



Mobilität in Nürnberg – es tut sich was

Inhalt

1. Einleitung – Wie bewegt sich Nürnberg fort?	3
2. Methodik	4
3. Mobilität	5
4. ÖPNV-Nutzung in Nürnberg	8
5. Pkw-Nutzung in Nürnberg	12
6. Der Einfluss von Homeoffice	17
7. Mobilität innerhalb der Stadtbezirke	20
8. Wege mit Innenstadtbezug	22
9. Zusammenfassung	23
Begriffserklärungen	24
Impressum	24

Wie bewegt sich Nürnberg fort?

Menschen wollen seit jeher von A nach B kommen. Doch die Art und Weise, wie sie sich fortbewegen und die Zwecke, zu denen sie die Wege unternehmen, ändern sich. Lange Zeit ging dieser Wandel nur schleichend voran, bis die Coronapandemie für einen Umbruch sorgte. In dieser Broschüre untersuchen wir, die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, wie genau dieser aussah und wie er sich auf die Mobilität der Zukunft auswirkt.

Während der Pandemie kam es zu einem deutlichen Rückgang der Mobilität und einer damit einhergehenden Änderung in der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Inzwischen hat sich die Mobilität nicht nur erholt, es werden zum Teil sogar mehr Wege als vor dem Einbruch zurückgelegt. Dabei werden einige Verhaltensweisen, die sich während Corona etabliert haben, beibehalten, was sich positiv auf das Verkehrs- und Umweltgeschehen auswirkt. Es lohnt sich also, die Zeiträume vor, während und nach Corona miteinander zu vergleichen, um daraus Schlüsse für die Zukunft abzuleiten.



Dank kontinuierlicher Mobilitätsanalysen, die in jährlichen Intervallen durchgeführt werden, kann das Verhalten der Bürger*innen in den jeweiligen Zeiträumen umfassend analysiert und dargestellt werden. Welche Entwicklungen beobachtet wurden und welche Erkenntnisse daraus abgeleitet werden können, stellen wir in dieser Broschüre dar.

Methodik

Seit 1989 werden kontinuierlich Befragungen durchgeführt, um Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten von Nürnberger*innen ziehen zu können. Die fortlaufenden Erhebungen werden in Nürnberg an allen Wochentagen über 12 Monate hinweg durchgeführt. Die Befragungen richten sich dabei an Haushalte, in denen zu vorgegebenen Stichtagen das Mobilitätsverhalten aller Haushaltsmitglieder dokumentiert wird. So können das Verhalten der Bürger*innen im zeitlichen Verlauf ebenso wie die Auswirkungen bei besonderen Ereignissen analysiert werden. Das gibt uns und weiteren in der Verkehrspolitik tätigen Entscheider*innen die Chance, Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu verstehen und das Mobilitätsangebot entsprechend auszugestalten.



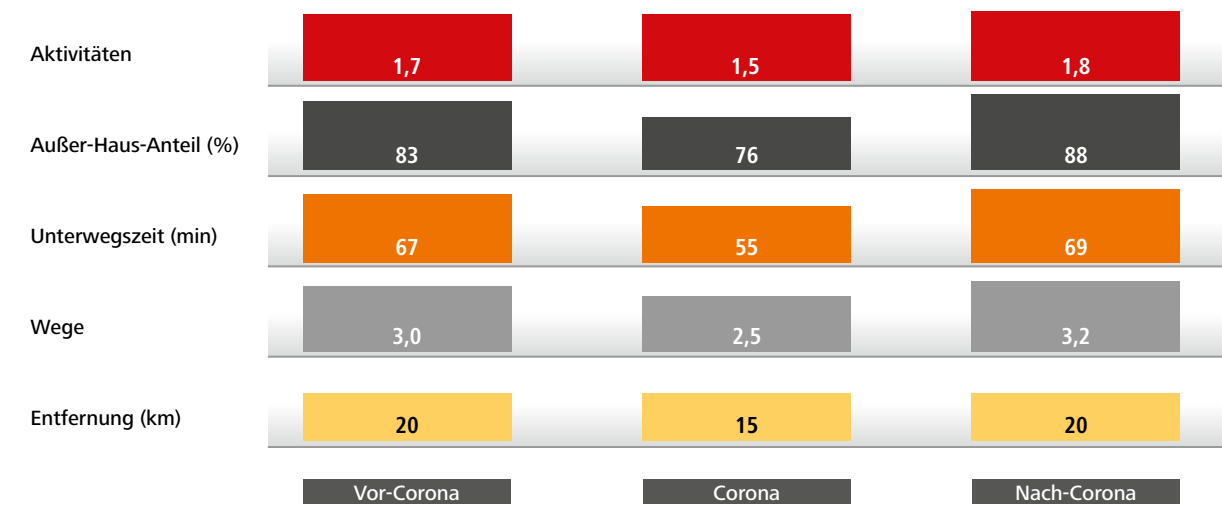
Die zu Grunde liegenden Daten (vor der Pandemie, von März 2019 bis Februar 2020; während der Pandemie, von März 2020 bis April 2022 und nach der Pandemie, ab Mai 2022) umfassen bis zu 3.000 Personen je Jahr. Während der Coronapandemie waren die Stichproben größer, um unterjährige Entwicklungen besser nachvollziehen zu können. Der in den Grafiken dargestellte Zeitraum „nach Corona“ bezieht sich in der Regel auf das Jahr 2024 mit dem Erhebungszeitraum Oktober 2023 bis September 2024 beziehungsweise bis Dezember 2024. Abweichungen hiervon sind in den Grafiken gesondert gekennzeichnet.

Mobilität

Bevor wir einen genaueren Blick darauf werfen, wie sich die Mobilität einzelner Zielgruppen verändert hat oder welche Verkehrsmittel bevorzugt werden, wird die Mobilität der Nürnberger*innen im Allgemeinen betrachtet. Diese hatte durch die Lockdowns und den damit einhergehenden Einschränkungen deutliche Einbrüche zu verzeichnen. Aktuell kann jedoch ein noch höheres Niveau an Aktivitäten und zurückgelegten Wegen festgestellt werden als in der Zeit vor Corona.

MOBILITÄT

NÜRNBERG | PRO PERSON/TAG



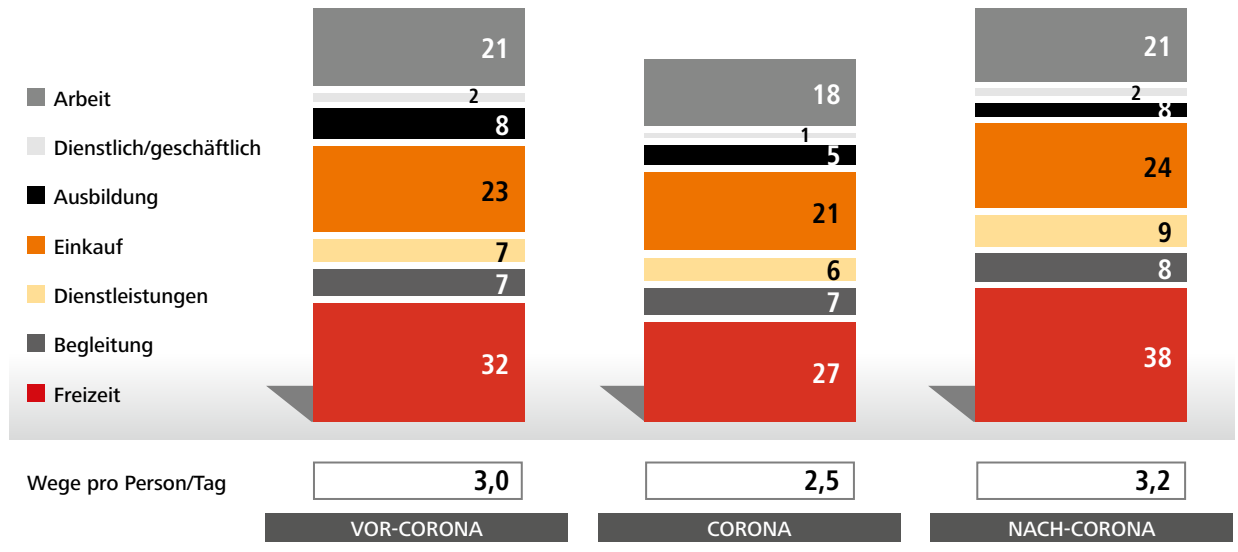
- Während Corona brachen alle Kennwerte ein.
- In der Zeit nach der Coronapandemie erholten sich die Werte spürbar und übertreffen nun zum Teil die Vor-Corona-Werte.
- Inzwischen verlassen etwa 9 von 10 Nürnberger*innen an einem durchschnittlichen Tag das Haus.
- Dabei wechseln sie durchschnittlich 3,2 mal ihren Aufenthaltsort, um 1,8 Erledigungen nachzugehen.
- Die Bürger*innen sind dabei im Durchschnitt fast 70 Minuten unterwegs und legen 20 Kilometer zurück.

88 %

... der Nürnberger*innen sind an einem durchschnittlichen Tag mobil.

WEGEZWECKE

NÜRNBERG | RELATIVE VERÄNDERUNG



Jeder Aktivität liegt immer ein Zweck zugrunde. Die Menschen wollen zur Arbeit, zum Einkaufen oder bewegen sich zu Freizeit Zwecken fort. Die Grafik zeigt, wie sich diese Zwecke verändert haben.

- Durch die Einschränkungen während der Pandemie hatten die Menschen generell weniger Gründe, das Haus zu verlassen, was sich in einer Abnahme der Wege pro Person und Tag von 3 auf 2,5 widerspiegelt.
- Nach Corona hat die Anzahl der Wege mit 3,2 pro Person und Tag ein neues Hoch erreicht. Vor allem die Wege, die für Freizeitaktivitäten unternommen werden, haben sogar im Vergleich zu vor Corona spürbar zugelegt.
- Auch die für Dienstleistungen wie Arzt- und Friseurbesuche zurückgelegten Wege haben zugenommen.
- Das Niveau der übrigen Wegezwecke bleibt weitestgehend konstant.

3,2 Wege

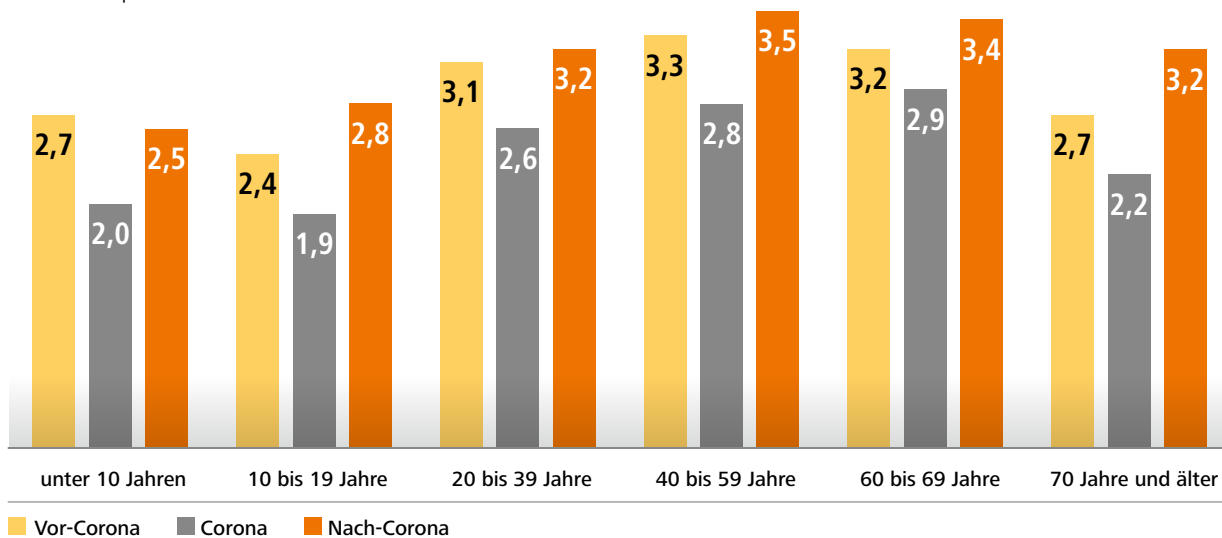
... werden pro Tag und Person zurückgelegt und damit sogar mehr als vor der Pandemie.

Die Coronapandemie wirkte sich im besonderen Maße auf die Bereiche Verkehr und Mobilität aus. Immerhin sollte erreicht werden, dass die Menschen möglichst zu Hause bleiben. Viele Gründe, das Haus zu verlassen, existierten durch Homeoffice oder die Schließung von Freizeiteinrichtungen nicht mehr.

Nachdem die Pandemie einige Jahre zurückliegt, nutzen die Menschen ihre wiedergewonnene Freiheit. Ein Trend, der sich in nahezu allen Altersgruppen abzeichnet.

WEGE PRO PERSON

NÜRNBERG | NACH ALTERSKLASSEN



- In den Altersgruppen 10 bis 19 sowie 70 Jahre und älter haben die Wege pro Person überdurchschnittlich stark zugenommen.
- Auch in den übrigen Altersgruppen ist nach einem Abfall während der Pandemie ein Anstieg zu beobachten.
- Nur wenig erholt hat sich das Mobilitätsniveau bei den unter 10-Jährigen. Diese ist die einzige Altersgruppe, in der der Wert niedriger als in der Zeit vor Corona ist.

2,5 Wege

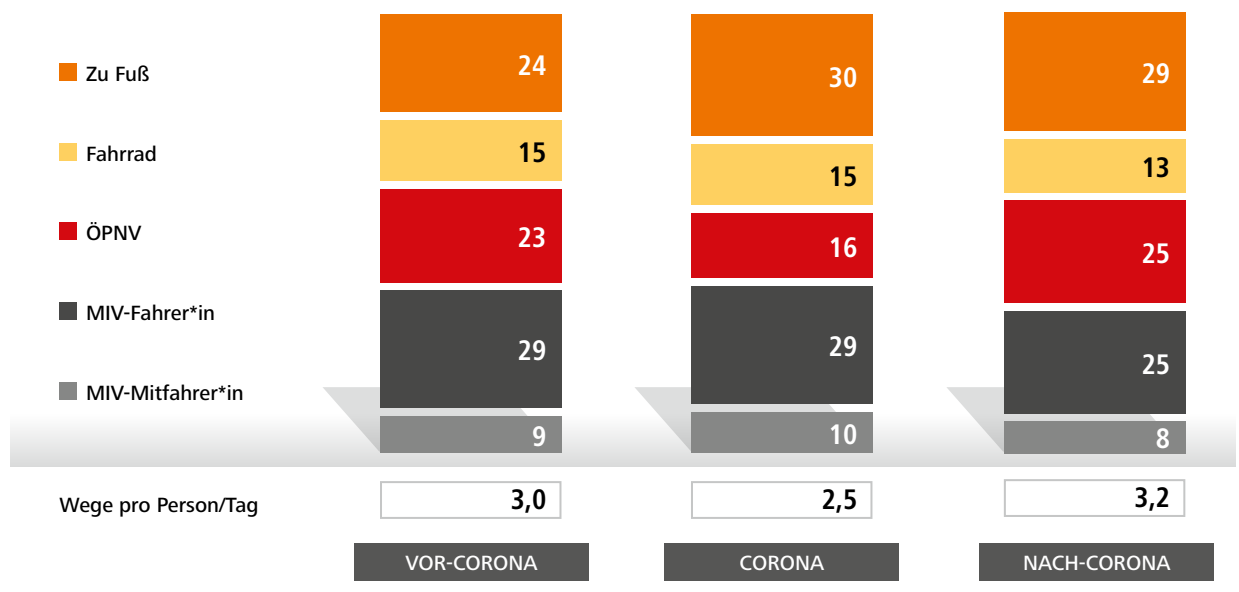
... legen unter 10-jährige Kinder nur noch zurück. So wenig wie noch nie.

ÖPNV-Nutzung in Nürnberg

Die Pandemie hatte nicht nur Auswirkungen auf das allgemeine Mobilitätsniveau oder die Zwecke, zu denen Wege unternommen wurden. Auch die Verkehrsmittelwahl durchlief einen Wandel.

VERKEHRSMITTELWAHL

NÜRNBERG | RELATIVE VERÄNDERUNG



- Während Corona wurden generell deutlich weniger Wege zurückgelegt (2,5 Wege pro Person und Tag). Auch die Wahl der Verkehrsmittel hat sich geändert.
- Auffallend ist die deutliche Zunahme an Fußwegen, die auch nach Aufhebung der coronabedingten Einschränkungen ihren hinzugewonnenen Marktanteil beibehalten konnten.
- Besonders der ÖPNV verlor während Corona deutlich an Bedeutung (Rückgang um circa ein Drittel), konnte sich aber schnell wieder

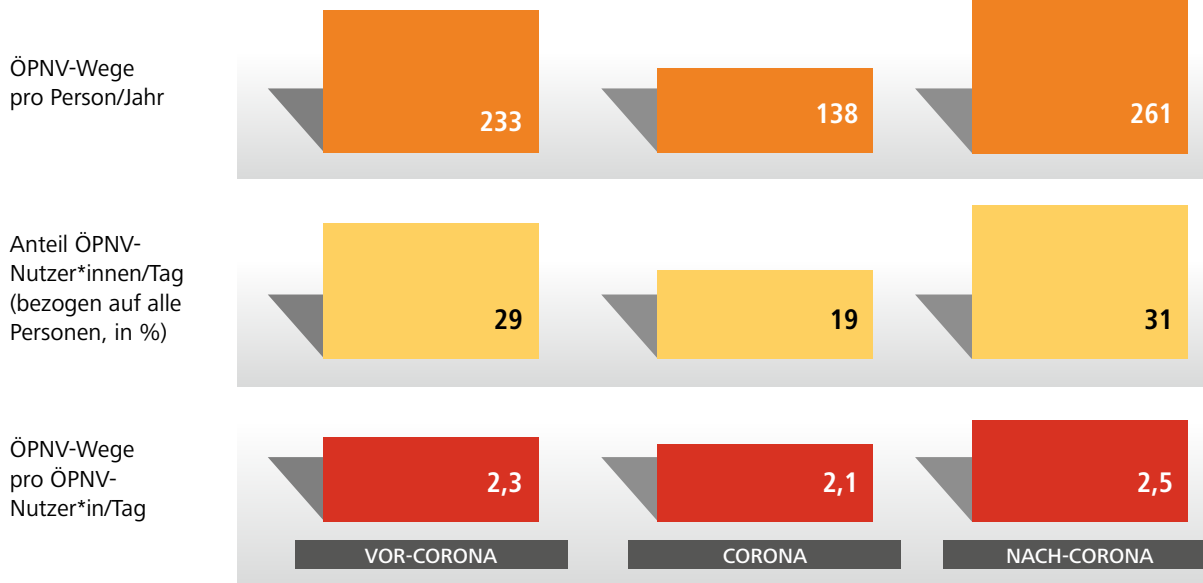
erholen und hat inzwischen den höchsten jemals gemessenen Marktanteil im Modal Split erreicht.

- Das Niveau an Pkw-Fahrten blieb während Corona fast unverändert, verliert aber danach – trotz höherer Mobilität der Bürger*innen – deutlich an Marktanteilen, sodass in Nürnberg inzwischen genauso viele ÖPNV-Fahrten wie Pkw-Fahrten unternommen werden.
- Die Coronapandemie führte zu einem Bewusstseinswandel in der Bevölkerung, sodass inzwischen über zwei Drittel aller Wege mit dem Umweltverbund, also zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden.

67 % ... der Nürnberger*innen legen ihre Wege umweltschonend zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurück.

ÖPNV-NUTZUNG

NÜRNBERG



Der ÖPNV hat während der Pandemie am meisten Marktanteile verloren. Er erholte sich danach jedoch schnell wieder und konnte viele neue Fahrgäste gewinnen.

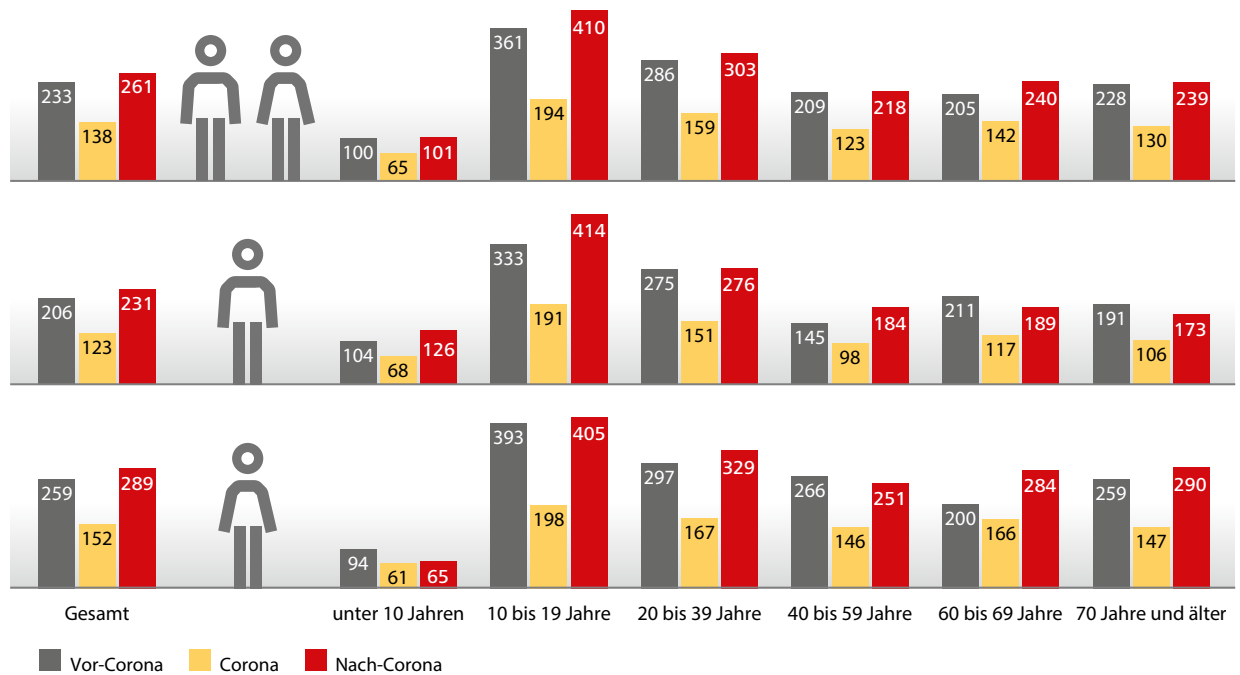
- Während der Coronapandemie nahm die Anzahl der Wege, die ein*e Nürnberger*in im Jahr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegt, spürbar ab.
- Inzwischen übertrifft die Anzahl an ÖPNV-Fahrten das Niveau von Vor-Corona deutlich und hat mit 261 ÖPNV-Fahrten pro Person/Jahr einen neuen Höchstwert erreicht.

- Die Differenz gegenüber der Corona-Phase, der Zeit mit Lockdowns und Ausgangssperren, liegt damit bei 123 ÖPNV-Fahrten, somit hat sich der Wert fast verdoppelt.
- Nicht nur die Anzahl der Nürnberger*innen, die täglich den ÖPNV nutzen, hat sich deutlich erhöht. Mit 2,5 Fahrten je ÖPNV-Nutzer*in pro Tag ist die Nutzung auch intensiver geworden.
- Inzwischen ist fast ein Drittel der Bevölkerung pro Tag mit dem ÖPNV unterwegs.

31 % | ... der Nürnberger*innen sind pro Tag mit dem ÖPNV unterwegs.

ÖPNV-FAHRTEN PRO PERSON/JAHR

NÜRNBERG | NACH ALTERSKLASSEN UND GESCHLECHT



In der obigen Grafik betrachten wir die Anzahl der ÖPNV-Fahrten nach Alter und Geschlecht. Sie zeigt, dass die Zunahme in der ÖPNV-Nutzung nicht linear verläuft, sondern dass bei einzelnen Gruppen interessante Entwicklungen festzustellen sind.

- Die durchschnittliche Zunahme der ÖPNV-Fahrten im Vergleich zu Vor-Corona auf 261 Fahrten pro Jahr wird durch Männer und Frauen im etwa gleichen Umfang bewirkt. Innerhalb der einzelnen Altersgruppen gibt es jedoch geschlechtsbezogen zum Teil deutliche Abweichungen.
- So werden bei den Männern in den Altersgruppen unter 10 Jahren, 10 bis 19 Jahre und 40 bis 59 Jahre starke Zuwächse verzeichnet.

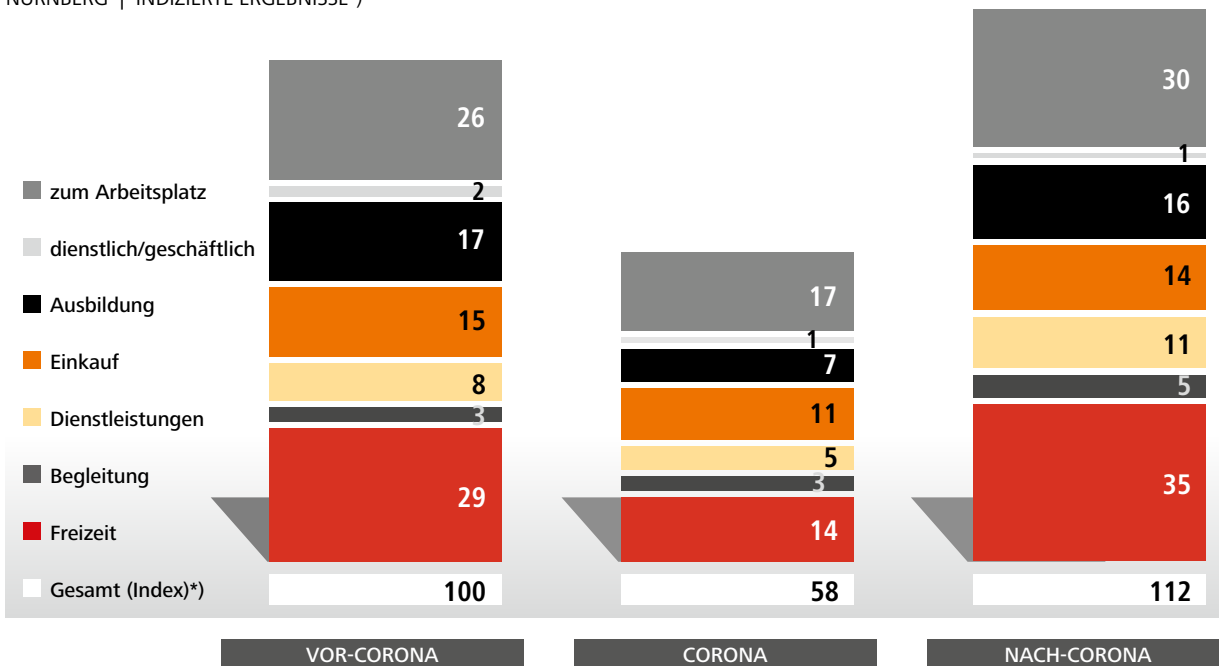
Bei den Frauen werden in diesen Altersgruppen nur wenig mehr (10 bis 19 Jahre) beziehungsweise sogar weniger (unter 10 Jahren und 40 bis 59 Jahre) ÖPNV-Fahrten unternommen.

- Genau andersherum ist das Verhältnis in den Altersgruppen 20 bis 39 Jahre, 60 bis 69 Jahre und über 70 Jahre. Die Frauen sind hier deutlich häufiger mit dem ÖPNV unterwegs. Bei den Männern ist nur eine sehr geringe Steigerung (20 bis 39 Jahre) zu beobachten, in den Altersgruppen ab 60 Jahren nimmt die ÖPNV-Nutzung im Vergleich zu Vor-Corona bei den Männern sogar ab.
- Umso mehr fällt der starke Rückgang der ÖPNV-Nutzung bei Mädchen unter 10 Jahren auf. Dies ist die einzige Alters- und Geschlechtsgruppe, die sich auch im Vergleich zur Erhebung während der Coronapandemie kaum erholt hat.

261 Fahrten | ... legt ein*e Nürnberger*in im Jahr durchschnittlich mit dem ÖPNV zurück.

ÖPNV-WEGEZWECKE

NÜRNBERG | INDIZIERTE ERGEBNISSE*)



*) Index-Darstellung: ÖPNV-Wegezwecke Vor-Corona = 100

Wie alle anderen Wege sind auch die Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, mit einem Anlass verbunden. Die obige Grafik zeigt die jeweiligen Wegezwecke. Um den Rückgang der Wege während Corona und die anschließende Erholung besser zu verdeutlichen, wurde hier die indizierte Darstellungsweise gewählt. Die einzelnen Säulen sind also auf das jeweilige Mobilitätsniveau angepasst. Der Wert Vor-Corona wurde dabei auf 100 Prozent festgelegt.

- Die durchschnittliche ÖPNV-Nutzung der Nürnberger*innen erreicht einen Höchstwert, sie hat um 12 Prozent zugenommen.
- Besonders intensiv wird der ÖPNV nach Corona bei Freizeitwegen genutzt.

- Obwohl durch Homeoffice die Wege zur Arbeit insgesamt leicht zurückgegangen sind, hat der ÖPNV hier klar gewonnen. Hier nahm die Nutzung um 4 Prozentpunkte zu.
- Weitgehend unverändert wird der ÖPNV für dienstliche/geschäftliche Wege, Ausbildung und Einkauf genutzt.

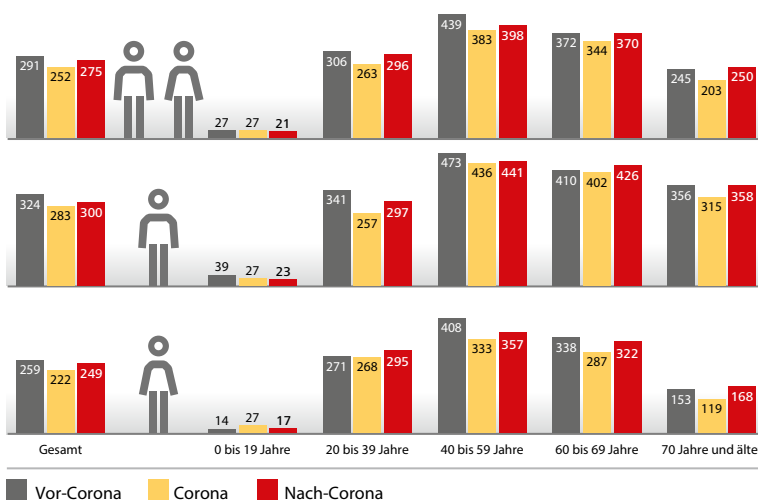
59 % | ... aller ÖPNV-Wege werden zu Freizeit- und Arbeitszwecken zurückgelegt.

Pkw-Nutzung in Nürnberg

Für verschiedene Wegezwecke werden unterschiedliche Verkehrsmittel benutzt. Dazu zählt auch der Pkw. Die Bedeutung des Pkw als urbaner Verkehrsträger hat seit der Pandemie deutlich abgenommen. Doch dies ist nicht die einzige Änderung, die die Pkw-Nutzung in den vergangenen Jahren erfahren hat.

PKW-FAHRTEN PRO PERSON/JAHR

NÜRNBERG | NACH ALTERSKLASSEN UND GESCHLECHT

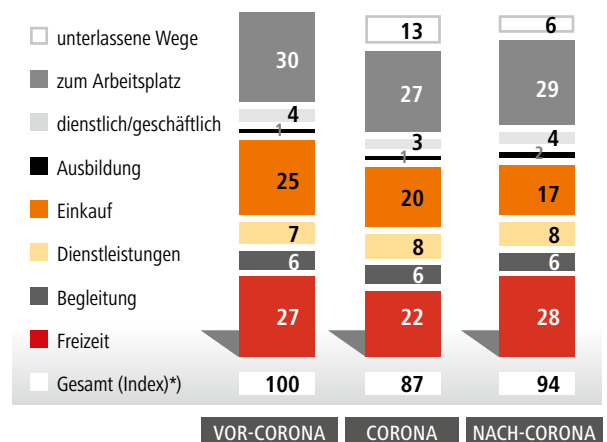


- Die Anzahl der Freizeit- wie auch der Arbeitswege mit dem Pkw hat sich wieder auf das Vor-Corona-Niveau eingependelt, nachdem während der Coronapandemie ein Einbruch erkennbar war.
- Einzig bei dem Mobilitätswerk Einkauf folgt nach einem Rückgang während der Pandemie ein weiterer Rückgang der Fahrten nach der Pandemie.

- Die Anzahl der Pkw-Fahrten liegt unter dem Vor-Corona-Niveau (-6 Prozent).
- Bei den Männern wie bei den Frauen ist es die Altersgruppe zwischen 40 und 59 Jahren, die die meisten Pkw-Fahrten im Jahr zurücklegt.
- In dieser Altersgruppe fällt auf, dass im Vergleich zu Vor-Corona etliche Fahrten unterlassen werden, von Frauen in deutlich stärkerem Umfang als von Männern. Bei den Männern lässt sich ein solcher Rückgang in der Altersgruppe 20 bis 39 Jahre feststellen.
- Die einzige Zunahme in den dargestellten Altersklassen lässt sich bei Männern ab 60 und Frauen ab 70 Jahren feststellen. Deren Pkw-Nutzung liegt leicht über dem Vor-Corona-Niveau.

PKW-WEGEZWECKE ALS FAHRER*IN

NÜRNBERG | INDIZIERTE ERGEBNISSE*



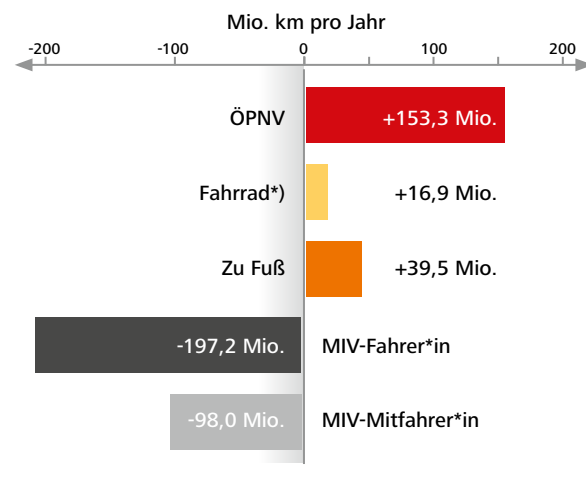
*) Index-Darstellung: Pkw-Wegezwecke als Fahrer*in Vor-Corona = 100

6 % ... der Pkw-Fahrten werden nach Corona unterlassen.

- Im Gegensatz zum ÖPNV wird das Auto in Nürnberg im Durchschnitt immer seltener genutzt.
- Obwohl es immer mehr Autos gibt (gemessen an den Zulassungszahlen), legen die Menschen damit insgesamt weniger Entfernungen zurück. So wurden in Nürnberg zuletzt über 12 Monate hinweg fast 200 Millionen Kilometer weniger mit dem Auto gefahren, als es noch 2019 (vor Corona) der Fall war.
- Bei aktuell noch circa 1,59 Milliarden Jahreskilometerleistung der Pkw ist dies eine Reduktion von 11 Prozent.
- Trotz des Rückgangs des Radverkehrs am Anteil der Verkehrswege in Nürnberg nimmt die zurückgelegte Weglänge, vermutlich aufgrund des höheren E-Bike-Anteils, insgesamt zu.

VERÄNDERUNG DER JAHRESKILOMETERLEISTUNG

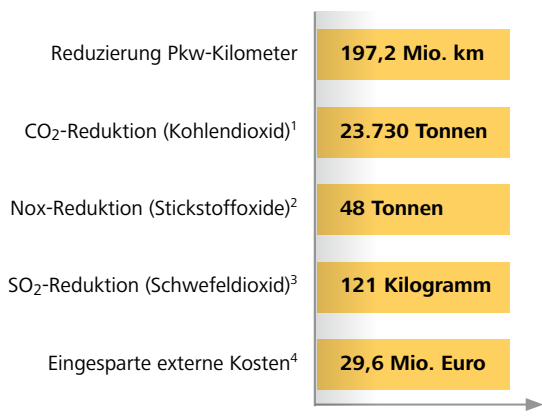
NÜRNBERG | NACH HAUPTVERKEHRSMITTEL



*) inkl. E-Bike, Pedelec

SONSTIGE WIRKUNGEN

NÜRNBERG | PRO JAHR



¹) CO₂-Ausstoß pro PKW: 120,35 g/km, Quelle: Umweltbundesamt

²) Nox-Ausstoß pro PKW: 0,24 g/km, Quelle: Umweltbundesamt

³) SO₂-Ausstoß pro PKW: 0,0005 g/km, Quelle: Umweltbundesamt

⁴) Externe Kosten pro PKW: 0,15 €, Quelle: Technische Universität Dresden

Für die Stadt Nürnberg ergibt sich schon durch die Reduktion um knapp 200 Mio. Pkw-Kilometer ein deutlicher kommunaler Nutzen:

- Über 23.000 Tonnen CO₂ können so jährlich eingespart werden.
- Damit kommt Nürnberg den beabsichtigten Zielen zur Bekämpfung des Klimawandels näher.
- Gleichzeitig reduzieren sich die externen Kosten, die die Allgemeinheit trägt (Infrastruktur, Unfallkosten, Staukosten, Umweltkosten), allein dadurch um fast 30 Millionen Euro.

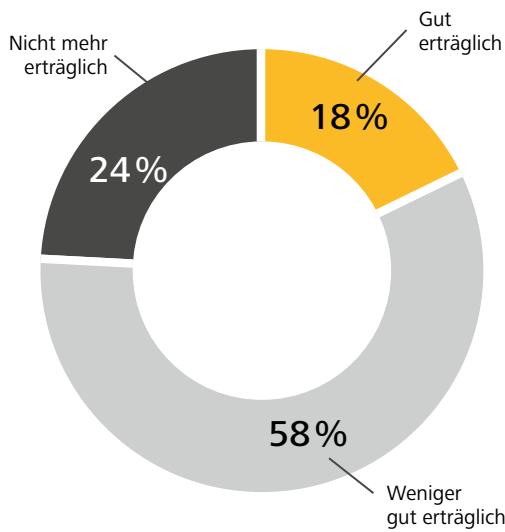
Über 23.000

... Tonnen Kohlendioxid werden bei dieser Reduktion des Pkw-Verkehrs jährlich eingespart.

Die Folgewirkungen des Individualverkehrs sind für jede*n Einzelne*n spürbar. Die Nürnberger*innen haben hierzu eine klare Meinung. Auch bei der Verkehrsmittelnutzung wird eine Entwicklung hin zum Umweltverbund erwartet.

MEINUNG ZU: FOLGEWIRKUNG STRASSENVERKEHR

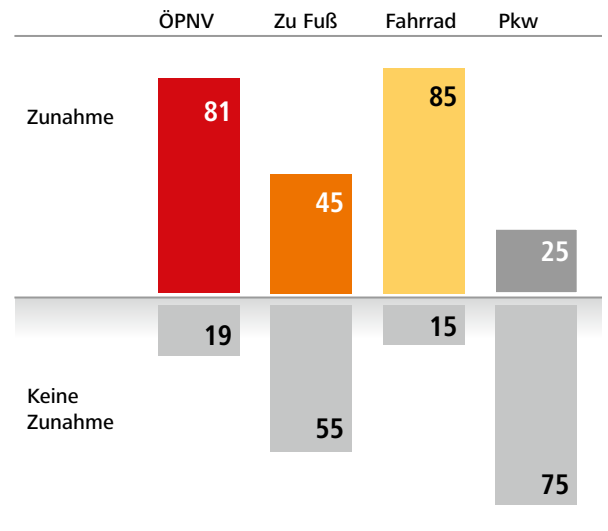
NÜRNBERG 2024



- 82 Prozent der Befragten empfinden die Folgewirkungen des Straßenverkehrs als weniger gut bis nicht mehr erträglich.

MEINUNG ZU: ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG VERKEHRSMITTEL

NÜRNBERG 2024 | IN DEN NÄCHSTEN 10 JAHREN



- 3 von 4 Befragten gehen davon aus, dass der Pkw-Verkehr in den nächsten 10 Jahren nicht weiter zunimmt.
- Die höchste Zunahme wird mit 85 Prozent für das Fahrrad erwartet, gefolgt vom ÖPNV, was 81 Prozent der Befragten vermuten. Beim Zufußgehen rechnet eine knappe Mehrheit von 55 Prozent mit keiner weiteren Zunahme. Der Rest geht von einer Steigerung aus.

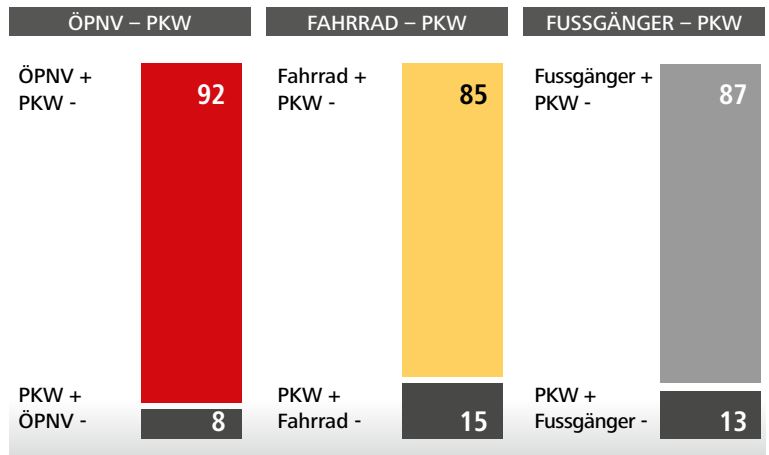
82 % ... der Nürnberger*innen halten die Folgewirkungen des Straßenverkehrs für weniger gut bis nicht mehr erträglich.

Diese Grafik zeigt, welches Verkehrsmittel nach Meinung der Nürnberger*innen bei Konflikten in der Verkehrsplanung bevorzugt werden sollte, auch wenn dies Nachteile für ein anderes Verkehrsmittel bedeutet.

Sollte es zu einem Interessenskonflikt in der Verkehrsplanung kommen, erwarten etwa 90 Prozent der Nürnberger*innen, dass eine Lösung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fahrrad, ÖPNV, zu Fuß) bevorzugt wird, auch wenn dies gleichzeitig Nachteile für den Pkw-Verkehr bedeuten würde.

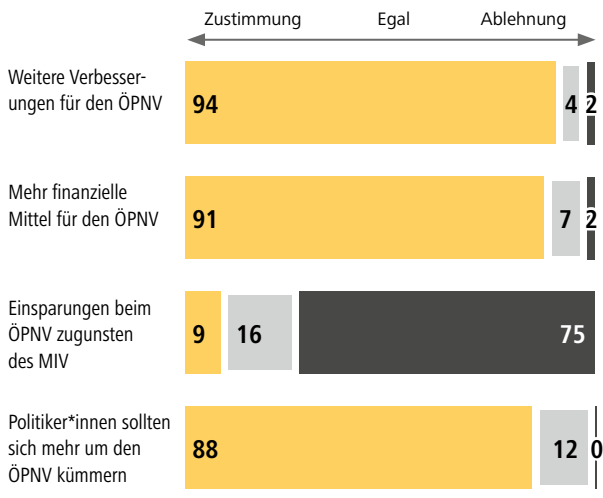
MEINUNG ZU: KONFLIKTE IN DER VERKEHRSPLANUNG

NÜRNBERG 2024



MEINUNG ZU: ZUKÜNFTIGE MASSNAHMEN ÖPNV

NÜRNBERG 2024



Die Grafik links zeigt, inwieweit die Nürnberger*innen den einzelnen Aussagen zustimmen (gelb), diese ablehnen (schwarz) oder ob es ihnen egal ist (grau).

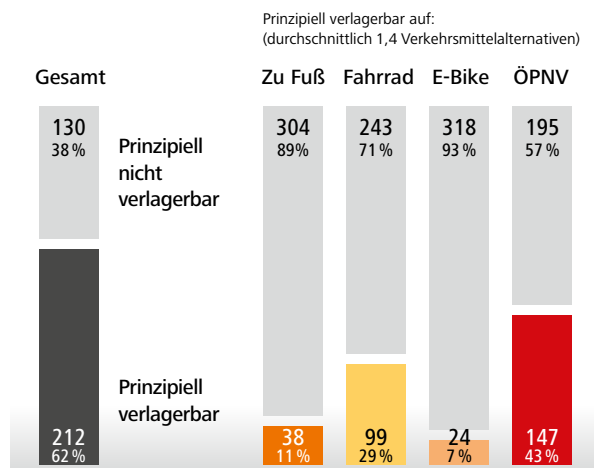
Es wird klar, dass die Nürnberger*innen sich ein stärkeres Engagement der Politik für den öffentlichen Nahverkehr wünschen, insbesondere weitere Verbesserungen und mehr finanzielle Mittel. Einsparungen beim ÖPNV zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) werden von einer deutlichen Mehrheit (drei Viertel der Befragten) klar abgelehnt.

94 % | ... der Nürnberger*innen sprechen sich für weitere Verbesserungen für den ÖPNV aus.

Für viele Fahrten, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, gibt es Alternativen. Tatsächlich können nur 38 Prozent aller Pkw-Fahrten nicht auf ein anderes Verkehrsmittel verlagert werden. Gründe hierfür sind beispielsweise Sachzwänge wie der Transport schwerer Gegenstände oder auch ein fehlendes ÖPNV-Angebot. 62 Prozent der Fahrten könnten hingegen auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder E-Bike oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden.

ERSETZBARKEIT VON PKW-FAHRTEN – ALTERNATIVEN

NÜRNBERG 2024 | PKW-FAHRTEN (PRO PKW/JAHR) IM BINNENVERKEHR: 342



- Aktuell werden mit jedem privaten Pkw in Nürnberg 342 Fahrten im Jahr getätigt und damit 16 Prozent weniger als noch 2019 (vor Corona). Auch wenn das einzelne Auto weniger bewegt wird, nimmt die Zahl an Pkw gemäß Zulassungstatistik zu.
- 11 Prozent der Pkw-Fahrten sind so kurz, dass sie besser zu Fuß zurückgelegt werden könnten.
- Das konventionelle Fahrrad könnte das Auto bei über einem Viertel der Wege ersetzen und das E-Bike bei 7 Prozent.
- Für 43 Prozent aller Pkw-Fahrten in Nürnberg bietet sich der ÖPNV als Alternative an. So könnten 147 Wege pro Jahr und Pkw eingespart werden.

62 %

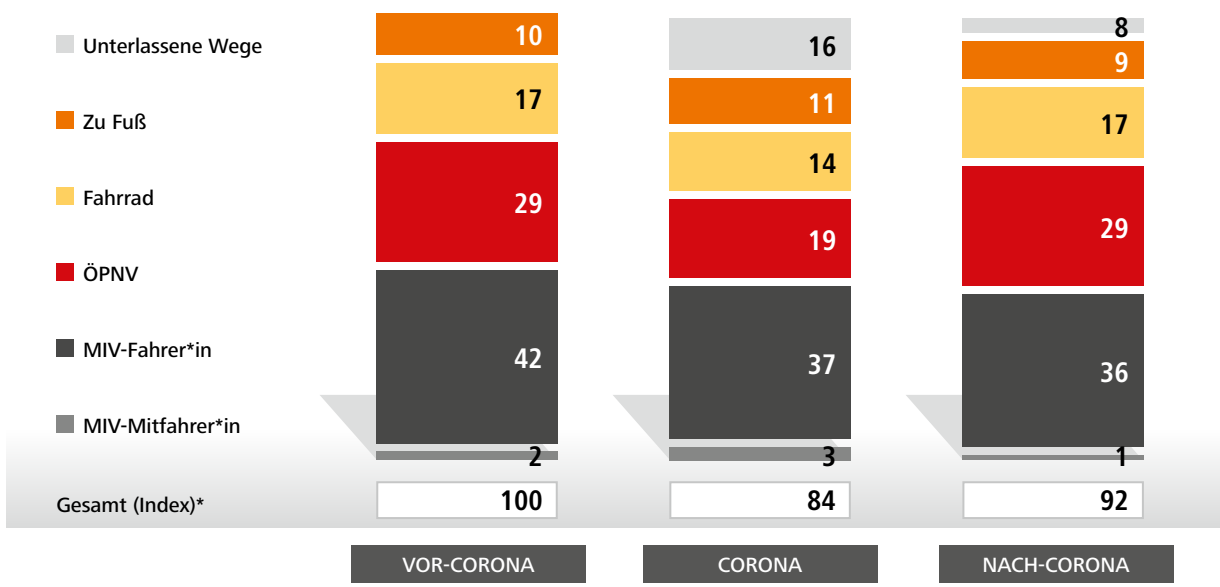
... der Pkw-Fahrten könnten durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden.

Der Einfluss von Homeoffice

Während der Coronapandemie wurden Homeoffice-Angebote verstärkt ausgebaut. Deren häufigere Nutzung wird auch nach Ende der Pandemie beibehalten und wird die Arbeitswelt voraussichtlich auch in Zukunft prägen. Es werden demnach weniger Arbeitswege unternommen. Wenn Arbeitswege zurückgelegt werden, wird der ÖPNV hierzu sogar etwas häufiger als vor der Pandemie genutzt. Rückgänge durch das Homeoffice konnten offensichtlich durch eine allgemeine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots, auch im Zuge des Deutschlandtickets, ausgeglichen werden. Da die vorliegenden Zahlen speziell nach der Pandemie erhoben wurden, bezieht sich der Zeitraum nach Corona in diesem Kapitel auf das Jahr 2023.

VERKEHRSMITTELWAHL

NÜRNBERG | ARBEITSWEGE, INDIZIERTE ERGEBNISSE*



*) Index-Darstellung: Arbeitswege Vor-Corona = 100

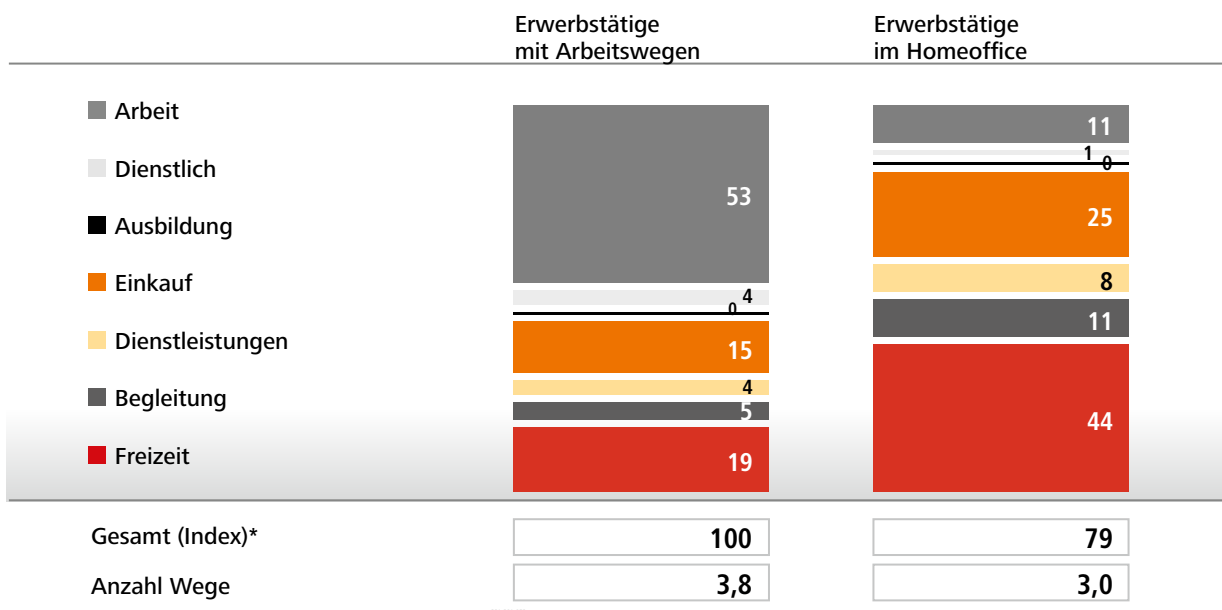
- Während Corona betrug der Rückgang an Arbeitswegen 16 Prozent. Dieser Anteil reduzierte sich danach auf 8 Prozent und die Tätigkeiten wurden wieder an den Arbeitsplatz zurückverlagert. Seit der Pandemie arbeiten jedoch weiterhin mehr Menschen von zu Hause aus als noch vor Corona.
- Der ÖPNV und das Fahrrad werden im gleichen Maße wie vor der Pandemie für Arbeitswege genutzt.
- Deutlich ist weiterhin der Rückgang der Pkw-Fahrten in die Arbeit, die sich bei circa einem Drittel aller Arbeitswege eingependelt haben und damit rund 15 Prozent unter dem Vor-Corona-Niveau liegen.

8 %

... weniger Arbeitswege werden nach der Pandemie getätigt, da weiterhin im Homeoffice gearbeitet werden kann.

WEGEZWECKE

NÜRNBERG NACH-CORONA | ERWERBSTÄTIGE MIT ARBEITSWEGEN VS. IM HOMEOFFICE



*) Index-Darstellung: Arbeitswege Vor-Corona = 100

Die Vermutung bestätigt sich, dass Erwerbstätige mit Arbeitswegen mobiler sind als diejenigen, die im Homeoffice arbeiten. Was jedoch in der Deutlichkeit überrascht ist, dass Menschen im Homeoffice dennoch sehr mobil sind und eine Vielzahl an sonstigen Aktivitäten erledigen:

- Personen, die im Homeoffice arbeiten, legen 21 Prozent weniger Wege zurück als Erwerbstätige, die einen Arbeitsweg haben.
- Bei Erwerbstätigen mit Arbeits- und Dienstwegen entfallen 2,2 Wege von insgesamt 3,8 Wegen auf Arbeitswege. Nur 1,6 Wege werden für andere Zwecke zurückgelegt.

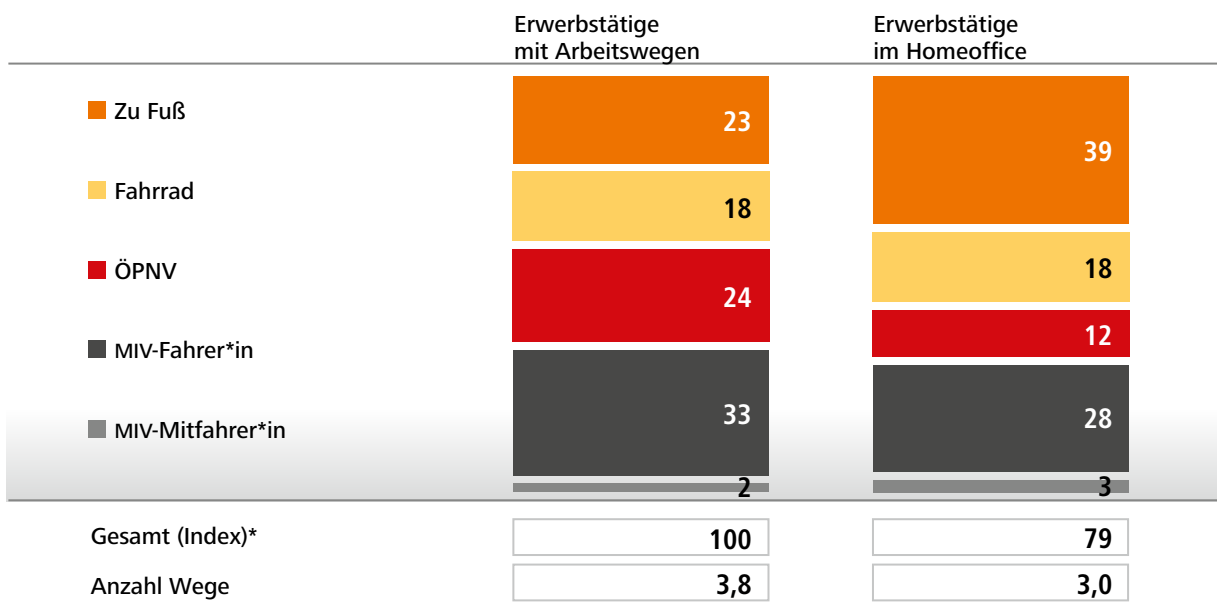
- Erwerbstätige im Homeoffice sind zwar ab und zu gezwungen, auch noch einen Arbeitsweg zurückzulegen, den Großteil ihrer 3 Wege, die sie außerhäusig verbringen, nutzen sie allerdings für Freizeit (44 Prozent) und Einkauf (25 Prozent).
- Erwerbstätige nutzen die Homeoffice-Möglichkeiten zudem auch intensiver, wenn Dienstleistungen (z. B. Arzt- oder Friseurbesuch) wahrgenommen werden.

79 %

... der Erwerbstätigen im Homeoffice sind dennoch mobil und nutzen die gewonnene Zeit vor allem für Freizeit und Einkäufe.

VERKEHRSMITTELWAHL

NÜRNBERG NACH-CORONA | ERWERBSTÄTIGE MIT ARBEITSWEGEN VS. IM HOMEOFFICE



Werden Erwerbstätige mit Arbeitswegen mit Personen im Homeoffice verglichen, gibt es nicht nur Unterschiede in den Wegezwecken. Auch die Verkehrsmittelwahl fällt unterschiedlich aus.

- Bei Personen im Homeoffice ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege deutlich höher als bei Personen mit Arbeitsweg, was darauf schließen lässt, dass diese Wege im nahen Umfeld getätigt werden.
- Öffentliche Verkehrsmittel werden von Erwerbstätigen im Homeoffice deutlich seltener genutzt als von Erwerbstätigen mit Arbeitswegen.
- Beim Anteil der Autofahrten ist der Unterschied zwischen Personen mit Arbeitswegen und im Homeoffice weniger deutlich.

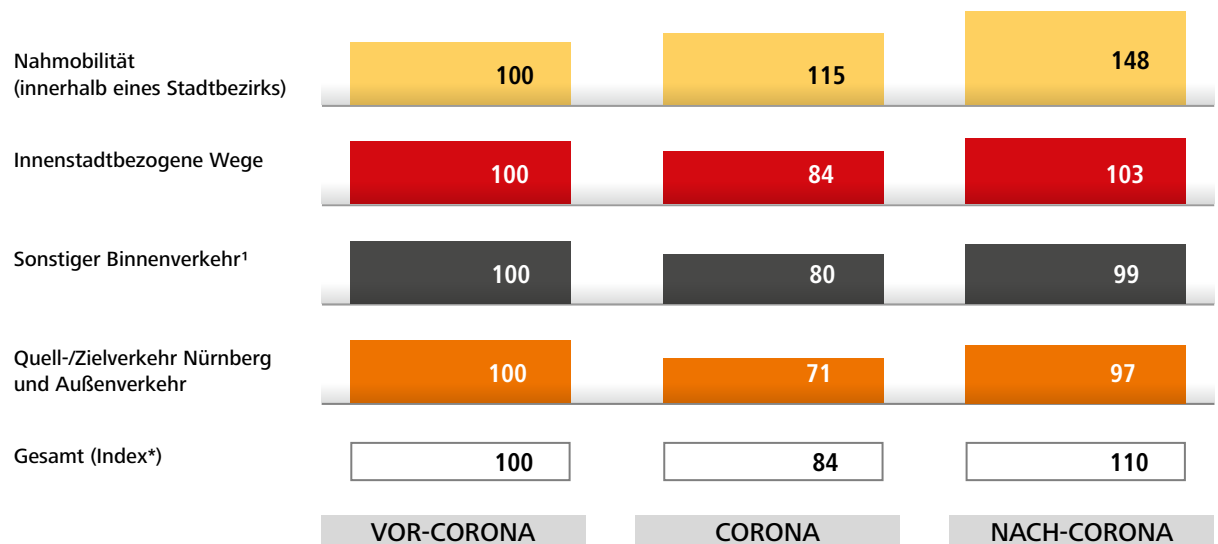
39 % | ... der Wege der Erwerbstätigen im Homeoffice werden zu Fuß zurückgelegt.

Mobilität innerhalb der Stadtbezirke

Für manche Menschen liegen die Bereiche Wohnen, Arbeit, Freizeit und Einkauf weit auseinander. Jedoch fällt auf, dass insbesondere die Nahmobilität innerhalb der einzelnen Stadtbezirke stark zugenommen hat. Um die Hintergründe dieses Wachstums besser verdeutlichen zu können, wurde bei den Grafiken in diesem Kapitel die indizierte Darstellungsform gewählt, die den Anstieg des Mobilitätsniveaus im Allgemeinen berücksichtigt. Der Wert Vor-Corona wurde hier als 100 Prozent definiert.

MOBILITÄTSNIVEAU

NÜRNBERG 2024 | NACH ZIEL DES WEGES, INDIZIERTE ERGEBNISSE*)



¹) Wege, die in Nürnberg enden und beginnen, nicht mit der Innenstadt im Zusammenhang stehen, aber über die Grenzen eines Stadtbezirks hinausgehen.

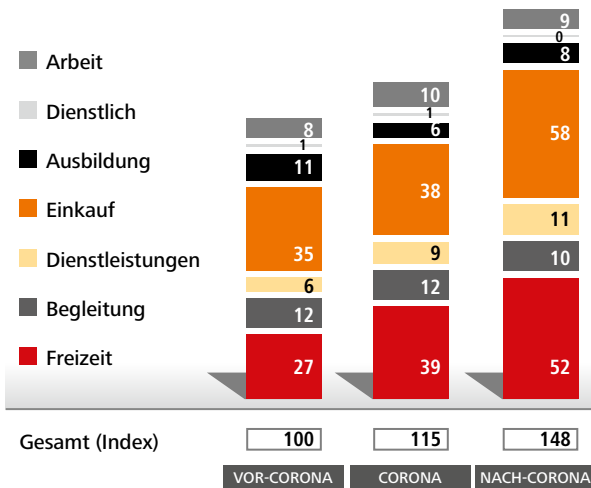
*) Index-Darstellung: Mobilitätsniveau Vor-Corona = 100

- Die Mobilität im eigenen Wohnumfeld (Nahmobilität) hat nach der Pandemie nochmals deutlich zugenommen. Die Menschen haben scheinbar ihr eigenes Wohnumfeld in der Krise wiederentdeckt und dabei wohl auch neu zu schätzen gelernt.
- Die leichte Zunahme bei den innenstadtbezogenen Wegen zeigt, dass die Nürnberger Innenstadt (St. Sebald und St. Lorenz) weiterhin attraktiv ist und die Nürnberger*innen anzieht.
- Die Nürnberger*innen verlassen auch nach Corona seltener ihre Stadt (-3 Prozent), was vor dem Hintergrund des 2023 eingeführten Deutschlandtickets erstaunlich ist.

48 % | ... mehr Wege werden nach der Pandemie innerhalb eines Stadtbezirks unternommen.

WEGEZWECKE

NÜRNBERG | BINNENVERKEHR INNERHALB EINES STADTBEZIRKS, INDIZIERTE ERGEBNISSE*)



*) Index-Darstellung: Binnenverkehr innerhalb eines Stadtbezirks Vor-Corona = 100

Durch die Zunahme der Mobilität im eigenen Wohngebiet – bei der es sich meist um kurze Strecken handelt – hat der Fußverkehr spürbar an Bedeutung gewonnen.

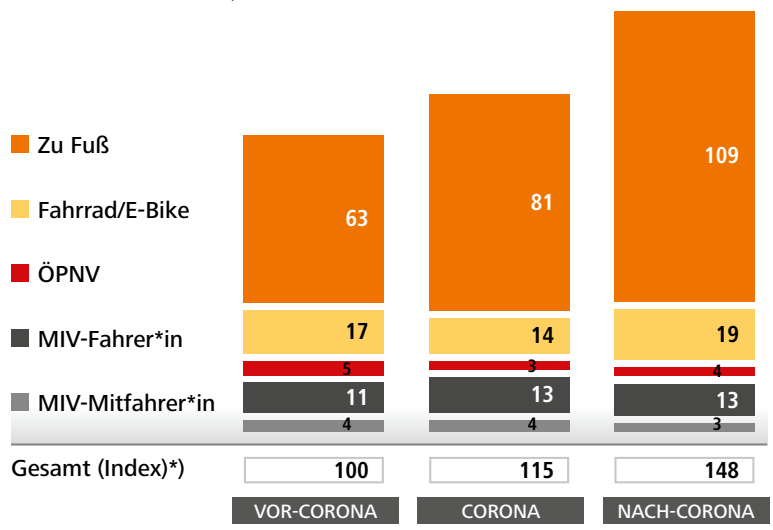
- Innerhalb eines Stadtbezirks werden Wege sehr viel häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt als mit anderen Verkehrsmitteln.
- Die Entwicklung zeigt, dass insbesondere das Zufußgehen während und nach Corona stark zugenommen hat.
- Bei den Verkehrsmitteln ÖPNV und Pkw (inklusive motorisiertes Zweirad) bleibt die Anzahl der Wege pro Person vor, während und nach Corona etwa gleich.

Die Menschen gehen innerhalb des eigenen Stadtbezirks den verschiedensten Aktivitäten nach. Verhaltensweisen, die sich während Corona etabliert haben, bleiben danach oftmals bestehen und werden sogar noch verstärkt.

- Es werden vor allem Einkaufs- und Freizeitwege zurückgelegt. Dies war schon zuvor so, nach Corona hat sich dieses Verhalten aber nochmals verstärkt.
- Arbeitswege spielen nur eine untergeordnete Rolle, stattdessen werden mehr Wege für Dienstleistungen zurückgelegt.

VERKEHRSMITTELWAHL

NÜRNBERG | BINNENVERKEHR INNERHALB EINES STADTBEZIRKS, INDIZIERTE ERGEBNISSE*)



*) Index-Darstellung: Binnenverkehr innerhalb eines Stadtbezirks Vor-Corona = 100

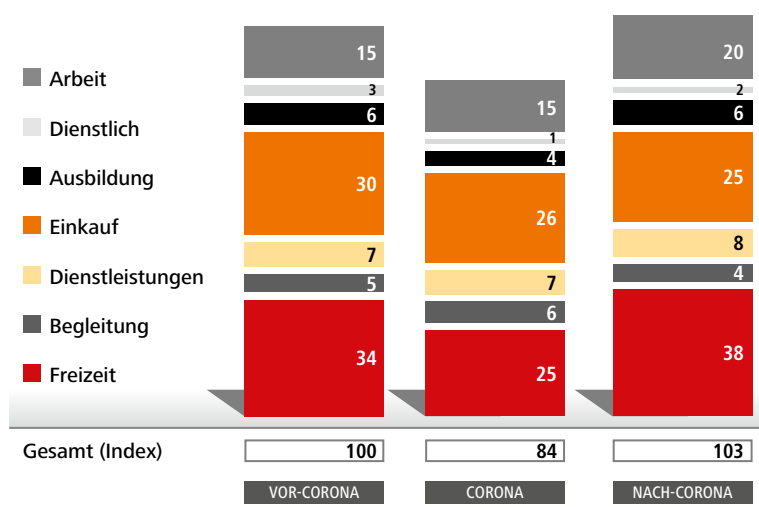
73 % | ... mehr Fußwege werden nun innerhalb des eigenen Wohngebiets zurückgelegt.

Wege mit Innenstadtbezug

Während Corona haben die Wege in die Innenstadt (St. Lorenz und St. Sebald) zunächst abgenommen. Nach dem Ende der Pandemie hat sich der Wert jedoch wieder erholt und liegt sogar leicht über dem Vor-Corona-Niveau. Wir zeigen, zu welchen Zwecken es die Nürnberger*innen in die Innenstadt zieht und wie sie dorthin gelangen.

WEGEZWECKE

NÜRNBERG | INNENSTADTBEZOGENE WEGE, INDIZIERTE ERGEBNISSE*)



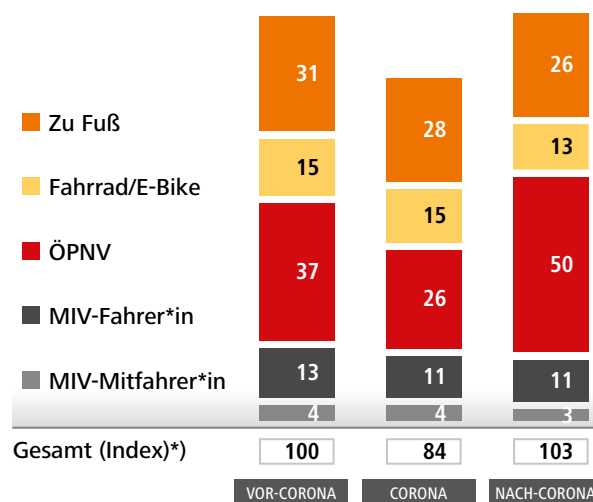
*) Index-Darstellung: Innenstadtbezogene Wege, Vor-Corona = 100

- Der Zunahme der Innenstadtbesuche liegen hauptsächlich Freizeitwecke zugrunde, die um mehr als 10 Prozent zunehmen.
- Auch der Anteil an Arbeitswegen in die Innenstadt erhöht sich deutlich.
- Wege mit Einkaufsaktivitäten verzeichnen einen deutlichen Rückgang und verbleiben (trotz häufigeren Innenstadtbesuchen) unter dem Niveau aus der Zeit vor Corona.

- Fast jeden zweiten Weg mit Innenstadtbezug legen die Nürnberger*innen mit dem ÖPNV zurück. Dies bedeutet einen Anstieg der ÖPNV-Wege im Vergleich zu der Zeit vor Corona um 35 Prozent.
- Die Anteile der Fahrrad- und Pkw-Nutzung sowie des Zuzußgehens nehmen hingegen ab.
- Dennoch ist noch jede*r Vierte*r auf innenstadtbezogenen Wegen zu Fuß unterwegs.

VERKEHRSMITTELWAHL

NÜRNBERG | INNENSTADTBEZOGENE WEGE, INDIZIERTE ERGEBNISSE*)



*) Index-Darstellung: Innenstadtbezogene Wege, Vor-Corona = 100

Um 35 % ... stiegen die Wege, die mit dem ÖPNV in die Innenstadt zurückgelegt werden.

Zusammenfassung

Aus dieser Broschüre ergibt sich eine Vielzahl an Erkenntnissen, wobei sich die folgenden als die wichtigsten festhalten lassen:

1. Das Mobilitätsniveau nach der Pandemie ist höher als davor.

2. Das Zufußgehen und der ÖPNV gewinnen deutlich an Marktanteilen.

3. Es werden weniger Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt.

4. Ein Großteil der Pkw-Fahrten wäre durch Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund ersetzbar.

5. Der Nutzen für die Umwelt ist messbar.

6. Die Nürnberger*innen wünschen weitere Verbesserungen für den ÖPNV.

7. Die Coronapandemie führte nachhaltig zu einer verstärkten Nutzung von Homeoffice und damit weniger Arbeitswegen.

8. Es werden mehr Wege für Freizeit Zwecke zurückgelegt.

9. Die Mobilität der ganz jungen Nürnberger*innen sinkt, während ältere mobiler werden.

10. Wege innerhalb eines Stadtbezirks, die sogenannte Nahmobilität, nehmen deutlich zu.

Begriffserklärungen

Mobilität:

Bewegung von Personen im geografischen Raum und damit die Summe aller Aktivitäten. Ausschlaggebend sind hier nicht die zurückgelegte Entfernung, sondern die Wege und Aktivitäten.

Weg:

Verlassen eines Orts (Wohnung, Arbeitsplatz, Sportstätte etc.) zum Erreichen eines neuen Ziels.

Aktivität:

Erledigungen an einem außerhäusigen Ziel.

Pflichtaktivität:

z.B. Arbeit, Schule, etc.

Versorgungsaktivität:

z.B. Einkauf

Freizeitaktivität:

z.B. Ausflug, Hobby, etc.

MIV-Fahrer*in, MIV-Mitfahrer*in:

Fahrer*in oder Mitfahrer*in des motorisierten Individualverkehrs; Pkw inklusive motorisiertes Zweirad.

Modal Split:

Aufteilung aller Wege auf die jeweils genutzten Verkehrsmittel.

Lockdown:

Zeit, in der das öffentliche Leben stark eingeschränkt wurde, um die Ausbreitung des Coronavirus einzudämmen.

Indizierte Darstellung:

Einige Grafiken wurden indiziert. Dabei wurden das Vor-Corona-Niveau sowie die Bevölkerung im Jahr 2019 auf 100 Prozent festgelegt. Die Gesamtmobilität in den Perioden danach kann somit über oder unter dem Wert von 100 Prozent liegen. Dadurch kann die Entwicklung der Mobilität anschaulicher verglichen werden.

Impressum

Kontakt:

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Tel.: 0911 283-4646

E-Mail: vag.de/kontakt

Datengrundlage:

PB CONSULT Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH

Konzeption, Text:

VAG: Hermann Klodner, Susanne Weghorn, Isabell Reuter, Jürgen Tallner

PBC: Knud Kehnscherper, Vanessa Löser-Schott

Design:

www.brunoschwarz-design.de

Fotos:

VAG Fotoarchiv, Adobe Stock