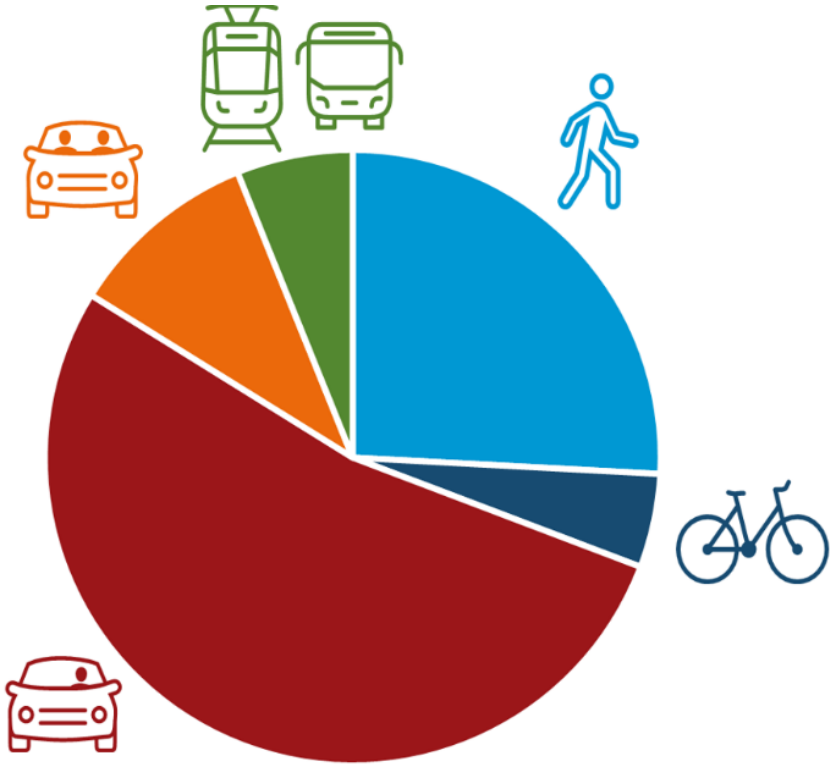
Stadt Nagold

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



**Bericht**

# Haushaltsbefragung Mobilität 2024

# Stadt Nagold

Karlsruhe, im September 2025

**www.planersocietaet.de**

**Die Mobilitätsbefragung wurde im Rahmen des Aktionsplan Mobilität beauftragt.**

**Auftraggeberin:**

Stadtverwaltung Nagold
Marktstraße 27-29
72202 Nagold

**Projektleiterin:**
Dr. Stephanie Heitel

Die Erstellung des Aktionsplans Mobilität wird vom Bundesministerium für Verkehr und durch Mittel aus dem baden-württembergischen Staatshaushalt, den der Landtag von Baden-Württemberg beschlossen hat, gefördert.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch
Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr

**Auftragnehmerin:**

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Standort Karlsruhe
Röntgenstraße 6
76133 Karlsruhe
www.planersocietaet.de

**Bearbeitungsteam:**

Dr. Christoph Mall
Harriet Schröder
Felix Werner
Elias Götze

# Inhaltsverzeichnis


**1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung 4**

**2 Methodische Grundlagen 5**

2.1 Plausibilisierung und Gewichtung 6

2.2 Hinweise zur Dokumentation 7

**3 Mobilitätsoptionen 9**

3.1 Soziodemographische Daten 9

3.2 Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität 10

3.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit 11

3.3.1 Pkw-Ausstattung 11

3.3.2 Pkw-Führerschein und Pkw-Verfügbarkeit 12

3.3.3 Fahrradausstattung 12

3.3.4 ÖV-Zeitkartenbesitz 14

3.3.5 Mobilitätsvoraussetzungen 15

3.4 Arbeitsplatz- und Ausbildungsmobilität 16

3.5 Erreichbarkeit von Läden und Geschäften des täglichen Bedarfs 19

**4 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel 21**

4.1 Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung 21

4.2 Mobilitätstypen 22

**5 Räumliche Wegebeziehungen 24**

5.1 Verkehrsverflechtungen 24

5.2 Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsplatz 24

**6 Bewertung der Verkehrsmittel 26**

6.1 Bewertung der Situation des Zufußgehens 26

6.2 Bewertung der Situation des Radfahrens 27

6.3 Bewertung der Situation des Bus- und Bahnverkehrs 28

**7 Mobilität am Stichtag 29**

7.1 Verkehrsmittelwahl – Modal Split 29

7.2 Wegelängen und Wegedauer 32

7.3 Wegezwecke und Pkw-Besetzungsgrad 34

**8 Potenziale der Verkehrsmittelnutzung 36**

8.1 Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr 36

8.2 Verlagerungspotenzial auf den Öffentlichen Verkehr 37

**9 Schlussfolgerungen aus der Mobilitätsbefragung 39**

**Quellenverzeichnis 41**

# 1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsbefragung

Die Stadt Nagold hat im Jahr 2024 eine repräsentative Mobilitätsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung durchgeführt. Die Ergebnisse stellen eine fundierte Datengrundlage dar, um die Mobilitätssituation der Haushalte zu analysieren. Im Rahmen des Aktionsplans Mobilität für Nagold werden sie zudem genutzt, um die Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu optimieren und nachhaltiger auszurichten.

Für diese Erhebung sind im Oktober 2024 3.720 Haushalte angeschrieben worden mit der Bitte, Fragen zu ihrer alltäglichen Mobilität zu beantworten. Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten wurde methodisch an die Befragung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) angelehnt. Die MiD ist eine groß angelegte, repräsentative Erhebung zum alltäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Deutschland, die in mehrjährigen Abständen durchgeführt wird (zuletzt 2017 und 2023).

Wichtige Fragen der Untersuchung waren zum Beispiel: Wie häufig sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie am Tag unterwegs? Wie werden die Verkehrssysteme bewertet? Wie sieht die Verkehrsmittelnutzung auf verschiedenen Wegebeziehungen aus?

Die Mobilitätsbefragung wurde durch das Büro Planersocietät organisiert und ausgewertet. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragung zusammen, vergleicht ausgewählte Ergebnisse mit den Ergebnissen der MiD und interpretiert diese im Hinblick auf Potenziale für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung.

# 2 Methodische Grundlagen

Die Erhebung wurde über drei Kalenderwochen im Zeitraum zwischen dem 08. Oktober und dem 24. Oktober 2024 mit insgesamt 9 Berichtstagen (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) durchgeführt. An vier von neun Stichtagen waren keine Niederschlagsmengen zu verzeichnen, die Höchsttemperaturen lagen zwischen 14°C und 21°C. Über die gesamte Erhebungsphase war ein jahreszeittypisches Temperaturniveau zu verzeichnen. Damit war das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit ist von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.[1]

Alle 3.720 Haushalte haben ein Anschreiben mit der Aufforderung zur Teilnahme an der Befra-gung erhalten. 40% der Anschreiben enthielten bereits die ausgedruckten Fragebögen für eine schriftlich-postalische Teilnahme an der Befragung, 60% der Anschreiben waren auf eine On-line-Teilnahme ausgerichtet und enthielten einen Notizzettel zur Dokumentation der am vorge-gebenen Berichtstag zurückgelegten Wege. Alle angeschriebenen Haushalte hatten aber die Möglichkeit, das Medium zu wechseln und entweder schriftlich-postalisch, online oder per Te-lefoninterview teilzunehmen. So konnten alle Teilnehmenden den schriftlichen Fragebogen kos-tenfrei anfordern oder einen Telefontermin vereinbaren. Der Zugangscode zur Online-Teil-nahme war auf allen Anschreiben abgedruckt.

Um die Haushalte zur Teilnahme zu gewinnen, wurde zudem über verschiedene Kanäle zur Be-fragung und der geplanten Nutzung ihrer Ergebnisse für den Aktionsplan Mobilität informiert. Dazu erschienen Artikel in der lokalen Presse sowie im Amtsblatt und den Mitteilungsblättern der Stadt. Darüber hinaus wurde über die Social Media-Kanäle der Stadt zur Teilnahme aufge-rufen und in Sitzungen des Gemeinderats und der Ortschaftsräte informiert.

Die erreichte Rücklaufquote beträgt 11,9 %. Insgesamt konnten 3,8 % der Gesamtbevölkerung (898 Personen) der Stadt Nagold erreicht werden. Durch die Schichtung auf Ebene von zusam-mengefassten Stadtteilen sind auch aussagekräftige Grundauswertungen für diese Untersu-chungseinheiten durchführbar. Für die Auswertungen wurden die Stadtteile anhand räumlicher Lage und verkehrlicher Anbindung zu insgesamt drei Untersuchungseinheiten zusammenge-fasst. Die erhobenen Antworten sind im vorliegenden Bericht für die definierten Untersuchungs-einheiten Nagold Kernstadt/Iselshausen, Stadtteile Nord (Pfrondorf/ Emmingen/Mindersbach) und Stadtteile Süd (Vollmaringen/Gündringen/Schietingen/ Hochdorf) ausgewertet.

1 Quelle: WetterKontor, Wetterrückblick Stuttgart Flughafen, (abgerufen von www.wetterkontor.de), Baden-Württemberg, Deutschland Oktober 2024

Tabelle 1: Befragungsinhalte

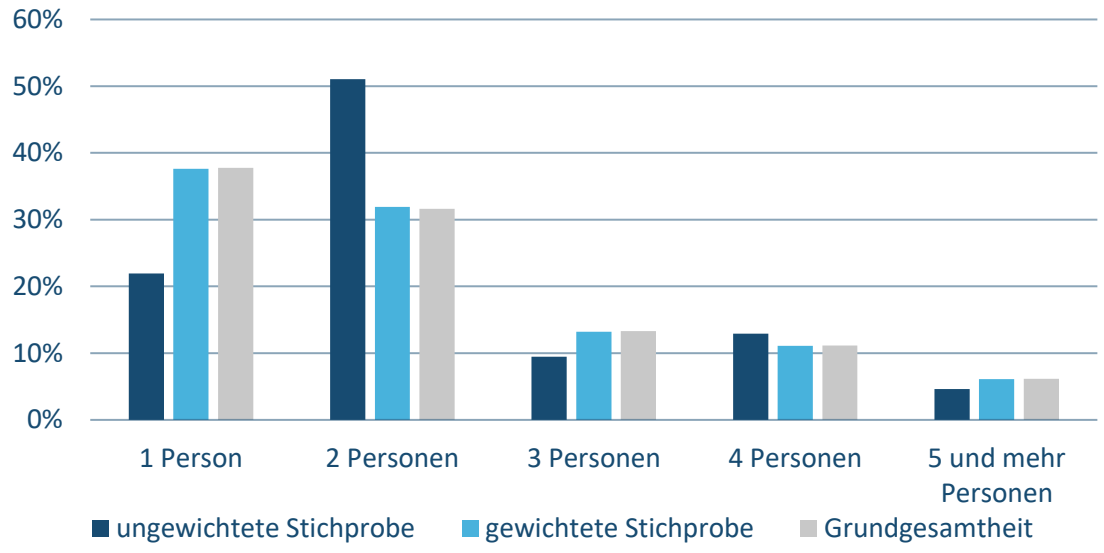
| Haushaltsbogen | Personenbogen | Wegeprotokoll |
|---|---|---|
| ▪ Anzahl Personen im Haushalt und Stadtteil<br>▪ Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt mit Differenzierung nach Art der Fahrräder<br>▪ Entfernung zur nächsten Bus- und Bahnhaltestelle<br>▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt | ▪ Führerscheinbesitz<br>▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit<br>▪ Gesundheitliche Einschränkungen<br>▪ Arbeits-/Ausbildungsort sowie Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit<br>▪ Allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung<br>▪ Bewertung der Verkehrssysteme<br>▪ Möglichkeit und Nutzung von Home-Office-Angeboten<br>▪ Erreichbarkeit von Läden und Geschäften des täglichen Bedarfs | ▪ Aushäusigkeit am Stichtag<br>▪ Gründe für Immobilität<br>▪ Fahrzeugverfügbarkeit am Stichtag<br>▪ Startort des 1. Weges<br>▪ Startort weiterer Wege<br>▪ Ziele der Wege<br>▪ Uhrzeiten Wegebeginn<br>▪ Uhrzeiten Wegeende<br>▪ Zweck der Wege<br>▪ genutzte Verkehrsmittel (auch in Etappen)<br>▪ Wegeentfernung<br>▪ Begleitung durch weitere Personen |

Quelle: Planersocietät

## 2.1 Plausibilisierung und Gewichtung

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft[2], codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Abbildung 1: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent

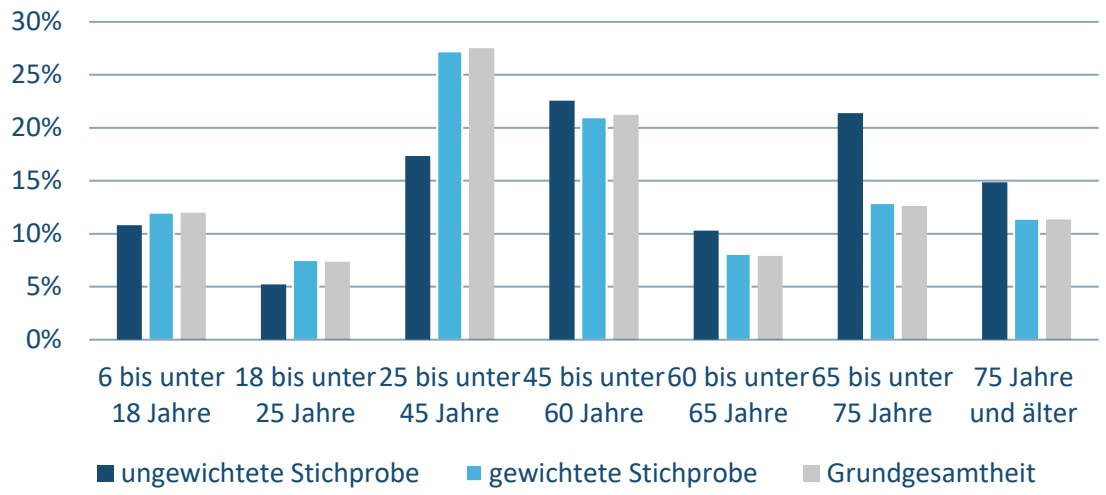



2 Unplausible Angaben wurden so weit wie möglich rekonstruiert; unbrauchbare Fragebögen sind im Vorfeld aussortiert worden.

Quelle: Planersocietät

Die zufällige Stichprobenziehung auf Personenebene führt erwartungsgemäß zu einer systematischen Verzerrung der Stichprobe. Bei der zufälligen Ziehung aus dem Einwohnermelderegister ist die Wahrscheinlichkeit, einen Mehrpersonenhaushalt auszuwählen deutlich größer als die Wahrscheinlichkeit, einen Einpersonenhaushalt zu ziehen, da Mehrpersonenhaushalte proportional zur Anzahl der Haushaltsmitglieder häufiger als alleinlebende Personen in dem Einwohnermelderegister vertreten sind. Daher ist in der Stichprobe insbesondere der Anteil von Haushaltstypen mit zwei Haushaltsmitgliedern überrepräsentiert. Aus diesem Grund wird eine Gewichtung der Stichprobe nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin wird in dem Zuge die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit für die Erhebung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

Abbildung 2: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent




Quelle: Planersocietät

## 2.2 Hinweise zur Dokumentation

Die in diesem Bericht dargestellten Mobilitätswerte beziehen sich lediglich auf Haushalte und Einwohner:innen mit Wohnsitz in der Stadt Nagold. Wege, die z. B von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendelnden, Besucher:innen bzw. Tourist:innen zurückgelegt werden, können durch die vorliegende Haushaltsbefragung nicht erfasst werden.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der deutschlandweiten Studie MiD 2017 hinzugezogen. Als räumliche Bezüge werden daraus sowohl der gesamtdeutsche Durchschnitt als auch die Ergebnisse der Raumkategorie "Ländliche Region - Mittelstädte, städtischer Raum"

nach RegioStaR 7, in die auch die Stadt Nagold eingeordnet wird, aufgeführt.[3] In den Auswertungstabellen sind die gesamtdeutschen Werte als „MiD 2017“ und die Werte der vergleichbaren Raumkategorie als „Ländliche Region – Städtischer Raum“ ausgewiesen. Einzig für den Modal Split sind die Vergleichswerte der MiD 2023 angegeben, da zum Zeitpunkt der Berichtserstellung nur die Modal Split Werte der aktuellen MiD 2023 veröffentlicht waren.

In den Tabellen werden i. d. R. nur Prozentwerte angegeben. Die Angabe der absoluten Zahlen erfolgt in den Kopfzeilen der Tabellenspalten mit „(n=Zahl)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welchem Datenumfang die betreffende Auswertung basiert. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die Prozentwerte nicht auf die Summe der abgegebenen Antworten (in diesem Fall ergäbe die Summe immer 100 %), sondern auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben.

Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wurde verzichtet, da hierdurch optisch eine Präzision der Daten vermittelt wird, die mit dem Erhebungsdesign einer repräsentativen Stichprobe dieses Umfangs nicht erreicht werden kann. Bei allen Tabellen und Grafiken werden durch Auf- und Abrundungsfehler nicht immer exakt „100 %“ erreicht.

[3] Mobilität in Deutschland 2017: infas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundauswertung. Erläuterungen zu den RegioStar 7 Raumvariablen: infas (2018): Mobilität in Deutschland – Anhang 5: Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

# 3 Mobilitätsoptionen

## 3.1 Soziodemographische Daten

Rund 47 % der befragten Personen in den Haushalten sind erwerbstätig. Vollzeit erwerbstätig ist ein gutes Drittel (36 %) der Bevölkerung. 29 % sind im Ruhestand bzw. pensioniert, 13 % Schüler:innen, 2 % Kinder im Vorschulalter[4], 3 % Studierende, 2 % absolvieren zurzeit eine Ausbildung und 2 % sind ausschließlich Hausfrau/-mann. Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 60 % der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied einer Erwerbstätigkeit nachgeht. Weitere 38 % sind demnach Rentnerhaushalte und 1 % Ausbildungs-, Erwerbslosen- oder sonstige Haushalte.

Tabelle 2: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt

| Basis: alle Personen im Haushalt<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Erwerbstätige | Ausbildung | Student:in | Schüler:in | Kind | Hausfrau/-mann | Rentner:in, Pensionär:in | ohne Beschäftigung |
| **Stadt Nagold** | **920** | **47** | **2** | **2** | **13** | **2** | **2** | **29** | **2** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 536 | 45 | 3 | 3 | 13 | 2 | 2 | 29 | 3 |
| Stadtteile Nord | 169 | 49 | 2 | 2 | 13 | 2 | 2 | 29 | 1 |
| Stadtteile Süd | 211 | 53 | 1 | 2 | 11 | 1 | 1 | 30 | 0 |

Quelle: Planersocietät

Die in der Stichprobe ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße liegt in der Befragung bei 2,2 Personen je Haushalt. In der MiD 2017 wurde für Städte der Kategorie „Ländliche Region - Städtischer Raum“ eine Größe von 2,1 Personen je Haushalt ermittelt. 22 % der Haushalte sind Haushalte mit mindestens einem Kind. Die meisten Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte (38 %) und Zweipersonen-Haushalte ohne Kinder (32 %). Dies entspricht etwa dem bundesweiten Niveau für ländliche Regionen im städtischen Raum.

4 In der Untersuchung wurden lediglich Personen ab sechs Jahren aufgefordert, Personenfragebogen und Wegeprotokoll zu beantworten.

Tabelle 3: Haushaltstyp

| Basis: alle Haushalte<br>Zeilen in % | Anzahl Haushalte (gewichtet) | Haushaltstyp | | | | | | | Haushalte mit Kindern (in %) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ein-Personen-Haushalt | Paar ohne Kinder | Mehr-Erwachsenen-Haushalt ohne Kinder | Alleinerziehend | Paar mit einem Kind | Paar mit mehreren Kindern | Mehr-Erwachsenen-Haushalt mit Kindern | |
| **Stadt Nagold** | **425** | **38** | **32** | **7** | **1** | **7** | **11** | **4** | **22** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 248 | 39 | 31 | 7 | 2 | 6 | 12 | 3 | 21 |
| Stadtteile Nord | 79 | 38 | 32 | 9 | 0 | 6 | 10 | 5 | 21 |
| Stadtteile Süd | 97 | 38 | 31 | 7 | 1 | 8 | 9 | 5 | 22 |
| **Vergleichswerte** | | | | | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | 20.778 | 37 | 34 | 8 | 2 | 18* | k. A. | k. A. | 20 |
| MiD 2017 | 156.420 | 40 | 32 | 7 | 2 | 18* | k. A. | k. A. | 20 |

**abweichende Kategorie: Haushalte mit mehreren Erwachsenen und mind. einem Kind*
Quelle: Planersocietät

## 3.2 Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität

9 % der Befragten in der Stadt Nagold geben an, in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Im Fragebogen wurde primär die Einschränkung durch Geh- und Sehbehinderungen abgefragt. Der größte Anteil entfällt auf Personen mit Gehbehinderungen (4 %) und andere Einschränkungen (4 %). Der Anteil von Personen mit Sehbehinderung entspricht rund einem Prozent.

Tabelle 4: Mobilitätseinschränkungen durch gesundheitliche Probleme

| Basis: alle Personen ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Mobilitätseinschränkungen durch gesundheitliche Probleme (Mehrfachantworten möglich) | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Keine Einschränkungen | Gehbehinderung | Sehbehinderung | Andere Einschränkungen |
| **Stadt Nagold** | **882** | **92** | **4** | **1** | **4** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 487 | 92 | 4 | 0 | 4 |
| Stadtteile Nord | 169 | 97 | 2 | 1 | 1 |
| Stadtteile Süd | 205 | 92 | 3 | 1 | 3 |

Quelle: Planersocietät

## 3.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Das Vorhandensein von bzw. der Zugang zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln bestimmen maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten.

### 3.3.1 Pkw-Ausstattung

Insgesamt 92 % aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto. Dieser Anteil liegt deutlich über dem Niveau anderer vergleichbarer Städte innerhalb der MiD 2017 (85 %). Rund 47 % der Haushalte besitzt einen Pkw. Über ein Drittel verfügen über mindestens zwei Fahrzeuge. Im bundesweiten Vergleich zeigt sich in Nagold dadurch eine erhöhte Autoaffinität. Die Ergebnisse der vorliegenden Erhebung ergeben eine Pkw-Dichte von 710 auf 1.000 Personen und liegen somit deutlich über dem Landes- (2021: 613) und Bundesdurchschnitt (2021: 580)[5]. 11 % der Haushalte in der Stadt Nagold besitzen mindestens einen elektrisch angetriebenen Pkw, was einer E-Pkw-Dichte von 54 auf 1.000 Personen entspricht. Bezogen auf die Gesamtanzahl aller Pkw sind 11 % elektrifiziert, davon entfallen 6 % auf vollelektrische Pkw und 5 % auf Plug-in-Hybrid Pkw.

Tabelle 5: Besitz von (dienstlichen/privaten) Pkw im Haushalt

| Basis: alle Haushalte<br>Zeilen in % | Anzahl Haushalte (gewichtet) | Besitz eines Pkw im Haushalt | | | | Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner:innen (private und dienstl. Pkw) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Kein Pkw | 1 Pkw | 2 Pkw | 3 Pkw und mehr | |
| **Stadt Nagold** | **435** | **8** | **47** | **33** | **12** | **710** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 253 | 8 | 51 | 28 | 13 | 696 |
| Stadtteile Nord | 82 | 4 | 44 | 43 | 10 | 739 |
| Stadtteile Süd | 98 | 10 | 37 | 41 | 12 | 752 |
| **Vergleichswerte** | | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | 21.035 | 15 | 56 | 24 | 4 | k. A. |
| MiD 2017 | 156.420 | 22 | 53 | 21 | 3 | k. A. |
| Basis: alle Haushalte<br>Zeilen in % | Anzahl Haushalte (gewichtet) | Besitz eines elektrischen Pkw | | | | Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner:innen (private und dienstl. Pkw) |
| | | Kein Pkw | 1 Pkw und mehr | | | |
| **Stadt Nagold** | **373** | **89** | **11** | | | 54 |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 224 | 92 | 8 | | | k. A. |
| Stadtteile Nord | 66* | 82 | 18 | | | k. A. |
| Stadtteile Süd | 80 | 85 | 14 | | | k. A. |

**geringe Fallzahl*

5 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Grafiken/Transport/2022/_Interaktiv/20220915-pkw-dichte.html (abgerufen am 22.05.2025)

Quelle: Planersocietät

### 3.3.2 Pkw-Führerschein und Pkw-Verfügbarkeit

Der Führerscheinbesitz wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf die Verkehrsmittelwahl aus. Insgesamt verfügen in Nagold rund 95 % der Personen über 18 Jahren über einen Pkw-Führerschein. Dieser Anteil ist im Vergleich zur bundesweiten Erhebung (MiD 2017) (87 %) als auch im Vergleich zu ländlichen Regionen im städtischen Raum (89 %) überdurchschnittlich hoch.

Insgesamt können 85 % der erwachsenen Einwohner:innen Nagolds jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen. Weiteren 10 % der gesamten Stadtbevölkerung ab 18 Jahren steht ein Pkw zudem zeitweise zur Verfügung. Im Untersuchungsraum Kernstadt/Iselshausen stehen mit 81 % einem deutlich geringeren Anteil der befragten Personen immer bzw. täglich ein Pkw zur Verfügung. In den nördlichen Stadtteilen verfügen im Vergleich dazu 93 % und in den südlichen Stadtteilen 89 % der befragten Personen täglich über einen Pkw.

Tabelle 6: Pkw-Verfügbarkeit

| Basis: alle Personen ab 18 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | **Verfügbarkeit Pkw** | | |
|---|---|---|---|---|
| | | immer/täglich | zeitweise/ nach Absprache | nie |
| **Stadt Nagold** | **683** | **85** | **10** | **6** |
| **Untersuchungsräume** | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 389 | 81 | 13 | 6 |
| Stadtteile Nord | 131 | 93 | 4 | 3 |
| Stadtteile Süd | 158 | 89 | 4 | 7 |
| **Vergleichswerte**<br>Ländliche Region – Städtischer Raum* | 32.464 | 78 | 10 | 7 |
| MiD 2017* | 219.267 | 77 | 14 | 9 |

*Personen ab 14 Jahren; inkl. Carsharing-Mitgliedschaft

Quelle: Planersocietät

### 3.3.3 Fahrradausstattung

Knapp einer von drei Haushalten in Nagold verfügt über kein „konventionelles“ Fahrrad. Demgegenüber stehen 25 % der Haushalte mit einem, 19 % mit zwei und 28 % mit drei oder mehr „konventionellen“ Fahrrädern. Im Vergleich zu strukturell ähnlichen ländlichen Regionen im städtischen Raum - hier sind es 26 % der Haushalte ohne „konventionelles“ Fahrrad - besitzen in Nagold folglich ähnlich viele Haushalte kein „konventionelles“ Fahrrad.

Tabelle 7: Besitz „konventioneller“ Fahrräder im Haushalt

| Basis: alle Haushalte<br>Zeilen in % | Anzahl Haushalte (gewichtet) | Besitz eines konventionellen Fahrrads im Haushalt | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Kein Fahrrad | 1 Fahrrad | 2 Fahrräder | 3 Fahrräder und mehr |
| **Stadt Nagold** | **417** | **27** | **25** | **19** | **28** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 242 | 28 | 25 | 20 | 27 |
| Stadtteile Nord | 81 | 25 | 31 | 20 | 25 |
| Stadtteile Süd | 93 | 25 | 22 | 17 | 37 |
| **Vergleichswerte** | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | 21.035 | 26 | 25 | 24 | 25 |
| MiD 2017 | 156.390 | 24 | 26 | 24 | 25 |

Quelle: Planersocietät

Ein anderes Bild zeigt sich bei der Ausstattung der Haushalte in Nagold mit Elektrofahrrädern. Rund die Hälfte der Haushalte (49 %) verfügen mittlerweile über mindestens ein Elektrofahrrad. Noch im Jahr 2017 wurde in strukturell vergleichbaren Städten ein deutlich geringerer Wert von nur 9 % erreicht. Im Vergleich der Untersuchungsräume zeigt sich, dass die Anzahl an Elektrofahrrädern in den südlichen Stadtteilen vergleichsweise hoch ist. Hier gaben 61 % der befragten Personen an, mindestens ein Elektrofahrrad im Haushalt zu besitzen. Im Untersuchungsraum Kernstadt/Iselshausen haben dies nur 46 % der befragten Personen angeben, in den nördlichen Stadtteilen nur 43 %. Hier zeigt sich die bedeutende Entwicklung im Bereich des elektrifizierten Radverkehrs innerhalb der letzten Jahre. Auch in Zukunft ist von einem Wachstum dieses Verkehrsmittels auszugehen und dies in der Verkehrsplanung insbesondere hinsichtlich sicherer und attraktiver Radabstellanlagen zu berücksichtigen.

Tabelle 8: Besitz von Elektrofahrrädern (Pedelec/S-Pedelec/E-Bike) im Haushalt

| Basis: alle Haushalte<br>Zeilen in % | Anzahl Haushalte (gewichtet) | Besitz eines Elektrofahrrads im Haushalt | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Kein Elektrofahrrad | 1 Elektrofahrrad | 2 Elektrofahrräder |
| **Stadt Nagold** | **353** | **51** | **27** | **22** |
| **Untersuchungsräume** | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 208 | 54 | 25 | 21 |
| Stadtteile Nord | 68* | 57 | 22 | 21 |
| Stadtteile Süd | 80 | 39 | 36 | 25 |
| **Vergleichswerte** | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | 21.035 | 91 | 6 | 3 |
| MiD 2017 | 156.355 | 92 | 5 | 2 |

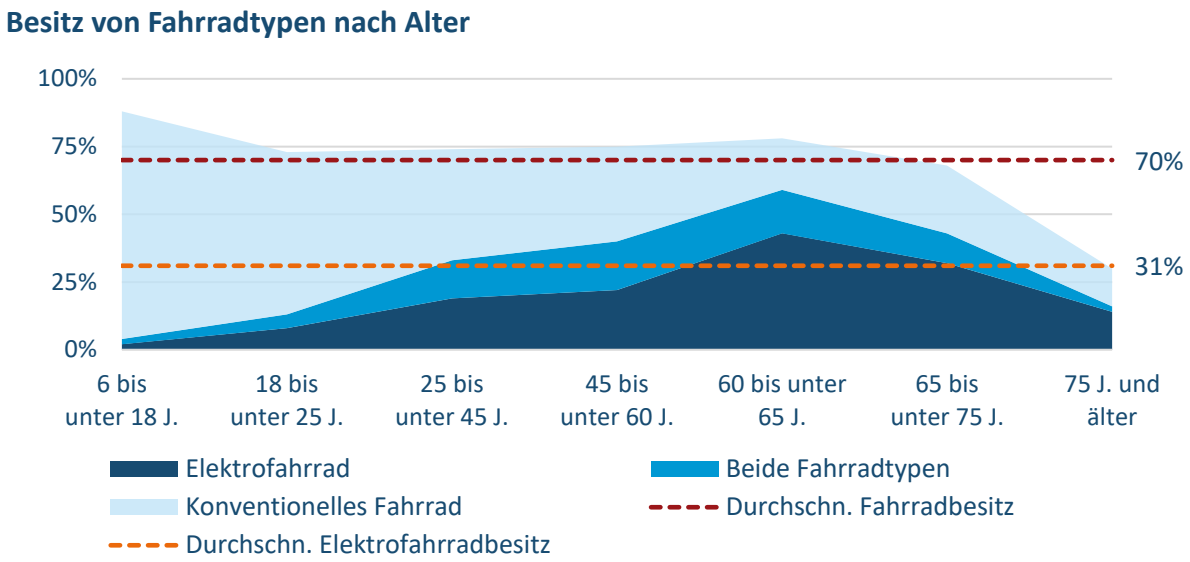
**geringe Fallzahl*

Quelle: Planersocietät

Die Fahrradausstattung der Haushalte insgesamt - also unter Berücksichtigung konventioneller wie auch elektrischer Fahrräder - ist in Nagold trotz des Elektrofahrradbooms unterdurchschnittlich. 27 % der Haushalte verfügt über kein Fahrrad. In vergleichbaren Städten wie auch

im Bundesdurchschnitt (MiD 2017) liegt dieser Anteil etwas niedriger (24 % und 22 %). Differenziert nach verschiedenen Altersklassen zeigt sich, dass die Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen die höchste Fahrradbesitzquote (unabhängig vom Fahrradtyp) aufweist. Personen im Alter von 45 bis unter 75 Jahre weisen eine insgesamt vergleichsweise hohe Fahrradbesitzquote in Relation zur gesamten Stadtbevölkerung auf. Sie haben zudem die höchste Quote am Elektrofahrradbesitz und stellen somit aktuell eine besonders relevante Zielgruppe für Elektrofahrräder dar.

Abbildung 3: Besitz von Fahrradtypen nach Alter




Quelle: Planersocietät

## 3.3.4 ÖV-Zeitkartenbesitz

15 % der Befragten besitzen eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr (kurz ÖV). Wie die Gegenüberstellung zu den Vergleichsräumen zeigt, liegt dieser Wert etwas über den ähnlichen strukturräumlichen Raumtypen (11 %) und unter dem bundesweiten Schnitt (MiD 2017) (22 %).

Tabelle 9: ÖV-Zeitkartenbesitz

| Basis: alle Personen ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Besitz einer ÖV-Zeitkarte | |
|---|---|---|---|
| | | ÖV-Kartenbesitz | Ohne ÖV-Karte |
| **Stadt Nagold** | **882** | **15** | **85** |
| **Untersuchungsräume** | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 487 | 16 | 84 |
| Stadtteile Nord | 171 | 20 | 80 |
| Stadtteile Süd | 205 | 13 | 87 |
| **Vergleichswerte** | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum* | 33.237 | 11 | 89 |
| MiD 2017* | 231.524 | 22 | 77 |

** Personen ab 14 Jahren*

Quelle: Planersocietät

So liegt der Anteil der Nutzenden des Deutschlandtickets bei 6 % aller Personen bzw. bei 38 % der Personen mit ÖV-Zeitkarte. Wird hierzu das Semesterticket als Deutschlandticket mitgezählt, so erhöht sich die Nutzung auf 7 % bzw. 43 %. Kurz dahinter folgt mit 32 % das D-Ticket JugendBW. Weitere häufig genannte Zeitkarten sind das Junior-Ticket BW (1 bzw. 5 %), das Job-Ticket BW (1 bzw. 4 %) und das JobTicket (1 bzw. 3 %).

### 3.3.5 Mobilitätsvoraussetzungen

Der Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz bestimmt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelnutzung. 9 % der Befragten besitzen weder einen Führerschein noch steht ihnen eine ÖV-Zeitkarte zur Verfügung. Die Mobilitätsmöglichkeiten dieser Personen sind damit eingeschränkt. Dagegen besitzen 8 % der Befragten sowohl eine Zeitkarte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als auch einen Pkw-Führerschein. 76 % der Personen und damit der größte Anteil der Befragten besitzen ausschließlich einen Führerschein. Im Vergleich der Untersuchungsräume zeigt sich, dass die Anteile an Personen, die weder einen Führerschein noch eine ÖV-Zeitkarte besitzen, mit 10 % im Untersuchungsraum Kernstadt/Iselshausen und mit den 9 % in den südlichen Stadteilen besonders hoch sind. In den nördlichen Stadtteilen sind es im Vergleich dazu nur 4 %, die keinen Führerschein und keine ÖV-Zeitkarte besitzen. Dafür ist der Anteil des alleinigen ÖV-Kartenbesitzes in den nördlichen Stadtteilen mit 12 % am höchsten.

Tabelle 10: Mobilitätsvoraussetzungen

| Basis: alle Personen ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Mobilitätsvoraussetzungen | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Führerschein und ÖV-Zeitkarte | Nur Führerschein | Nur ÖV-Zeitkarte | Keines |
| **Stadt Nagold** | **877** | **8** | **76** | **8** | **9** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 486 | 9 | 75 | 7 | 10 |
| Stadtteile Nord | 170 | 8 | 76 | 12 | 4 |
| Stadtteile Süd | 202 | 4 | 78 | 8 | 9 |

Quelle: Planersocietät

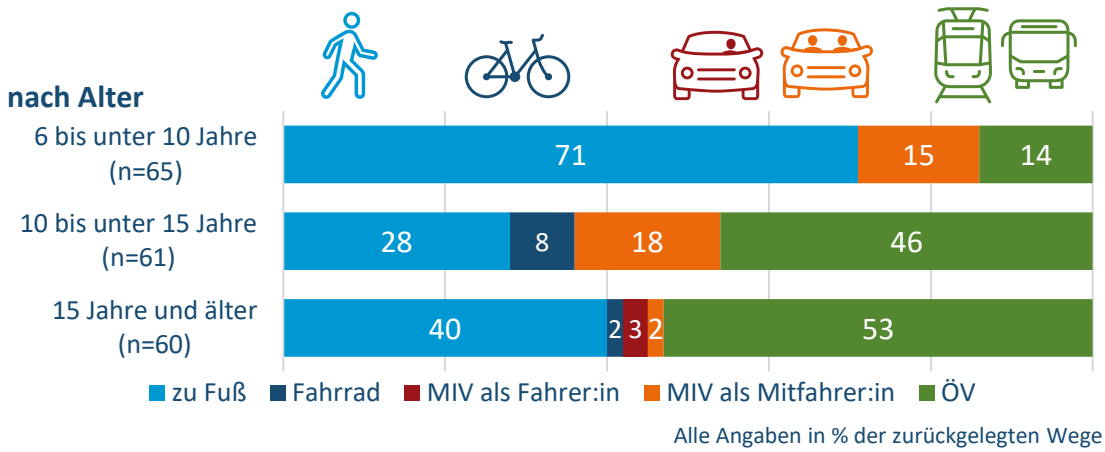
## 3.4 Arbeitsplatz- und Ausbildungsmobilität

Bei einer genaueren Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Schüler:innen auf Schulwegen zeigen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen. Bis zu einem Alter von 9 Jahren werden mehr als zwei Drittel der Wege zur Grundschule von den Schüler:innen zu Fuß gegangen (71 %). Das Fahrrad wird von den befragten Schüler:innen dieser Altersgruppe nicht verwendet, was sich dadurch erklärt, dass der Fahrradführerschein zumeist ab der 4. Klasse erworben wird. In jungen Jahren legt mit 14 % ein geringer Anteil der Schüler:innen den Schulweg mit dem Bus oder Zug zurück, wohingegen im Alter ab 10 bis unter 15 Jahren der Anteil der Schulwege mit dem ÖV auf 46 % ansteigt. Mit dem Übergang von der Grundschule auf eine weiterführende Schule verlagert sich oftmals auch deren Standort, wobei die Schule dann ggf. nicht mehr im gleichen Stadtteil wie die Wohnung liegt und die fußläufige Erreichbarkeit deutlich zurückgeht. Der Anteil der Fahrradwege beträgt bei den 10 bis unter 15-Jährigen lediglich 8 % bzw. 2 % ab 15 Jahren und älter.

In der Altersgruppe ab 15 Jahren legt rund die Hälfte der befragten Personen (53 %) die Schulwege mit dem ÖV zurück und nur noch 2 % der Schulwege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. 3 % der Schulwege entfallen auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) als fahrende Person, was sich dadurch erklärt, dass ab 15 Jahren ein Führerschein erworben werden kann.

Ein gegenläufiger Trend ist bei den Schulwegen des MIV als Mitfahrer:in zu sehen. Während bis zum Alter von 9 Jahren 15 % der Schüler:innen von den Eltern zur Schule gefahren werden, steigt dieser Anteil bei den 10 bis unter 15-Jährigen auf 18 % und sinkt ab 15 Jahren auf lediglich 2 %. Insgesamt nimmt also die eigenverantwortliche Mobilität mit dem Alter der Schüler:innen zu.

Abbildung 4: Modal Split von Schüler:innen auf Schulwegen

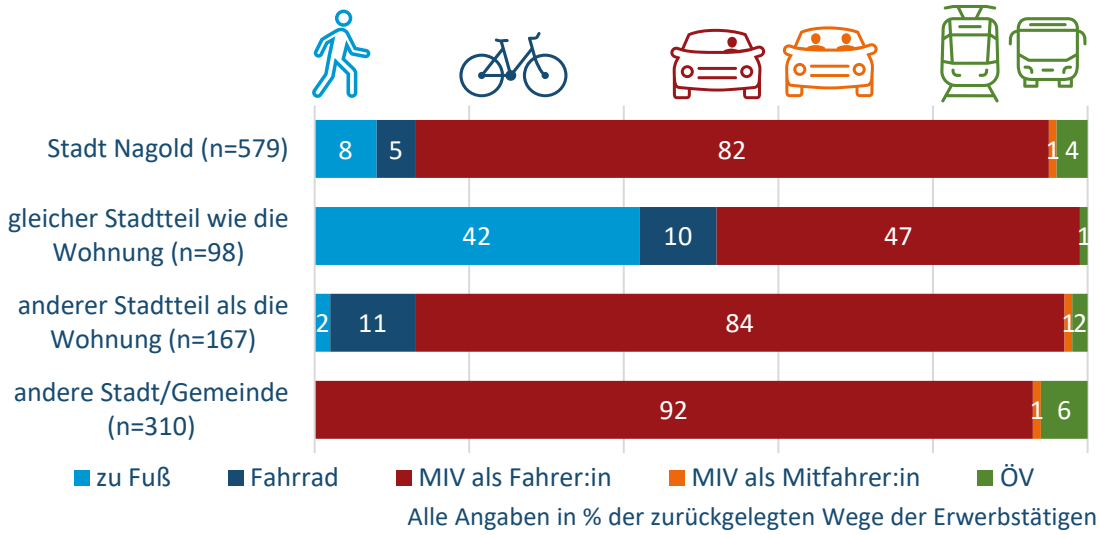



Quelle: Planersocietät

Für die Auswertung der Verkehrsmittelwahl in der Arbeitsplatzmobilität anhand der Stichtagsmobilität ist die Lage des Arbeitsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung. Während Arbeitswege innerhalb des eigenen Stadtteils überwiegend mit Formen der Nahmobilität (52 % Fuß- und Radverkehr) zurückgelegt werden, wird bei Pendelwegen über die Stadtteil- bzw. Stadtgrenze hinaus schwerpunktmäßig auf das Auto zurückgegriffen. Bus und Bahn haben für den Berufsverkehr vor allem dann eine Bedeutung, sobald die Grenze

der Stadt Nagold überschritten wird: Auf Arbeitswegen in eine andere Stadt oder Gemeinde werden durchschnittlich 6 % der Wege mit dem ÖV zurückgelegt. Das Fahrrad wird immerhin auf etwa 5 % der Arbeitswege gefahren. Die größte Bedeutung kann mit 82 % der Wege dem MIV als Fahrer:in zugeschrieben werden.

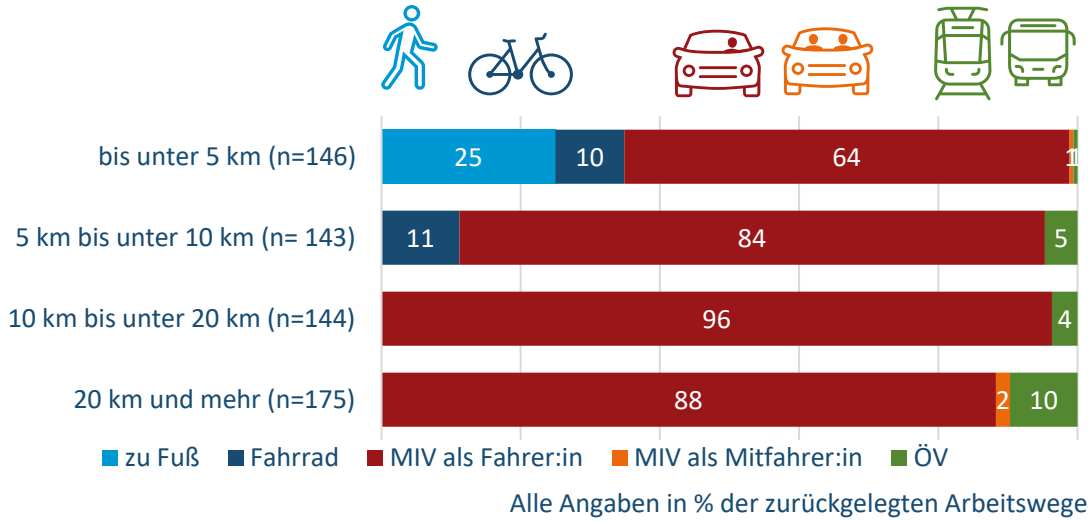
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen differenziert nach Arbeitsort




Quelle: Planersocietät

Bei Arbeitswegen unter 5 km dominiert in der Stadt Nagold mit 65 % der zurückgelegten Wege bereits der MIV (als Fahrer:in und Mitfahrer:in). Mit dem Fahrrad oder zu Fuß werden in dieser Entfernungsklasse 10 % bzw. 25 % der Arbeitswege zurückgelegt. Der ÖV wird hierbei nur auf 1 % der Wege genutzt. Auf Arbeitswegen von 5 km bis unter 10 km gewinnt der MIV mit 85 % noch einmal deutlich an Relevanz, sodass nur noch 11% dieser Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, der Anteil des ÖV ansteigt (5 %) und Fußwege nicht mehr zu vermerken sind. Diese Tendenz setzt sich für Arbeitswege von 10 km bis unter 20 km fort, wobei der Anteil des MIV noch einmal ansteigt (96 %), der Radverkehr keine Rolle mehr spielt und der ÖV auf einem gleichbleibenden Niveau verbleibt (4 %). Ab 20 km steigt der Anteil der Mitfahrer:innen im MIV auf 2 % und der ÖV-Anteil auf 10 %. Insgesamt lassen sich Verlagerungspotenziale auf nichtmotorisierte Mobilitätsformen identifizieren. Relevant sind hierbei vor allem die Entfernungen von 5 km bis unter 20 km sowohl für den Radverkehr als auch für den ÖV.

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl auf den Arbeitswegen nach Entfernungsklassen




Quelle: Planersocietät

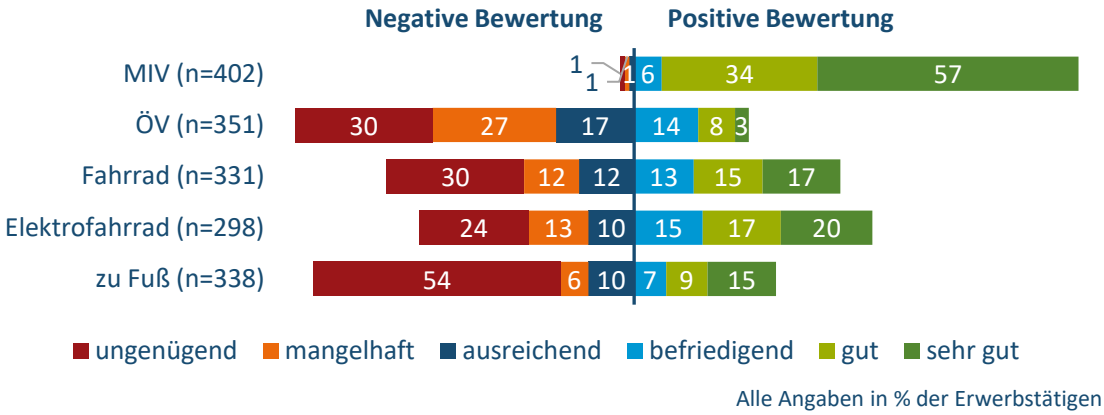
Die Bewertung der Erreichbarkeit von Arbeits- bzw. Ausbildungsorten oder Schulen gibt Aufschluss über mögliche Potenziale zur Verkehrsverlagerung. Dabei wird die Erreichbarkeit in Abhängigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich bewertet. Die Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit ihres eigenen Arbeitsplatzes mit dem Auto am besten. Nur in wenigen Ausnahmefällen wird die Auto-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend eingeschätzt und auch ausreichende Noten wurden im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln wenig vergeben. Dies spiegelt sich - vor allem in den höheren Entfernungsklassen - auch in der tatsächlichen Nutzung wider.

Für den ÖV fällt die Bewertung zur Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes tendenziell negativ aus. 57 % der befragten Personen beschreiben die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes als mangelhaft bis ungenügend, nur rund ein Zehntel (11 %) schätzt die Erreichbarkeit als gut bis sehr gut ein.

Ein ähnlich negatives Ergebnis wird für die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes zu Fuß erzielt. 60 % der Erwerbstätigen bewertet die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen nur rund jede:r Fünfte der befragten Erwerbstätigen das Zurücklegen des Arbeitsweges zu Fuß als attraktiv einschätzt und eine gute oder sehr gute Bewertung abgibt. Der insgesamt hohe Anteil der durchschnittlich negativen Bewertungen der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist in Teilen auf einen hohen Anteil an langen Arbeitswegen von 5 km und mehr zurückzuführen (68 % der Arbeitswege). Bei Distanzen zwischen 2 bis unter 5 km (17 % der Arbeitswege) bewerten 50 % der befragten Personen die Erreichbarkeit zu Fuß als gut bis sehr gut und 19 % als mangelhaft bis ungenügend. Bei Arbeitswegen unter 2 km Länge (15 % der Arbeitswege) steigt der Anteil an positiven Bewertungen.

Im Fahrradverkehr ist die Bewertung der Erreichbarkeit der eigenen Arbeitsstätte mit konventionellen Fahrrädern und Elektrofahrrädern ähnlich. Für das Elektrofahrrad überwiegen die positiven Bewertungen leicht, beim konventionellen Fahrrad sind es die negativen Bewertungen. 42 % (konventionelles Fahrrad) bzw. 37 % (Elektrofahrrad) der Erwerbstätigen bewerten die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad als mangelhaft oder ungenügend, wohingegen 32 % (konventionelles Fahrrad) bzw. 37 % (Elektrofahrrad) der Befragten die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte als gut oder sehr gut einschätzen.

Abbildung 7: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Verkehrsmitteln

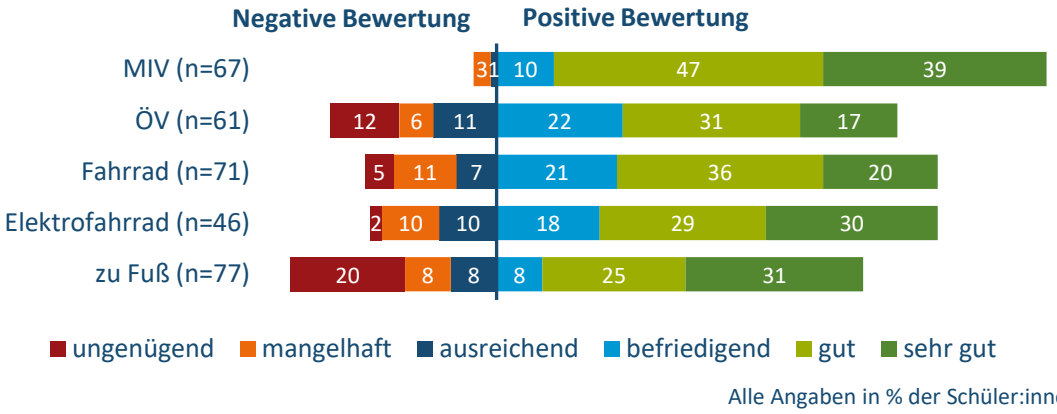



Alle Angaben in % der Erwerbstätigen

Quelle: Planersocietät

Die Erreichbarkeit der eigenen Schule wird von den Schüler:innen über alle Verkehrsmittel hinweg überwiegend positiv bewertet. Die besten Bewertungen erreicht hierbei der MIV. Auch konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder erhalten mit 56 % bzw. 59 % gute bis sehr gute Benotungen. Die Erreichbarkeit der Schule mit dem ÖV wird zwar von 48 % der befragten Schüler:innen als gut bis sehr gut beschrieben, für 18 % der Schüler:innen ist die Erreichbarkeit jedoch mangelhaft bis ungenügend. Die Erreichbarkeit der Schule zu Fuß wird von 28 % der befragten Schüler:innen als mangelhaft bis ungenügend beschrieben. Dies ist im Vergleich der Verkehrsmittel die negativste Bewertung. Die fußläufige Erreichbarkeit ist allerdings stark abhängig von der Entfernung zwischen dem jeweiligen Wohnort und der Schule, so dass der Anteil der negativen Bewertungen nicht überraschend ist.

Abbildung 8: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes nach Verkehrsmitteln




Alle Angaben in % der Schüler:innen

Quelle: Planersocietät

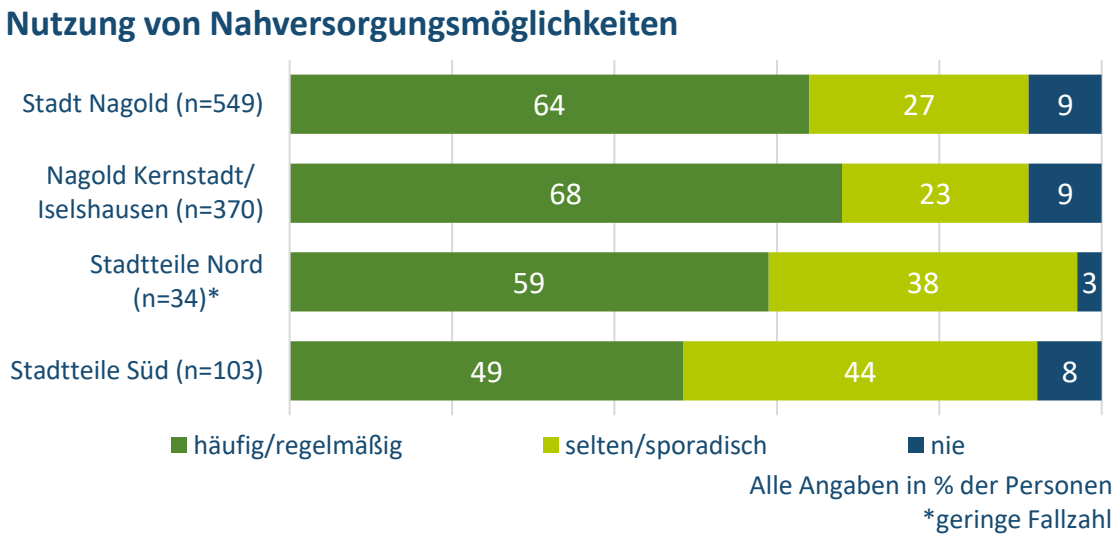
## 3.5 Erreichbarkeit von Läden und Geschäften des täglichen Bedarfs

Ebenso wurden die Personen nach der fußläufigen Erreichbarkeit von Läden und Geschäften für tägliche Einkäufe sowie deren Nutzungshäufigkeit gefragt. Die Nutzung dieser

Nahversorgungsmöglichkeiten zeigt, dass die meisten Personen in Nagold, für die entsprechende Läden und Geschäfte fußläufig erreichbar sind, diese mindestens selten bzw. sporadisch nutzen (häufig/regelmäßig: 64 %, selten/sporadisch: 27 %). Lediglich nahezu ein Zehntel der Personen in Nagold gibt an, solche Nahversorgungsmöglichkeiten nie zu nutzen, obwohl diese fußläufig erreichbar wären.

Zwischen den Untersuchungsräumen zeigen sich kleinere Unterschiede: In den südlichen Stadtteilen sind dies 8 %. In der Kernstadt/Iselshausen geben die meisten Personen an, fußläufig erreichbare Läden und Geschäfte häufig bzw. regelmäßig zu nutzen (68 %). In den Stadtteilen ist dieser Anteil zwar geringer, aber mit 59% in den nördlichen und 49% in den südlichen Stadtteilen immer noch relativ hoch.

Abbildung 9: Nutzungshäufigkeit von fußläufig erreichbaren Läden und Geschäften für tägliche Einkäufe




Quelle: Planersocietät

# 4 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

## 4.1 Regelmäßigkeit der Verkehrsmittelnutzung

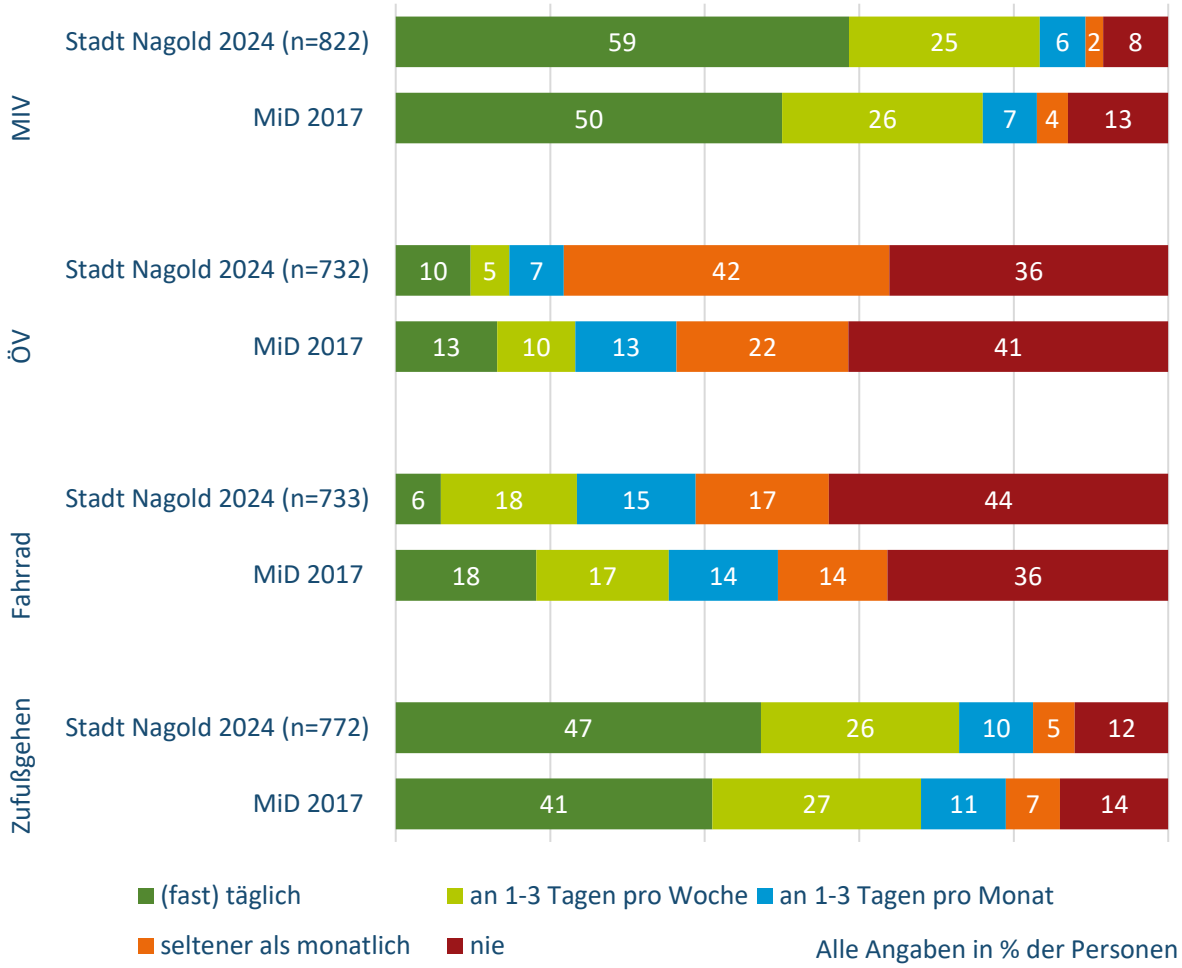
Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel gibt an, wie regelmäßig die unterschiedlichen Verkehrsmittel typischerweise von den Einwohner:innen der Stadt Nagold genutzt werden.

Das Auto ist bei den meisten Befragten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und wird von 84 % mindestens wöchentlich genutzt. 59 % nutzen es (fast) täglich. Diese Nutzungsintensität ist gegenüber strukturell vergleichbaren städtischen Räumen nahezu deckungsgleich. Die geringste Nutzung erfahren die Angebote des ÖV. Zwar nutzen immerhin rund 12 % den städtischen Busverkehr wöchentlich, der Schienenverkehr (min. wöchentlich: 7 %) wird hingegen selten nachgefragt.

Entsprechend des vergleichsweise höheren Haushaltsanteils ohne Fahrräder ist auch die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads als Verkehrsmittel unterdurchschnittlich. 44 % der befragten Personen geben an, das Fahrrad nie zu benutzen. In vergleichbaren ländlichen Regionen in städtischen Räumen ist dieser Anteil bei 34 %. Ähnlich ist der Unterschied hinsichtlich der (fast) täglichen Radnutzung. Während der Wert in vergleichbaren ländlichen Regionen in städtischen Räumen bei 17 % liegt, gaben in Nagold nur 6 % an das Fahrrad (fast) täglich zu nutzen. Zwar sind die topografischen Bedingungen in Nagold nicht optimal für den Radverkehr, jedoch bestehen gerade im Hinblick auf den Trend bei der Elektrifizierung des Radverkehrs große Aufholpotenziale beim Radverkehr in Nagold.

Mit 47 % (fast) täglich zu Fuß Gehenden liegt dieser Wert rund 8 % über den Umfragewerten vergleichbarer ländlicher Regionen in städtischen Räumen. Der Anteil sonstiger, wöchentlicher zu Fuß Gehender ist hingegen deutlich geringer. Mit 12 % geben in Gegenüberstellung zu ähnlichen Städten (15 %) vergleichbar viele Personen an, nie zu Fuß unterwegs zu sein.

Abbildung 10: Häufigkeit Verkehrsmittelnutzung




Quelle: Planersocietät

## 4.2 Mobilitätstypen

Über die Verkehrsmittelnutzung im Alltag lassen sich mono- und multimodale Mobilitätstypen[6] ableiten. Insgesamt geben 67 % der Befragten an, monomodal, also vorwiegend mit nur einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Bus/Bahn) regelmäßig unterwegs zu sein. Dieser Wert liegt leicht über dem Bundesdurchschnitt (MiD 2017) (58 %) sowie dem Durchschnitt strukturähnlicher Städte (63 %). Der Anteil der multimodalen Personen liegt bei 24 %. Am höchsten ist die Verkehrsmittelnutzung hierbei von Auto und Fahrrad mit 15 %, gefolgt von Auto und Bus und Bahn mit 6 %.

6 Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen und Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1-3x pro Monat angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Wochen das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Rad-Multimodaler“.

Erwartungsgemäß bildet das Auto das Rückgrat der Mobilität in Nagold. Die Pkw-Nutzung wird dabei aber merklich durch die Nutzung weiterer Verkehrsmittel, in erster Linie durch das Fahrrad, ergänzt. Im Vergleich der Untersuchungsräume zeigt sich, dass der Anteil an monomodalen Personen in den nördlichen Stadtteilen mit 66 % vergleichsweise hoch ist (Kernstadt/Iselshausen: 54 %; Stadtteile Süd: 58 %). Bei den multimodalen Personen sind die Verteilungen im Untersuchungsraum Kernstadt/Iselshausen und den südlichen Stadteilen wiederum mit hohen Anteilen bei der kombinierten Nutzung von Auto und Fahrrad ähnlich (15 % bzw. 16 %), in den nördlichen Stadtteilen wird die Autonutzung vor allem mit der ÖV-Nutzung kombiniert (11 %). Der Untersuchungsraum Kernstadt/Iselshausen weist mit 12 % die größten Anteile an wenig mobilen Personen auf (Stadtteile Nord: 5 %, Stadtteile Süd: 8 %).

Tabelle 11: Typen der Verkehrsmittelnutzung

| Basis: alle Personen ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Monomodale Personen: | | | Multimodale Personen: | | | | wenig mobile Personen |
| | | Autofahrer:in | Fahrradfahrer:in | ÖV-Nutzer:in | Auto und Fahrrad | Auto und ÖV | Fahrrad und ÖV | Auto, Fahrrad und ÖV | |
| **Stadt Nagold** | **744** | **57** | **4** | **6** | **15** | **6** | **1** | **2** | **10** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 411 | 54 | 4 | 6 | 15 | 6 | 1 | 2 | 12 |
| Stadtteile Nord | 147 | 66 | 1 | 5 | 7 | 11 | 1 | 3 | 5 |
| Stadtteile Süd | 177 | 58 | 2 | 7 | 16 | 3 | 4 | 1 | 8 |
| **Vergleichswerte** | | | | | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | 32.570 | 55 | 5 | 3 | 24 | 4 | 1 | 2 | 6 |
| MiD 2017 | 227.541 | 45 | 5 | 8 | 21 | 7 | 5 | 4 | 6 |

Quelle: Planersocietät

# 5 Räumliche Wegebeziehungen

## 5.1 Verkehrsverflechtungen

Tabelle 12: Verkehrsverflechtungen der Stadt Nagold

| Relevante Zielorte außerhalb der Stadt Nagold | Stadt Nagold | | |
|---|---|---|---|
| | Anteil am Gesamt-wegeaufkommen (n=2.597) [%] | Anteil an allen Wegen über die Stadtgrenze (n=678) [%] | Wegeanzahl hochge-rechnet [auf 100 Wege gerundet] |
| Altensteig | 2 | 9 | 1.800 |
| Herrenberg | 2 | 8 | 1.700 |
| Rottenburg am Neckar | 2 | 7 | 1.600 |
| Jettingen | 1 | 6 | 1.400 |
| Sindelfingen | 1 | 5 | 1.100 |
| Horb am Neckar | 1 | 5 | 1.100 |
| Sonstige Wegebeziehungen über die Stadtgrenze | 15 | 60 | 11.600 |
| **Wege über die Stadtgrenze** | **26** | **100** | **20.000** |
| Wege ohne Bezug zur Stadt | 5 | - | 4.000 |
| Binnenverkehr | 69 | - | 52.500 |
| **Insgesamt** | **100** | **-** | **76.600** |

Quelle: Planersocietät

69 % der zurückgelegten Wege sind dem Binnenverkehr innerhalb der Stadt Nagold zuzuordnen, 26 % der Wege gehen über die Stadtgrenze hinaus und 5 % der Wege haben keinen direkten Bezug zur Stadt Nagold. Die wichtigste Verkehrsverflechtung außerhalb Nagolds ist die Stadt Altensteig. 9 % der Befragten geben dies als relevanten Zielort an. Es folgen mit kleinem Abstand die Städte Herrenberg und Rottenburg am Neckar. Weitere relevante Ziele über die Stadtgrenze hinaus sind Jettingen, Sindelfingen und Horb am Neckar. Hochgerechnet auf die gesamte Stadtbevölkerung entfällt auf die genannten Zielorte jeweils eine Wegeanzahl von mehr als 1.000 Wegen pro Tag.

## 5.2 Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsplatz

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Arbeits- und Ausbildungsplätze unterscheiden sich auch die Entfernungen zum Arbeitsplatz und zur Schule. Durchschnittlich pendelt eine erwerbstätige Person aus Nagold rund 21 km zum Arbeitsplatz. Nahezu die Hälfte (49 %) erreicht ihren Arbeits- bzw. Ausbildungs-/Schul- bzw. Hochschulort in bis zu 10 km.

Rund zwei Fünftel der Arbeitsplätze liegen näher als 10 km und sind damit – zumindest auf die Distanz gesehen – gut mit dem Fahrrad erreichbar. Auch Entfernungen von 10 bis 20 km können häufig noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und stellen insbesondere durch den

zunehmenden Anteil von Elektrofahrrädern ein steigendes Potenzial dar. In diesem Entfernungsbereich können weitere 17 % der Arbeitsplätze erreicht werden. 41 % der Arbeitsplatzstandorte von Erwerbstätigen aus der Stadt Nagold liegen 20 km oder mehr vom Wohnort entfernt. Auf diesen Distanzen gewinnen neben dem Auto auch Bus und Bahn an Bedeutung.

Tabelle 13: Entfernung zum Ausbildungs- bzw. Arbeits-/Schulort

| Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende, Studierende und Schüler:innen ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungs-/ Schul- bzw. Hochschulort: bis unter 1 km | 1 bis unter 2 km | 2 bis unter 5 km | 5 bis unter 10 km | 10 bis unter 20 km | 20 bis unter 50 km | 50 km und mehr | Mittelwert (in km) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stadt Nagold** | **587** | **8** | **9** | **15** | **17** | **16** | **26** | **9** | **19,5** |
| Basis: alle Erwerbstätige, Auszubildende ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Entfernung zum Arbeits-/Ausbildungsort: bis unter 1 km | 1 bis unter 2 km | 2 bis unter 5 km | 5 bis unter 10 km | 10 bis unter 20 km | 20 bis unter 50 km | 50 km und mehr | Mittelwert (in km) |
| **Stadt Nagold** | **415** | **4** | **7** | **13** | **17** | **17** | **32** | **9** | **20,5** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 230 | 6 | 10 | 20 | 11 | 16 | 27 | 10 | 19,2 |
| Stadtteile Nord | 86 | 1 | 0 | 3 | 28 | 20 | 35 | 13 | 26,0 |
| Stadtteile Süd | 99 | 2 | 1 | 1 | 28 | 20 | 42 | 5 | 21,2 |
| Basis: alle Schüler:innen ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Entfernung zur Schule: bis unter 1 km | 1 bis unter 2 km | 2 bis unter 5 km | 5 bis unter 10 km | 10 bis unter 20 km | 20 bis unter 50 km | 50 km und mehr | Mittelwert (in km) |
| Stadt Nagold | 83 | 27 | 18 | 24 | 22 | 8 | 1 | 0 | 4,1 |
| Basis: alle Studierende ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Entfernung zur Hochschule: bis unter 1 km | 1 bis unter 2 km | 2 bis unter 5 km | 5 bis unter 10 km | 10 bis unter 20 km | 20 bis unter 50 km | 50 km und mehr | Mittelwert (in km) |
| Stadt Nagold | 22* | 0 | 9 | 5 | 0 | 9 | 45 | 32 | 36,4 |

**geringe Fallzahl*

Quelle: Planersocietät

# 6 Bewertung der Verkehrsmittel

Im Rahmen der Mobilitätserhebung hatten die befragten Bürger:innen die Möglichkeit, die Qualität der Verkehrssysteme sowie verschiedene Aspekte des MIV, des Bus- und Bahnverkehrs, des Radverkehrs und des Fußverkehrs in der Stadt Nagold anhand einer Schulnotenskala zu bewerten. Es handelt sich folglich um die subjektive Einschätzung der Teilnehmenden.

Tabelle 14: Bewertung der Verkehrssysteme

| Basis: alle Personen ab 6 Jahren Mittelwert Schulnote | **Bewertung allgemeine Verkehrssituation (exkl. weiß nicht)** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pkw/ Kraftrad | Bus | Bahn | Öffentlicher Verkehr | Fahrrad | Elektrofahrrad | Zu Fuß |
| **Stadt Nagold** | 1,9 | 3,4 | 3,9 | 3,6 | 2,8 | 2,6 | 2,0 |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 1,9 | 3,1 | 3,6 | 3,4 | 2,6 | 2,4 | 1,8 |
| Stadtteile Nord | 2,1 | 3,8 | 4,5 | 4,0 | 2,9 | 2,8 | 2,2 |
| Stadtteile Süd | 1,8 | 3,9 | 4,2 | 3,7 | 3,2 | 3,1 | 2,5 |
| **Vergleichswerte** | | | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum* | 2,2 | k. A. | k. A. | 3,3 | 2,6 | k. A. | 2,1 |
| MiD 2017* | 2,3 | k. A. | k. A. | 2,9 | 2,6 | k. A. | 2,0 |

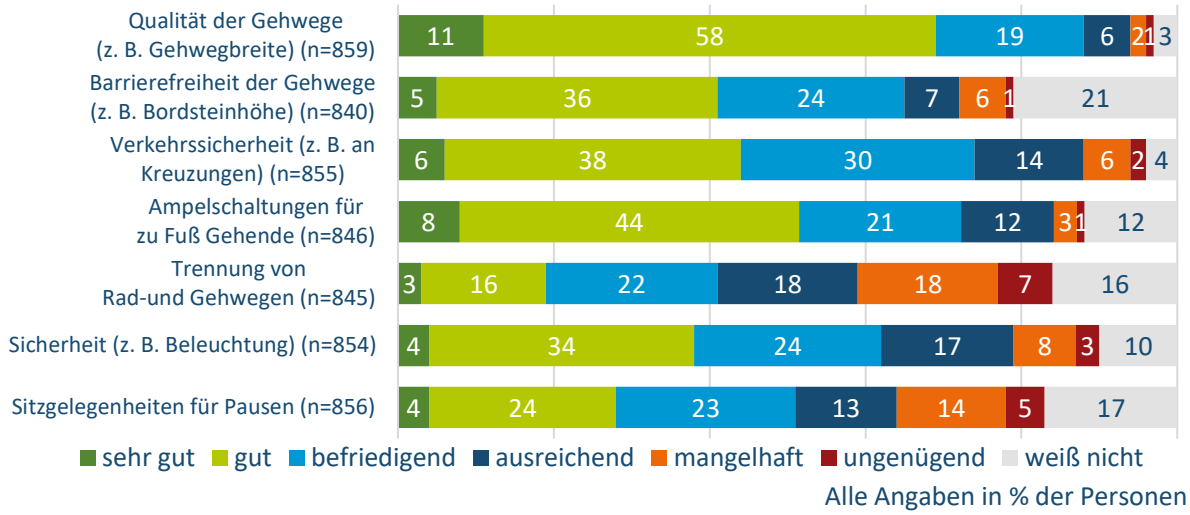
Quelle: Planersocietät

Die durchschnittliche Bewertung der einzelnen Verkehrssysteme variiert in Nagold zwischen den Noten 1,9 und 3,9. Am besten wird die Situation im MIV bewertet. Mit einer Note von 1,9 fällt die Bewertung etwas besser aus im Vergleich zu den strukturellen Vergleichsräumen der MiD (2,2) als auch zum bundesweiten Schnitt (MiD 2017) (2,3). Der ÖPNV wird mit deutlichem Abstand am schlechtesten bewertet (Bus 3,4, Bahn 3,9, insg. 3,6). Die Bewertung des Fahrradverkehrs fällt mit der Note 2,8 etwas schlechter aus im Vergleich zu den strukturellen Vergleichsräumen als auch zum bundesweiten Schnitt (MiD 2017) (jeweils 2,6). Der Fußverkehr wurde mit der Note 2,0 vergleichsweise gut bewertet.

## 6.1 Bewertung der Situation des Zufußgehens

Analog dazu wird auch der Fußverkehr in Nagold (2,0) durchschnittlich leicht besser als in vergleichbaren Städten (2,1) bewertet. Gemäß der Teilnehmenden bestehen vor allem Defizite bei der Trennung von Fuß- und Radverkehr (3,6). Auch den Bestand an Sitzgelegenheiten bewerten 22 % der Teilnehmenden als mangelhaft oder schlechter. Besser wird die Verkehrssicherheit bewertet. Lediglich 12 % der Teilnehmenden bewerten diesen Aspekt mit mangelhaft oder ungenügend.

Abbildung 11: Bewertung von Aspekten des Zufußgehens

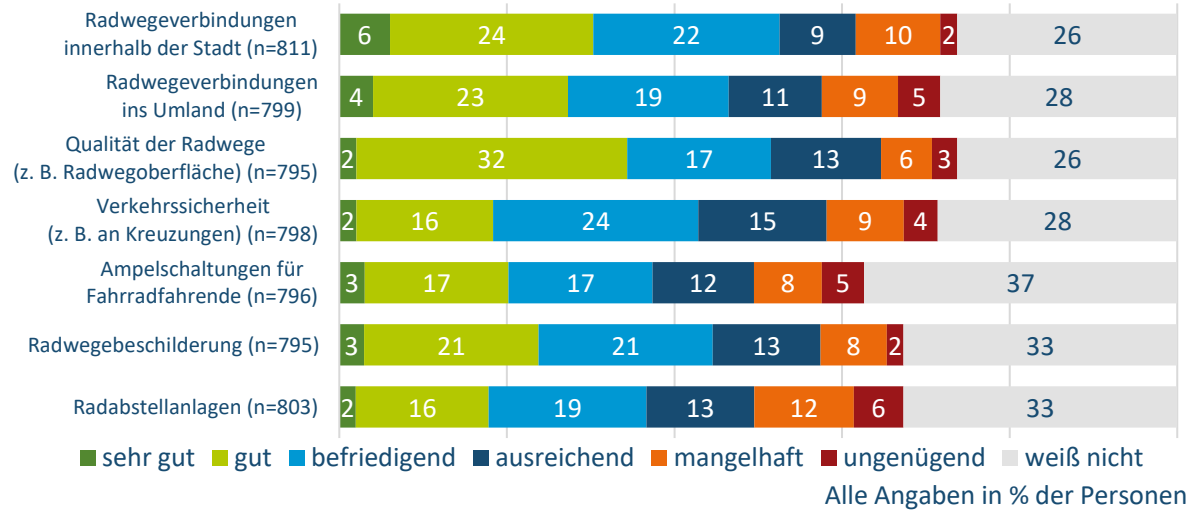



Quelle: Planersocietät

## 6.2 Bewertung der Situation des Radfahrens

Die Radverkehrsinfrastruktur bleibt mit einer durchschnittlichen Note von 2,8 hinter dem Durchschnitt strukturell vergleichbarer Städte (2,5). Hier zeigt sich demnach neben dem Verbesserungspotenzial auch ein potenzieller Handlungsbedarf bspw. in der Infrastrukturgestaltung. Besonders positiv wurden die Qualität der Radwege (34 % gut bis sehr gut), die Radwegeverbindungen innerhalb der Stadt (30 % gut bis sehr gut) und ins Umland (27 % gut bis sehr gut) bewertet. Große Verbesserungspotentiale wurden von den befragten Personen für alle abgefragten Infrastrukturelemente angegeben. Die schlechteste Bewertung erhielten die Radabstellanlagen, die von 18 % der Teilnehmenden als mangelhaft oder ungenügend bewertet wurden.

Abbildung 12: Bewertung von Aspekten des Radfahrens

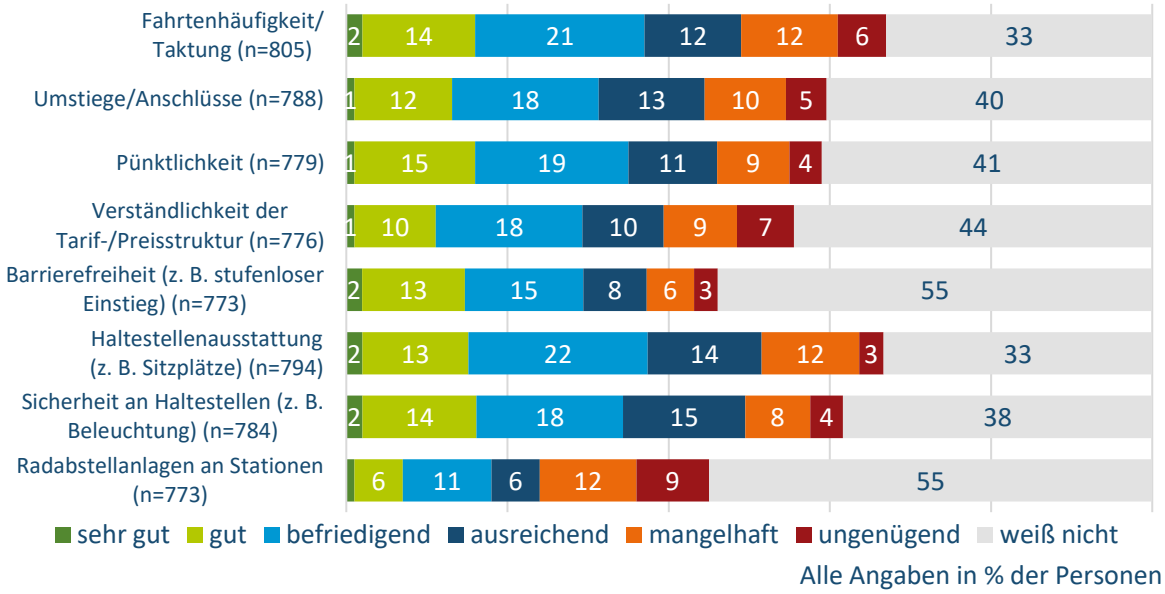



Quelle: Planersocietät

## 6.3 Bewertung der Situation des Bus- und Bahnverkehrs

Im Bus- und Bahnverkehr werden Radabstellanlagen an Haltestellen, die Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur sowie die Umstiegs- und Anschlussmöglichkeiten mit einer durchschnittlichen Note von 4,1 bzw. 3,6 am schlechtesten bewertet. Auch die Fahrtenhäufigkeit/Taktung sowie die Ausstattung der Haltestellen werden mit einer Durchschnittsnote von 3,5 vergleichsweise negativ bewertet. Bei der Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs zeigen sich im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln besonders hohe Werte für die Angabe „weiß nicht". Demnach scheint einem Großteil der Bevölkerung in Nagold die strukturellen Rahmenbedingungen der Nutzung des Bus- und Bahnverkehrs nicht bekannt zu sein.

Abbildung 13: Bewertung von Aspekten des Bus- und Bahnverkehrs




Quelle: Planersocietät

# 7 Mobilität am Stichtag

An den erhobenen Stichtagen haben 12 % der Einwohnenden der Stadt Nagold ihre Wohnung nicht verlassen, was sowohl im Vergleich zu vergleichbaren Städten (16 %) ein geringer Wert ist. Von den immobilen Personen gaben im Detail 34 % an, keine außerhäuslichen Termine gehabt zu haben. Es folgen die Gründe Krankheit (23 %), Homeoffice (17 %) und Urlaub (9 %), sowie altersbedingte Mobilitätseinschränkungen (7 %). Im Durchschnitt hat jede Person 3,2 Wege pro Tag zurückgelegt. Dieser Wert erhöht sich auf 3,7, wenn lediglich mobile Personen berücksichtigt werden.

Tabelle 15: Anzahl zurückgelegter Wege

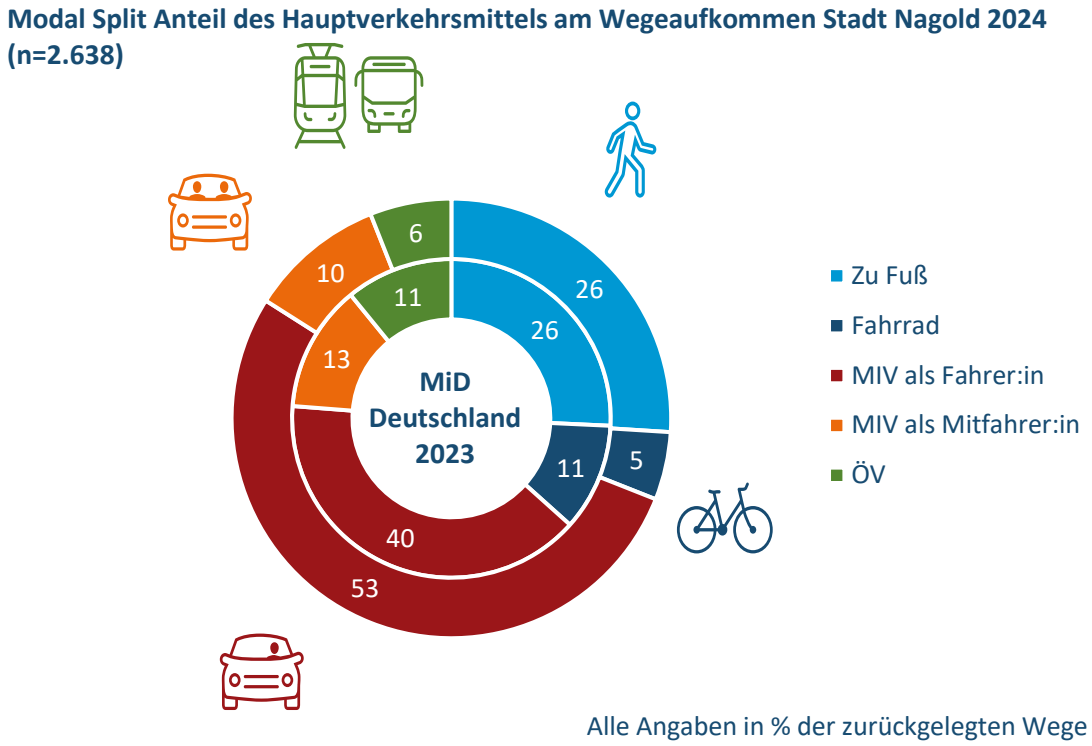
| Basis: alle Personen ab 6 Jahren<br>Zeilen in % | Anzahl Personen (gewichtet) | Zahl der zurückgelegten Wege am Berichtstag | | | | | | Mittelwert (in Wege) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Nicht mobil | 1-2 Wege | 3-4 Wege | 5-6 Wege | 7-8 Wege | 9 Wege und mehr | |
| **Stadt Nagold** | **846** | **12** | **37** | **29** | **13** | **7** | **2** | **3,2** |
| **Vergleichswerte** | | | | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | 42.579 | 16 | 36 | 29 | | 20 | | 3,1 |
| MiD 2017 | 298.882 | 16 | 36 | 30 | | 20 | | 3,1 |

Quelle: Planersocietät

## 7.1 Verkehrsmittelwahl – Modal Split

Der Modal Split am Wegeaufkommen stellt eine zentrale Kenngröße der Verkehrsplanung dar. Die Erhebung hat ergeben, dass 63 % der Wege der Teilnehmenden mit dem Auto oder Krafträdern als Hauptverkehrsmittel zurückgelegt werden. 10 Prozentpunkte davon entfallen auf Wege von mitfahrenden Personen. Der Anteil des Fußverkehrs liegt bei 26 %. Der ÖV und der Radverkehr bilden mit 6 % bzw. 5 % die Schlusslichter. Somit gleicht der Fußverkehrsanteil in Nagold dem Mittel vergleichbarer Städte (26 %). Der Radverkehrsanteil liegt 6 Prozentpunkte unter dem Durchschnitt, was einerseits auf die Topografie, aber auch auf Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur zurückzuführen sein könnte. Im Vergleich der Untersuchungsräume zeigt sich, dass der Anteil des Fußverkehrs im Untersuchungsraum Kernstadt/Iselshausen mit 30 % rund doppelt so hoch ist wie in den nördlichen (13 %) und südlichen (16 %) Stadtteilen. Die Anteile des MIV als Fahrer:in sind im Untersuchungsraum Kernstadt/Iselshausen dafür mit 49 % vergleichsweise gering (Stadtteile Nord: 62 %; Stadtteile Süd: 60 %). Besonders hervorzuheben sind zudem hohe Anteile des ÖV in den nördlichen Stadtteilen (11 %; Kernstadt/Iselshausen: 5 %; Stadteile Süd: 8%) und hohe Anteile des Radverkehrs in den südlichen Stadtteilen (7 %; Kernstadt/Iselshausen: 5 %, Stadtteile Nord: 2 %). Der Anteil von 19 % des MIV als Mitfahrer:in zeigt, dass das Kfz in den südlichen Stadtteilen besonders häufig mit mehr als einer Person besetzt ist (Kernstadt/Iselshausen: 10 %; Stadtteile Nord: 13 %)

Abbildung 14: Modal Split Hauptverkehrsmittel am Wegeaufkommen




Quelle: Planersocietät

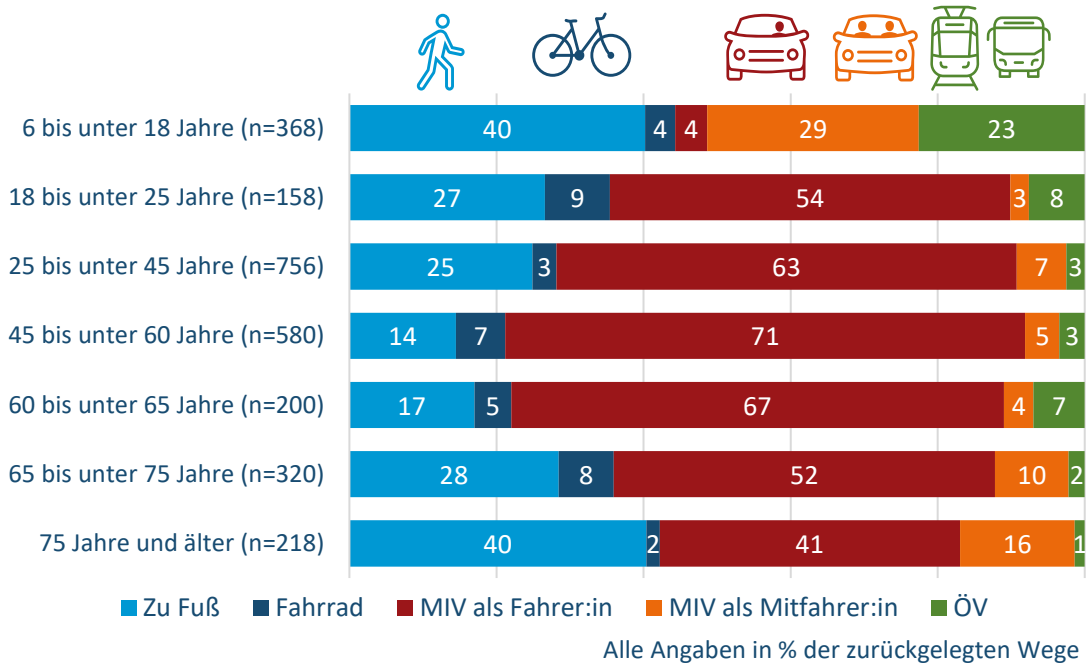
Tabelle 16: Modal Split am Wegeaufkommen in den Untersuchungsräumen

| Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in % | Anzahl Wege (gewichtet) | Zusammengefasstes Hauptverkehrsmittel | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Zu Fuß | Fahrrad | MIV als Fahrer:in | MIV als Mitfahrer:in | ÖV | Sonstige |
| **Stadt Nagold** | **2.638** | **26** | **5** | **53** | **10** | **6** | **0** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/Iselshausen | 1.575 | 30 | 5 | 49 | 10 | 5 | 0 |
| Stadtteile Nord | 492 | 13 | 2 | 62 | 13 | 11 | 0 |
| Stadtteile Süd | 503 | 16 | 7 | 60 | 19 | 8 | 0 |
| **Vergleichswerte** | | | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | k. A. | 25 | 10 | 45 | 15 | 6 | k. A. |
| MiD 2023 | 980.025 | 26 | 11 | 40 | 13 | 11 | k. A. |

Quelle: Planersocietät

Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung ergeben sich auch zwischen den unterschiedlichen Altersklassen. Der Umweltverbund (Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr) hat aufgrund des fehlenden Führerscheins bei Kindern und Jugendlichen eine große Bedeutung. So werden in der Altersklasse zwischen 6 und 18 Jahren deutlich mehr Wege mit dem ÖV (23 %) zurückgelegt. Dieses Potenzial gilt es auch für Personen über 18 Jahre zu nutzen. Auch im Fußverkehr legt lediglich die Altersklasse 75 Jahre und älter einen vergleichbaren Anteil der Wege zu Fuß zurück. Insgesamt sind in den verschiedenen Altersgruppen erwartbare Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zu verzeichnen.

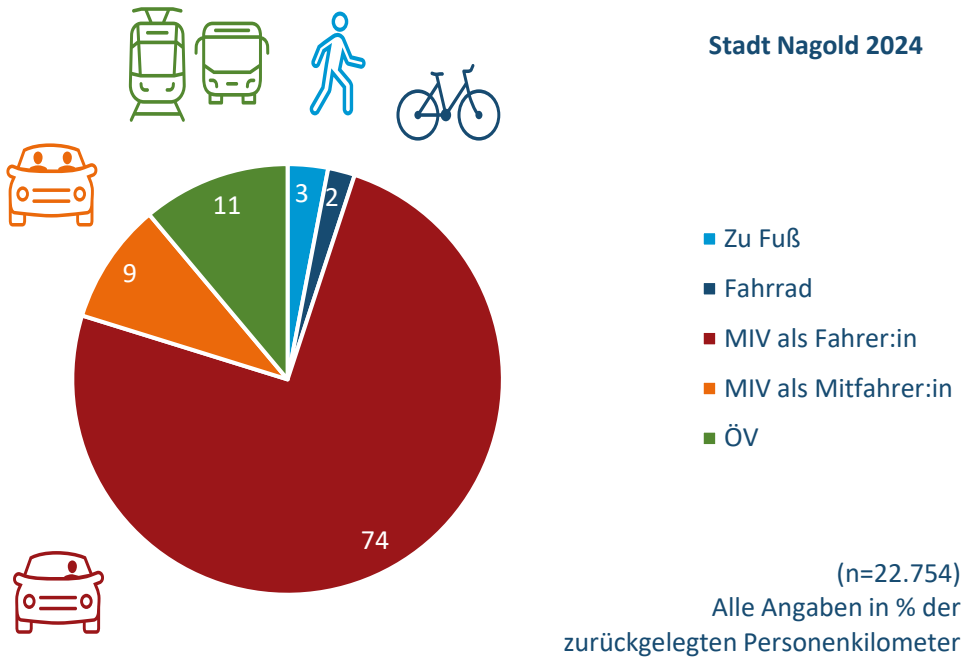
Abbildung 15: Modal Split nach Alter




Quelle: Planersocietät

Bezogen auf die Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometer, nimmt vor allem der Anteil des MIV weiterhin den Großteil am Modal-Split ein (siehe Abbildung 16). So werden rund 53 % der werktäglich zurückgelegten Kilometer mit dem MIV als Fahrer:in und weitere 19 % der Verkehrsleistung als Mitfahrer:in gefahren. Auch mit dem ÖV werden weite Wegestrecken zurückgelegt, wodurch sich ein Anteil des ÖV am Modal-Split nach Verkehrsleistung von 11 % ergibt. Demgegenüber sind die Anteile der aktiven Verkehrsmittel mit 3 % (zu Fuß) bzw. 2 % (Fahrrad) an den werktäglichen Personenkilometern im Vergleich zu den Anteilen am Modal-Split nach Wegeaufkommen (zu Fuß: 26 %, Fahrrad: 5 %) deutlich niedriger. Dies ist ebenfalls auf die durchschnittlich mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen zurückzuführen, welche bei den aktiven Verkehrsmitteln üblicherweise geringer ausfallen als bei den übrigen Verkehrsmitteln.

Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (in Personenkilometer) der Wege unter 100 km




Quelle: Planersocietät

## 7.2 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge der von den Befragten zurückgelegten Wege liegt bei 9,9 km. Bleiben die Fernfahrten von mehr als 100 km unberücksichtigt beträgt sie 8,9 km.

Mit einer durchschnittlichen Wegelänge von 12 km bzw. 14 km sind Begleitwege sowie Einkaufswege (täglicher Bedarf) am kürzesten. Auch die Wege zum Zwecke privater Erledigungen (durchschnittlich 16 km) oder zur Freizeitgestaltung (durchschnittlich 21 km) sind gegenüber den MiD-Vergleichswerten kürzer. Im Vergleich zu anderen städtischen Räumen in ländlichen Regionen (33,0 km) stechen insbesondere die kurzen Freizeitwege in Nagold heraus.

Wege zur Arbeit und Ausbildungswege liegen mit durchschnittlich 26 km bzw. 22 km im bundesweiten Durchschnitt (MiD 2017). Weitere Strecken werden zum Zweck dienstlicher Erledigungen zurückgelegt. Dieser Wert liegt für Nagold bei durchschnittlich 35 km.

Die Verkehrsmittelwahl variiert je nach Distanz. Bis zu einer Wegelänge von 2 km dominiert die Nahmobilität bestehend aus Rad- und Fußverkehr die Verkehrsmittelwahl - mehr als die Hälfte der Wege dieser Entfernungsklassen werden ausschließlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Zwischen 2 und 5 km erreicht der Radverkehr mit 8 % Wegeanteil seinen Höhepunkt.

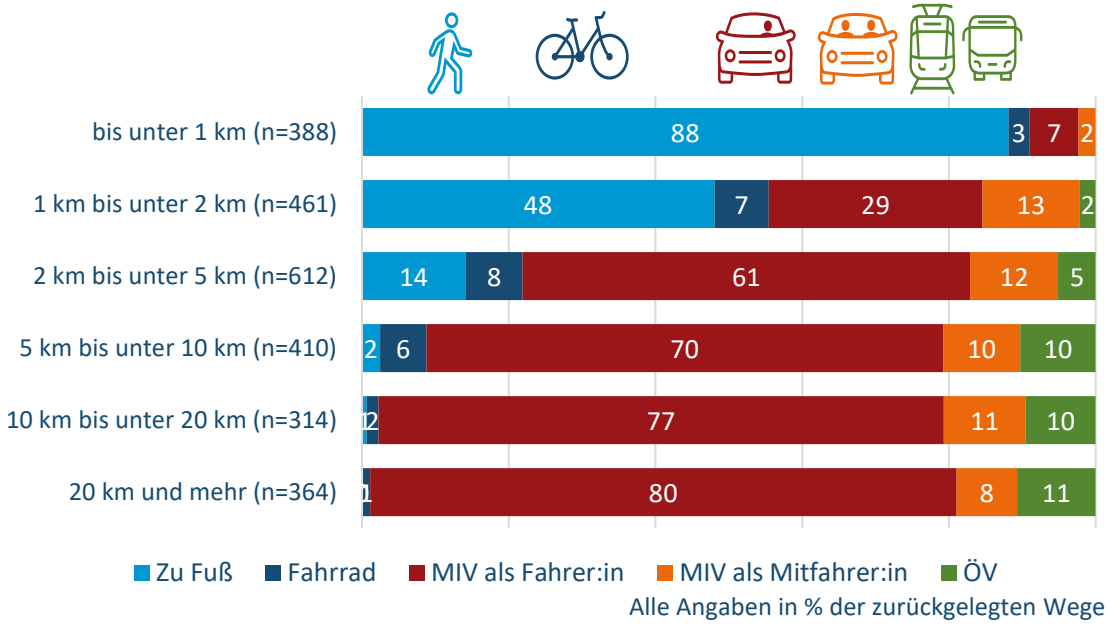
Tabelle 17: Entfernung der zurückgelegten Wege

| Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren Zeilen in % | Anzahl Wege (gewichtet) | Wegelänge: Bis unter 0,5 km | 0,5 bis unter 1 km | 1 bis unter 2 km | 2 bis unter 5 km | 5 bis unter 10 km | 10 bis unter 20 km | 20 bis unter 50 km | 50 km und mehr | Mittelwert (in km) | Mittelwert Wege < 100 km (in km) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stadt Nagold** | **2.572** | **7** | **8** | **18** | **24** | **16** | **12** | **11** | **3** | **9,9** | **8,9** |
| **Untersuchungsräume** | | | | | | | | | | | |
| Nagold Kernstadt/ Iselshausen | 1.527 | 8 | 9 | 22 | 28 | 9 | 10 | 10 | 3 | 8,9 | 7,9 |
| Stadtteile Nord | 482 | 2 | 4 | 10 | 17 | 33 | 19 | 10 | 6 | 13,0 | 11,3 |
| Stadtteile Süd | 500 | 4 | 6 | 11 | 15 | 31 | 13 | 17 | 4 | 11,4 | 11,4 |
| **Vergleichswerte** | | | | | | | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | 137.271 | 9 | 12 | 15 | 24 | 16 | 12 | 9 | 5 | 11,9 | k. A. |
| MiD 2017 | 960.619 | 10 | 11 | 14 | 23 | 16 | 13 | 9 | 4 | 12,5 | k. A. |

Quelle: Planersocietät

Dennoch werden bereits in dieser Entfernungsklasse über die Hälfte der Wege mit dem MIV zurückgelegt. In der folgenden Entfernungsklasse (5 bis 10 km) verstärkt sich die Dominanz des MIV. 70 % der befragten Personen führen auf diesen Wegen selbst ein Auto/Motorrad und weitere 10 % sind Mitfahrer:in. Diese Wege eignen sich in der Regel noch sehr gut für den Radverkehr – in Teilen sogar solche bis 15 km. Hier gilt es durch eine entsprechende Radverkehrsinfrastruktur Anreize zum Wechsel auf den Radverkehr zu schaffen. Insbesondere durch die Entwicklung des elektrifizierten Radverkehrs verbergen sich hier bedeutende Verlagerungspotenziale. Zudem fällt auf, dass der ÖPNV insbesondere bei Wegen mittlerer Länge ab 5 km eine merkliche Rolle einnimmt (jeweils 10 %). Von wesentlicher Bedeutung ist er daher bisher weniger für nah- und stadträumlichen Wege als für längere Distanzen in das Umfeld Nagolds.

Abbildung 17: Modal Split nach Entfernung




Quelle: Planersocietät

Die Dauer eines durchschnittlichen Weges der Teilnehmenden beträgt 21 Minuten. Ein Fünftel der Wege dauert nicht länger als 10 Minuten und insgesamt 62 % der Wege nehmen weniger als 20 Minuten in Anspruch. Insgesamt sind die Bewohner:innen Nagolds an einem Werktag durchschnittlich 74 Minuten unterwegs, was unter dem Durchschnitt in anderen städtischen Räumen in ländlichen Regionen (93 Minuten) liegt. Die Bewohner:innen müssen demnach vergleichsweise weniger Zeit aufbringen, um ihre alltäglichen Ziele zu erreichen.

## 7.3 Wegezwecke und Pkw-Besetzungsgrad

Im Folgenden werden die bereits angedeuteten Verkehrszwecke detaillierter dargestellt. So entfällt etwa ein Fünftel der Wege auf Wege mit Bezug zur Arbeit, 24 % sind Arbeitswege und weitere 2 % sind Dienstfahrten. Wege zur Ausbildung, Schule oder Universität entsprechen 10 % aller Wege. Versorgungswege teilen sich in 14 % für private Erledigungen und 16 % zum Einkauf auf. Weitere 26 % sind Freizeitwege. Hinzu kommen 8 % der Wege zum Zweck der Begleitung. Für diese Wegezwecke zeigen sich Unterschiede in der Unterwegszeit. Auf Arbeitswegen und dienstlichen Erledigungen sind die befragten Personen vergleichsweise lange unterwegs (26,3 bzw. 34,6 min.), wohingegen private Erledigungen, Einkäufe und die Begleitung anderer Personen vergleichsweise wenig Zeit in Anspruch nehmen (16,0, 14,2 bzw. 12,0 min).

Tabelle 18: Wegedauer nach Wegezweck

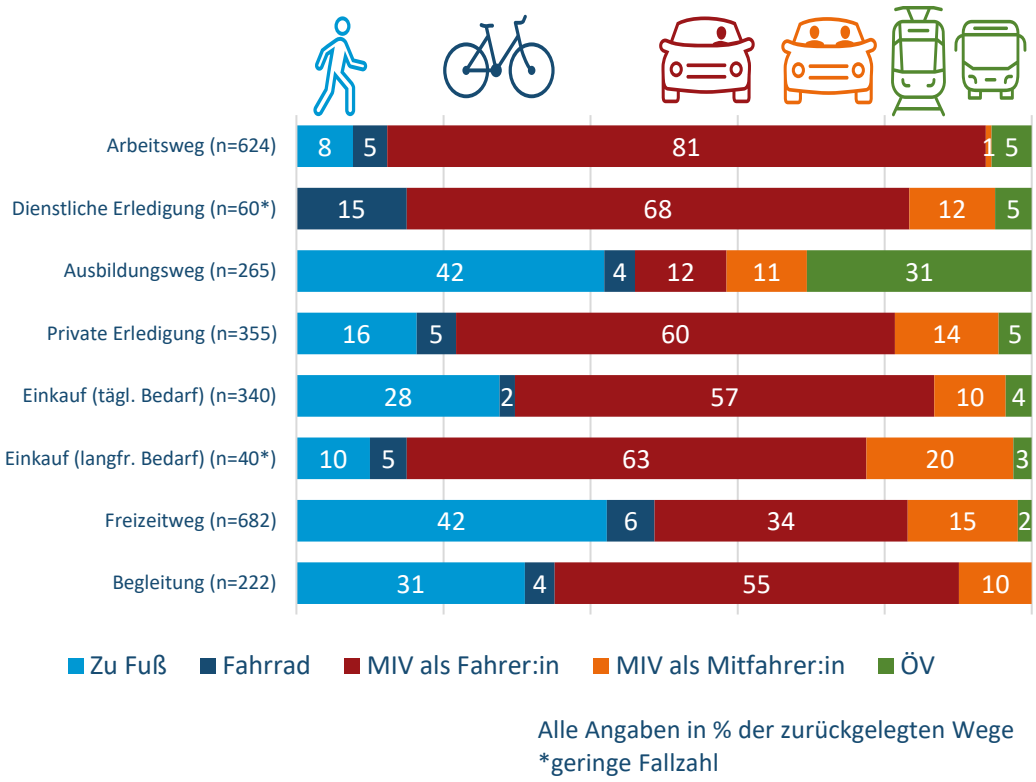
| Basis: alle Wege (< 100 km) von Personen ab 6 Jahren Mittelwert in min | Durchschnittliche Wegedauer nach Wegezweck | | | | | | | | Mittelwert (in min) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Arbeitsweg | Dienstliche Erledigung | Ausbildungsweg | Private Erledigung | Einkaufsweg (täglicher Bedarf) | Einkaufsweg (langfristiger Bedarf) | Freizeitweg | Begleitweg (Holen/Bringen) | |
| **Stadt Nagold** | **26,3** | **34,6** | **21,7** | **16,0** | **14,2** | **20,0** | **20,9** | **12,0** | **20,3** |
| **Vergleichswerte** | | | | | | | | | |
| Ländliche Region – Städtischer Raum | 25 | 25 | 21 | 26 | 16 | | 33 | 17 | 25 |
| MiD 2017 | 29 | 27 | 23 | 25 | 17 | | 36 | 19 | 27 |

Quelle: Planersocietät

Ähnlich wie bei der Wegedauer ergeben sich auch deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nach dem Wegezweck. Auf Wegen mit Bezug zur Arbeit dominiert mit 82 % deutlich der MIV. Weitere 5 % entfallen auf den ÖV. Obwohl 27 % der Arbeitswege kürzer als 5 km und weitere 18 % der Arbeitswege zwischen 5 und 10 km lang sind, spielen Fuß- und Radverkehr mit einem Anteil von 13 % eine eher untergeordnete Rolle. Eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs bietet auch aus diesem Grund ein nicht unerhebliches Potenzial.

Erwartungsgemäß werden im Ausbildungsverkehr anteilig mehr als drei Viertel der Wege mit dem Umweltverbund (77 %) zurückgelegt. Schüler:innen sowie Studierende sind oftmals auf den ÖPNV angewiesen, da sie (noch) nicht über einen Führerschein und ein eigenes Auto/ Motorrad verfügen. Während der Anteil des ÖV bei 31 % und der des Fußverkehrs bei 42 % liegt, wurde für 4 % der Ausbildungswege das Fahrrad als Verkehrsmittel angegeben.

Abbildung 18: Modal Split nach Wegezweck




Quelle: Planersocietät

Rund zwei Drittel aller Wege an Normalwerktagen (64 %) werden von den befragten Personen allein bzw. ohne Begleitung zurückgelegt. 24 % aller Wege werden mit einer weiteren und 12 % mit zwei oder mehr weiteren Personen unternommen. Bring- und Abholwege (75 %) sowie Freizeitwege (55 %) werden meist in Begleitung mindestens einer weiteren Person zurückgelegt, während dies bei Arbeitswegen nur in 7 % der Fälle zutrifft.

Tabelle 19: Begleitung auf dem Weg

| Basis: alle Wege von Personen ab 6 Jahren) Zeilen in % | Anzahl Wege (gewichtet) | Begleitung auf den zurückgelegten Wegen | | | | Mittelwert (in Personen) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ohne Begleitung | Mit einer Person | Mit zwei Personen | Drei Personen und mehr | |
| **Stadt Nagold** | **2.782** | **64** | **24** | **8** | **4** | **1,6** |
| **Vergleichswerte** | | | | | | |
| Ländliche Region – städtischer Raum | 124.783 | 50 | 27 | 9 | 8 | k. A. |
| MiD 2017 | 881.503 | 51 | 26 | 9 | 8 | k. A. |

Quelle: Planersocietät

Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,6 Personen. Im Berufsverkehr liegt er bei einem Vergleich der Wegezwecke am niedrigsten. So beträgt er auf Arbeitswegen durchschnittlich 1,1 Personen, bei dienstlichen Erledigungen liegt der Pkw-Besetzungsgrad bei 1,3 Personen. Die höchsten Besetzungsgrade sind bei Begleitwegen bzw. Bring- und Abholwegen (2,2 Personen), Ausbildungswegen (i. d. R. „Eltern-Taxi“: 2,0 Personen) und Freizeitwegen (2,0 Personen) zu ermitteln.

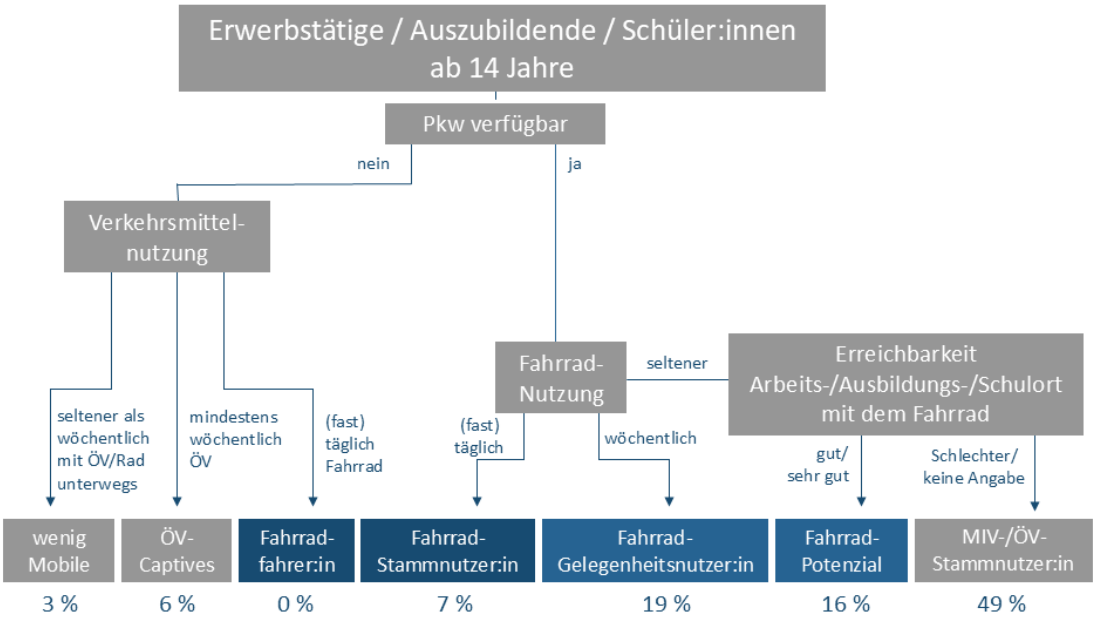
# 8 Potenziale der Verkehrsmittelnutzung

In den Potenzialermittlungen wird bestimmt, inwieweit Wege der Nagolder:innen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auf neue Mobilitätsformen und Angebote verlagert werden können. Dabei wird einerseits der Nutzen verschiedener Mobilitätsangebote ermittelt und zum anderen die Verlagerungspotenziale bei den vorliegenden Nutzer:innensegmenten untersucht. Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Studie MiD Nutzer:innensegmenten identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr und den ÖPNV bestehen. Diese Nutzer:innensegmenten werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. Ausbildungs- oder Schulortes mit dem Fahrrad[7] bzw. dem ÖPNV hergeleitet. Für Personen, die nicht erwerbstätig, nicht in einer Berufsausbildung bzw. schulischen Ausbildung sind, kann demnach keine Potentialermittlung erfolgen.

## 8.1 Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr

Im Ergebnis zeigt sich bei einem nicht unerheblichen Teil der Erwerbstätigen, Auszubildenden und Schüler:innen der Stadt Nagold ein Potenzial für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr.

Abbildung 19: Nutzer:innensegmente und Fahrradpotenziale in Nagold




Quelle: Planersocietät

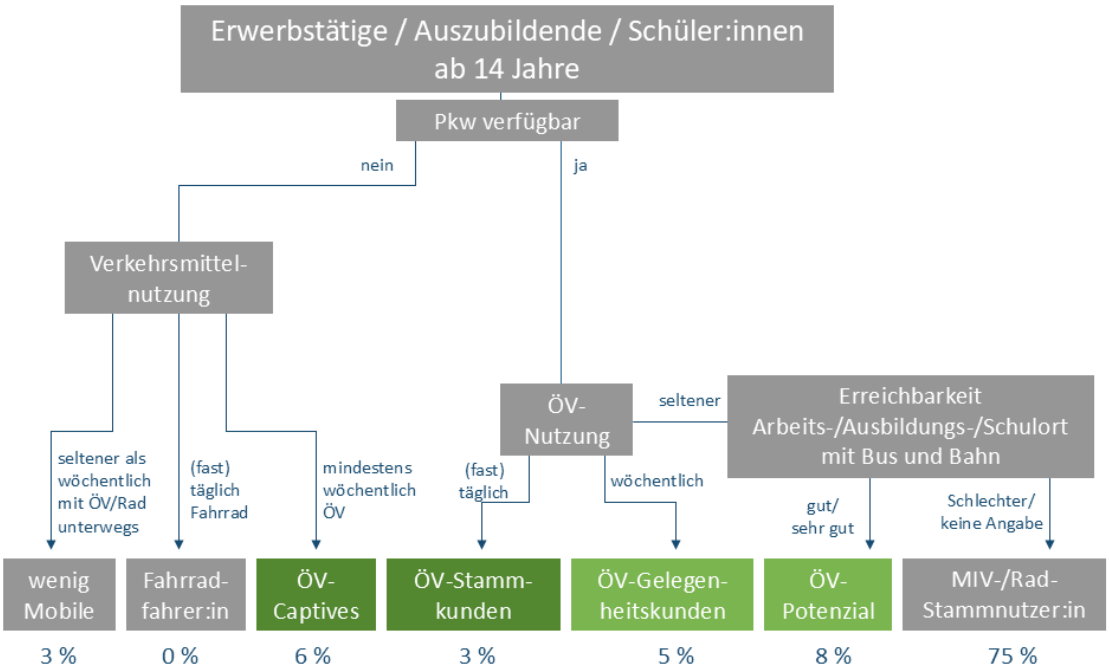
7 Bezüglich der Nutzung und der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad werden konventionelle Fahrräder und Elektrofahrräder zusammengefasst.

Im Vergleich zu anderen Mittelstädten in städtischen Räumen liegt der Anteil der Fahrradnutzenden mit insgesamt 26 % auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Bei drei von vier Fahrradnutzenden liegt eine Gelegenheitsnutzung vor. Hinzukommen 16 % Personen, deren Ausbildungs- oder Arbeitsplatz gemäß eigener Aussage gut oder sehr gut mit dem Fahrrad zu erreichen ist. Hier liegen sehr gute Voraussetzungen für einen Umstieg auf das Fahrrad vor. Dieses Verlagerungspotenzial entspricht einem überdurchschnittlichen Niveau und dies gilt es durch fahrradfördernde Maßnahmen aufzugreifen, um mehr Wege auf den Radverkehr zu verlagern. Die Fahrradnutzung der Gelegenheitsnutzenden gilt es durch diese Maßnahmen zu intensivieren. Sie weisen bereits eine gewisse Affinität zum Fahrrad auf, nutzen es aber noch nicht so selbstverständlich wie Fahrrad-Stammnutzende. Die Gruppe der MIV-/ÖV-Stammnutzer:innen entspricht 49 %. Diese Personen verfügen über einen Pkw, nutzen nur selten das Fahrrad und bewerten die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes bzw. Ausbildungsortes nicht oder mit weniger als gut. Hier bieten sich entsprechend wenig Verlagerungsmöglichkeiten.

## 8.2 Verlagerungspotenzial auf den Öffentlichen Verkehr

Mit gleicher Vorgehensweise wie im Radverkehr lassen sich auch Potenziale zur Verlagerung auf Bus und Bahn für Erwerbstätige, Personen in Berufsausbildung bzw. in schulischer Ausbildung bestimmen.

Abbildung 20: Nutzer:innensegmente und Potenziale für den öffentlichen Verkehr in Nagold




Quelle: Planersocietät

6 % der Teilnehmenden im erwerbsfähigen Alter aus der Stadt Nagold gelten als sogenannte ÖV-Captives. Hierbei handelt es sich um Personen, die nicht auf einen Pkw zurückgreifen können und auch nicht oder nur selten mit dem Fahrrad fahren. Dieses Nutzer:innensegment ist

folglich für ihre Mobilität auf das Bus- und Bahnangebot angewiesen. Die Gruppe wird ergänzt durch die ÖV-Stammkund:innen (3 %). Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich aber trotzdem (fast) täglich für eine Fahrt mit Bus oder Bahn. Zu den 9 % regelmäßigen ÖPNV-Nutzenden kommen weitere 5 %, die das ÖPNV-Angebot ca. wöchentlich in Anspruch nehmen. In vergleichbaren Städten liegt die Summe dieser Personengruppen bei 19 %, also rund 4 % höher. Ziel sollte es sein, die bestehenden Kund:innen stärker an den ÖPNV zu binden. Darüber hinaus geben weitere 8 % der Teilnehmenden an, dass ihr Ausbildungs- oder Arbeitsplatz über eine gute bzw. sehr gute ÖPNV-Anbindung verfügt. Analog zum Radverkehr besteht auch hier ein besonders hohes Verlagerungspotenzial. Um Teile der MIV-/Rad-Stammnutzer:innen zu gewinnen, gilt es bessere Erreichbarkeiten der alltäglichen Ziele mit dem ÖV zu gewährleisten.

# 9 Schlussfolgerungen aus der Mobilitätsbefragung

Durch die hier vorgestellte Mobilitätsbefragung im Rahmen des Aktionsplans Mobilität für die Stadt Nagold konnten repräsentative Daten zum Verkehrsverhalten der Einwohnenden der Stadt Nagold gewonnen werden. Es lassen sich folgende zentrale Ergebnisse in der Alltagsmobilität festhalten:

- Anhand der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung lassen sich Mobilitätstypen ableiten: So liegt der Anteil monomodaler Autofahrer:innen bei 57 %, monomodaler ÖV-Nutzer:innen bei 6 %. Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split nach Wegeaufkommen liegt bei 37 %.
- Das Auto ist in Nagold das dominante Verkehrsmittel. Die Bevölkerung erweist sich als autoaffin. So verfügen lediglich 8 % der Haushalte über keinen privaten Pkw und 95 % der Personen über 18 Jahren besitzen einen Führerschein. Allerdings zeigen Ergebnisse der Befragung bei Erwerbstätigen und Auszubildenden Potenziale sowohl bei der Verlagerung auf den ÖV als auch auf das Fahrrad. Durch ein attraktives Radwegenetz für den Alltagsradverkehr sowie die Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel mit dem ÖPNV könnten diese Potenziale adressiert werden.
- Insgesamt 26 % der Wege werden in Nagold zu Fuß zurückgelegt. Insbesondere auf kurzen Strecken bis zu einem Kilometer liegt der Fußverkehrsanteil bei 88 %. Auf mittleren Strecken zwischen einem und zwei Kilometern oder auf längeren Wegen bestehen hingegen größere Weiterentwicklungspotenziale. Hierfür ist es erforderlich die Infrastruktur, aber auch die Umgebung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität attraktiv zu gestalten. Nachholbedarfe werden auf Grundlage der in der Haushaltsbefragung abgefragten Bewertungen einzelner Aspekte des Fußverkehrs insbesondere im Bereich der Sitzgelegenheiten sowie in der Trennung von Fuß- und Radverkehr gesehen.
- Der Pkw-Besetzungsgrad liegt in der Stadt Nagold bei durchschnittlich 1,6 Personen. Ein besonderes Potential zeigt sich hierbei auf Arbeitswegen und dienstlichen Erledigungen mit durchschnittlich 1,1 bzw. 1,3 Personen pro Pkw. Die Stärkung und Förderung von Fahrgemeinschaften könnte dem dadurch bedingten hohen Pkw-Aufkommen im städtischen Verkehr entgegenwirken.
- Die Fahrradausstattung der Haushalte ist auf einem bundesweit unterdurchschnittlichen Niveau. So verfügen 27 % der Haushalte über kein Fahrrad. Zwar sind die Bedingungen für Radverkehr aufgrund der topografisch bewegten Lage nicht optimal, dennoch werden die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads durch die zunehmende Elektrifizierung der Fahrräder für viele Nutzende größer. Insbesondere bei der Intensivierung der Nutzung durch Gelegenheitsnutzende (19 %) besteht ein großes Potenzial. Wesentlich ist die Attraktivierung der Infrastruktur bspw. auf wichtigen Pendlerrouten u.a. durch die Optimierung von Radabstellanlagen und die Verfolgung des Ziels, ein durchgängiges, sicheres und komfortables Rad- und Fußverkehrsnetz herzustellen. Zudem sollten Kinder frühzeitig durch Maßnahmen der Mobilitätsbildung die eigenständige Mobilität zu Fuß, mit

dem Roller und dem Fahrrad erlernen und erleben. Radabstellanlagen und die Verkehrssicherheit wurden von jeweils mehr als einem Viertel (31 % bzw. 28 %) der Nagolder:innen negativ bewertet. Hier bestehen Nachbesserungspotenziale.

- 15 % der Nagolder:innen verfügen über eine ÖV-Zeitkarte. Ein Großteil dieser Zeitkarten sind Deutschlandtickets (38 %). Trotzdem liegt der Anteil des ÖV am Wegeaufkommen bei nur 6 %. Ziel sollte es sein, Gelegenheitsnutzende (5 %) sowie Personen mit ÖV-Potenzial (8 %) für eine tägliche Nutzung der Angebote zu gewinnen. Zielführend könnten hier u. a. die Attraktivierung des ÖPNV durch Beschleunigungsmaßnahmen sowie die Nachverdichtung des Haltestellennetzes in Nagold sein. Rund drei Viertel der Personen (76 %) bewerten Radabstellanlagen an Stationen mit Schulnoten von vier bis sechs. In dieser Hinsicht besteht ebenfalls Verbesserungspotential.
- Um den Radverkehr an Schulen präsenter zu machen, sind Aktionstage oder die Entwicklung von aktuellen Schulwegeplänen für den Radverkehr denkbare Maßnahmen. Auffällig ist zudem der hohe Anteil an MIV-Mitfahrenden (i. d. R. Hol- und Bring-Verkehre), welche insbesondere im direkten Schulumfeld häufig zu Defiziten hinsichtlich der Verkehrssicherheit führen. Auch hier kann im Rahmen von Aktionstagen und im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements auf derartige Probleme aufmerksam gemacht werden. Darüber hinaus sind bauliche bzw. verkehrsrechtliche Maßnahmen wie die Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen möglich. Die dafür nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen wurden in einem Erlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg definiert.
- Im Vergleich der Untersuchungsräume sind Unterschiede im Mobilitätsverhalten der befragten Personen erkennbar. Beispielsweise ist der Besitz von konventionellen und Elektrofahrrädern in den südlichen Stadtteilen vergleichsweise hoch, wohingegen die befragten Personen in den nördlichen Stadtteilen eine vergleichsweise hohe Besitzrate für ÖV-Zeitkarten haben. Die höchsten Anteile an der Pkw-Verfügbarkeit zeigen sich in den nördlichen Stadtteilen gefolgt von den südlichen Stadtteilen und mit größerem Abstand der Kernstadt/Iselshausen. Ausgehend von den in der Mobilitätsbefragung ermittelten Verteilungen und unter Berücksichtigung der jeweiligen infrastrukturellen Rahmenbedingen zur Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel in den Stadteilen lassen sich Maßnahmen entwickeln, um beispielsweise die Nutzung von Fahrrädern, Bus und Bahn in den jeweiligen Stadtteilen zu fördern.

# Quellenverzeichnis

Eggs, Johannes. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Nobis, Claudia. Bäumer, Marcus. Pfeiffer, Manfred (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Methodenbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Follmer, Robert (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI): Tabellarische Grundauswertung.

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI): Anhang 5 – Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Zensus 2022. Haushaltsgrößen.