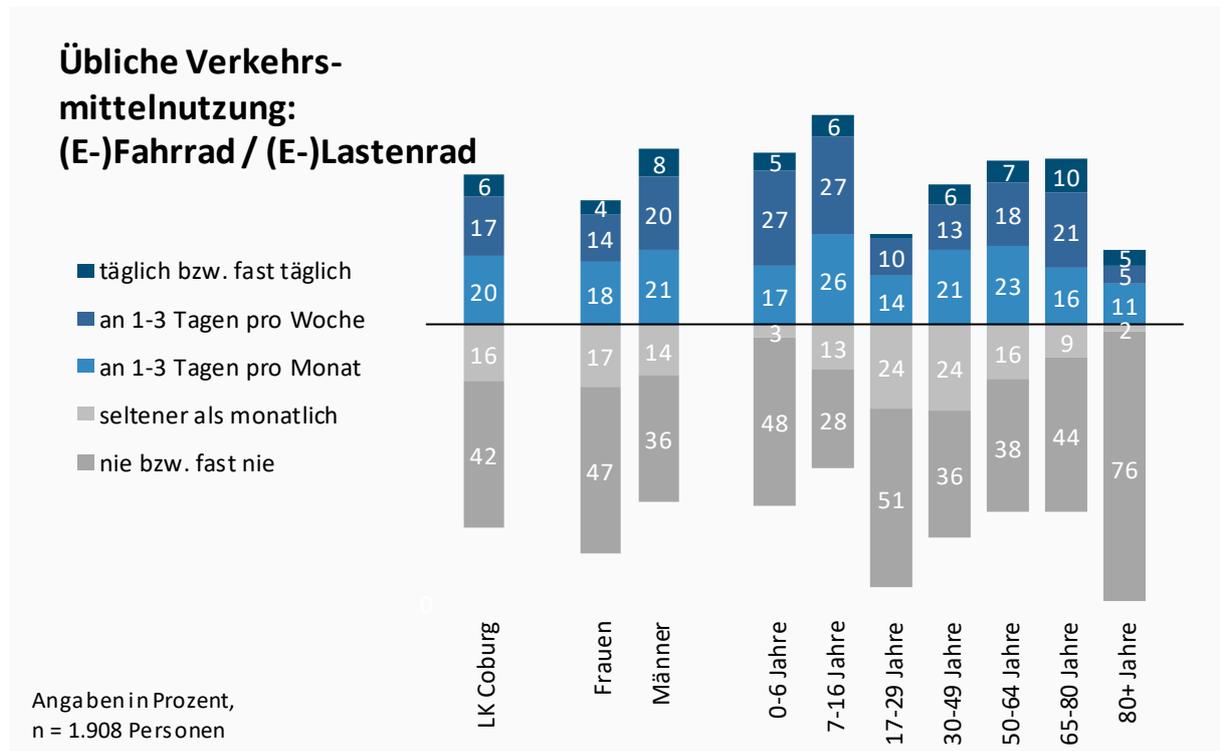


Abbildung 3-18: Übliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads¹²

Das Fahrrad wird häufiger von Männern als von Frauen verwendet. Eine Differenzierung nach Altersklassen zeigt, dass die Nutzungshäufigkeit besonders in der Altersgruppe der 7- bis 16-Jährigen hoch ist. Hier geben ein Drittel der Personen an, das Fahrrad mindestens wöchentlich zu nutzen. Mit Erreichen der Volljährigkeit und damit auch dem Zugang zum Führerschein nimmt die Fahrradnutzung bei den 17- bis 29-Jährigen drastisch ab. Hier gibt nur noch jeder Zehnte an, das Fahrrad mindestens wöchentlich zu nutzen. Mit zunehmendem Alter erholt sich die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads wieder, um dann bei den hochbetagten Menschen altersbedingt zu sinken.

¹² Auswertung umfasst alle Personen mit und ohne Fahrrad- bzw. E-Bike- / (S-)Pedelec- Besitz im Haushalt.

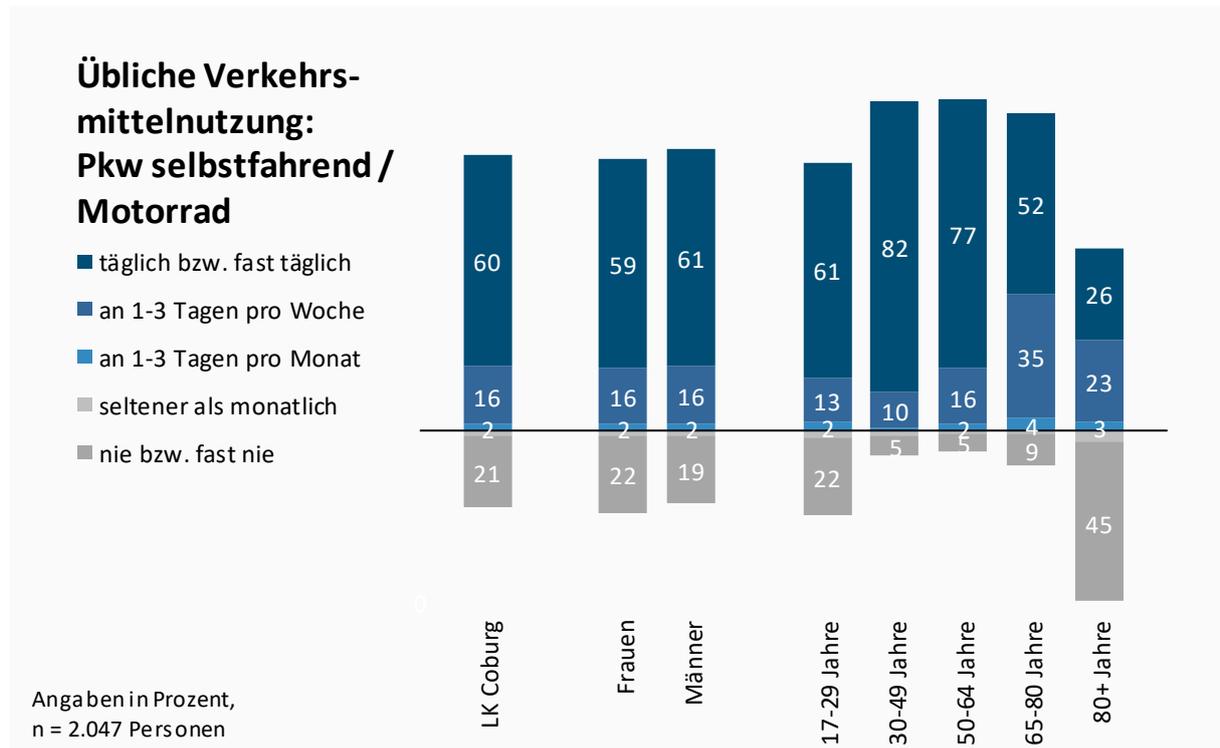


Abbildung 3-19: Nutzungshäufigkeit von Pkw und Motorrad nach Altersgruppen

Insgesamt nutzen Männer im täglichen Gebrauch den Pkw / das Motorrad etwas häufiger als Frauen. 82 % der 30- bis 49-Jährigen verwenden das Auto / Motorrad (fast) täglich, damit nutzt diese Altersgruppen den Pkw am häufigsten. Mit 52 % der Personen ab dem Rentenalter fallen die Werte der (fast) täglichen Nutzung deutlich geringer aus. Am geringsten ist der Anteil in der Altersgruppe der über 80-Jährigen.

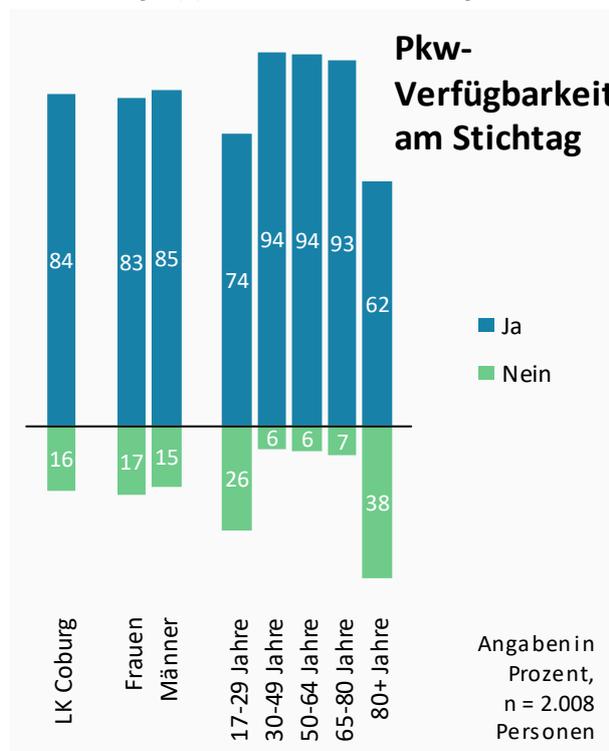


Abbildung 3-20: Verfügbarkeit eines Pkws am Stichtag nach Altersgruppe und Geschlecht

In Bezug auf den Stichtag wurde ermittelt, wie vielen Befragten an diesem Tag ein Pkw zur Verfügung stand. Generell ist die Pkw-Verfügbarkeit sehr hoch, 84 % der Personen stand am

Stichtag ein Pkw zur Verfügung. Dies ist auch auf den hohen Pkw-Besitz in den Haushalten zurückzuführen (vgl. Abbildung 3-2). Insgesamt ist die Pkw-Verfügbarkeit für Frauen etwas geringer als bei den Männern. Der Anteil ist bei den unter 30-Jährigen (74 %) etwas geringer, und noch kleiner bei der Altersgruppe der über 80-Jährigen (62 %).

Neben der Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag ermittelt der Fragebogen auch die Verfügbarkeit eines (E-)Fahrrads bzw. (E-)Lastenrads sowie einer ÖV-Zeitkarte.

Die Differenzierung des Zugangs zu einem (E-)Fahrrad bzw. (E-)Lastenrad spiegelt die Differenzierung nach Geschlecht der Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag aus Abbildung 3-20 wider: Erneut haben Männer etwas häufiger Zugang zu einem (E-)Fahrrad als es bei Frauen der Fall ist und erneut ist die Verfügbarkeit bei Menschen unter 30 Jahren und über 80 Jahren geringer als der Durchschnitt. Insgesamt fällt die Verfügbarkeit eines (E-)Fahrrads bzw. (E-)Lastenrads mit durchschnittlich 47 % geringer aus, als die Verfügbarkeit eines Pkw am Stichtag.

Eine ÖPNV-Zeitkarte besaßen am Stichtag durchschnittlich 13 % der Personen. Insbesondere Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 16 Jahren (66 %) sowie junge Erwachsene zwischen 17 und 29 Jahren (27 %) verfügen häufiger über eine ÖPNV-Zeitkarte als Menschen zwischen 30 und 80 Jahren. Hierbei handelt es sich klassischerweise um die „Zwangsnutzer des ÖV“, also um Schülerinnen und Schüler sowie um Studentinnen und Studenten sowie Auszubildende.

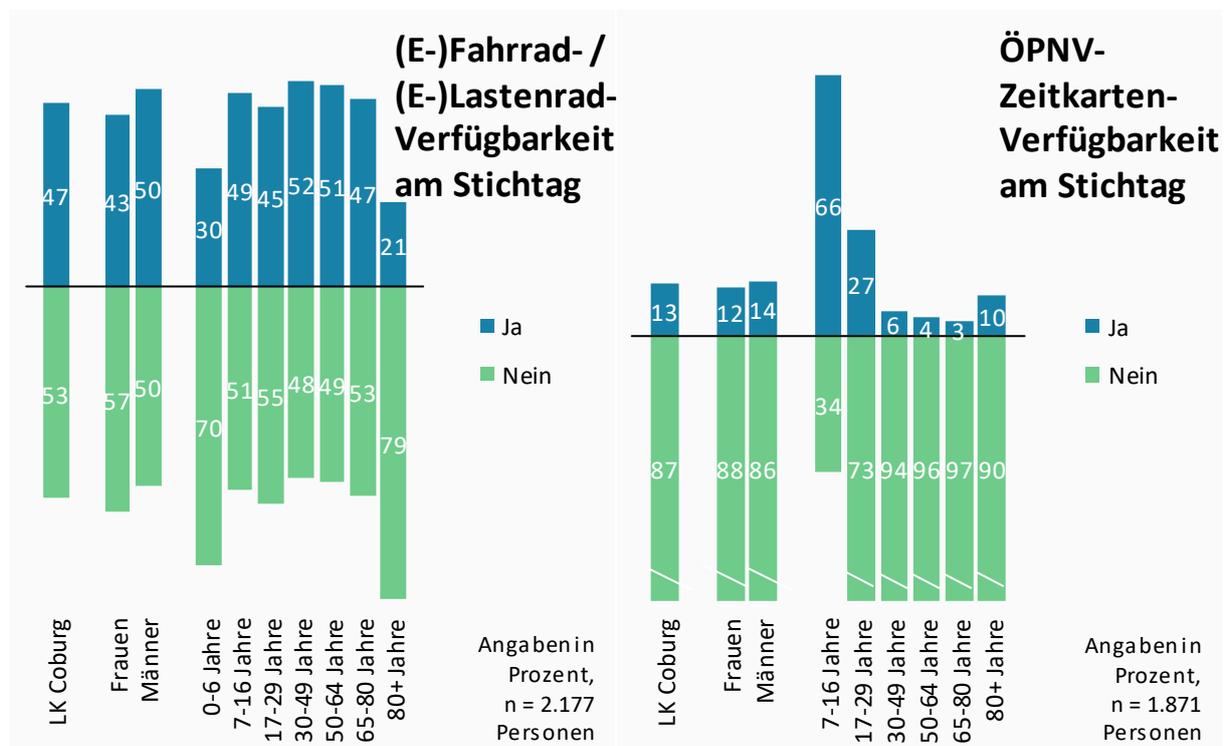


Abbildung 3-21: Verfügbarkeit eines (E-)Fahrrads / (E-)Lastenrads und einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag nach Altersgruppe und Geschlecht

3.3.2 Motivationsmöglichkeiten zur stärkeren Nutzung des Umweltverbundes

Die Menschen im Landkreis Coburg wurden gefragt, welche Gründe gegen eine häufigere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sprechen.

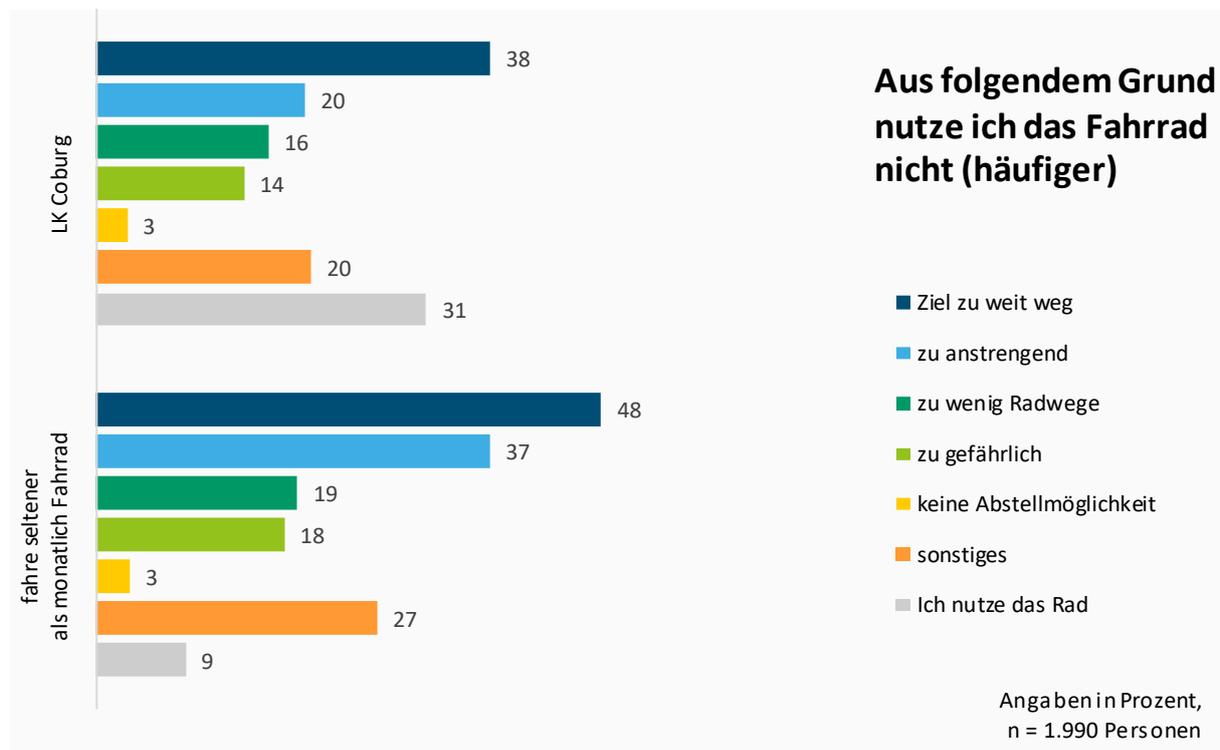


Abbildung 3-22: Hinderungsgründe gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrads

Gegen eine häufigere Nutzung des Fahrrads spricht für viele Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises die Wegelänge der zurückzulegenden Strecken (38 %) und die ausbaufähige Anzahl der Radwege (16 %), aber auch die subjektive Wahrnehmung, dass die Nutzung den Befragten zu anstrengend (20 %) und gefährlich (14 %) sei. Mit 3 % sind nur wenige der Personen der Meinung, dass die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ausbaufähig ist und ein Drittel der Personen gibt an das Rad zu nutzen.

Geben von den Personen insgesamt immerhin ein Fünftel an, dass sie die Situation des Radfahrens als zu anstrengend empfinden, geben die Einwohnerinnen und Einwohner, die seltener als monatlich das Fahrrad nutzen, sogar mit 37 % nahezu doppelt so oft diesen Grund an. In dieser Gruppe ist mit 48 % der Hauptgrund für die seltene Fahrradnutzung die zu weite Entfernung des Ziels.

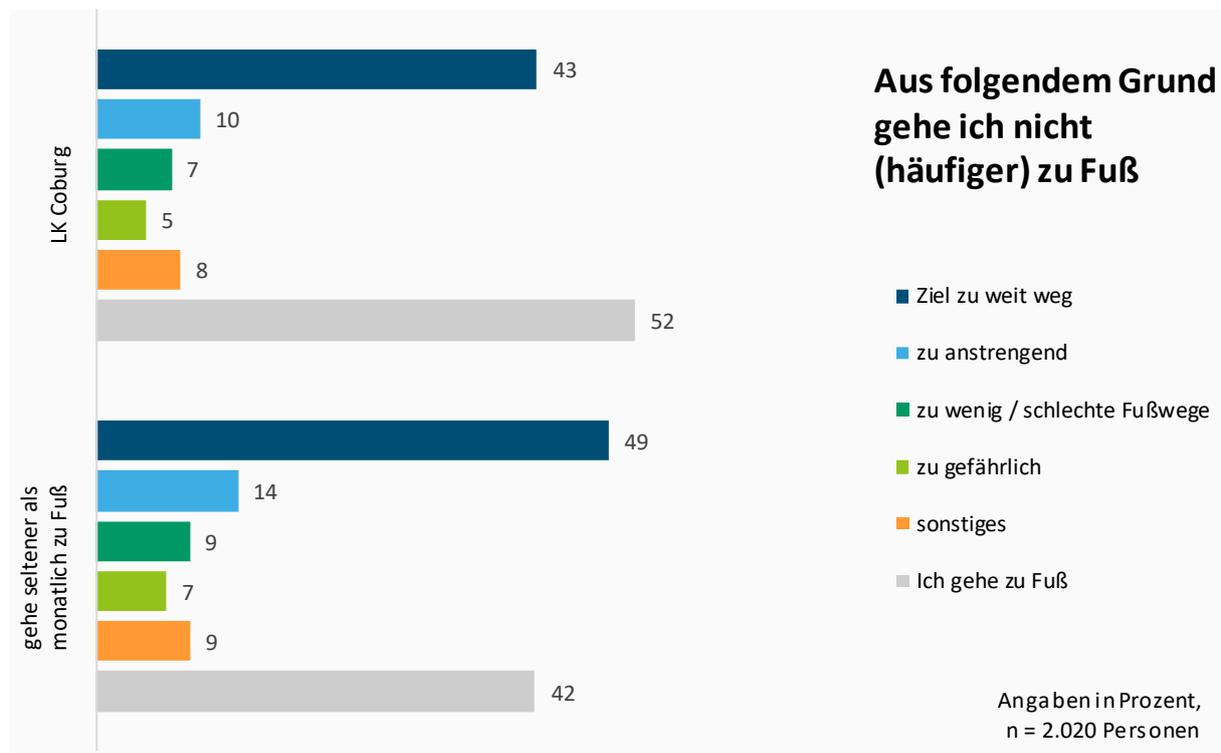


Abbildung 3-23: Hinderungsgründe gegen Fußwege

Ähnlich wie bei der Nutzung des Fahrrads spricht für viele Personen die Wegelänge zum Ziel gegen das zu Fuß gehen. Für die Hälfte der Personen, die angeben seltener als monatlich zu Fuß zu gehen, ist die Entfernung ausschlaggebend. Etwa jeder Zehnte gibt an, dass Fußwege zu anstrengend sind.

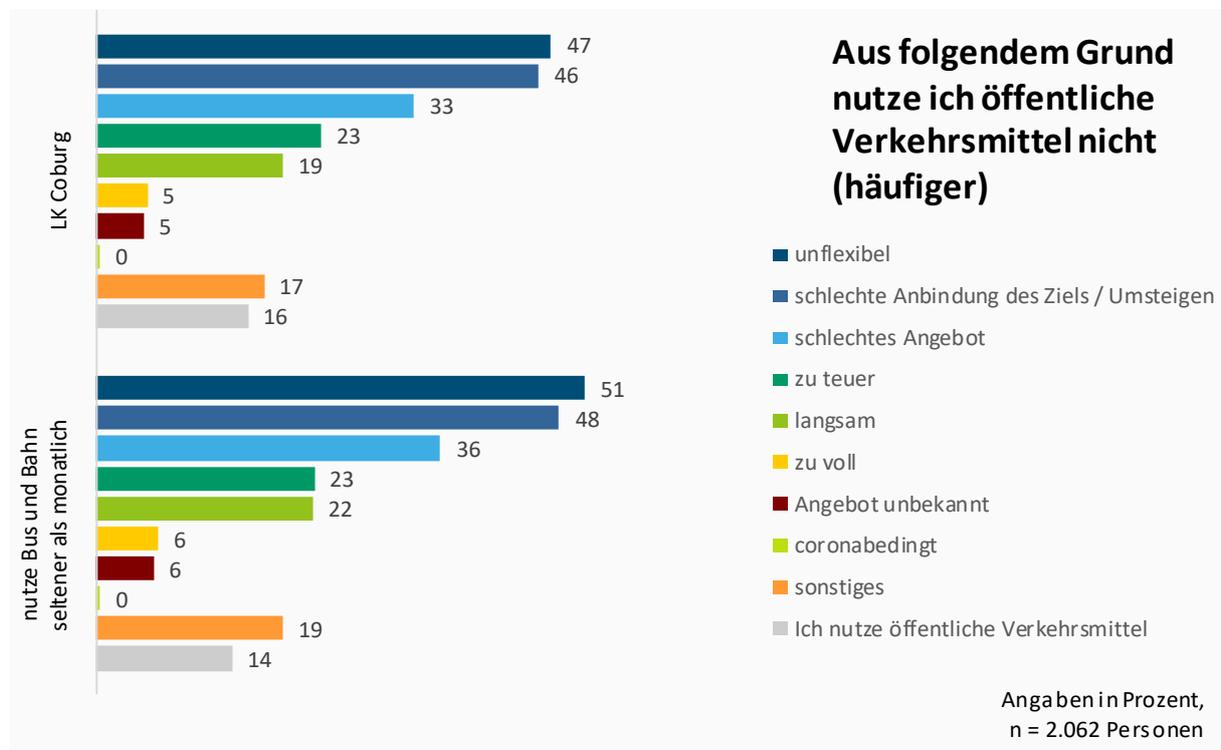


Abbildung 3-24: Hinderungsgründe gegen eine häufigere Nutzung des ÖV

Etwa die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner benennt die Inflexibilität als Grund gegen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. 46 % empfinden die Anbindung des Ziels und die Häufigkeit des Umsteigens negativ. Ein Drittel empfindet das Angebot als schlecht, ein Viertel

nennt die Preise als Hinderungsgrund und ein Fünftel empfindet die Verkehrsmittel des ÖPNV als zu langsam.

3.4 Verkehrsmittelangebot im Wohnumfeld

Die Befragten bewerteten mit dem Fragebogen in Form von Schulnoten das Verkehrsmittelangebot in ihrem Wohnumfeld.

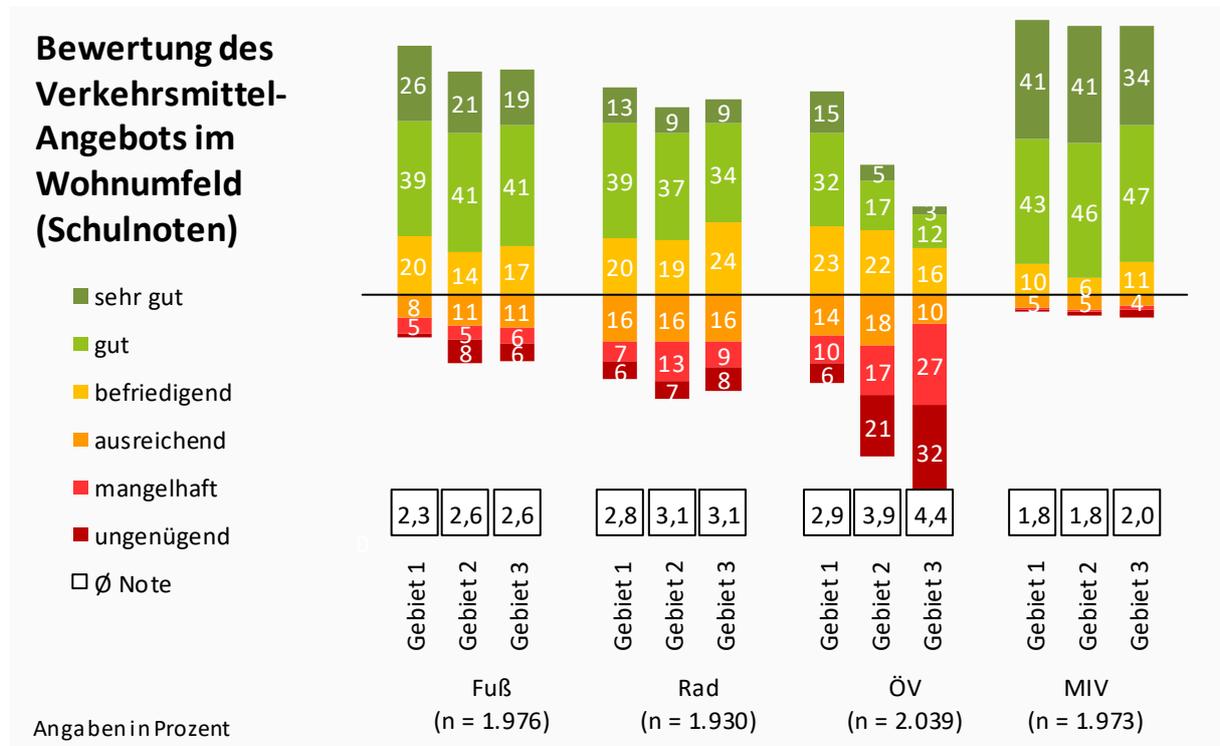


Abbildung 3-25: Bewertung des Verkehrsmittelangebotes im Wohnumfeld

Die Infrastruktur des **Fuß**verkehrs empfinden die Bewohnerinnen und Bewohner im Landkreis Coburg mit einer Durchschnittsnote von 2,5 als gut bis befriedigend. In Gebiet 1 fällt die Bewertung mit einer Note von 2,3 positiver als in den anderen beiden Gebieten.

Die **Fahrrad**infrastruktur wird mit einer Durchschnittsnote von 3,0 schlechter bewertet und in Gebiet 1 ebenfalls etwas positiver wahrgenommen als in den anderen beiden Gebieten.

Ähnlich verhält es sich in Bezug auf die Bewertung des **ÖPNV**-Angebots, welches mit 3,8 deutlich negativer bewertet wird. Auch hier fällt die Bewertung in Gebiet 1 mit einer Durchschnittsnote von klar 2,9 besser aus. In Gebiet 3 wird der ÖV mit 4,4 deutlich schlechter bewertet.

Das Verkehrsangebot des **MIV** hingegen wird mit einer Durchschnittsnote von 1,9 wesentlich positiver wahrgenommen als die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und zwischen den Gebieten bestehen bezüglich der Bewertung nur kleinere Unterschiede.

Die positivere Bewertung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Gebiet 1 im Vergleich zu Gebiet 2 und 3 zeigt sich auch in der Nutzung dieser Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 3-32). Dies kann mit der Nähe und der damit verbundenen kürzeren Reisezeit in die und aus der Stadt Coburg begründet werden.

3.5 Mobilitätskennziffern

3.5.1 Immobile Personen

Unter immobilen Personen werden die Personen verstanden, die am Stichtag den ganzen Tag die Wohnung nicht verlassen haben. Aktivitäten innerhalb des Hauses und auf dem dazugehörigen Grundstück, die nicht mit einem Ortswechsel verbunden sind, wurden nicht erfasst. Mit einem Anteil von 12 % immobiler Personen am Stichtag ist der Wert etwas niedriger als der mit der MiD 2017 für Bayern¹³ ermittelte Wert von 14 %. Ein Anteil von 2,9 % der Befragten gab in der Befragung keine Wegedaten an, obwohl sie am Stichtag nicht zu Hause blieben. Diese sind in folgender Auswertung nicht enthalten.

Mit 95 % war der Großteil der Personen am Stichtag im gewohnten Umfeld. Lediglich 3 % der Personen gaben an dienstlich verreist zu sein, 2 % waren am Stichtag privat verreist.

Die Gründe für Immobilität sind bei 36 % der Fälle, dass keine Termine außer Haus vorlagen. Weitere Gründe liegen im Homeoffice, was von 10 % der Personen angegeben wurde. In der Stichprobe haben Frauen am Stichtag etwas häufiger das Haus nicht verlassen als Männer. Frauen gaben dabei mit 40 % beinahe doppelt so häufig wie Männer (23 %) an, krankheits-, urlaubs- oder altersbedingt nicht außer Haus zu sein.

Im Fragebogen wurden zudem dauerhafte Einschränkungen bezüglich der Mobilität abgefragt. Dabei gaben 12 % der insgesamt 2.177 Befragten an, in ihrer Mobilität gesundheitlich eingeschränkt zu sein.

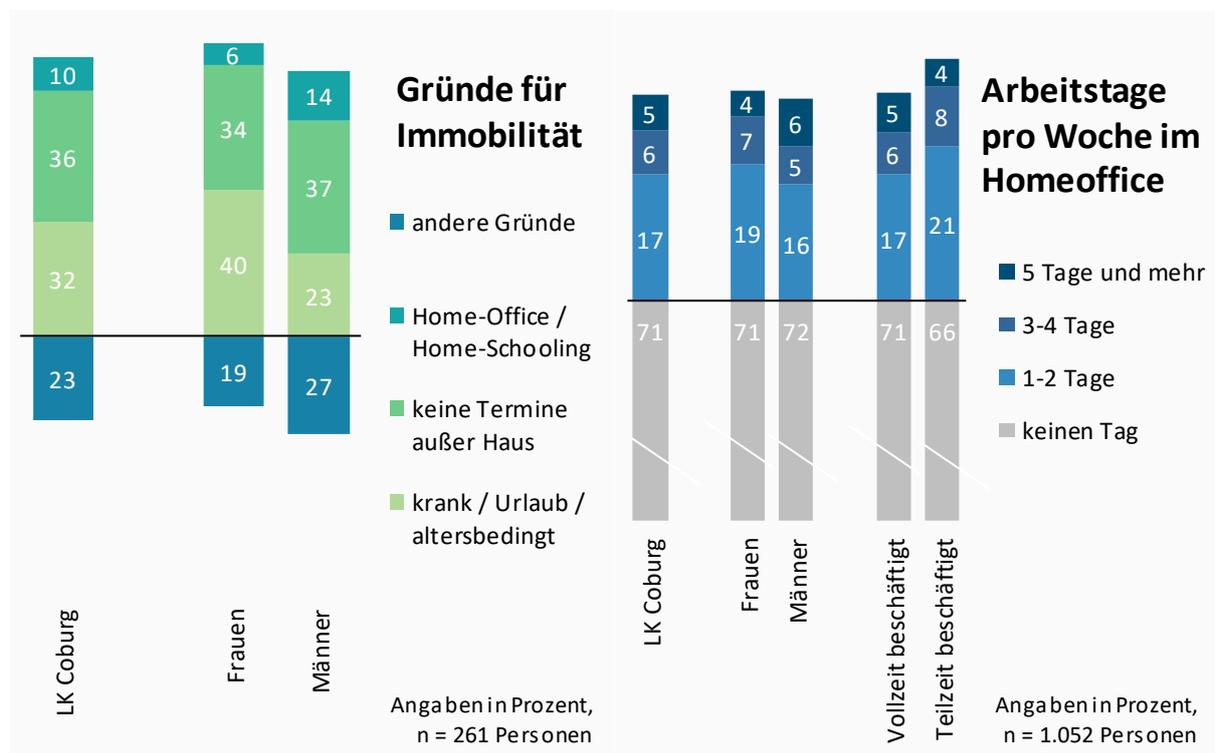


Abbildung 3-26: Gründe für Immobilität / Arbeitstage pro Woche im Homeoffice

Homeoffice ist seit der Pandemie deutlich mehr Erwerbstätigen möglich, von 2017 bis 2022 stieg der Anteil um etwa 13 %¹⁴, dies zeigt sich nun auch in den Erhebungsdaten.

¹³ Quelle: MiD 2017

¹⁴ Statistisches Bundesamt (DESTATIS) (2023): Zahl der Woche - Knapp ein Viertel aller Erwerbstätigen arbeitete 2022 im Homeoffice. <https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_28_p002.html> letzter Zugriff am 27.02.2024.

Etwa jeder Dritte arbeitet mindestens einen Tag pro Woche im Homeoffice. Der Anteil bei den Frauen ist dabei etwas höher als bei den Männern. 17 % der Vollzeitbeschäftigten ist an einem bis zwei Tagen im Homeoffice, bei den in Teilzeit Beschäftigten sind es sogar 21 %. Am Stichtag selbst waren 36 % der Personen im Homeoffice.

3.5.2 Wegehäufigkeit

Die Wegehäufigkeit liegt im Landkreis Coburg aktuell bei **3,1 Wegen pro Person / Tag**. In der MiD wurde 2017 für Bayern ebenfalls eine Mobilität von 0 Wegen pro Person / Tag ermittelt.

Personen, die am Stichtag das Haus verlassen, legen im Durchschnitt 3,5 Wege pro Person am Tag zurück.

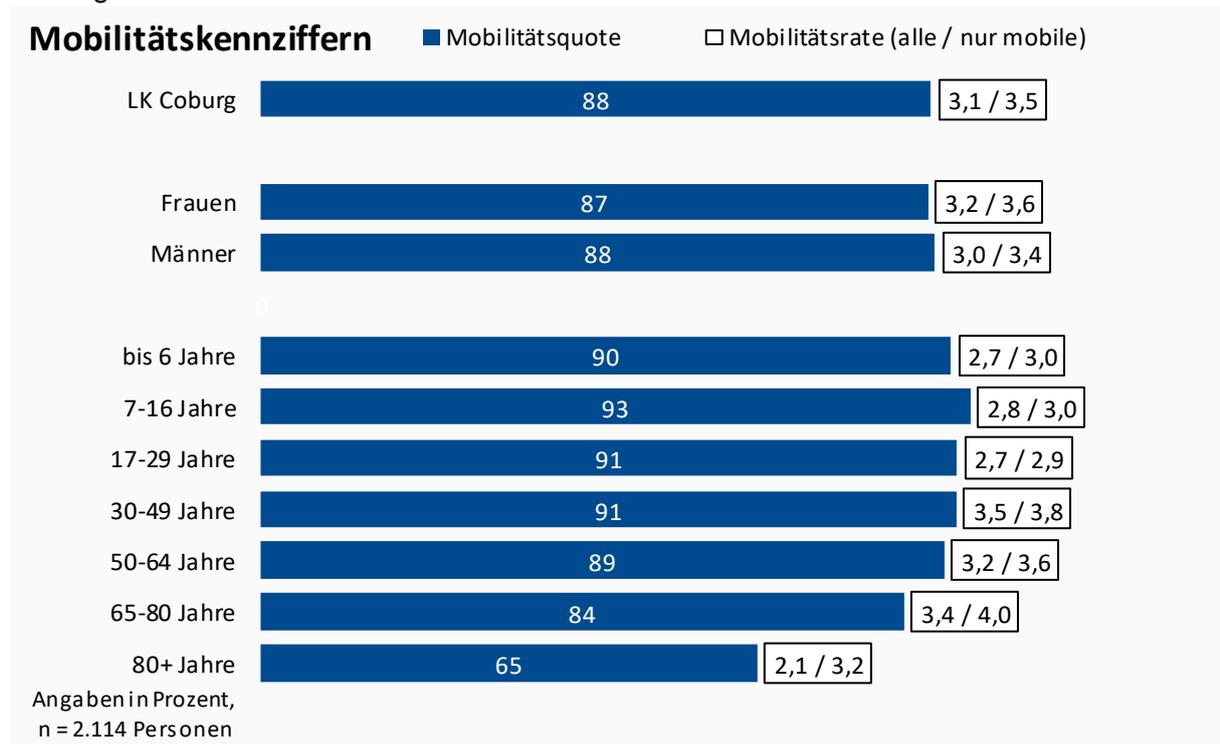


Abbildung 3-27: Wegehäufigkeit und Anteil mobiler Personen nach Altersgruppen und Geschlecht

Frauen legen im Durchschnitt etwas mehr Wege am Tag zurück als Männer. In der Altersdifferenzierung schwanken die Werte der mittleren Wegehäufigkeit innerhalb der Altersgruppen. Menschen über 80 legen die wenigsten Wege zurück. Die meisten Wege legt die Gruppe der 30- bis 49-Jährigen mit 3,5 Wegen pro Tag zurück.

3.5.3 Mittlere Unterwegszeit und Tagesstrecke

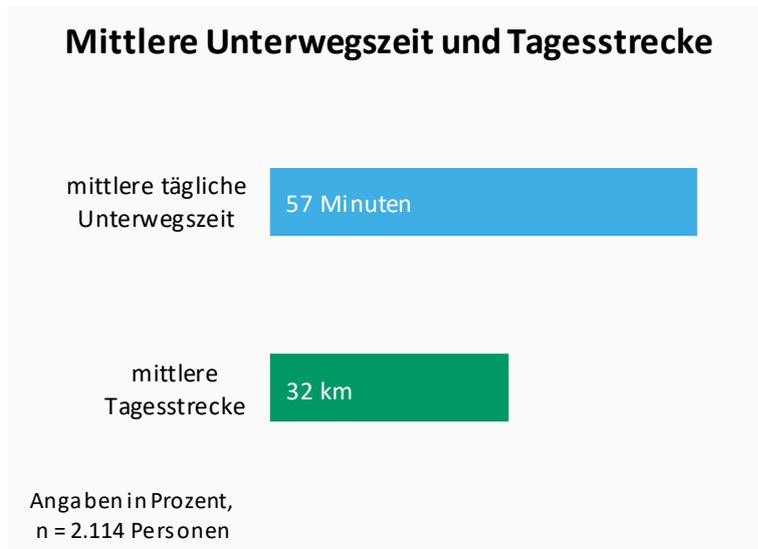


Abbildung 3-28: Mittlere Unterwegszeit und Tagesstrecke

Der Begriff Unterwegszeit beschreibt den Zeitaufwand für die Summe aller täglichen Wege. Es umfasst die Zeit für verkehrliche Aktivitäten, die am Befragungstag aufgewandt wurden.

Diese Unterwegszeit beträgt im Landkreis Coburg an einem durchschnittlichen Werktag rund **57 Minuten pro Person**. In der MiD 2017 wurde für Bayern mit durchschnittlich 78 Minuten ein deutlich höherer Wert ermittelt¹⁵. Dieser Wert beinhaltet jedoch auch Werte sowohl städtischer als auch ländlicher Gebiete. So erhöhen die längeren Fahrten außerhalb der Städte das Zeitbudget in der MiD. In der MiD 2017 wurde für den Freistaat Bayern eine mittlere Tagesstrecke von 39 km erhoben. Jede Bürgerin und jeder Bürger im Landkreis Coburg legt insgesamt im Durchschnitt 32 km am Tag zurück. Dieser Wert liegt etwas unter dem der MiD.

3.6 Verkehrsmittelwahl

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf Wege von Personen, die Außerhaus-Aktivitäten am Befragungstag unternommen haben. Hin- und Rückfahrt sind zwei Wege.

¹⁵ Quelle: MiD 2017

3.6.1 Verkehrsleistung

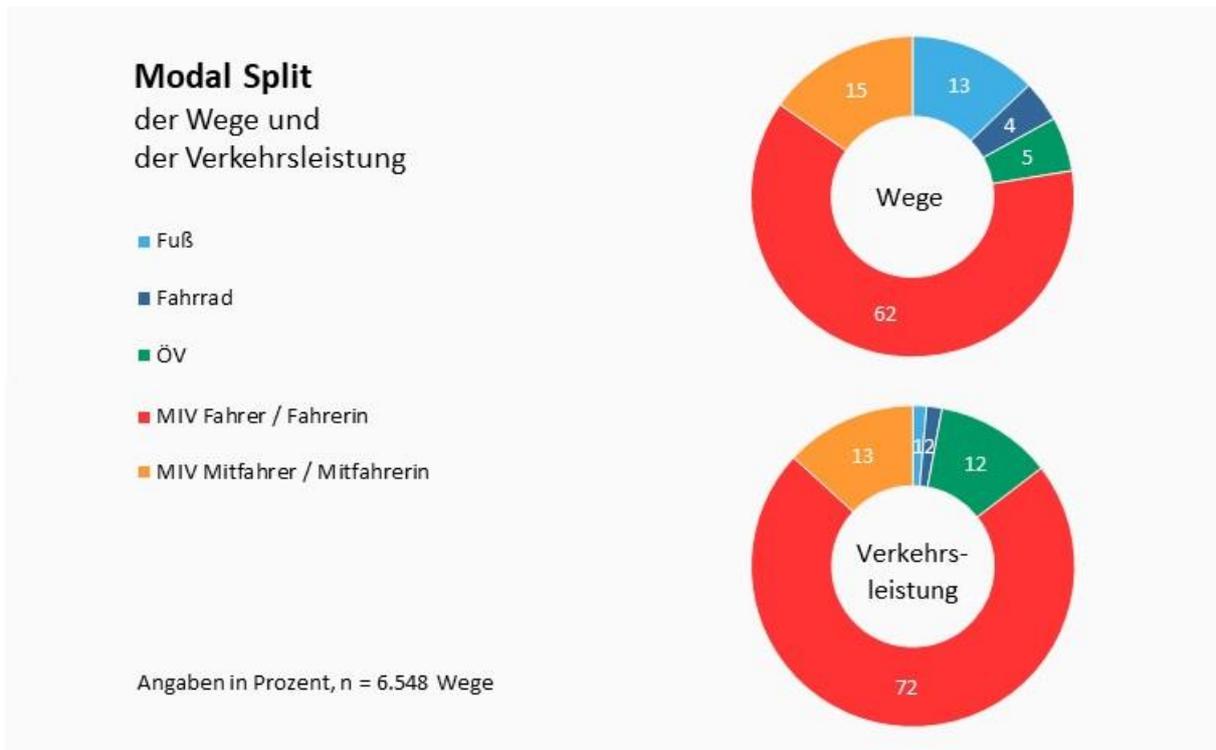


Abbildung 3-29: Modal Split der Wege und der Verkehrsleistung

Die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Coburg legen mit 78 % den Großteil ihrer Wege mit den Verkehrsmitteln des **MIV** zurück. Davon entfallen 62 % auf Selbstfahrten und 15 % auf Mitfahrten.

Die Verkehrsmittel des **Umweltverbunds** (Fuß, Fahrrad, ÖV) werden für 22 % der Wege genutzt. Wege zu Fuß bilden mit 13 % den größten Anteilswert im Umweltverbund, gefolgt von den Verkehrsmitteln des ÖV mit 5 % und Wegen mit dem Fahrrad mit 4 %.

In Tabelle 3-1 wird der Modal Split bzw. die Verkehrsmittelwahl in die gesamten im Fragebogen zur Auswahl stehenden Verkehrsmittel unterteilt. Hier zeigt sich, dass der Großteil der Wege im ÖV mit dem Bus realisiert werden. Wege mit dem nicht motorisierten Fahrrad sind mit 2,3 % nur etwas häufiger vertreten als Wege mit dem E-Bike / Pedelec / E-Lastenrad (1,8 %). Der Anteil an Wegen, die mit dem E-Kfz zurückgelegt werden, machen nur einen kleinen Teil im gesamten MIV-Anteil aus, E-Scooter und (E-)Lastenräder werden nur in sehr geringen Umfang für die Bewältigung von Wegen genutzt.

Verkehrsmittel	Anteil am Modal Split [%]
Bahn*	1,3
Bus	4,1
Taxi / Rufbus / Stadt AST*	0,1
KFZ Fahrer / FahrerIn	56,9
KFZ Mitfahrer / MitfahrerIn	14,2
E-KFZ Fahrer / FahrerIn	4,8
E-KFZ Mitfahrer / MitfahrerIn*	1,0
Motorrad / Moped / Mofa*	0,6
Lastenrad / E-Lastenrad*	0,0

Verkehrsmittel	Anteil am Modal Split [%]
E-Bike / Pedelec	1,8
Fahrrad (ohne Motor)	2,3
E-Scooter*	0,0
zu Fuß / Rollstuhl	12,8
*n unter 100 Wegen	

Tabelle 3-1: Modal Split (fein)

Der Modal Split der Verkehrsleistung (s. Abbildung 3-29) stellt die Aufteilung der verschiedenen Verkehrsmittel auf die täglich zurückgelegten Kilometer dar. Hierfür wird die Wegeanzahl des jeweiligen Verkehrsmittels mit der zurückgelegten mittleren Entfernung des Verkehrsmittels multipliziert und dadurch der auf die Wegelängen bezogene Modal Split ermittelt.

In der allgemeinen Betrachtung des Modal Splits wird dargestellt, wie sich die Anzahl aller Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel verteilt. Der Modal Split der Verkehrsleistung beschreibt hingegen die Verteilung der Personenkilometer auf die verschiedenen Verkehrsmittel.

Bei dieser Betrachtung fällt der ÖV, der häufig für weite Wege genutzt wird, stärker ins Gewicht und steigert sich auf 12 %, die Anteile von Fahrrad und Fußwegen sinken deutlich.

Der MIV kann seinen Anteil auf insgesamt 85 % steigern. Dabei sinkt der Anteil der Mitfahrten um 2 Prozentpunkte auf 13 % während der Anteil der Selbstfahrten um 10 Prozentpunkte auf 72 % steigt. Weite Distanzen werden dementsprechend vorwiegend in Form von MIV-Selbstfahrten realisiert.

3.6.2 Verkehrsart

Nachfolgende Abbildung zeigt die Anteilswerte der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger von

- Wegen innerhalb der Landkreiskommunen,
- Wegen, die über die Landkreiskommunengrenzen hinausführen, aber innerhalb des Landkreises stattfinden und
- Wegen, die über die Landkreisgrenze hinausführen (inbegriffen Wege in und aus der Stadt Coburg).

Wege von Personen aus anderen Städten (z.B. Berufspendler) wurden in der Mobilitätsbefragung nicht erfasst.

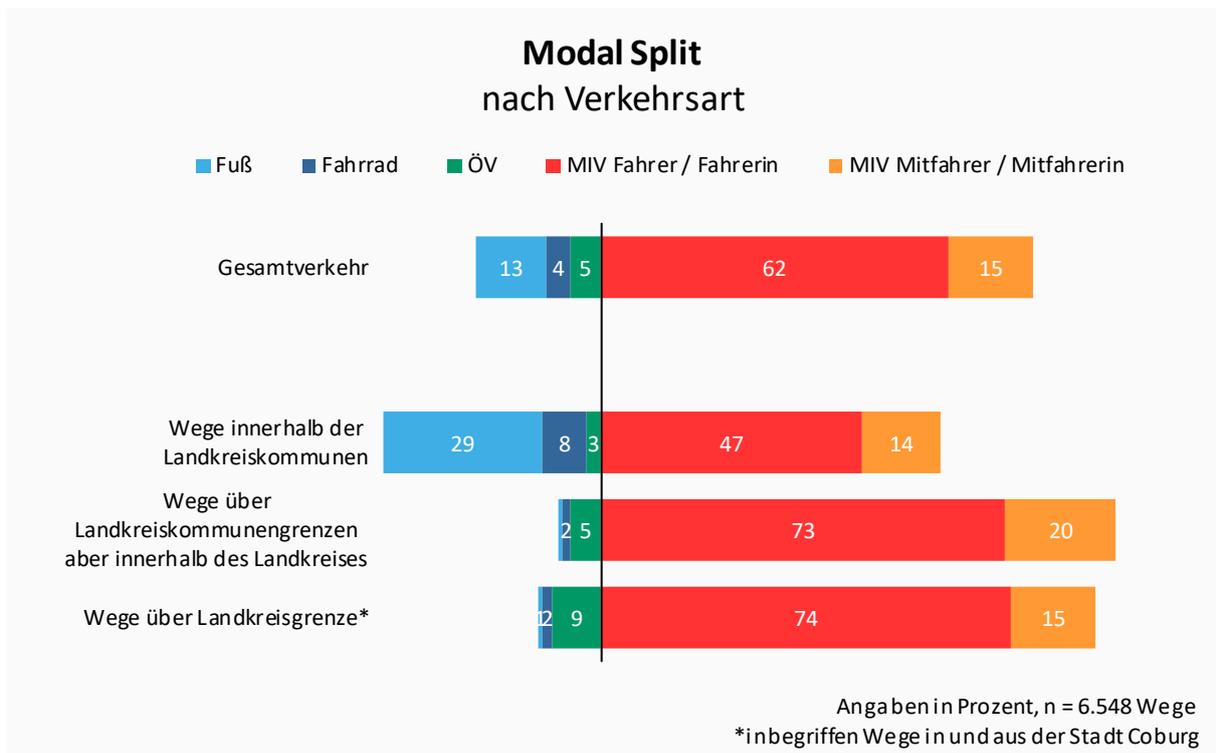


Abbildung 3-30: Modal Split nach Verkehrsart

Verglichen mit dem Gesamtverkehr machen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei **Wegen innerhalb der Landkreiskommunen** mit 39 % einen deutlich größeren Anteil des Verkehrs aus. 3 von 10 Wegen werden innerhalb der Landkreiskommunen zu Fuß getätigt und ca. 1 von 10 Wegen mit dem Fahrrad. Der MIV wird für 6 von 10 Wegen verwendet.

Wege, die **innerhalb des Landkreises** stattfinden und über die Landkreiskommunengrenzen führen, werden in 9 von 10 Fällen mit dem MIV realisiert, was mit der steigenden Wegelänge begründet werden kann. Die Anteile von Wegen zu Fuß und mit dem Fahrrad sinken in dieser Verteilung erwartungsgemäß aufgrund der weiteren Distanz, der ÖV-Anteil nimmt zu.

Bei der Betrachtung von **Wegen, die über die Landkreisgrenze hinausführen**, verdoppelt sich der ÖV-Anteil und wird für ein Zehntel der Wege genutzt. Der MIV-Anteil nimmt in dieser Betrachtung ab, Anteile von Wegen zu Fuß und mit dem Rad stagnieren und sind aufgrund der weiten Distanzen erwartungsgemäß gering.

3.6.3 Modal Split nach Geschlecht, Alter und Wohnort

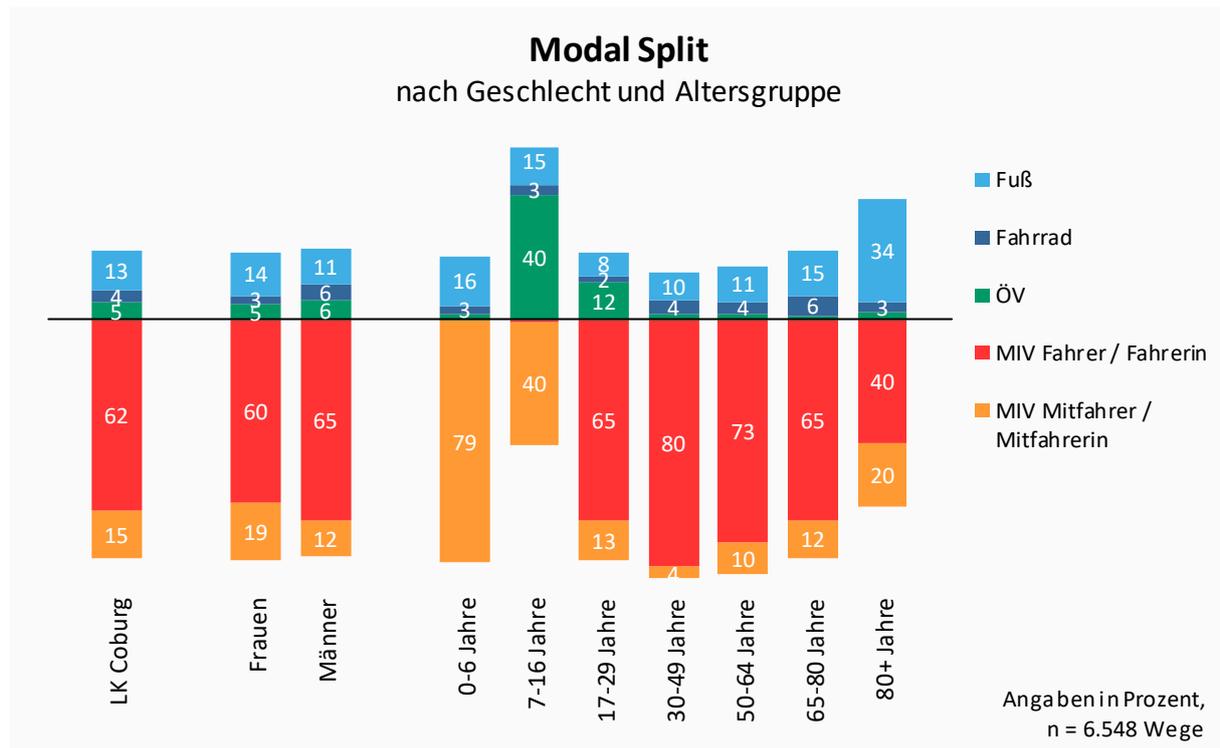


Abbildung 3-31: Modal Split nach Geschlecht und Altersgruppe

Frauen sind häufiger zu Fuß und weniger mit dem Fahrrad unterwegs. Im direkten Vergleich fällt weiter auf, dass Frauen häufiger als Mitfahrerinnen unterwegs sind als Männer. Der Selbstfahrer-Anteil der Männer ist höher als der Anteil der Frauen. Dafür nutzen Männer den ÖV etwas häufiger als Frauen.

Jede Altersgruppe ist einem bestimmten Lebensabschnitt bzw. einer Lebenssituation zuzuordnen und dementsprechend auch mit verschiedenen Ansprüchen (körperlichen und materiellen) an das Verkehrssystem verbunden.

Es können signifikante Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der einzelnen Altersgruppen festgestellt werden, wobei die Nutzung des MIV über alle Altersgruppen den größten Anteil ausmacht. Außer in der Altersgruppe der 7-16-Jährigen, dort machen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes 6 von 10 der Wege aus.

Der MIV-Mitfahreranteil ist mit 79 % in der Altersgruppe der unter 7-Jährigen erwartungsgemäß am höchsten. In dieser Altersgruppe wird die Verkehrsmittelwahl oft durch die Eltern fremdbestimmt.

In den höheren Altersklassen nimmt der MIV-Anteil deutlich zu und macht stets den Großteil der Wege aus. Der MIV-Anteil liegt bei den 17-29-Jährigen mit Erreichen der Volljährigkeit und dem Zugang zum Führerschein bei 78 % (MIV-Selbstfahrende und –Mitfahrende). In der Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen steigt der MIV-Anteil auf seinen Maximalwert in dieser Betrachtung von 84 %.

Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 16 Jahren nutzen den ÖV mit 40 % am häufigsten. In dieser Gruppe finden sich auch die meisten Personen im Besitz einer ÖV-Zeitkarte (s. Abbildung 3-21). Erwachsene ab 30 Jahren nutzen den ÖV dagegen kaum.

Der Radverkehrsanteil ist in der Altersgruppe der 65-80-Jährigen am höchsten. In dieser Altersgruppe werden 6 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Die meisten Wege zu Fuß werden mit einem Anteilswert von 34 % von hochbetagten Personen über 80 Jahren getätigt, danach folgt die Gruppe der Kinder unter 7 Jahren (16 %). Die Gruppe der 17-29-Jährigen realisiert mit 8 % die wenigsten Wege zu Fuß.

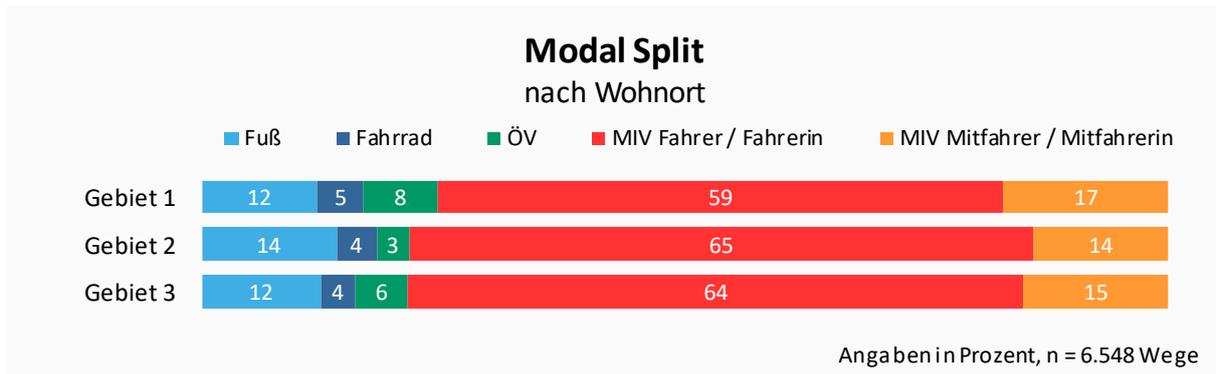


Abbildung 3-32: Modal Split nach Wohnort

Die Differenzierung des Modal Split nach Wohnort zeigt, dass der Anteil des Umweltverbunds in Gebiet 1 am höchsten ist. Insbesondere der ÖV ist in diesem Gebiet stärker vertreten als in Gebiet 2 und Gebiet 3. Dies kann mit der Nähe zur Stadt Coburg und dem damit verbundenen dichteren Nahverkehrsangebot begründet werden. Die Anteile von Fuß- und Radverkehr unterscheiden sich zwischen den einzelnen Gebieten nur geringfügig.

3.6.4 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln

In Abbildung 3-33 werden die Tagespiegel der verschiedenen Verkehrsmittel dargestellt. Die Werte stellen die hochgerechnete Anzahl an Wege zu jedem Stundenblock des Tages für jedes Verkehrsmittel dar.

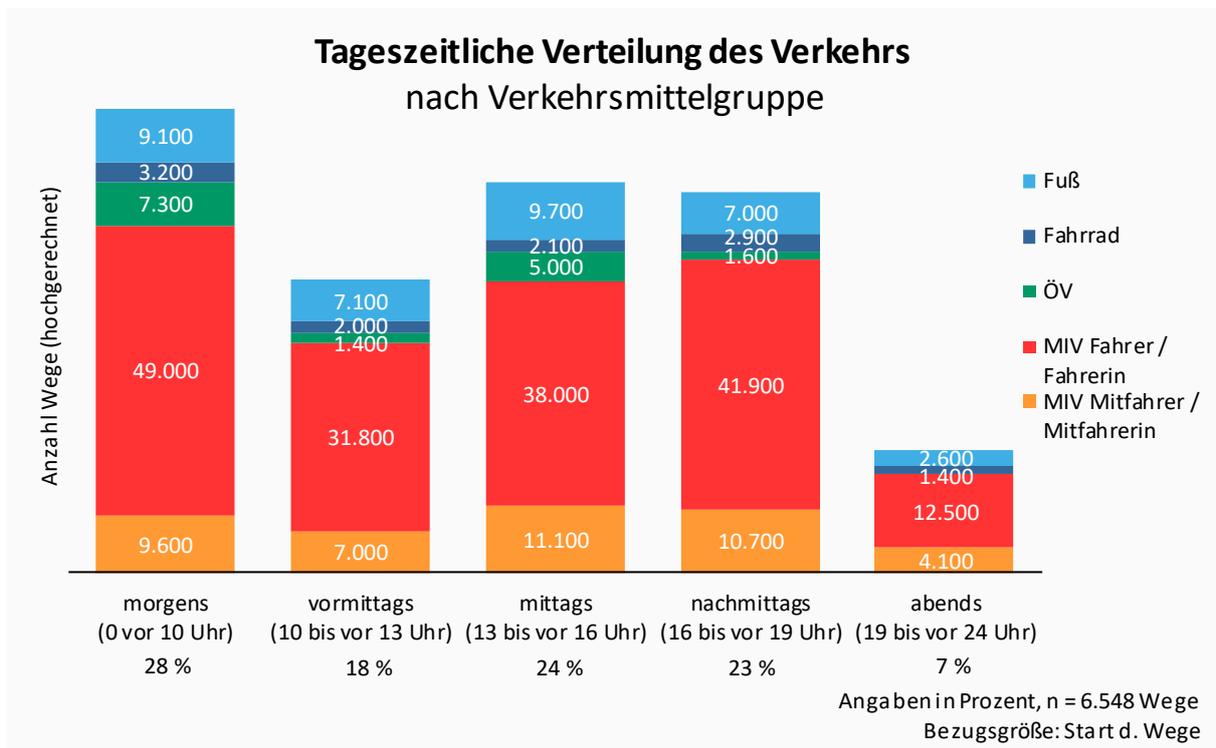


Abbildung 3-33: Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln

Die Abbildung zeigt hohe Anteilswerte über alle Verkehrsmittel in den morgendlichen Stunden bis 10 Uhr, zurückzuführen auf den morgendlichen Berufsverkehr. Zu dieser Zeit findet 28 % des gesamtäglichen Verkehrs statt. Zwischen 10 Uhr und 13 Uhr sinken die Anteile der Verkehrsmittelgruppen etwas ab und steigen wieder in den Mittags- und Nachmittagsstunden. In den Mittags- und Nachmittagsstunden findet jeweils knapp ein Viertel des gesamtäglichen

Verkehrs statt. Ab 19 Uhr sinken alle Pegel deutlich ab und lediglich 7 % des gesamtäglichen Verkehrs findet zu dieser Zeit statt.

Für den Radverkehr findet man die auf den gesamten Tag bezogene maximale Nutzungshäufigkeit morgens bis 10 Uhr, wo 28 % aller Radverkehre stattfinden. Zwischen 16 und 19 findet sich ein mit 25 % ein ähnlich hoher Anteil des Radverkehrs. Das deckt den Feierabend-Zeitraum von in Vollzeit arbeitenden Personen und Schülerinnen und Schülern im Ganztagsunterricht ab. Es wird deutlich, dass das Rad häufig von Berufstätigen und Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden und Studentinnen und Studenten, die von und zu ihrer Bildungseinrichtung fahren, genutzt wird (vgl. Abbildung 3-41).

Die Spitzenwerte des ÖV finden sich in den Morgenstunden bis 10 Uhr mit 48 %. Mittags zwischen 13 und 16 Uhr machen noch etwa 33 % Anteil den ÖV als Verkehrsmittel aus. Dieser zeitliche Verlauf deckt sich mit den Hin- und Rückwegen von Schülerinnen und Schülern, die Halbtagschulen besuchen.

Wege zu Fuß finden über den Tag ungefähr gleichmäßig statt, erst in den Abendstunden nehmen diese Wege deutlich ab.

Das Auto wird vor allem morgens, mittags und im Nachmittag häufig genutzt. Insbesondere am Morgen vor 10 Uhr ist der Anteil der Selbstfahrenden inkl. der Mitfahrenden am höchsten. Die geringsten Werte sind in den Zeiträumen zwischen 10 Uhr und 13 Uhr zu verzeichnen, sowie abends nach 19 Uhr.

3.6.5 Wegedauer nach Verkehrsmitteln

Ein Weg dauert im Mittel **18 Minuten**, dabei wird der Gesamtverkehr betrachtet. Damit ist die Wegedauer knapp 9 Minuten kürzer als in der Studie MiD Bayern 2017 mit 0 Minuten pro Weg. In der Differenzierung auf die Verkehrsmittel zeigt sich, dass Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zeitlich deutlich kürzer sind und insbesondere Wege mit dem ÖV länger dauern. Wege mit dem MIV dauern nur etwas länger an als Wege zu Fuß oder mit dem (E-)Fahrrad.

Wie lang mit welchem Verkehrsmittel unterwegs?

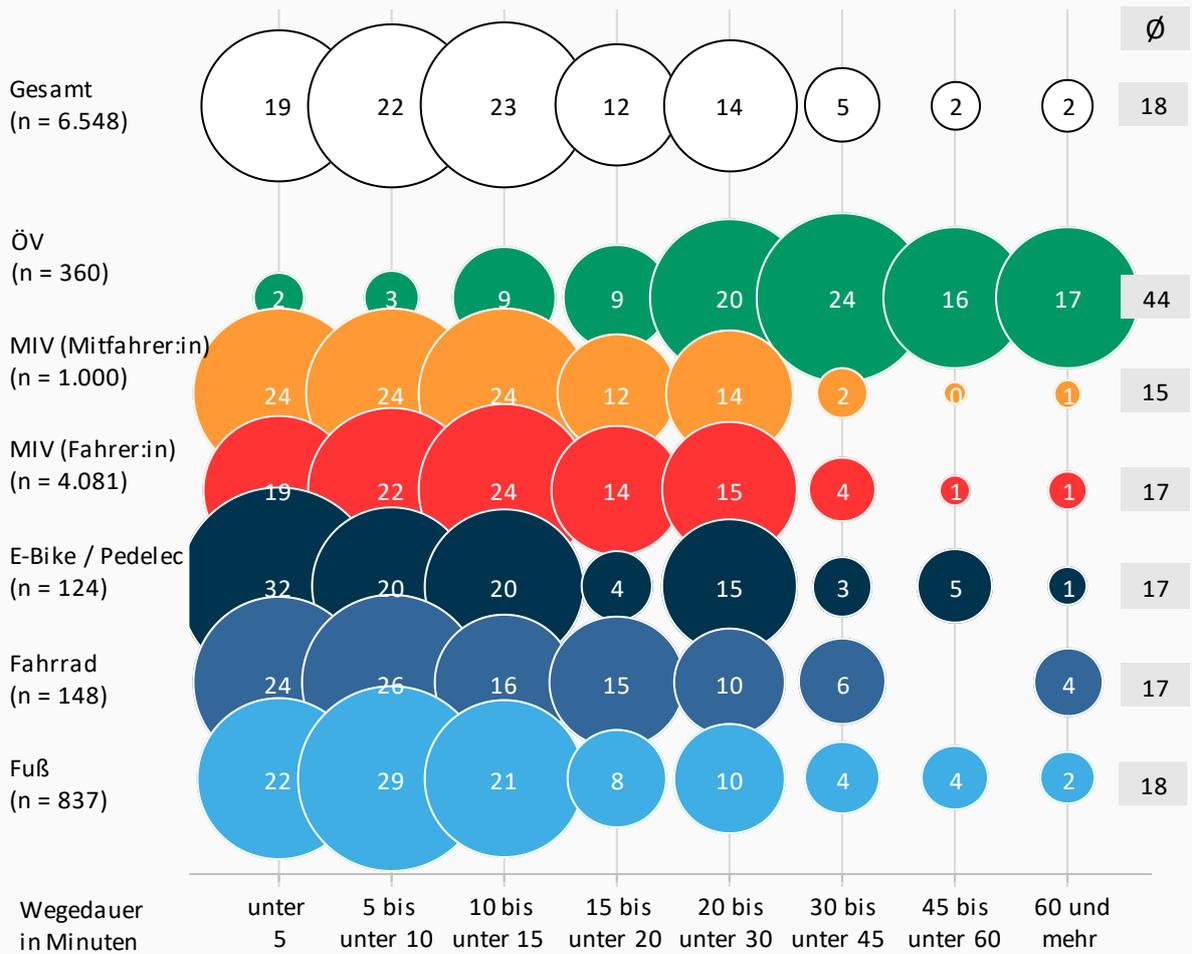


Abbildung 3-34: Wegedauer nach Verkehrsmittelgruppe

3.6.6 Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel

Die mittlere Distanz der Wege und Fahrten liegt im Landkreis Coburg bei **10,2 km**. Durchschnittlich liegt in der Studie MiD 2017 die mittlere Wegelänge in Bayern bei 0 km.

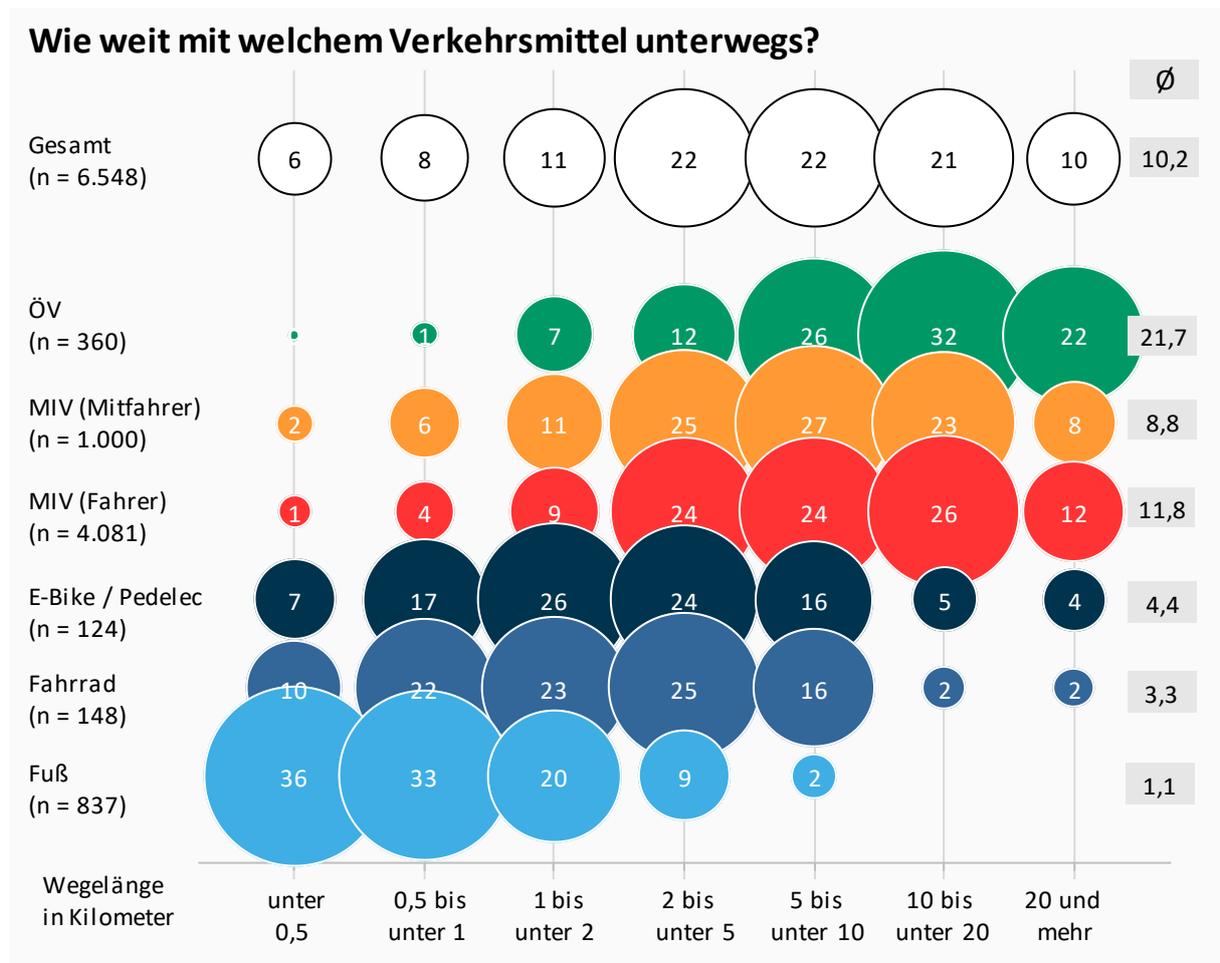


Abbildung 3-35: Mittlere Entfernungen nach Verkehrsmittel

Die kürzesten Wege werden zu Fuß erledigt. Die weitesten Wege mit durchschnittlich 21,7 km werden mit dem ÖV zurückgelegt. Dieser wird erst ab Entfernungen von 5 km bedeutsamer. Das Fahrrad wird auch noch auf Wegen mit Entfernungen bis zu 10 km genutzt und ist in diesen Entfernungsklassen stark vertreten. Auffällig ist die Entfernungsverteilung bei E-Bikes, dieses wird häufiger auch für Wege mit Entfernungen bis zu 20 km genutzt. Im Mittel sind Wege mit dem E-Bike / Pedelec über einen Kilometer länger als mit einem konventionellen Rad.

Bereits in Entfernungsklassen ab 2 km dominiert der MIV.

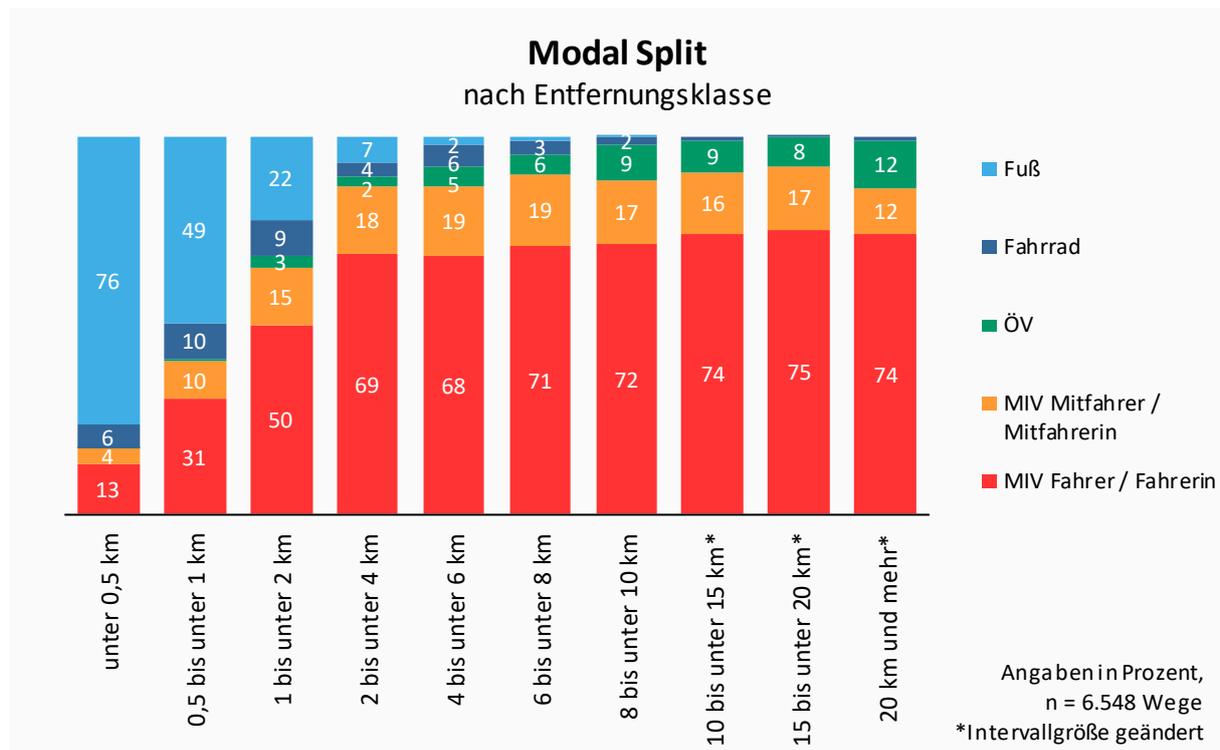


Abbildung 3-36: Entfernungshäufigkeit nach Verkehrsmittel

In der Entfernungsverteilung nach Verkehrsmitteln setzen sich die bereits beschriebenen Tendenzen fort:

- Der **Fußverkehr** hat seinen Höchstwert bei Distanzen von unter 0,5 km, 76 % Wege in dieser Entfernungsklasse werden zu Fuß erledigt.
- Ein Zehntel der Wege mit einer Länge zwischen 0,5 und 4 km werden mit dem **Rad zurückgelegt**.
- Der **ÖV** wird erst ab 4 km Entfernung etwas häufiger genutzt. Die höchste Nutzungsintensität erfährt der ÖV auf Distanzen ab 8 km Länge.
- Mit größer werdender Entfernung der Wege steigt der Anteil der mit dem **MIV** realisierten Wege kontinuierlich. Bereits Wege ab 1 km Länge werden in über der Hälfte der Fälle mit dem MIV realisiert.

3.7 Wegezwecke

3.7.1 Verkehrsleistung

Der dominierende Wegezweck ist „Arbeit“ inklusive „dienstlich“ mit 32 % der Wege. Ungefähr jeder fünfte Weg wird zum Zweck für Freizeit unternommen (18 %) gefolgt von Wegen zum Einkauf mit einem Anteilswert von 17 %.

Der Wegezweck „private Erledigungen“ hat einen Anteil von 13 % an allen Wegen. Jeder zehnte Weg wird zum Zweck „Ausbildung“ unternommen. „Bringen / Holen von Personen“ wird bei 9 % der Wege als Wegezweck angegeben.

Die Wegezweckverteilung nach Verkehrsleistung stellt die Aufteilung der verschiedenen Wegezwecke auf die täglich zurückgelegten Kilometer dar. Hierfür wird die Wegezweckverteilung mit der zurückgelegten mittleren Entfernung des Wegezwecks multipliziert und so die auf die Wegelänge bezogene Wegezweckverteilung ermittelt. In dieser Betrachtung gewinnen Arbeitswege deutlich an Bedeutung und der Anteil dienstlicher Wege verdoppelt sich auf 12 %. Demnach werden für diese Wegezwecke weitere Distanzen zurückgelegt. Der Anteil der Einkaufswege halbiert sich beinahe auf 9 %, Einkaufswege finden demnach oft in näheren Distanzen ihr Ziel.

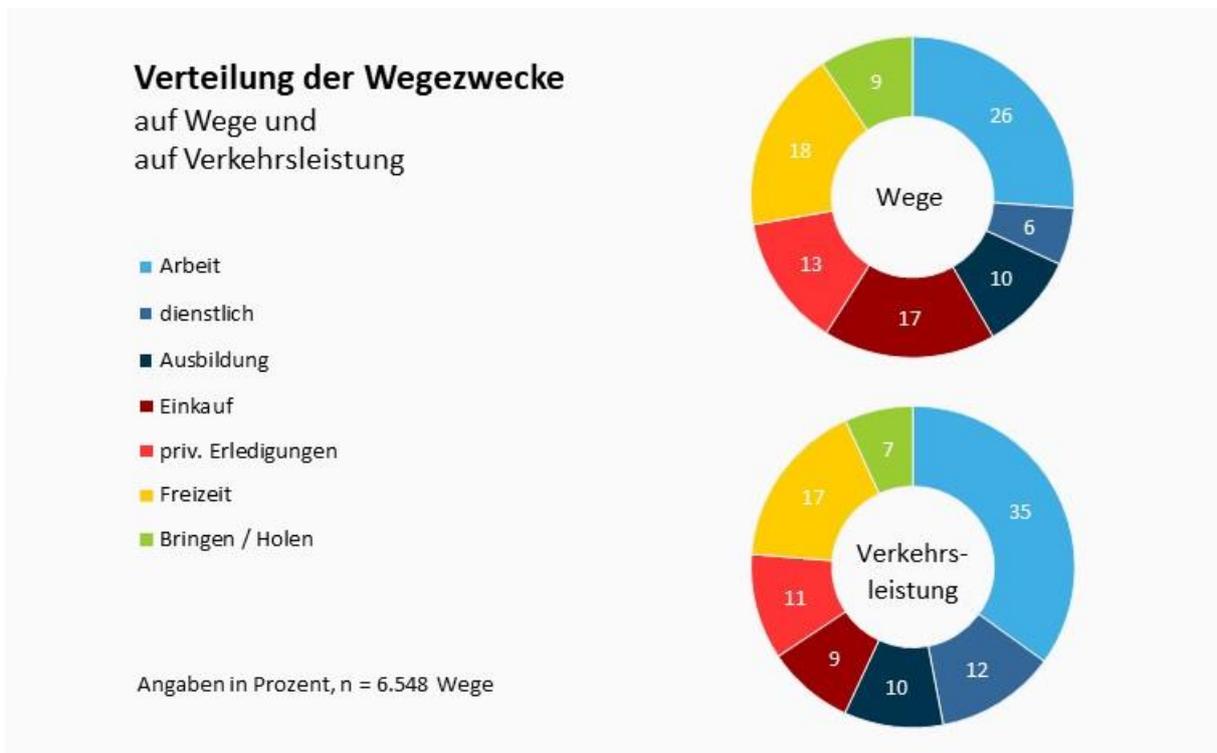


Abbildung 3-37: Zweckverteilung der Wege und der Verkehrsleistung

Zwischen den einzelnen Gebieten unterscheidet sich die Wegezweckverteilung nur minimal. In Gebiet 2 werden mehr dienstliche Wege getätigt und etwas weniger Wege zur Ausbildungseinrichtung unternommen. Dies deckt sich mit der in Abbildung 3-1 beschriebenen Bevölkerungszusammensetzung, der zufolge in Gebiet 2 etwas mehr Erwerbstätige und etwas weniger Schülerinnen und Schüler als in den anderen beiden Gebieten leben.

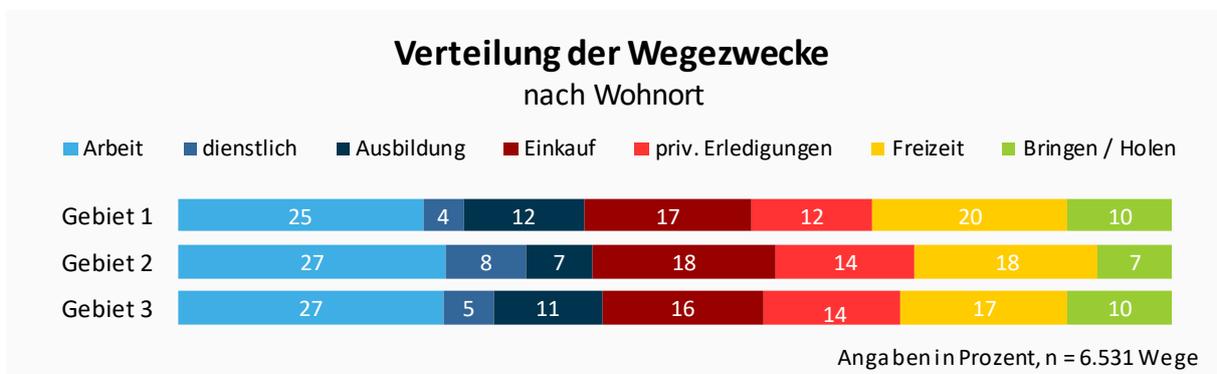


Abbildung 3-38: Wegezweckverteilung nach Wohnort

Erwartungsgemäß ergeben sich leichte geschlechtsspezifische Unterschiede. Der größte Unterschied besteht darin, dass bei den Männern der Anteil der Arbeitswege und dienstlichen Wegen an allen zurückgelegten Wegen größer ist als bei den Frauen. Umgekehrt macht die Anzahl der Wege zum Einkaufen bei den Frauen einen höheren Anteil als bei den Männern aus. Frauen realisieren zudem mehr Servicewege (Bringen / Holen) als Männer.

Das Alter spielt ebenfalls eine Rolle bei der Verteilung der Wegezwecke. Erwartungsgemäß wenden Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre den Großteil ihrer Zeit für den Zweck „Ausbildung“ auf, während Menschen im erwerbsfähigen Alter zwischen 17 und 49 Jahren einen großen Teil ihrer Wege zum Zweck „Arbeit“ tätigen. In der Gruppe der 30-49-Jährigen findet der Wegezweck „Bringen und Holen“ seinen Maximalwert und macht ein Fünftel der Wege aus. In dieser Gruppe findet sich erwartungsgemäß die Gruppe der Eltern. Menschen im Rentenalter ab 65 Jahren tätigen oft Einkaufswege und Wege zu privaten Erledigungen.

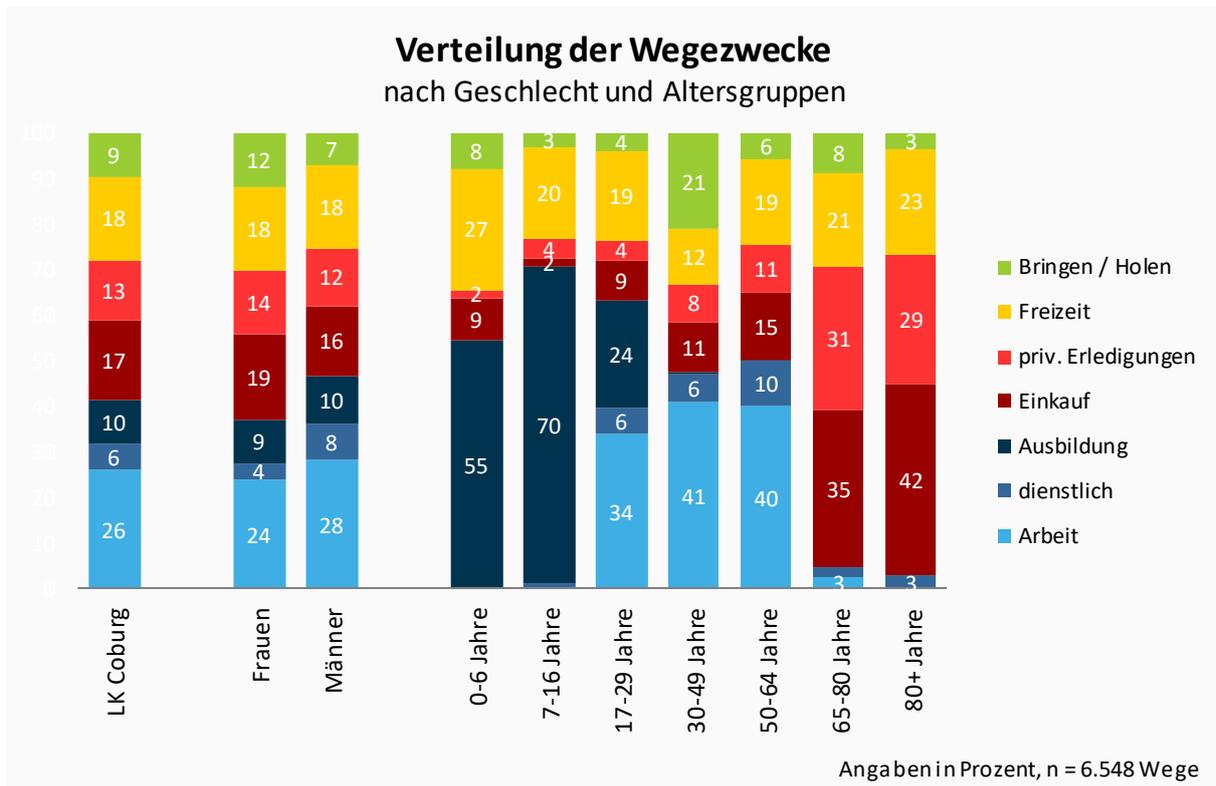


Abbildung 3-39: Wegezweckverteilung nach Geschlecht und Altersgruppen

3.7.2 Verkehrsart

Analog zum Modal Split der Verkehrsart (vgl. Kapitel 3.6.2) lässt sich die Verteilung der Wegezwecke auch für die verschiedenen Verkehrsarten ermitteln.

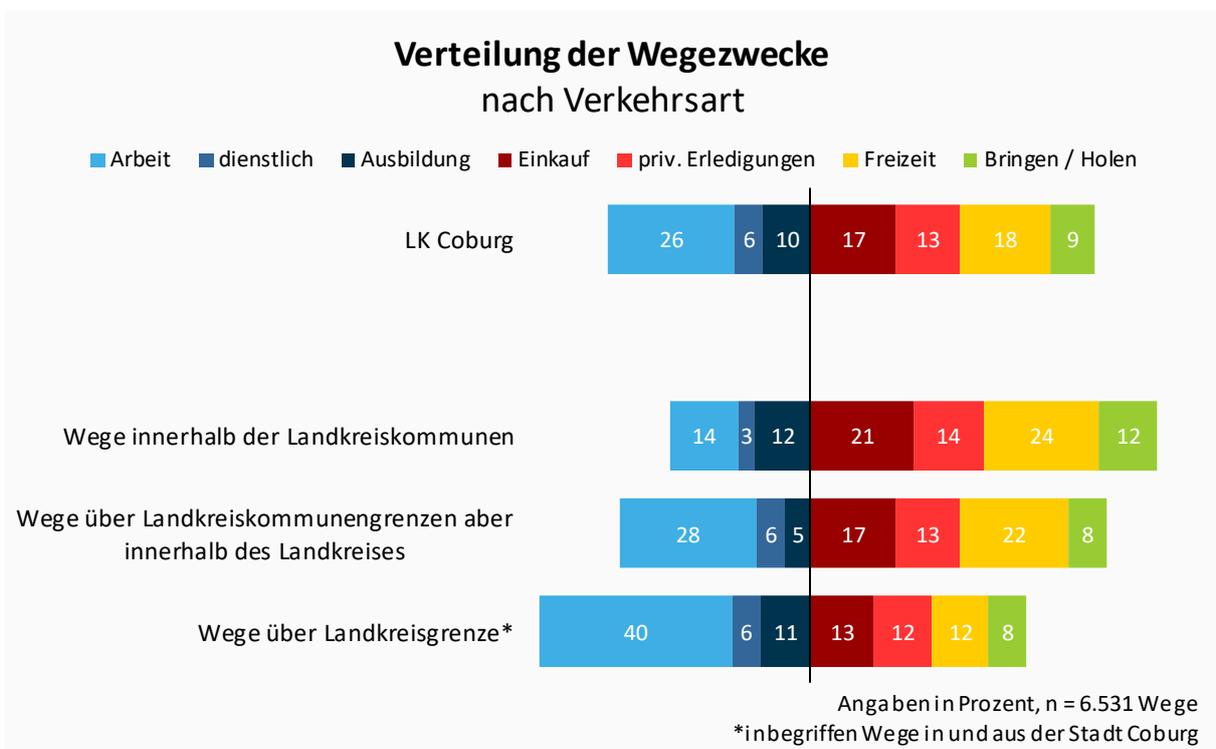


Abbildung 3-40: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsart

Verglichen mit dem Gesamtverkehr, führen Arbeitswege v.a. über die Gemeindegrenzen hinaus und finden ihr Ziel im Landkreis. Dienstliche Wege führen überdurchschnittlich oft über die Grenzen des Landkreises hinaus und Ausbildungswege finden überwiegend innerhalb der einzelnen Landkreiskommunen ihr Ziel. Wege zum Einkauf werden sowohl innerhalb der Gemeindegrenzen und außerhalb des Landkreises getätigt. Freizeitziele werden hauptsächlich in den Gemeinde- und Landkreisgrenzen erreicht.

3.7.3 Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Mit der Aufschlüsselung der Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken lassen sich die Stärken und Schwächen der Verkehrsmittelakzeptanz wegezweckspezifisch auswerten.

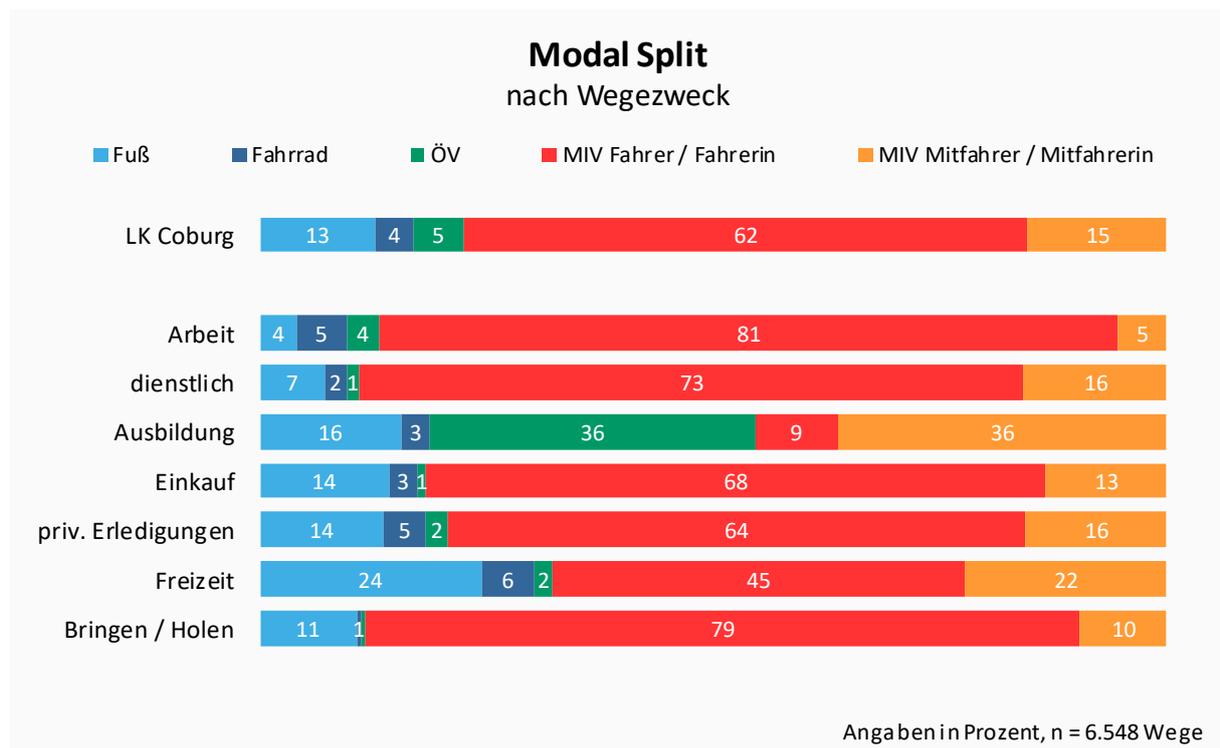


Abbildung 3-41: Verteilung der Verkehrsmittel nach Wegezweck (relative Häufigkeit)

Die Aufteilung der Verkehrsmittel nach Wegezweck zeigt den Vorrang des MIV bei allen Wegezwecken mit Ausnahme von Ausbildungswegen, besonders aber im Berufsverkehr und bei Servicewegen wie „Bringen / Holen von Personen“.

Im Ausbildungsverkehr und in der Freizeit ist der Umweltverbund am stärksten vertreten.

Gerade geschäftliche Fahrten, die ein hohes Maß an Flexibilität erfordern, sind prädestiniert, mit dem individuellen Verkehrsmittel Auto zurückgelegt zu werden. Jedoch werden auch 87 % der Wege zur Arbeit mit dem MIV zurückgelegt, für die oft ein weniger hohes Maß an Flexibilität angenommen werden kann.

Das Fahrrad findet seinen Maximalwert bei Wegen zu Freizeiteinrichtungen (6 %) und wird auch für Wege zur Arbeit (5 %) und zu privaten Erledigungen (5 %) ähnlich häufig genutzt. Den Minimalwert erreicht das Fahrrad bei Wegen zum Bringen und Holen von Personen (1 %).

Knapp ein Viertel der Freizeitwege wird zu Fuß zurückgelegt. Auch knapp jeder siebte Weg zu Ausbildungseinrichtungen, privaten Erledigungen und zum Zweck Einkauf wird zu Fuß zurückgelegt.

Im Ausbildungsverkehr ist nicht zuletzt aufgrund der mangelnden MIV-Verfügbarkeit der öffentliche Verkehr deutlich stärker vertreten als bei den übrigen Wegezwecken. Hier erreicht

der ÖV mit 36 % Wegeanteil sein Maximum. Alle anderen Wegezwecke haben einen sehr geringen ÖV-Anteil.

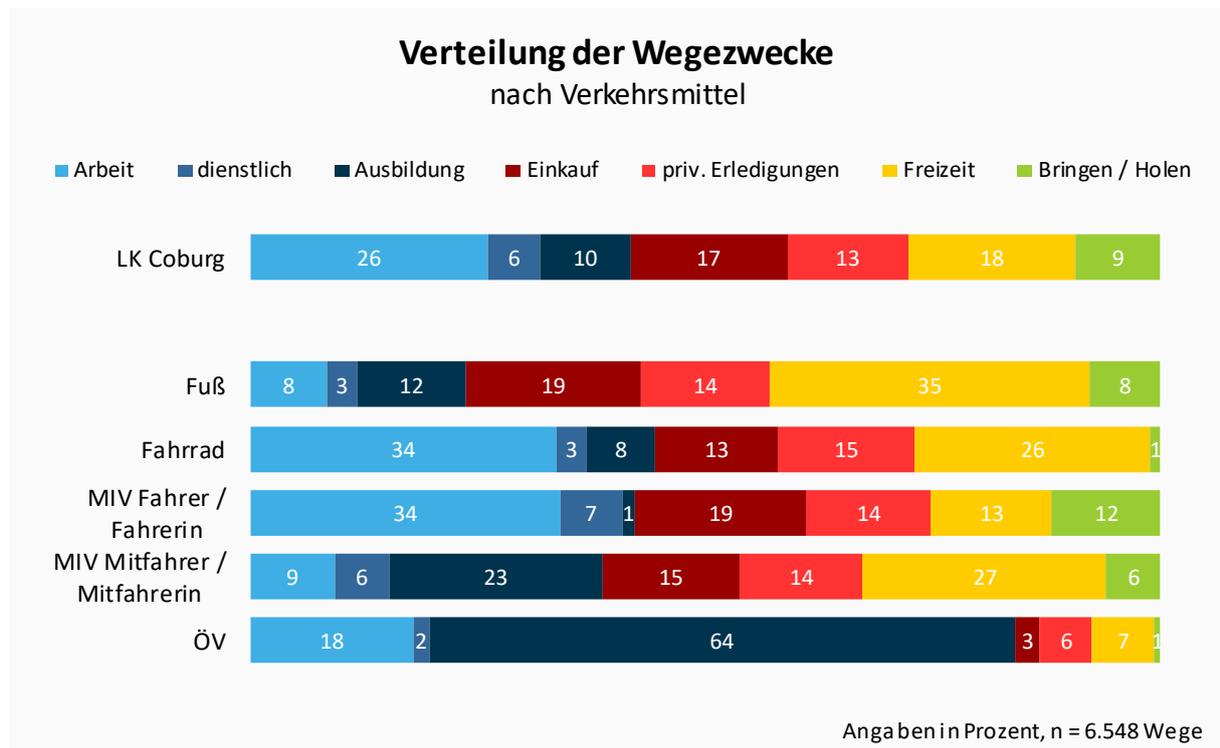


Abbildung 3-42: Verteilung der Wegezwecke nach Verkehrsmittel

Freizeitwege und Einkaufswege machen den größten Anteil der Fußwege aus, mit 35 % und 19 %. Ein Drittel der Wege mit dem Fahrrad haben den Zweck „Arbeit“ und ein Viertel führt zu Freizeitzielen. Jeder dritte Weg, der mit dem MIV als Fahrerin bzw. Fahrer zurückgelegt wird, ist ein Arbeitsweg. Etwas mehr als ein Viertel der Wege der Mitfahrerinnen und Mitfahrer dient dem Zweck Freizeit. 64 % der Wege mit dem ÖV führen zur Ausbildung, 18 % zur Arbeit.

3.7.4 Wegedauer nach Wegezweck

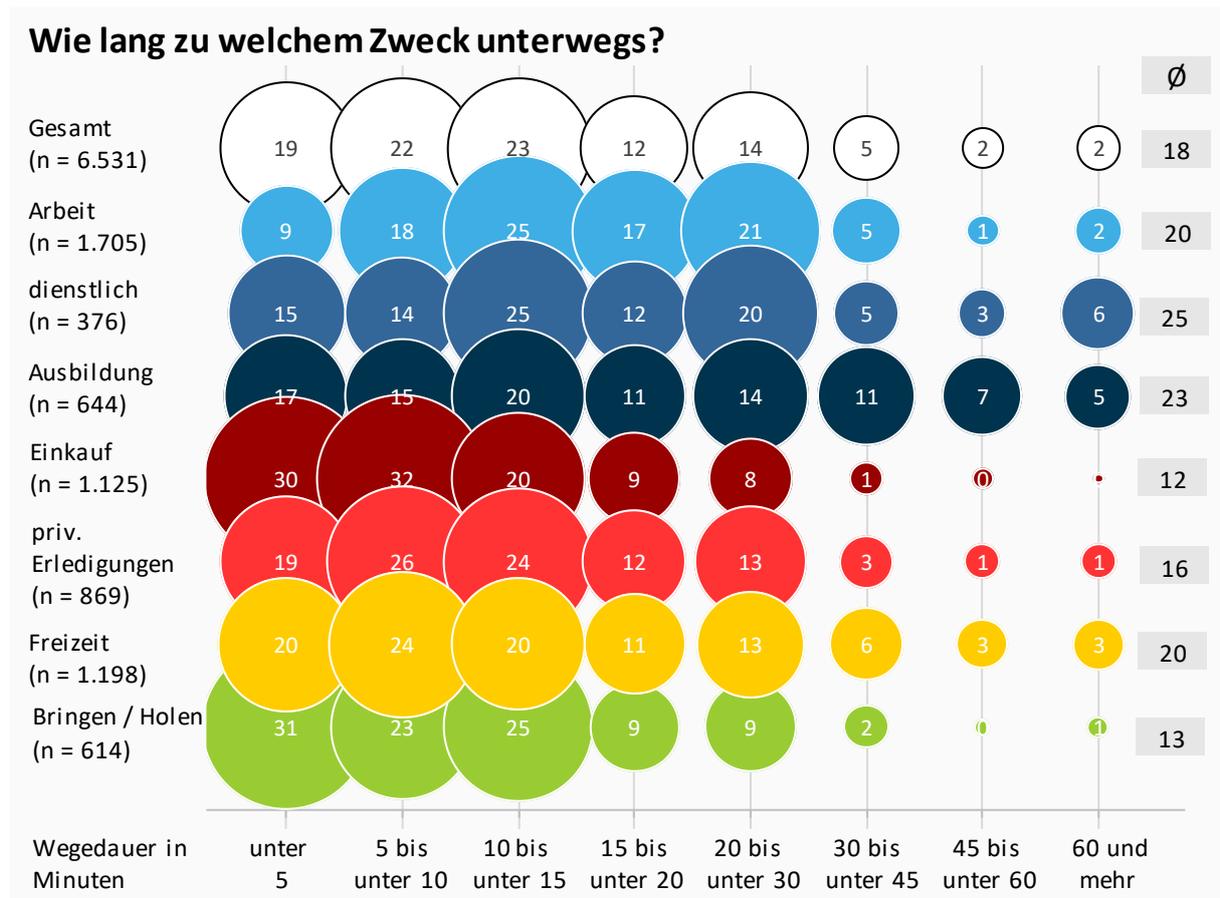


Abbildung 3-43: Durchschnittliche Wegedauer je Wegezweck

Bei der Verteilung der mittleren Reisezeiten nach Wegezwecken haben dienstliche Fahrten, Wege zur Ausbildung und zur Arbeit einen hohen Zeitbedarf. Im Mittel dauern dienstliche Wege 25 Minuten und zu Ausbildungszwecken 23 Minuten. Wege zum Wegezweck „Einkauf“ nehmen mit 12 Minuten die wenigste Zeit in Anspruch.

3.7.5 Entfernungverteilung nach Wegezweck

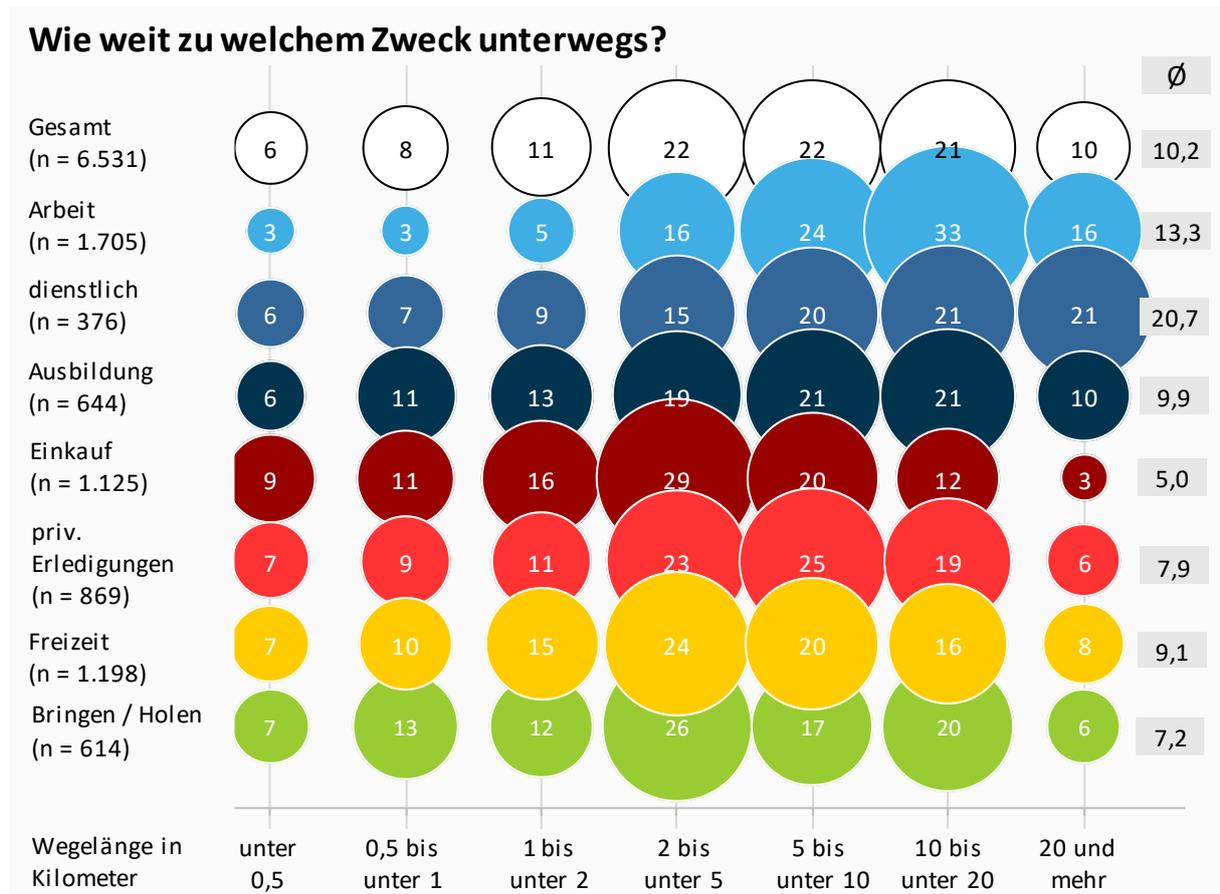


Abbildung 3-44: Mittlere Entfernungen nach Wegezweck

Wie in der Auswertung der Wegedauer nach Wegezweck bereits deutlich wird, haben dienstliche Wege die längste Dauer und weisen entsprechend auch die längsten Distanzen auf. Arbeitswege weisen eine mittlere Distanz von durchschnittlich 13,3 km auf und liegen damit über dem Durchschnitt aller Wege von 10,2 km. Wege zum Zweck Einkauf finden in einer Entfernung von durchschnittlich 5,0 km im näheren Umfeld statt.

3.8 Mobilitätskennziffern im Kommunenvergleich

Um die ermittelten Daten einordnen zu können, werden sie im Folgenden den Kennziffern anderer Erhebungen gegenübergestellt. Bei der Auswahl wurde darauf geachtet, dass diese Untersuchungen in ihrer Methodik und die Untersuchungsgebiete in ihrer Struktur vergleichbar zum Landkreis Coburg sind.

Zum Vergleich werden Erhebungsdaten aus den folgenden Kreisen herangezogen:

Stadt	Erhebungsjahr	Einwohner
Kreis Kleve	2022	318.358
Kreis Landshut	2018	157.239

Tabelle 3-2: Liste der vergleichbaren Landkreise

Zusätzlich werden die Auswertungen der MiD 2017 für den Freistaat Bayern herangezogen. Diese Daten stellen jeweils die Kennziffern für alle Tage des Jahres inklusive von Ferien und

Feiertagen dar. Die Vergleichbarkeit zu den o.g. Vergleichsstudien und der vorliegenden Untersuchung, die die Daten der Kernwoche außerhalb von Ferien und Feiertagen ausweisen, ist insofern nur eingeschränkt möglich.

3.8.1 Immobile Personen

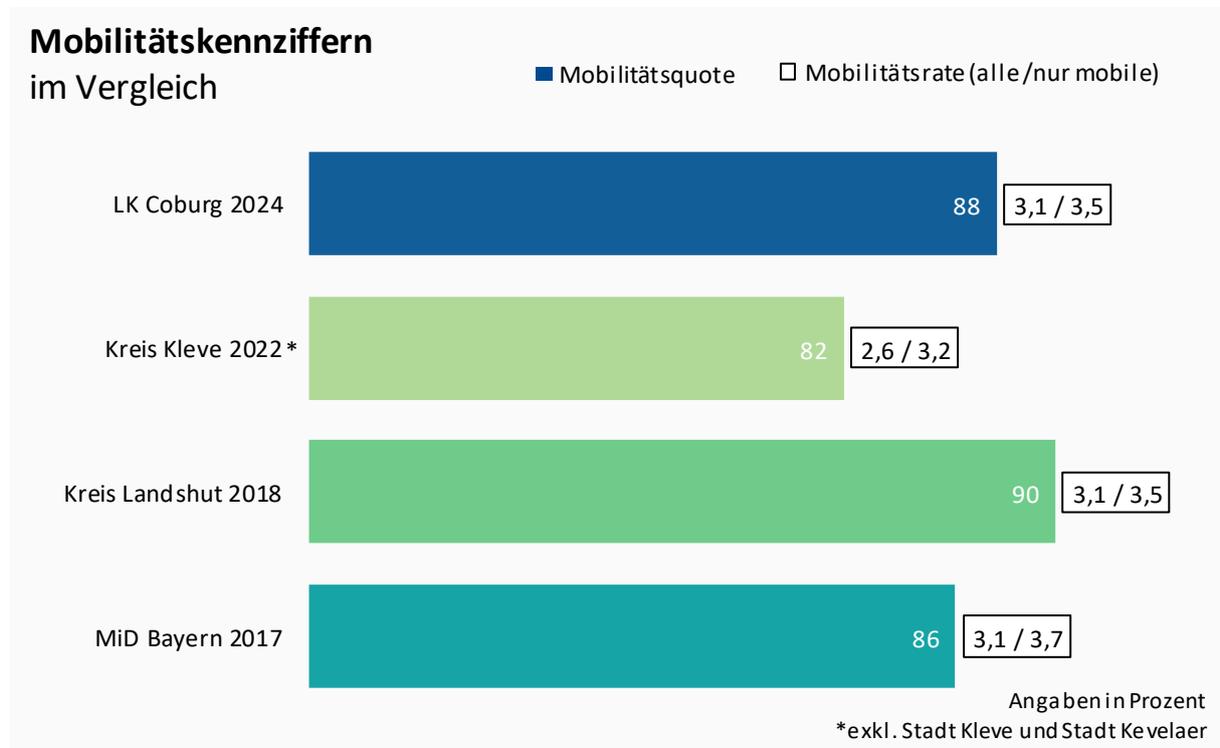


Abbildung 3-45: Mobilitätskennziffern im Vergleich

Im Landkreis Coburg haben 12 % der Personen am Stichtag keine Wege unternommen. Ähnlich viele Personen bleiben im Kreis Landshut und der MiD Bayern an einem normalen Werktag zu Hause. Knapp ein Fünftel der Personen im Kreis Kleve verlässt an einem normalen Werktag nicht das Haus. Dies kann mit dem Zeitpunkt der Erhebung erklärt werden, da das Erhebungsjahr 2022 möglicherweise von den Auswirkungen der Coronapandemie betroffen war.

3.8.2 Verkehrsmittelwahl

In der Gegenüberstellung der Verkehrsmittelwahl zeigt sich, dass der MIV-Anteil nur im Kreis Landshut ähnlich hoch erhoben wurde wie im Landkreis Coburg. Die Erhebung im Kreis Kleve und der Vergleich zur MiD-Bayern weisen niedrigere MIV-Anteile auf. Der Durchschnitt auf Ebene des Freistaates Bayern liegt mit 59 % auf einem niedrigeren Niveau als der im Landkreis Coburg. Hier fließen jedoch ebenfalls städtische Räume mit anderen räumlichen Strukturen in den Modal Split ein.

Betrachtet man den ÖV im Landkreis Coburg, so fällt der Anteil an Wegen mit dem ÖV mit 5 % vergleichsweise niedrig aus. Im Kreis Landshut werden mit 11 % deutlich mehr Wege im ÖV realisiert.

Bezüglich des Radverkehrsanteils ist ein Vergleich aufgrund der saisonalen Schwankungen bedingt durch unterschiedliche Erhebungsmonate schwierig. Der Landkreis Coburg hat mit 4 % einen ähnlich niedrigen Radwegeanteil wie der Kreis Landshut mit im Durchschnitt 7 %. Die MiD 2017 Bayern erreicht mit 11 % einen höheren Radverkehrsanteil. Der Radverkehrsanteil im Kreis Kleve ist aufgrund der flacheren Topographie deutlich höher.

Der Fußweg-Anteil im Landkreis Coburg in einer Höhe von 13 % wird nur von dem Wert der MiD Bayern i.H.v. 20 % übertroffen. Im Kreis Kleve werden ähnlich viele Wege zu Fuß zurückgelegt.

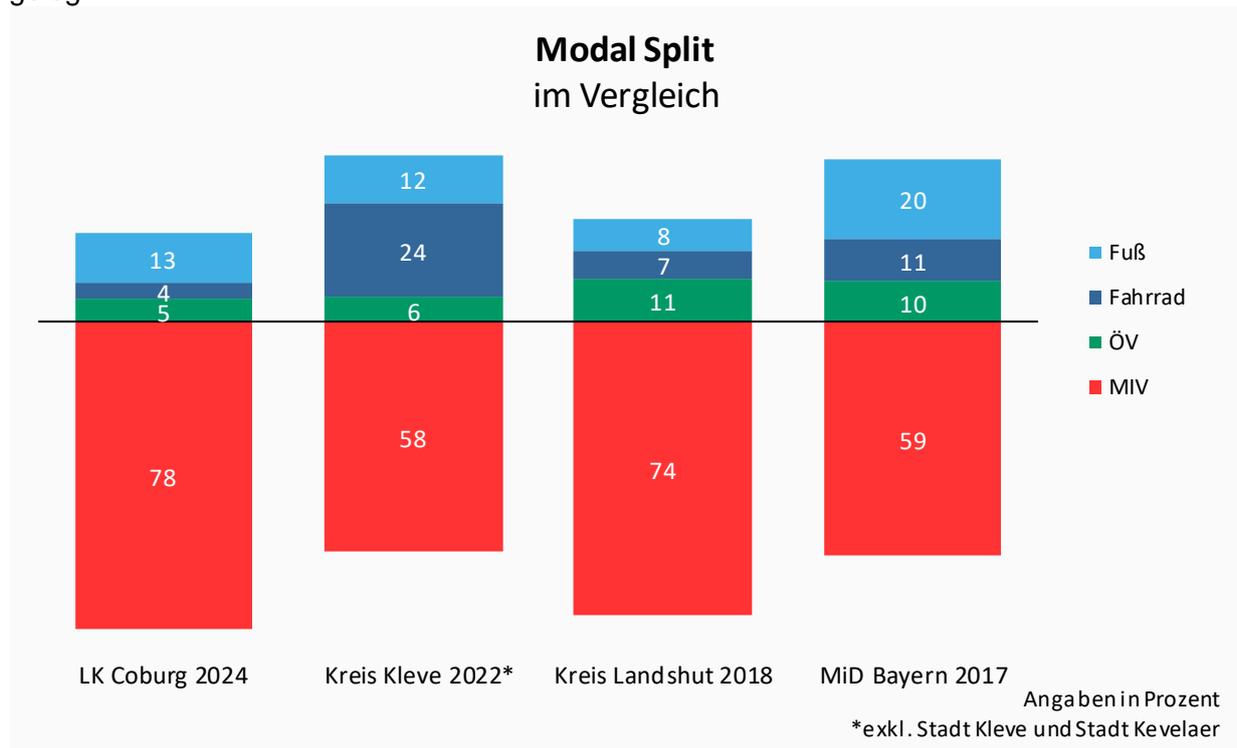


Abbildung 3-46: Modal Split im Vergleich

3.8.3 Zeitbudget, Entfernungen und Wegedauer

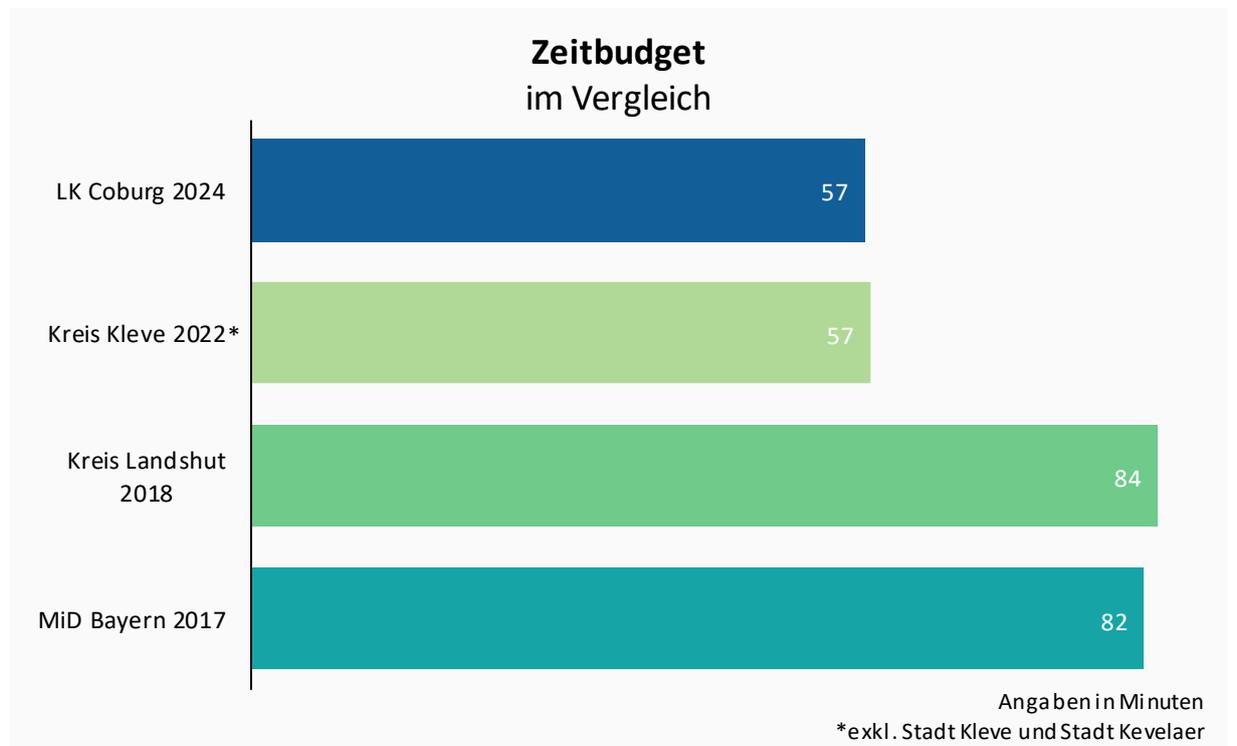


Abbildung 3-47: Zeitbudget im Vergleich

Das Zeitbudget beschreibt die durchschnittliche Unterwegszeit pro Tag und Person. Im Landkreis Coburg fällt dieses mit 57 Minuten ähnlich gering aus wie das Zeitbudget des Kreis Kleve und liegt unter dem im Kreis Landshut erhobenen Wert von 84 Minuten.

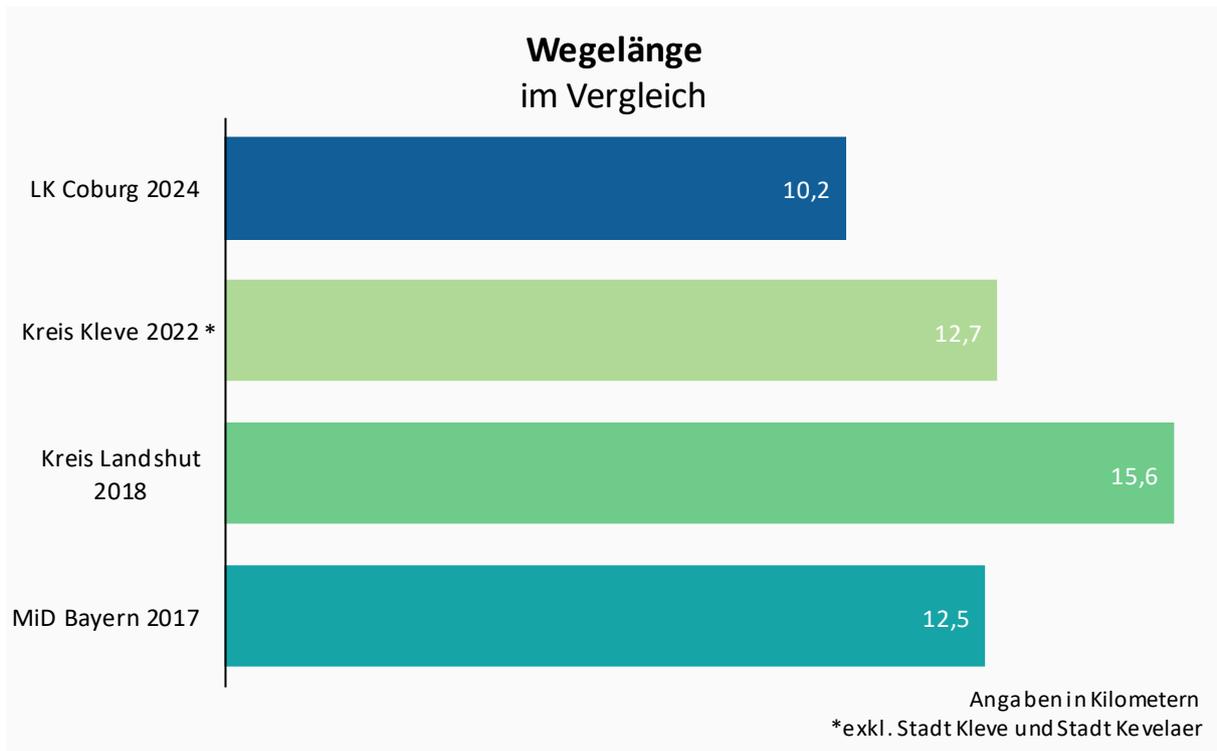


Abbildung 3-48: Mittlere Wegelänge im Vergleich

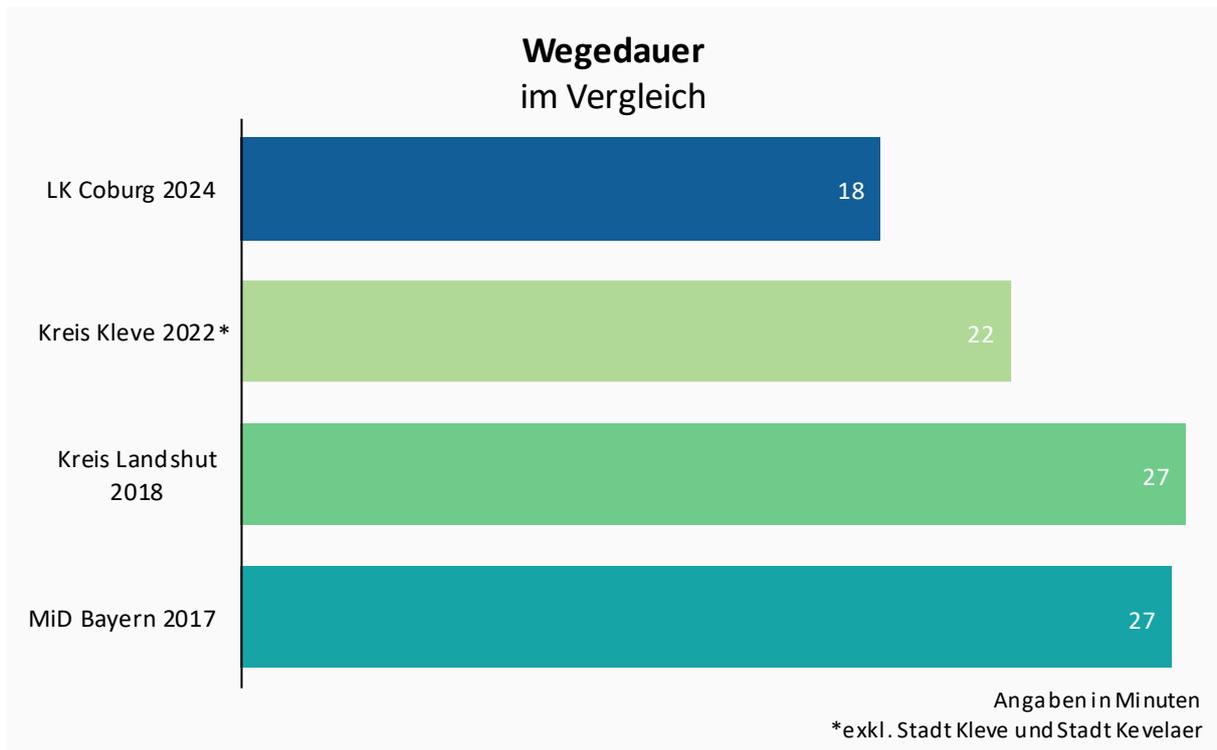


Abbildung 3-49: Mittlere Wegedauer im Vergleich

Die durchschnittliche Wegelänge des Landkreis Coburg fällt im Vergleich zu Werten der anderen Erhebungen etwas niedriger aus. Die Wegedauer des Landkreis Coburger ist im Vergleich zur MiD Bayern und zum Kreis Landshut deutlich kürzer.

Hier wird die Konzentration der Wege auf die Stadt Coburg deutlich, die im Zentrum des Landkreises liegt und somit für die meisten überörtlichen Wege ein nahes Ziel darstellt.

3.8.4 Wegezwecke

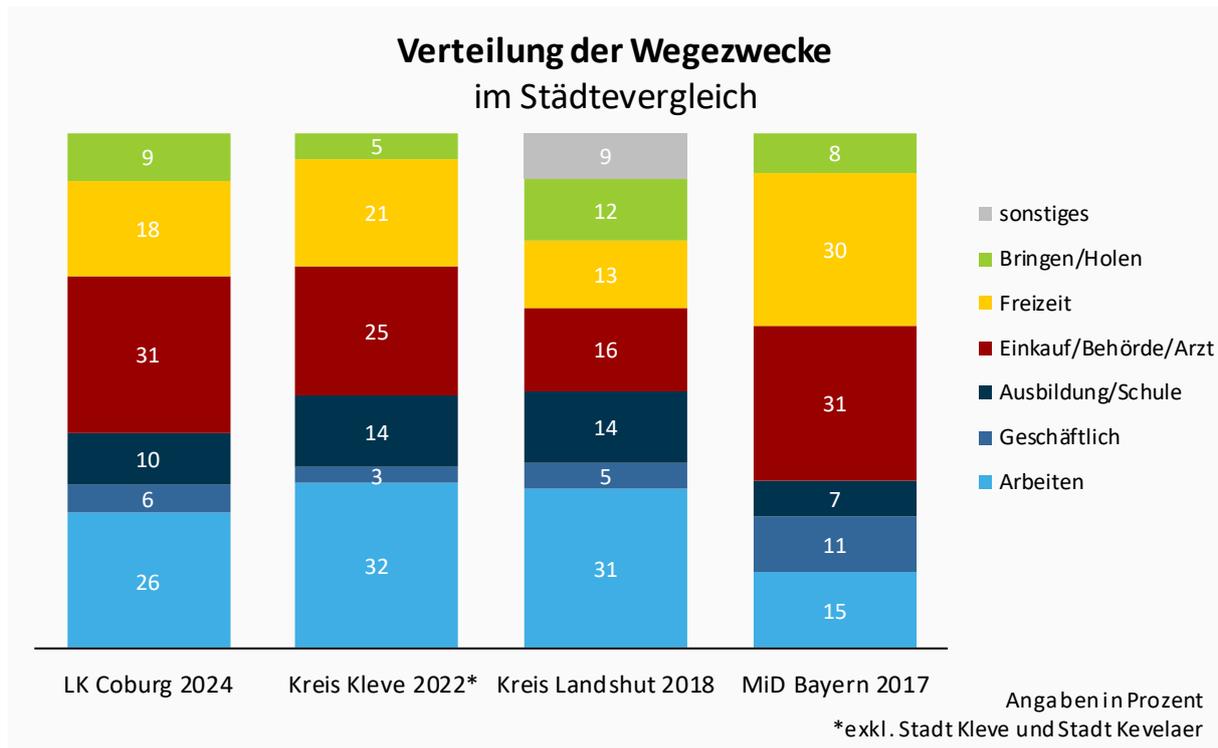


Abbildung 3-50: Wegezwecke im Vergleich

Der Vergleich zwischen den Kreisen zeigt für die meisten Wegezwecke – mit Ausnahme des Kreises Landshut – ein ähnliches Bild. Dies liegt jedoch mit einer differenzierteren Auswertung der Wegezwecke im Kreis Landshut zusammen, sodass ein großer Anteil ebenfalls auf sonstige Wege zurückfällt. Die MiD Bayern kennzeichnet sich vergleichsweise durch einen höheren Anteilswert des Zwecks Freizeit und weniger Ausbildungs- und Arbeitswege.

4. Verkehrsverflechtungen

Für die Visualisierung der Verkehrsverflechtungen werden die drei Untersuchungsgebiete nochmals unterteilt und entsprechend ihrer geographischen Lage zusammengefasst. Tabelle 4-1 stellt die Unterteilung und Zuordnung dar. Eine grafische Visualisierung der auf die Gesamtbevölkerung hochgerechneten Werte der Verkehrsbeziehungen findet sich in Abbildung 4-1.

Gebiet	Subgebiet	Landkreiskommunen
Gebiet 1	Gebiet 1a	Dörfles-Esbach, Lautertal
	Gebiet 1b	Weitramsdorf, Ahorn, Niederfüllbach, Grub a. Forst, Ebersdorf b. Coburg
Gebiet 2		Rödental, Neustadt bei Coburg
Gebiet 3	Gebiet 3a	Bad Rodach, Meeder
	Gebiet 3b	Sonnefeld, Weidhausen b. Coburg
	Gebiet 3c	Seßlach, Großheirath, Untersiemau, Itzgrund

Tabelle 4-1: Räumliche Unterteilung der Untersuchungsgebiete

Die Verkehrsverflechtungen sind v.a. zwischen den Untersuchungsgebieten und der Stadt Coburg im Zentrum des Landkreises stark ausgeprägt. Aber auch Dörfles-Esbach / Lautertal (Gebiet 1a) und Rödental / Neustadt bei Coburg (Gebiet 2) kennzeichnen sich durch eine ausgeprägte Verkehrsverflechtung. Zwischen Gebiet 1b und Gebiet 3c bestehen ebenfalls stark ausgeprägte Verbindungen.

Der Anteil des Binnenverkehrs, das heißt, der Wege, deren Start und Ziel innerhalb desselben Subgebiets liegen, unterscheidet sich von Gebiet zu Gebiet teils deutlich. In Gebiet 2 (Rödental und Neustadt bei Coburg) ist der Anteil des Binnenverkehrs mit 65 % am größten und in Gebiet 1a (Dörfles-Esbach und Lautertal) mit 27 % am geringsten. Ein hoher Anteil des Binnenverkehrs zeigt, dass viele Ziele (Arbeitsplätze und Versorgungsmöglichkeiten) innerhalb des Gebiets liegen. Mit insgesamt 53.300 täglichen Wegen findet etwa jeder fünfte Weg aller Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises innerhalb des Gebiets 2 (Rödental und Neustadt bei Coburg) statt.

Die auf die Gesamtbevölkerung hochgerechneten Wege der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Coburg können in Tabelle 4-2 eingesehen werden.

nach von	Dörfles-Esbach / Lautertal	Weitramsdorf / Ahorn / Niederfüllbach / Grub a. Forst / Ebersdorf b. Coburg	Rödental / Neustadt bei Coburg	Bad Rodach / Meeder	Sonnefeld / Weidhausen b. Coburg	Seßlach / Großheirath / Untersiemau / Itzgrund	Coburg	Umland	Summe Verkehr
Dörfles-Esbach / Lautertal	5.873	887	2.517	601	313	499	5.950	607	17.247
Weitramsdorf / Ahorn / Niederfüllbach / Grub a. Forst / Ebersdorf b. Coburg	787	23.980	1.891	633	1.990	2.526	11.374	2.331	45.512
Rödental / Neustadt bei Coburg	2.797	1.850	53.289	478	1.160	398	9.521	5.136	74.629
Bad Rodach / Meeder	745	544	671	12.650	0	382	4.230	745	19.967
Sonnefeld / Weidhausen b. Coburg	255	2.108	1.260	0	7.498	134	900	1.620	13.775
Seßlach / Großheirath / Untersiemau / Itzgrund	295	2.420	653	400	233	19.266	6.901	4.758	34.926
Coburg	5.997	11.427	9.417	4.329	870	6.949	12.455	592	52.036
Umland	474	2.347	4.864	841	1.555	4.763	914	4.189	19.947
Summe Verkehr	10.752	31.789	60.281	14.762	11.194	23.205	38.876	15.197	278.039

Tabelle 4-2: Matrix der Verkehrsverflechtungen

5. Anhang

Haben Sie Verbesserungsvorschläge zum Verkehrsangebot?

Gerne können Sie weitere Anregungen und Vorschläge auch direkt per E-Mail an oeprv@landkreis-coburg.de senden.



Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Ansprechpartner:

Dominik Wank
Stabstelle Büro Landrat/Mobilität
Telefon: 09561 514-1021
E-Mail: dominik.wank@landkreis-coburg.de

Ingenieurbüro Helmert
Telefon: 0241 5153 756
E-Mail: info@buero-helmert.de



MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2024



www.landkreis-coburg.de/mobil

Sie können an der Befragung im Internet teilnehmen

oder diesen Fragebogen ausgefüllt zurückschicken.

Gerne können Sie sich auch telefonisch befragen lassen. Dazu bitte den markierten Abschnitt rechts ausschneiden und im beiliegenden Antwortumschlag versenden.

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:

Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

Folgen Sie einfach der grünen Linie und den grünen Pfeilen, um den Fragebogen auszufüllen. Am Ende des Fragebogens finden Sie eine große Seite mit **Beispielen und Hinweisen**. Damit gelingt das Ausfüllen unseres Wegefragebogens ganz einfach.

Der Fragebogen besteht im Wesentlichen aus drei Teilen:

1. Fragen zum Haushalt
2. Fragen an alle Personen im Haushalt
3. Wege dieser Personen am Stichtag

Wir möchten wissen, mit welchen Verkehrsmitteln und wohin Sie und alle weiteren Haushaltsmitglieder sich an einem normalen Arbeits- / Schultag bewegen. Welche Mobilitätsgewohnheiten haben Sie und was können wir in Zukunft verbessern? Je genauer Sie den Fragebogen ausfüllen, desto besser ist die Datengrundlage für unsere Planungen des Verkehrs von morgen.

Hier geht's los:

Mit der Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens stimme ich der Verarbeitung meiner Daten beim Landkreis Coburg unter Beachtung der Vorgaben der DSGVO zu. Des Weiteren versichere ich das Einverständnis aller weiteren Haushaltsmitglieder für die Verarbeitung ihrer Daten beim Landkreis Coburg. Die Hinweise zum Datenschutz haben ich und alle weiteren Haushaltsmitglieder zur Kenntnis genommen (Bitte ankreuzen).
Ihre Teilnahme ist freiwillig!

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: _____
davon E-Auto / Hybrid: _____
Anzahl der Motorräder / Mopeds / Mofas: _____
Anzahl Fahrräder (ohne Motor) _____
Anzahl E-Bikes / Pedelecs _____
Anzahl Lastenräder (ohne Motor) _____
Anzahl E-Lastenräder _____
Anzahl E-Scooter _____
Wie viele Minuten benötigen Sie zur nächsten Station von
Bus: _____ Bahn: _____

Stichtag

Dienstag oder Mittwoch oder Donnerstag

Datum: _____
Der Stichtag ist der Tag, für den Sie Ihre Wege in diesem Fragebogen dokumentieren. Alle Personen in Ihrem Haushalt dokumentieren ihre Wege für den gleichen Stichtag. Wählen Sie einen Tag, an dem Sie sich gut an alle Wege erinnern, es soll sich dabei um einen Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag handeln.



Ich wohne in

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Ahorn | <input type="checkbox"/> Neustadt |
| <input type="checkbox"/> Bad Rodach | bei Coburg |
| <input type="checkbox"/> Dörfles-Esbach | <input type="checkbox"/> Niederfüllbach |
| <input type="checkbox"/> Ebersdorf | <input type="checkbox"/> Rödental |
| bei Coburg | <input type="checkbox"/> Seßlach |
| <input type="checkbox"/> Großheirath | <input type="checkbox"/> Sonnefeld |
| <input type="checkbox"/> Grub a. Forst | <input type="checkbox"/> Untersiemau |
| <input type="checkbox"/> Itzgrund | <input type="checkbox"/> Weidhausen |
| <input type="checkbox"/> Lautertal | bei Coburg |
| <input type="checkbox"/> Meeder | <input type="checkbox"/> Weitrabsdorf |

2. Angaben zur Person

(Bitte Zutreffendes für alle Haushaltsmitglieder ankreuzen bzw. eintragen)

männlich / weiblich / divers
Alter

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> d
<input type="checkbox"/> 0-6 <input type="checkbox"/> 7-16					
<input type="checkbox"/> 17-29 <input type="checkbox"/> 30-49					
<input type="checkbox"/> 50-64 <input type="checkbox"/> 65-80					
<input type="checkbox"/> > 80					

Zurzeit bin ich:

(bitte nur eine Nennung)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
Vollzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>				
Teilzeit erwerbstätig	<input type="checkbox"/>				
Auszubildende / Auszubildender	<input type="checkbox"/>				
Schülerin / Schüler	<input type="checkbox"/>				
Student / Studentin	<input type="checkbox"/>				
erwerbslos	<input type="checkbox"/>				
Hausfrau / Hausmann	<input type="checkbox"/>				
Rentnerin / Rentner / Pensionärin / Pensionär	<input type="checkbox"/>				
Kind (noch nicht eingeschult)	<input type="checkbox"/>				

Mein höchster Bildungsabschluss:

(Anzahl Schuljahre)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
Volks- oder Hauptschule (8 Jahre)	<input type="checkbox"/>				
Mittlere Reife, Realschulabschluss (10 Jahre)	<input type="checkbox"/>				
Fachhochschulreife / Abitur (12 / 13 Jahre)	<input type="checkbox"/>				
Hochschul- oder Universitätsabschluss	<input type="checkbox"/>				
anderer Abschluss	<input type="checkbox"/>				
kein Abschluss	<input type="checkbox"/>				

Ich bin in meiner Mobilität eingeschränkt (aus gesundheitlichen Gründen)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					

Anzahl der Tage, die ich pro Woche im Homeoffice arbeite (Bitte Zahl eintragen)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Angaben zur Teilnahme am Verkehr:

(Bitte Zutreffendes für alle Haushaltsmitglieder ankreuzen bzw. eintragen)

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
Ich besitze einen					
.... Autoführerschein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
.... Motorradführerschein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Ich habe einen Fahrradabstellplatz					
.... an der Wohnung	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
.... am Arbeits-/Ausbildungsort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Ich habe einen PKW-Stellplatz					
.... im privaten Raum	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
.... im öffentlichen Raum	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
Ich verfüge über eine Zeitkarte für Bus und Bahn	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				

Folgende Verkehrsmittel benutze ich:

1 = täglich bzw. fast täglich, 2 = an 1-3 Tagen pro Woche, 3 = an 1-3 Tagen pro Monat, 4 = seltener als monatlich, 5 = nie bzw. fast nie (bitte Zahl eintragen)

- Bus / Bahn
- Fahrrad / E-Fahrrad / (E-)Lastenrad
- eigener Pkw / eigenes Motorrad
- zu Fuß
- E-Scooter

Ich nutze öffentliche Verkehrsmittel nicht, weil:
1 = zu voll, 2 = unflexibel, 3 = zu teuer, 4 = langsam, 5 = schlechtes Angebot, 6 = schlechte Anbindung des Ziels/Umsteigen, 7 = Angebot unbekannt, 8 = coronabedingt, 9 = Sonstiges, 10 = Ich nutze öffentliche Verkehrsmittel (bitte Zahlen ankreuzen, Mehrfachnennungen möglich)

Ich nutze das Rad nicht, weil:
1 = zu anstrengend, 2 = zu gefährlich, 3 = Ziel zu weit weg, 4 = zu wenig Radwege, 5 = keine Abstellmöglichkeit, 6 = Sonstiges, 7 = Ich nutze das Rad (bitte Zahlen ankreuzen, Mehrfachnennungen möglich)

Ich vermeide Fußwege, weil:
1 = zu anstrengend, 2 = zu gefährlich, 3 = Ziel zu weit weg, 4 = zu wenig/schlechte Fußwege, 5 = Sonstiges, 6 = Ich gehe zu Fuß (bitte Zahlen ankreuzen, Mehrfachnennungen möglich)

Ich bewerte das Angebot in meinem Wohnfeld:
Schulnoten 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend, X = weiß nicht, (bitte eintragen)

- für Bus / Bahn
- für Fahrrad / E-Fahrrad / (E-)Lastenrad
- für Pkw / Motorrad
- für Fußgänger und Fußgängerinnen

Angaben zum Stichtag:

Am Stichtag war ich im Homeoffice

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					

Am Stichtag war ich außer Haus

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					

Falls nicht außer Haus, bitte Grund eintragen

1 = krank / Urlaub / altersbedingt, 2 = keine Termine außer Haus, 3 = Home-Office / Home-Schooling, 4 = andere Gründe (bitte Zahl eintragen)

Am Stichtag war ich

1 = in meinem gewohnten Umfeld, 2 = privat verreist, 3 = dienstlich verreist (bitte Zahl eintragen)

Am Stichtag

.... stand mir ein Pkw zur Verfügung

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					

.... stand mir ein (E-)Fahrrad oder

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					

(E-)Lastenrad zur Verfügung

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					

.... habe ich eine ÖPNV-Zeitkarte besessen

	Person A	Person B	Person C	Person D	Person E
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					

