

VERKEHRS- ENTWICKLUNGS- BERICHT

2022



Inhaltsverzeichnis

1. Strukturdaten	01
1.1. Flächen- und Bevölkerungsentwicklung	01
1.2. Schülerentwicklung	05
1.3. Bevölkerungsprognose	08
1.4. Entwicklung des Pkw-Bestandes	15
1.5. Pendlerentwicklung	18
2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten	24
3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV	27
4. Verkehrsentwicklung im MIV	31
4.1. Verkehrsentwicklung anhand der Dauerzählstellen	31
4.2. Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg	35
4.3. MIV-Entwicklung in den SPNV-Korridoren	38
5. Ergebnis-Telegramm	41
5.1. Zusammenfassung	41
5.2. Zukünftige Herausforderungen im ÖPNV	48
5.3. Ausblick	51
Anhang	61

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Einwohner- und Flächenentwicklung 1987 - 2022	01
Abb. 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen 1987 - 2022	02
Abb. 3: Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken	11
Abb. 4: Pkw-Entwicklung 1987 - 2022	16
Abb. 5: Pendlerachsen Stadt Nürnberg - Berufseinpendler	19
Abb. 6: Zug- und Wagenkilometer in Tsd.	25
Abb. 7: Platzkilometer in Mio.	26
Abb. 8: Entwicklung Verbundbeförderungsfälle 1988 - 2022	27
Abb. 9: Verbundbeförderungsfälle nach Tagesarten 1988 - 2022	29
Abb. 10: Verkehrsentwicklung MIV 1987 - 2022	31
Abb. 11: Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg 1985 - 2022	36
Abb. 12: MIV-Entwicklung in den S- und R-Bahn-Korridoren 1985 - 2021	38

Anhang

Zahlen im Überblick	63
Zahlen und Fakten 2022	65
Bevölkerungsvorausberechnung in den Landkreisen und kreisfreien Städten	67
Verbundgebiet 2022	69

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Einwohnerentwicklung in Prozent	03
Tab. 2: Schülerzahlen nach Gebietskörperschaften	06
Tab. 3: Bevölkerungsprognose für den VGN-Raum	09
Tab. 4: Bevölkerungsprognose für die Regierungsbezirke	10
Tab. 5: Bevölkerungsprognose für die zukünftigen Erweiterungsgebiete	11
Tab. 6: Entwicklung der Altersstruktur	12
Tab. 7: Pkw-Entwicklung nach Gebietskategorien	17
Tab. 8: Beschäftigte und Ein- und Auspendler nach Gebietskörperschaften 2022	22
Tab. 9: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen	24
Tab. 10: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen	25
Tab. 11: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bayern	32
Tab. 12: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Bayern	33

1. Strukturdaten

1.1. Flächen- und Bevölkerungsentwicklung

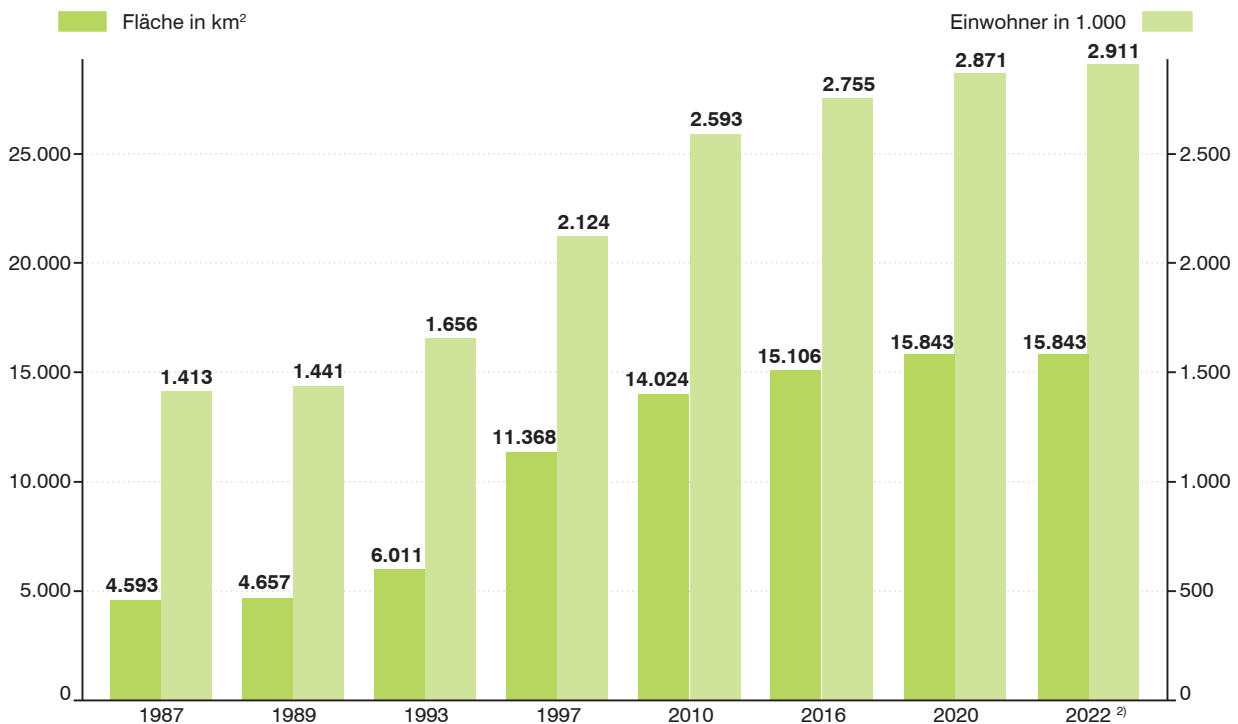
Zum Verbundstart im Jahr 1987 hatte der VGN eine Fläche von 4.593 km². In der Abb. 1 wird die Flächen- und Einwohnerentwicklung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) dargestellt.

Im Rückblick auf das Gründungsjahr 1987 bestand der VGN aus den fünf kreisfreien Städten Ansbach, Erlangen, Fürth, Nürnberg und Schwabach und den vier Landkreisen Erlangen-Höchstadt, Fürth, Nürnberger Land und Roth und den Landkreisen Amberg-Weißenburg, Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Forchheim, Neumarkt/Opf., Neustadt/A.-Bad Windsheim, Weißenburg-Gunzenhausen, die nur in Teilen in den Verbundraum integriert waren (vgl. Verbundraumkarte im Anhang).

Die Einwohnerentwicklung im VGN wird in Abb. 1 nach dem jeweiligen Gebietsstand aufgeführt.

Seit Verbundstart im Jahr 1987 haben sich die Einwohner im VGN um rund 1,5 Mio. Einwohner erhöht und damit mehr als verdoppelt. Die Verbundfläche hat sich im Betrachtungszeitraum von 1987 zu 2022 von 4.593 km² auf 15.843 km² mehr als verdreifacht.

Abb. 1: Einwohner- und Flächenentwicklung 1987 - 2022 ¹⁾



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und DV (Einwohnerstand jeweils am 30.06.)

¹⁾ jeweiliges VGN-Gebiet

²⁾ Gebietsstand: 01.01.2022

Im Jahr 2022 setzt sich der Verbund räumlich aus acht kreisfreien Städten, 16 Landkreisen und vier Teillandkreisen (die nur mit einigen Gemeinden in den Verbundraum integriert wurden) zusammen (vgl. Verbundraumkarte im Anhang).

Das aktuelle Verbundgebiet erstreckt sich auf eine Gesamtfläche von 15.843 km². Der VGN bleibt im deutschlandweiten Verbundvergleich flächenmäßig der zweitgrößte Verkehrsverbund in Deutschland. In Bayern ist der VGN flächenmäßig der größte Verkehrsverbund.

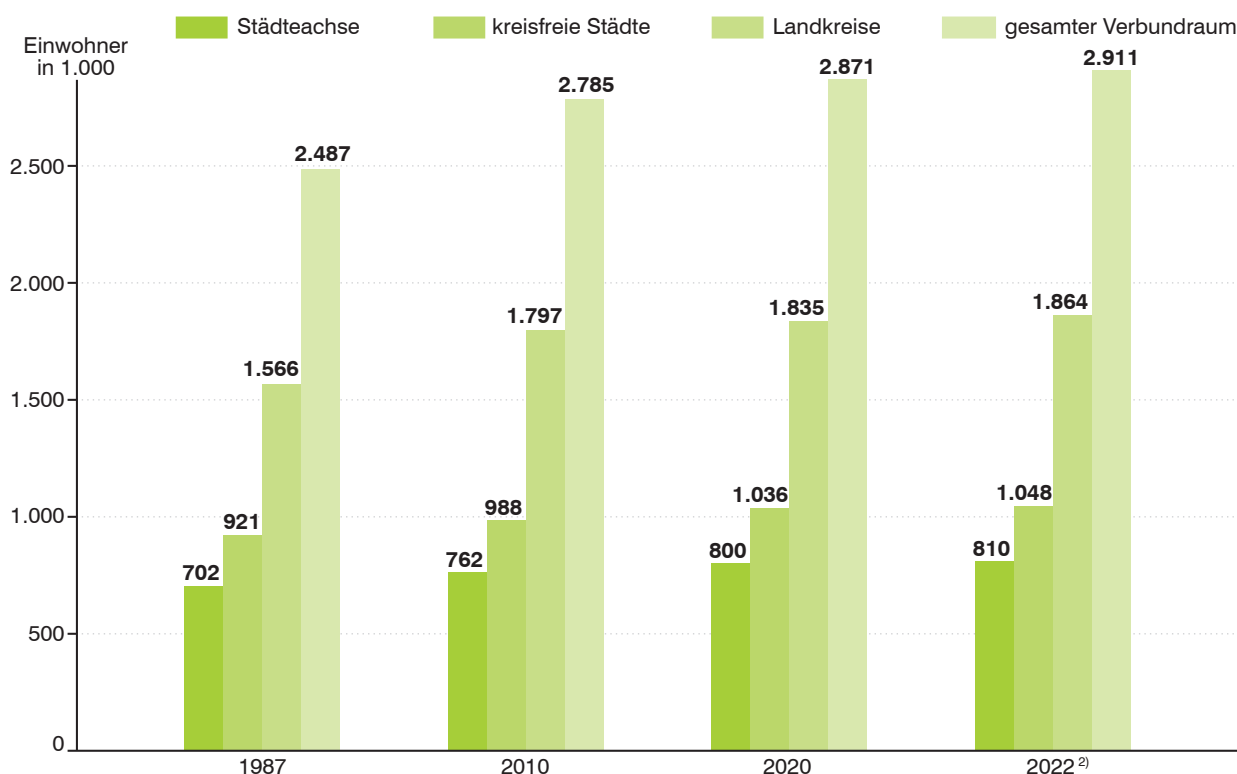
Durch die insgesamt positive Einwohnerentwicklung im VGN wurde wieder ein neuer Einwohnerrekord erzielt. Im Jahr 2022 lebten in den 439 Gemeinden des VGN insgesamt rund 2,91 Mio. Einwohner.

Zum 1. Januar 2024 erweitert sich das Verbundgebiet um den Raum Nordost-Oberfranken und Teile der Oberpfalz.

Bei den Erweiterungskandidaten in Oberfranken handelt es sich um die Landkreise Hof, Coburg, Kronach, Kulmbach, Wunsiedel sowie den kreisfreien Städten Coburg und Hof. In der nördlichen Oberpfalz kommt noch der Landkreis Tirschenreuth zum Verbund.

02

Abb. 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen 1987 - 2022 ¹⁾



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und DV (Einwohnerstand jeweils am 30.06.)

Basis: aktuelles Verbundgebiet (Stand: 01.01.2022)

¹⁾ erweiterungsbereinigt

²⁾ Einwohnerstand am 30.06.2022

Nach Abschluss der oben aufgeführten Verbundraumerweiterungen ist die räumliche Abgrenzung der Metropolregion Nürnberg bis auf zwei Ausnahmen deckungsgleich mit der räumlichen Ausdehnung des VGN.

Ab dem 1. Januar 2024 umfasst das Bedienungsgebiet des VGN 32 Landkreise und kreisfreie Städte mit einer Fläche von 20.433 km².

Das ab dem 1. Januar 2024 gültige Verbundgebiet und der zeitliche Ablauf der zahlreichen Verbundraumerweiterungen seit der Verbundgründung, wird in der Verbundkarte im Anhang dargestellt.

In der Abb. 2 und in der Tab. 1 wird die Bevölkerungsentwicklung im VGN ab dem Gründungsjahr 1987 mit dem derzeitigen Gebietsstand (01.01.2022) erweiterungsbereinigt dargestellt, d. h. ausgehend vom aktuellen Gebietsstand vom 1. Januar 2022 wurden auch bei den übrigen Jahrgängen rückwirkend die Einwohnerzahlen auf die Größe des heutigen Verbundgebietes umgerechnet.

Die Bevölkerungsentwicklung im VGN von 1987 bis 2022 wird in der Tab. 1 in vier Gebietskategorien „VGN Gesamt“, „kreisfreie Städte“, „Städteachse“ und „Landkreise“ dargestellt).

Tab. 1: Einwohnerentwicklung in Prozent ¹⁾

Jahr	1987	1997	2010	2015	2019	2020	2022
Städteachse	100	105,1	108,6	110,1	114,1	114,0	115,4
Kreisfreie Städte	100	104,6	107,3	108,5	112,6	112,5	113,8
Landkreise	100	114,6	115,0	115,1	121,7	121,7	123,6
VGN Gesamt	100	110,6	112,1	112,6	118,2	118,2	119,9

VGN-Gebietsstand: 01.01.2022 - 1987 = 100 %
¹⁾ erweiterungsbereinigt

Im Rückblick auf das Jahr 1987 zeigen sich folgende Tendenzen in der Bevölkerungsentwicklung des VGN.

In der Städteachse war im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2022 ein Einwohnerzuwachs von über 15 Prozent und in den Landkreisen von 24 Prozent zu verzeichnen. Im Vergleich zu den beiden anderen Gebietskategorien fiel in den kreisfreien Städten der Bevölkerungszuwachs mit einem Anstieg von 14 Prozent am geringsten aus.

Im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2022 hat sich die Bevölkerungszahl im VGN um über 347.000 Einwohner bzw. 20 Prozent (vgl. Abb. 2) erhöht. Das entspricht rein rechnerisch einer jährlichen Bevölkerungszunahme von fast einem Prozent.

Von 1987 bis 2022 hat sich die bayerische Bevölkerung um 22 Prozent erhöht. Damit lag

die Bevölkerungsentwicklung im VGN knapp unterhalb der Bevölkerungsentwicklung in Bayern.

In den Großstädten des VGN lässt sich weiterhin ein Einwohnerwachstum feststellen. Die Bevölkerungszahl von Nürnberg, Fürth und Erlangen ist im Berichtszeitraum zwischen einem und zwei Prozent angestiegen.

Nürnberg und Fürth vermelden neue Einwohnerrekorde - Ende 2022 haben noch nie zuvor mehr Menschen in Nürnberg bzw. in Fürth gelebt.

Wie das statistische Amt der Städte Nürnberg und Fürth mitteilt basiert der Einwohneranstieg wie schon in den Vorjahren ausschließlich auf einer Zunahme der ausländischen Bevölkerung.

Im Berichtszeitraum des Verkehrsentwicklungsberichtes d.h. von 2020 zu 2022 konnte die Stadt Erlangen den stärksten prozentualen Einwohnerzuwachs erzielen. Hier nahm die Bevölkerung um fast drei Prozent zu. Bei den anderen kreisfreien Städten im VGN (Ausnahme Bayreuth) haben sich die Einwohnerzahlen auch erhöht.

In den 16 VGN-Landkreisen waren bei der Einwohnerentwicklung bei der überwiegenden Anzahl der Landkreise Zunahmen zu verzeichnen.

Die Landkreisbevölkerung nahm in der Gesamtbetrachtung geringfügig um 1,6 Prozent zu, was einem Einwohnerzuwachs von über 29.000 Einwohnern in den Landkreisen entspricht.

Damit hält der seit 2014 zu beobachtende Trend der kontinuierlichen Bevölkerungszunahme in den Landkreisen weiter an.

1.2. Schülerentwicklung

Die Schülerentwicklung spielt gerade in den Landkreisen eine große Rolle für die ÖPNV-Nachfrage, sie stellt aber auch in den Städten einen wichtigen Faktor für die Verkehrsnachfrage dar. Im ländlichen Räumen bildet die Schülerbeförderung die Grundlage für die wirtschaftliche Existenz der Regionalbusunternehmen.

In der Tab. 2 wird die Schülerentwicklung im VGN ausgehend vom Schuljahr 2008/2009 im Vergleich zu den Schuljahren von 2018/2019 bis 2021/2022 dargestellt. In der Aufstellung wurden nur die Schülerzahlen in den Landkreisen berücksichtigt, die mit ihrer gesamten Landkreisfläche in den VGN integriert sind.

Die Aufstellung beinhaltet Schüler der Schularten Grund-, Mittel-/Hauptschulen, Realschulen, Gymnasien und Berufsschulen. Die Schülerzahlen stammen vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, die jährlich in den Gemeindedaten für Bayern veröffentlicht werden.

Die Anzahl der Schüler im VGN hat sich vom Schuljahr 2008/2009 bis zum Schuljahr 2021/2022 um 57.700 Schüler bzw. um 16 Prozent reduziert.

In den letzten drei Jahren haben sich die Schülerzahlen im VGN auf knapp über 300.000 Schüler eingependelt (vgl. Tab. 2).

Im Rückblick auf das Schuljahr 2020/2021 sind nur ganz geringe Verschiebungen bei der Entwicklung der Schülerzahlen zu verzeichnen. Bei der Gruppe der kreisfreien Städte nahmen die Schülerzahlen im Vergleich zum Vorjahr um rund 700 Schüler ab.

Dieser geringe Verlust wird im Gesamtergebnis durch leichte Zugewinne in den VGN-Landkreisen kompensiert. Insgesamt stagniert die Schülerentwicklung in den letzten drei Jahren im VGN-Raum.

Die Gesamtzahl der bayerischen Schüler an den allgemeinbildenden Schulen und beruflichen Schulen hat im Schuljahr 1989/90 mit 1,58 Millionen ihren tiefsten Stand durchlaufen und ist bis 2004/05 auf ein Maximum von 1,88 Millionen angestiegen.

Anschließend war die Schülergesamtzahl rückläufig und hat bis zum Schuljahr 2020/2021 wieder einen Tiefpunkt erreicht. Im Schuljahr 2021/22 beläuft sich die Schülerzahl auf knapp 1,64 Millionen und bleibt somit gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Momentan Stagnation bei den Schülerzahlen in Bayern. Bis zum Ende des Prognosezeitpunktes im Schuljahr 2034/35 wird sich die Anzahl der Schüler im Freistaat um 14 Prozent erhöhen.

Nach den Ergebnissen der Modellrechnung wird die Gesamtzahl der Schüler in Bayern in den kommenden Jahren wieder deutlich ansteigen und am Prognosehorizont, dem Schuljahr 2035/36, bei rund 1,87 Millionen liegen.

Tab. 2: Schülerzahlen nach Gebietskörperschaften

Gebietskörperschaften	2008/09	2018/19	2020/21	2021/22
Kreisfreie Städte				
Amberg	8.566	6.806	6.482	6.413
Ansbach	10.030	9.185	8.697	8.696
Bamberg	17.058	14.346	13.730	13.684
Bayreuth	14.468	12.020	11.540	11.489
Erlangen	16.367	14.178	14.033	13.956
Fürth	16.801	14.896	14.906	14.901
Nürnberg	62.778	60.423	59.613	59.112
Schwabach	6.369	5.215	5.025	5.045
Landkreise				
LK Amberg-Sulzbach	9.846	7.508	7.308	7.293
LK Ansbach	22.635	17.664	17.205	17.119
LK Bamberg	11.518	9.332	9.233	9.328
LK Bayreuth	9.034	6.766	6.677	6.628
LK Erlangen-Höchstadt	15.151	14.169	14.375	14.566
LK Forchheim	15.018	11.689	11.595	11.632
LK Fürth	11.030	9.746	9.895	10.222
LK Haßberge	11.330	8.867	8.630	8.583
LK Kitzingen	15.147	11.640	11.445	11.532
LK Lichtenfels	8.749	7.138	6.905	6.883
LK Neumarkt	18.683	15.074	14.749	14.966
LK Neustadt/A. - Bad Windsheim	12.818	10.174	10.019	10.044
LK Nürnberger Land	19.142	16.790	16.889	16.908
LK Roth	13.783	12.204	12.116	12.199
LK Weißenburg-Gunzenhausen	12.212	9.905	9.579	9.598
Gesamt	358.533	305.466	300.846	300.797

Quelle: Gemeindedaten für Bayern

Nach vielen Jahren mit rückläufigen Schülerzahlen befinden wir uns derzeit in einer Phase der Stagnation. Laut der Prognose werden in den kommenden Jahren die Schülerzahlen in Bayern und damit auch im VGN wieder ansteigen.

Die prognostizierte Trendumkehr in der Schülerentwicklung in Bayern wird sich auch im VGN positiv niederschlagen. Bezogen auf die Gebietskörperschaften im VGN wird wie in Bayern eine zeitlich versetzte Entwicklung nach Schularten stattfinden.

Allerdings wird sich der prognostizierte Trend der steigenden Schülerzahlen regional unterschiedlich im VGN auswirken. In den Großstädten und regionalen Oberzentren im Verbundgebiet werden vermutlich stärkere Zuwächse zu erwarten sein, als in den peripher dazu liegenden ländlichen Räumen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass in ländlichen Gebieten mit einer negativen Bevölkerungsprognose wohl nicht mehr mit einer Trendumkehr bei der Schülerentwicklung zu rechnen ist.

1.3. Bevölkerungsprognose

Mit dem Begriff „demographischer Wandel“ wird die Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur einer Gesellschaft bezeichnet.

Alterung, Migration und Schrumpfung der Bevölkerung sind die drei Dimensionen des demographischen Wandels.

Die Zusammensetzung der Bevölkerung verschiebt sich immer mehr in Richtung älterer Menschen. Die demographische Entwicklung wird dabei von drei Faktoren beeinflusst - der Geburtenrate, der Lebenserwartung und dem Wanderungssaldo.

Der demographische Wandel wird die Bevölkerungsstruktur im VGN nachhaltig verändern, aber räumlich in unterschiedlichem Maße. Viele Landkreise und kreisfreie Städte im Verbundgebiet profitieren von der Zuwanderung und werden auch in Zukunft Bevölkerungsgewinne erzielen.

In anderen Gebieten des Verbundraumes können die Zuwanderungsgewinne den Bevölkerungsrückgang nicht abfedern. Insbesondere Gebiete im Norden und Osten des VGN werden von diesen Entwicklungen betroffen sein.

Die Gründe für die Schrumpfung und zunehmende Alterung der Bevölkerung liegen vor allem in einer seit Mitte der 1970er Jahre anhaltend niedrigen Fertilität mit Geburtenzahlen, die die Zahl der jährlichen Sterbefälle älterer Menschen nicht mehr ausgleichen können.

Laut den Ergebnissen der aktuellen regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung werden bis 2041 trotz der starken Zuwanderung aus dem Ausland regionale Unterschiede in der Einwohnerentwicklung in Bayern auch weiterhin bestehen bleiben.

Nach den aktuellen Ergebnissen der Bevölkerungsprognose 2041 wird Bayern in den nächsten 20 Jahren 13,89 Millionen Einwohner zählen, was einem Zuwachs von über fünf Prozent bzw. einem Bevölkerungsanstieg von 714.000 Einwohnern entspricht.

Die Unterschiede der prognostizierten Einwohnerentwicklung in Bayern zwischen 2021 und 2041 reicht von 13 Prozent Einwohnerzuwachs im Landkreis Landshut bis hin zu Bevölkerungsrückgängen von neun Prozent im Landkreis Kronach.

Für die Bevölkerungsprognosen der Gebietskörperschaften im VGN zeigt sich ein ähnliches Bild wie in Bayern, allerdings ist die Spannweite nicht so groß.

Der größte Einwohnerzuwachs innerhalb des VGN wird für die Stadt Fürth vorhergesagt. Hier wird mit einem Einwohnerzuwachs bis zum Jahr 2041 von über sieben Prozent gerechnet. Demnach hätte die Stadt Fürth dann fast 139.000 Einwohner. In Nürnberg soll sich die Bevölkerung bis zum Jahr 2041 um 1,5 Prozent bzw. um ca. 8.000 Einwohner erhöhen.

Im VGN wird der stärkste Bevölkerungsrückgang mit 2,5 Prozentpunkten für den Landkreis Lichtenfels prognostiziert (vgl. Tab. 3). Die kreisfreie Stadt Amberg muss, wie schon bei den vorherigen Prognosen, mit Einwohnerverlustern rechnen.

Tab. 3: Bevölkerungsprognose für den VGN-Raum ¹⁾

	31.12.2021	31.12.2041	Veränd. in %
Amberg	42,0	41,4	-1,4
Ansbach	41,7	42,9	2,9
Bamberg	77,7	79,1	1,7
Bayreuth	73,9	73,8	-0,1
Erlangen	113,3	117,7	3,9
Fürth	129,1	138,9	7,5
Nürnberg	510,6	518,7	1,6
Schwabach	41,1	42,5	3,4
Städteachse	794,1	817,8	3,0
Kreisfreie Städte	1.029,4	1.055,0	2,5
Landkreis Amberg-Weizsach	103,3	103,2	-0,1
Landkreis Ansbach	186,3	196,6	5,5
Landkreis Bamberg	147,7	151,0	2,3
Landkreis Bayreuth	103,6	102,4	-1,2
Landkreis Erlangen-Höchstadt	139,3	147,5	5,9
Landkreis Forchheim	116,8	119,9	2,7
Landkreis Fürth	119,4	120,0	0,5
Landkreis Haßberge	84,3	83,2	-1,3
Landkreis Kitzingen	92,0	96,2	4,6
Landkreis Lichtenfels	66,7	65,1	-2,5
Landkreis Neumarkt	136,1	148,5	9,1
Landkreis Neustadt/A.-Bad Windsheim	101,8	108,1	6,2
Landkreis Nürnberger Land	171,4	178,7	4,3
Landkreis Roth	127,5	132,5	3,9
Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	95,5	98,5	3,1
Landkreise	1.791,7	1.851,4	3,3
VGN (ohne Teillandkreise)	2.821,1	2.906,4	3,0

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2041

¹⁾ Einwohner in 1.000

Für das gesamte Verbundgebiet gehen die Bevölkerungsprognosen für das Jahr 2041 von einem Zuwachs von drei Prozent aus. Bei den VGN-Landkreisen insgesamt kann man mit einem Zuwachs von 3,3 Prozent rechnen. In der Städteachse soll sich im Prognosezeitraum die Einwohnerzahl um drei Prozent erhöhen (vgl. Tab. 3).

Nach Angaben der aktuellen Bevölkerungsprognose sollen die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen bis zum Jahr 2041 um über 22.000 Einwohner wachsen. Mit dieser Vorhersage bilden die drei Großstädte weiterhin die demographischen Wachstumsräume innerhalb des VGN.

Der Bevölkerungsstand aller Landkreise und kreisfreien Städte im VGN zum 31.12.2021, die vorausberechnete Einwohnerzahl zum 31.12.2041 und die prozentualen Veränderungen sind der Tab. 3 zu entnehmen.

In der aktuellen Bevölkerungsprognose 2041 wird für den Regierungsbezirk Mittelfranken ein Bevölkerungswachstum von fast vier Prozent vorhergesagt. Für die beiden anderen fränkischen Regierungsbezirke wird für Oberfranken bis 2041 ein Rückgang des Bevölkerungsstandes in Höhe von 1,6 Prozent und für Unterfranken ein leichtes Plus von 0,4 Prozent vorhergesagt (vgl. Tab. 4).

Tab. 4: Bevölkerungsprognose für die Regierungsbezirke ¹⁾

	31.12.2021	31.12.2041	Veränd. in %
Regierungsbezirk Oberfranken	1.061,9	1.045,3	-1,6
Regierungsbezirk Mittelfranken	1.777,1	1.842,5	3,7
Regierungsbezirk Unterfranken	1.320,5	1.325,8	0,4
Regierungsbezirk Oberpfalz	1.116,7	1.160,6	3,9
Bayern	13.177,0	13.891,1	5,4

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2041

¹⁾ Einwohner in 1.000

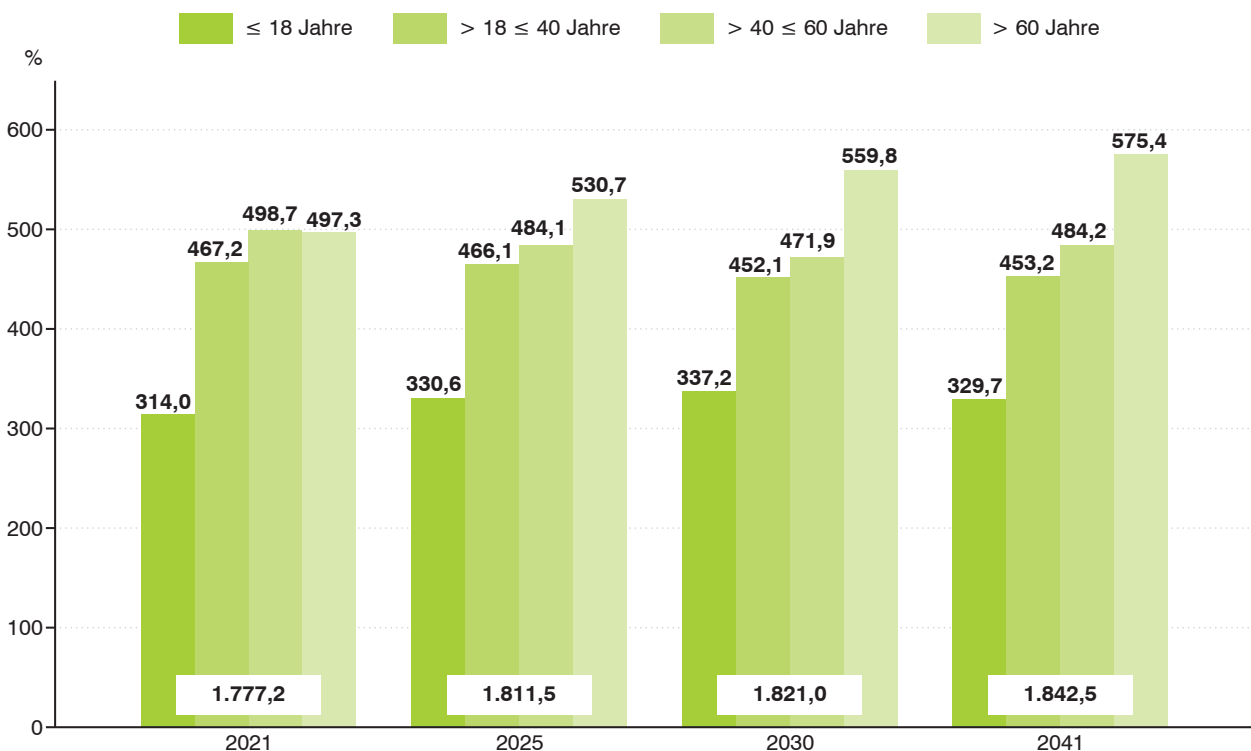
Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der zukünftigen VGN-Erweiterungsgebiete wird in der Tab. 5 aufgezeigt.

Das zweite zentrale Merkmal des demographischen Wandels ist die Veränderung bei der Alterung der Bevölkerung ist (vgl. Abb. 3) und ein bestimmender Faktor für die zukünftige ÖPNV-Entwicklung. Bis zum Jahr 2041 wird sich die Altersstruktur im VGN grundlegend verändert haben.

Tab. 5: Bevölkerungsprognose für die zukünftigen Erweiterungsgebiete ¹⁾

	31.12.2021	31.12.2041	Veränd. in %
Kreisfreie Stadt Coburg	41,0	40,5	-1,1
Kreisfreie Stadt Hof	45,1	44,0	-2,5
Landkreis Coburg	86,5	85,9	-0,7
Landkreis Hof	93,9	89,2	-5,0
Landkreis Kronach	66,1	60,1	-9,1
Landkreis Kulmbach	71,3	67,6	-5,2
Landkreis Tirschenreuth	71,6	68,1	-5,0
Landkreis Wunsiedel	71,5	66,5	-6,9
potentielle Erweiterungsgebiete	547,0	521,9	-4,6

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2041
¹⁾ Einwohner in 1.000

Abb. 3: Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2041
¹⁾ Einwohner in 1.000

Wie schon in den Prognoseszenarien der letzten Jahre zeigt sich wieder, dass der Alterungsprozess der Bevölkerung trotz der Wanderungsgewinne nicht mehr gestoppt, allenfalls abgemildert werden kann.

Die Brisanz des Alterungsprozesses belegen folgende Zahlen sehr eindrucksvoll (vgl. Abb. 3).

Im Jahr 2041 wird jeder dritte Einwohner in Mittelfranken über 60 Jahre alt sein. Im Jahr 2021 war das nur jeder vierte Einwohner und im Jahr 1988 nur jeder fünfte Einwohner.

Die Bevölkerungsgewinne bzw. -verluste der vier Regierungsbezirke in der Unterscheidung nach Altersgruppen werden in der Tab. 6 aufgeführt.

Tab. 6: Entwicklung der Altersstruktur (Zu- und Abnahme in Prozent)

	0 bis unter 19 Jahre	19 bis unter 40 Jahre	40 bis unter 60 Jahre	ab 60 Jahre
Oberfranken				
2021 - 2041	0,6	-8,0	-10,0	9,9
Mittelfranken				
2021 - 2041	5,0	-3,0	-2,9	15,7
Unterfranken				
2021 - 2041	1,5	-7,0	-7,0	12,6
Oberpfalz				
2021 - 2041	5,4	-5,3	-3,7	19

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2041

Erwartungsgemäß sind im Prognosezeitraum bis 2041 in allen vier Regierungsbezirken die Zunahmen in der Altersgruppe der „über 60-Jährigen“ am größten.

Die Anzahl der Bevölkerung der jüngsten Altersgruppe der „bis 18-Jährigen“ wird sich in den Regierungsbezirken Mittelfranken und Oberpfalz bis zum Jahr 2041 um fünf Prozent erhöhen. Das entspricht in Mittelfranken einer Zunahme von fast 16.000 Kindern und Jugendlichen im Vergleich zum Referenzjahr 2021.

In der Altersgruppe der „19- bis 60-Jährigen“ wird die Bevölkerung in Mittelfranken um sechs Prozent abnehmen, was einem Rückgang von 29.000 Personen im erwerbstätigen Alter entspricht.

Demgegenüber wird die Gruppe der „über 60-Jährigen“ bis zum Referenzjahr 2041 um 78.000 Personen weiter zunehmen. Diese Zunahme entspricht einem Zuwachs von 15,7 Prozent.

Das Szenario der Bevölkerungsentwicklung im VGN und des nordostoberfränkischen Verbunderweiterungsraum (inklusive dem Landkreis Tirschenreuth) wird im Prognosezeitraum von 2021 zu 2041 in einer Karte im Anhang dargestellt.

Die prozentualen Veränderungen in der Einwohnerentwicklung von 2021 zu 2041 werden in fünf Raumtypen eingeteilt und kartographisch umgesetzt (vgl. Karte im Anhang).

Landkreise und kreisfreie Städte mit:

- „stark abnehmender Bevölkerung“ unter -7,5 %
- „abnehmender Bevölkerung“ -7,5 % bis unter -2,5 %
- „stabiler Bevölkerung“ -2,5 % bis unter 2,5 %
- „zunehmender Bevölkerung“ 2,5 % bis unter 7,5 %
- „stark zunehmender Bevölkerung“ 7,5 % oder mehr

Der überwiegende Teil der Gebietskörperschaften im VGN werden der Kategorie „zunehmender“ Bevölkerung“ zugewiesen. In diesen Gebieten des VGN-Raumes ist bis zum Jahr 2041 mit einer stabilen Bevölkerungsentwicklung zwischen 2,5 Prozent bis unter 7,5 Prozent zu rechnen.

Im Norden und Osten des Verbundgebietes befinden sich die zukünftigen Verbundraumerweiterungsgebiete mit den kreisfreien Städten Coburg, Hof und dem Landkreis Coburg, die bis zum Prognosebezugsjahr 2041 mit einer abnehmenden Bevölkerung rechnen müssen (vgl. Karte im Anhang).

Die Landkreise Hof, Kronach, Kulmbach, Tirschenreuth und Wunsiedel im zukünftigen Erweiterungsraum müssen sich laut der aktuellen Bevölkerungsprognose in Zukunft weiterhin mit den Folgen einer schrumpfenden Bevölkerung auseinandersetzen.

Im Landkreis Kronach droht mit einem Bevölkerungsrückgang von 9,1 Prozent der größte Rückgang innerhalb des VGN.

Im Vergleich zu den anderen Regierungsbezirken im Verbundgebiet hat Mittelfranken den größten Bevölkerungszuwachs zu erwarten. Im Regierungsbezirk Oberpfalz wird auch eine Bevölkerungszunahme prognostiziert, hier liegt der Zuwachs bei 1,4 Prozent (vgl. Tab. 4).

In Bayern wird ein Bevölkerungswachstum von 5,4 Prozent bis zum Prognosebezugsjahr 2041 vorhergesagt.

Dagegen werden in den Regierungsbezirken Unter- und Oberfranken Bevölkerungsrückgänge von zwei bzw. vier Prozent in den nächsten 20 Jahren prognostiziert.

Neben der Abnahme der Bevölkerung, die in den meisten Gebieten der Metropolregion durch Wanderungsgewinne nicht so stark in Erscheinung trat wie noch vor einigen

Jahren befürchtet und die aktuelle Bevölkerungsprognose zeigte, stellt die Alterung der Bevölkerung das zweite zentrale Merkmal des demographischen Wandels dar.

Die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2041 zeigt auf, dass der demographische Wandel das Bevölkerungsbild aller Landkreise und kreisfreien Städte im VGN verändern wird. Zwar hat der Verkehrsverbund als Ganzes über den gesamten Vorausberechnungszeitraum keinen Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen. Dennoch wird es insbesondere in den nördlichen und östlichen Erweiterungsgebieten weiterhin Gebiete mit abnehmender und stark alternder Bevölkerung geben.

Selbst in den kreisfreien Städten und in den Verbundlandkreisen, die Einwohnerzuwächse zu erwarten haben, wird die demographische Alterung und die damit einhergehende Reduzierung der potenziell erwerbsaktiven Bevölkerung zu beobachten

1.4. Entwicklung des Pkw-Bestandes

Am 1. Januar 2022 waren im VGN über 1,78 Mio. Pkw zugelassen. Von 2020 zu 2022 hat sich damit die Anzahl der im Verbundgebiet zugelassenen Pkw weiter erhöht. Im Vergleich zum Jahr 2020 hat der Pkw-Bestand um ca. 30.000 Pkw zugenommen, was einer prozentualen Zunahme von 1,7 Prozent entspricht.

Der Trend der Angleichung der Steigerungsraten bei den Pkw-Zulassungszahlen innerhalb der Städteachse und den VGN-Landkreisen hat sich weiter fortgesetzt. In den Anfangsjahren des Verbundes lief die Entwicklung innerhalb der Landkreise wesentlich dynamischer ab als in der Städteachse.

In der Städteachse nahmen in den letzten beiden Jahren die Anzahl der Pkw um 0,7 Prozent zu, was einer Zunahme von ca. 2.700 Pkw entsprach. In den VGN-Landkreisen erhöhte sich der Pkw-Bestand um rund zwei Prozent d.h. die Zunahme betrug 26.500 Pkw in den VGN-Landkreisen.

Die Steigerungsrate bei den Zulassungszahlen lag in den kreisfreien Städten im Verbundgebiet bei einem Prozentpunkt. In den einzelnen VGN-Landkreisen bewegte sich im Vergleichszeitraum 2020 zu 2022 die Zunahmen im Pkw-Bestand zwischen zwei Prozent und drei Prozent.

In der Städteachse verteilt sich der Zuwachs von 2.700 Pkw folgendermaßen: In der Stadt Nürnberg erhöhte sich der Pkw-Bestand um 1.000 Pkw, in Fürth und Erlangen hat sich der Fahrzeugbestand um rund 1.000 Pkw bzw. über 500 Pkw erhöht.

Im Rückblick auf das Jahr 1987 d. h. dem Jahr der Verbundgründung, bestätigt den enormen Zuwachs des Pkw-Bestandes im VGN.

Von 1987 zu 2022 hat sich die Anzahl der im VGN zugelassenen Pkw um über 763.000 erhöht, was einer prozentualen Zunahme von über 75 Prozent entspricht (vgl. Abb. 4).

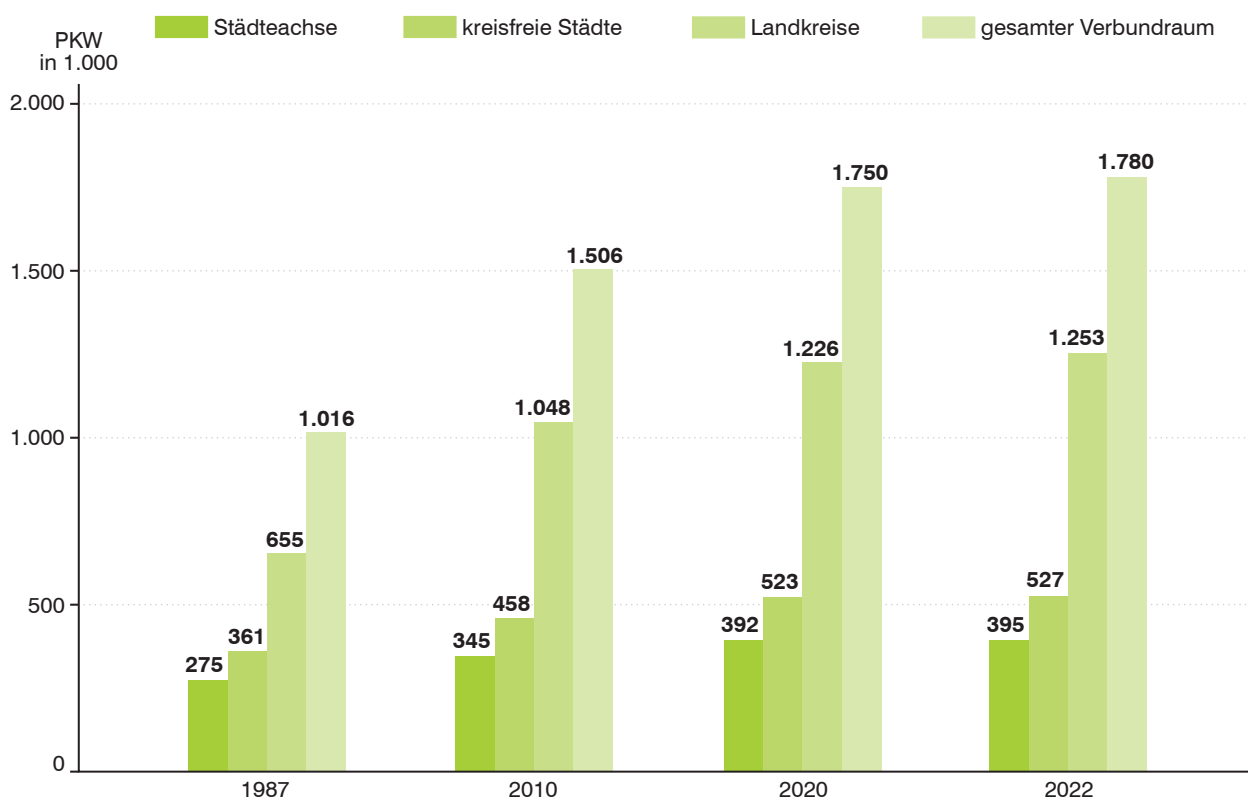
In den VGN-Landkreisen hat sich die Anzahl der Pkw von 1987 bis 2022 um über 90 Prozent erhöht. 1987 waren in den Landkreisen erweiterungsbereinigigt 655.000 Pkw zugelassen, im Jahr 2022 lag der Fahrzeugbestand bei 1,25 Mio. Pkw.

In der Städteachse lag der Zuwachs der Zulassungszahlen in der Langzeitbetrachtung von 1987 zu 2022 bei 44 Prozent bzw. ca. 120.000 Pkw.

Im VGN wurde 2022 mit 1,78 Mio. zugelassenen Pkw ein neuer Höchststand erreicht. Weder in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten, noch in der Städteachse ist eine Trendwende bei den Pkw-Zulassungszahlen in Sicht.

Die Städteachse hat im Pkw-Besatz im Vergleich mit den beiden anderen Gebietskategorien stark aufgeholt, das zeigt sich an der Entwicklung des Mobilisierungsgrads gemessen an der Kennzahl Pkw je 1.000 Einwohner (vgl. Tab. 7).

Abb. 4: Pkw-Entwicklung 1987 - 2022 ¹⁾



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Sonderheft über den Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 01. Juli bzw. 01. Januar (jeweilige Jahrgänge) in der Gliederung nach Fahrzeugarten und Gemeinden

Basis: aktuelles Verbundgebiet (Gebietsstand: 01.01.2022)
¹⁾ erweiterungs- und stilllegungsbereinigt

Im Vergleichszeitraum von 2020 zu 2022 blieb in der Gebietskategorie Städteachse und der Gebietskategorie Landkreise und kreisfreie Städte außerhalb der Städteachse der Pkw-Besatz nahezu unverändert.

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes nahm im Vergleich zur Einwohnerentwicklung weiterhin überproportional zu. Im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2022 haben sich die Einwohnerzahlen im Verbundgebiet um nur 20 Prozent erhöht.

Die Zulassungszahlen erreichen im VGN neuer Höchststände. Durch die Zunahme der Bevölkerung in den letzten beiden Jahren spiegelt sich die Pkw-Zunahme nicht im Motorisierungsgrad wider. Daher lag die Pkw-Verfügbarkeit im Jahr 2022 im VGN mit 611 Pkw je 1.000 Einwohner knapp unter dem Vorjahreswert.

Im Jahr 1987 war der Motorisierungsgrad innerhalb der Städteachse und den Landkreisen mit den kreisfreien Städten außerhalb der Städteachse nahezu identisch. In der Städteachse lag der Pkw-Besatz je 1.000 Einwohnern bei 392. In den Landkreisen mit den kreisfreien Städten außerhalb der Städteachse lag der Kennwert mit 419 Pkw je 1.000 Einwohner nur geringfügig höher.

Tab. 7: Pkw-Entwicklung nach Gebietskategorien ¹⁾

Jahr	Verbundgebiet		Städteachse		Landkreise ²⁾	
	Pkw	je 1.000 E.	Pkw	je 1.000 E.	Pkw	je 1.000 E.
1987	1.016.424	409	274.747	392	655.444	419
2000	1.355.301	506	328.357	446	920.570	536
2010	1.505.881	541	344.756	452	1.047.933	583
2015	1.618.447	579	367.190	475	1.130.332	629
2018	1.704.350	596	383.158	481	1.193.382	654
2019	1.725.635	601	388.064	485	1.208.142	659
2020	1.749.825	610	392.117	490	1.226.412	669
2021	1.770.735	616	395.227	498	1.243.487	674
2022	1.779.703	611	394.823	487	1.252.694	672

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Sonderheft über den Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 01. Juli bzw. 01. Januar (jeweilige Jahrgänge) in der Gliederung nach Fahrzeugarten und Gemeinden

Basis: aktuelles Verbundgebiet (Stand: 01.01.2022)

¹⁾ erweiterungs- und stilllegungsbereinigt

²⁾ Landkreise und kreisfreie Städte außerhalb der Städteachse

Seither nahm der Motorisierungsgrad in der Gebietskategorie Landkreise mit den kreisfreien Städten außerhalb der Städteachse wesentlich stärker zu als in der Städteachse. Im Jahr 2022 entfallen in der Städteachse 487 Pkw auf 1.000 Einwohner und in den Landkreisen mit den kreisfreien Städten außerhalb der Städteachse liegt dieser Kennwert schon bei 672 Pkw je 1.000 Einwohner.

1.5. Pendlerentwicklung

Die in diesem Kapitel vorgestellten Ergebnisse beruhen auf Auswertungen der Pendlerstromdaten aus der Arbeitsamtsstatistik von 1997 bis 2022.

In der Arbeitsamt-Statistik der Bundesagentur für Arbeit werden nur die sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer in die Auswertungen einbezogen. Zu diesem Personenkreis gehören alle Arbeiter und der größte Teil der Angestellten (einschließlich Auszubildende). Dieser Personenkreis repräsentiert rund 70 Prozent aller Erwerbstätigen in Bayern.

Trotz der Einschränkung, dass nicht alle Erwerbstätigen bei den Pendlerstromdaten Berücksichtigung finden, stellen diese Daten eine wichtige Planungsgrundlage für den ÖPNV dar und lassen aktuelle Aussagen über die Entwicklung der Pendlerströme im Verbundgebiet zu.

Bei den dargestellten Ergebnissen wird nur der Typus des Berufs- und Tagespendlers betrachtet. Darunter versteht man eine Person, die täglich von seinem ständigen Hauptwohnsitz zur Arbeit pendelt und dabei die Gemeindegrenze überschreitet.

In der Abb. 5 wird der Pendlereinzugsbereich der Stadt Nürnberg mit seinen Herkunftsgemeinden dargestellt. Die Stadt Nürnberg besitzt den größten Pendlereinzugsbereich innerhalb des VGN und hat die größte verkehrliche Bedeutung in Nordbayern.

Anhand von sieben Pendlerachsen, die sich weitgehend mit den ehemaligen Linienverläufen bzw. Einzugsbereichen der gleichnamigen R-Bahnlinien bzw. S-Bahnlinien decken, wird die Entwicklung der Berufseinpender nach Nürnberg fortlaufend untersucht.

In der aktuellen Abb. 5 wird die Entwicklung der Berufseinpender nach Nürnberg in den Pendlerachsen anhand der Jahre 1997, 2000, 2019 und 2022 näher betrachtet.

Im Vergleich zum letzten Verkehrsentwicklungsbericht aus dem Jahr 2019 lassen sich folgende Veränderungen ausmachen:

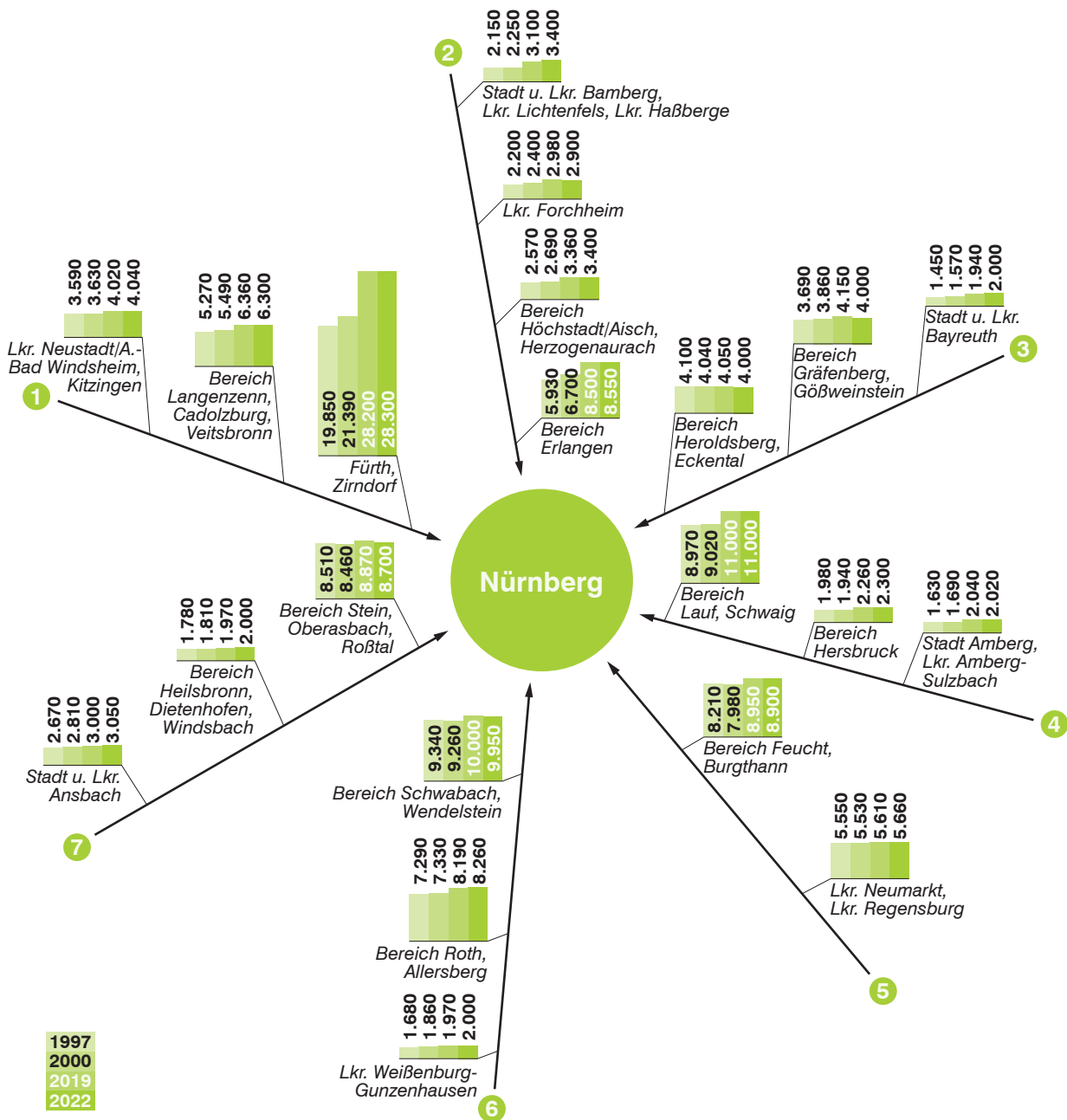
Im Jahr 2022 pendelten am Werktag über 166.000 Beschäftigte von außerhalb in die Stadt Nürnberg zum Arbeiten ein. Im Vergleich zum Jahr 2019 hat sich die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg vom gesamten Bundesgebiet um drei Prozent erhöht.

Davon hatten ca. 131.000 Berufseinpender nach Nürnberg ihren Wohnort im Verbundgebiet. Damit ist die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg aus dem Verbundgebiet im Vergleich zu 2019 konstant geblieben.

Die Herkunftsgemeinden der Berufseinpender nach Nürnberg werden in der Abb. 5 aufgeführt.

Die Pendlerachse eins ist der mit Abstand am stärksten frequentierte Pendlerkorridor im Berufsverkehr von und nach Nürnberg. In dieser Pendlerachse pendeln werktags im Jahr 2022 ca. 38.600 Beschäftigte nach Nürnberg. Die Pendlerachse 1 umfasst die Stadt Fürth, Teilbereiche vom Landkreis Fürth und die Landkreise Neustadt/A.-Bad Windsheim bzw. Kitzingen (vgl. Abb. 5).

Abb. 5: Pendlerachsen Stadt Nürnberg - Berufseinpendler ¹⁾



Quelle: Bundesagentur für Arbeit jeweilige Jahrgänge
¹⁾ sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer
 Nur Berufseinpendler innerhalb des aktuellen Verbundgebietes

Die Achse sechs bildet den zweitstärksten Pendlerkorridor mit der kreisfreien Stadt Schwabach und den Landkreisen Roth und Weißenburg-Gunzenhausen. Aus diesen Herkunftsbereichen pendeln täglich 20.000 Berufstätige nach Nürnberg.

Im Vergleich zu 2019 hat sich insgesamt das Pendleraufkommen in allen sieben auf die Stadt Nürnberg gerichteten Pendlerachsen unwesentlich verändert.

Das aus dem Verbundgebiet nach Nürnberg gerichtete Pendleraufkommen hat sich von 2019 zu 2022 nicht erhöht und blieb mit 131.000 Berufseinpender konstant.

Durch den Einfluss der Coronapandemie auf das Verkehrsverhalten, hat sich das auf Nürnberg gerichtete Pendleraufkommen im Vergleich von 2019 zu 2022 nicht erhöht.

Im Rückblick auf das Jahr 2019 fand lediglich in der Achse zwei eine nennenswerte Zunahme statt (vgl. Abb. 5). Hier hat sich das Berufspendleraufkommen in den letzten drei Jahren um zwei Prozent erhöht, was einer Zunahme von rund 400 zusätzlichen Pendlern entspricht.

Insgesamt hat sich die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg in den sieben dargestellten Pendlerachsen im Betrachtungszeitraum von 1997 zu 2022 um über 22.000 erhöht. Das entspricht einer Zunahme von über 21 Prozent.

Im Rückblick auf die Entwicklung der letzten 25 Jahren haben sich die Pendlerbeziehungen in den Pendlerachsen eins (Fürth, Zirndorf, Langenzenn, Neustadt/A., Kitzingen) und zwei (Erlangen, Forchheim, Bamberg, Lichtenfels) am stärksten entwickelt. Im Betrachtungszeitraum von 1997 zu 2022 haben sich die Berufseinpender von der Achse eins um fast 10.000 Pendler und in der Achse zwei um 5.500 Pendler erhöht.

Überdurchschnittliche Zuwächse waren auch in der Pendlerachse vier (Schwabach, Roth, Allersberg, Pleinfeld, Weißenburg) mit einem Zuwachs von 22 Prozent zu verzeichnen.

Über 27 Prozent der Herkunftsorte der Berufseinpender nach Nürnberg kommen unmittelbar aus den kreisfreien Städten der Städteachse. Dabei stammen 23.500 Einpendler bzw. 18 Prozent der Gesamteinpendler nach Nürnberg aus Fürth, 6.900 Einpendler bzw. fünf Prozent entfallen auf Erlangen und 5.900 bzw. vier Prozent kommen aus Schwabach.

Mit über 23.200 Einpendlern nach Nürnberg behält der Landkreis Nürnberger Land auch im Jahr 2022 seine Spitzenposition als Herkunftsgebiet der Berufseinpender nach Nürnberg unter den Landkreisen.

Im Untersuchungszeitraum von 1997 bis 2022 haben alle Pendlerverflechtungen mit der Stadt Nürnberg und den Städten und Landkreisen im Umland zugenommen.

Die engen Verflechtungen Nürnbergs mit seinen Nachbarorten haben sich im Rückblick auf das Jahr 1997 noch weiter intensiviert. Zwischen Nürnberg und Fürth bzw. zwischen Nürnberg und Erlangen hat sich die Verflechtungsintensität am stärksten erhöht.

So nahmen die Anzahl der Berufseinpender von Fürth nach Nürnberg in der Langzeitbetrachtung um 7.300 Pendler bzw. von Erlangen nach Nürnberg um über 2.000 Pendler zu.

Die absolut größten Zuwächse bei den Pendlerbeziehungen zwischen den Landkreisen und der Stadt Nürnberg waren wiederum bei den Landkreisen Nürnberger Land und Fürth zu beobachten.

Der Verflechtungsgrad zwischen Nürnberg und den beiden Landkreisen hat in den letzten 25 Jahren um 3.000 Pendler bzw. 2.200 Pendler zugenommen.

In der Tab. 8 werden die sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Ein- und Auspendlern unterschieden. Einpendler sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die nicht am Arbeitsplatz wohnen. Auspendler sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die nicht am Wohnort arbeiten. Die Differenz zwischen Einpendlern und Auspendlern ergibt den Pendlersaldo.

Aus diesen Verflechtungen zwischen Wohnort und Arbeitsort resultieren die in der Tab. 8 dargestellten Pendlersalden der kreisfreien Städte und Landkreise im VGN.

Die stärksten Pendelverflechtungen im VGN bestehen erwartungsgemäß zum Ballungsraum Nürnberg mit den drei Großstädten innerhalb der Städteachse.

Von den acht kreisfreien Städten innerhalb des VGN weisen sechs kreisfreie Städte einen positiven Pendlersaldo auf, nur in Fürth und Schwabach gibt es auf Grund ihrer räumlichen Nähe zu Nürnberg mehr Auspendler als Einpendler (vgl. Tab. 8).

Das zeigt sich auch bei der Betrachtung des Kennwerts Auspendlerquote der beiden Städte. Mit einer Auspendlerquote von 70,9 Prozent in Fürth und mit 67,4 Prozent in Schwabach werden in beiden Städten verbundweit die höchsten Werte erreicht (vgl. Tab. 8).

Die Stadt Nürnberg als das größte Pendlerzentrum Nordbayerns übt mit seiner hohen Arbeitsmarktattraktivität eine große Anziehungskraft auf die Beschäftigten innerhalb des VGN aus. Die Stadt Nürnberg hat 166.500 Berufseinpendler und mit einem Pendlersaldo von 88.700 den größten Pendlerüberschuss im VGN.

Die Stadt Nürnberg besitzt mit ihren über 318.300 Beschäftigten am Arbeitsort die größte Arbeitsplatzzentralität im VGN (vgl. Tab. 8). Im Vergleich zu 2020 hat sich die Anzahl der Beschäftigte in Nürnberg nochmals um über 9.200 Beschäftigte erhöht.

Die Stadt Erlangen ist mit über 95.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort das zweitgrößte überregionale Arbeitszentrum im VGN. Bezogen auf die Einwohnerzahl hat die Stadt Erlangen mit 825 Beschäftigten je 1.000 Einwohner sogar die höchste Beschäftigtendichte im VGN.

Der VGN-Durchschnitt dieses Kennwerts lag im Jahr 2022 bei 427 Beschäftigten je 1.000 Einwohner. Zum Vergleich: In der Städteachse lag dieser Kennwert bei 595 Beschäftigten je 1.000 Einwohner, in den Landkreisen lag die so ermittelte Beschäftigtendichte bei 322 Beschäftigten je 1.000 Einwohner.

Auch die regionalen Oberzentren Bamberg und Bayreuth sind durch einen großen Pendlerüberschuss und einer hohen Beschäftigtendichte gekennzeichnet (vgl. Tab. 8).

In Bamberg und Bayreuth gab es im Jahr 2022 einen Überhang von 25.500 bzw. 19.200 Berufseinpendlern. Mit einer Beschäftigtendichte von 715 Beschäftigte je 1.000 Einwohner und 657 Beschäftigte je 1.000 Einwohner werden auch in den Städten Bamberg und Bayreuth Spitzenwerte innerhalb des VGN erreicht.

Tab. 8: Beschäftigte und Ein- und Auspendler nach Gebietskörperschaften 2022

Gebietskörperschaften	Beschäftigte Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Auspendler- Quote	Pendler- Saldo
Kreisfreie Städte					
Amberg	28.156	18.088	7.561	42,9	10.527
Ansbach	27.796	17.931	7.839	44,3	10.092
Bamberg	56.491	38.937	13.468	43,5	25.469
Bayreuth	48.669	29.177	9.952	33,8	19.225
Erlangen	95.102	64.699	21.183	41,1	43.516
Fürth	51.175	33.988	41.793	70,9	-7.805
Nürnberg	318.346	166.506	77.834	33,9	88.672
Schwabach	17.011	11.278	11.800	67,3	-522
Landkreise					
LK Amberg - Sulzbach	30.378	11.430	25.965	57,8	-14.535
LK Ansbach	64.284	17.209	36.302	43,6	-19.093
LK Bamberg	40.335	17.137	43.238	65,1	-26.101
LK Bayreuth	24.856	9.919	29.750	66,6	-19.831
LK Erlangen- Höchstadt	53.832	31.650	39.538	64,1	-7.888
LK Forchheim	34.290	13.479	30.641	59,6	-17.162
LK Fürth	25.774	13.835	38.987	76,6	-25.152
LK Haßberge	28.489	8.123	16.304	44,5	-8.181
LK Kitzingen	35.859	12.111	16.855	41,5	-4.744
LK Lichtenfels	28.378	10.401	11.626	39,3	-1.225
LK Neumarkt i.d.OPf.	53.240	13.828	21.053	34,8	-7.225
LK Neustadt/Aisch - Bad Windsheim	34.508	9.121	19.775	43,8	-10.654
LK Nürnberger Land	56.729	23.303	40.188	54,6	-16.885
LK Roth	41.809	17.334	31.330	56,2	-13.996
LK Weißenburg - Gunzenhausen	32.743	7.098	14.834	36,7	-7.736

Quelle: Bundesagentur für Arbeit
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2022

Mit über 56.500 bzw. 48.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort weisen die beiden oberfränkischen Städte Bamberg und Bayreuth sogar einen höheren

bzw. einen vergleichbaren Beschäftigtenbesatz wie die Großstadt Fürth auf. Im Jahr 2022 wurden in Fürth 51.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort gezählt.

Die VGN-Landkreise besitzen durchwegs einen negativen Pendlersaldo, das bedeutet, dass mehr Beschäftigte aus dem Landkreis auspendeln als Beschäftigte einpendeln. Bevorzugte Pendlerziele der in den Landkreisen wohnenden Beschäftigten, ist der Ballungsraum Nürnberg, Fürth und Erlangen bzw. die vier regionalen Oberzentren im VGN mit den kreisfreien Städten Amberg, Ansbach, Bamberg und Bayreuth.

Um die Ergebnisse der Pendlerbeziehungen der kreisfreien Städte und Landkreise besser miteinander vergleichen zu können, wurden in der Tab. 8 noch die Auspendlerquote dargestellt, die Aussagen unabhängig von der Regionsgröße erlaubt.

Die Auspendlerquote ist der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einer Gebietskategorie, deren Arbeitsort außerhalb dieser Gebietseinheit liegt an allem sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in dieser Gebietseinheit.

Der Landkreis Fürth ist der Spitzenreiter unter den Auspendlerregionen innerhalb der VGN-Landkreise. Hier liegt die Auspendlerquote im Jahr 2022 bei 76,6 Prozent. Ähnlich hohe Werte erreichen noch der Landkreis Bamberg mit einer Auspendlerquote von 65,1 Prozent und der Landkreis Bayreuth mit 66,6 Prozent (vgl. Tab. 8).

In diesen Landkreisen wirkt die räumliche Nähe im Fall vom Landkreis Fürth zu den Arbeitsplätzen in Nürnberg und Fürth und bei den beiden oberfränkischen Landkreisen zu den Oberzentren Bamberg und Bayreuth.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich im VGN die Anzahl der Berufspendler im Berichtszeitraum von 2019 zu 2022 nicht weiter erhöht hat.

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Die Veränderungen des VGN-Verkehrsnetzes in der Unterscheidung nach den fünf Betriebszweigen sind in den Tabellen 9 und 10 aufgeführt. Die Anzahl der Linien im VGN hat sich im Berichtszeitraum von 2020 zu 2022 nochmals um 36 Linien auf insgesamt 811 Linien erhöht (vgl. Tab. 9).

Dementsprechend hat sich im Verbundgebiet auch die Anzahl der Haltestellen um 249 Haltestellen auf 9.485 Haltestellen erhöht.

Bei der Regionalbahn war die größte Veränderung zu verzeichnen. Hier hat sich die Linienanzahl um 17 Linien erhöht, was aber nicht auf eine Angebotsmehrung zurückzuführen ist, sondern ursächlich an der bayernweiten Linien-Umbenennung der Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft (BEG) lag. Die Umbenennungen der Linien führte zu einer namentlichen Zunahme der Regionalbahnlinien im VGN.

Tab. 9: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen

Betriebszweige	Anzahl Linien			Anzahl Haltestellen		
	1987	2020	2022	1987	2020	2022
U-Bahn	2	3	3	28	49	49
Straßenbahn	6	5	5	84	77	77
S-Bahn	1	5	6	11	85	88
Regionalbahn	14	31	48	123	204	180
Bus	104	741	749	1.770	8.821	9.091
- darunter Rufbus			39			
Gesamt	127	785	811	2.016	9.236	9.485

Gebietsstand: 01.01.2022

Im Rückblick auf den Verbundstart im Jahr 1987 hat sich die Anzahl der Linien im VGN als Ergebnis der zahlreichen Verbundraumerweiterungen fast versiebenfacht.

Das Verkehrsnetz des VGN erstreckte sich im Jahr 2022 über eine Streckenlänge von 13.900 km bzw. über eine Linienlänge von 14.100 km.

Seit der Einführung der S6 nach Neustadt/A. im Dezember 2021 verfügt das S-Bahn-System im VGN über ein Streckennetz von 320 Kilometer Länge (vgl. Tab. 10).

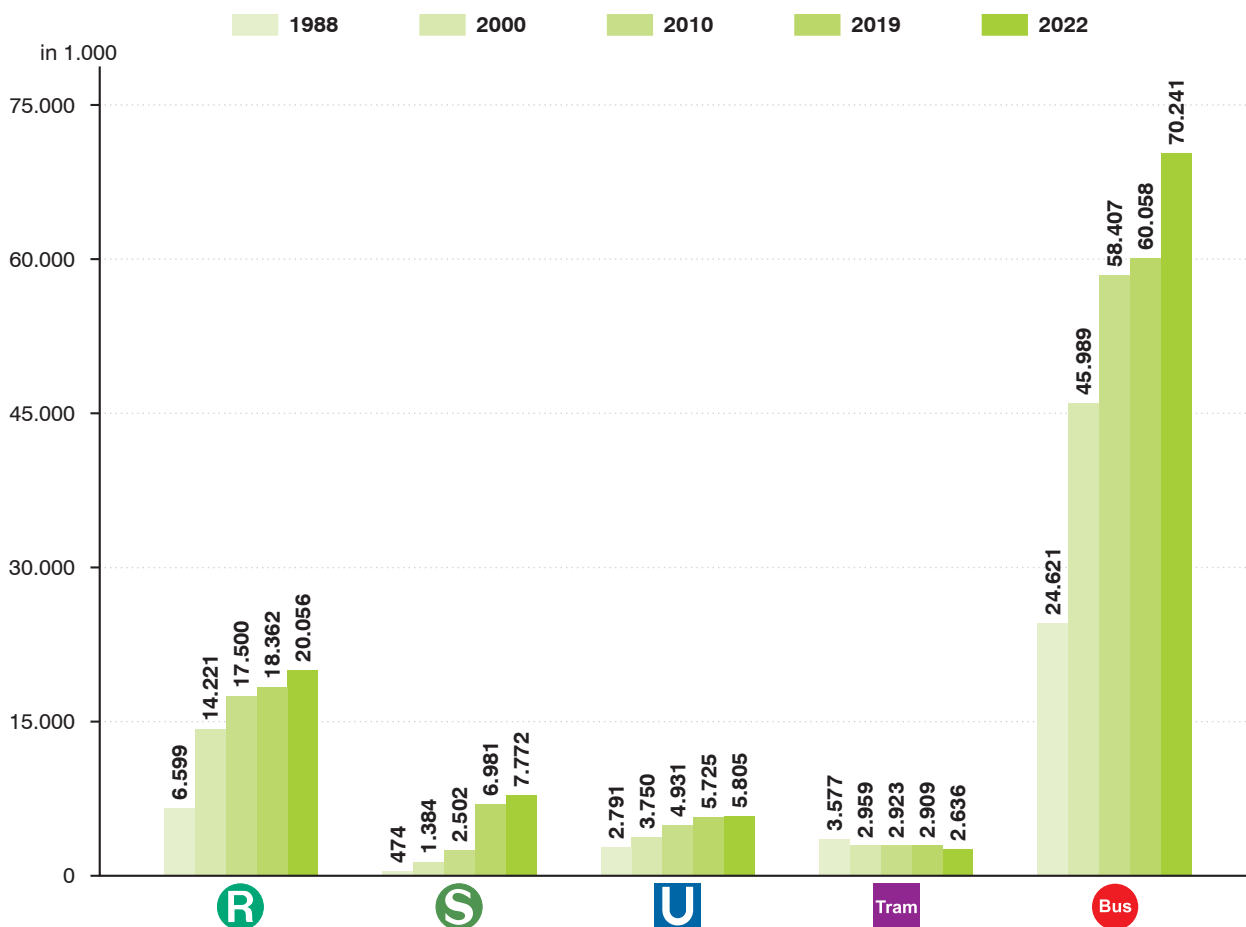
In den Abbildungen 6 und 7 werden die Entwicklungen der Leistungsparameter Zug- und Wagenkilometer sowie der Platzkilometer seit Verbundstart bis zum Jahr 2022 dargestellt.

Tab. 10: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen

Betriebszweige	Streckenlänge in km			Linienlänge in km		
	1987	2020	2022	1987	2020	2022
U-Bahn	19	37	37	29	41	41
Straßenbahn	40	35	36	51	40	39
S-Bahn	17	278	319	17	279	320
Regionalbahn	425	1.045	1.004	457	1.123	1.082
Bus	2.140	11.797	11.937	2.499	12.451	12.591
Gesamt	2.641	13.192	13.333	3.053	13.934	14.073

Gebietsstand: 01.01.2022

Abb. 6: Zug- und Wagenkilometer in Tsd.



Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen an den VGN

Im Berichtszeitraum von 2020 zu 2022 haben sich im VGN die Zug- und Wagenkilometer um über 10 Prozent und die Anzahl der Platzkilometer um über acht Prozent erhöht.

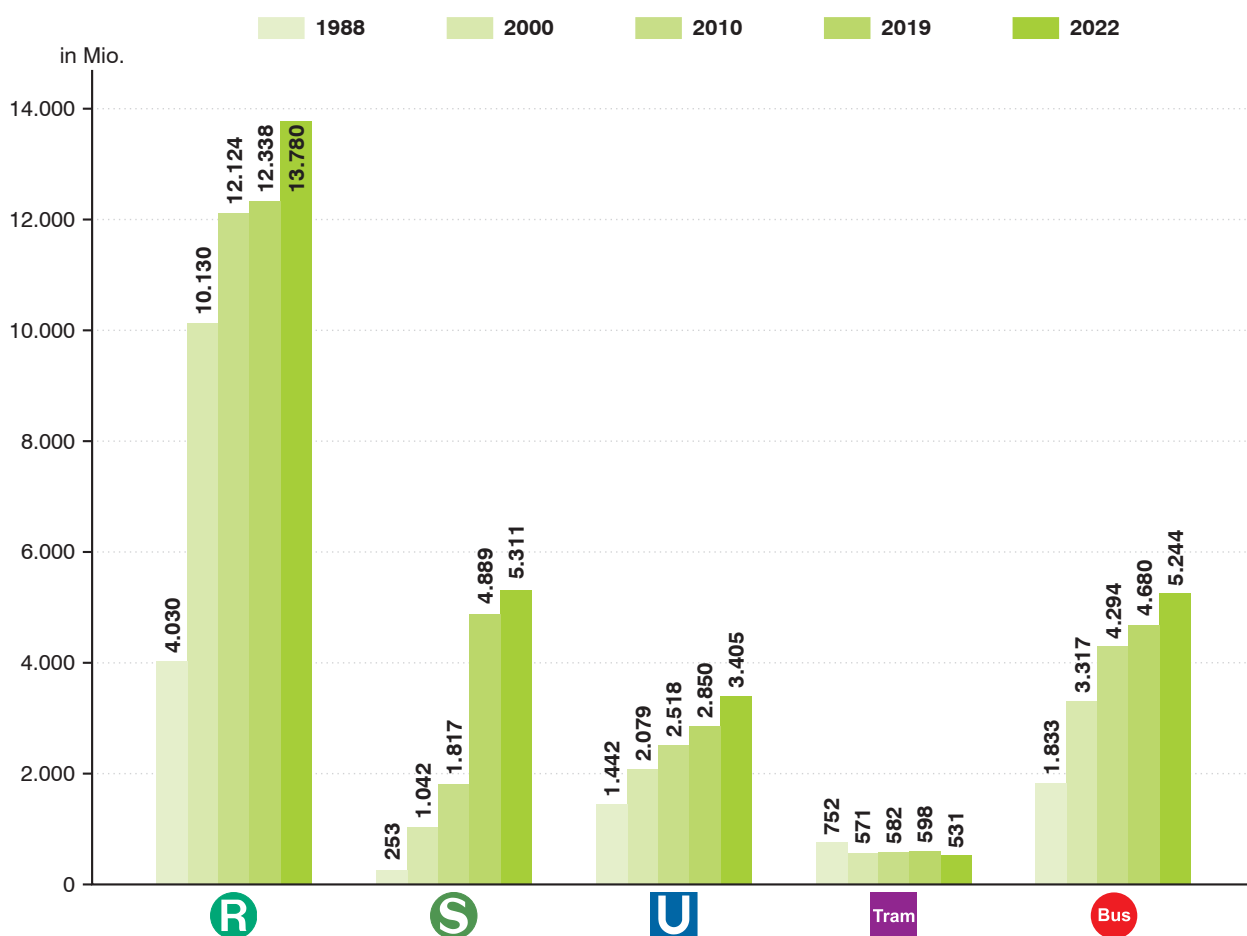
Im Einzelnen sind die überdurchschnittlichen Zuwächse im Betriebszweig S-Bahn, hervorgerufen durch die Inbetriebnahme der S6, besonders hervorzuheben. Dadurch haben sich im Betrachtungszeitraum die Anzahl der Zugkilometer der S-Bahn um 16 Prozent erhöht.

Im Vergleichszeitraum von 2020 zu 2022 haben sich die Anzahl der Wagenkilometer im Betriebszweig Bus um 15 Prozent erhöht.

Einen leichten Rückgang im Angebot lässt sich bei der Straßenbahn feststellen. Bei der Straßenbahn nahmen die Zug- und Wagenkilometer und die Platzkilometer jeweils um einige Prozentpunkte ab.

Die unterschiedlichen Entwicklungen der Platzkilometer der anderen Betriebszweige sind der Abb. 7 zu entnehmen.

Abb. 7: Platzkilometer in Mio. ¹⁾



Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen an den VGN

¹⁾ 4 Personen je m² Stehplatz

3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV

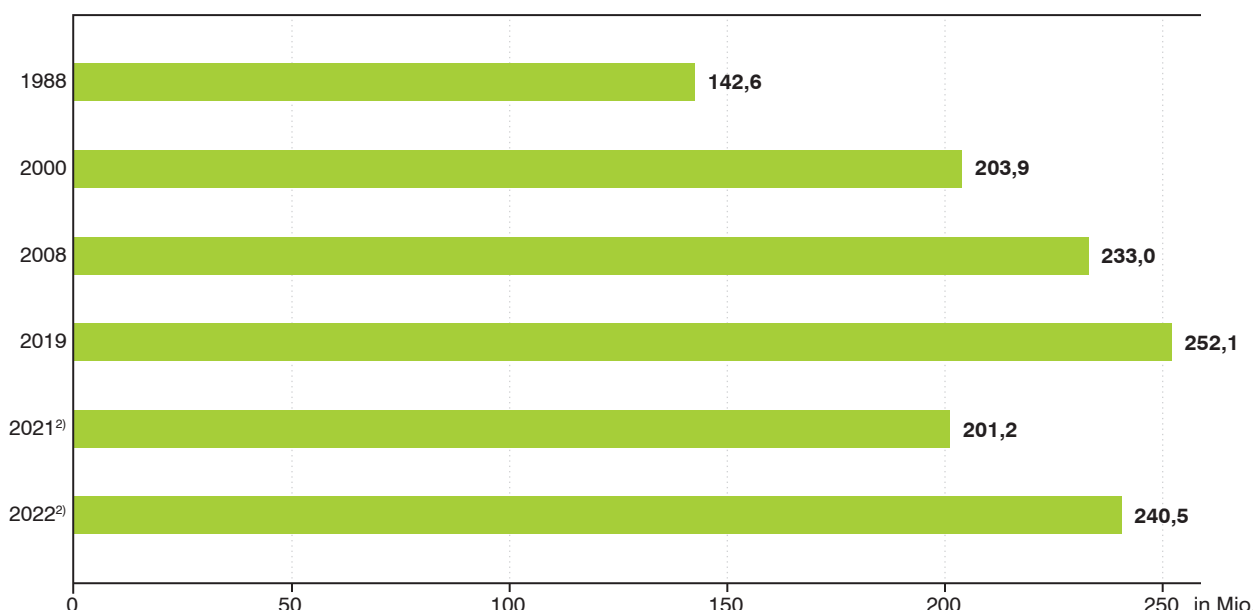
In Abb. 8 wird die Verkehrsentwicklung im VGN seit 1988 dargestellt, abgeleitet aus der VGN-Verkaufsstatistik. Mit der Verkaufsstatistik, d.h. einer Aufstellung aller von den Verkehrsunternehmen verkauften Fahrkarten, steht dem VGN seit Verbundstart eine kontinuierliche Datenbasis zur Verfügung.

Um aus der Zahl der verkauften Fahrausweise die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle im VGN abzuleiten, muss bekannt sein, wie häufig ein Fahrgast im Durchschnitt sein Ticket nutzt. Diese so genannten Nutzungshäufigkeiten werden regelmäßig befragt. Durch Multiplikation der Anzahlen der verkauften Tickets mit den entsprechenden Nutzungshäufigkeiten erhält man die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle.

Unter einem Verbundbeförderungsfall ist eine im VGN beförderte Person, unabhängig von der Anzahl der Umstiege, innerhalb des Verbundgebietes zu verstehen. Bei den Verbundbeförderungsfällen werden alle Fahrten berücksichtigt, deren Start- und Zielhaltestelle im Verbundgebiet liegen.

Die Jahresergebnisse der Verbundbeförderungsfälle sind das Ergebnis der verbundweiten VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988, 2000, 2008 und 2017.

Abb. 8: Entwicklung Verbundbeförderungsfälle 1988 - 2022 ¹⁾



Quelle: VGN-Verkaufsstatistik und VGN-Fahrgastbefragungen

¹⁾ inklusive Freifahrer und Schwerbehinderte

²⁾ geschätzte Fahrgastzahlen aus der Verkaufsstatistik unter Berücksichtigung von geringerer Nutzung aufgrund der Corona-Krise

Die dargestellten Verbundbeförderungsfälle für die Jahre 2019 bis 2022 wurden anhand der Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2017 und den Ergebnissen der VGN-Verkaufsstatistik wie oben beschrieben abgeleitet und für die Jahre 2019 bis 2022 fortgeschrieben.

In den aufgeführten Jahreswerten sind auch alle unentgeltlich beförderten Fahrgäste d.h. auch die Freifahrer und Schwerbehinderte enthalten.

Im März 2020 wurde die seit Jahren positive Fahrgastentwicklung im VGN jäh gestoppt als sich die weltweite Corona-Pandemie in Deutschland ausbreitete.

Als Folge der Corona-Pandemie gingen die Fahrgastzahlen im ÖPNV deutschlandweit und im VGN rapide zurück.

In den weiteren Pandemie Jahren 2021 und 2022 handelt es sich bei den ausgewiesenen Verbundbeförderungsfällen um geschätzte Fahrgastzahlen aus der Verkaufsstatistik unter Berücksichtigung von einer geringeren Nutzungshäufigkeit bei den Zeitkarten.

Die Unsicherheit bei der Ableitung von Fahrgastzahlen aus der Anzahl verkaufter Fahrausweise (insbesondere bei Zeitfahrkarten) besteht darin, dass die durchschnittliche Nutzung der Tickets unter den Bedingungen der Corona-Pandemie sicher geringer ausfällt als unter Normalbedingungen und damit die abgeleiteten Beförderungsfälle zu hoch ausgewiesen würden, wenn man die Nutzungshäufigkeit auf Zeitfahrausweise nicht vermindert.

Wegen Lockdown und Homeoffice-Pflicht waren auch im Jahr 2021 sämtliche Bereiche des öffentlichen Lebens eingeschränkt. In Deutschland und im VGN waren weitere starke Fahrgastrückgänge zu beklagen.

Im Vergleich zu den Verbundbeförderungsfällen vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019 betrug der Fahrgastrückgang im Jahr 2021 über 50 Mio. Fahrgäste im VGN (vgl. Abb. 8).

Die Fahrgastzahlen stiegen im Folgejahr 2022 um 39 Mio. Fahrgäste an und lagen damit nur noch fünf Prozentpunkte unter dem Jahresergebnis von 2019.

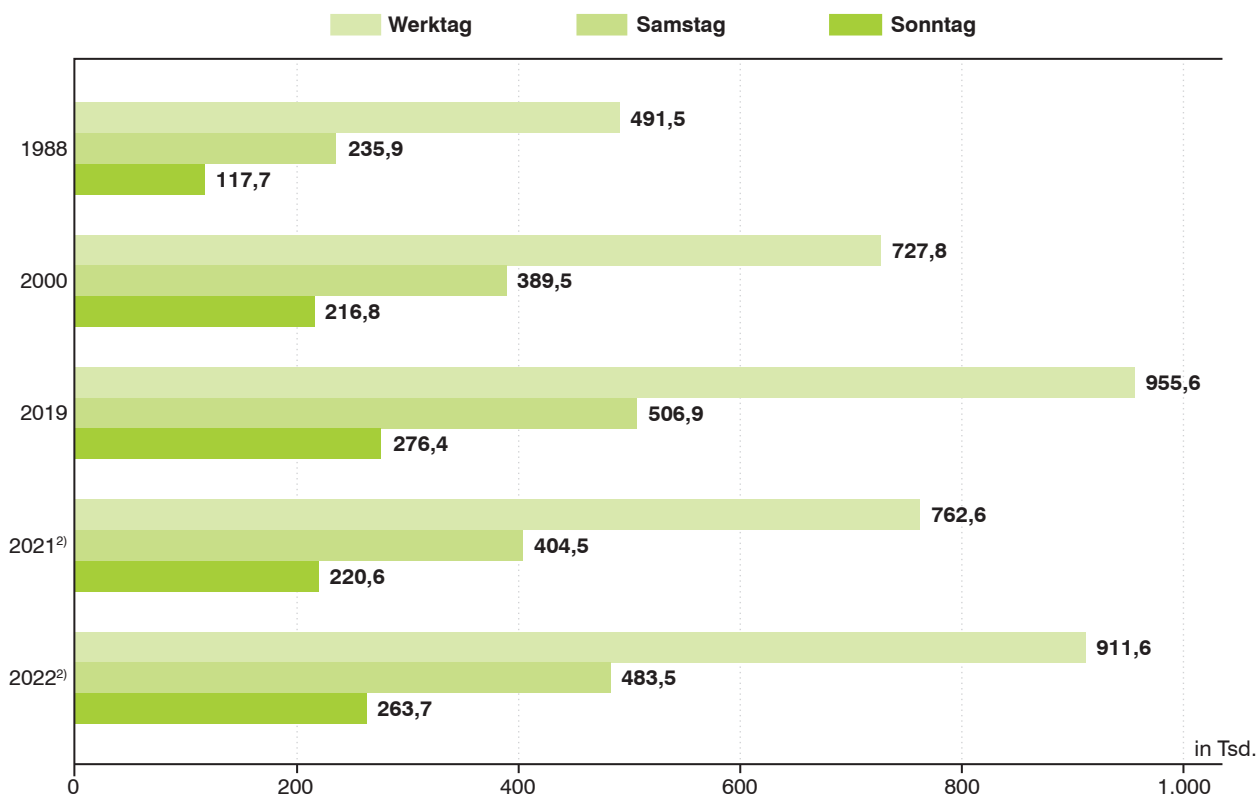
Im Jahr 2022 wurden über 240 Millionen Fahrgäste mit dem VGN befördert, was wieder einen deutlichen Zuwachs von fast 20 Prozent im Vergleich zum Pandemiejahr 2021 darstellte.

In der Abb. 9 wird die Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle von 1988 bis 2022 differenziert nach Tagesarten Werktag, Samstag und Sonntag aufgeführt. Auch hier basieren die Tageswerte auf den Auswertungen der VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988, 2000, 2008 und 2017.

Da man aus den Daten der VGN-Verkaufsstatistik keine Unterscheidung der Fahrgastzahlen in Werktags-, Samstags- und Sonntagsverkehr treffen kann, wurden für die Jahre 2019 bis 2022, die aus der VGN-Fahrgastbefragung 2017 gewonnene Verteilung der Verbundbeförderungsfälle auf die drei Tagesarten Werktag, Samstag und Sonntag verwendet.

Die Tageswerte für die Jahre 2019 bis 2022 wurden anhand der jährlichen Steigerungsraten aus der Verkaufsstatistik linear fortgeschrieben.

Abb. 9: Verbundbeförderungsfälle nach Tagesarten ¹⁾ 1988 - 2022



Quelle: VGN-Verkaufsstatistik und VGN-Fahrgastbefragungen

¹⁾ Tageswert Schulzeit

²⁾ geschätzte Fahrgastzahlen aus der Verkaufsstatistik unter Berücksichtigung von geringerer Nutzung aufgrund der Corona-Krise

Bedingt durch die Corona-Pandemie waren im Jahr 2021 auch bei den Tageswerten starke Fahrgastrückgänge zu verzeichnen. Die stärksten Rückgänge waren im Werktagverkehr zu vermelden. Im Werktagverkehr waren über 190.000 Fahrgästen weniger mit dem VGN unterwegs als noch im Jahr 2019.

Die Rückgänge im Wochenendverkehr lagen im Jahr 2021 am Samstag bei über 100.000 Fahrgästen und am Sonntag bei 56.000 Fahrgästen (vgl. Abb. 9).

Im Jahr 2022 wurden wieder annähernd die Tageswerte aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 erreicht.

In der Unterscheidung nach Tagesarten bedeutet dieses Fortschreibungsergebnis, dass im Jahr 2022 an einem durchschnittlichen Werktag in der Schulzeit 911.600 Fahrgäste mit dem VGN unterwegs waren. Am Samstag und Sonntag lag das durchschnittliche Fahrgastaufkommen bei 483.500 bzw. 263.700 Fahrgästen.

Langfristige Folgen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsnachfrage im VGN lassen sich noch nicht absehen.

Die für das Jahr 2022 geplante Durchführung der verbundweiten VGN-Fahrgastbefragung musste wegen der Corona-Pandemie auf das Jahr 2023 verschoben werden.

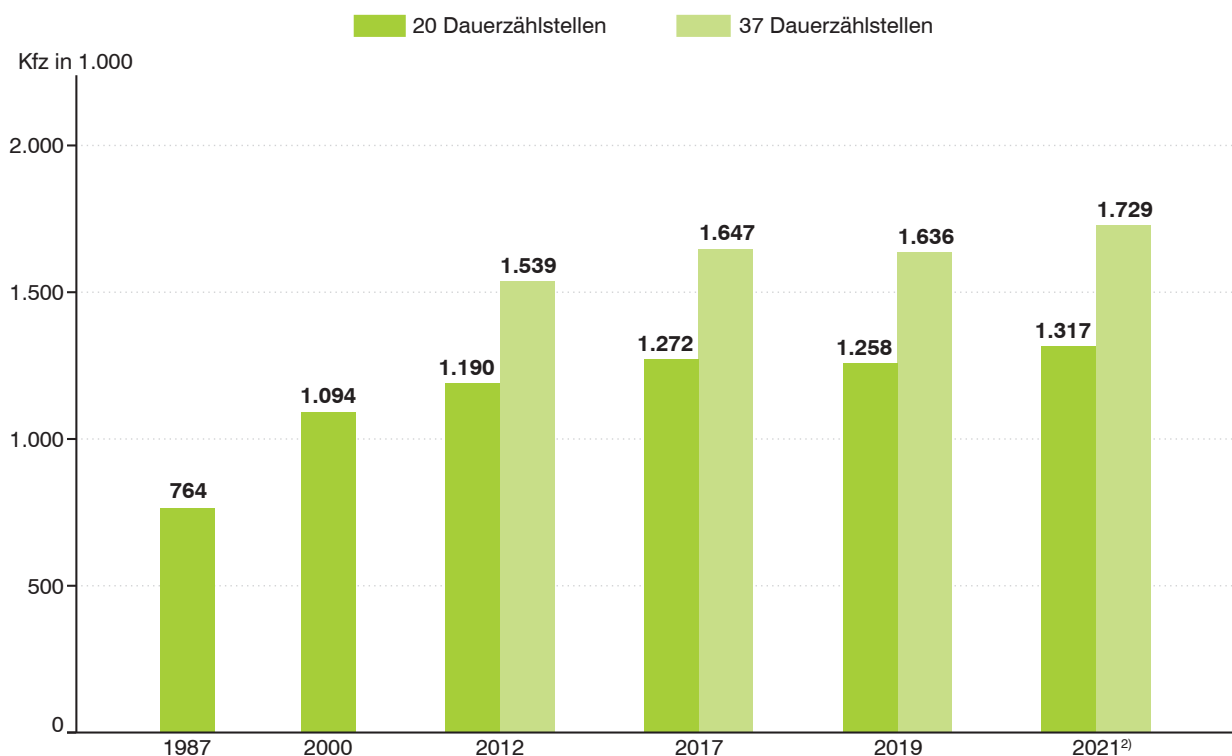
Voraussichtlich im Jahr 2024 steht der Verbundgesellschaft dann wieder ein aktuelles Verkehrsmengengerüst zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage im VGN zur Verfügung.

4. Verkehrsentwicklung im MIV

4.1. Verkehrsentwicklung anhand der Dauerzählstellen

In der Abb. 10 ist die Verkehrsentwicklung im motorisierten Individualverkehr (MIV) anhand von 20 bzw. ab dem Jahr 2010 von 37 repräsentativen Dauerzählstellen im Verbundgebiet dargestellt.

Abb. 10: Verkehrsentwicklung MIV 1987 - 2022 ¹⁾



Quelle: Autobahndirektion Nordbayern

¹⁾ DTV/Kfz = Summe aus 20 bzw. 37 Dauerzählstellen der Autobahndirektion Nordbayern

²⁾ 8% Corona-Zuschlag

Die Dauerzählstellen sind über das ganze Verbundgebiet verteilt. Bei den ausgewählten Dauerzählstellen handelt es sich um die Dauerzählstellen, die seit 1985 durchgehend und ohne Datenlücken von der Autobahndirektion Nordbayern erhoben worden sind.

Ab dem Jahr 2010 bestand durch die großen Verbundraumerweiterungen die Notwendigkeit weitere Dauerzählstellen in die Zeitreihe einzubeziehen. Ein großer Teil der neu in die Zeitreihe aufgenommenen Dauerzählstellen lagen in den oberfränkischen Erweiterungsgebieten Bamberg und Bayreuth.

Im Jahr 2022 wurde an den 37 Dauerzählstellen eine Verkehrsmenge von 1,729 Mio. Kfz. ermittelt. Dieses Ergebnis spiegelt nicht den Gesamtverkehr im VGN wider, sondern repräsentiert nur die Verkehrsnachfrage an den ausgewählten Dauerzählstellen. Durch die Langzeitbetrachtung kann man wichtige Erkenntnisse in der Verkehrsentwicklung im MIV gewinnen.

Im Zweijahreszeitraum von 2019 zu 2021 hat sich die Verkehrsbelastung im VGN an den 37 Dauerzählstellen um fast sechs Prozent erhöht.

In der Abb. 10 lässt sich die Verkehrsentwicklung im MIV anhand von 20 Dauerzählstellen bis zum Jahr 1987 zurückverfolgen. Im Betrachtungszeitraum von 1987 bis 2021 hat sich das Verkehrsaufkommen an den 20 ausgewählten Dauerzählstellen um 72 Prozent erhöht, was einer Zunahme von über 550.000 Kfz jährlich entspricht.

Die Verkehrsentwicklung in Bayern wird in der Tab. 11 differenziert nach vier Straßenklassen dargestellt. Die Grundlage dieser Ergebnisse bilden die Straßenverkehrszählungen (SVZ) des Bundes, die alle fünf Jahre in ganz Deutschland durchgeführt werden. Durch die Corona-Pandemie musste die Durchführung der bundesweiten SVZ auf das Jahr 2021 verschoben werden.

Zum Jahresende 2022 lagen für Bayern die Ergebnisse der SVZ 2021 vor. In Bayern stehen zusätzlich jährliche hochgerechnete Zählergebnisse des Verkehrsmonitorings Bayern zur Verfügung. Die Ergebnisse der hochgerechneten Dauerzählstellen aus dem Jahr 2019 bilden die Basis der Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der SVZ 2021 (vgl. Abb.10 und Tab. 11).

Die Ergebnisse der SVZ 2021 beinhalten einen pauschalen Corona-Zuschlag von acht Prozent bei den 37 ausgewählten Dauerzählstellen im VGN.

Tab. 11: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bayern

	1995	2000	2005	2010	2015	2019	2021
Autobahnen	41.624	46.320	47.350	46.111	50.074	51.440	43.515
Bundesstraßen	8.860	9.165	9.424	9.640	9.977	10.348	9.347
Staatsstraßen	3.674	3.761	3.822	3.847	3.817	3.999	3.765
Kreisstraßen	1.697	1.787	1.759	1.783	1.755	1.870	1.636

Quelle: Straßenverkehrszählungen (SVZ) 1995 - 2021
BAYSIS: Jahresstatistik der Dauerzählstellen 2019

An den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung ist zu erkennen, dass das infolge der Pandemie stark verringerte Kfz-Verkehrsaufkommen 2021 wieder angestiegen war, aber noch nicht in allen Bereichen und an allen Zählstellen das vorherige Verkehrsaufkommen erreichte.

Die Straßenverkehrszählung (SVZ) findet nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in der Regel alle fünf Jahre in ganz Deutschland statt.

Die turnusmäßig 2020 anstehende Zählung konnte wegen des durch Covid-19 beeinflussten Verkehrsgeschehens nicht durchgeführt werden. Anfang 2021 hatten sich die Verkehrsabläufe so weit normalisiert, dass die Erhebungen nachgeholt werden konnten.

Eine laufende Aktualisierung der Verkehrszahlen, zuletzt anlässlich der Straßenverkehrszählung 2021 erhoben, ist wegen der raschen Entwicklung im Verkehrssektor unverzichtbar.

Im Jahr 2021 hat in Bayern im Vergleich zu 2019 der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) bei den drei Straßenklassen Autobahnen, Bundesstraßen und Kreisstraßen pandemiebedingt abgenommen (vgl. Tab. 11).

Dabei hat sich der DTV auf den bayerischen Autobahnen um zwei Prozentpunkte verringert. Bei den Bundesstraßen und Kreisstraßen lag der Rückgang zwei Prozent bzw. fünf Prozent.

Gegen den Trend haben sich die Verkehrsmengen auf den bayerischen Staatsstraßen in den letzten zwei Jahren um zwei Prozent erhöht.

In der Tab. 12 wird die Entwicklung des bayerischen Straßennetzes dargestellt. Gegenüber der Entwicklung des Verkehrsaufkommens (DTV) haben sich die Netzlängen in Bayern in den letzten Jahren nur geringfügig verändert.

Tab. 12: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Bayern

	1995	2000	2005	2010	2015	2019	2021
Autobahnen	2.162	2.241	2.322	2.503	2.515	2.515	2.548
Bundesstraßen	5.826	5.697	5.692	5.544	5.523	5.216	5.216
Staatsstraßen	11.002	11.075	11.132	11.233	11.282	11.639	11.674
Kreisstraßen	15.272	15.346	15.381	15.439	15.421	15.389	15.115
Gesamt	34.262	34.359	34.527	34.719	34.741	34.759	34.553

Quelle: BAYSIS (jeweilige Jahrgänge) - Netzlängen in km

Es lässt sich festhalten, dass die Entwicklung der Netzlängen im Straßenverkehr im Vergleich zu der Entwicklung der Jahresfahrleistungen sehr statisch ist. Nach Angaben des Bayerischen Straßeninformationssystems (BAYSIS) wurde die Netzlänge aller Straßen in Bayern von 1995 bis 2021 lediglich um 0,8 Prozent erweitert.

Wesentlich dynamischer hat sich im gleichen Zeitraum die Jahresfahrleistung in Bayern entwickelt. Bei den Jahresfahrleistungen der Kraftfahrzeuge in Bayern lag die Zunahme im Betrachtungszeitraum von 1995 zu 2021 bei 13 Prozent.

Nach Angaben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI-Verkehr in Zahlen 2022/2023) bleibt das Auto mit über drei Viertel der Personenkilometer das dominierende Verkehrsmittel in Deutschland.

In den deutschen Großstädten hingegen ist „mobil sein ohne Auto“ mehr als ein Schlagwort, weniger als 40 Prozent der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt, mehr als 20 Prozent mit dem ÖPNV und der Fahrradanteil kommt auf 15 Prozent.

Die Ergebnisse der aktuellen Studie Mobilität in Deutschland (MiD) zeigt, dass die Mobilität in Deutschland vor der Corona-Pandemie einen neuen Höchststand erreicht hat. Jeden Tag legen die Deutschen gut 3,2 Mrd. Kilometer zurück, umgerechnet pro Person sind das täglich 39 Kilometer.

4.2. Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg

Seit über 50 Jahre führt die Stadt Nürnberg Verkehrszählungen auf ihrem Stadtgebiet durch, die jedes Jahr an zwei Tagen im Juli stattfinden. Bei diesen kontinuierlichen Verkehrszählungen werden die Zählquerschnitte an den stadtgrenzüberschreitenden Einfallstraßen sowie der Binnenverkehr auf den Pegnitzbrücken erfasst.

Aufgrund der Corona-Pandemie fielen die Verkehrszählungen in den Jahren 2020 und 2021 aus. Nach der pandemiebedingten Unterbrechung in den Jahren 2020 und 2021 konnte die Verkehrszählung im Jahr 2022 wieder stattfinden.

Allerdings fand die Verkehrszählung im Juli 2022 unter besonderen Rahmenbedingungen statt. Die Corona-Pandemie hatte noch deutlichen Einfluss auf die Zählung, auch wenn alle für das Verkehrsaufkommen relevanten pandemiebedingten Einschränkungen aufgehoben waren.

Folgende Faktoren haben die Verkehrszählung 2022 maßgeblich beeinflusst:

- Als Folge der Corona-Pandemie hat sich die Inanspruchnahme von Homeoffice bei den Arbeitnehmern und -gebern etabliert.
- Der Erhebungszeitpunkt fiel auf eine der heißesten Perioden des Jahres.
- Im Juli 2022 wurden die Kraftstoffpreise subventioniert.
- Bundesweite Einführung des 9-Euro-Tickets.

In der Abb. 11 werden die Ergebnisse der jährlichen Querschnittszählungen der Stadt Nürnberg von 1985 bis zum Jahr 2022 dargestellt. In dieser Darstellung wird zwischen der Entwicklung des werktäglichen Verkehrs am Außenkordon Nürnbergs und auf den Pegnitzbrücken unterschieden.

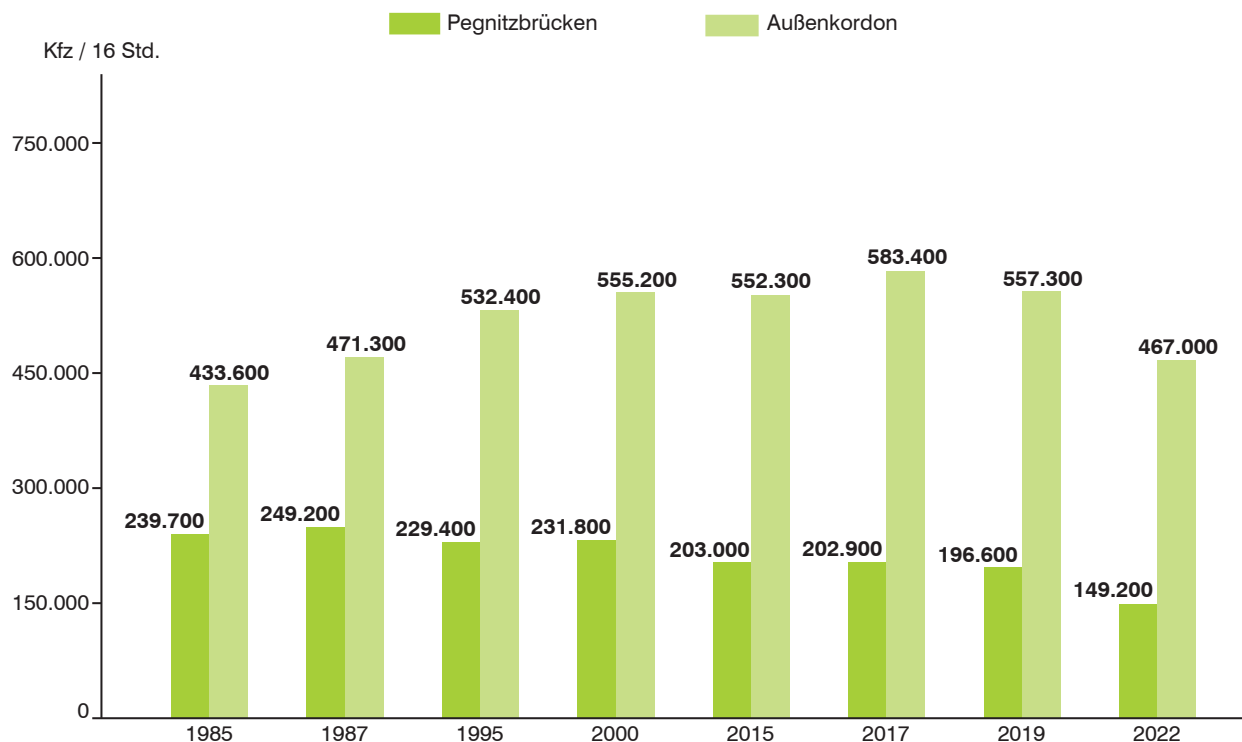
Die gesamte Verkehrsmenge auf allen Pegnitzbrücken spiegelt in etwa den Binnenverkehr Nürnbergs wider. Am sogenannten Außenkordon werden alle wichtigen Straßen zusammengefasst, die über die Stadtgrenzen Nürnbergs hinausführen. Die an den Zählquerschnitten des Außenkordons ermittelte Verkehrsnachfrage repräsentiert den Quell- und Zielverkehr und den Durchgangsverkehr der Stadt Nürnberg.

Die Erfassung der Verkehrsmengen an den Pegnitzbrücken und des Außenkordons liefern wichtige Erkenntnisse für die Beurteilung des Gesamtverkehrs in Nürnberg.

In den letzten Jahren bewegt sich die Verkehrsentwicklung im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg insgesamt auf einem gleichbleibenden Niveau.

Im Berichtszeitraum von 2019 bis 2022 ist das Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg pandemiebedingt stark zurückgegangen. Im Jahr 2019 lag die Verkehrsmenge an den Pegnitzbrücken bei 196.600 Kfz/16 h, im Jahr 2021 bei 149.200 Kfz/16 h (vgl. Abb. 11).

Abb. 11: Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg 1985 - 2022



Quelle: Jährliche manuelle Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg

Der pandemiebedingte Rückgang betrug über 47.000 Kfz/16 h bzw. 24 Prozent, damit wurde der bisher niedrigste Wert im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg aus dem Jahr 2016 (199.700 Kfz/16 h) weit unterschritten.

Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie hat im Berichtszeitraum von 2019 zu 2021 auch am Außenkordon die Verkehrsnachfrage deutlich abgenommen. Mit insgesamt 467.000 Kfz/16 h lag sie um über 90.000 Kfz/16 h bzw. 16 Prozent niedriger als im Jahr 2019 (vgl. Abb. 11).

Im Binnenverkehr und im ein- und ausbrechenden Verkehr der Stadt Nürnberg war im Jahr 2022 pandemiebedingt ein großer Rückgang zu verzeichnen.

Durch die anfangs beschriebenen pandemiebedingten Einflussfaktoren können die Ergebnisse der Verkehrszählung 2022 nicht uneingeschränkt verwendet werden.

Die nächste Verkehrszählung im Jahr 2024 wird Aufschlüsse darüber geben, in wieweit sich die Etablierung von Homeoffice und mobilem Arbeiten auf das Verkehrsverhalten und damit auch auf das Verkehrsaufkommen der Stadt Nürnberg auswirken wird.

Der Rückblick auf die Zählergebnisse aus dem Jahr 1985 und damit zwei Jahre vor der Verbundgründung zeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen an den Pegnitzbrücken und am Außenkordon sehr unterschiedlich entwickelt hat (vgl. Abb. 11).

Der Verkehr über die Stadtgrenzen Nürnbergs hat sich von 1985 bis 2019 d.h. vor der Corona-Pandemie um 29 Prozent bzw. um über 124.000 Kfz/16 h erhöht. Im gleichen Zeitraum ging das Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr um 18 Prozent bzw. um über 43.000 Kfz/16 h zurück.

Das Binnenverkehrsaufkommen der Stadt Nürnberg hat sich seit 1985 bis zum Jahr 2019 fortlaufend verringert und in den letzten Jahren auf ein Verkehrsaufkommen von knapp 200.000 Kfz/16 h eingependelt.

Der Radverkehr spielt im innerstädtischen Verkehr eine immer wichtigere Rolle. Im Jahr 2019 wurde auf den Pegnitzbrücken der höchste Wert seit Beginn der Verkehrszählung im Radverkehr ermittelt.

Durch die Hitze während der beiden Zähltagen hat sich der innerstädtische Radverkehr im Vergleich zum Rekordjahr 2019 um 25 Prozent reduziert. Der Anteil des Fahrradverkehrs am innerstädtischen Gesamtverkehr blieb mit 11,3 Prozent konstant.

Der Fahrradverkehr in Nürnberg hat weiterhin einen Anteil von über zehn Prozent am innerstädtischen Gesamtverkehr.

Im Rückblick auf die letzten Jahre setzt sich auch in Nürnberg der bundesweite Trend der Bedeutungszunahme des Umweltverbundes bei der Verkehrsmittelwahl im innerstädtischen Verkehr fort. Die größten Zuwächse im innerstädtischen Verkehr fanden in den letzten Jahren im Fahrradverkehr statt.

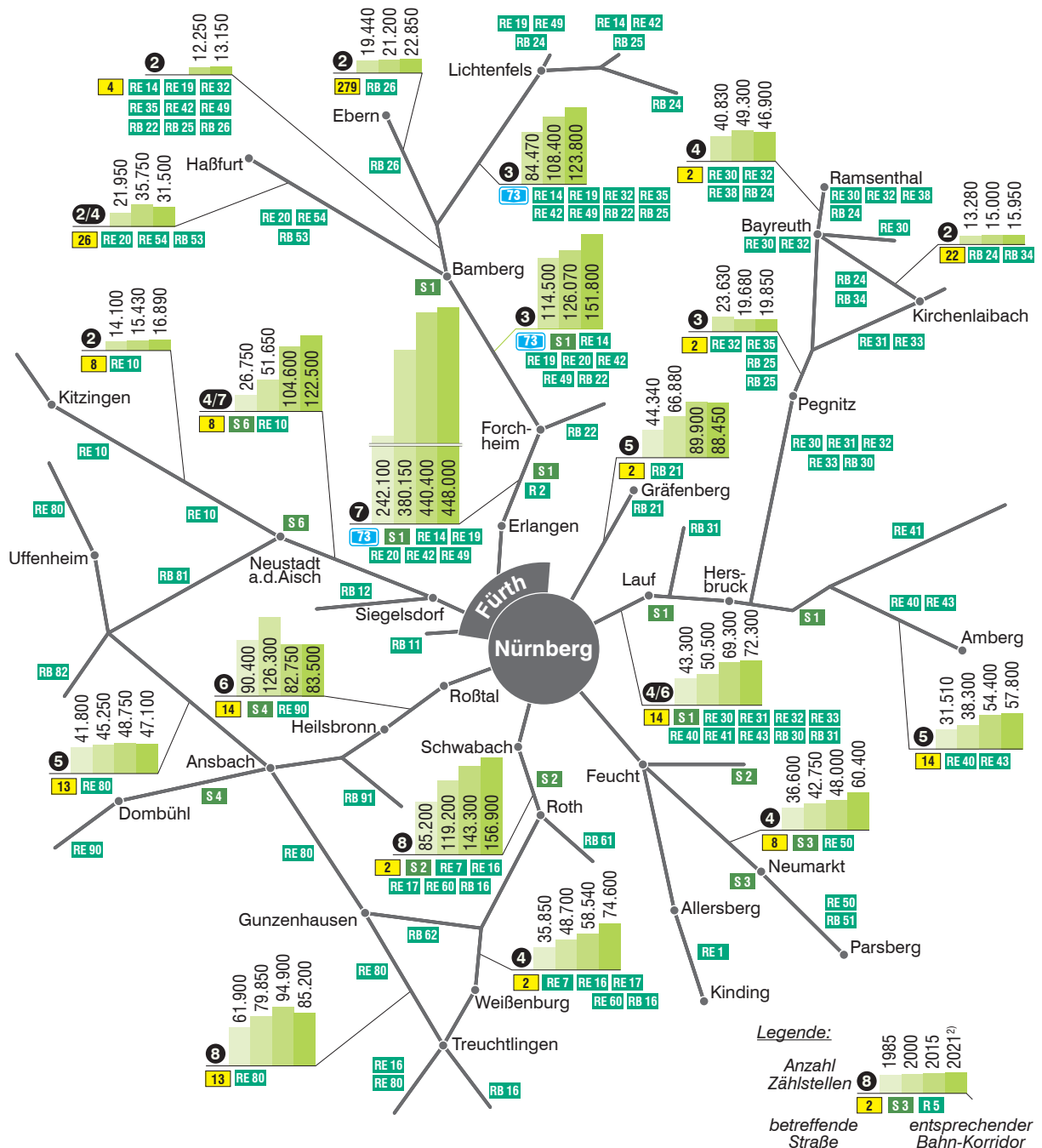
Diese Entwicklung im innerstädtischen Verkehr der Stadt Nürnberg entspricht dem vom Institut für Mobilitätsforschung (ifmo) vorhergesagten Szenario, dass sich die Anteile der Verkehrsmittel am Modal Split bis zum Jahr 2035 stärker in Richtung Umweltverbund (ÖPNV, Fahrradverkehr, Fortbewegung zu Fuß, Carsharing etc.) verschieben werden.

Die Zukunft wird zeigen, ob das hohe MIV-Verkehrsaufkommen, das vor der Corona-Pandemie in Nürnberg zu beobachten war, wieder erreicht wird. Oder ob sich ein nachhaltiger Rückgang im Verkehrsaufkommen durchsetzt, der durch die pandemiebedingte Veränderung im Verkehrsverhalten (mehr Homeoffice, Videokonferenzen etc.) ausgelöst wurde.

4.3. MIV-Entwicklung in den SPNV-Korridoren

In der Abb. 12 wird die Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den S- und Regional-Bahn-Korridoren in den Jahren 1985, 2000, 2015 und 2021 dargestellt.

Abb. 12: MIV-Entwicklung in den S- und R-Bahn-Korridoren ¹⁾ 1985 - 2021



Quelle: SVZ 1985, 2000, 2015 und 2021
 Personenverkehr (spiegelt nicht den Gesamtverkehr wider)
¹⁾ an ausgewählten Zählstellen
²⁾ mit 8% Corona-Zuschlag

Die Datengrundlage für die Abb. 12 aufgeführten Werte im MIV bilden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) des Bundes, die bundesweit in einem Rhythmus von fünf Jahren durchgeführt wird. Coronabedingt konnte die für das Jahr 2020 geplante SVZ erst im Jahr 2021 durchgeführt werden.

Das in den S-Bahn- und R-Bahn-Korridoren dargestellte Verkehrsaufkommen spiegelt nicht den Gesamtverkehr im VGN wider. Die in der Abb.12 aufgeführten Ergebnisse repräsentieren die Zählwerte von 102 Zählstellen.

In der Abbildung wird der DTV (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr) im Personenverkehr dargestellt d. h. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres in Personenfahrzeuge je 24 Stunden. Bei den 102 Zählstellen konnte in den Beobachtungsjahren 1985, 2000, 2015 und 2022 lückenlos Zählwerte verglichen werden (vgl. Abb. 12).

Der Gesamtwert der Kenngröße DTV im Personenverkehr aller 102 Zählstellen lag im Jahr 2021 bei 1,746 Mio. Fahrzeugen.

Die Entwicklung innerhalb der Schienenkorridore im Zeitabschnitt von 2015 zu 2021 wird im Folgenden näher betrachtet. Der Gesamtverkehr aller 102 ausgewählten Zählstellen hat sich in diesem Zeitraum um über 149.000 Fahrzeugen bzw. neun Prozent erhöht.

Im Gegensatz zu den 80iger Jahren, die von Zuwachsraten im zweistelligen Bereich gekennzeichnet waren, war in den letzten Jahren nur noch ein moderates Wachstum des Verkehrsaufkommens zu beobachten.

Die ständig steigenden Pendlerzahlen nach Nürnberg führten zu einem stetigen Wachstum des Verkehrsaufkommens auf den großen Einfallskorridoren.

Im Vergleichszeitraum von 2015 zu 2021 haben sich die Verkehrsmengen im MIV in den dargestellten Schienenkorridoren zum Teil deutlich erhöht.

An den nachfragestärksten Schienenkorridoren waren im Vergleich zur SVZ 2015 überall Zuwächse zu verzeichnen, d.h. bei fast allen auf Nürnberg zulaufenden Schienenkorridoren haben sich die Verkehrsmengen von 2015 zu 2021 erhöht.

Lediglich im Schienenkorridor der R21 zwischen Nürnberg und Gräfenberg war im Betrachtungszeitraum ein leichter Rückgang von ca. 1.500 Fahrzeugen zu beobachten.

Weitere Rückgänge waren nur noch außerhalb von Nürnberg zu beobachten. In den Schienenkorridoren zwischen Bamberg und Haßfurt und zwischen Bayreuth und Ramsenthal gingen die Anzahl der Fahrzeuge an den Zählquerschnitten zurück.

Auch im Pegnitzkorridor sind wieder Zuwächse im MIV-Verkehrsaufkommen zu vermelden. Nach maßgeblichen Rückgängen des Verkehrsaufkommens im Pegnitzkorridor zwischen 2000 und 2010 in Höhe von zehn Prozent, zeigen die Ergebnisse der aktuellen SVZ 2021 im Vergleich zur SVZ 2015 wieder einen Anstieg der Verkehrsmengen in diesem Korridor um vier Prozent.

Bei der Betrachtung der MIV-Entwicklung in den S-Bahn-Korridore im Zeitabschnitt von 2015 bis 2021 können folgende Aussagen getroffen werden:

- Die Verkehrsmenge im östlichen Abschnitt der S1 im Zählabschnitt der B14 zwischen Nürnberg und Lauf hat sich um vier Prozent erhöht.
- Der Zuwachs zwischen Schwabach und Roth im Abschnitt der B2 und dem Schienenkorridor der S2 beträgt neun Prozent. Die starke Zunahme in diesem Abschnitt ist auf den weiteren Ausbau der B2 zurückzuführen.
- An den Zählstellen der A73 (Frankenschnellweg) d. h. dem nördlichen Ast der S1 zwischen Erlangen und Forchheim und im weiteren Verlauf zwischen Forchheim und Bamberg nahm der Pkw-Verkehr wieder deutlich zu.
- Im Bereich der B8 im Abschnitt zwischen Feucht und Neumarkt haben sich die Verkehrsmengen sogar deutlich um 25 Prozentpunkte erhöht. Die nächsten Zählungen in diesem Bereich werden zeigen ob es sich in bei diesem Ergebnis um einen Ausreißer gehandelt hat.
- Nennenswerte Rückgänge lassen sich im Untersuchungszeitraum von 2015 bis 2021 kaum feststellen.

Die Betrachtung der Verkehrsentwicklung vor dem Verbundstart im Jahr 1985 bis zum Jahr 2021 zeigt interessante Ergebnisse. In den letzten 35 Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen im MIV um 78 Prozent erhöht.

Alle Anzeichen und Entwicklungen im MIV deuten darauf hin, dass sich auch zukünftig die individuellen Verkehrsbedürfnisse weiter verstärken und der Pendlerdruck gerade auf die überregionalen Pendlerzentren Nürnberg und Erlangen, aber auch auf die regionalen Pendlerzentren, weiter verstärken wird.

Die aufgezeigten Entwicklungen unterstreichen die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs im Verbundgebiet, insbesondere des S-Bahn-Netzes.

5. Ergebnis-Telegramm

5.1. Zusammenfassung

Im vorliegenden Verkehrsentwicklungsbericht wurde das Verkehrsgeschehen im VGN seit der Verbundgründung im Jahr 1987 dargestellt. Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens im VGN wurde anhand der Strukturdatenentwicklung, der Entwicklung der Betriebsleistungsstatistik und der Angebotsdaten, der Verkehrsentwicklung im ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen und Bahnen) und im MIV (Motorisierten Individualverkehr) betrachtet.

Bei den untersuchten Strukturdaten handelt es sich um Daten zur demographischen Entwicklung, der Pendlerentwicklung und der Entwicklung des Pkw-Bestandes, die sämtlich eng in Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung im Verbundgebiet stehen.

Das Bedienungsgebiet des VGN erstreckte sich im Jahr 2022 auf eine Gesamtfläche von 15.843 km² und war damit größer als das Bundesland Schleswig-Holstein.

Im Folgenden werden die wichtigsten Erkenntnisse im Ergebnis-Telegramm zusammengefasst.

Demographische Entwicklung

Durch eine insgesamt positiven Einwohnerentwicklung wurde 2022 wieder ein neuer Einwohnerhöchststand im VGN erzielt.

Ende des Jahres 2022 lebten in den 439 Gemeinden des VGN insgesamt rund 2,911 Mio. Einwohner.

Nürnberg und Fürth vermelden wieder neue Einwohnerrekorde. Ende 2022 haben noch nie zuvor mehr Menschen in Nürnberg bzw. in Fürth gelebt.

Laut den Ergebnissen der aktuellen regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung werden bis 2041 trotz der starken Zuwanderung aus dem Ausland regionale Unterschiede in der Einwohnerentwicklung in Bayern auch weiterhin bestehen bleiben.

Die Bevölkerungsprognose 2041 geht für Bayern von einem Bevölkerungswachstum von über fünf Prozent aus.

Für das Verbundgebiet von 2022 gehen die Bevölkerungsprognosen für das Jahr 2041 von einem Zuwachs von drei Prozent aus. In den VGN-Landkreisen kann man von einem Zuwachs von knapp über drei Prozentpunkten ausgehen. In der Städteachse soll sich im Prognosezeitraum die Einwohnerzahl ebenfalls um drei Prozent erhöhen.

Nach Angaben der aktuellen Bevölkerungsprognose soll Fürth bis zum Jahr 2041 um 9.000 Einwohner wachsen. Mit dieser Vorhersage bleibt die Stadt Fürth weiterhin die am schnellsten wachsende Großstadt innerhalb des Verbundgebietes.

In der Metropolregion Nürnberg bildet die Städteachse Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach das Wachstumszentrum hinsichtlich der zukünftigen Einwohnerentwicklung im VGN. Hier wird in der Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2041 mit dem größten Bevölkerungszuwachs innerhalb des VGN gerechnet.

Zusammenfassend lässt sich für den VGN in der Größe von 2022 festhalten, dass bis auf zwei Landkreise und einer kreisfreien Stadt in allen anderen Gebieten des VGN-Raumes im Vergleich zu heute mit einer zunehmenden Bevölkerungszahl zu rechnen ist.

Wie schon in den Prognoseszenarien der letzten Jahre zeigt sich wieder, dass der Alterungsprozess der Bevölkerung trotz der Wanderungsgewinne nicht mehr gestoppt, allenfalls abgemildert werden kann.

Im Jahr 2041 wird jeder dritte Einwohner in Mittelfranken über 60 Jahre alt sein. Im Jahr 2021 war das nur jeder vierte Einwohner und im Jahr 1988 nur jeder fünfte Einwohner.

Selbst in den kreisfreien Städten und in den Verbundlandkreisen, die Einwohnerzuwächse zu erwarten haben, wird die demographische Alterung und die damit einhergehende Reduzierung der potenziell erwerbsaktiven Bevölkerung zu beobachten sein.

Entwicklung der Schülerzahlen

Die aktuelle Schülergesamtzahl in Bayern betrug im Schuljahr 2021/2022 1,64 Millionen Schüler und bleibt somit gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Nach der Modellrechnung der aktuellen Schülerprognose für Bayern wird die Gesamtzahl der Schüler in Bayern ab dem Schuljahr 2021/22 deutlich zunehmen und am Ende des Prognosehorizonts, dem Schuljahr 2035/36, bei rund 1,87 Mio. liegen.

Die prognostizierte Trendumkehr in der Schülerentwicklung in Bayern wird sich auch im VGN positiv niederschlagen. Bezogen auf die Gebietskörperschaften im VGN wird wie in Bayern eine zeitlich versetzte Entwicklung nach Schularten stattfinden.

Nach vielen Jahren mit rückläufigen Schülerzahlen werden in den kommenden Jahren die Schülerzahlen in Bayern und damit auch im VGN wieder ansteigen.

In den letzten drei Jahren haben sich die Schülerzahlen im VGN auf knapp über 300.000 Schüler eingependelt.

Allerdings wird sich der prognostizierte Trend der steigenden Schülerzahlen regional unterschiedlich im VGN auswirken. In den Großstädten und regionalen Oberzentren im Verbundgebiet werden vermutlich stärkere Zuwächse zu erwarten sein, als in den peripher dazu liegenden ländlichen Räumen.

In den letzten 10 Jahren hat sich die Anzahl der Schüler im VGN um 57.700 verringert. Bei einer durchschnittlichen Reiseweite von 2+T Tarifstufen bedeutet das einen Einnahmeverlust Höhe von über 40 Mio. Euro in diesem Zeitraum. Dieser Rückblick verdeutlicht, wie sich die Rahmenbedingungen in diesem wichtigen Segment für die Verkehrsunternehmen verschärft haben. Insbesondere die vielen Regionalbusunternehmen haben mit den wirtschaftlichen Folgen hart zu kämpfen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass in ländlichen Gebieten mit einer negativen Bevölkerungsprognose wohl nicht mehr mit einer Trendumkehr bei der Schülerentwicklung zu rechnen ist.

Entwicklung des Pkw-Bestandes

Die Anzahl der im Verbundgebiet zugelassenen Pkw hat sich im Berichtszeitraum auf den neuen Rekordstand von fast 1,78 Mio. Pkw erhöht. Das sind 30.000 Pkw mehr als noch im Jahr 2020.

Mit der Erhöhung des Pkw-Bestandes geht auch eine permanente Zunahme der Motorisierung der Verbundbevölkerung einher. Im Jahr 2022 erreicht die Pkw-Verfügbarkeit im VGN mit 611 Pkw je 1.000 Einwohner wieder einen sehr hohen Wert.

Seit Verbundstart im Jahr 1987 hat sich erweiterungsbereinigter Pkw-Bestand im VGN um über 764.000 Pkw erhöht.

Der Trend zum eigenen Pkw geht in der Städteachse und in den Landkreisen des VGN ungebremst weiter. Es gibt keinerlei Anzeichen, dass der Sättigungsgrad der Motorisierung im VGN erreicht worden ist. Eine Trendumkehr bei den Pkw-Zulassungszahlen lassen sich im VGN nicht erkennen.

Bundesweite Trendprognosen rechnen bis zu einem Zeitraum von 2025 bis 2030 mit einer weiteren Zunahme des Pkw-Bestandes und des Motorisierungsgrads. Diese Prognosen lassen auch in naher Zukunft keine kurzfristige Trendumkehr in der Motorisierung im VGN erwarten.

Auf den VGN übertragen bedeuten die aktuellen Entwicklungen und die bundesweiten Szenarien, dass sich an den Rahmenbedingungen für den ÖPNV, d.h. die weitere Zunahme des Pkw-Bestands und Zunahme des Motorisierungsgrads der Bevölkerung, auch in naher Zukunft nichts ändern wird.

Pendlerentwicklung

Die Pendlerströme haben in den letzten zwei Jahren weiter zugenommen.

Im Jahr 2022 pendelten am Werktag über 166.000 Beschäftigte von außerhalb in die Stadt Nürnberg zum Arbeiten ein, davon hatten 131.000 Einpendler ihren Wohnsitz im Verbundgebiet.

In Wirklichkeit sind die Pendlerströme noch wesentlich ausgeprägter, weil nicht alle Berufsgruppen in der Arbeitsamtsstatik erfasst werden. Das Pendlerverhalten der Beamten, Selbstständigen, geringfügig Beschäftigten, Schüler und Studierenden finden in der Beschäftigtenstatistik keine Berücksichtigung.

Seit Ende der 90er Jahre hat sich die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg in den sieben auf Nürnberg ausgerichteten Pendlerachsen um über 22.000 erhöht, was einer Zunahme von über 21 Prozent entspricht.

Die engen Verflechtungen Nürnbergs mit seinen Nachbarorten haben sich im Rückblick auf die letzten 25 Jahre noch weiter intensiviert. Zwischen Nürnberg und Fürth bzw. zwischen Nürnberg und Erlangen hat die Verflechtungsintensität am stärksten zugenommen.

Die Stadt Nürnberg weist mit ihren über 318.000 Beschäftigten am Arbeitsort die größte Arbeitsplatzzentralität im VGN auf. Im Jahr 2022 hat sich die Anzahl der Beschäftigten in Nürnberg gegenüber dem Jahr 2020 nochmals um über 9.000 erhöht.

Die Stadt Erlangen ist mit über 95.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort das zweitgrößte überregionale Arbeitszentrum im VGN. Bezogen auf die Einwohnerzahl hat die Stadt Erlangen mit 825 Beschäftigten je 1.000 Einwohner die höchste Beschäftigtendichte im VGN.

Auch die regionalen Oberzentren Bamberg und Bayreuth sind durch einen großen Pendlerüberschuss und einer hohen Beschäftigtendichte gekennzeichnet.

Der bundesweite Trend der zunehmenden Arbeitsplatzmobilität ist also auch im VGN erkennbar und wird auch in Zukunft für ein noch höheres Verkehrsaufkommen im Verbundgebiet sorgen.

ÖPNV-relevant wird zukünftig sein, wie sich der seit der Corona-Pandemie verstärkte Trend zum Homeoffice auf das zukünftige Pendlerverhalten und die Pendlerstatistik auswirken wird.

Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Das Bedienungsgebiet des VGN deckt im Jahr 2022 ein Liniennetz von 14.100 km ab und umfasst fast 9.500 Haltestellen.

Im Jahr 2022 belaufen sich die Verkehrsleistungen im VGN auf 106,5 Mio. Zug- und Wagenkilometer. Die Anzahl der Platzkilometer und damit das Kapazitätsangebot im VGN hat im Jahr 2022 mit 28,3 Mrd. Platzkilometern einen neuen Höchstwert erreicht.

Im Einzelnen sind die überdurchschnittlichen Zuwächse im Betriebszweig S-Bahn besonders hervorzuheben. Durch die Inbetriebnahme der S6 haben sich im Betrachtungszeitraum die Anzahl der Zugkilometer der S-Bahn um 16 Prozent erhöht.

Das S-Bahn-Netz hat 2022 eine Ausdehnung von über 320 km und die Anzahl der S-Bahn-Haltestellen hat sich durch die Inbetriebnahme der S6 auf 88 erhöht.

Im R-Bahn-Netz stehen der Verbundbevölkerung 180 Regionalbahnhöfe zur Verfügung und das Streckennetz hat im Jahr 2022 eine Länge von über 1.000 km.

Verkehrsentwicklungen im Motorisierten Individualverkehr (MIV)

Verbundweit

Im Jahr 2021 wurde an 37 über das Verbundgebiet verteilten Dauerzählstellen ein Verkehrsaufkommen (DTV: Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke) von 1,729 Mio. Kfz. ermittelt.

Im Zweijahreszeitraum von 2019 zu 2021 hat sich die Verkehrsbelastung im VGN an den 37 Dauerzählstellen um fast sechs Prozent erhöht.

Stadt Nürnberg

Im Berichtszeitraum von 2019 bis 2022 ist das Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg pandemiebedingt stark zurückgegangen. Im Jahr 2019 lag die Verkehrsmenge an den Pegnitzbrücken bei 196.600 Kfz/16 h, im Jahr 2021 bei 149.200 Kfz/16 h.

Der pandemiebedingte Rückgang betrug über 47.000 Kfz/16 h bzw. 24 Prozent, damit wurde der bisher niedrigste Wert im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg aus dem Jahr 2016 (199.700 Kfz/16 h) weit unterschritten.

Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie hat im Berichtszeitraum von 2019 zu 2021 auch am Außenkordon die Verkehrsnachfrage deutlich abgenommen. Mit insgesamt 467.000 Kfz/16 h lag sie um über 90.000 Kfz/16 h bzw. 16 Prozent niedriger als im Jahr 2019.

Im Binnenverkehr und im ein- und ausbrechenden Verkehr der Stadt Nürnberg war im Jahr 2022 pandemiebedingt ein großer Rückgang zu verzeichnen. Durch die anfangs beschriebenen pandemiebedingten Einflussfaktoren können die Ergebnisse der Verkehrszählung 2022 nicht uneingeschränkt verwendet werden.

Durch die Hitze während der beiden Zähltage im Jahr 2022 hat sich der innerstädtische Radverkehr im Vergleich zum Rekordjahr 2019 um 25 Prozent reduziert. Der Anteil des Fahrradverkehrs am innerstädtischen Gesamtverkehr blieb mit 11,3 Prozent konstant.

Der Fahrradverkehr in Nürnberg hat weiterhin einen Anteil von über zehn Prozent am innerstädtischen Gesamtverkehr.

Die nächste Verkehrszählung im Jahr 2024 wird Aufschlüsse darüber geben, in wieweit sich die Etablierung von Homeoffice und mobilem Arbeiten auf das Verkehrsverhalten und damit auch auf das Verkehrsaufkommen der Stadt Nürnberg auswirken wird.

Bayern und Deutschland

An den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung ist zu erkennen, dass das infolge der Pandemie stark verringerte Kfz-Verkehrsaufkommen 2021 wieder angestiegen war, aber noch nicht in allen Bereichen und an allen Zählstellen das vorherige Verkehrsaufkommen erreichte.

Die Straßenverkehrszählung (SVZ) findet nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in der Regel alle fünf Jahre in ganz Deutschland statt. Die turnusmäßig 2020 anstehende Zählung konnte wegen des durch Covid-19 beeinflussten Verkehrsgeschehens nicht durchgeführt werden. Anfang 2021 hatten sich die Verkehrsabläufe so weit normalisiert, dass die Erhebungen nachgeholt werden konnten.

Eine laufende Aktualisierung der Verkehrszahlen, zuletzt anlässlich der Straßenverkehrszählung 2021 erhoben, ist wegen der raschen Entwicklung im Verkehrssektor unverzichtbar.

Im Jahr 2021 hat in Bayern im Vergleich zu 2019 der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) bei den drei Straßenklassen Autobahnen, Bundesstraßen und Kreisstraßen pandemiebedingt abgenommen.

Dabei hat sich der DTV auf den bayerischen Autobahnen um zwei Prozentpunkte verringert. Bei den Bundesstraßen und Kreisstraßen lag der Rückgang bei zwei Prozent bzw. fünf Prozent.

Gegen den Trend haben sich die Verkehrsmengen auf den bayerischen Staatsstraßen in den letzten zwei Jahren um zwei Prozent erhöht.

In Bayern hat die Länge der Straßen des überörtlichen Verkehrs von 1995 bis 2021 lediglich um 0,8 Prozent zugenommen. Dagegen steigerte sich die Jahresfahrleistung in Bayern im Vergleichszeitraum um 13 Prozent.

Die Ergebnisse der aktuellen Studie Mobilität in Deutschland (MiD) zeigt, dass die Mobilität in Deutschland einen neuen Höchststand erreicht hat. Jeden Tag legen die Deutschen gut 3,2 Mrd. Kilometer zurück. Umgerechnet pro Person sind das täglich 39 Kilometer.

Alle Anzeichen und Entwicklungen im MIV deuten darauf hin, dass sich auch zukünftig die individuellen Verkehrsbedürfnisse weiter verstärken und der Pendlerdruck gerade auf die überregionalen Pendlerzentren Nürnberg und Erlangen, aber auch auf die regionalen Pendlerzentren, weiter verstärken wird.

Immerhin ist in den deutschen Großstädten „mobil sein ohne Auto“ mehr als ein Schlagwort: weniger als 40 Prozent der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt, mehr als 20 Prozent mit dem ÖPNV und der Fahrradanteil kommt auf 15 Prozent.

Aktuelle Fahrgastentwicklung im VGN

Das Verkehrsaufkommen im VGN hat sich in den letzten 30 Jahren kontinuierlich erhöht. Dieser Erfolgskurs der Fahrgastentwicklung wurde jäh gestoppt als sich im März 2020 die Corona-Pandemie in Deutschland und weltweit ausbreitete. Als Folge der Corona-Pandemie gingen die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland und im VGN rapide zurück.

Wegen Lockdown und Homeoffice-Pflicht waren auch im Jahr 2021 sämtliche Bereiche des öffentlichen Lebens eingeschränkt. In Deutschland und im VGN waren weitere starke Fahrgastrückgänge zu beklagen.

Im Jahr 2022 wurden über 240 Millionen Fahrgäste mit dem VGN befördert, was wieder einen deutlichen Zuwachs von fast 20 Prozent im Vergleich zum Pandemie-jahr 2021 darstellte.

Im Vergleich zu den Verbundbeförderungsfällen vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019 betrug der Fahrgastrückgang im Jahr 2021 über 50 Mio. Fahrgäste im VGN.

Im Folgejahr 2022 stiegen die Fahrgastzahlen um 39 Mio. Fahrgäste an und lagen damit nur noch fünf Prozentpunkte unter dem Jahresergebnis von 2019.

Bedingt durch die Corona-Pandemie waren im Jahr 2021 auch bei den Tageswerten starke Fahrgastrückgänge zu verzeichnen. Im Werktagverkehr waren über 190.000 Fahrgäste weniger mit dem VGN unterwegs als noch im Jahr 2019.

Im Wochenendverkehr lagen die Rückgänge im Jahr 2021 am Samstag bei über 100.000 Fahrgästen und am Sonntag bei 56.000 Fahrgästen.

Im Jahr 2022 wurden wieder annähernd die Tageswerte aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 erreicht.

In der Unterscheidung nach Tagesarten bedeutet dieses Fortschreibungsergebnis, dass im Jahr 2022 an einem durchschnittlichen Werktag in der Schulzeit 911.600 Fahrgäste mit dem VGN unterwegs waren. Am Samstag und Sonntag lag das durchschnittliche Fahrgastaufkommen bei 483.500 bzw. 263.700 Fahrgästen.

Noch ist unklar, welche langfristigen Folgen die Corona-Pandemie für die Nutzung des ÖPNV haben wird.

Die für das Jahr 2022 geplante Durchführung der verbundweiten VGN-Fahrgastbefragung musste wegen der Corona-Pandemie auf das Jahr 2023 verschoben werden.

Voraussichtlich im Jahr 2024 steht der Verbundgesellschaft dann wieder ein aktuelles Verkehrsmengengerüst zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage im VGN zur Verfügung.

5.2. Zukünftige Herausforderungen im ÖPNV

Mehr Klimaschutz und Verkehrswende sind ohne weiteren Ausbau des ÖPNV nicht denkbar. Dabei steht der ÖPNV jedoch vor großen Herausforderungen:

In den letzten Jahren hat sich ein zunehmender Personalmangel an Busfahrern und Lokführern im ÖPNV aufgetan.

Hinzu kommt eine überalterte Infrastruktur im SPNV und die damit verbundene hohe Anzahl von Baustellen und z.T. komplette Streckensperrungen bei den Schienenverkehrsunternehmen.

Bei allen Themenkomplexen spielt die gesicherte und nachhaltige Finanzierung des ÖPNV die entscheidende Rolle.

Insbesondere besteht die Notwendigkeit einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung des Deutschland-Tickets durch den Bund und die Bundesländer.

Folgen der Corona-Pandemie - Erholung der Fahrgastzahlen im Jahr 2023

Die kurz- und mittelfristigen Folgen der Corona-Pandemie für den ÖPNV lassen sich noch nicht endgültig quantifizieren, aber gut beschreiben.

Die Bedeutung der Möglichkeiten des mobilen Arbeitens und des Homeoffice hat sich durch die Corona-Pandemie extrem erhöht. Die neuen Arbeitsmodelle haben sich nach der Pandemie endgültig in der Arbeitswelt etabliert.

Insbesondere die massive Umstellung auf Homeoffice erspart den täglichen Weg zum Arbeitsplatz und damit entfallen auch früher getätigte ÖPNV-Fahrten.

Gleichzeitig wurde (und wird bis heute) der Online-Handel durch die Corona-Pandemie enorm gestärkt und mit der zunehmenden Nutzung des Online-Handels fällt auch ein Teil der Einkaufsfahrten im ÖPNV weg.

Man wird erst in der Zukunft sehen, ob sich in Folge der Corona-Pandemie das Mobilitätsverhalten der Menschen nachhaltig verändert hat und sich die Veränderungen räumlich unterschiedlich auswirken. Überlagert wird dieser Trend jedoch durch ein erhöhtes Fahrtenaufkommen mit Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023.

Vermutlich hat die im Zuge der Corona-Pandemie hervorgerufene Veränderung des Mobilitätsverhalten in den Großstädten und den regionalen Oberzentren im VGN größere Auswirkungen auf die Nutzung des ÖPNV als im ländlichen Raum, der häufig immer noch durch den Schülerverkehr dominiert wird.

Die Substituierung von ÖPNV-Fahrten durch den Umstieg auf das Fahrrad bzw. auch durch erhöhten Fußgängerverkehr ist in den Städten leichter möglich als in ländlich strukturierten Gebieten.

Nach Angaben des VDV haben sich die Fahrgastzahlen bundesweit im Jahr 2023, nach jahrelangen pandemiebedingten Einbrüchen, weiter erholt. Die ÖPNV-Verkehrsnachfrage ist in Deutschland im Vergleich zu 2022 um rund 8 Prozent gestiegen. Die positive Entwicklung ist eng verknüpft mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023.

Auch die Ergebnisse der Dauerzählstellen der VAG deuten auf eine Erholung der pandemiebedingten Rückgänge an. Im September 2022 wurde mit 88 Prozent und im April 2023 mit 95 Prozent fast das Niveau vor der Pandemie erreicht.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 stiegen auch im VAG-Bereich die Fahrgastzahlen sprunghaft an. Im Juli 2023 wurden an den 49 U-Bahn Dauerzählstellen der VAG mit 10,2 Millionen der höchste je gemessene Wert erreicht.

Herausforderung Finanzierung

Die Corona-Pandemie führte zu einem drastischen Einbruch der Fahrgeldeinnahmen und brachte die Verkehrsunternehmen in starke Bedrängnis. Durch den ÖPNV-Rettungsschirm wurden die pandemiebedingten Einnahmeverluste in den Jahren 2020 bis 2022 durch den Bund und das Land Bayern größtenteils ausgeglichen.

Zur Erreichung der Klimaziele ist ein leistungsfähiger ÖPNV notwendig. Ein starker ÖPNV benötigt eine ausreichende und nachhaltige finanzielle Ausstattung.

Kommunale Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen stehen vor der Herausforderung, aus Klimaschutzgründen das ÖPNV-Angebot massiv ausbauen zu müssen, während auf Grund der Corona-Pandemie Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen gesunken sind.

Die positiven Nachfrageeffekte durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 werden überlagert durch geringere Fahrgeldeinnahmen (laut VDV sind im Jahr 2023 die Fahrgeldeinnahmen um 23 Prozent gesunken), die durch Bund und Länder mit Milliardenbeträgen auszugleichen sind.

Hohe Kosten bei sinkenden Einnahmen stellen derzeit das Hauptproblem der Verkehrsunternehmen dar.

Daher besteht die Notwendigkeit einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung des ÖPNV und insbesondere des Deutschlandtickets durch den Bund und die Bundesländer.

Herausforderung Klimaschutz

Rund 20 Prozent des Ausstoßes von Treibhausgasen in Deutschland gehen auf den Verkehrssektor zurück. Rund zwei Drittel entfallen dabei auf den Pkw-Verkehr. Neben dem CO₂-Ausstoß ist die hohe NO_x- und Feinstaubbelastung ein zunehmendes Problem in den Städten.

Die Politik hat die große Bedeutung des ÖPNV zur Minderung von Schadstoffen und der Reduzierung von Treibhausgasen erkannt. Vor einiger Zeit hat der Bund im Rahmen des

„Sofortprogramms Saubere Luft 2017 - 2020“ ein Maßnahmenpaket für bessere Luft in Städten aufgelegt und eine Milliarde Euro, die so genannte Dieselmilliarde, als Fördermittel zur Verfügung gestellt.

Gegenstand des Programms waren Maßnahmen zur Elektrifizierung des urbanen Verkehrs und der Errichtung von Ladeinfrastruktur, Maßnahmen für die Digitalisierung von Verkehrssystemen sowie Maßnahmen zur Nachrüstung von Dieselnissen im ÖPNV mit Abgasnachbehandlungssystemen.

Laut BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) haben im Jahr 2020 im Vergleich zu 2017 nur noch wenige Städte die zulässigen Stickoxid-Grenzwerte überschritten.

Für das Erreichen der Klimaschutzziele ist ein massiver Ausbau des ÖPNV-Angebotes erforderlich. Eine Erhöhung der ÖPNV-Betriebsleistung um 50 Prozent in Kombination mit restriktiven Maßnahmen beim MIV können zu einem hohen Rückgang der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen führen.

Für die Stadt Nürnberg wurde das Ziel einer CO₂-Minderung von 60 Prozent bis 2030 sowie von 95 Prozent bis 2050 beschlossen.

5.3. Ausblick

Verbundraumerweiterung Nordost-Oberfranken und LK Tirschenreuth

Der Verkehrsverbund ist nochmals gewachsen, die kreisfreien Städte Coburg und Hof sowie die Landkreise Kulmbach, Kronach, Coburg, Hof, Wunsiedel und Tirschenreuth sind am 1.1.2024 dem VGN beigetreten.

Auch der Hauptbahnhof im thüringischen Sonneberg wurde in den VGN integriert. Damit gilt der einheitliche Verbundtarif auf mehr als 1.000 Linien im gesamten Verbundgebiet.

Der flächenmäßig größte Verkehrsverbund Bayerns und zweitgrößte in Deutschland umfasst ab Januar 2024 ein Gebiet von 20.400 km², das ist vergleichbar mit der Fläche des Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Im Verbundgebiet lebt dann mehr als ein Viertel der bayerischen Bevölkerung. Von den 96 Landkreisen und kreisfreien Städten in Bayern sind nun 32 Mitglied im VGN.

Damit ist der VGN eine noch stärkere Vertretung der Nahverkehrsinteressen der Gebietskörperschaften der Europäischen Metropolregion Nürnberg und seiner mehr als 150 Verkehrsunternehmen gegenüber Verbänden, dem Freistaat Bayern und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft.

VGN-Strategieprozess 2030

Im VGN-Strategieprozess wird ein Fahrgastzuwachs im VGN bis 2030 von 40 Prozent angestrebt um damit einen signifikanten Beitrag zur CO₂-Einsparung zu leisten.

In zwei Innovationspaketen werden die für die Zielerreichung notwendigen Maßnahmen beschrieben.

Das Innovationspaket I beinhaltet die weitere Verstetigung der Digitalisierung um wichtige Voraussetzungen für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV zu schaffen.

- Schülerwertmarken Selbstzahler und Solo 31 als Handy Ticket
- Digitalisierung der Vertriebswege im Schülerverkehr
- Gutscheinmodul im VGN-Onlineshop
- Anschlussfahrausweisrechner
- Digitales Abo
- ALISE
- Bestprice-Abrechnung

- eTARIF (eTarif)
- multimodale Mobilitätsplattform

Das Innovationspaket II definiert für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im VGN zielgerichtete Maßnahmen in den Bereichen.

- Mobilitätsangebot und Infrastruktur
- Tarif und Vertrieb
- Kommunikation und Marketing

Kurzfristige Maßnahmen mit hoher Priorität wären z.B. im Mobilitätsangebot die Einführung von Direkt- und Schnellbuslinien.

Die Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets am 1. Mai 2023 war die größte Tarifrevolution im ÖPNV.

Die weitere gesicherte Finanzierung des Deutschlandtickets wird den VGN und alle weiteren Verkehrsverbände auch in den nächsten Jahren beschäftigen.

Verkehrswende

Als Verkehrswende wird der Prozess bezeichnet, Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des ÖPNV umzustellen.

Die Verkehrswende bedeutet auch einen kulturellen Wandel, eine Umverteilung des öffentlichen Raums und eine Umleitung von Geldströmen.

Um das Gelingen der Verkehrswende zu sichern, ist ein weiterer Ausbau des ÖPNV erforderlich. Dazu ist eine wesentlich stärkere und nachhaltigere Finanzierung des ÖPNV durch die Politik notwendig.

Im VGN werden folgende Maßnahmen, Beiträge und Projekte in Zusammenhang mit der Verkehrswende in Angriff genommen.

VGN-Innovationspaket

Das VGN-Innovationspaket beinhaltet die folgenden Projekte, die vom Freistaat Bayern und den Aufgabenträgern im VGN gefördert werden, um den ÖPNV attraktiver zu machen.

Tarif

Neben dem Online-Vertrieb von Fahrkarten bietet die Digitalisierung auch Möglichkeiten, den Tarif grundlegend neu zu gestalten sowie die Fahrpreisermittlung generell zu vereinfachen und gleichzeitig zu automatisieren (E-Tarif).

Ende November 2022 startete der VGN mit seinem elektronischen Tarif egon in die zweijährige Pilotphase. Mit dem eTarif bietet der VGN besonders Gelegenheitskunden eine einfache Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen. Mit der egon-App einchecken, einsteigen und losfahren. Die Umstiege und das Fahrtende erkennt das System automatisch.

Auch die weiteren tariflichen Maßnahmen zielen darauf ab, den Zugang zu den Bussen und Bahnen im VGN weiter zu erleichtern und den ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten.

Mit attraktiven Tarifangeboten sollen Kunden an den ÖPNV herangeführt werden. Im Rahmen des VGN-Innovationspakets wurde im August 2020 das preislich stark reduzierte 9-Uhr-JahresAbo im gesamten VGN eingeführt.

Im Rahmen des VGN-Innovationspakets werden weiterhin folgende Projekte entwickelt:

- Automatische Fahrpreisfindung und streckenabhängiger Tarif.
- Check in und Be out mittels Smartphone.
- Bestprice-Abrechnung. Alle Kunden können sich darauf verlassen auch ohne Tarifkenntnisse immer den günstigsten Preis zu bezahlen.

Der Freistaat Bayern hat zum 1. September 2023 ein um 20 Euro pro Monat ermäßigtes Deutschlandticket für Auszubildende, Freiwilligendienstleistende und Studierende eingeführt.

In Erlangen wurde am 1.1.2024 das bundesweit beachtete Projekt „Kostenloser ÖPNV in der Erlanger Innenstadt“ gestartet. Das Projekt ist zeitlich auf drei Jahre befristet und wird während der Pilotphase begleitend wissenschaftlich ausgewertet.

Mobilitätsplattform

Die verbundweite Mobilitätsplattform hat das Ziel, den geänderten Mobilitätswünschen der Menschen entgegenzukommen. Auch hier soll das Serviceangebot den leichteren Zugang zum ÖPNV ermöglichen und gleichzeitig den zunehmenden Wunsch der Menschen nach einer multimodalen und nachhaltigeren Mobilität abdecken.

Auf der Mobilitätsplattform sollen neben dem VGN-Linienverkehr und den VGN-Bedarfsverkehren auch andere Anbieter wie Vermieter von Leihrädern, E-Scootern, Carsharing, Autovermieter, Taxis usw. vertreten sein.

Die Angebote auf der Mobilitätsplattform beziehen sich auf den kompletten Reiseweg und alle Serviceleistungen können hier künftig angefragt, gebucht und auch bezahlt werden.

VGN-Schülerportal

Das VGN-Schülerportal beinhaltet den Aufbau einer digitalen Plattform für den Schüler- und Ausbildungsverkehr.

Das Kernziel des Vorhabens ist der Aufbau einer verbundweiten und zentral zugänglichen multifunktionalen Plattform, welche die Gesamtheit aller mit dem Ausbildungsverkehr verbundenen Prozesse bündelt und die Arbeit für alle Beteiligten mithilfe der Digitalisierung vereinfacht.

Die Plattform liefert eine durchgängige Servicekette zur Unterstützung der Prozesse des Ausbildungsverkehrs, von der Antragsstellung bis zur Ticketbestellung.

Die Schulaufwandsträger erhalten verschiedene Funktionen und Tools zur Berechtigungs- und Tarifiermittlung. Verkehrsunternehmen und die VGN GmbH werden durch eine digitale Grundlage bei der Ermittlung der Einnahmenansprüche unterstützt.

Bedarfsverkehre per App buchen

Das Rückgrat des ÖPNV-Angebots bilden die traditionellen Linienverkehre im VGN-Verbundgebiet. Von insgesamt rund 800 Linien im Jahr 2022 sind etwa 750 Buslinien im Einsatz, die für ein zuverlässiges und flächendeckendes öffentliches Verkehrsnetz sorgen. Diese Linien sind mit eigenen Liniennummern versehen und in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) des VGN berücksichtigt und beauskunftet.

Im Gegensatz dazu erfolgt die Bestellung der flexiblen Bedienformen wie Rufbusse, AST und ALT fast ausschließlich telefonisch über verschiedene Telefonnummern. Dies führt zu einer gewissen Intransparenz und erschwert die Zugänglichkeit und Buchungsmöglichkeiten für die Fahrgäste. Die Bedarfsverkehre sind in regionalen Insellösungen organisiert, die von den einzelnen Gebietskörperschaften eigenständig entwickelt wurden. Diese Insellösungen bieten zwar in den meisten Fällen Fahrplanauskünfte, jedoch aber keine Buchungsmöglichkeiten über digitale Kanäle.

Derzeit gibt es im VGN 32 Anrufsammeltaxiverkehre, rund 20 Rufbuslinien und etwa 300 Buslinien, auf denen zu bestimmten Zeiten Bedarfsverkehre angefordert werden können. In Randzeiten oder auf Strecken mit wenig Nachfrage kann diese Form der Mobilität auf Abruf das reguläre Angebot ergänzen.

Der VGN hat in den letzten Jahren mit Förderung des Freistaats Bayern eine App zur Buchung von Bedarfsverkehren entwickelt, die in Kürze in die reguläre VGN-App Fahrplan & Tickets integriert wird.

Durch die Bedarfsverkehr-App wird für die Kunden die Buchung der Bedarfsverkehre wesentlich vereinfacht und gleichzeitig wird der Zahlvorgang über die App abgewickelt. Das erste Projekt, das im Januar 2024 erfolgreich an den Markt gebracht werden konnte, war der On Demand-Verkehr „Lotti“ des Stadtverkehrs Schwabach.

ÖPNV im ländlichen Raum

Im Rahmen der Verkehrswende muss der regionale Busverkehr abseits vom Schülerverkehr gestärkt und ausgebaut werden.

Die ÖPNV-Nutzung im ländlichen Raum ist durch den Schüler- und Ausbildungsverkehr bestimmt. Die Reisezeiten mit dem Bus liegen teilweise deutlich über den Reisezeiten mit dem Pkw, weil im Schülerverkehr möglichst viele Gemeinden und Ortsteile angefahren werden müssen.

Die geringe Siedlungsdichte in Kombination mit den eingeschränkten Möglichkeiten bei der Zusammenführung der Verkehrsströme führen in den ländlichen Räumen zu hohen Kosten für den Angebotsausbau.

Hinzu kommen die oftmals geringen finanziellen Spielräume bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, die sich durch die Corona-Pandemie, die allgemeine Teuerung sowie den Belastungen aus dem Krankensektor noch nachhaltig verschärft haben.

Der VGN hat bisher im Auftrag von dreizehn Landkreisen und vier kreisfreien Städten lokale Nahverkehrspläne entwickelt und fortgeschrieben. Eine übergreifende Planung kann dabei für eine Verbesserung des Verkehrsangebots durch einheitliche Bedienungsstandards, Taktverdichtung, Ausstattung der Haltestellen und Barrierefreiheit und der Einführung von Bedarfsverkehren sorgen. Allerdings müssen dafür die Planungen auch Schritt für Schritt umgesetzt werden.

Im Jahr 2021 kamen mit der Stadt und dem Landkreis Bayreuth zwei neue Auftraggeber hinzu, für die der VGN die Erstellung eines Nahverkehrsplans übernimmt. Durch die Verbundraumenerweiterung kamen zum 01.01.2024, neben dem Landkreis Tirschenreuth, noch fünf Landkreise und zwei kreisfreie Städte in Nordost-Oberfranken als potentielle Auftraggeber für die Nahverkehrsplanerstellung in Betracht.

Der VGN sucht im ländlichen Raum im Rahmen der lokalen Nahverkehrsplanung zusammen mit den Aufgabenträgern nach bedarfsorientierten Lösungen. In Räumen und Zeitlagen mit schwacher Verkehrsnachfrage werden bedarfsorientierte Verkehrsangebote etabliert.

Die Verknüpfung von Schienenhaltepunkten in der Fläche mit den Gemeinden mittels Kleinbussen bzw. Taxen spielt ebenfalls eine wichtige Rolle.

In Gebieten ohne Bahnanschluss soll die Mobilität in der Region durch die Einführung von Express-Buslinien nachhaltig verbessert werden, d.h. die Pendler können künftig ohne viele Zwischenstopps schneller ihre Arbeitsplätze in den Ober- und Mittelzentren erreichen.

Ein zukünftiger Lösungsansatz, die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum besser (und im Idealfall auch kostengünstiger) abzudecken, wäre der Einsatz von autonom fahrenden Verkehrsmitteln, verbunden mit einer durchgängigen digitalen Vertriebslösung via App für die gesamte intermodale Wegekette.

Masterplan nachhaltige Mobilität der Stadt Nürnberg

Für Nürnberg war der „Masterplan nachhaltige Mobilität“ unter dem Aspekt der NOx-Reduktion ein wesentlicher Schritt zur Mobilitätswende in der Stadt.

Die Stadt Nürnberg hat als Klimaziel die CO₂-Minderung von 60 Prozent bis zum Jahr 2030 und von 95 Prozent bis zum Jahr 2050 ausgegeben.

ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 der VAG

Seit vielen Jahren gibt es wieder Bewegung im Liniennetz der Straßenbahn Nürnberg. Das Nürnberger Straßenbahnnetz soll in drei Stufen weiter ausgebaut werden.

Im Jahr 2023 kamen in einer ersten Stufe die Linie 10 (zwischen Dutzendteich und Am Wegfeld) und die Linie 11 (zwischen Gibitzenhof und Tiergarten) auf dem bestehenden Streckennetz hinzu.

Weitere Ausbaumaßnahmen im Liniennetz der Straßenbahn sollen folgen u.a. der Lückenschluss Minervastraße bis 2025, die Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth (Uni) für 2026 und die Erneuerung der Stadtparkschleife.

Im VAG-Netz sind weitere Angebotsverbesserungen geplant, die durch Taktverdichtungen der Busse und der U-Bahnen erreicht werden sollen.

Mit weiteren flankierenden Maßnahmen wird das ehrgeizige Ziel verfolgt, bis zum Jahr 2030 die Beförderungsleistung der VAG auf 200 Mio. Fahrgäste im Jahr zu erhöhen, was einer prozentualen Steigerung von etwa 30 Prozent entspricht.

VGN Infrastruktur

Ein weiterer Ausbau der Nürnberger S-Bahn mit dem Endziel eines voll ausgebauten S-Bahn-Netzes mit dichtem Takt und ausreichenden Park-and-Ride Plätzen entlang der Schienenstrecken ist für das Erreichen der Klimaziele und dem Gelingen der Verkehrswende unbedingt erforderlich.

Dazu hat die Bayerische Staatsregierung das Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauNü) ins Leben gerufen. Ziel ist es, eine strategische Grundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Großraum Nürnberg zu schaffen, dessen Rückgrat die S-Bahn ist.

Unter Berücksichtigung von Maßnahmen, die sich bereits in der Planung und Realisierung befinden, soll das AuSbauNü sowohl verkehrspolitisch gesetzte Maßnahmen vorantreiben als auch neue Maßnahmen in einer gesamthaft angelegten Untersuchung auf ihre verkehrliche Wirksamkeit, bautechnische Machbarkeit und wirtschaftliche Darstellbarkeit prüfen und bewerten. Der Untersuchungsumfang wurde auf viereinhalb Jahre veranschlagt.

Bis dahin wird die geplante bundeslandüberschreitende S4-Verlängerung nach Crailsheim einen deutlichen Attraktivitätsgewinn für den SPNV im gesamten Schienekorridor Ansbach – Dombühl – Crailsheim erzielen.

Die Planungsperspektiven für die Erweiterung der S-Bahn Nürnberg haben sich mit der Planungsvereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn für eine S-Bahn nach Neuhaus an der Pegnitz und nach Simmelsdorf-Hüttenbach konkretisiert.

Neben dem Ausbau der bestehenden Haltepunkte im S-Bahn-Standard werden in diesem Schienekorridor die neuen S-Bahnhalte Hersbruck Ost und Eschenbach geplant, an den Siedlungsschwerpunkt verlegt werden soll der Haltepunkt Hohenstadt.

Zum Fahrplanwechsel 2023/2024 startete die sog. „Betriebsstufe-II“ der S-Bahn Nürnberg. Die angepassten Fahrtzeiten führen zu neuen Liniendurchbindungen der S-Bahn.

Die sogenannte „Hesselbergbahn“, also der Streckenabschnitt von Gunzenhausen nach Wassertrüdingen, wird voraussichtlich Ende 2024 reaktiviert.

Franken-Südthüringen-Express

Im Dezember 2023 startete der Franken-Südthüringen-Express mit einem ganztägigem 30 min Takt zwischen Nürnberg und Bamberg. Der neue Verkehrsvertrag beinhaltet auch eine schnelle Verbindung zwischen Nürnberg, Coburg und Erfurt.

Expressverkehr Nordostbayern

Der ab Dezember 2023 gültige Verkehrsvertrag beinhaltet auch an Wochenenden einen 30 min Takt im Neigetechnikverkehr zwischen Nürnberg und Bayreuth.

Regionalverkehr Oberfranken

Durch den neuen Verkehrsvertrag wird der gesamte nördliche Verkehrsraum in Oberfranken von agilis bedient. Durch die Verbundraumerweiterung liegen fast alle Strecken seit dem 01.01.2024 im VGN-Gebiet.

StUB

Die Stadt-Umland-Bahn (StUB) ist neben dem weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes das bedeutsamste Verkehrsprojekt im VGN und aktuell das größte Straßenbahnprojekt in Deutschland.

Als nachhaltige Verkehrslösung soll die StUB zukünftig die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach miteinander verbinden. Der sogenannte „Ostast“ soll die derzeit geplante Stadt-Umland-Bahn von Erlangen durch das Schwabachtal über Neunkirchen am Brand bis nach Eckental verlängern.

Ziel ist es, mit der StUB eine leistungsfähige, umweltverträgliche, barrierearme und attraktive Alternative insbesondere mit Blick auf den Pkw-Verkehr zu schaffen. Die Stadt-Umland-Bahn soll zukünftig wichtige Einwohner-, Universitäts-, Schul- und Unternehmensstandorte erschließen und eine nachhaltige Mobilitätsmöglichkeit vor allem für die große Zahl der Pendler darstellen.

P+R

Ein schneller Ausbau der P+R-Kapazitäten ist unabdingbar, denn schon heute besteht ein großer Mehrbedarf von geschätzt 1.000 P+R-Stellplätzen im VGN.

Eine weitere Maßnahme, um den auf die Städte gerichteten Pkw-Verkehr einzudämmen und zu lenken, wird im VGN mit dem Auskunftssystem „P+R 4.0 – einfach umsteigen“ verfolgt, bei dem freie Parkplätze in Echtzeit angezeigt werden.

Dazu werden an den ausgerüsteten Park-and-Ride-Anlagen die Bewegungen bei den Zufahrten anonym erfasst, um daraus in einem zentralen Hintergrundsystem die aktuelle Belegung zu errechnen. Die Information über die freien Parkplätze fließt dann in die Fahrgastauskunft ein und erleichtert den Umstieg vom Auto auf die umweltfreundliche Bahn.










Zusätzlich informieren dynamische Anzeiger vor Ort über die aktuell freien Kapazitäten. So sollen unnötige Parksuchverkehre und das so genannte wilde Parken der Vergangenheit angehören.

Seit 2023 sind die Parkplatzinformationen auch in der VGN-App abrufbar. Anhand vorhandener Zählraten wird die Belegung der Plätze prognostiziert, wenn keine Detektionseinrichtung vor Ort vorhanden ist.

Das Projekt wurde mit Mitteln des Freistaats Bayern gefördert.

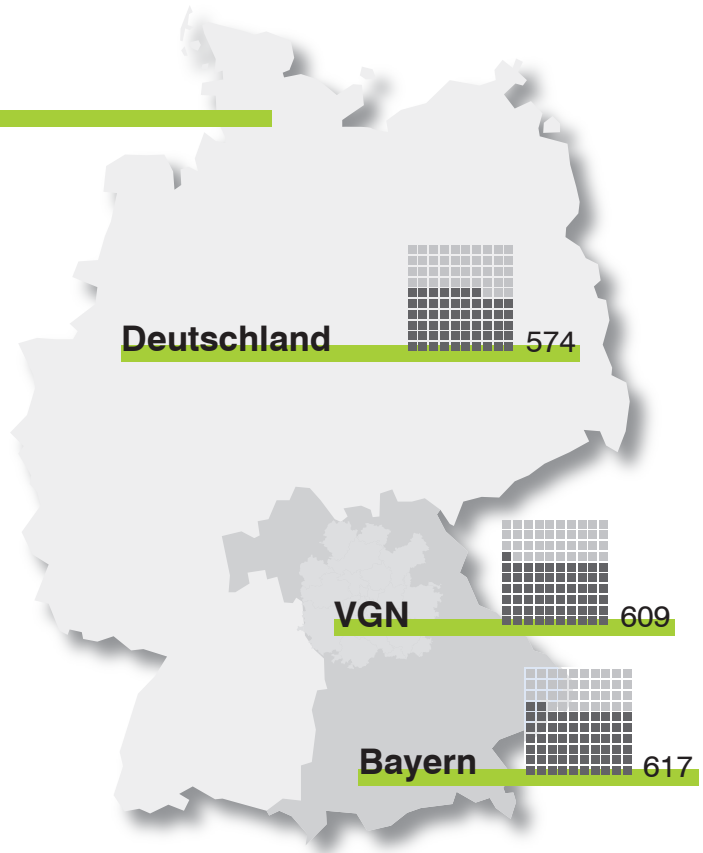
Anhang

Zahlen im Überblick

	1987	2016	2022
 Gemeinden	131	420	439
 Fläche	4.593 km ²	15.106 km ²	15.843 km ²
 Mio. Einwohner	1,413	2,755	2,911
 Pkw/Tsd. Einwohner	409	582	611
 Linien	127	746	811
 Linienlänge	3.053 km	13.052 km	14.073 km
 Haltestellen	2.016	8.840	9.485
 Fahrgäste/Werktag	491.000	940.000	912.000
 Mio. Fahrgäste/Jahr	142,6	250,9	240,5

Zahlen und Fakten 2022

PKW-Dichte (PKW je 1.000 EW)



Bevölkerungsdichte (EW je km²)



Bevölkerungsvorausberechnung in den Landkreisen und kreisfreien Städten Bayerns

Veränderung 2041 gegenüber 2021 in Prozent



Legende:

	unter -7,5 %	stark abnehmend
	-7,5 % bis unter -2,5 %	abnehmend
	-2,5 % bis unter 2,5 %	stabil
	2,5 % bis unter 7,5 %	zunehmend
	7,5 % und mehr	stark zunehmend

Verbundgebiet 2022

Erweiterungsbereiche:

- Verbundgebiet 1987
- Erweiterungsbereiche 06/1992
- Erweiterungsbereiche 09/1992
- Erweiterungsbereiche 1993
- Erweiterungsbereiche 06/1996
- Erweiterungsbereiche 06/1997
- Erweiterungsbereiche 09/2005
- Erweiterungsbereiche 12/2006
- Erweiterungsbereiche 12/2007
- Erweiterungsbereiche 01/2010
- Erweiterungsbereiche 01/2014
- Erweiterungsbereiche 01/2015
- Erweiterungsbereiche 09/2016
- Erweiterungsbereiche 01/2018

Legende:

- Hersbruck Gemeinde
- Fürth** kreisfreie Städte
- FÜRTH** Landkreise
- KELHEIM*** Landkreise nicht in den Verbundgremien vertreten
- Schienennetz innerhalb des VGN
- Schienennetz außerhalb des VGN
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze
- gemeindefreies Gebiet



Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg
Telefon 0911 27075-0
Telefax 0911 27075-50
info@vgn.de
www.vgn.de
mobil.vgn.de

Geschäftsführung:

Anja Steidl
Andreas Mäder

Bearbeitung:

Jürgen Schneider
Beatrice Sauerbrei (Grafik, Layout)

Druck:

Gutenberg Druck+Medien Uttenreuth

02/2024



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • Tel. 0911 27075-0

