

VERKEHRS- ENTWICKLUNGS- BERICHT

2024



Inhaltsverzeichnis

1. Strukturdaten	01
1.1. Flächen- und Bevölkerungsentwicklung	01
1.2. Schülerentwicklung	05
1.3. Bevölkerungsprognose	08
1.4. Entwicklung des Pkw-Bestandes	14
1.5. Pendlerentwicklung	17
2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten	23
3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV	26
4. Verkehrsentwicklung im MIV	31
4.1. Verkehrsentwicklung anhand der Dauerzählstellen	31
4.2. Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg	34
5. Ergebnis-Telegramm	36
5.1. Zusammenfassung	36
5.2. Zukünftige Herausforderungen im ÖPNV	45
5.3. Ausblick	48
Anhang	57

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Einwohner- und Flächenentwicklung 1987 - 2024	01
Abb. 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen 1987 - 2024	02
Abb. 3: Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken	11
Abb. 4: Pkw-Entwicklung 1987 - 2024	14
Abb. 5: Pendlerachsen Stadt Nürnberg - Berufseinpendler	18
Abb. 6: Zug- und Wagenkilometer	24
Abb. 7: Platzkilometer	25
Abb. 9: Verbundbeförderungsfälle nach Tagesarten 1988 - 2024	29
Abb. 10: Verkehrsentwicklung MIV 2012 - 2023	31
Abb. 11: Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg 1985 - 2024	34

Anhang

Zahlen im Überblick	58
Zahlen und Fakten 2024	59
Bevölkerungsvorausberechnung 2043	60
Verbundgebiet 2024	61

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Einwohnerentwicklung	03
Tab. 2: Schülerzahlen nach Gebietskörperschaften	06
Tab. 3: Bevölkerungsprognose für den VGN-Raum	09
Tab. 4: Bevölkerungsprognose für die Regierungsbezirke	10
Tab. 5: Entwicklung der Altersstruktur	12
Tab. 6: Pkw-Entwicklung nach Gebietskategorien	15
Tab. 7: Beschäftigte und Pendler nach Gebietskörperschaften 2024	20
Tab. 8: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen	23
Tab. 9: Durchschnittlicher täglicher Verkehr - Bayern	32

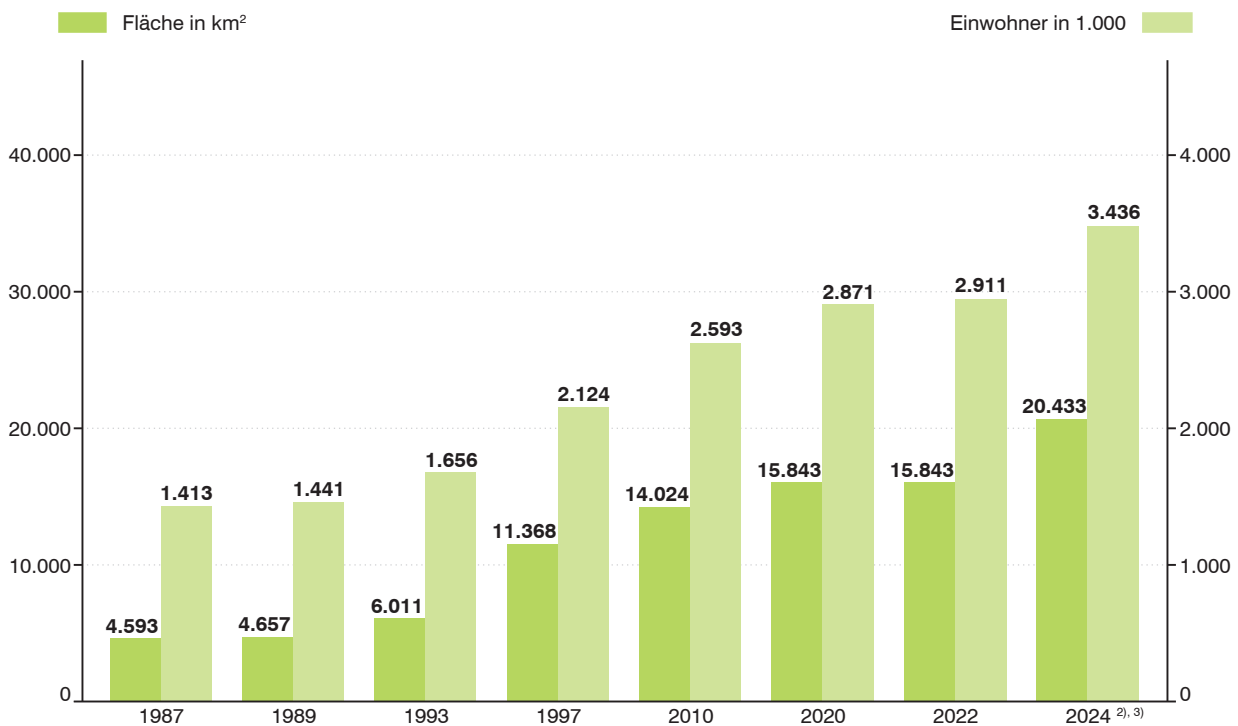
1. Strukturdaten

1.1. Flächen- und Bevölkerungsentwicklung

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

Im 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-Sulzbach, Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Forchheim, Neumarkt/Opf., Neustadt/A.-Bad Windsheim, Weißenburg-Gunzenhausen, die nur in Teilen in den Verbundraum integriert wurden (vgl. Verbundraumkarte im Anhang).

Abb. 1: Einwohner- und Flächenentwicklung 1987 - 2024 ¹⁾



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

¹⁾ jeweiliges VGN-Gebiet ²⁾ Gebietsstand: 01.01.2024 ³⁾ 2024 zensurbereinigt

Nach vier Jahren umfangreicher Vorbereitung wurden ab dem 01. Januar 2024 die Landkreise Coburg, Hof, Kronach, Kulmbach, Tirschenreuth und Wunsiedel sowie die Städte Coburg und Hof neue Mitglieder im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN). Auch der Hauptbahnhof im thüringischen Sonneberg wurde zum gleichen Zeitpunkt in den VGN integriert.

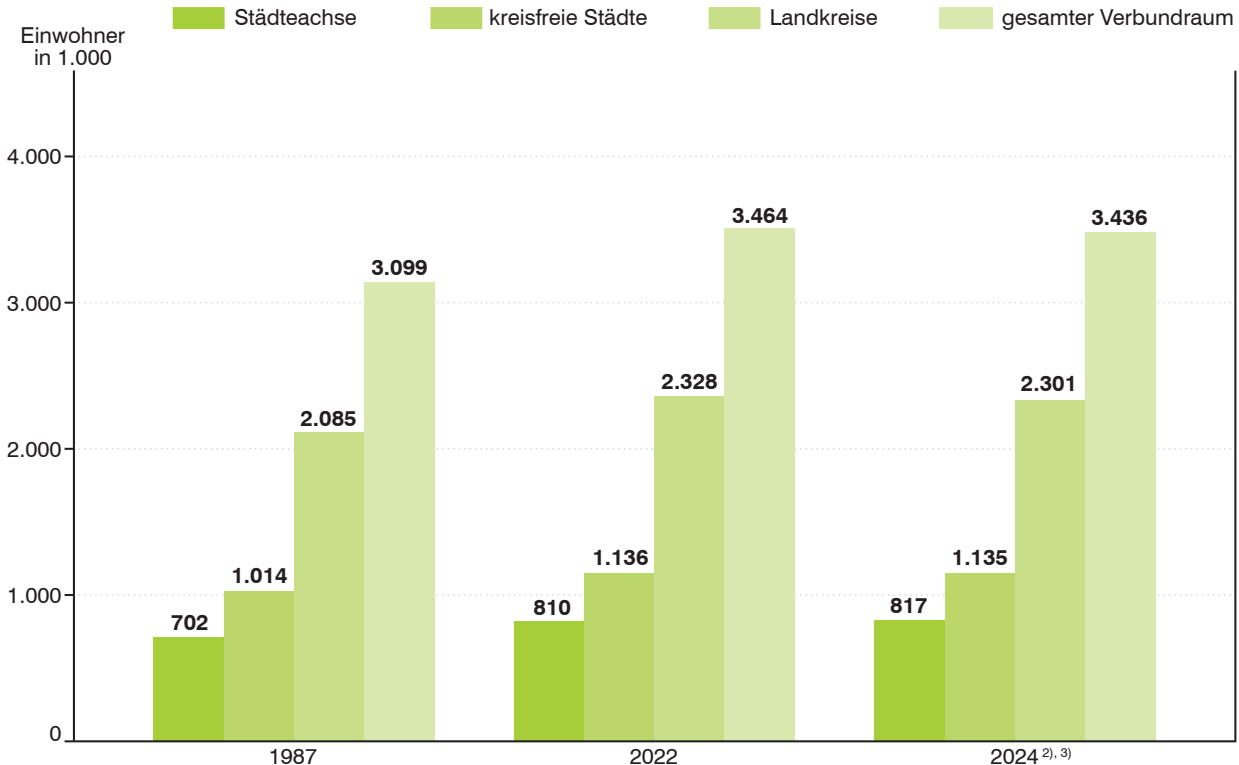
Nach 20 Jahren ist das Verbundgebiet durch die umfangreichen Verbundraumerweiterungen fast deckungsgleich mit der räumlichen Abgrenzung der Metropolregion Nürnberg. Die vollständige Übereinstimmung des Verbundgebietes mit der Metropolregion Nürnberg wird am 01.01.2026 mit der Integration der Stadt Weiden und dem Landkreis Neustadt an der Waldnaab vollzogen.

Der zeitliche Ablauf der zahlreichen Verbundraumerweiterungen seit der Verbundgründung, wird in der Verbundkarte im Anhang des Verkehrsentwicklungsberichts dokumentiert.

Durch die Verbundraumerweiterung in Nordost-Oberfranken und im Landkreis Tirschenreuth hat sich die Einwohnerzahl im VGN um über 500 Tausend erhöht. Die Verbundfläche hat sich durch die Integration der zwei kreisfreien Städte Hof und Coburg und der sechs Landkreise um 4.600 km² vergrößert (vgl. Abb.1).

Damit erstreckt sich das aktuelle Verbundgebiet auf eine Gesamtfläche von 20.433 km² und bleibt damit der zweitgrößte Verbund Deutschlands nach dem VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg).

Abb. 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen 1987 - 2024 ¹⁾



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

Basis: aktuelles Verbundgebiet (Stand: 01.01.2024)

¹⁾ erweiterungsbereinigt ²⁾ Einwohnerstand am 30.06.2024 ³⁾ 2024 zensurbereinigt

Das Bedienungsgebiet des VGN umfasst am 01.01.2024 32 Landkreise und kreisfreie Städte mit einer Fläche von 20.433 km². Somit ist das aktuelle Verbundgebiet flächenmäßig größer als das Bundesland Rheinland-Pfalz.

In der Tab. 1 und Abb. 2 wird die Bevölkerungsentwicklung im VGN ab dem Gründungsjahr 1987 mit dem derzeitigen Gebietsstand (01.01.2024) erweiterungsbereinigt dargestellt, d.h. ausgehend vom aktuellen Gebietsstand vom 01.01.2024 wurden auch bei den übrigen Jahrgängen rückwirkend die Einwohnerzahlen auf die Größe des heutigen Verbundgebietes umgerechnet.

Die Einwohnerzahlen aus dem Jahr 2024 sind im Vergleich zu den anderen Vergleichsjahren zensusbereinigt d.h. die aus dem Zensus 2022 ermittelten Einwohnerzahlen waren zum überwiegenden Teil bezogen auf die kreisfreien Städte und Landkreise niedriger als die fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen aus den Verwaltungsregistern.

Im VGN-Gebiet lebten im Jahr 2024 über 3,4 Mio. Menschen, was mehr als einem Viertel der bayerischen Bevölkerung entspricht.

Die Bevölkerungsentwicklung im VGN von 1987 bis 2024 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	2020	2022	2024 ²⁾
Städteachse	100	105,1	108,6	110,1	114,0	115,4	116,5
Kreisfreie Städte	100	104,6	107,3	108,5	112,5	112,1	111,9
Landkreise	100	114,6	115,0	115,1	121,7	111,6	110,3
VGN Gesamt	100	110,6	112,1	112,6	118,2	111,8	110,9

VGN-Gebietsstand: 01.01.2024 (1987 = 100 %)

¹⁾ erweiterungsbereinigt

²⁾ zensusbereinigt

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

Im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2024 war in der Städteachse ein Einwohnerzuwachs von über 16 Prozent und in den Landkreisen von 10 Prozent zu verzeichnen. Im Vergleich lag in den kreisfreien Städten der Bevölkerungszuwachs bei 12 Prozent.

In den Großstädten des VGN lässt sich im Betrachtungszeitraum von 1987 zu 2024 weiterhin ein Einwohnerwachstum feststellen. Die Bevölkerungszahl von Nürnberg, Fürth und Erlangen ist im Berichtszeitraum um ein Prozent gestiegen.

Nürnberg und Fürth vermelden neue Einwohnerrekorde - Ende 2024 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 2022 zu 2024, konnte die Stadt Nürnberg den stärksten prozentualen Einwohnerzuwachs erzielen. Hier nahm die Bevölkerung um über ein Prozent zu, was einer Zunahme von 6.500 Einwohnern entspricht.

Durch die zensusbedingten Bevölkerungszahlen aus dem Jahr 2024 sind im Vergleich zu den fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen aus den Verwaltungsregistern aus dem Jahr 2022 in den VGN-Landkreisen überwiegend leichte Einwohnerrückgänge zu beobachten.

Diese Rückgänge sind größtenteils auf die Umstellung auf die aktuellere Datengrundlage des Zensus 2022 zurückzuführen.

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 2023/2024 zu den vorherigen Schuljahren dargestellt. In der Aufstellung werden 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-, Realschulen, Gymnasien und Berufsschulen. Die Schülerzahlen stammen vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, die jährlich in den Gemeindedaten für Bayern veröffentlicht werden.

In der Tab. 2 werden die Schülerzahlen unterschieden zwischen VGN-Alt-Raum und den Verbunderweiterungsgebieten in Nordost-Oberfranken und im Landkreis Tirschenreuth.

Die Anzahl der Schüler im VGN Im VGN-Alt-Raum hat sich vom Schuljahr 2020/2021 bis zum Schuljahr 2023/2024 um 13.000 Schüler bzw. vier Prozent erhöht.

Durch die Verbundraumerweiterung in Nordost-Oberfranken und dem Landkreis Tirschenreuth hat sich die Anzahl der Schüler im VGN um 57.700 erhöht.

Durch die Integration der fünf Landkreise und zwei kreisfreien Städten in Nordost-Oberfranken und dem Landkreis Tirschenreuth am 01.01.2024 leben nun insgesamt über 370.400 Schüler im VGN-Gebiet.

In den Schuljahren 2020/2021 und 2021/2022 haben sich die Schülerzahlen im VGN-Alt-Raum auf knapp über 300.000 Schüler eingependelt. In den Vorjahren waren die Schülerzahlen ständig rückläufig.

Ab dem Schuljahr 2022/2023 haben sich die Schüleranzahlen im VGN kontinuierlich erhöht, was auch dem Bayerntrend entsprach.

Die Zuwächse der kreisfreien Städte und der Landkreise vom Schuljahr 2022/2023 zum Schuljahr 2023/2024 bewegen sich zwischen null und drei Prozent.

Die Trendumkehr in der Schülerentwicklung im Verbund wird auch durch die aktuelle Schüler- und Absolventenprognose für Bayern gestützt. In der aktuellen Schüler- und Absolventenprognose werden folgende Entwicklungen für Bayern erwartet.

Im Schuljahr 2020/2021 wurde der Tiefpunkt der rückläufigen Schülerzahl in Bayern erreicht. Aufgrund der anhaltend verstärkten Zuwanderung nach Bayern stieg die Schülerzahl ab diesen Zeitpunkt wieder an.

Tab. 2: Schülerzahlen nach Gebietskörperschaften

Gebietskörperschaften	2008/09	2018/19	2022/23	2023/24
Kreisfreie Städte				
Amberg	8.566	6.806	6.652	6.413
Ansbach	10.030	9.185	8.873	8.696
Bamberg	17.058	14.346	13.936	13.684
Bayreuth	14.468	12.020	11.668	11.489
Coburg			7.726	7.825
Erlangen	16.367	14.178	14.314	13.956
Fürth	16.801	14.896	15.331	14.901
Hof			7.713	7.809
Nürnberg	62.778	60.423	60.229	59.112
Schwabach	6.369	5.215	5.226	5.045
Landkreise				
LK Amberg-Sulzbach	9.846	7.508	7.480	7.293
LK Ansbach	22.635	17.664	17.690	17.119
LK Bamberg	11.518	9.332	9.755	9.328
LK Bayreuth	9.034	6.766	6.928	6.628
LK Coburg			5.104	5.223
LK Erlangen-Höchstadt	15.151	14.169	15.063	14.566
LK Forchheim	15.018	11.689	11.942	11.632
LK Fürth	11.030	9.746	10.727	10.222
LK Haßberge	11.330	8.867	8.865	8.583
LK Hof			7.073	7.128
LK Kitzingen	15.147	11.640	11.774	11.532
LK Kronach			6.513	6.590
LK Kulmbach			6.729	6.850
LK Lichtenfels	8.749	7.138	7.126	6.883
LK Neumarkt i.d.OPf.	18.683	15.074	15.290	14.966
LK Neustadt/A. - Bad Windsheim	12.818	10.174	10.438	10.044
LK Nürnberger Land	19.142	16.790	17.290	16.908
LK Roth	13.783	12.204	12.592	12.199
LK Tirschenreuth			7.087	7.099
LK Weißenburg-Gunzenhausen	12.212	9.905	9.977	9.598
LK Wunsiedel			8.024	8.173
Gesamt	358.533	305.735	365.135	357.494

Quelle: Gemeindedaten für Bayern

Die Gesamtzahl der Schüler in Bayern wird in den kommenden Jahren weiter deutlich zunehmen und am Prognosehorizont zum Schuljahr 2040/2041 um über 140.000 Schüler bzw. acht Prozent zunehmen.

Die bayernweite Schülerprognose wird auch im VGN in den nächsten Jahren zu einer erheblichen Zunahme der Schülerzahlen führen.

Bis zum Schuljahr 2040/2041 werden voraussichtlich zusätzlich über 40.000 Schüler im Verbundgebiet leben.

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

Die Zunahme der Schülerzahlen wird zeitlich versetzt nach den unterschiedlichen Schularten stattfinden.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass auch in den ländlichen Gebieten mit einer negativen Bevölkerungsprognose eine Trendumkehr bei der Schülerentwicklung zu beobachten ist.

1.3. Bevölkerungsprognose

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

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

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 2043 trotz der starken Zuwanderung aus dem Ausland regionale Unterschiede in der Einwohnerentwicklung in Bayern auch weiterhin bestehen bleiben.

Nach den aktuellen Ergebnissen der Bevölkerungsprognose 2043 wird Bayern in den nächsten 20 Jahren 13,74 Millionen Einwohner zählen, was einem Zuwachs von über vier Prozent bzw. einem Bevölkerungsanstieg von 560.000 Einwohnern entspricht.

Die Unterschiede der prognostizierten Einwohnerentwicklung in Bayern zwischen 2023 und 2043 reicht von 11 Prozent Einwohnerzuwachs im Landkreis Landshut bis hin zu Bevölkerungsrückgänge von sieben Prozent im Landkreis Wunsiedel.

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 der kreisfreien Städte innerhalb des VGN wird für die Stadt Erlangen vorhergesagt. Hier wird mit einem Einwohnerzuwachs bis zum Jahr 2043 von über fünf Prozent gerechnet. Demnach hätte die Stadt Erlangen dann fast 122.000 Einwohner. In Fürth soll sich die Bevölkerung bis zum Jahr 2043 um vier Prozent bzw. um ca. 5.400 Einwohner erhöhen.

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

	31.12.2023	31.12.2043	Veränd. in %
Amberg	42,2	42,0	-0,5
Ansbach	39,7	41,5	4,6
Bamberg	75,1	77,8	3,7
Bayreuth	73,1	73,6	0,7
Coburg	40,9	41,3	0,9
Erlangen	115,3	121,6	5,5
Fürth	131,7	137,1	4,1
Hof	46,5	45,0	-3,2
Nürnberg	526,6	528,0	0,3
Schwabach	41,0	41,1	0,2
Städteachse	814,6	827,8	1,6
Kreisfreie Städte	1.132,1	1.149,0	1,5
Landkreis Amberg-Sulzbach	104,1	105,6	1,4
Landkreis Ansbach	187,3	197,3	5,3
Landkreis Bamberg	148,0	150,2	1,5
Landkreis Bayreuth	103,3	101,8	-1,4
Landkreis Coburg	84,5	83,6	-1,1
Landkreis Erlangen-Höchstadt	138,6	147,0	6,0
Landkreis Forchheim	116,3	117,9	1,4
Landkreis Fürth	117,6	117,7	0,1
Landkreis Haßberge	83,7	82,4	-1,5
Landkreis Hof	92,7	87,3	-5,8
Landkreis Kitzingen	91,2	96,8	6,1
Landkreis Kronach	65,0	60,6	-6,7
Landkreis Kulmbach	71,8	68,7	-4,2
Landkreis Lichtenfels	67,7	66,8	-1,4
Landkreis Neumarkt i.d.OPf.	138,2	149,0	7,8
Landkreis Neustadt/A.-Bad Windsheim	101,0	107,4	6,3
Landkreis Nürnberger Land	169,2	170,6	0,8
Landkreis Roth	128,4	132,4	3,1
Landkreis Tirschenreuth	72,5	68,2	-6,0
Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	94,7	97,6	3,0
Landkreis Wunsiedel	71,0	65,8	-7,3
Landkreise	2.246,8	2.274,7	1,2
VGN (ohne Teillandkreise)	3.378,9	3.423,7	1,3

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043

¹⁾ Einwohner in 1.000

Im VGN werden die stärksten Bevölkerungsrückgänge mit über sieben Prozentpunkten für den Landkreis Lichtenfels prognostiziert. Der Landkreis Kronach folgt mit einem vorhergesagten Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2043 von 6,7 Prozent (vgl. Tab. 3).

Die kreisfreie Stadt Hof muss im Prognosezeitraum mit Einwohnerverlusten von knapp über drei Prozent rechnen.

Für das gesamte Verbundgebiet gehen die Bevölkerungsprognosen für das Jahr 2043 von einem Zuwachs von einem Prozent aus.

In der Städteachse soll sich im Prognosezeitraum die Einwohnerzahl um fast zwei Prozent erhöhen (vgl. Tab. 3).

Nach Angaben der aktuellen Bevölkerungsprognose sollen die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen bis zum Jahr 2043 um über 13.000 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 31.12.2023, die vorausberechnete Einwohnerzahl zum 31.12.2043 und die prozentualen Veränderungen sind der Tab. 3 zu entnehmen.

In der aktuellen Bevölkerungsprognose 2043 wird für den Regierungsbezirk Mittelfranken ein Bevölkerungswachstum von fast drei Prozent vorhergesagt. Für die beiden anderen fränkischen Regierungsbezirke wird für Oberfranken bis 2043 ein Rückgang des Bevölkerungsstandes in Höhe von 1,4 Prozent und für Unterfranken ein Plus von einem Prozent vorhergesagt (vgl. Tab. 4).

Tab. 4: Bevölkerungsprognose für die Regierungsbezirke ¹⁾

	31.12.2023	31.12.2043	Veränd. in %
Regierungsbezirk Oberfranken	1.055,8	1.040,5	-1,4
Regierungsbezirk Mittelfranken	1.791,1	1.839,3	2,7
Regierungsbezirk Unterfranken	1.315,2	1.327,0	0,9
Regierungsbezirk Oberpfalz	1.116,1	1.162,1	4,1
Bayern	13.176,4	13.736,7	4,3

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043

¹⁾ Einwohner in 1.000

Das zweite zentrale Merkmal des demographischen Wandels ist die Veränderung bei der Alterung der Bevölkerung (vgl. Abb. 3) und ein bestimmender Faktor für die zukünftige ÖPNV-Nachfrageentwicklung. Bis zum Jahr 2043 wird sich die Altersstruktur im VGN grundlegend verändert haben.

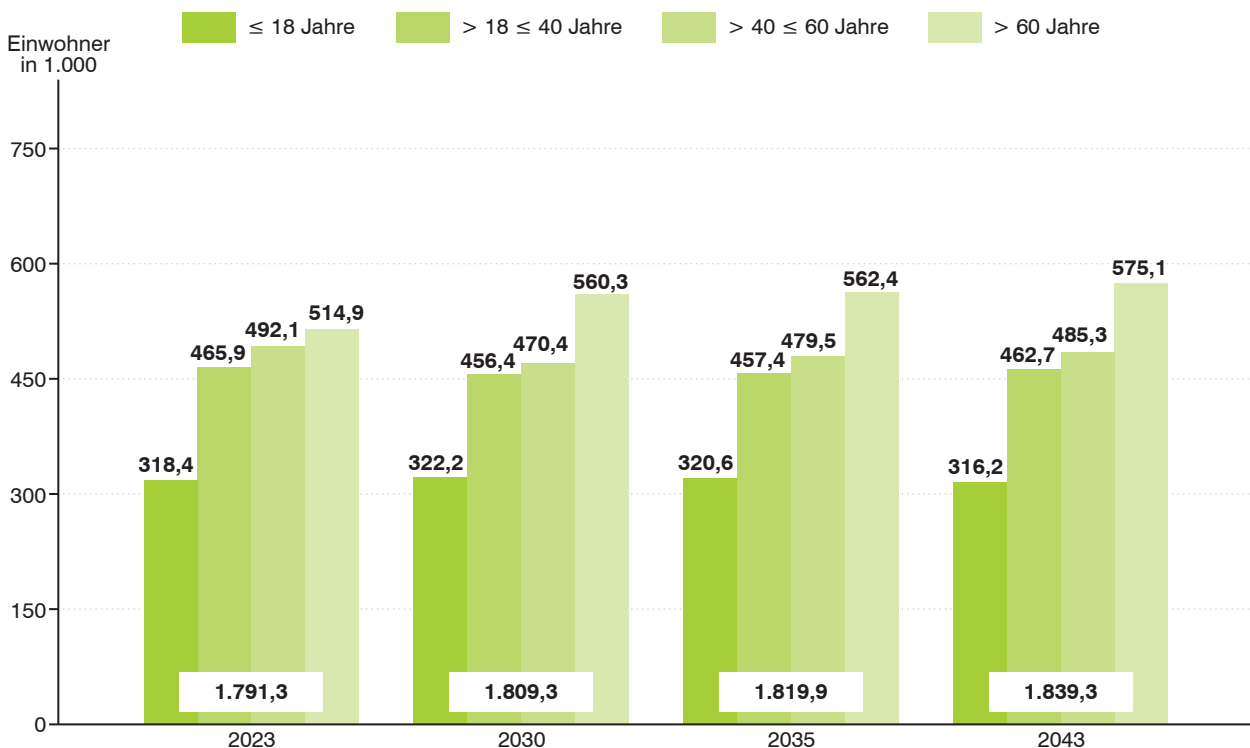
Wie schon in den Prognoseszenarien der letzten Jahre zeigt sich wieder, dass der Alterungsprozess der Bevölkerung trotz der Wanderungsgewinne nicht mehr gestoppt, allenfalls abgemildert werden kann.

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

Im Jahr 2043 wird jeder dritte Einwohner in Mittelfranken über 60 Jahre alt sein. Im Jahr 2023 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. 5 aufgeführt.

Abb. 3: Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken



Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043

Erwartungsgemäß sind im Prognosezeitraum bis 2043 in allen vier Regierungsbezirken die Zunahmen in der Altersgruppe der „über 60-Jährigen“ am größten (vgl. Tab. 6).

Im Regierungsbezirk Oberpfalz wird sich die Anzahl der Bevölkerung in der jüngsten Altersgruppe der „bis 18-Jährigen“ bis zum Jahr 2043 um vier Prozent erhöhen. Das entspricht einer Zunahme von fast 8.000 Kindern und Jugendlichen im Vergleich zum Referenzjahr 2023.

In Mittelfranken wird die Bevölkerung in der Altersgruppe der „19- bis 60-Jährigen“ um ein Prozent abnehmen, was einem Rückgang von 10.000 Personen im erwerbstätigen Alter entspricht.

Demgegenüber wird die Gruppe der „über 60-Jährigen“ in Mittelfranken bis zum Referenzjahr 2043 um 60.000 Personen zunehmen. Diese prognostizierte Zunahme entspricht einem Zuwachs von zwölf Prozent.

Das Szenario der Bevölkerungsentwicklung im VGN und des nordostoberfränkischen Verbunderweiterungsraum, inklusive dem Landkreis Tirschenreuth, wird im Prognosezeitraum von 2023 zu 2043 in einer Karte im Anhang dargestellt.

Die prozentualen Veränderungen in der Einwohnerentwicklung von 2023 zu 2043 werden in vier Raumtypen eingeteilt und kartographisch umgesetzt (vgl. Karte im Anhang).

Landkreise und kreisfreie Städte mit:

- „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 wird der Kategorie „stabiler Bevölkerung“ zugewiesen. In diesen Gebietskörperschaften des VGN-Raumes ist bis zum Jahr 2043 mit einer stabilen Bevölkerungsentwicklung zwischen 2,5 % bis unter 7,5 % zu rechnen.

Tab. 5: 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				
2023 - 2043	-3,0	-4,2	-6,0	5,4
Mittelfranken				
2023 - 2043	-0,7	-0,7	-1,4	11,7
Unterfranken				
2023 - 2043	0,3	-2,5	-3,4	7,5
Oberpfalz				
2023 - 2043	4,3	-1,6	-0,7	13,5

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043

Im Nordosten des Verbundgebietes befindet sich die kreisfreie Stadt Hof, die bis zum Prognosebezugsjahr 2043 mit einer abnehmenden Bevölkerung rechnen muss (vgl. Karte im Anhang).

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

Im Landkreis Wunsiedel droht mit einem Bevölkerungsrückgang von 7,3 Prozent der größte Rückgang innerhalb des VGN.

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 2043 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 dem nordöstlichen Erweiterungsraum 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 sein.

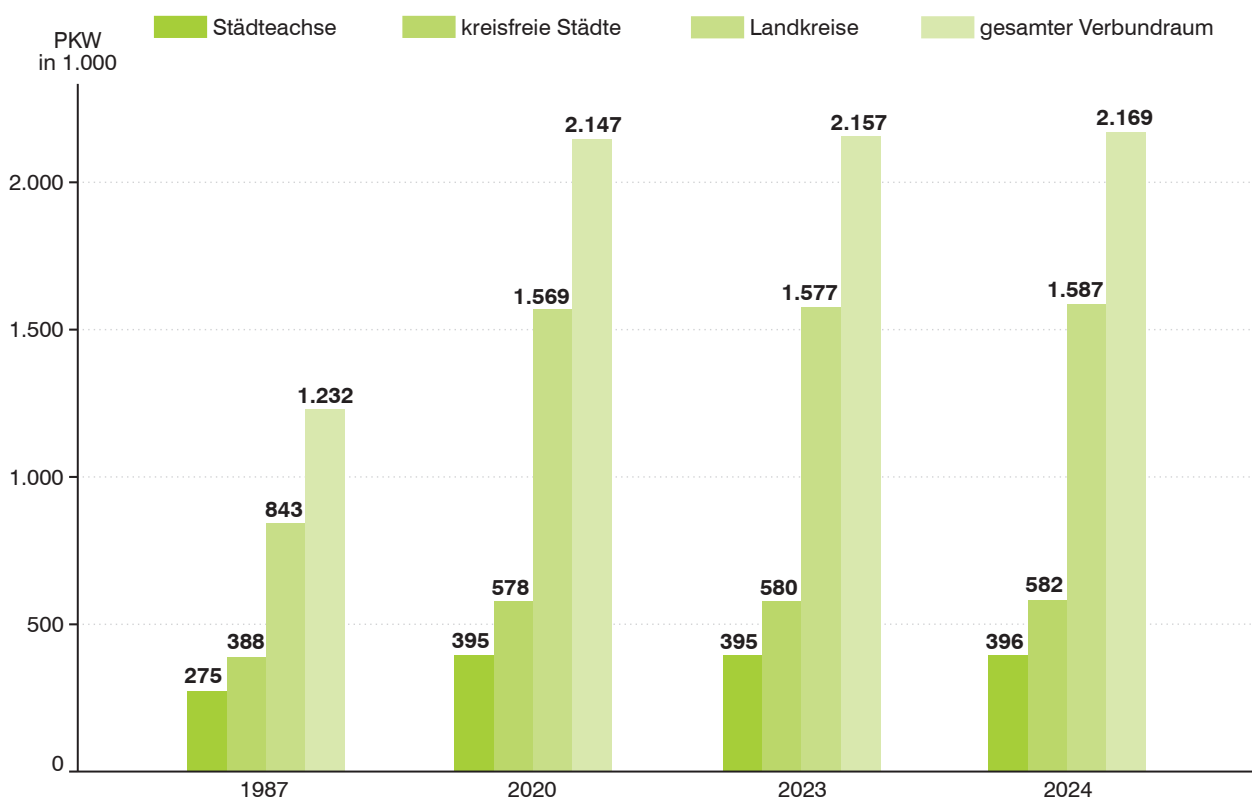
1.4. Entwicklung des Pkw-Bestandes

Am 01.01.2024 waren im VGN fast 2,17 Mio. Pkw zugelassen. Von 2022 zu 2024 hat sich damit die Anzahl der im Verbundgebiet zugelassenen Pkw weiter erhöht. Im Vergleich zum Jahr 2022 hat der Pkw-Bestand um ca. 21.000 Pkw zugenommen, was einer prozentualen Zunahme von einem Prozent entspricht.

In der Städteachse nahmen in den letzten beiden Jahren die Anzahl der Pkw um 0,4 Prozent zu, was einer Zunahme von ca. 1.600 Pkw entsprach. In den VGN-Landkreisen erhöhte sich der Pkw-Bestand um rund einem Prozent d.h. die Zunahme betrug 17.000 Pkw in den VGN-Landkreisen.

In den kreisfreien Städten im Verbundgebiet lag die Steigerungsrate bei den Zulassungszahlen bei einem Prozentpunkt. In den einzelnen VGN-Landkreisen bewegte sich im Vergleichszeitraum 2022 zu 2024 die Zunahmen im Pkw-Bestand zwischen 0,5 Prozent und zwei Prozent.

Abb. 4: Pkw-Entwicklung 1987 - 2024 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: 01.01.2024)

¹⁾ erweiterungs- und stilllegungsbereinigt

In der Städteachse entfällt der größte Zuwachs von 1.500 Pkw auf die Stadt Nürnberg. Der Fahrzeugbestand hat sich in Fürth, Erlangen und Schwabach nur minimal verändert.

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

Von 1987 zu 2024 hat sich die Anzahl der im VGN zugelassenen Pkw um über 937.000 erhöht, was einer prozentualen Zunahme von über 76 Prozent entspricht (vgl. Abb. 4).

In den VGN-Landkreisen hat sich die Anzahl der Pkw von 1987 bis 2024 um über 88 Prozent erhöht. 1987 waren in den Landkreisen erweiterungsbereinigt 843.000 Pkw zugelassen, im Jahr 2024 lag der Fahrzeugbestand bei 1,587 Mio. Pkw.

In der Städteachse lag der Zuwachs der Zulassungszahlen in der Langzeitbetrachtung von 1987 zu 2024 bei 44 Prozent bzw. ca. 122.000 Pkw.

Im VGN wurde 2024 mit 2,169 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.

In der Tab. 6 wird die Entwicklung des Mobilisierungsgrads gemessen an der Kennzahl Pkw je 1.000 Einwohner dargestellt.

Im Vergleichszeitraum von 2022 zu 2024 blieb in der Gebietskategorie Städteachse und der Gebietskategorie Landkreise der Pkw-Besatz nahezu unverändert.

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes nahm im Vergleich zur Einwohnerentwicklung weiterhin überproportional zu. Im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2024 haben sich die Einwohnerzahlen im Verbundgebiet um nur 11 Prozent erhöht.

Tab. 6: Pkw-Entwicklung nach Gebietskategorien ¹⁾

Jahr	Verbundgebiet		Städteachse		Landkreise	
	Pkw	je 1.000 E.	Pkw	je 1.000 E.	Pkw	je 1.000 E.
1987	1.231.607	397	274.747	392	843.488	405
2022	2.147.384	620	394.823	487	1.569.501	674
2023	2.157.410	620	394.877	484	1.577.122	675
2024	2.169.002	631	396.416	485	1.586.547	690

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: 01.01.2024)

¹⁾ erweiterungs- und stilllegungsbereinigt

Die Zulassungszahlen erreichen im VGN neuer Höchststände und damit auch der Motorisierungsgrad. Im Jahr 2024 lag die Pkw-Verfügbarkeit im VGN mit 631 Pkw je 1.000 Einwohner über dem Vorjahreswert und erzielte ein Allzeithoch.

Im Jahr 1987 war der Motorisierungsgrad innerhalb der Städteachse und den Landkreisen nahezu identisch. In der Städteachse lag der Pkw-Besatz je 1.000 Einwohnern bei 397. In den Landkreisen lag der Kennwert mit 405 Pkw je 1.000 Einwohner nur geringfügig höher.

Seither nahm der Motorisierungsgrad in der Gebietskategorie Landkreise wesentlich stärker zu als in der Städteachse.

Im Jahr 2024 entfallen in der Städteachse 485 Pkw auf 1.000 Einwohner und in den Landkreisen liegt dieser Kennwert schon bei 690 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 2024.

In der Arbeitsamtsstatistik 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 werden ausschließlich 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 Herkunftsgebieten 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 früher 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, 2022 und 2024 näher betrachtet.

Im Vergleich zum letzten Verkehrsentwicklungsbericht aus dem Jahr 2022 lassen sich folgende Veränderungen ausmachen.

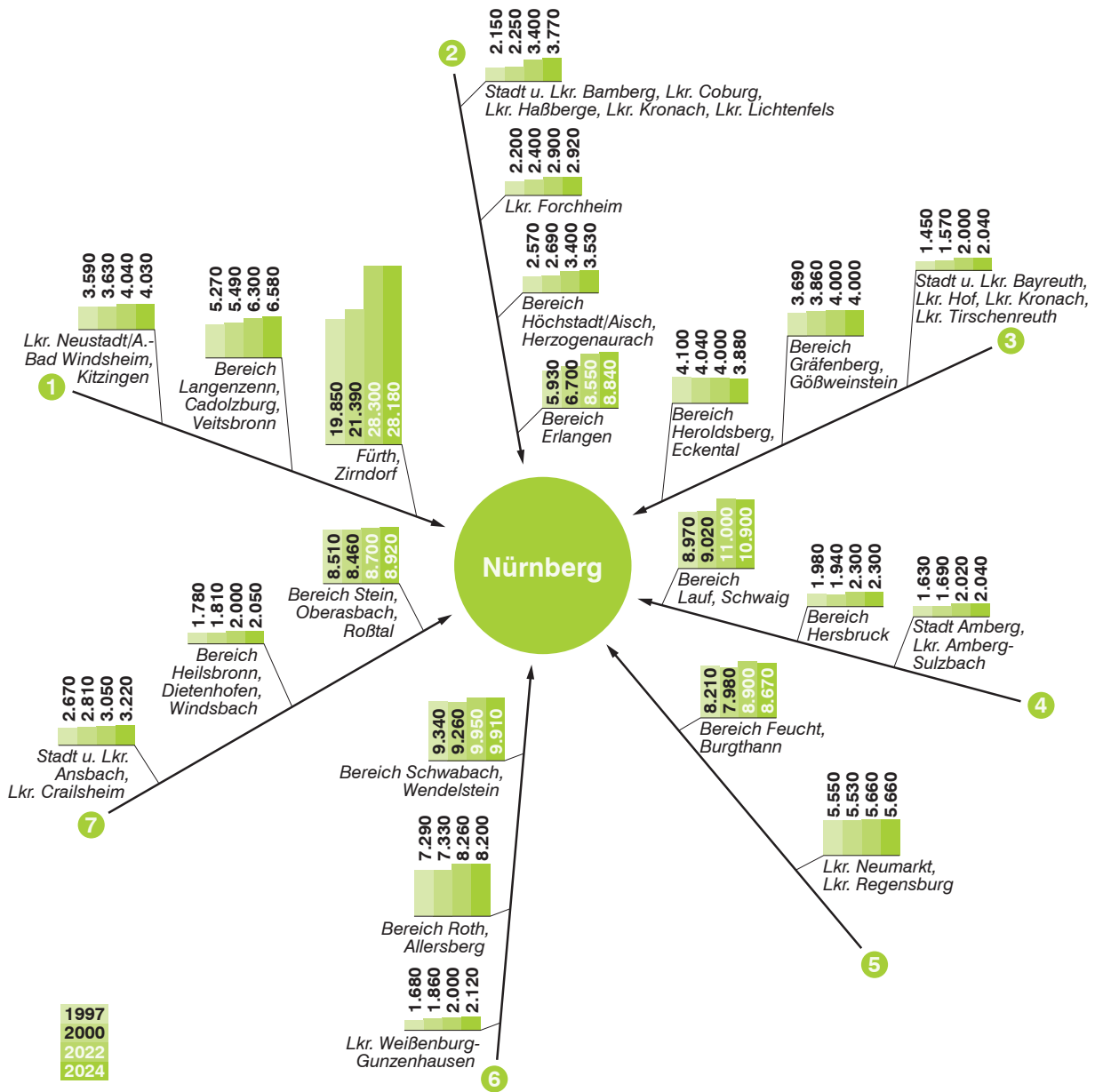
Im Jahr 2024 pendelten am Werktag 169.500 Beschäftigte von außerhalb in die Stadt Nürnberg zum Arbeiten ein. Davon hatten über 132.000 Berufseinpender nach Nürnberg ihren Wohnort im Verbundgebiet.

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

In der Pendlerachse 1 findet der mit Abstand stärkste Berufsverkehr von und nach Nürnberg statt. In dieser Pendlerachse pendeln am Werktag im Jahr 2022 ca. 38.800 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 6 bildet den zweitstärksten Pendlerkorridor mit der kreisfreien Stadt Schwabach und den Landkreisen Roth und Weißenburg-Gunzenhausen. Aus diesen Herkunftsbe-
 reichen pendeln täglich 20.200 Berufstätige nach Nürnberg.

Im Vergleich zu 2022 hat sich insgesamt das Pendleraufkommen in allen sieben auf die
 Stadt Nürnberg gerichteten Pendlerachsen moderat um einen Prozentpunkt erhöht.

Das aus dem Verbundgebiet nach Nürnberg gerichtete Pendleraufkommen hat sich von

2022 zu 2024 um 1.200 Berufseinpender erhöht.

Im Rückblick auf das Jahr 2022 fand die stärkste prozentuale Zunahme in der Achse 2 statt (vgl. Abb. 5). Durch die Verbundraumerweiterung in Nordost-Oberfranken hat sich in diesem Bereich das Berufspendleraufkommen im Vergleichszeitraum um fünf Prozent bzw. um 1.000 Pendler erhöht.

In der Abb. 5 wird auch ein Rückblick auf die Situation der Berufseinpender im Jahr 1997 im Vergleich zu 2024 dargestellt.

Ausgehend vom Jahr 1997 hat sich die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg in den sieben dargestellten Pendlerachsen um über 23.000 erhöht, was einer Zunahme von über 22 Prozent entspricht.

In den letzten 30 Jahren haben sich die Pendlerbeziehungen in den Achsen 1 und 2 am stärksten entwickelt.

Im Betrachtungszeitraum von 1997 zu 2024 haben sich die Berufseinpender von der Achse 1 um über 10.000 und in der Achse 2 um 6.500 erhöht. Überdurchschnittliche Zuwächse waren auch in der Pendlerachse 4 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, 7.200 Einpendler bzw. fünf Prozent entfallen auf Erlangen und 5.800 bzw. vier Prozent kommen aus Schwabach.

Mit über 22.800 Einpendlern nach Nürnberg behält der Landkreis Nürnberger Land auch im Jahr 2024 seine Spitzenposition unter den Landkreisen.

Im Untersuchungszeitraum von 1997 bis 2024 haben alle Pendlerverflechtungen mit der Stadt Nürnberg und den Städten und Landkreisen im Umland zugenommen.

Im Langzeitvergleich von 1997 zu 2024 lassen sich in der Pendlerachse 5 kaum Veränderungen im Pendlerverhalten feststellen. In diesem Korridor lagen die Zuwächse bei nur 500 zusätzlichen Pendlern.

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 um 7.300 Pendler bzw. von Erlangen nach Nürnberg um über 2.900 Pendler zu.

Die absolut größten Zuwächse bei den Pendlerbeziehungen zwischen den Landkreisen und der Stadt Nürnberg waren bei den Landkreisen Nürnberger Land und Fürth zu beobachten. Hier hat in den letzten 30 Jahren der Verflechtungsgrad zwischen Nürnberg und den beiden Landkreisen um 3.100 bzw. 2.200 Pendler zugenommen.

Tab. 7: Beschäftigte und Ein- und Auspendler nach Gebietskörperschaften 2024

Gebietskörperschaften	Beschäftigte Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Pendler- Saldo
Kreisfreie Städte				
Amberg	28.342	18.050	7.470	10.580
Ansbach	29.825	19.900	7.700	12.200
Bamberg	57.179	38.840	13.650	25.190
Bayreuth	50.508	30.480	9.450	21.030
Coburg	33.815	23.860	7.580	16.280
Erlangen	96.089	65.290	22.500	42.790
Fürth	50.746	33.210	42.570	-9.360
Hof	24.928	14.540	8.580	5.960
Nürnberg	321.536	169.420	80.550	88.870
Schwabach	17.136	11.480	11.770	-290
Landkreise				
LK Amberg - Sulzbach	29.912	11.280	26.290	-15.010
LK Ansbach	62.870	16.500	37.840	-21.340
LK Bamberg	39.784	16.820	43.330	-26.510
LK Bayreuth	24.323	9.600	30.080	-20.480
LK Coburg	26.693	12.170	23.460	-11.290
LK Erlangen - Höchststadt	53.886	31.640	39.980	-8.340
LK Forchheim	34.903	14.070	30.920	-16.850
LK Fürth	25.282	13.350	39.550	-26.200
LK Haßberge	27.607	7.470	16.610	-9.140
LK Hof	39.652	17.690	16.460	1.230
LK Kitzingen	36.012	12.050	17.330	-5.280
LK Kronach	25.231	6.950	9.970	-3.020
LK Kulmbach	29.264	10.030	11.720	-1.690
LK Lichtenfels	27.650	10.130	11.770	-1.640
LK Neumarkt i.d.OPf.	53.931	13.920	21.530	-7.610
LK Neustadt/A. - Bad Windsheim	34.633	9.090	19.920	-10.830
LK Nürnberger Land	57.156	23.850	40.730	-16.880
LK Roth	43.270	18.500	31.540	-13.040
LK Tirschenreuth	28.270	10.600	12.720	-2.120
LK Weißenburg - Gunzenhausen	33.202	7.270	15.010	-7.740
LK Wunsiedel	30.455	10.460	9.060	1.400

Quelle: Bundesagentur für Arbeit
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2024

In der Tab. 7 werden die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 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. 7 dargestellten Pendlersalden der kreisfreien Städte und Landkreise im VGN.

Von den zehn kreisfreien Städten innerhalb des VGN weisen acht kreisfreie Städte einen positiven Pendlersaldo auf (vgl. Tab. 7).

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

Die enge Pendlerverflechtung Nürnbergs mit seinen Nachbarorten innerhalb der Städteachse hat zur Folge, dass aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu Nürnberg die Stadt Fürth zusammen mit der Stadt Schwabach die einzigen kreisfreien Städte in Bayern sind, die keinen deutlichen Überschuss an Einpendlern besitzen.

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 169.500 Berufseinpendler und mit einem Pendlersaldo von 88.900 den größten Pendlerüberschuss im VGN.

Die Stadt Nürnberg besitzt mit ihren über 321.500 Beschäftigten am Arbeitsort die größte Arbeitsplatzzentralität im VGN (vgl. Tab. 7). Im Vergleich zu 2022 hat sich die Anzahl der Beschäftigte in Nürnberg nochmal um ca. 3.200 erhöht.

Die Stadt Erlangen ist mit über 96.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort das zweitgrößte überregionale Arbeitszentrum im VGN. Bezogen auf die Einwohnerzahl hat die Stadt Erlangen mit 831 Beschäftigten je 1.000 Einwohner die höchste Beschäftigtendichte im VGN.

Der VGN-Durchschnitt dieses Kennwerts lag im Jahr 2024 bei 434 Beschäftigten je 1.000 Einwohner. Zum Vergleich: In der Städteachse lag dieser Kennwert bei 594 Beschäftigten je 1.000 Einwohner, in den Landkreisen lag die so ermittelte Beschäftigtendichte bei 339 Beschäftigten je 1.000 Einwohner.

Auch die regionalen Oberzentren Bamberg, Bayreuth, Coburg und Hof sind durch einen großen Pendlerüberschuss und einer hohen Beschäftigtendichte gekennzeichnet (vgl. Tab. 7).

In Bamberg und Bayreuth gab es im Jahr 2024 einen Überhang von 25.200 bzw. 21.000 Berufseinpendlern. Mit einer Beschäftigtendichte von 762 Beschäftigten je 1.000 Einwohner und 697 Beschäftigten je 1.000 Einwohner werden auch in den Städten Bamberg und Bayreuth Spitzenwerte innerhalb des VGN erreicht.

Mit über 57.200 bzw. 50.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort

weisen die beiden oberfränkischen Städte Bamberg und Bayreuth, sogar einen höheren bzw. einen vergleichbaren Beschäftigtenbesatz auf wie die Großstadt Fürth. Im Jahr 2024 wurden in Fürth 50.700 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 sind der Ballungsraum Nürnberg, Fürth und Erlangen bzw. die sechs regionalen Oberzentren im VGN mit den kreisfreien Städten Amberg, Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Coburg und Hof.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich im VGN die Anzahl der Berufspendler im Berichtszeitraum von 2022 zu 2024 weiter erhöht hat.

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

Die Zahl der Berufspendler in Bayern wächst auch im Jahr 2024. Nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik pendeln im Jahr 2024 4,6 Millionen Menschen in Bayern aus ihrer Wohngemeinde hinaus zur Arbeit. Im Vergleich zum Vorjahr sind das fast 40.000 mehr Pendler.

In fast allen kreisfreien Städten Bayerns gibt es mehr Ein- als Auspendler. Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2024 zufolge ist dabei das Auto das bei weitem meist genutzte Verkehrsmittel (63 Prozent) der Berufspendler.

Etwa 14 Prozent nutzen öffentliche Verkehrsmittel (Bus, U- oder Straßenbahn, Eisenbahn, S-Bahn), um zur Arbeit zu kommen. Ungefähr jeder zehnte Berufspendler radelt zur Arbeit.

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Das bedeutsamste Ereignis zum Jahresbeginn 2024 war die Erweiterung des Verbundraumes um die Landkreise Coburg, Hof, Kronach, Kulmbach, Tirschenreuth und Wunsiedel sowie die kreisfreien Städte Coburg und Hof.

Die Integration von Nordost-Oberfranken hatte im Rückblick auf das Vergleichsjahr 2022 die größten Auswirkungen auf das Verkehrsnetz. Mit 16 neuen Verkehrsunternehmen und 254 neuen Linien hat sich das Verkehrsangebot im VGN erheblich vergrößert.

Die Veränderungen des VGN-Verkehrsnetzes in der Unterscheidung nach den fünf Betriebszweigen sind in den Tab. 8 aufgeführt. Die Anzahl der Linien im VGN, hat sich im Berichtszeitraum von 2022 zu 2024 auf insgesamt 1.065 Linien erhöht (vgl. Tab. 8).

Tab. 8: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen

Betriebszweige		S-Bahn	R-Bahn	U-Bahn	Tram	Bus	Gesamt
Anzahl Linien	1987	1	14	2	6	104	127
	2022	6	48	3	5	749	811
	2024	6	57	3	7	992	1.065
Anzahl Haltestellen	1987	11	123	28	84	1.770	2.016
	2022	88	180	49	77	9.091	9.485
	2024	91	257	49	77	12.422	12.896
Streckenlängen in km	1987	17	425	19	40	2.140	2.641
	2022	319	1.004	37	36	11.937	13.333
	2024	320	1.379	37	36	16.400	18.171

Gebietsstand: 01.01.2024

Im Rückblick auf das Jahr 1987 zeigt sich das enorme Wachstum, das der VGN auf der langen Wegstrecke zurückgelegt hat. Seit Verbundstart hat sich die Anzahl der Linien im VGN annähernd verzehnfacht.

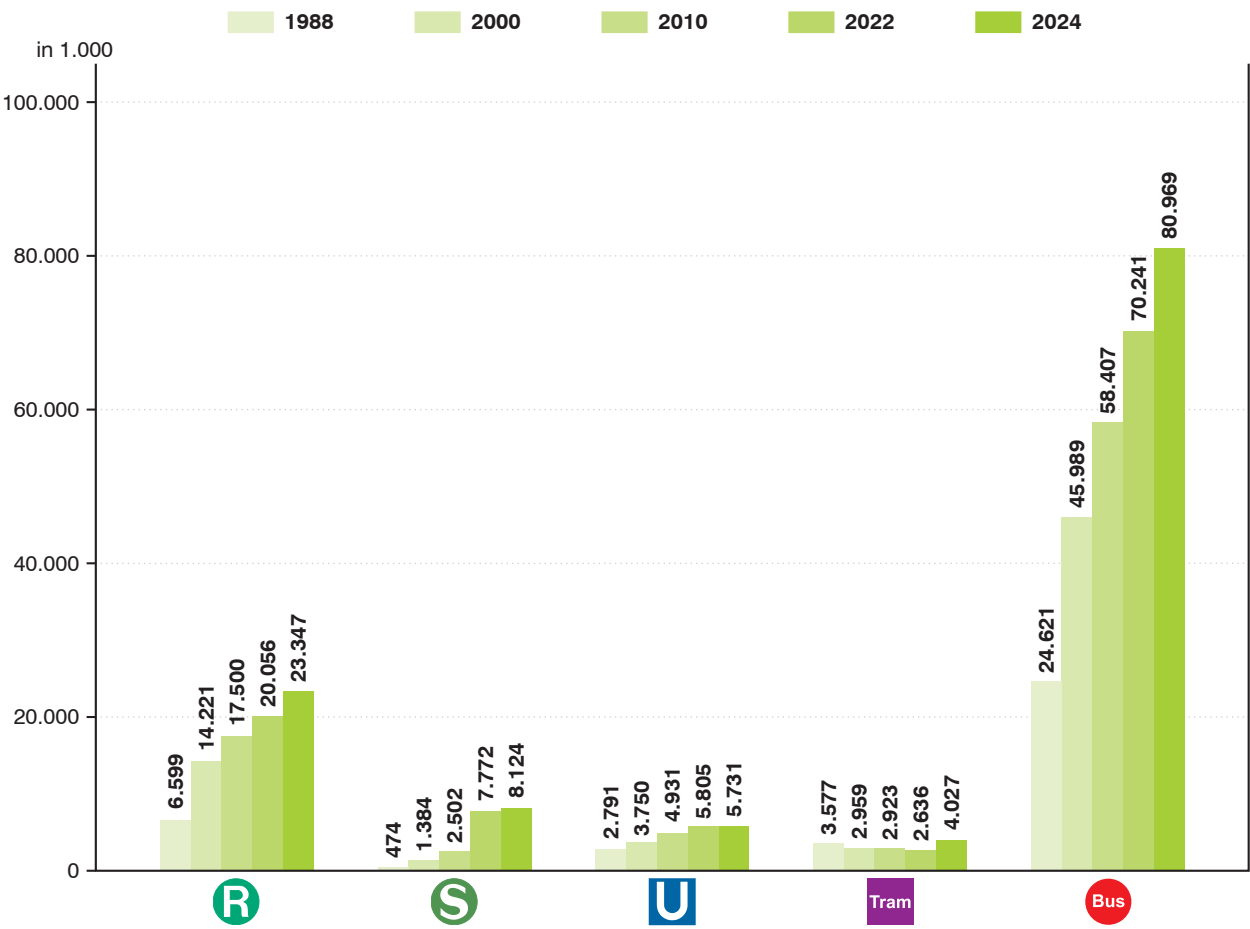
Als Folge der umfangreichen Verbundraumerweiterung im nordöstlichen Oberfranken hat sich die Anzahl der Haltestellen im VGN auf den neuen Rekordwert von fast 12.900 erhöht.

Durch die Erweiterungen erstreckt sich das Verkehrsnetz des VGN im Jahr 2024 über eine Streckenlänge von über 18.000 km (vgl. Tab. 8). Die Streckenlängen im VGN haben sich von 2022 zu 2024 um über 4.800 km erhöht (vgl. Tab. 8).

In den Abbildungen 6 und 7 wird die Entwicklung der Leistungsparameter Zug- und Wagenkilometer und die Platzkilometer seit Verbundstart bis zum Jahr 2024 dargestellt.

Die Auswirkungen der Verbundraumerweiterung auf die Betriebsleistung sind in diesen beiden Abbildungen eindrucksvoll aufgeführt. Von 2022 zu 2024 hat in der Gesamtbetrachtung die Entwicklung der Zug- und Wagenkilometer im VGN um 15 Prozent zugenommen.

Abb. 6: Zug- und Wagenkilometer in Tsd.



Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen an den VGN

Durch die Einführung der Straßenbahnlinien 10 und 11 im Jahr 2024 hat sich im Betrachtungszeitraum die Anzahl der Zugkilometer der Straßenbahn um über 50 Prozent erhöht.

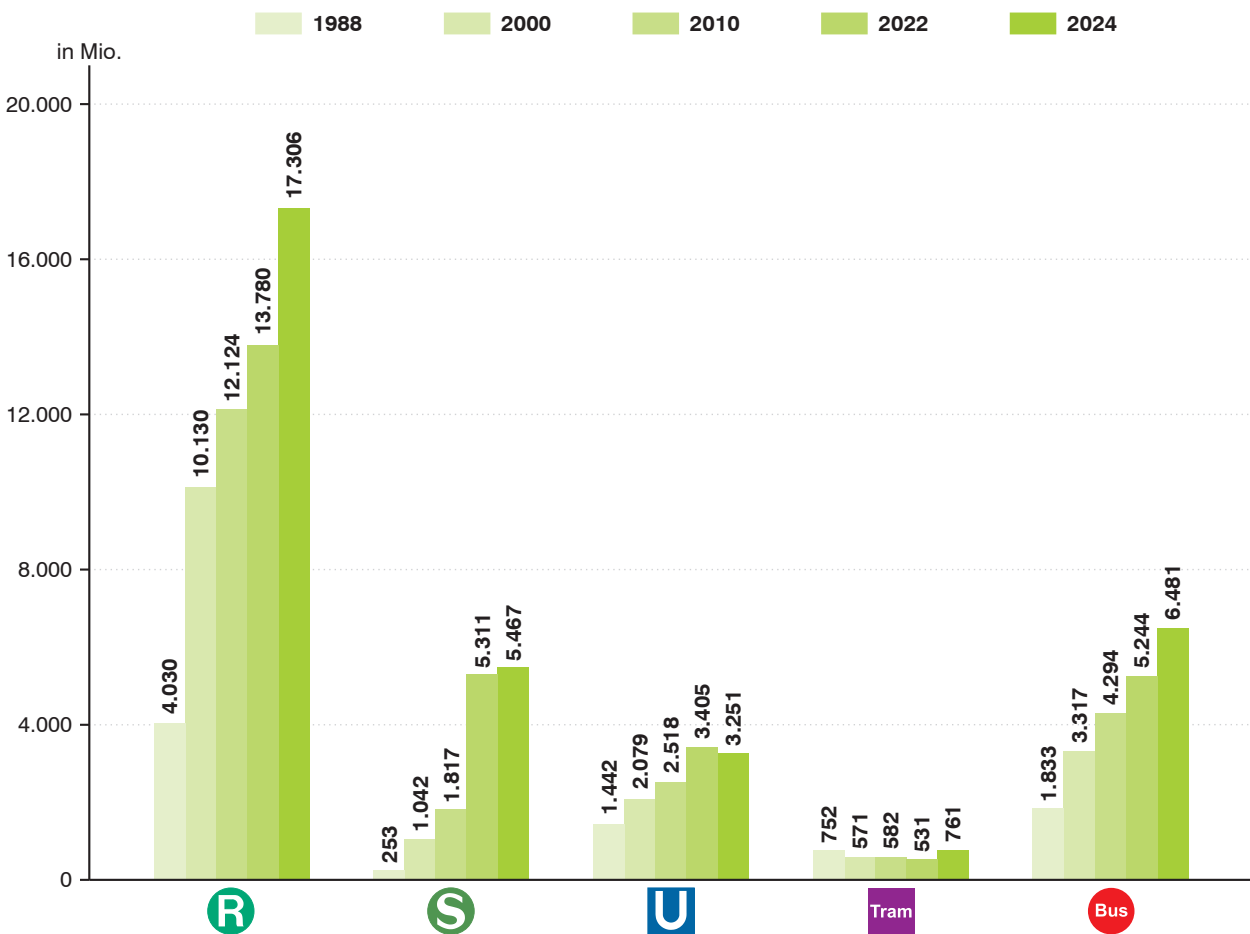
Die Etablierung der neuen Straßenbahnlinien führte zu einer Zunahme von 43 Prozent bei den Platzkilometern im Betriebszweig Straßenbahn und damit zu einer wesentlichen Angebotsmehrung im innerstädtischen ÖPNV der Stadt Nürnberg.

Die Verbundraumerweiterung in Nordost-Oberfranken und im Landkreis Tirschenreuth hat sich wie folgt auf die Betriebsleistungsstatistik ausgewirkt.

Bei der R-Bahn lagen die integrationsbedingten Zunahmen der Zugkilometer bei 16 Prozent. Im Betriebszweig Bus hat sich die Anzahl der Wagenkilometer um 15 Prozent erhöht.

Durch die Integration des gesamten nordöstlichen Bereichs von Oberfranken in den VGN und der dazugehörigen R-Bahnstrecken haben sich die Platzkilometer im Betriebszweig R-Bahn um über 25 Prozent erhöht.

Abb. 7: Platzkilometer in Mio. ¹⁾



Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen an den VGN

¹⁾ 4 Personen je m² Stehplatz

Analog zur Entwicklung bei der R-Bahn haben auch die Platzkilometer im Betriebszweig Bus um 24 Prozent zugenommen (vgl. Abb.7).

In der Gesamtentwicklung der Platzkilometer von 2022 zu 2024 war eine Zunahme von 18 Prozent zu verzeichnen. Im Betriebszweig Straßenbahn lag die Angebotsmehrung im Betrachtungszeitraum von 2022 zu 2024 bei 43 Prozent.

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

3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV

Die Verkehrsentwicklung im VGN wird in der Abb. 8 anhand der Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle dargestellt.

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.

Seit dem Verbundstart wird die Verkehrsentwicklung im VGN bis heute anhand von unterschiedlichen Methoden ermittelt.

Es ging los mit den Ergebnissen der ersten verbundweiten VGN-Fahrgastbefragung aus dem Jahr 1988. Es folgten die Verbundbeförderungsfälle der nächsten VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 2000, 2008 und 2017.

Diese Jahresergebnisse wurden direkt aus den jeweiligen verbundweiten Fahrgastbefragungen und -zählungen aus den Jahren 2000, 2008 und 2017 gewonnen.

In den Jahren bis zur nächsten VGN-Fahrgastbefragung wurden die Verbundbeförderungsfälle aus der VGN-Verkaufsstatistik abgeleitet. 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 aus den verbundweiten VGN-Fahrgastbefragungen gewonnen.

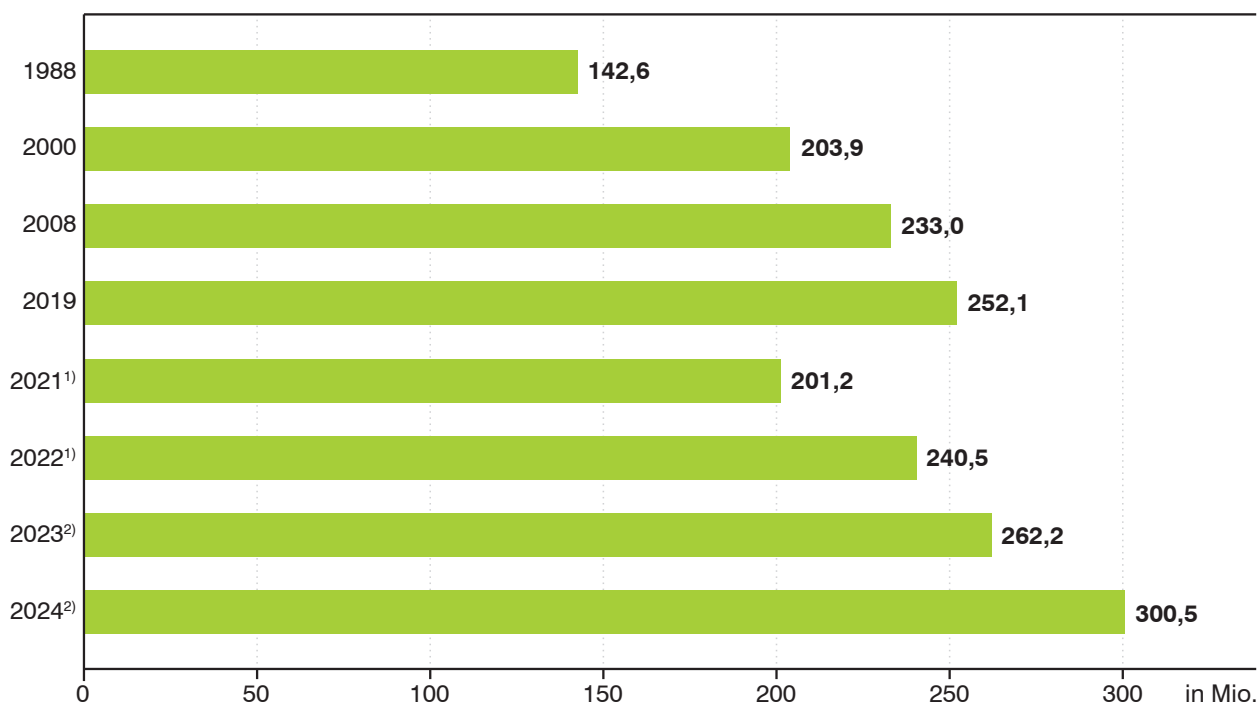
Durch Multiplikation der Anzahlen der verkauften Tickets mit den entsprechenden Nutzungshäufigkeiten erhält man die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle.

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.

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 einer geringeren Nutzungshäufigkeit bei den Zeitkarten.

Abb. 8: Verbundbeförderungsfälle Jahreswerte 1988 - 2024

Quelle: VGN-Verkaufsstatistik und VGN-Fahrgastbefragungen

¹⁾ geschätzte Fahrgastzahlen aus der Verkaufsstatistik unter Berücksichtigung von geringerer Nutzung aufgrund der Corona-Krise

²⁾ hochgerechnet aus der Verkaufsstatistik anhand der VDV-Empfehlung zu Nutzungshäufigkeiten von Zeitkarten und Daten aus dem Deutschlandticket-Monitor

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.

Als Folge der Corona-Pandemie konnte die ursprünglich für das Jahr 2022 vorgesehene verbundweite VGN-Fahrgastbefragung nicht stattfinden. Die VGN-Fahrgastbefragung musste auf das Jahr 2023 verschoben werden.

Bis zum Redaktionsschluss stehen daher der Verbundgesellschaft keine aus der letzten Fahrgastbefragung gewonnenen Nutzungshäufigkeiten auf Zeitkarten zur Verfügung.

Die in der Abb. 8 dargestellten Jahresergebnisse der Verbundbeförderungsfälle für 2023 und 2024 gehen wegen den fehlenden Nutzungshäufigkeiten aus der VGN-Fahrgastbefragung 2023 auf stark vereinfachte Annahmen zurück.

Die Verbundbeförderungsfälle für die Jahre 2023 und 2024 wurden anhand der Ergebnisse aus der Verkaufsstatistik, der VDV-Empfehlung zu den Nutzungshäufigkeiten von Zeitkarten und anhand von Daten aus dem Deutschlandticket-Monitor ermittelt.

Die so hochgerechneten Verbundbeförderungsfälle ergeben folgendes Bild.

Im Jahr 2023 lagen die Verbundbeförderungsfälle schon wieder 10 Mio. über dem Zeitraum vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019 (vgl. Abb. 8).

Im Vergleichszeitraum von 2023 zu 2024 haben sich die Verbundbeförderungsfälle um ca. 38 Mio. bzw. 15 Prozent erhöht. Die starken Zunahmen der Verbundbeförderungsfälle von 2023 zu 2024 sind größtenteils auf die Verbundraumerweiterung Nordost-Oberfranken zurückzuführen.

Im Jahr 2024 waren im Verbundgebiet über 300 Mio. Fahrgäste unterwegs.

In der Abb. 9 wird die Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle von 1988 bis 2024 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.

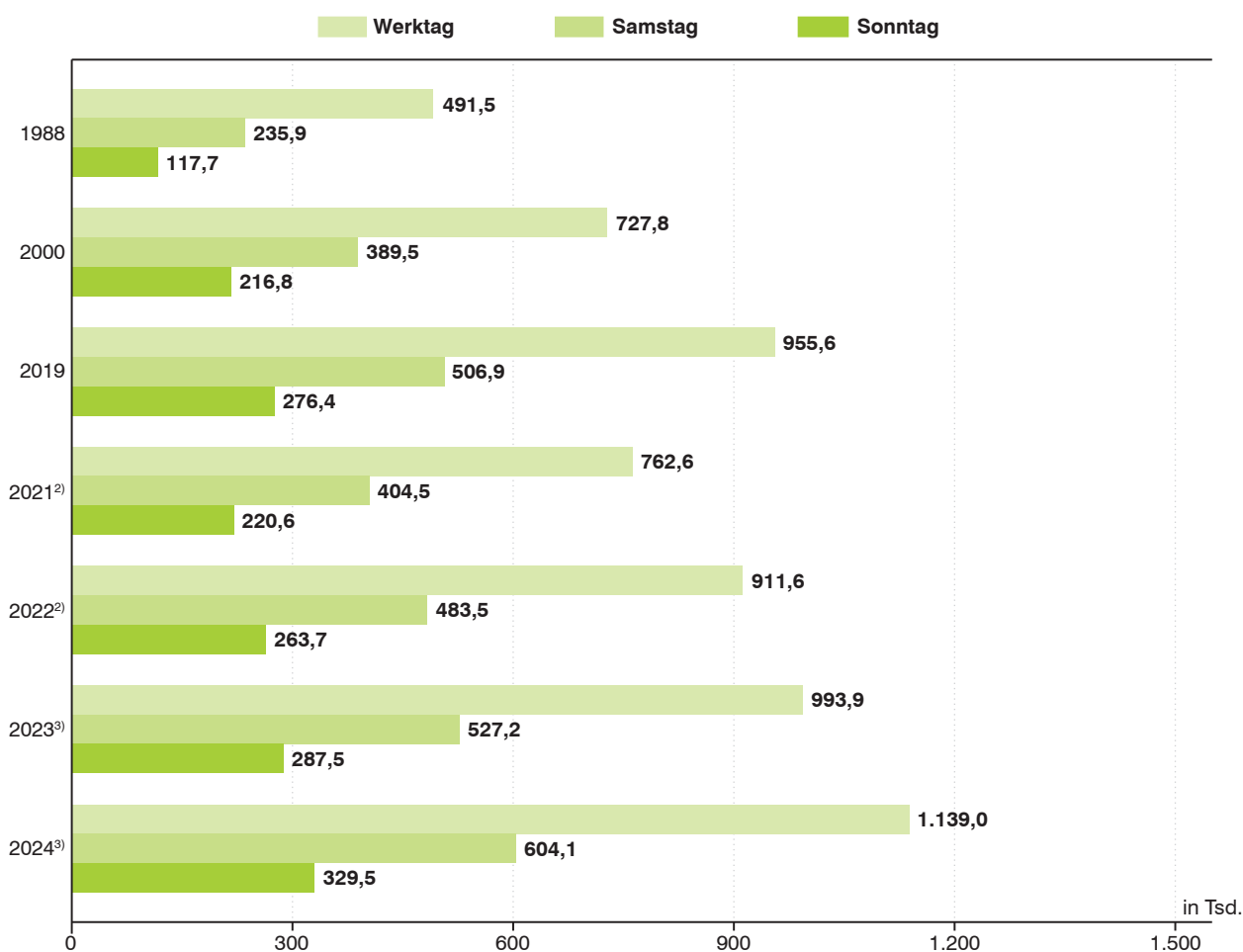
Da man aus den Daten der VGN-Verkaufsstatistik keine Unterscheidung der Fahrgastzahlen in Werktags-, Samstags- und Sonntagsverkehr treffen kann, wurden für die Jahre 2019 bis 2022 die aus der VGN-Fahrgastbefragung 2017 gewonnene Verteilung der Verbundbeförderungsfälle auf die drei Tagesarten Werktag,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

Die Tageswerte für die Jahre 2019 bis 2024 wurden anhand der jährlichen Steigerungsraten aus der Verkaufsstatistik linear fortgeschrieben.

In den Pandemiezeiten 2021 und 2022 mussten, wie auch bei den Jahreswerten, andere Verfahren zur Ermittlung der Fahrgastnachfrage in der Unterscheidung nach Tageswerten angewendet werden (vgl. Abb. 9).

Es wurden auch hier stark vereinfachte Annahmen mit z.T. geschätzten Fahrgastzahlen unter Berücksichtigung von geringeren Nutzungshäufigkeiten wegen der Corona-Krise getroffen.

Abb. 9: Verbundbeförderungsfälle nach Tagesarten ¹⁾ 1988 - 2024



Quelle: VGN-Verkaufsstatistik und VGN-Fahrgastbefragungen

¹⁾ Tageswert Schulzeit

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

³⁾ hochgerechnet aus der Verkaufsstatistik anhand der VDV-Empfehlung zu Nutzungshäufigkeiten von Zeitkarten und Daten aus dem Deutschlandticket-Monitor

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.

Im Wochenendverkehr lagen die Rückgänge 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. Im Jahr 2023 haben die Verbundbeförderungsfälle in der Unterscheidung nach Tagesarten die Tageswerte vor der Pandemie wieder übertroffen.

Im Jahr 2024 waren an einem durchschnittlichen Werktag in der Schulzeit 1,139 Mio. Fahrgäste mit dem VGN unterwegs. Am Samstag und Sonntag lag das durchschnittliche Fahrgastaufkommen bei über 600.000 bzw. 330.000 Fahrgästen.

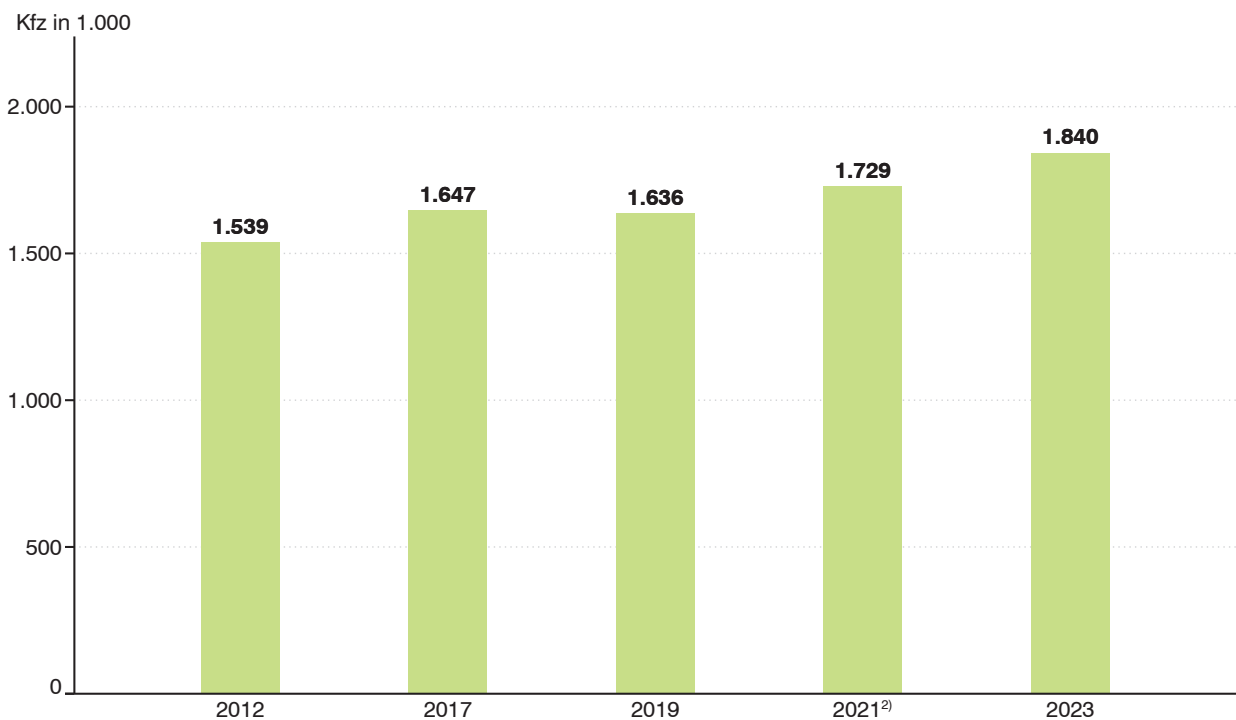
Anfang 2026 sollen die Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2023 und damit auch die neuen Nutzungshäufigkeiten vorliegen. Dann steht der Verbundgesellschaft wieder ein aktuelles Verkehrsmengengerüst zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage im VGN zur Verfügung.

4. Verkehrsentwicklung im MIV

4.1. Verkehrsentwicklung anhand der Dauerzählstellen

In der Abb. 10 wird die Verkehrsentwicklung im motorisierten Individualverkehr (MIV) der letzten 10 Jahre anhand von 80 Dauerzählstellen im Verbundgebiet dargestellt.

Abb. 10: Verkehrsentwicklung MIV 2012 - 2023 ¹⁾



Quelle: BAYSIS und BASt Dauerzählstellen

¹⁾ DTV/Kfz = Summe aus 80 Dauerzählstellen

²⁾ 8% Corona-Zuschlag

Die Dauerzählstellen sind über das ganze Verbundgebiet verteilt. Bei den ausgewählten Dauerzählstellen handelt es sich um die Dauerzählstellen, die seit 2012 durchgehend und ohne Datenlücken von der Autobahndirektion Nordbayern bzw. von BAYSIS und der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) erhoben worden sind.

Im Jahr 2023 wurde an den 80 Dauerzählstellen eine Verkehrsmenge von 1,84 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 2021 zu 2023 hat sich die Verkehrsbelastung im VGN an den 80 Dauerzählstellen um sechs Prozent erhöht.

Die Verkehrsentwicklung in Bayern wird in der Tab. 9 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 2023 verschoben werden.

Zum Jahresende 2024 lagen für Bayern die Ergebnisse der SVZ 2023 vor. In Bayern stehen zusätzlich jährliche hochgerechnete Zählergebnisse des Verkehrsmonitorings Bayern zur Verfügung. Die Ergebnisse der hochgerechneten Dauerzählstellen aus dem Jahr 2023 bilden die Basis der Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der SVZ 2023 (vgl. Abb.10 und Tab. 9).

Tab. 9: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bayern

	1995	2000	2005	2010	2021	2023
Autobahnen	41.624	46.320	47.350	46.111	43.515	43.515
Bundesstraßen	8.860	9.165	9.424	9.640	9.347	9.816
Staatsstraßen	3.674	3.761	3.822	3.847	3.765	3.916
Kreisstraßen	1.697	1.787	1.759	1.783	1.636	1.724

Quelle: Straßenverkehrszählungen (SVZ) 1995 - 2023
BAYSIS: Jahresstatistik der Dauerzählstellen

An den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung lässt sich ablesen, dass das infolge der Pandemie stark verringerte Kfz-Verkehrsaufkommen aktuell wieder angestiegen ist.

Für das Jahr 2023 liegen derzeit für die Autobahnen in Bayern noch keine neuen Werte aus der SVZ 2023 vor (vgl. Tab. 9). Im Rückblick auf das Jahr 2021 haben sich die Verkehrsmengen auf den bayerischen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen 2023 jeweils über fünf Prozent erhöht (vgl. Tab. 9).

Mit den Ergebnissen der SVZ 2023 wurden in Bayern fast wieder die Verkehrsmengen wie vor der Pandemie erreicht.

Die Ergebnisse der im Jahr 2025 durchgeführten Straßenverkehrszählungen (SVZ 2025) werden im Jahr 2026 zeigen, wie sich die MIV-Verkehrsnachfrage in Bayern weiterentwickelt hat.

In der Tab. 10 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. 10: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Bayern

	1995	2000	2005	2019	2021	2023
Autobahnen	2.162	2.241	2.322	2.515	2.548	2.548
Bundesstraßen	5.826	5.697	5.692	5.216	5.216	5.222
Staatsstraßen	11.002	11.075	11.132	11.639	11.674	11.688
Kreisstraßen	15.272	15.346	15.381	15.389	15.115	15.095
Gesamt	34.262	34.359	34.527	34.759	34.553	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 2023 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 2023 bei 13 Prozent.

Nach Angaben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI-Verkehr in Zahlen 2024/2025) 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.

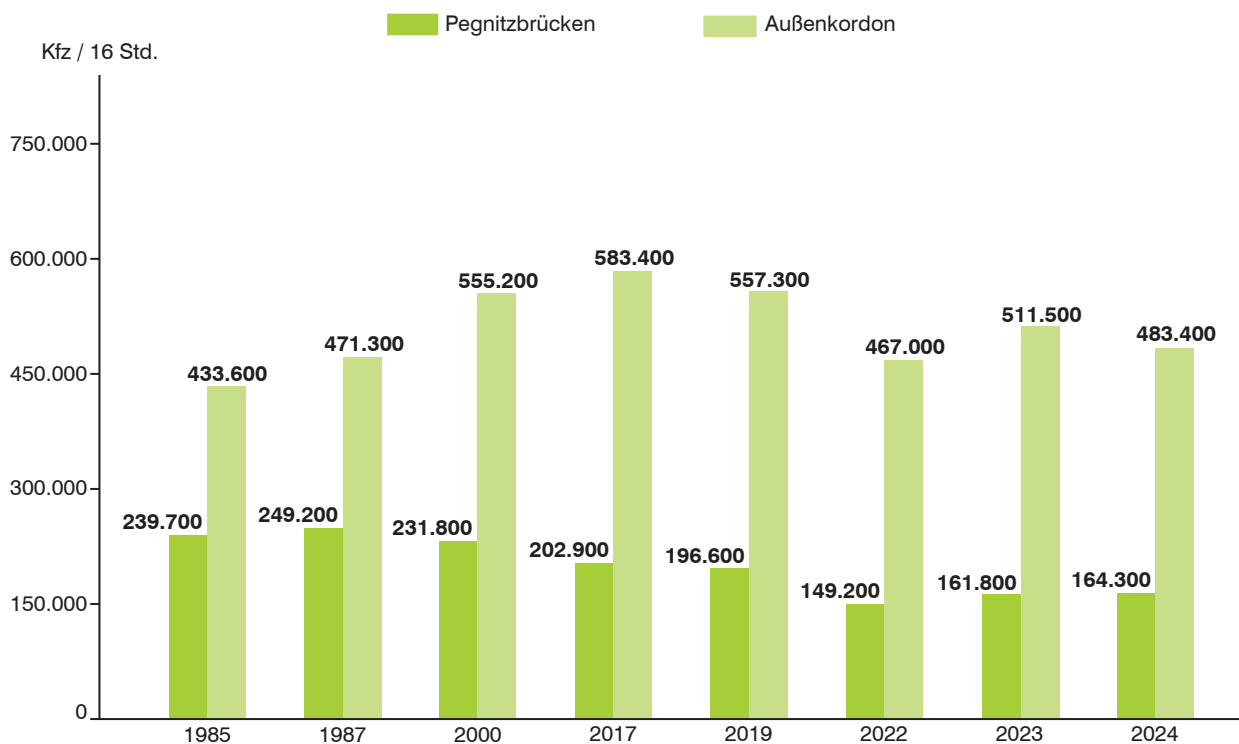
Die Ergebnisse der aktuellen Studie Mobilität in Deutschland (MiD) zeigen, dass die Mobilität in Deutschland vor der Corona-Pandemie einen neuen Höchststand erreicht hat. Jeden Tag legen die Deutschen gut 3,2 Mrd. Kilometer zurück, umgerechnet pro Person sind das täglich 39 Kilometer.

4.2. Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg

Seit über 50 Jahren 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.

In der Abb. 11 werden die Ergebnisse der jährlichen Querschnittszählungen der Stadt Nürnberg von 1985 bis zum Jahr 2024 dargestellt. In dieser Darstellung wird zwischen der Entwicklung des werktäglichen Verkehrs am Außenkordon Nürnbergs und auf den Pegnitzbrücken unterschieden.

Abb. 11: Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg 1985 - 2024



Quelle: Jährliche manuelle Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg

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.

Im Berichtsjahr 2024 lag die ermittelte Verkehrsmenge an den Pegnitzbrücken bei 164.300 Kfz/16 h und am Außenkordon bei 483.400 Kfz/16 h.

Im Jahr 2022 wurde mit 149.200 Kfz/16 h pandemiebedingt der bisher niedrigste Wert im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg gemessen. Auch an den Nürnberger Einfallstraßen ist ein ähnlicher Rückgang der Kfz-Verkehrsmengen während der Pandemie zu beobachten.

Im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie hat sich danach der Trend der rückläufigen Bedeutung des Kfz-Verkehrs im innerstädtischen Bereich weiter fortgesetzt.

Im innerstädtischen Verkehr an den Pegnitzbrücken verringerte sich der Kfz-Verkehr im Betrachtungszeitraum von 2019 zu 2024 sogar um 32.300 Kfz/16 h bzw. 17 Prozent (vgl. Abb. 11).

Am Außenkordon hat sich im Jahr 2024 die Kfz-Gesamtverkehrsmenge im Vergleich zu 2023 um über fünf Prozent verringert. Vor der Pandemie im Jahr 2019 lag die Verkehrsbelastung am Außenkordon noch 13 Prozent höher.

Der allgemeine Rückgang der Verkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr lässt sich weiterhin als Effekt der Corona-Pandemie erklären. Einer der Gründe ist, dass viele Beschäftigte regelmäßig die Möglichkeiten nutzen, im Homeoffice zu arbeiten.

Hinzu kommt, dass durch den stetigen Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs, insbesondere der Ausbau des S-Bahn-Netzes und des U-Bahn-Netzes in Nürnberg und Fürth, die Zunahme im Verkehrsaufkommen im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr gebremst wird.

Es bleibt abzuwarten, ob sich in den nächsten Jahren die Abnahme der Verkehrsmengen am Außenkordon und an den Pegnitzbrücken verfestigt und weiter auf dem niedrigen Niveau verbleibt. Die Ergebnisse der Verkehrszählung 2025 lassen vermuten, dass sich dieser Trend weiter fortsetzt.

Der Anteil des Fahrradverkehrs am innerstädtischen Gesamtverkehr blieb mit rund 11 Prozent konstant.

Die nächste Verkehrszählung im Jahr 2026 wird Aufschlüsse darüber geben, inwieweit sich die Etablierung von Homeoffice und mobilem Arbeiten auf das Verkehrsverhalten und damit auch auf das Verkehrsaufkommen der Stadt Nürnberg auswirken wird.

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.

5. Ergebnis-Telegramm

5.1. Zusammenfassung

Im vorliegenden Verkehrsentwicklungsbericht wurde das Verkehrsgeschehen im VGN seit der Verbundgründung im Jahr 1987 dargestellt. Die Entwicklung 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.

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

Verbundraumerweiterungen

Nach vier Jahren umfangreicher Vorbereitung sind seit 01. Januar 2024 die Landkreise Coburg, Hof, Kronach, Kulmbach, Tirschenreuth und Wunsiedel sowie die Städte Coburg und Hof neue Mitglieder im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN).

Auch der Hauptbahnhof im thüringischen Sonneberg wurde in den VGN integriert. Damit gilt der einheitliche VGN-Tarif für die Fahrten in Bussen und Bahnen auf mehr als 1.000 Linien im gesamten Verbundgebiet.

Der flächenmäßig größte Verkehrsverbund Bayerns und der zweitgrößte in Deutschland umfasst seit Januar 2024 ein Gebiet von 20.433 km², das ist vergleichbar mit der Fläche des Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Im Gebiet des VGN lebt seitdem mehr als ein Viertel der Bevölkerung Bayerns.

Von den 96 bayerischen Landkreisen und kreisfreien Städten sind nun 32 Mitglied im VGN.

Mit der zum 01. Januar 2026 erfolgten Integration der Stadt Weiden und des Landkreises Neustadt an der Waldnaab ist der VGN-Raum fast deckungsgleich mit der Metropolregion Nürnberg. Das Gebiet des VGN umfasst nunmehr 22.000 Quadratkilometer, die Zahl der Einwohner im Verbundgebiet beläuft sich auf 3,6 Millionen.

Demographische Entwicklung

Durch eine insgesamt positive Einwohnerentwicklung wurde 2024 wieder ein neuer Einwohnerhöchststand im VGN erzielt.

Ende des Jahres 2024 lebten in den 568 Gemeinden des VGN insgesamt über 3,4 Mio. Einwohner.

Die Großstädte Nürnberg und Fürth vermelden wieder neue Einwohnerrekorde. Ende 2024 haben noch nie zuvor mehr Menschen in Nürnberg bzw. in Fürth gelebt.

Laut den Ergebnissen der aktuellen regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung werden bis 2043, trotz der starken Zuwanderung aus dem Ausland, regionale Unterschiede in der Einwohnerentwicklung in Bayern weiterhin bestehen bleiben.

Für Bayern wird ein Bevölkerungswachstum von 4,3 Prozent bis zum Prognosebezugsjahr 2043 vorhergesagt.

Die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen werden gemäß der Prognose bis zum Jahr 2043 um über 13.000 Einwohner wachsen. Damit bilden die drei Großstädte weiterhin die demographischen Wachstumsräume innerhalb des VGN.

Der größte Einwohnerzuwachs der kreisfreien Städte innerhalb des VGN wird für die Stadt Erlangen vorhergesagt. Hier wird mit einem Einwohnerzuwachs bis zum Jahr 2043 von über fünf Prozent gerechnet.

Im VGN werden die stärksten Bevölkerungsrückgänge mit über sieben Prozentpunkten für den Landkreis Lichtenfels prognostiziert. Der Landkreis Kronach folgt mit einem vorhergesagten Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2043 von 6,7 Prozent.

Für das gesamte Verbundgebiet gehen die Bevölkerungsprognosen für das Jahr 2043 von einem Zuwachs von einem Prozent aus. In der Städteachse soll sich im Prognosezeitraum die Einwohnerzahl um fast zwei Prozent erhöhen.

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 2043 wird jeder dritte Einwohner in Mittelfranken über 60 Jahre alt sein. Im Jahr 2023 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 Gesamtzahl der Schüler in Bayern wird in den kommenden Jahren weiter deutlich zunehmen und am Prognosehorizont zum Schuljahr 2040/2041 um über 140.000 Schüler bzw. acht Prozent zunehmen.

Die bayernweite Schülerprognose wird auch im VGN in den nächsten Jahren zu einer erheblichen Zunahme der Schülerzahlen führen.

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.

Durch die Integration der fünf Landkreise und zwei kreisfreien Städten in Nordost-Oberfranken und dem Landkreis Tirschenreuth am 01.01.2024 leben nun rund 370.400 Schüler im VGN-Gebiet.

Bis zum Schuljahr 2040/2041 werden voraussichtlich über 40.000 Schüler mehr im Verbundgebiet leben.

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 vorherigen Jahren hat sich die Anzahl der Schüler im VGN verringert. Die Rückgänge im Schülerverkehr führten zu hohen Einnahmenverlusten in diesem Zeitraum. Dieser Rückblick verdeutlicht, wie sich die Rahmenbedingungen in diesem wichtigen Segment für die Verkehrsunternehmen verschärft haben. Insbesondere die vielen Regionalbusunternehmen haben nach wie vor mit den wirtschaftlichen Folgen hart zu kämpfen.

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

Entwicklung des Pkw-Bestandes

Am 01.01.2024 waren im VGN über 2,17 Mio. Pkw zugelassen. Von 2022 zu 2024 hat sich die Anzahl der im Verbundgebiet zugelassenen Pkw weiter erhöht. Im Vergleich zum Jahr 2022 hat der Pkw-Bestand um ca. 21.000 Pkw zugenommen, was einer prozentualen Zunahme von einem Prozent entspricht.

Die Zulassungszahlen erreichen im VGN wieder neue Höchststände und damit auch der Motorisierungsgrad. Im Jahr 2024 lag die Pkw-Verfügbarkeit im VGN mit 631 Pkw je 1.000 Einwohner über dem Vorjahreswert und erzielte ein Allzeithoch.

Von 1987 zu 2024 hat sich die Anzahl der im VGN zugelassenen Pkw erweiterungsbeinhaltet um über 937.000 erhöht, was einer prozentualen Zunahme von über 76 Prozent entspricht.

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 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 2024 pendelten am Werktag 169.500 Beschäftigte von außerhalb in die Stadt Nürnberg zum Arbeiten ein. Davon hatten über 132.000 ihren Wohnort 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 90iger Jahre hat sich die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg in den sieben auf Nürnberg ausgerichteten Pendlerachsen um über 22 Prozent erhöht.

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 321.500 Beschäftigten am Arbeitsort die größte Arbeitsplatzzentralität im VGN auf. Im Vergleich zu 2022 hat sich die Anzahl der Beschäftigten in Nürnberg nochmals um ca. 3.200 erhöht.

Die Stadt Erlangen ist mit über 96.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort das zweitgrößte überregionale Arbeitszentrum im VGN. Bezogen auf die Einwohnerzahl hat die Stadt Erlangen mit 831 Beschäftigten je 1.000 Einwohner die höchste Beschäftigtendichte im VGN.

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

In Bamberg und Bayreuth gab es im Jahr 2024 einen Überhang von 25.200 bzw. 21.000 Berufseinpendlern. Mit einer Beschäftigtendichte von 762 Beschäftigten je 1.000 Einwohner bzw. 697 Beschäftigten je 1.000 Einwohner werden auch in den Städten Bamberg und Bayreuth Spitzenwerte innerhalb des VGN erreicht.

Der bundesweite Trend der zunehmenden Arbeitsplatzmobilität ist auch im VGN erkennbar und wird 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.

Die Zahl der Berufspendler wuchs auch in Bayern. Nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik pendelten im Jahr 2024 4,6 Millionen Menschen in Bayern aus ihrer Wohngemeinde hinaus zur Arbeit. Im Vergleich zum Vorjahr sind das fast 40.000 Pendler mehr.

In fast allen kreisfreien Städten Bayerns gibt es mehr Ein- als Auspendler.

Den Ergebnissen des Mikrozensus 2024 zufolge ist das Auto mit 65 Prozent das bei weitem meist genutzte Verkehrsmittel der Berufspendler. Etwa 16 Prozent nutzen öffentliche Verkehrsmittel (Bus, U- oder Straßenbahn, Eisenbahn, S-Bahn) um zur Arbeit zu kommen. Ungefähr jeder zehnte Berufspendler radelt zur Arbeit, 7 % gehen zu Fuß.

Insgesamt 24 Prozent der Erwerbstätigen arbeiteten im Jahr 2024 an mindestens einem Tag der Woche im Homeoffice. Seit 2021 bleibt dieser Anteil relativ stabil.

Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Das bedeutsamste Ereignis mit Blick auf die Betriebsleistungsstatistik war die Erweiterung des Verbundraumes um die Landkreise Coburg, Hof, Kronach, Kulmbach, Tirschenreuth und Wunsiedel sowie die kreisfreien Städte Coburg und Hof zum Jahresbeginn 2024. Die Integration hatte im Rückblick auf das Vergleichsjahr 2022 die größten Auswirkungen auf das Verkehrsnetz.

Mit 16 neuen Verkehrsunternehmen und 254 neuen Linien hat sich das Verkehrsangebot im VGN erheblich vergrößert.

Die Anzahl der Linien im VGN hat sich im Berichtszeitraum erweiterungsbedingt von 2022 zu 2024 auf insgesamt 1.065 Linien erhöht.

Als Folge der umfangreichen Verbundraumerweiterung hat sich auch die Anzahl der Haltestellen im VGN auf den neuen Rekordwert von fast 12.900 erhöht.

Durch die Erweiterungen erstreckt sich das Verkehrsnetz des VGN im Jahr 2024 auf eine Streckenlänge von über 18.000 km.

Durch die Integration des gesamten nordöstlichen Bereichs von Oberfranken und des Landkreises Tirschenreuth in das Verbundgebiet mit den dazugehörigen R-Bahnstrecken haben sich die Platzkilometer im Betriebszweig R-Bahn um über 25 Prozent erhöht.

Analog zur Entwicklung bei den R-Bahnen haben auch die Platzkilometer im Betriebszweig Bus um 24 Prozent zugenommen.

Insgesamt liegt die Zunahme bei den Platzkilometern von 2022 zu 2024 bei 18 Prozent.

Durch die Einführung der Straßenbahnlinien 10 und 11 im Jahr 2024 hat sich im Betrachtungszeitraum die Anzahl der Zugkilometer der Straßenbahnen um über 50 Prozent erhöht.

Die Etablierung der neuen Straßenbahnlinien führte auch zu einer Zunahme bei den Platzkilometern in Höhe von 43 Prozent und damit zu einer wesentlichen Angebotsmehrung im innerstädtischen ÖPNV der Stadt Nürnberg.

Verkehrsentwicklungen im Motorisierten Individualverkehr (MIV)

VGN Verbundtarifgebiet

Im Jahr 2023 wurde an 80 über das Verbundgebiet verteilten Dauerzählstellen ein Verkehrsaufkommen (DTV: Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke) von 1,84 Mio. Kfz. ermittelt. Damit hat sich im Zweijahreszeitraum von 2021 zu 2023 die Verkehrsbelastung an den 80 Dauerzählstellen um sechs Prozent erhöht.

Im Vergleich zum Jahr 2019, also vor der Corona-Pandemie, hat sich die Verkehrsmenge bis zum Jahr 2023 um zwölf Prozent erhöht.

Stadt Nürnberg

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.

Im Berichtsjahr 2024 lag die ermittelte Verkehrsmenge an den Pegnitzbrücken bei 164.300 Kfz/16 h und am Außenkordon bei 483.400 Kfz/16 h.

Im Jahr 2022 wurde mit 149.200 Kfz/16 h pandemiebedingt der bisher niedrigste Wert im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg gemessen. Auch an den Nürnberger Einfallstraßen ist ein ähnlicher Rückgang der Kfz-Verkehrsmengen nach der Pandemie zu beobachten.

Aber auch im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie hat sich der Trend der rückläufigen Bedeutung des Kfz-Verkehrs im innerstädtischen Bereich fortgesetzt.

Am Außenkordon hat sich im Jahr 2024 die Kfz-Gesamtverkehrsmenge im Vergleich zu 2023 um über fünf Prozent verringert. Vor der Pandemie im Jahr 2019 lag die Verkehrsbelastung am Außenkordon noch 13 Prozent höher.

Der allgemeine Rückgang der Verkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr lässt sich auch noch im Jahr 2024 als Effekt der Corona-Pandemie erklären. Eine der Gründe ist, dass viele Beschäftigte weiterhin regelmäßig die Möglichkeiten nutzen im Homeoffice zu arbeiten.

Es bleibt abzuwarten ob sich in den nächsten Jahren die Abnahme der Verkehrsmengen am Außenkordon und an den Pegnitzbrücken verfestigt und weiter auf dem niedrigen Niveau verbleibt. Die Ergebnisse der Verkehrszählung 2025 lassen vermuten, dass sich dieser Trend weiter fortsetzt.

Der Anteil des Fahrradverkehrs am innerstädtischen Gesamtverkehr blieb mit rund elf Prozent konstant.

Die nächste Verkehrszählung im Jahr 2026 wird Aufschlüsse darüber geben, inwieweit 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

Zum Jahresende 2024 lagen für Bayern die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2023 vor. In Bayern stehen zusätzlich noch jährliche hochgerechnete Zählergebnisse des Verkehrsmonitorings Bayern zur Verfügung. Die Ergebnisse der hochgerechneten Dauerzählstellen aus dem Jahr 2023 bilden die Basis der Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der SVZ 2023.

An den Ergebnissen der SVZ lässt sich ablesen, dass das infolge der Pandemie stark verringerte Kfz-Verkehrsaufkommen, aktuell wieder angestiegen ist.

Für das Jahr 2023 liegen für die Autobahnen in Bayern noch keine Werte aus der SVZ 2023 vor. Auf den bayerischen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen haben sich die Verkehrsmengen 2023 im Rückblick auf das Jahr 2021 um jeweils über fünf Prozent erhöht.

Mit den Ergebnissen der SVZ 2023 wurden in Bayern fast wieder die Verkehrsmengen wie vor der Pandemie erreicht.

Die Ergebnisse der im Jahr 2025 durchgeführten Straßenverkehrszählungen werden nach Auswertung im Jahr 2026 vorliegen und zeigen, wie sich die MIV-Verkehrsnachfrage in Bayern weiterentwickelt hat.

Im Gegensatz zur Verkehrsentwicklung ist die Entwicklung der Netzlängen im Straßenverkehr sehr statisch. Nach Angaben des Bayerischen Straßeninformationssystems (BAYSIS) wurde die Netzlänge aller Straßen in Bayern von 1995 bis 2023 lediglich um 0,8 Prozent erweitert.

Noch dynamischer als das Kfz-Verkehrsaufkommen hat sich im gleichen Zeitraum die Jahresfahrleistung in Bayern entwickelt. Hier lag die Zunahme im Betrachtungszeitraum von 1995 bis 2023 bei 13 Prozent.

Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI-Verkehr in Zahlen 2024/2025) bleibt das Auto mit mehr als drei Viertel der Personenkilometer das dominierende Verkehrsmittel in Deutschland.

In den deutschen Großstädten hingegen ist „mobil sein ohne Auto“ mehr als nur 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 hatte. Jeden Tag legten die Deutschen gut 3,2 Mrd. Kilometer zurück, umgerechnet sind das pro Person täglich 39 Kilometer.

Aktuelle Fahrgastentwicklung im VGN

Das Verkehrsaufkommen in den Bussen und Bahnen 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.

Im Jahr 2022 wurden jedoch schon wieder über 240 Millionen Fahrgäste im VGN befördert, was einen deutlichen Zuwachs von fast 20 Prozent im Vergleich zum zweiten Pandemiejahr 2021 darstellte. Auch bei den Tageswerten wurden wieder annähernd die Werte aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 erreicht.

Als Folge der Corona-Pandemie konnte die ursprünglich für das Jahr 2022 vorgesehene verbundweite VGN-Fahrgastbefragung nicht stattfinden und musste auf das Jahr 2023 verschoben werden. Die Auswertungen dauern noch an und deshalb standen der Verbundgesellschaft bis Redaktionsschluss noch keine aus der letzten Fahrgastbefragung gewonnenen Nutzungshäufigkeiten auf Zeitkarten zur Verfügung.

Die Jahresergebnisse der Berechnung von Verbundbeförderungsfällen aus den Verkaufszahlen für 2023 und 2024 gehen wegen der fehlenden Nutzungshäufigkeiten auf stark vereinfachte Annahmen zurück. Verwendet wurden u. a. die VDV-Empfehlungen zu den Nutzungshäufigkeiten von Zeitkarten in der Coronakrise sowie von Daten aus dem Deutschlandticket-Monitor. Die so hochgerechneten Verbundbeförderungsfälle ergeben folgendes Bild:

Im Jahr 2023 lagen die Verbundbeförderungsfälle schon wieder um 10 Mio. Personenfahrten über dem Aufkommen vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019. Auch in der Unterscheidung nach Tagesarten wurden die Tageswerte von vor der Pandemie wieder übertroffen.

Im Vergleichszeitraum von 2023 zu 2024 haben sich die Verbundbeförderungsfälle um ca. 38 Mio. bzw. 15 Prozent erhöht. Die starken Zunahmen der Verbundbeförderungsfälle von 2023 zu 2024 sind größtenteils auf die Verbundraumerweiterung Nordost-Oberfranken/Tirschenreuth zum 01.01.2024 zurückzuführen.

Im Jahr 2024 waren im Verbundgebiet über 300 Mio. Fahrgäste unterwegs. An einem durchschnittlichen Werktag in der Schulzeit waren dies 1,139 Mio. Fahrgäste, am Samstag rund 600.000 und am Sonntag im Mittel 330.000.

Im Frühjahr 2026 sollen die Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2023 und damit auch die neuen Nutzungshäufigkeiten vorliegen. Dann steht der Verbundgesellschaft 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. Die Kommunen arbeiten deshalb daran, in ihren Städten die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu steigern und die Belastungen durch den Pkw-Verkehr zu verringern. Mit Konzepten zum Schutz des Klimas und für den Ausbau des Radverkehrs sowie mit Plänen zur Luftreinhaltung soll der Autoverkehr reduziert und auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagert werden.

Die meisten Kommunen müssen jedoch feststellen, dass die Wirkungskraft der ergriffenen Maßnahmen hinter den Erwartungen zurückbleibt. Das Mobilitätsverhalten ändert sich nicht (oder zumindest nicht spürbar). Die Belastungen durch Flächenverbrauch, Verkehrslärm, Luftschadstoffe und Mikroplastik durch den privaten Pkw-Verkehr bleiben hoch. Doch der ÖPNV als wichtigster Teil des Umweltverbundes steht vor großen Herausforderungen:

In den Jahren nach Beginn der Coronapandemie hatte sich ein zunehmender Personal-mangel beim Fahrpersonal und in den Werkstätten aufgetan. Zwischenzeitlich hat sich die Lage zwar etwas entspannt, allerdings sind die Personalkosten so hoch wie noch nie zuvor.

Viele Großanlagen in unseren Städten aus den 1960er und 1970er Jahren weisen mittlerweile einen erheblichen Erneuerungsbedarf auf. Hinzu kommt eine überalterte Infrastruktur im SPNV bei Gleisen, Stellwerken und Sicherungstechnik.

Bei allen Themenkomplexen spielt die gesicherte und nachhaltige Finanzierung des ÖPNV die entscheidende Rolle. Insbesondere besteht die Notwendigkeit einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung des Deutschlandtickets durch den Bund und die Bundesländer. Die zwischenzeitlich gefundene statische Finanzierungslösung bis 2030 kann die Verkehrsunternehmen jedoch nicht wirklich zufriedenstellen. Denn auch wenn die Finanzierungsmittel des Bundes für den ÖPNV so hoch sind wie noch nie, sind diese angesichts der Kosten- und Zinssteigerungen unzureichend. Qualitätsverluste und Abbestellung von Verkehren sind z. T. bereits Realität oder werden es in Kürze werden.

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 und ersparen den täglichen Weg zum Arbeitsplatz. 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.

In naher Zukunft wird man sehen, ob sich in Folge der Corona-Pandemie das Mobilitätsverhalten der Menschen nachhaltig verändert hat und wie sich die Veränderungen räumlich unterschiedlich auswirken. Überlagert werden diese Trends durch ein erhöhtes Fahrtenaufkommen mit Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023.

Die im Zuge der Corona-Pandemie hervorgerufenen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in den Großstädten und den regionalen Oberzentren im VGN haben 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 ist als in ländlich strukturierten Gebieten.

Im Jahr 2024 nutzten nach Berechnungen des Branchenverbands VDV rund 9,8 Milliarden Fahrgäste die Angebote des deutschen ÖPNV. Dies entspricht einem Zuwachs von etwa 300 Millionen Kunden im Vergleich zum Vorjahr.

Damit liegt die Branche noch immer unter dem Fahrgastaufkommen aus dem Rekordjahr 2019, als über 10,4 Milliarden Fahrgäste in Bussen und Bahnen unterwegs waren.

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 wurde an den 49 U-Bahn Dauerzählstellen der VAG mit 10,2 Millionen der höchste je gemessene Wert erreicht.

Mit 161,3 Mio. Fahrgästen im Jahr 2024 hat die VAG in Nürnberg einen neuen Fahrgastrekord erzielt.

Herausforderung Finanzierung

Die Corona-Pandemie führte zu einem drastischen Einbruch der Fahrgeldeinnahmen und hätte die Verkehrsunternehmen in existenzbedrohende Bedrängnis gebracht. Durch den ÖPNV-Rettungsschirm wurden die pandemiebedingten Einnahmeverluste durch den Bund und das Land Bayern jedoch größtenteils ausgeglichen.

Die positiven Nachfrageeffekte durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 werden überlagert durch geringere Fahrgeldeinnahmen. Laut VDV sind diese im Jahr 2023 um 23 Prozent gesunken. Die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmen und Verbände bleibt auch deshalb angespannt.

Seit Oktober 2025 wurde mit der Monatsmeldung September die Stufe 2 des „Leipziger Modells“ zur Aufteilung der Einnahmen aus dem Verkauf von Deutschlandtickets umgesetzt. Damit wird der bundesweite Einnahmenpool nach den Postleitzahlen der Wohnorte der Fahrgäste auf die Länder aufgeteilt. Die Länder haben dann jeweils eigene Aufteilungsregularen. In Bayern werden die dem Freistaat zugewiesenen Einnahmen ebenfalls nach dem Postleitzahlenprinzip auf die Verbände und Verkehrsunternehmen aufgeteilt. Letztmalig erfolgte in 2025 der Mindereinnahmenausgleich auf der Basis der Rettungsschirmmethodik.

Ab dem Jahr 2026 wird der Nachteilsausgleich bundesweit pauschaliert: Die Höhe des Ausgleichsbetrags wird nicht mehr von fortgeschriebenen Soll-Einnahmen bestimmt, sondern wird künftig als pauschaler Betrag ausgekehrt. Als Basisjahr wurde das Jahr 2025 festgelegt, das mit den Einnahmenaufteilungsparametern des Jahres 2026 bewertet wird unter fiktiver Anwendung der Stufe 2. Die so ermittelten Ausgleichsbeträge aller Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger werden dann untereinander ins Verhältnis zum Gesamtausgleichsbetrag von 3 Mrd. Euro gesetzt.

Damit ist der Mindereinnahmenausgleich von der realen Einnahmenentwicklung entkoppelt. Wenn ein Verkehrsunternehmen mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnt, muss es sich die Mehreinnahmen nicht mehr auf den Nachteilsausgleich anrechnen lassen. Das erfordert jedoch ein gutes Verkehrsangebot und eine hohe Qualität sowie eine leistungsfähige Infrastruktur. Hier muss die Politik schnell handeln, entsprechende finanzielle Rahmenbedingungen schaffen und mehr Geld in den ÖPNV bringen.

5.3. Ausblick

VGN-Innovationspaket

Das VGN-Innovationspaket beinhaltet die folgenden Projekte, die vom Freistaat Bayern und den Aufgabenträgern im VGN gefördert wurden, 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 (eTarif).

Entsprechende zukunftsweisende Lösungen wurden im VGN für die tägliche Mobilität wie auch für den Gelegenheitsverkehr entwickelt.

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.

Mitte 2025 hat egon einen weiteren Meilenstein erreicht: Über drei Millionen Fahrten haben Menschen aller Altersklassen bis dahin mit dem digitalen und zonenfreien Tarifmodell unternommen.

Der eTarif egon läuft nun im dritten Pilotjahr. Das zukunftsweisende Tarif- und Vertriebsmodell ist jetzt fest in die App VGN Fahrplan & Ticket integriert, die separate App der Pilotphase ist nicht mehr notwendig. Die Städte und Landkreise im VGN haben die Finanzierung des Projekts bis Ende 2027 gesichert.

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

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

- VGN Flow / Bestpreis – CiBo-Funktion zur automatisierten Fahrterfassung, basierend auf dem traditionellen Tarif. Bestpreisabrechnung.
- Multimodale Mobilitätsplattform – Plattform mit Single-Sign-On, verbundweiter Dienstintegration und einem Mobilitätsmanager für die regionale Planung und Verwaltung.
- Schulportal VGNsmaxi – Portal mit umfassendem Funktionsumfang für alle Akteure des Bildungsverkehrs (inkl. Zugang über Single-Sign-On für Endnutzende).

Auch die Buchungsmöglichkeit für die zahlreichen Bedarfsverkehre im VGN wird schrittweise in die App integriert.

Selbstverständlich ist auch das Deutschlandticket ein gutes Beispiel für die Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung.

Erfolgsgeschichte Deutschlandticket

Das Deutschlandticket erleichtert als einfache Tariflösung, durch den unkomplizierten Erwerb und die leichte Handhabung, den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Es erfüllt alle Anforderungen der Fahrgäste an den Tarif: einfach, leicht zu nutzen und preislich attraktiv.

Die Einführung des Deutschlandtickets am 01.05.2023 hat die Digitalisierung innerhalb der ÖPNV-Branche vorangetrieben.

- Schon im Jahr 2023 wurden durchschnittlich 11,2 Mio. Deutschlandtickets im Monat verkauft.
- Rund 25 Prozent der Fahrten mit dem Deutschlandticket wären ohne das Ticket nicht gemacht worden.
- Davon waren 12 Prozent verlagerte Fahrten aus anderen Verkehrsmitteln.
- Im Jahr 2024 wurden 13,5 Mio. Deutschlandtickets verkauft.
- Das Branchenziel waren 15 Millionen Deutschlandtickets zum Ende des Jahres 2024.

Die Preiserhöhung von 49 auf 58 Euro, die zum Jahreswechsel 2024 vollzogen wurde, hat ebenso keine Kündigungswelle ausgelöst wie die Erhöhung von 58 Euro auf 63 Euro zum 01.01.2026.

Das D-Ticket Job konnte seinen Anteil an den Ticketkäufen kontinuierlich ausbauen. Mit der Planungssicherheit, die Firmenkunden mit der nunmehr beschlossenen Finanzierungslösung bis 2030 haben, ist ein wichtiger Schritt getan.

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

Schülerportal VGNsmaxi

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

Selbstzahlende Schülerinnen, Schüler und Auszubildende profitieren schon seit einiger Zeit von der Möglichkeit, sich ihr 365-Euro-Ticket VGN oder die Wertmarke digital zu kaufen. Nun folgt der digitale Prozess auch für die vielen Schulbesuchenden, die für eine kostenfreie Fahrt zur Schule berechtigt sind. Sowohl der Verbundpass, als auch schrittweise der Antrag auf Kostenfreiheit können ganz einfach digital beantragt werden.

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

Das Schulportal VGNsmaxi soll in den Jahren 2026 und 2027 zur vollständigen digitalen Lösung für den Schülerverkehr ausgebaut werden.

Bedarfsverkehre per App buchen

Das Rückgrat im Landkreisbusverkehr bilden die traditionellen Linienverkehre im VGN-Verbundgebiet. Von insgesamt 1.065 VGN-Linien im Jahr 2024 sind knapp 1.000 Buslinien, 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, Anruf-Sammel-Taxis (AST) und Anruf-Linien-Taxis (ALT) fast ausschließlich telefonisch über verschiedene Telefonnummern. Diese Bedarfsverkehre sind in regionalen Insellösungen organisiert, die von den einzelnen Gebietskörperschaften eigenständig entwickelt wurden. Dies führt zu einer gewissen Intransparenz und erschwert die Zugänglichkeit und Buchungsmöglichkeiten für die Fahrgäste.

Derzeit gibt es im VGN 43 Flächenastverkehre, rund 20 Rufbuslinien und über 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 die reguläre VGN-App Fahrplan & Tickets integriert ist.

Durch die Bedarfsverkehr-App wird für die Kunden die Buchung der Bedarfsverkehre wesentlich vereinfacht und auch der Zahlvorgang kann bequem über die App abgewickelt werden.

Das erste Projekt, das mit Unterstützung des VGN im Januar 2024 erfolgreich an den Markt gebracht wurde, war der On Demand-Verkehr „Lotti“ des Stadtverkehrs Schwabach.

Digitale Fahrplaninformation

Mit dem Fahrplanwechsel am Sonntag, den 14. Dezember 2025, endete die Ära der gedruckten Fahrpläne im VGN.

Schon seit Jahren empfiehlt der VGN seinen Fahrgästen, sich über die digitalen Medien zu ihren aktuellen Verbindungen zu informieren. Denn die Fahrplanheftchen zu den rund 1.100 Linien verlieren immer häufiger und schneller an Gültigkeit.

Die digitalen Auskunftssysteme unter vgn.de, in der App VGN Fahrplan & Tickets wie auch in den Apps der Verkehrsunternehmen, zum Beispiel im DB Navigator und in der App NürnbergMOBIL, bieten stets einen aktuellen Stand.

Für einen Großteil der Linien sind sogar Fahrplaninformationen in Echtzeit verfügbar. Verspätungen und Störungen werden dadurch automatisch berücksichtigt.

ÖPNV im ländlichen Raum

Mit Blick auf die notwendige Verkehrswende muss auch der regionale Busverkehr abseits vom Schülerverkehr gestärkt und ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere für den Zulauf aus der Region auf den Ballungsraum und die Arbeitsplatzzentren. Stichwort hier: Park + Ride.

Die ÖPNV-Nutzung im ländlichen Raum ist größtenteils durch den Schüler- und Ausbildungsverkehr bestimmt. Die Reisezeiten mit dem Bus liegen häufig deutlich über den Reisezeiten mit dem Pkw, weil im Schülerverkehr möglichst viele Gemeinden und Ortsteile angefahren werden müssen. Solche Fahrten sind unattraktiv für die Pendler.

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 Krankenhaussektor noch nachhaltig verschärft haben.

Der VGN hat bisher im Auftrag von sechzehn Landkreisen und fünf kreisfreien Städten lokale Nahverkehrspläne entwickelt und fortgeschrieben. Zwei weitere sind aktuell in Arbeit. Eine übergreifende Planung kann dabei für eine Verbesserung des Verkehrsangebots durch einheitliche Bedienungsstandards, Taktverdichtung, Ausstattung der Haltestellen, Barrierefreiheit und der Einführung von Bedarfsverkehren sorgen.

Der VGN sucht im ländlichen Raum im Rahmen der lokalen Nahverkehrsplanung zusammen mit den Aufgabenträgern auch nach bedarfsorientierten Lösungen, um in Räumen und Zeitlagen mit schwacher Verkehrsnachfrage Verkehrsangebote zu etablieren. Die Verknüpfung von Schienenhaltepunkten in der Fläche mit den anliegenden Gemeinden mit Hilfe von Kleinbussen bzw. Taxen spielt dabei ebenfalls eine wichtige Rolle.

In Gebieten ohne Bahnanschluss soll die Mobilität in der Region durch die Einführung von landesbedeutsamen Buslinien nachhaltig verbessert werden. Die Linien bieten eine mit dem SPNV vergleichbare Taktung und Bedienzeit und werden vom Freistaat Bayern dauerhaft finanziell gefördert.

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

ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 der VAG

Seit vielen Jahren des Status quo 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) zu dem bestehenden Streckennetz hinzu.

Weitere geplante Ausbaumaßnahmen im Liniennetz der Straßenbahn:

- Die Straßenbahnlinien 4 und 5 werden über die Diana- und der Minervastraße bis zur Haltestelle Finkenbrunn miteinander verknüpft.
- Der neue Ortsteil Lichtenreuth mit der Technischen Universität soll 2026 durch die Straßenbahn erschlossen und an das öffentliche Netz angebunden werden. Von der Allersberger Straße kommend wird sie bis zur U-Bahnstation Bauernfeindstraße gebaut. Mittelfristig wird eine Weiterführung der Linie über Messe und Bertolt-Brecht-Schule bis zum Klinikum Süd angestrebt.
- Die Erneuerung der Stadtparkschleife.

Im VAG-Netz sind noch weitere Angebotsverbesserungen geplant, die durch Taktverdichtungen bei den Bussen und den U-Bahnen erreicht werden sollen.

Bis 2027 wird voraussichtlich auch die U3-Verlängerung im Südwesten Nürnbergs mit den Bahnhöfen Kleinreuth bei Schweinau und Gebersdorf fertiggestellt sein.

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, barrierefreien Stationen 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.

Zum Fahrplanwechsel 2024/2025 wurde die S4 über Dombühl hinaus bis ins baden-württembergische Crailsheim verlängert. Dadurch wurde nicht nur ein deutlicher Attraktivitätsgewinn für den SPNV im gesamten Schienenkorridor Nürnberg – Ansbach – Dombühl – Crailsheim erzielt. Auch die Gemeinde Schnelldorf erhielt im Zusammenspiel mit dem von Stuttgart kommenden Regionalexpress endlich den schon lange geforderten Stundentakt.

Im Landkreis Forchheim nahm der neue S-Bahn-Halt Forchheim Nord den Betrieb auf. Bedient wird die Station von der S1 (Bamberg-Erlangen-Nürnberg-Hartmannshof) sowie den Regionalbahnlinien RB 22 und RB 26.

Für eine künftig umsteigefreie S-Bahn-Verbindung von Hilpoltstein über Roth und Schwabach nach Nürnberg hat der Freistaat Bayern als erstes Projekt aus dem AuSbauNü der DB InfraGO den Planungsauftrag für den Streckenausbau einschließlich Elektrifizierung erteilt.

Die Perspektiven für die Erweiterung der S-Bahn Nürnberg haben sich auch 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 (sogenannter Sektor Nordost).

Neben dem Ausbau der bestehenden Haltepunkte auf S-Bahn-Standard soll in diesem Schienenkorridor auch die neue S-Bahnstation Hersbruck Ost entstehen.

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

Diese Betriebsstufe wurde zum Fahrplanwechsel 2025/2026 aufgrund angepasster Fernverkehrskonzepte wieder weiterentwickelt. Fahrzeiten und Liniendurchbindungen wurden erneut überarbeitet.

Die nördliche Hesselbergbahn, das ist der stillgelegte Streckenabschnitt von Gunzenhausen nach Wassertrüdingen, wurde Ende 2024 reaktiviert. Der Bayerntakt wird auch auf die Bestandsstrecke Gunzenhausen – Pleinfeld, die sogenannte Seenlandbahn, ausgeweitet.

Franken-Südthüringen-Express

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

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 ostwärts durch das Schwabachtal über Neunkirchen am Brand bis nach Eckental verlängern.

Ziel ist es, mit der StUB eine leistungsfähige, umweltverträgliche, barrierefreie und somit attraktive Alternative insbesondere mit Blick auf den Pkw-Verkehr zu schaffen. Sie wird wichtige Einwohner-, Universitäts-, Schul- und Unternehmensstandorte erschließen und so eine nachhaltige Mobilitätslösung vor allem für die große Zahl der Pendler und Studierenden darstellen.

P+R

Mehr und mehr Pendler fahren nicht mehr mit dem Auto bis in den Ballungsraum, sondern nutzen die schnellen Schienenverbindungen. Das macht einen weiteren Ausbau der P+R-Kapazitäten notwendig.

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 Kfz-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 Fahrplanauskunft ein und erleichtert so 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. Über das VGN-Hintergrundsystem lassen sich sowohl die aktuelle Belegung als auch Prognosen für bislang noch nicht detektierte P+R-Stellplätze abrufen.

Das Projekt wurde mit Mitteln des Freistaats Bayern gefördert.

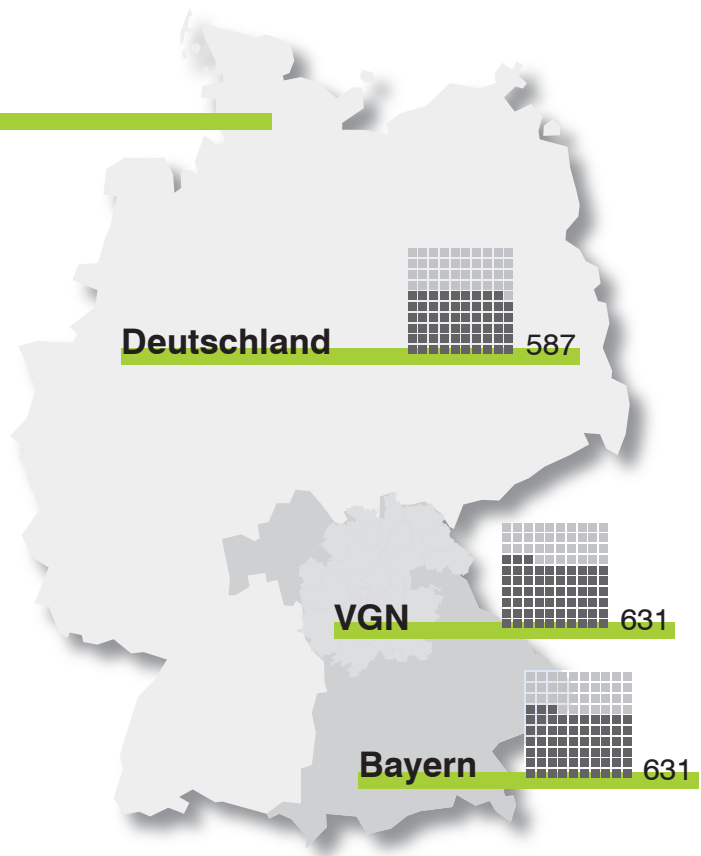
Anhang

Zahlen im Überblick

	1987	2016	2024
 Gemeinden	131	420	568
 Fläche	4.593 km ²	15.106 km ²	20.433 km ²
 Mio. Einwohner	1,413	2,755	3,436
 Pkw/Tsd. Einwohner	409	582	631
 Linien	127	746	1.065
 Streckenlänge	3.053 km	13.052 km	18.171 km
 Haltestellen	2.016	8.840	12.896
 Fahrgäste/Werktag	491.000	940.000	1.139.000
 Mio. Fahrgäste/Jahr	142,6	250,9	300,5

Zahlen und Fakten 2024

PKW-Dichte (PKW je 1.000 EW)



Bevölkerungsdichte (EW je km²)



Bevölkerungsvorausberechnung in den Landkreisen und kreisfreien Städten Bayerns

Veränderung 2043 gegenüber 2023 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 2024

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
- Erweiterungsbereiche 01/2024

Legende:

- Bayreuth** kreisfreie Stadt
- BAYREUTH** Landkreis
- KELHEIM*** Landkreis nicht in den Verbundgremien vertreten
- SONNEBERG#** nur Bahnhof Sonneberg Hbf im VGN integriert
- Schienennetz innerhalb des VGN
- Schienennetz außerhalb des VGN
- Staatsgrenze
- Bundeslandgrenze
- Landkreisgrenze



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:

Andreas Mäder
Torsten Heider

Bearbeitung:

Jürgen Schneider
Beatrice Sauerbrei (Grafik, Layout)

Druck:

Gutenberg Druck & Medien GmbH Nürnberg

02/2026



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • vgn.de/kontakt

