

Verkehrsentwicklungsbericht

2012



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

1. Strukturdaten	01
1.1. Flächenentwicklung	01
1.2. Bevölkerungsentwicklung	03
1.3. Bevölkerungsprognose	07
1.4. Entwicklung des Pkw-Bestandes	13
1.5. Pendlerentwicklung	17
2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten	24
3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV	31
4. Verkehrsentwicklung im MIV	37
4.1. Verkehrsentwicklung anhand der Dauerzählstellen	37
4.2. Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg	42
4.3. MIV-Entwicklung in den SPNV-Korridoren	44
5. Zusammenfassung	48

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Einwohner- und Flächenentwicklung 1987 - 2012	01
Abb. 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen 1987 - 2012	03
Abb. 3: Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken	10
Abb. 4: PKW-Entwicklung 1987 - 2012	13
Abb. 5: Pendlerachsen Stadt Nürnberg - Berufseinpendler	18
Abb. 6: Zug- und Wagenkilometer in Tsd.	26
Abb. 7: Platzkilometer in Mio.	27
Abb. 8: Entwicklung Verbundbeförderungsfälle 1988 - 2012	31
Abb. 9: Verbundbeförderungsfälle nach Tagesarten 1988 - 2012	32
Abb. 10: VGN-Verkehrsentwicklung Stadt - Region 1975 - 2012	34
Abb. 11: Verkehrsentwicklung MIV 1987 - 2012	37
Abb. 12: Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg 1985 - 2012	42
Abb. 13: MIV-Entwicklung in den S- und R-Bahn-Korridoren 1985 - 2010	45

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Einwohnerentwicklung in Prozent	05
Tab. 2: Bevölkerungsprognose für die Regierungsbezirke	07
Tab. 3: Bevölkerungsprognose für den VGN-Raum	09
Tab. 4: Entwicklung der Altersstruktur (Zu- und Abnahme in %)	11
Tab. 5: Bevölkerungsprognose für die potentiellen Erweiterungsgebiete	12
Tab. 6: Pkw-Entwicklung nach Gebietskategorien	14
Tab. 7: Beschäftigte und Ein- und Auspendler nach Gebietskörperschaften 2012	21
Tab. 8: Verkehrsnetz nach Betriebszweigen: Linien und Haltestellen	24
Tab. 9: Verkehrsnetz nach Betriebszweigen: Linien- und Streckenlängen	25
Tab. 10: Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften 2006 - 2012	28
Tab. 11: Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften 2010 - 2012	29
Tab. 12: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bundesgebiet	39
Tab. 13: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bayern	39
Tab. 14: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Mittelfranken	39
Tab. 15: Straßennetz des überörtlichen Verkehrs - Bundesgebiet	41
Tab. 16: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Bayern	41
Tab. 17: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Mittelfranken	41

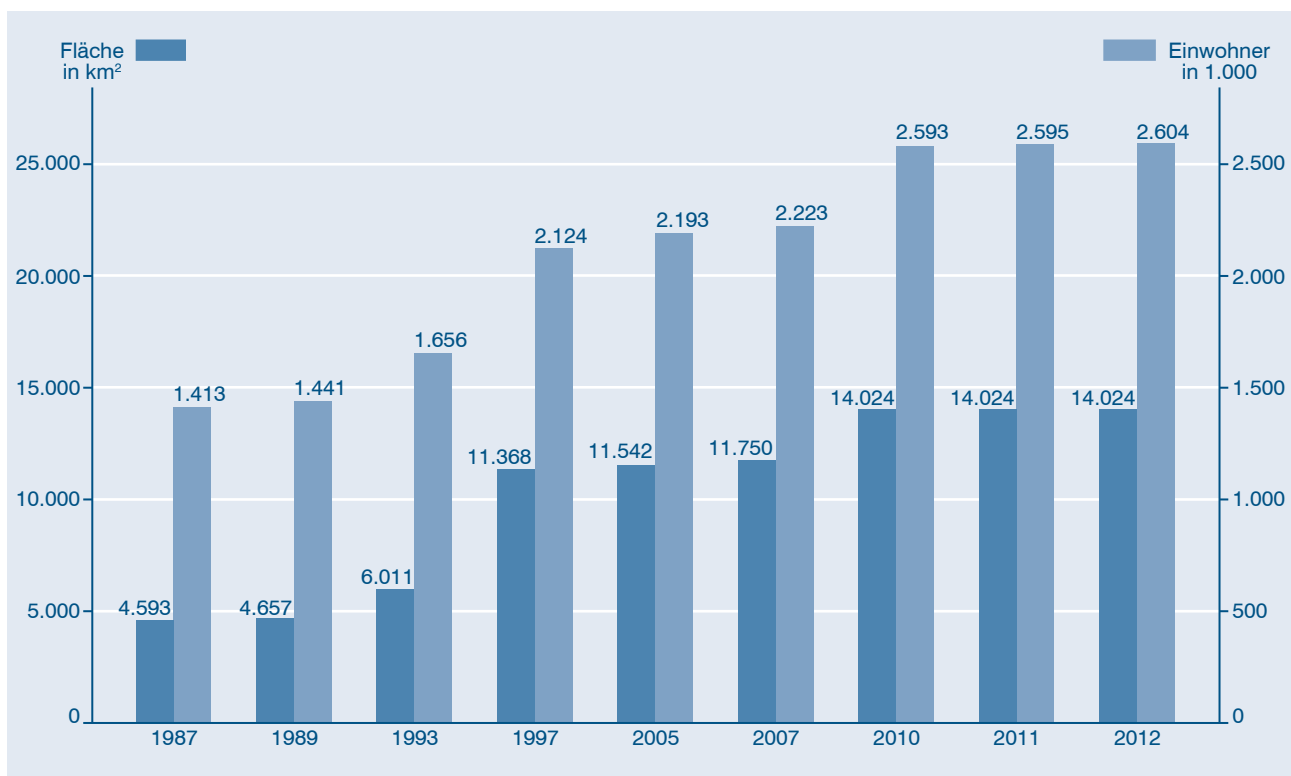
1. Strukturdaten

1.1. Flächenentwicklung

Die Fläche des Verbundgebietes hat sich seit der Veröffentlichung des letzten Verkehrsentwicklungsberichts 2010 nicht mehr vergrößert (vgl. Abb. 1). Mit einer Verbundfläche von 14.024 km² bleibt der VGN flächenmäßig der zweitgrößte Verkehrsverbund Deutschlands.

- **Im gesamten Kerngebiet der Metropolregion gewährleistet der VGN seit dem Jahr 2010 flächendeckend den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).**

Abb. 1: Einwohner- und Flächenentwicklung 1987 - 2012 ¹⁾



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und DV (Einwohnerstand jeweils am 30.06.)
¹⁾ jeweiliges VGN-Gebiet

Die Metropolregion Nürnberg unterteilt sich in einen Kernbereich in dem zwölf Landkreise und acht kreisfreie Städte eng miteinander verflochten sind (vgl. Karte Metropolregion im Anhang). Außerhalb des Kernbereichs bilden zehn Landkreise und drei kreisfreie Städte das sogenannte metropolitane Netz der Metropolregion Nürnberg.

Aus dem Kreis dieser Gebietskörperschaften und darüber hinaus liegen dem VGN Interessensbekundungen für eine Integration in den VGN vor. Offizielle Interessensbekundungen an einen Verbundbeitritt wurden von folgenden Gebietskörperschaften an den VGN herangetragen, die derzeit bei der Verbundgesellschaft geprüft werden.

- **Reg.-Bez. Oberfranken:** Landkreis Lichtenfels, Landkreis Wunsiedel
- **Reg.-Bez. Unterfranken:** Landkreis Haßberge, Landkreis Kitzingen (beide Landkreise sind bisher teilintegriert)
- **Reg.-Bez. Oberpfalz:** kreisfreie Stadt Weiden, Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab, Landkreis Tirschenreuth

Für die oben aufgeführten Beitrittskandidaten ist der 01.01.2016 als möglicher Integrationszeitpunkt in Abhängigkeit von der Beschlusslage im Gespräch.

Ablehnende Signale was einen Verbundbeitritt betrifft kommen derzeit aus den Landkreisen Kulmbach und Kronach, die einen VGN-Beitritt vorerst ablehnt haben. Der Landkreis Lichtenfels hat im Jahr 2013 mit Kreistagsbeschluss einem VGN-Beitritt zugestimmt.

Die Stadt und Landkreis Coburg haben nach einstimmigen Beschlüssen ihrer zuständigen Gremien einen Verbundbeitritt ausgeschlossen. Mögliche Verbundraumerweiterungen sind noch im Raum Donauwörth im Gespräch.

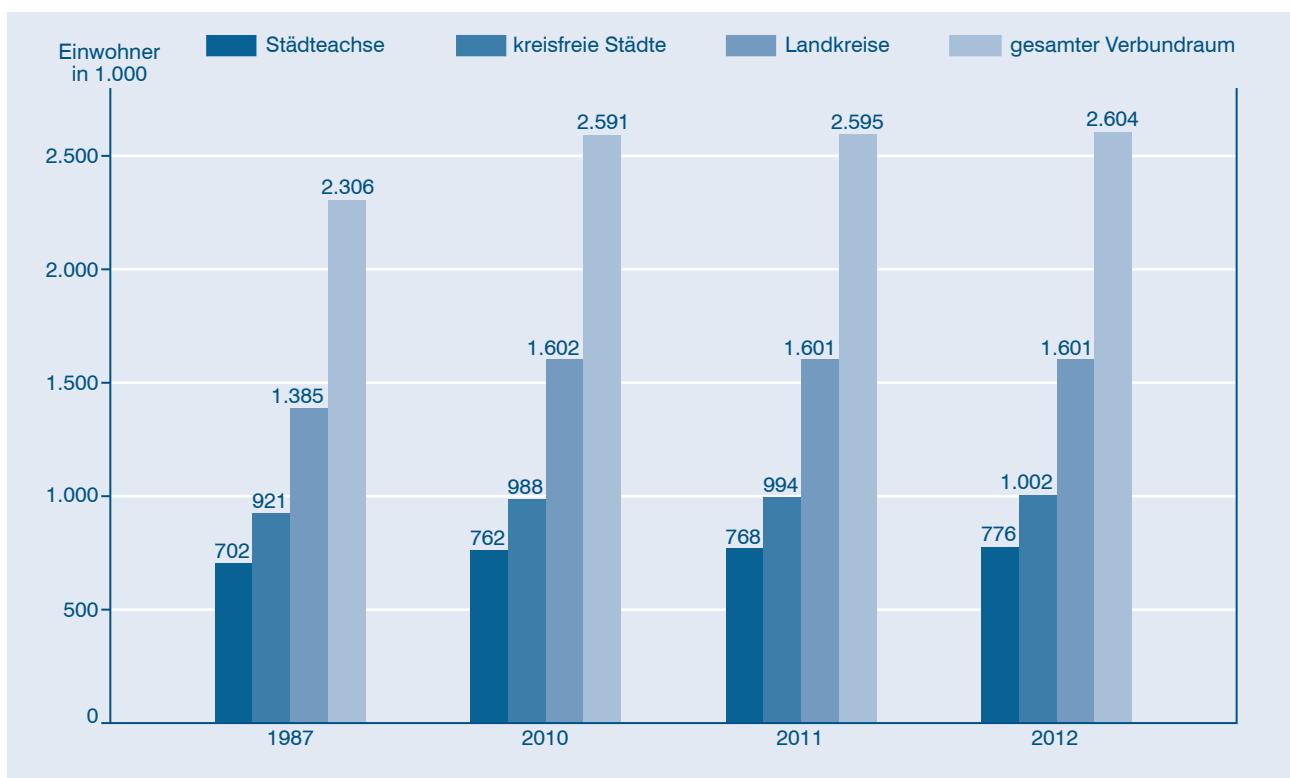
Schon länger ist der VGN flächenmäßig der größte Verkehrsverbund in Bayern. Die Verbundfläche umfasst ganz Mittelfranken und Teile Ober- und Unterfrankens sowie der Oberpfalz und der VGN wächst weiter: zum Fahrplanwechsel 2013/14 wird der Schienenhaltepunkt Kinding (Landkreis Eichstätt) in den VGN integriert.

1.2. Bevölkerungsentwicklung

In der Abb. 2 wird die Bevölkerungsentwicklung im VGN ab dem Gründungsjahr 1987 mit dem derzeitigen Gebietsstand (01.01.2012) erweiterungsbereinigt dargestellt, d.h. ausgehend vom aktuellen Gebietsstand vom 01.01.2012 wurden auch bei den übrigen Jahrgängen rückwirkend die Einwohnerzahlen auf die Größe des heutigen Verbundgebietes umgerechnet.

Mit einer Einwohnerzahl von 2,604 Mio. Einwohnern wurde im Jahr 2012 fast wieder der Einwohnerhöchststand aus dem Jahr 2005 erreicht. Im Rückblick auf das Jahr 1987 hat sich damit die Einwohnerzahl im VGN erweiterungsbereinigt um 12,9 % bzw. rund 300.000 Einwohner erhöht (vgl. Tab. 1 und Abb. 2).

Abb. 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen 1987 - 2012 ¹⁾



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

Basis: aktuelles Verbundgebiet (Stand: 01.01.2012)

¹⁾ erweiterungsbereinigt

Im Berichtszeitraum von 2010 zu 2012 hat sich die im VGN lebende Bevölkerung um 12.821 Einwohner bzw. 0,5 % erhöht. Nach einem fünfjährigen Rückgang der Einwohnerzahl im

VGN von 2006 bis 2010, nahmen in den Jahren 2011 und 2012 die Einwohnerzahlen wieder zu.

In der Städteachse hat sich der seit dem Jahr 1999 einsetzende Trend der kontinuierlichen Bevölkerungszunahme auch in den Jahren 2011 und 2012 weiter fortgesetzt. Im Vergleichszeitraum von 2010 zu 2012 haben sich die Einwohner in der Städteachse um 13.511 Einwohner erhöht, was einer Zunahme von 1,8 % entspricht. Im Jahr 2012 lebten 775.537 Menschen in der Städteachse (vgl. Abb. 2).

Die positive Bevölkerungsentwicklung in den Städten zeigt sich auch daran, dass die Einwohnerzahl in den kreisfreien Städten im VGN im Jahr 2012 erstmalig die Millionengrenze überschritten hat.

In den Landkreisen des VGN wurde im Jahr 2004 der bisherige Einwohnerhöchststand erreicht. Seitdem nahm die Anzahl der Landkreisbevölkerung im Gebiet des VGN ständig leicht ab. Der Rückgang der Landkreisbevölkerung betrug seit dem Jahr 2004 ca. 1,5 % bzw. über 23.000 Einwohner. Heute leben noch über 1,601 Mio. Menschen im ländlichen Raum des Verbundgebietes (vgl. Abb. 2).

Räumlich betrachtet bleibt der Bevölkerungsrückgang im VGN größtenteils auf die Landkreise beschränkt. Dabei sind die Landkreise, die in Randlage zum Kern des Verbundgebietes liegen, stärker vom Bevölkerungsrückgang betroffen als die Landkreise, die näher zur Städteachse liegen.

Die größten Bevölkerungsrückgänge im Vergleichszeitraum von 2005 zu 2012, waren in den Landkreisen Amberg-Sulzbach (- 3,9 %), Bayreuth (- 3,4 %), Weißenburg-Gunzenhausen (- 3,4 %), Ansbach (- 2,7 %) und Neustadt/A.-Bad Windsheim (-2,4 %) zu beobachten.

Mit Ausnahme der Landkreise Erlangen-Höchstadt und Fürth, die mit einem Zuwachs von 1,2 % bzw. 1,0 % noch eine positive Einwohnerentwicklung haben, ist bei allen anderen Landkreisen im VGN ein geringer Bevölkerungsrückgang zu beobachten.

➤ **Die negative Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen wird durch die positive Entwicklung in den Städten ausgeglichen, was in der Gesamtbetrachtung der Einwohnerentwicklung zu einer leichten Bevölkerungszunahme im VGN führt.**

In den Großstädten des VGN lässt sich weiterhin ein ungebremstes Einwohnerwachstum erkennen. Auch in den Jahren 2011 und 2012 setzte sich nach Angaben des Amtes für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth die positive Einwohnerentwicklung in Nürnberg und Fürth fort. Am 31.12.2012 hat das Amt für Stadtforschung und Statistik für beide Städte neue Höchststände ermittelt.

In Nürnberg wurde am Jahresende 2012 mit einer Einwohnerzahl von 515.851, der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 1972 übertroffen. In Fürth und Erlangen waren auch neue Einwohnerhöchststände zu vermelden. Am 31.12.2012 lebten in Fürth 120.362 Einwohner und in Erlangen 107.103 Einwohner.

Tab. 1: Einwohnerentwicklung in Prozent ¹⁾

Jahr	1987	1997	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Städteachse	100	105,1	108,0	108,5	108,4	108,6	109,4	110,5
Kreisfreie Städte	100	104,6	107,0	107,4	107,2	107,3	108,0	108,8
Landkreise	100	114,6	116,7	116,4	116,0	115,7	115,6	115,6
VGN Gesamt	100	110,6	112,8	112,8	112,5	112,4	112,6	112,9

VGN-Gebietsstand: 01.01.2012 - 1987 = 100 % - ¹⁾ erweiterungsbereinigt

Im Berichtszeitraum von 2010 zu 2012 hat die Stadt Bamberg zum ersten Mal seit Anfang der 90er Jahre wieder die Marke von 70.000 überschritten.

- **Die Ergebnisse des Zensus 2011 führen gegenüber der bisher gültigen Bevölkerungszahl aus der amtlichen Statistik in Deutschland zu einem Bevölkerungsrückgang von 1,5 Mio. Einwohnern in Deutschland.**

Im Jahr 2011 wurde in Deutschland erstmalig zur Feststellung der gegenwärtigen Einwohnerzahlen keine Volkszählung, sondern ein registergestützter Zensus durchgeführt, der sogenannte Zensus 2011. Mit dem Zensus 2011 wurde das Ziel verfolgt die tatsächliche Einwohnerzahl in Deutschland neu zu ermitteln.

Seit Mitte 2013 liegen die Ergebnisse des Zensus 2011 vor. Da der Zensus 2011 auf einer Auszählung der Einwohnermelderegister basiert, liegen die neuen Einwohnerzahlen näher an den Registerzahlen. Die Einwohnerzahlen des Zensus 2011 liegen z.T. deutlich unter der bisher fortgeschriebenen amtlichen Statistik.

Die Basis der bisherigen Einwohnerzahlen aus der amtlichen Statistik bildeten die Ergebnisse der Volkszählung von 1987. Die damals ermittelten Einwohnerzahlen wurden vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung jährlich, unter Berücksichtigung der natürlichen Bevölkerungsbewegungen (Geburten- und Sterbefälle) und der Wanderungsbewegungen (Zu- und Fortzüge) fortgeschrieben.

Auf den Bevölkerungsstand des VGN bezogen bedeutet dies, dass sich die Einwohnerzahl anhand der Ergebnisse des Zensus 2011 (Stand 31.12.2011) im Vergleich zur bisher veröffentlichten amtlichen Statistik verfahrensbedingt um 38.500 Einwohner bzw. 1,5 % verringert hat.

Den deutlichsten Unterschied zwischen den Ergebnissen des Zensus 2011 mit dem bisherig veröffentlichten Bevölkerungsstand aus der amtlichen Statistik hat die Stadt Nürnberg zu verkräften.

Hier liegen die Abweichungen bei 20.500 Einwohnern, mit dem neuen Zensusergebnis (Stand 31.12.2011) rutscht die Stadt Nürnberg wieder unter die 500.000 Einwohnergrenze.

Derzeit wird die Bevölkerungsfortschreibung für das Jahr 2012 bundesweit anhand des Zensus 2011 auf eine neue Basis gestellt.

- **Ab dem nächsten Verkehrsentwicklungsbericht werden auch im Verbundgebiet die Einwohnerzahlen anhand der neuen Zensuszahlen fortgeschrieben und die Ursachen und Veränderungen zu den bisherig veröffentlichten Ergebnissen der amtlichen Statistik näher untersucht.**

1.3. Bevölkerungsprognose

Die Vorboten des demographischen Wandels lassen sich schon jetzt in den peripheren Gebieten in Bayern und damit auch in den Randlagen des VGN erkennen.

Mit dem Begriff „demographischer Wandel“ wird die Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur einer Gesellschaft bezeichnet. Der demographische Wandel beschreibt die aktuellen Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung und zwar die Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur in der Bevölkerung. Die drei Dimensionen des demographischen Wandels sind Überalterung, Migration und Schrumpfung der Bevölkerung.

Der bayerische Norden und Osten wird am stärksten vom demographischen Wandel betroffen sein, dort verzeichnen die Regierungsbezirke Oberfranken, Unterfranken und Oberpfalz schon seit Jahren rückläufige Bevölkerungszahlen.

In der aktuellen Bevölkerungsprognose 2031 wird für den Regierungsbezirk Oberfranken ein Minus von 9,3 % und für den Regierungsbezirk Oberpfalz ein Minus von 3,5 % vorhergesagt (vgl. Tab. 2).

Tab. 2: Bevölkerungsprognose für die Regierungsbezirke ¹⁾

	31.12.2011	31.12.2031	Veränd. in %
Regierungsbezirk Mittelfranken	1.719,5	1.695,8	-1,4
Regierungsbezirk Unterfranken	1.314,9	1.236,0	-6,0
Regierungsbezirk Oberfranken	1.067,4	968,3	-9,3
Regierungsbezirk Oberpfalz	1.081,5	1.043,6	-3,5
Bayern	12.595,9	12.613,2	0,1

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031
¹⁾ Einwohner in 1000

Der Regierungsbezirk Mittelfranken wird nach derzeitigen Berechnungen bis zum Jahr 2031 eine relativ stabile Einwohnerentwicklung haben. Der Rückgang der Bevölkerungszahlen fällt mit 1,4 % relativ moderat aus (vgl. Tab. 2).

Voraussichtlich im Jahr 2021 wird die bayerische Bevölkerung ihr maximales Niveau erreicht haben (vgl. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern 2011 bis 2031).

Nach Angaben des Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung werden nach den jüngsten Berechnungen im Jahr 2031 ca. 12,61 Millionen Menschen in Bayern leben, die Bevölkerungszahl würde demnach nahezu auf dem gleichen Niveau wie im Ausgangsjahr 2011 liegen (vgl. Tab. 2).

- **Die Bevölkerungsprognose zeigt, dass Bayern kurzfristig noch wachsen wird, langfristig gesehen schlägt der demographische Wandel sich aber auch in Bayern in rückläufigen Einwohnerzahlen nieder und die Altersstruktur wird sich zukünftig stark verändern.**

Die aktuellen Ergebnisse der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung zeigen zudem, dass sich der demographische Wandel in Bayern regional sehr unterschiedlich auswirken wird. Die Bevölkerung in den kreisfreien Städten Bayerns wird in der Regel langsamer altern als die in den Landkreisen Bayerns.

In der Tab. 3 sind die Ergebnisse der Bevölkerungsprognose 2011 bis 2031 für die kreisfreien Städte und Landkreise im VGN dargestellt. Demnach würde sich die Verbundbevölkerung bis zum Jahr 2031 um 2,4 % verringern.

- **Die Bevölkerungsentwicklung innerhalb des VGN weicht in der Regel vom Landestrend ab, d.h. im Gegensatz zum Bayerntrend muss im VGN-Raum im Prognosezeitraum mit einem Rückgang der Einwohnerzahlen gerechnet werden. Auch im VGN fällt die demographische Entwicklung regional sehr unterschiedlich aus.**

Innerhalb des Verbundgebietes bildet die Städteachse weiterhin das Wachstumszentrum. In den drei Großstädten Nürnberg, Fürth und Erlangen wird auch bis zum Jahr 2031 mit einem Anstieg der Bevölkerung zu rechnen sein (vgl. Tab. 3).

Der prozentuale Spitzenwert entfällt mit einem Anstieg von 3,1 % auf die Stadt Fürth. Die Bevölkerung der Städte Nürnberg und Erlangen sollen sich bis zum Jahr 2031 um 1,3 % bzw. 1 % erhöhen.

Innerhalb des Verbundgebietes gibt es mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt nur einen Landkreis, dem ein Bevölkerungswachstum vorhergesagt wird. Der prognostizierte Zuwachs beträgt 2,1 % bzw. ca. 2.800 Einwohner.

Bei allen anderen Landkreisen im VGN muss mit einem mehr oder weniger stark ausgeprägten Rückgang der Bevölkerung gerechnet werden. Dabei reicht die Spannbreite der rückläufigen Bevölkerungszahlen von einem Minus von 0,8 % im Landkreis Fürth bis zu einem Minus von 8,7 % im Landkreis Bayreuth.

Der Bevölkerungsstand aller Landkreise und kreisfreien Städte zum 31.12.2011 und die vorausberechnete Bevölkerungszahl zum 31.12.2031 sind der Tab. 3 zu entnehmen.

Gebiete mit einer negativ prognostizierten Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2031 sind die Landkreise Amberg-Sulzbach (-7,9 %), Weißenburg-Gunzenhausen (-7,4 %), Neustadt/A.-Bad Windsheim (-6,2 %) und Ansbach (-5,9 %).

Alle kreisfreien Städte außerhalb der Städteachse weisen ebenfalls einen negativen Bevölkerungstrend bis zum Jahr 2031 auf.

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

	31.12.2011	31.12.2031	Veränd. in %
Amberg	43,5	40,7	-6,5
Landkreis Amberg-Sulzbach	104,7	96,4	-7,9
Landkreis Neumarkt	127,9	124,6	-2,6
Bamberg	70,1	68,9	-1,7
Bayreuth	73,1	69,1	-5,4
Landkreis Bamberg	144,4	139,8	-3,1
Landkreis Bayreuth	105,7	96,5	-8,7
Landkreis Forchheim	113,2	110,1	-2,7
Ansbach	40,3	39,5	-2,1
Erlangen	106,3	107,4	1,0
Fürth	116,3	120,0	3,1
Nürnberg	510,6	517,0	1,3
Schwabach	39,1	39,0	-0,2
Landkreis Ansbach	179,6	169,0	-5,9
Landkreis Erlangen-Höchstadt	132,0	134,8	2,1
Landkreis Fürth	115,6	114,7	-0,8
Landkreis Nürnberger Land	166,2	159,8	-3,8
Landkreis Neustadt/A.-Bad Windsheim	97,5	91,5	-6,2
Landkreis Roth	124,0	118,0	-4,9
Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	91,9	85,2	-7,4
VGN (ohne Teillandkreise)	2.502,0	2.442,0	-2,4

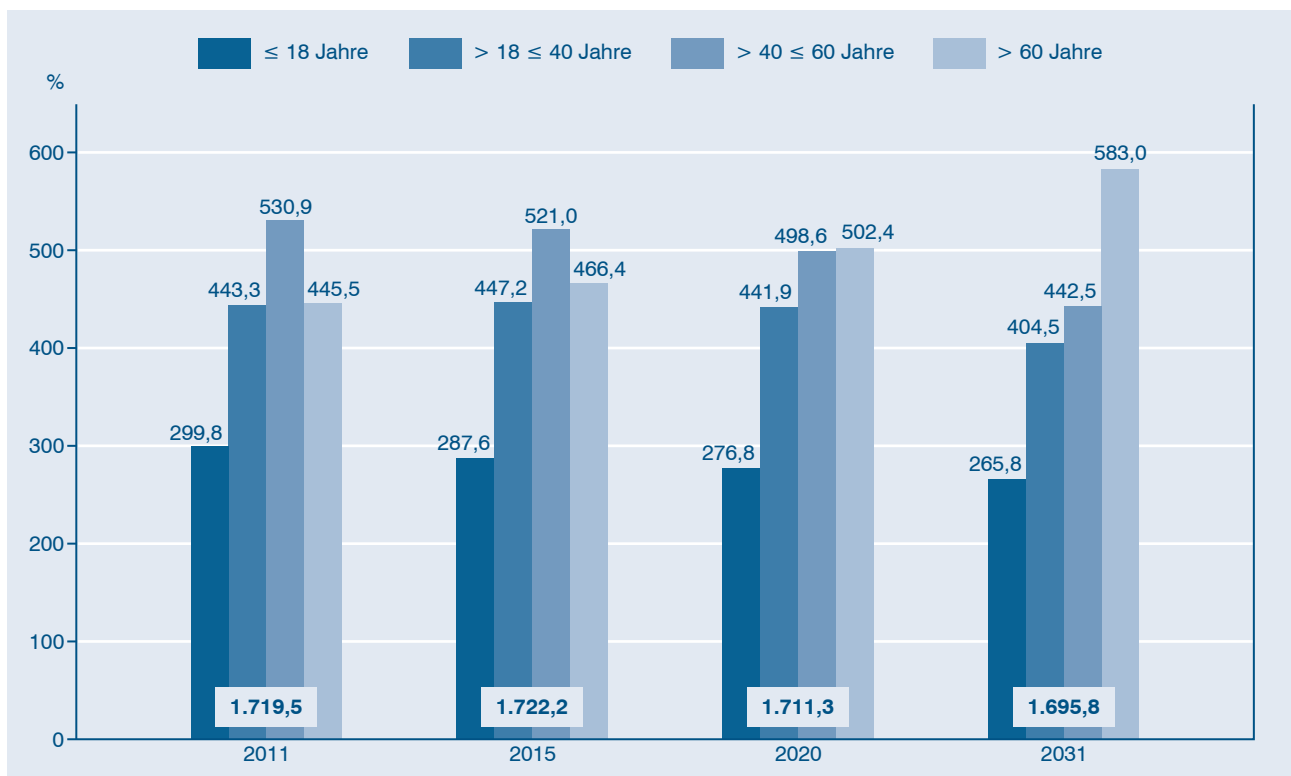
Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031

¹⁾ Einwohner in 1.000

Einen weiteren wichtigen Faktor des demographischen Wandels stellt, neben der Abnahme der Bevölkerung, die Überalterung der Gesellschaft dar, d.h. durch den demographischen Wandel verschiebt sich die Zusammensetzung der Bevölkerung immer mehr in Richtung älterer Menschen.

In der Tab. 4 wird die Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken von 2011 bis 2031 dargestellt. Der Tabelle lässt sich entnehmen, dass sich die Anzahl der Bevölkerung in der Altersgruppe der über 60jährigen im Vergleichszeitraum um über 30 % erhöhen wird. Im Vergleich zu 2011 wird sich bis zum Jahr 2031 die Anzahl der über 60jährigen in Mittelfranken um 137.500 Einwohner erhöhen.

Abb. 3: Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken



Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031
1) Einwohner in 1000

Im Basisjahr 1991 war ca. ein Fünftel (20,9 %) der mittelfränkischen Bevölkerung über 60 Jahre alt (vgl. Abb. 3 und Tab. 4). Im Prognosejahr 2031 soll diese Altersgruppe auf einen Anteil von über einem Drittel (34,4 %) der Gesamtbevölkerung anwachsen. Dieser zunehmende Alterungsprozess zeigt sich auch daran, dass gleichzeitig bei allen drei jüngeren Altersgruppen die Bevölkerungsanteile weiter abnehmen (vgl. Abb. 3 und Tab. 4).

In den Regierungsbezirken Oberfranken und Oberpfalz wird sich die Altersstruktur noch schneller verändern. In Oberfranken wird im Prognosejahr 2031, der Anteil der über 60jährigen bei 38,5 % und in der Oberpfalz bei 36 % liegen. Im Jahr 2031 würden in Oberfranken 373.000 Einwohner über 60 Jahre leben. Das wären 81.000 ältere Menschen mehr als noch im Jahr 2011.

Tab. 4: Entwicklung der Altersstruktur (Zu- und Abnahme in %)

	0 bis unter 19 Jahre	19 bis unter 40 Jahre	40 bis unter 60 Jahre	ab 60 Jahre
Mittelfranken				
2011 - 2031	-11,3	-8,8	-16,7	30,9
1991 - 2031	-15,6	-25,3	3,7	72,3
Oberfranken				
2011 - 2031	-22,4	-16,7	-28,6	27,7
1991 - 2031	-35,0	-40,4	-11,4	56,7
Oberpfalz				
2011 - 2031	-17,7	-13,4	-21,3	39,6
1991 - 2031	-26,9	-31,8	8,7	83,7

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031

Im Regierungsbezirk Oberpfalz liegt die prognostizierte Zunahme in der Altersgruppe der über 60jährigen bei 106.500 Einwohnern ausgehend vom Jahr 2011 bis zum Jahr 2031.

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung im VGN wird gekennzeichnet sein, von einer Veränderung der Altersstruktur. Die Altersgruppe, der über 60jährigen wird am stärksten besetzt sein und die Anzahl der Bevölkerung in den jüngeren und mittleren Altersgruppen wird weiter abnehmen.

- **Der Prozess der zunehmenden Überalterung der Bevölkerung kann auch im VGN mit Wanderungsgewinnen nicht mehr verhindert werden. Durch Wanderungsgewinne kann im Kernraum des VGN der Überalterungsprozess allenfalls abgeschwächt werden.**

In der Tab. 5 wird die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2031 in den möglichen VGN-Erweiterungsgebieten dargestellt. Der größte Bevölkerungsrückgang ist mit fast 18 % im Landkreis Wunsiedel zu erwarten.

Tab. 5: Bevölkerungsprognose für die potentiellen Erweiterungsgebiete ¹⁾

	31.12.2011	31.12.2031	Veränd. in %
Weiden	42,0	39,7	-5,4
Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab	96,8	87,8	-9,2
Landkreis Tirschenreuth	74,3	64,6	-13,1
Landkreis Kronach	69,5	58,8	-15,4
Landkreis Kulmbach	73,9	64,0	-13,4
Landkreis Lichtenfels	68,0	61,5	-9,5
Landkreis Wunsiedel	75,8	62,3	-17,9
Landkreis Haßberge	84,7	77,3	-8,7
Landkreis Kitzingen	88,4	84,7	-4,2
Erweiterungsgebiete	673,4	600,7	-10,8

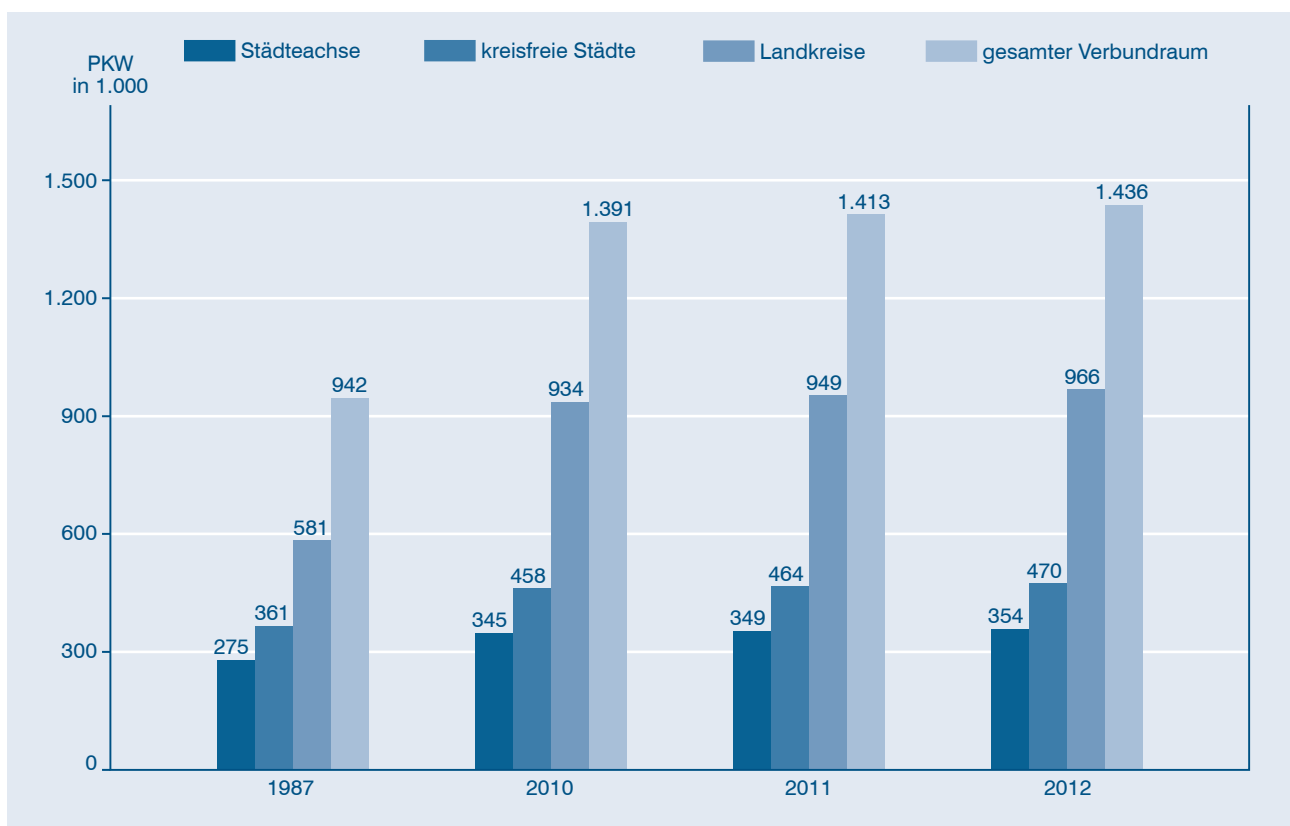
Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031

¹⁾ Einwohner in 1.000

1.4. Entwicklung des Pkw-Bestandes

Am 1.1.2012 waren im VGN über 1,4 Mio. Pkw zugelassen (vgl. Abb. 4). Von 2010 zu 2012 hat sich damit die Anzahl der im Verbundgebiet zugelassenen Pkw weiter erhöht. Im Vergleich zum Jahr 2010 hat der Pkw-Bestand nochmals um 45.000 Pkw zugenommen, was einer prozentualen Zunahme von 3,2 % entspricht.

Abb. 4: PKW-Entwicklung 1987 - 2012 ¹⁾



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Sonderheft über den Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Juli bzw. 1. Januar (jeweilige Jahrgänge) in der Gliederung nach Fahrzeugarten und Gemeinden

Basis: aktuelles Verbundgebiet (Stand: 1.1.2012)
¹⁾ erweiterungs- und stilllegungsbereinigt

In der Städteachse nahm in den letzten beiden Jahren die Anzahl der Pkw um 2,6 % bzw. ca. 9.000 Pkw zu. In den VGN-Landkreisen erhöhte sich der Pkw-Bestand in den letzten beiden Jahren um 3,4 % bzw. 32.500 Pkw (vgl. Tab. 6).

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	941.933	409	274.747	392	580.953	419
1989	1.010.102	426	290.660	402	626.478	439
1991	1.066.993	435	307.156	414	662.670	446
1993	1.119.450	447	316.442	424	703.393	460
1995	1.152.226	455	316.268	427	734.662	469
1997	1.178.699	462	317.567	431	759.232	478
1999	1.221.853	476	322.306	438	794.811	496
2000	1.249.481	487	328.357	446	814.750	507
2001	1.259.555	488	330.438	446	822.330	510
2002	1.280.814	494	336.948	453	835.608	516
2003	1.291.544	497	337.655	452	845.272	521
2004	1.299.734	500	335.517	449	855.010	526
2005	1.307.730	502	333.943	444	864.447	532
2006	1.320.452	507	334.697	443	875.919	541
2007	1.331.391	512	334.434	441	886.977	549
2008	1.368.908	526	344.831	453	912.400	566
2009	1.372.741	529	341.478	449	919.252	572
2010	1.391.483	537	344.756	453	933.535	581
2011	1.412.538	544	348.760	454	948.700	593
2012	1.436.427	552	353.692	456	965.985	603

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Sonderheft über den Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Juli bzw. 1. Januar (jeweilige Jahrgänge) in der Gliederung nach Fahrzeugarten und Gemeinden

Basis: aktuelles Verbundgebiet (Stand: 1.1.2012)

¹⁾ erweiterungs- und stilllegungsbereinigt

In fast allen kreisfreien Städten bzw. Landkreisen lag die Steigerungsrate bei ca. drei Prozent. Die Zunahme der Pkw-Zulassungszahlen in den Landkreisen bewegte sich zwischen 2,5 % im Landkreis Nürnberger Land und 4,1 % im Landkreis Neumarkt.

In der Städteachse fiel in der Stadt Erlangen mit einem Plus von 2,0 % bzw. 1.000 Pkw die Zunahme am geringsten aus. Die größten Veränderungen im Fahrzeugbestand innerhalb der Städteachse waren in der Stadt Fürth mit einem Zuwachs von 3,7 % bzw. 2.000 Pkw zu verzeichnen.

Im Rückblick auf das Jahr 1987, dem Jahr der Verbundgründung, zeigt sich in der Entwicklung des Pkw-Bestandes folgendes Bild:

Von 1987 zu 2012 hat sich die Anzahl der im VGN zugelassenen Pkw um fast eine halbe Million erhöht (vgl. Abb. 4 und Tab. 6), was einer prozentualen Zunahme von über 50 % entspricht.

Mit 84 % entfiel der weitaus größte Anteil der Zunahme des Pkw-Bestandes auf die Landkreise und kreisfreien Städte außerhalb der Städteachse. In diesen Gebieten hat sich die Anzahl der Pkw von 1987 zu 2012 um mehr als 415.000 Pkw auf über eine Million Pkw erhöht.

➤ **Seit 1987 entwickelt sich der Pkw-Bestand in der Städteachse und in den Landkreisen unterschiedlich. In der Städteachse lag der Zuwachs bei den Pkw-Zulassungszahlen bei nur 29 % bzw. ca. 79.000 Pkw. In den Landkreisen lag der Zuwachs von 1987 bis 2012 bei über 66 %.**

Im Vergleich zur Einwohnerentwicklung nahm die Entwicklung des Pkw-Bestandes überproportional zu. Im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2012 haben sich die Einwohnerzahlen im Verbundgebiet um nur 12,9 % erhöht.

Ein neuer Aspekt bei der Betrachtung der PKW-Entwicklung im VGN in den letzten beiden Jahren war, dass die Steigerungsraten innerhalb der Städteachse und innerhalb der VGN-Landkreise ähnlich hoch lagen.

In den vorhergehenden Jahren lagen die prozentualen Zunahmen der Pkw-Zulassungszahlen in den Landkreisen wesentlich über den der Städteachse.

Mit einem jährlichen Zuwachs von 1,3 % bzw. 1,7 % waren im Vergleichszeitraum von 2010 zu 2012 die Zuwachsraten bei den Pkw-Zulassungszahlen in der Städteachse und in den Landkreisen nahezu identisch. Innerhalb der Städteachse gibt es nun seit drei Jahren ein durchgängiges Plus bei Zulassungszahlen.

➤ **In den letzten drei Jahren kann man den Trend beobachten, dass sich die Steigerungsraten bei den Zulassungszahlen zwischen Stadt und Land weiter angleichen.**

Als Folge der erneuten Zunahme der Pkw-Zulassungszahlen, hat sich auch der Motorisierungsgrad der Verbundbevölkerung weiter erhöht. Im Jahr 2012 erreichte der Kennwert „Pkw je 1.000 Einwohner“ mit 552 einen neuen Höchststand (vgl. Tab. 6).

Auch in der räumlichen Unterscheidung des Motorisierungsgrads in der Städteachse bzw. in den Landkreisen wurden neue Spitzenwerte erreicht.

Im Jahr 1987 war der Motorisierungsgrad innerhalb der Städteachse und den Landkreisen nahezu identisch (vgl. Tab. 6). In der Städteachse lag der Pkw-Besatz je 1.000 Einwohner bei 392 Pkw, der Wert in den Landkreisen lag mit 419 Pkw nur geringfügig höher.

Seither nahm der Motorisierungsgrad in den Landkreisen wesentlich stärker zu als in der Städteachse. Im Jahr 2012 entfallen in der Städteachse 456 Pkw auf 1.000 Einwohner und in den Landkreisen liegt dieser Kennwert schon bei 603 „Pkw je 1.000 Einwohner“.

Mit dieser Entwicklung haben sich die Unterschiede in der Pkw-Verfügbarkeit zwischen der Städteachse und den Landkreisen weiter verstärkt.

Den geringsten Motorisierungsgrad mit 439 Pkw je 1.000 Einwohner weist nach wie vor die Stadt Nürnberg auf.

Im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2012 hat sich die Anzahl der Pkw in der Städteachse um 29 % erhöht. Überdurchschnittliche Pkw-Zulassungszahlen innerhalb der Städteachse hat dabei die Stadt Fürth erzielt. Hier hat sich der Pkw-Bestand von 1987 zu 2012 um 47 % auf über 55.000 Pkw erhöht.

Die zukünftige Entwicklung im ÖPNV hängt von der weiteren Motorisierung und der steigenden Pkw-Verfügbarkeit sowie der sich abzeichnenden demographischen Entwicklung ab.

Nach Angaben der aktuellen Shell Studie „Pkw-Szenarien bis 2030“ zeigt sich, dass in Deutschland mit einer weiteren Zunahme des Motorisierungsgrades bis zum Jahr 2030 zu rechnen ist, wobei die Zunahmen hauptsächlich auf die Erhöhung des Motorisierungsgrades der Frauen zurückzuführen sein wird.

Auch der Pkw-Bestand wird sich noch um fünf Prozentpunkte bis zum Jahr 2020 erhöhen und dann bis zum Ende des Prognosezeitpunktes im Jahr 2030 auf hohem Niveau stagnieren. Die durchschnittlichen Fahrleistungen je Pkw werden bis zum Jahr 2030 leicht zurückgehen.

Als Fazit der Shell-Studie bleibt festzuhalten, dass trotz des demographischen Wandels die Nachfrage nach Auto-Mobilität bis zum Ende des Betrachtungszeitraumes im Jahr 2030 hoch sein wird.

➤ **Dieses bundesweite Szenarium auf den VGN übertragen bedeutet, dass sich an den Rahmenbedingungen im VGN d.h. an der weiteren Zunahme des Pkw-Bestands und an der Zunahme des Motorisierungsgrads auch in naher Zukunft nichts ändern wird.**

Die bundesweiten Prognosen lassen auch in naher Zukunft keine nachhaltige Trendumkehr in der Motorisierung im VGN erwarten. Voraussichtlich bis zum Jahr 2020 werden die Motorisierung und die Pkw-Verfügbarkeit im VGN noch weiter zunehmen, danach ist bestenfalls eine Stagnation auf hohem Niveau in Sicht.

1.5. Pendlerentwicklung

Mit dem Ballungsraum Nürnberg, Fürth und Erlangen besitzt der VGN ein überregionales Arbeitsmarktzentrum, das mit seiner Arbeitsmarktattraktivität weit in die VGN-Landkreise und darüber hinaus Anziehungskraft auf die Beschäftigten ausübt.

Die Hauptzielregionen der Berufspendler im VGN bilden die drei Großstädte innerhalb der Städteachse. Zentrale Bedeutung als größtes Pendlerzentrum Nordbayerns und damit auch des VGN hat dabei die Stadt Nürnberg.

Im Jahr 2012 pendelten täglich über 144.000 Beschäftigte von außerhalb in die Stadt Nürnberg zum Arbeiten, von denen annähernd 119.000 ihren Wohnort innerhalb des VGN hatten.

Anhand dieser Zahlen zeigt sich eindrucksvoll die zentrale Stellung der Stadt Nürnberg als Arbeitsort und damit auch als Hauptzielort der Pendlerwanderungen innerhalb des VGN. Im folgendem werden die Pendlerbeziehungen der Stadt Nürnberg näher untersucht.

In der Abb. 5 wird die Entwicklung der Berufseinpender nach Nürnberg anhand von sieben Pendlerachsen fortlaufend beobachtet. Die dargestellten Pendlerachsen sind weitgehend deckungsgleich mit den Linienverläufen bzw. den Einzugsbereichen der auf Nürnberg zulaufenden R-Bahn- und S-Bahn-Linien.

Die in der Abb. 5 dargestellten Ergebnisse der Pendlerwanderung im VGN beruhen auf Daten der amtlichen Statistik über sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Bundesagentur für Arbeit. Zu der Gruppe der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen beispielsweise auch Auszubildende, Altersteilzeitbeschäftigte und Praktikanten. Nicht einbezogen sind dagegen Selbstständige, mithelfende Familienangehörige oder Beamte.

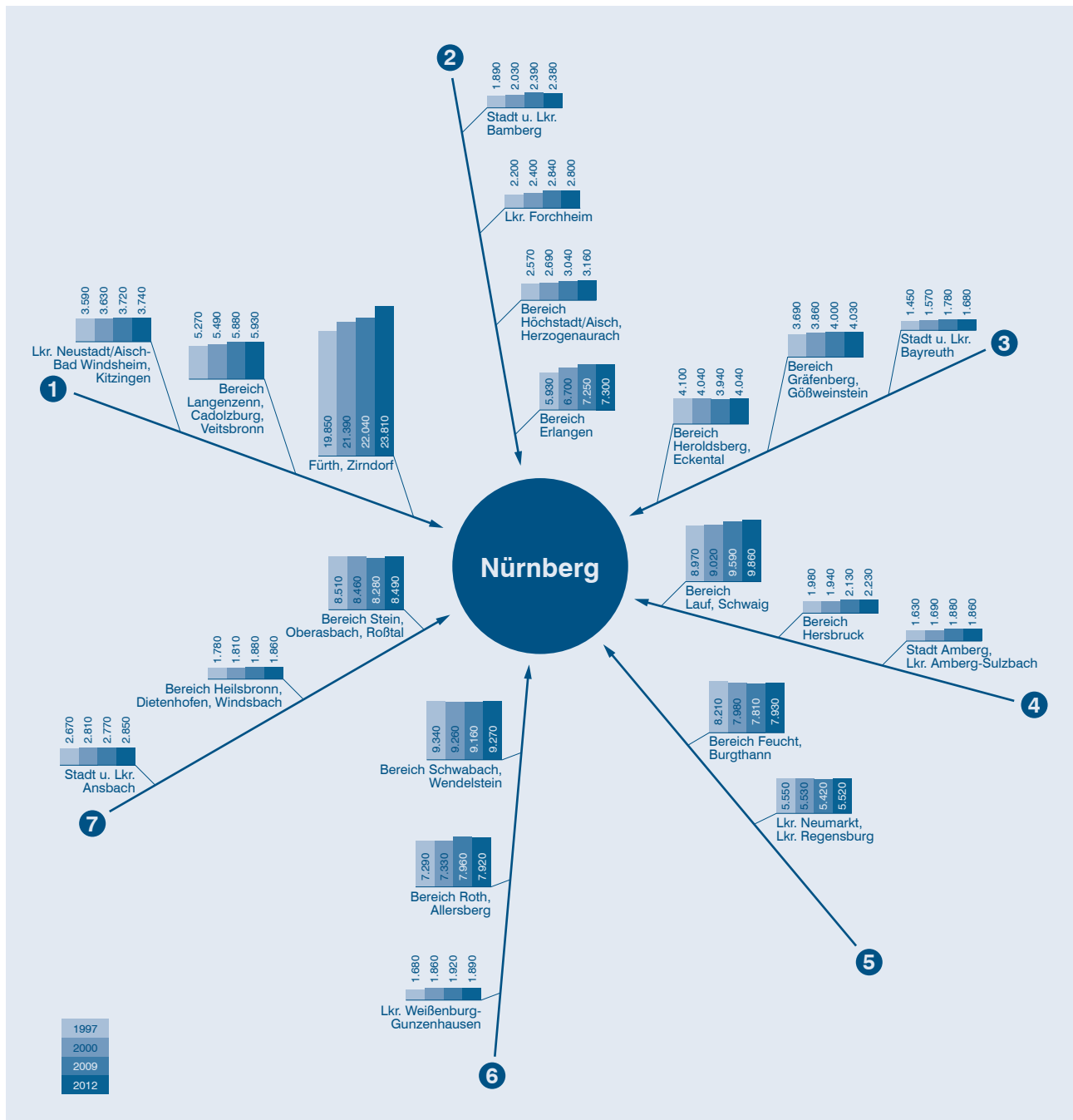
Damit repräsentiert der hier ausgewertete Personenkreis ca. 70 % aller Erwerbstätigen im VGN. Bei den ausgewiesenen Pendlerzahlen handelt es sich um Personen, die täglich von ihrem ständigen Hauptwohnsitz zur Arbeit pendeln und dabei die Gemeindegrenze überschreiten.

Trotz der Einschränkung, dass nicht alle Erwerbstätigen bei der Gruppe der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Berücksichtigung finden, stellen die Pendlerdaten eine wichtige Planungsgrundlage für den VGN dar.

In der Abb. 5 sind die Berufseinpender der Stadt Nürnberg nach ihrer Herkunft (in der Unterscheidung kreisfreie Städte und Landkreise) im Jahr 2012 dargestellt. Im Vergleich zum letzten Verkehrsentwicklungsbericht aus dem Jahr 2010 lassen sich folgende Veränderungen feststellen.

Im Jahr 2012 pendelten ca. 119.000 Beschäftigte aus den kreisfreien Städten und den Landkreisen im VGN in die Stadt Nürnberg. Das waren über 2.800 Berufseinpender mehr als noch im Jahr 2009, was einer Zunahme von über zwei Prozent entspricht.

Abb. 5: Pendlerachsen Stadt Nürnberg - Berufseinpender ¹⁾



Quelle: Bundesagentur für Arbeit jeweilige Jahrgänge

¹⁾ sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer

Nur Berufseinpender innerhalb des aktuellen Verbundgebietes

Durch die Zuweisung der Stadt Fürth zur Pendlerachse 1 (Stadt Fürth, Bereiche im Landkreis Fürth und der Landkreis Neustadt/A.-Bad Windsheim) ist auf dieser Achse 1, der mit Abstand stärkste Berufsverkehr von und nach Nürnberg zu verzeichnen. In diesem Pendlerkorridor pendeln täglich über 33.000 Beschäftigte nach Nürnberg.

Die Pendlerachse 1 repräsentiert über 28 % aller Pendlerbeziehungen auf Nürnberg. Im Rückblick auf das Jahr 2009 wurden in diesem Pendlerkorridor, mit einer Zunahme von 5,8 % bzw. 1.800 Berufseinpendlern, die prozentual und absolut größten Zuwächse aller Pendlerachsen erzielt.

Den zweitstärksten Pendlerkorridor bildet die Achse 6 mit der kreisfreien Stadt Schwabach, den Landkreisen Roth und Weißenburg-Gunzenhausen mit über 19.000 Berufseinpendlern nach Nürnberg. Im Vergleich zu 2009 waren in diesem Pendlerkorridor mit 0,2 % die geringsten Zuwächse aller Pendlerachsen zu verzeichnen.

Die Pendlerachse 2 bildet die Pendlerbeziehungen der Stadt Nürnberg mit der Stadt Erlangen, einschließlich des nördlichen Bereichs von Erlangen bis zum Landkreis und der Stadt Bamberg, ab (vgl. Abb. 5). Mit über 15.600 Berufseinpendlern hat die Pendlerachse 2 einen Anteil von 13,2 % am gesamten auf die Stadt Nürnberg gerichteten Pendleraufkommen.

Die Pendlerachse 4 mit 14.000 Berufseinpendlern, die Pendlerachse 5 mit 13.500 Berufseinpendlern und die Pendlerachse 7 mit 13.200 Berufseinpendlern haben annähernd die gleiche Anzahl von Berufseinpendlern nach Nürnberg.

Im Vergleich zu den anderen Pendlerachsen sind auf der Achse 3 im Nordosten des Verbundgebietes die Pendlerbeziehungen mit 9.700 Berufseinpendlern nach Nürnberg am geringsten ausgeprägt.

In der Langzeitbetrachtung der Pendlerentwicklung im VGN von 1997 bis 2012 zeigt sich folgender Trend.

➤ **Im Betrachtungszeitraum von 1997 zu 2012 haben sich die Pendlerverflechtungen in den dargestellten Pendlerachsen um ca. 10.400 Berufseinpendler erhöht, was einer Zunahme von 10 % entspricht.**

Bei sechs von sieben Pendlerachsen lassen sich im Vergleichszeitraum kontinuierliche Zuwächse feststellen. Nur in der Pendlerachse 5 ist ein leichter Rückgang der Pendlerströme feststellbar. Im Bereich Feucht, Burgthann und Landkreis Neumarkt hat sich das Pendleraufkommen um 2,3 % bzw. 300 Berufseinpendler im Vergleichszeitraum von 1997 zu 2012 reduziert.

Die stärksten Veränderungen lassen sich, im Rückblick von 1997 zu 2012, in den Pendlerachsen 1, 2 und 4 feststellen. In den Pendlerachsen 1 und 2 hat sich die Zahl der Berufseinpendler um 4.800 (+ 17 %) bzw. 3.000 (+ 24 %) erhöht. In der Pendlerachse 4 lag der Zuwachs bei ca. 1.400 Berufseinpendler (+ 11 %).

Mit einem Anteil von 89 % des Zuwachses, wurde nahezu der gesamte Zuwachs der Berufspendler im Betrachtungszeitraum von 1997 zu 2012 in diesen drei Pendlerachsen erzielt.

Die feinräumige Betrachtung der Entwicklung der Berufseinpender nach Nürnberg, in der Unterscheidung nach Landkreisen und kreisfreien Städte, zeigt folgendes Bild.

- **Der ohnehin schon sehr intensive Verflechtungsgrad der Nachbarorte Nürnberg und Fürth hat sich im Betrachtungszeitraum von 2009 zu 2012 noch weiter verstärkt. Die Anzahl der Berufseinpender von Fürth nach Nürnberg hat sich nochmals um 1.500 Beschäftigte bzw. 8 % erhöht.**

Auch die bisher schon sehr engen Pendlerbeziehungen zwischen Nürnberg und den Landkreisen Fürth und Nürnberger Land haben sich im Vergleich zum letzten Verkehrsentwicklungsbericht weiter intensiviert. Die Zunahmen lagen hier bei über 500 Beschäftigten bzw. 3,2 % vom Landkreis Fürth nach Nürnberg. Vom Landkreis Nürnberger Land nach Nürnberg hat sich Anzahl der Berufseinpender im Jahr 2012 nochmal um 500 Beschäftigte bzw. 2,4 % erhöht.

Damit kommt jetzt die Hälfte aller Berufseinpender nach Nürnberg aus den Landkreisen Nürnberger Land (17,7 %) und Fürth (15,3 %) sowie aus der Stadt Fürth (16,5 %).

- **Im Rückblick auf das Jahr 1997 war innerhalb der Städteachse der größte Zuwachs mit 22 % in der Relation Erlangen nach Nürnberg zu verzeichnen. Mit einer Zunahme von 21 % waren zwischen den Städten Fürth und Nürnberg ähnlich hohe Zuwachsraten zu verzeichnen.**

Mit Ausnahme des Landkreises Neumarkt, hier war ein Minus von 2,4 % zu verzeichnen, haben alle übrigen Pendlerverflechtungen mit der Stadt Nürnberg und den Gemeinden im Umland im Vergleich zu 1997 zugenommen.

Im Berichtszeitraum von 1997 zu 2012 wurden die größten Zuwächse bei den Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Nürnberg und den drei kreisfreien Städten Ansbach (26,0 %), Bamberg (36,3 %) und Bayreuth (31,2 %) erzielt.

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 aus Einpendlern zu 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 acht kreisfreien Städten innerhalb des VGN weisen sechs kreisfreie Städte einen positiven Pendlersaldo auf (vgl. Tab. 7).

Tab. 7: Beschäftigte und Ein- und Auspendler nach Gebietskörperschaften 2012

Gebietskörperschaften	Beschäftigte		Einpendler	Auspendler	Einpendler-Quote	Auspendler-Quote	Pendler-Saldo
	Wohnort	Arbeitsort					
Amberg	14.976	24.082	15.212	6.106	63,2	40,8	9.106
Ansbach	15.029	24.827	15.777	5.979	63,5	39,8	9.798
Bamberg	23.989	48.755	33.826	9.060	69,4	37,8	24.766
Bayreuth	23.466	42.778	26.074	6.762	61,0	28,8	19.312
Erlangen	42.364	87.262	59.703	14.805	68,4	34,9	44.898
Fürth	47.249	40.904	26.830	33.175	65,6	70,2	-6.345
Nürnberg	186.806	275.210	144.188	55.784	52,4	29,9	88.404
Schwabach	14.541	14.374	9.458	9.625	65,8	66,2	-167
LK Amberg-Sulzbach	39.948	25.399	8.177	22.726	32,2	56,9	-14.549
LK Ansbach	71.189	54.144	13.051	30.096	24,1	42,3	-17.045
LK Bamberg	58.639	32.818	12.632	38.453	38,5	65,6	-25.821
LK Bayreuth	40.957	22.891	8.806	26.872	38,5	65,6	-18.066
LK Erlangen-Höchstadt	53.222	42.555	23.418	34.085	55,0	64,0	-10.667
LK Forchheim	45.806	26.320	8.820	28.306	33,5	61,8	-19.486
LK Fürth	44.296	21.841	11.158	33.613	51,1	75,9	-22.455
LK Neumarkt i.d.OPf.	49.669	41.908	9.839	17.600	23,5	35,4	-7.761
LK Neustadt/Aisch-Bad Windsheim	38.534	28.640	6.616	16.510	23,1	42,8	-9.894
LK Nürnberger Land	63.131	48.180	18.503	33.454	38,4	53,0	-14.951
LK Roth	47.956	32.628	11.936	27.264	36,6	56,9	-15.328
LK Weißenburg-Gunzenhausen	34.987	29.071	5.715	11.631	19,7	33,2	-5.916

Quelle: Bundesagentur für Arbeit
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2012

Auch bei dieser Betrachtungsweise bestehen innerhalb des VGN die stärksten Pendelverflechtungen zwischen dem Ballungsraum Nürnberg und den anderen drei Großstädten der Städteachse.

- **Die enge Pendlerverflechtung Nürnbergs mit seinen Nachbarorten innerhalb der Städteachse hat zur Folge, dass die Stadt Fürth zusammen mit der Stadt Schwabach die einzigen kreisfreien Städte in Bayern sind, die keinen deutlichen Einpendlerüberschuss besitzen.**

Die Ursache für den negativen Pendlersaldo der beiden Städte Fürth und Schwabach ist die räumliche Nähe zu Nürnberg, das mit seinen über 275.000 Beschäftigten am Arbeitsort die größte Arbeitsplatzzentralität im VGN aufweist.

Das zweitstärkste überregionale Arbeitszentrum im VGN ist die Stadt Erlangen mit über 87.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort. Aber auch die kreisfreien Städte Bamberg und Bayreuth weisen einen hohen Pendlerüberschuss auf (vgl. Tab. 7).

Die beiden oberfränkischen Oberzentren Bamberg und Bayreuth haben mit fast 49.000 bzw. 43.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, sogar einen höheren Erwerbstätigenbesatz als die Großstadt Fürth mit 41.000 Beschäftigte am Arbeitsort.

Alle Landkreise im VGN weisen einen negativen Pendlersaldo auf (vgl. Tab. 7), d.h. hier pendeln mehr Beschäftigte aus, als in den jeweiligen Landkreisen einpendeln. Hauptziel der Pendlerwanderung aus den Landkreisen sind insbesondere die beiden Großstädte Nürnberg und Erlangen, die mit ihrer hohen Arbeitsplatzdichte den Pendlern aus den Umlandregionen Beschäftigungsmöglichkeiten bieten.

Weitere regionale Ziele der Pendlerwanderungen sind die anderen kreisfreien Städte außerhalb der Städteachse.

Um die Ergebnisse der Pendlerbeziehungen der kreisfreie Städte und Landkreise besser miteinander vergleichen zu können, werden in der Tab. 7 noch die Kennwerte „Ein-“ und „Auspendlerquote“ dargestellt.

Die Einpendlerquote, d.h. der Anteil der Einpendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort in Prozent sowie die Auspendlerquote, d.h. der Anteil der Auspendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort in Prozent, sind hilfreich, um Aussagen unabhängig von der Regionsgröße treffen zu können.

Aus der Einpendlerquote der Stadt Nürnberg geht hervor, dass in Nürnberg jeder zweite sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort von außerhalb kommt. Die Nürnberger Einpendlerquote von 52,4 % stellt innerhalb des VGN den Spitzenwert dar.

Zum Vergleich: die anderen kreisfreien Städte im VGN weisen Einpendlerquoten zwischen 61,0 % und 69,4 % auf (vgl. Tab. 7). Das bedeutet, dass bei diesen Städten ein Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von außerhalb kommen.

Der Spitzenreiter unter den Auspendlerregionen innerhalb des VGN ist der Landkreis Fürth mit einer Auspendlerquote von 75,9 % (vgl. Tab. 7). Durch die räumliche Nähe zur Städteachse finden viele Arbeitnehmer aus dem Landkreis Fürth Beschäftigung in den Städten Fürth, Erlangen und Nürnberg.

Dahinter folgen mit einer Auspendlerquote von jeweils 65,6 % die oberfränkischen Landkreise Bamberg und Bayreuth. Hier bieten die oberfränkischen Zentren Bamberg und Bayreuth attraktive Beschäftigungsmöglichkeiten für die Landkreisbevölkerung.

Die geringste Auspendlerquote innerhalb des VGN hat der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen mit 19,7 %. Eine ähnlich geringe Anzahl von Auspendler haben noch die Landkreise Ansbach (24,1 %), Neustadt/A.-Bad Windsheim (23,1 %) und Neumarkt (23,5 %). Bei den Landkreisen mit einer niedrigen Auspendlerquote macht sich die räumliche Entfernung zum Ballungsraum Nürnberg bemerkbar und die Beschäftigten sind stärker auf die lokalen Zentren ausgerichtet.

➤ **Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass vor 15 Jahren die Pendlerverflechtungen im VGN insgesamt deutlich geringer waren als heute. Im Vergleich zu 1997 haben sich die Pendlereinzugsbereiche im VGN insgesamt erweitert.**

Die Pendlerdistanzen im VGN haben sich dem bundesweiten Trend folgend insgesamt vergrößert und gleichzeitig haben sich auch im VGN die durchschnittlichen Pendlerdistanzen weiter erhöht. Aus den Ergebnissen der Pendleranalysen im VGN ergibt sich die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus des S-Bahn-Netzes im VGN.

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Die Veränderungen des VGN-Verkehrsnetzes in der Unterscheidung nach den fünf Betriebszweigen sind in den Tab. 8 und 9 aufgeführt. Die Anzahl der Linien im VGN, hat sich im Berichtszeitraum von 2010 zu 2012, noch einmal um neun Linien auf insgesamt 665 Linien erhöht (vgl. Tab. 8).

Die wichtigste Veränderung im Berichtszeitraum, war die Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Netzes mit vier Linien. Die Gesamtstreckenlänge des S-Bahn-Netzes beträgt nun 228 Kilometer und es werden jetzt insgesamt 80 S-Bahn-Stationen bedient.

➤ **Durch die Inbetriebnahme der S-Bahn am 10.12.2010 hat sich die Länge des S-Bahn-Netzes im VGN mehr als verdreifacht.**

Die zweite wichtige Veränderung von 2010 zu 2012 war die Verlängerung der U3 in Nürnberg. Mit der Eröffnung der beiden neuen U-Bahnhöfe Kaulbachplatz und Friedrich-Ebert-Platz hat sich die Anzahl der U-Bahnhöfe im VGN auf 46 erhöht.

Die Eröffnung des neuen Teilabschnitts der U3 hatte zur Folge, dass der Betrieb der Straßenbahnlinie 9 eingestellt wurde. Gleichzeitig wurden Anpassungen im Busverkehr der VAG in diesem Bereich notwendig.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wurde auch der neue Haltepunkt Neustadt/Aisch Mitte an der Regionalbahnlinie R1 Nürnberg – Kitzingen in Betrieb genommen. Mit der Eröffnung des neuen Haltepunkts Neustadt/A. Mitte hat sich die Anzahl der Regionalbahnhöfe im VGN auf 188 erhöht (vgl. Tab. 8).

Ansonsten waren nur kleinere Veränderungen im Verkehrsangebot zu verzeichnen.

Tab. 8: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen

Betriebszweige	Anzahl Linien			Anzahl Haltestellen		
	1987	2010	2012	1987	2010	2012
U-Bahn	2	3	3	28	44	46
Straßenbahn	6	6	5	84	79	74
S-Bahn	1	3	4	11	33	80
Regionalbahn	14	28	28	123	187	188
Bus	104	616	625	1.770	7.825	7.910
Gesamt	127	656	665	2.016	8.168	8.298

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Im Rückblick auf das Jahr 1987 hat sich damit die Anzahl der Linien im VGN mehr als verfünffacht. In den letzten 25 Jahren, seit Verbundstart, hat sich die Anzahl der bedienten Haltestellen im VGN vervierfacht. Heute stehen den Verbundfahrgästen 8.298 Haltestellen zum Ein- und Ausstieg zur Verfügung (vgl. Tab. 8).

Das Verkehrsnetz des VGN erstreckte sich im Jahr 2012 über eine Streckenlänge von 10.979 Kilometer bzw. über eine Linienlänge von 11.700 Kilometer (vgl. Tab. 9). Die Strecken- und Linienlängen im VGN haben sich von 2010 zu 2012 um ca. 3,0 % erhöht.

Tab. 9: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen

Betriebszweige	Streckenlänge in km			Linienlänge in km		
	1987	2010	2012	1987	2010	2012
U-Bahn	19	34	35	29	38	39
Straßenbahn	40	36	33	51	43	37
S-Bahn	17	65	228	17	67	229
Regionalbahn	425	934	934	457	992	992
Bus	2.140	9.591	9.749	2.499	10.245	10.403
Gesamt	2.641	10.660	10.979	3.053	11.385	11.700

In den Abb. 6 und 7 wird die Entwicklung der Kennzahlen „Zug-“ und „Wagenkilometer“ sowie „Platzkilometer“ von 1988 bis zum Jahr 2012 dargestellt.

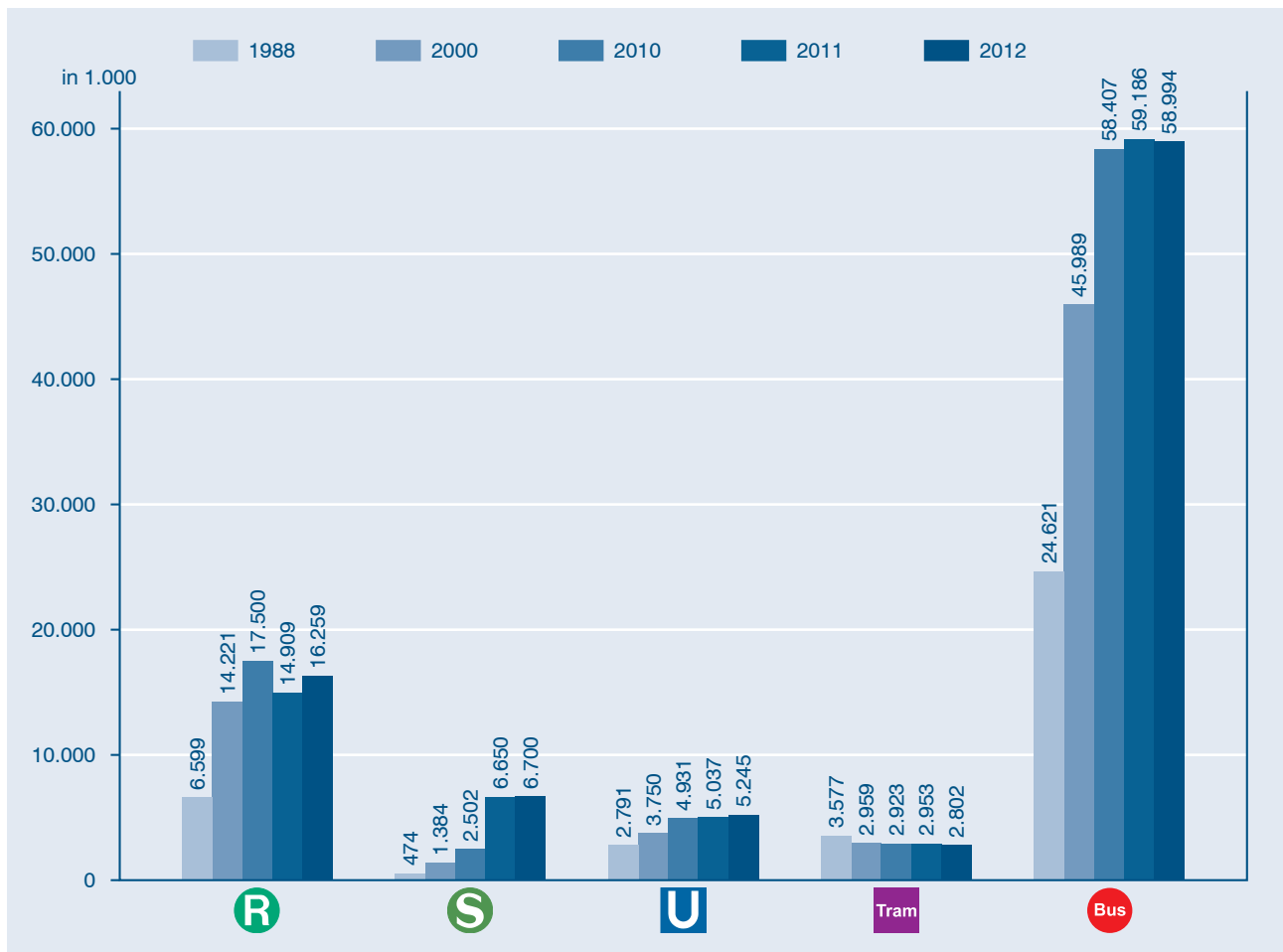
Im Berichtszeitraum von 2010 zu 2012 haben sich im gesamten Bedienungsgebiet des VGN die Zug- und Wagenkilometer um 4,1 % und die Anzahl der Platzkilometer um 4,3 % erhöht.

Bei der Entwicklung der Zug- und Wagenkilometer bzw. Platzkilometer in der Unterscheidung nach Betriebszweigen lassen sich die größten Veränderungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) feststellen.

Der SPNV im VGN wird zum größten Teil von der DB Regio AG abgewickelt. Neben der DB Regio AG und der Vogtlandbahn (VBG) gibt es im Berichtszeitraum durch die Assoziierung von agilis nun ein drittes Schienenverkehrsunternehmen im VGN.

Die Züge der Vogtlandbahn verkehren seit Dezember 2009 mit einigen Fahrten auf der R4. Nach dem Fahrplanwechsel 2010/2011 fahren erstmalig agilis-Züge auf der R5 im Streckenabschnitt zwischen Neumarkt und Parsberg. Seit Juni 2011 verkehren die Züge von agilis auch im sogenannten Dieselnetz Oberfranken auf den Regionalbahnlinien R22, R26, R32, R33, R34 und R43.

Abb. 6: Zug- und Wagenkilometer in Tsd.



Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen an den VGN

- **Insgesamt hat sich die Anzahl der Zugkilometer der SPNV-Unternehmen von 2010 zu 2012 um rund 3 Mio. Zugkilometer bzw. 14,8 % erhöht. Die Anzahl der Platzkilometer hat im Vergleichszeitraum um 5,9 % zugenommen.**

Durch die Inbetriebnahme der vier S-Bahn-Linien waren beim Betriebszweig S-Bahn überdurchschnittliche Zuwächse zu verzeichnen. Die Anzahl der Zug- und Platzkilometer haben sich beim Betriebszweig S-Bahn von 2010 zu 2012 jeweils um den Faktor 2,5 erhöht.

Im Vergleichszeitraum von 2010 zu 2012 lässt sich nur bei den beiden Betriebszweigen R-Bahn und Straßenbahn ein Rückgang der Betriebsleistung beobachten.

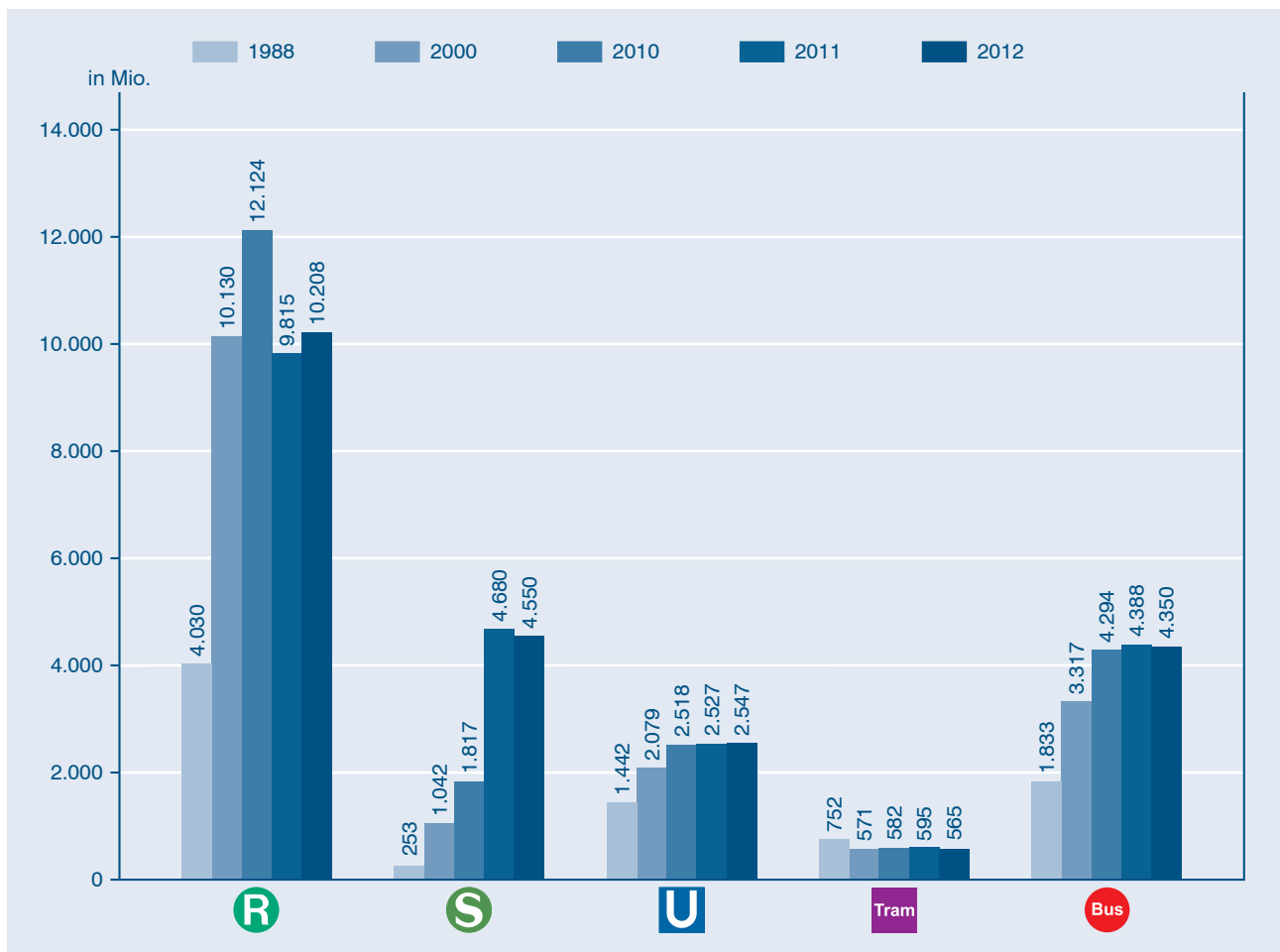
Durch die Inbetriebnahme der vier S-Bahn-Linien wurden auf den betreffenden Regionalbahnlinien Fahrten gestrichen, was letztendlich zum Rückgang beim Betriebszweig R-Bahn führte.

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Im Betriebszweig R-Bahn wurde im Jahr 2010 mit 12.124 Mio. Platzkilometern und 17,5 Mio. Zugkilometern der Spitzenwert bei den Betriebsleistungsparametern im R-Bahn-Verkehr erreicht.

Durch den Wegfall der Linie 9 war beim Betriebszweig Straßenbahn ein erneuter Rückgang der Betriebsleistung zu beobachten.

Abb. 7: Platzkilometer in Mio. ¹⁾



Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen an den VGN

¹⁾ 4 Personen je m² Stehplatz

Dagegen haben sich bei den verbleibenden Betriebszweigen U-Bahn und Bus die Kennzahlen „Zug-“ und „Wagenkilometer“ und „Platzkilometer“ im Betrachtungszeitraum erhöht (vgl. Abb. 6 und 7).

In der Tab. 10 wird die Anzahl der Zugkilometer der SPNV-Unternehmen im VGN differenziert nach Städten und Landkreisen dargestellt. Dabei wird die Entwicklung der Zugkilometer aus dem Jahr 2012 der Jahre 2006 und 2010 gegenübergestellt.

Tab. 10: Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

Gebietskörperschaften	2006	2010	2012	2010 – 2012 ²⁾	2006 – 2012 ²⁾
Amberg	71.275	76.322	79.483	4,1	11,5
Ansbach	416.493	419.606	448.736	6,9	7,7
Bamberg	-	201.591	234.998	16,6	-
Bayreuth	-	194.769	288.686	48,2	-
Erlangen	322.913	318.766	381.494	19,7	18,1
Fürth	792.651	879.915	1.024.434	16,4	29,2
Nürnberg	2.418.757	2.645.440	3.025.456	14,4	25,1
Schwabach	430.165	439.169	434.096	-1,2	0,9
LK Amberg-Sulzbach	795.176	813.654	817.956	0,5	2,9
LK Ansbach	1.202.375	1.222.743	1.387.678	13,5	15,4
LK Bamberg	-	717.236	874.102	21,9	-
LK Bayreuth	109.431	1.193.823	1.309.632	9,7	1.096,8
LK Donau-Ries ¹⁾	-	71.238	71.238	0,0	-
LK Erlangen-Höchstadt	540.153	536.368	611.977	14,1	13,3
LK Forchheim	524.675	671.797	773.616	15,2	47,4
LK Fürth	957.389	1.040.354	1.242.426	19,4	29,8
LK Haßberge ¹⁾	-	43.944	66.757	51,9	-
LK Kitzingen ¹⁾	-	212.233	236.562	11,5	-
LK Neumarkt	806.116	805.621	1.088.473	35,1	35,0
LK Neustadt a.d. Aisch	1.238.339	1.477.587	1.539.632	4,2	24,3
LK Nürnberger Land	3.685.548	3.998.583	4.349.801	8,8	18,0
LK Roth	806.939	1.022.039	1.013.448	-0,8	25,6
LK Weißenburg-Gunzenh.	1.226.956	1.319.501	1.311.720	-0,6	6,9

Quelle: Auswertungen jeweilige VGN-Jahresfahrpläne

¹⁾ nur teilweise integriert

²⁾ Veränderungen in %

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Im Berichtsjahr 2012 betrug die Anzahl der Zugkilometer im Landkreis Nürnberger Land 4,3 Mio., was einem Anteil an der Gesamtverkehrsleistung im SPNV von nahezu 20 % entspricht (vgl. Tab. 10).

Tab. 11: Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

Gebietskörperschaften	2010	Anteile in %	2012	Anteile in %
Amberg	76.322	0,4	79.483	0,4
Ansbach	419.606	2,1	448.736	2,0
Bamberg	201.591	1,0	234.998	1,0
Bayreuth	194.769	1,0	288.686	1,3
Erlangen	318.766	1,6	381.494	1,7
Fürth	879.915	4,3	1.024.434	4,5
Nürnberg	2.645.440	13,0	3.025.456	13,4
Schwabach	439.169	2,2	434.096	1,9
LK Amberg-Sulzbach	813.654	4,0	817.956	3,6
LK Ansbach	1.222.743	6,0	1.387.678	6,1
LK Bamberg	717.236	3,5	874.102	3,9
LK Bayreuth	1.193.823	5,9	1.309.632	5,8
LK Donau-Ries ¹⁾	71.238	0,4	71.238	0,3
LK Erlangen-Höchststadt	536.368	2,6	611.977	2,7
LK Forchheim	671.797	3,3	773.616	3,4
LK Fürth	1.040.354	5,1	1.242.426	5,5
LK Haßberge ¹⁾	43.944	0,2	66.757	0,3
LK Kitzingen ¹⁾	212.233	1,0	236.562	1,0
LK Neumarkt	805.621	4,0	1.088.473	4,8
LK Neustadt a.d. Aisch	1.477.587	7,3	1.539.632	6,8
LK Nürnberger Land	3.998.583	19,7	4.349.801	19,2
LK Roth	1.022.039	5,0	1.013.448	4,5
LK Weißenburg-Gunzenhausen	1.319.501	6,5	1.311.720	5,8

Quelle: Auswertungen VGN-Jahresfahrplan 2010 und 2012

¹⁾ nur teilweise integriert

Bei den anderen zwölf komplett in den VGN integrierten Landkreisen, lag das Verkehrsangebot zwischen 0,6 Mio. und 1,5 Mio. Zugkilometern (vgl. Tab.10). Die Anteile der zwölf Landkreise an der Gesamtzugkilometerleistung im SPNV schwanken zwischen 2,7 % im Landkreis Erlangen-Höchststadt und 6,8 % im Landkreis Neustadt/A.-Bad Windsheim.

Maßgebliche Veränderungen von 2010 zu 2012 lassen sich bei folgenden Gebietskörperschaften feststellen:

Im Landkreis Neumarkt hat sich das landkreisbezogene Zugkilometerangebot im Vergleich zu 2010 um 35 % erhöht (vgl. Tab. 10). Die im Jahr 2010 integrierten Landkreise Bamberg, Bayreuth und Teilbereiche vom Landkreis Haßberge und die kreisfreien Städte Bamberg und Bayreuth haben im Vergleichszeitraum ihr Zugkilometerangebot steigern können.

➤ **Die oberfränkischen Erweiterungsgebiete haben im Jahr 2012 einen Anteil am Gesamtaufkommen im SPNV von 12,3 %. Damit hat sich in den oberfränkischen Integrationsgebieten das Zugkilometerangebot von 2010 zu 2012 um 18 % erhöht.**

In der Tab. 11 werden die Zugkilometer in der Unterscheidung nach Gebietskörperschaften im Jahr 2010 bzw. 2012 und die Entwicklung der Anteile der einzelnen Gebietskörperschaften an der Gesamtverkehrsleistung im SPNV gegenübergestellt.

Im Vergleich zum letzten Verkehrsentwicklungsbericht aus dem Jahr 2010 haben sich die Anteile der Gebietskörperschaften am Gesamtaufkommen nur unwesentlich verschoben.

Die einzelnen Entwicklungen und die Veränderungen des Zugkilometerangebotes im Vergleichszeitraum von 2010 zu 2012 sind der Tab.11 zu entnehmen.

Die Stadt Nürnberg besitzt mit ihren vielen S-Bahn-Haltepunkten auf dem Stadtgebiet einen Anteil von 13,4 % am Gesamtaufkommen im SPNV.

Die größte anteilige Zugkilometermehrung hat der Landkreis Neumarkt zu verzeichnen. Im Landkreis Neumarkt nahm der Anteil am Gesamtaufkommen von 2010 zu 2012 um 0,8 % zu.

Die Zunahme im Landkreis Neumarkt ist auf das neue Zugangebot im Streckenabschnitt zwischen Neumarkt und Parsberg zurückzuführen, das seit dem Fahrplanwechsel 2010/2011 von dem Schienenverkehrsunternehmen agilis bedient wird.

3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV

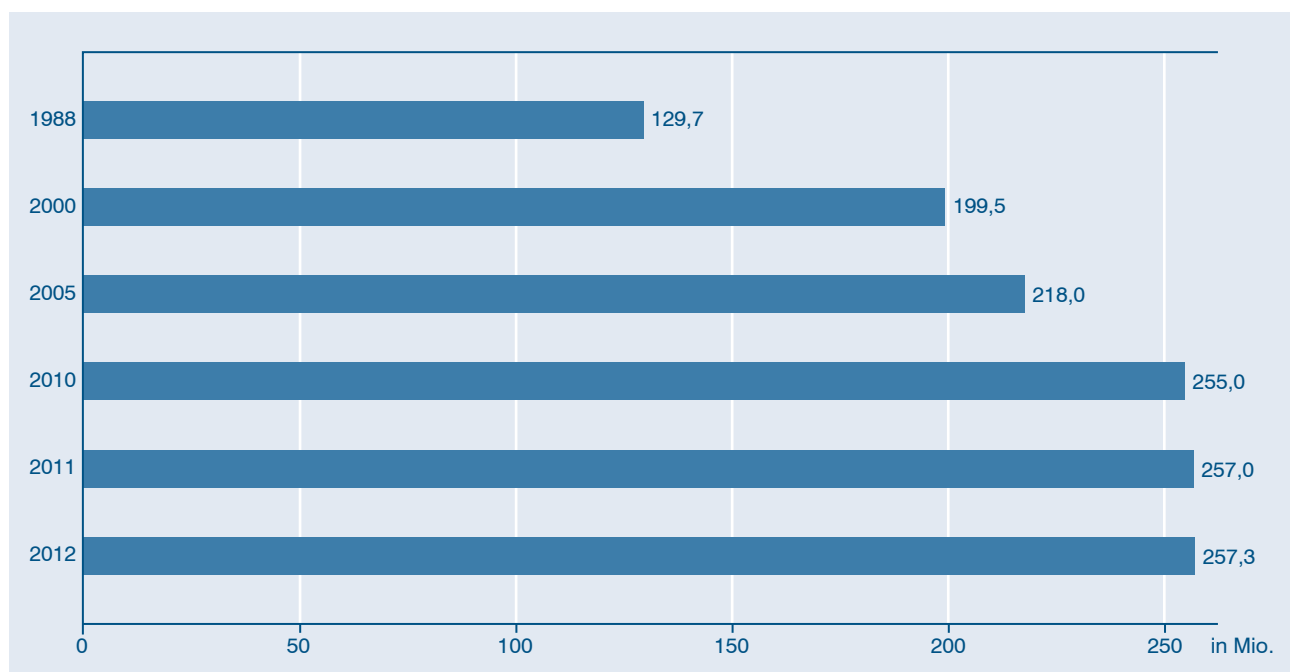
In der Abb. 8 wird die Verkehrsentwicklung im VGN seit 1988 abgeleitet aus der VGN-Verkaufsstatistik dargestellt. Mit der Verkaufsstatistik d.h. einer Aufstellung aller von den Verbundpartnern verkauften Fahrkarten, steht dem VGN seit Verbundstart eine kontinuierliche Datenbasis zur Verfügung.

Um aus der Zahl der verkauften Fahrausweise die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle im VGN abzuleiten sind mehrere Rechenschritte notwendig.

Die indirekt aus der Verkaufsstatistik ermittelten Verbundbeförderungsfälle werden jedes Jahr fortgeschrieben. Daher liegt auch für das Jahr 2012 eine aus der Verkaufsstatistik abgeleitete Zahl der Verbundbeförderungsfälle vor (vgl. Abb. 8).

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

Abb. 8: Entwicklung Verbundbeförderungsfälle 1988 - 2012 ¹⁾



Quelle: VGN-Verkaufsstatistik

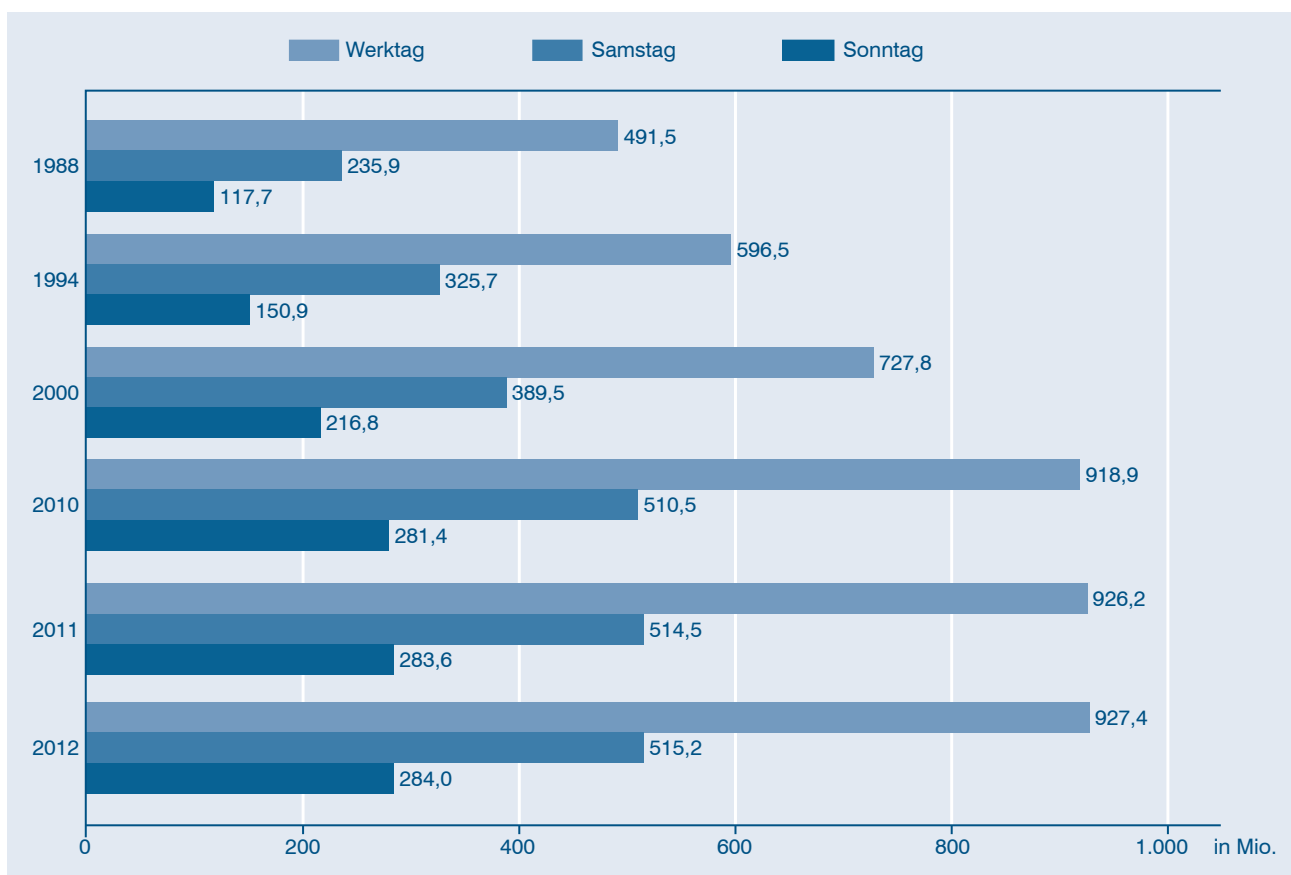
¹⁾ inklusive Freifahrer und Schwerbehinderte

Die Fahrgäste, die ihre Start- oder Zielhaltestelle außerhalb des Verbundgebietes hatten (dem sogenannten ein- und ausbrechenden Verkehr), wurden nur dann als Verbundbeförderungsfälle gewertet, wenn sie auf ein kommunales Verkehrsunternehmen umgestiegen sind.

Die in der Abb. 8 aufgeführte Jahresergebnisse repräsentieren alle entgeltlich und alle unentgeltlich beförderte Fahrgäste im VGN, d.h. Freifahrer und Schwerbehinderte sind in den ausgewiesenen Jahresergebnissen enthalten.

- **Im Bedienungsgebiet des VGN wurden im Jahr 2012 über 257 Mio. Fahrgäste befördert. Damit hat sich im Berichtszeitraum von 2010 zu 2012 die Anzahl der Fahrgäste im VGN um 2,3 Mio. im Jahr erhöht. Im Langzeitvergleich stellen die 257,3 Mio. beförderten Fahrgästen aus dem Jahr 2012 ein neues Rekordergebnis dar. Noch nie wurden so viele Fahrgäste im Jahr im Verkehrsverbund befördert.**

Abb. 9: Verbundbeförderungsfälle nach Tagesarten ¹⁾ 1988 - 2012



Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 1994, 2000 und 2008, VGN-Verkaufsstatistik 2009 - 2012

¹⁾ Tageswert Schulzeit

3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV

Seit Verbundstart konnte damit die Anzahl der jährlichen Verbundbeförderungsfälle um über 127 Mio. Fahrgäste gesteigert werden, was annähernd zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen seit 1988 geführt hat (vgl. Abb. 8).

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im VGN an einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) wird in der Abb. 9 aufgezeigt.

Neben dem Werktagergebnis wird auch noch die Entwicklung der Fahrgastzahlen am Samstag und am Sonntag ausgewiesen. Als Kenngröße dient auch in dieser Abbildung der sogenannte Verbundbeförderungsfall.

Da man aus den Daten der VGN-Verkaufsstatistik keine Unterscheidung der Fahrgastzahlen in Werktags-, Samstag- und Sonntagsverkehr treffen kann, musste man bei der Fortschreibung der Verkehrsentwicklung auf die Ergebnisse der großen, verbundweiten Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988, 1994, 2000 und 2008 zurückgreifen.

Die aus der VGN-Fahrgastbefragung 2008 gewonnene Verteilung der Verbundbeförderungsfälle auf die drei Tagesarten Werktag, Samstag und Sonntag, wurde für die Jahre 2009 bis 2012 anhand der jährlichen Steigerungsraten (Entwicklung des Gesamtverkehrs aus der Verkaufsstatistik) linear auf die drei Tagesarten fortgeschrieben.

➤ **Von 1988 zu 2012 hat sich die Verkehrsnachfrage im VGN am Werktag um fast 90 %, am Samstag um 118 % und am Sonntag um 141 % erhöht.**

Das bedeutet, dass im Jahr 2012 an einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) über 927.000 Fahrgäste im VGN unterwegs waren. Im Vergleich zum Verbundstart hat sich damit die werktägliche Verkehrsnachfrage im VGN um 436.000 Fahrgäste erhöht.

Die dynamische Entwicklung der Fahrgastzahlen im VGN in den letzten 25 Jahren belegen folgende Zahlen.

Im Zweijahresvergleich von 2010 zu 2012 konnte das Fahrgastaufkommen am Werktag nochmals um 8.500 Fahrgäste erhöht werden (vgl. Abb. 9).

Im Jahr 2012 wurden im Wochenendverkehr am Samstag über 515.000 Fahrgäste und am Sonntag über 284.000 Fahrgäste im VGN befördert. Damit hat sich das Verkehrsaufkommen im Wochenendverkehr im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2012 am Samstag um über 279.000 Fahrgäste und am Sonntag um über 166.000 Fahrgäste erhöht (vgl. Abb. 9).

Die Verkehrsentwicklung im VGN wurde im Berichtszeitraum von 2010 zu 2012 maßgeblich durch den VGN-Beitritt der Städte und Landkreise Bamberg und Bayreuth, sowie einem Teil des Landkreises Haßberge am 1.1.2010 beeinflusst. Nach dieser großen Verbundraumerweiterung umfasst das Verbundgebiet das gesamte Kerngebiet der Metropolregion Nürnberg.

Die im Jahr 2010 durch die Integration erzielten Fahrgastzunahmen hatten einen Anteil von

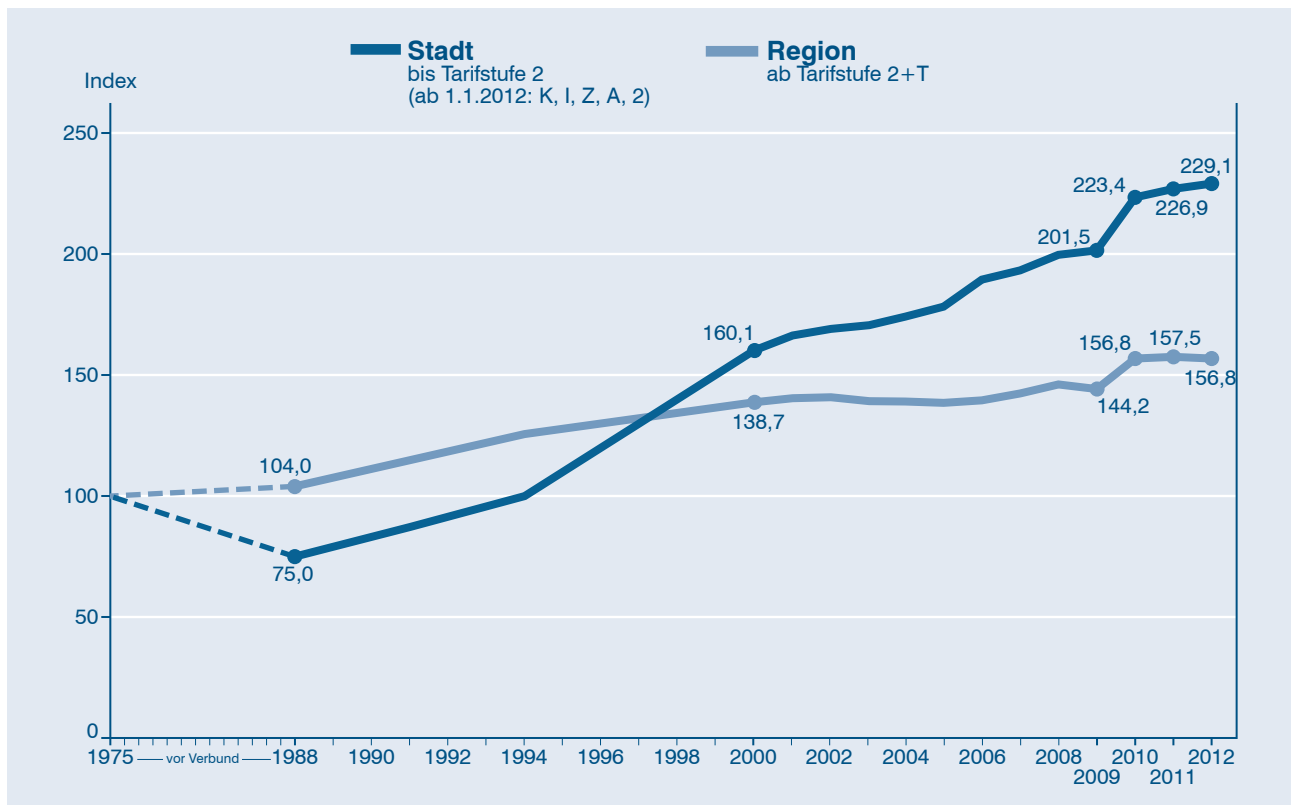
über acht Prozent an der Gesamtverkehrsnachfrage im VGN.

- **Rückblickend lässt sich festhalten, dass durch Verbundraumerweiterungen in Oberfranken mit der Integration der Städte und Landkreise Bamberg und Bayreuth und der Integration von Teilen des Landkreises Haßberge in den VGN, ein Fahrgastzuwachs von über 21,5 Mio. Fahrgästen im Jahr realisiert wurde.**

Der Fahrgastzuwachs von 2009 zu 2010 von über zehn Prozent geht zum größten Teil auf die umfangreichen Verbundraumerweiterungen in Oberfranken zurück.

In einer weiteren Grafik wird die Verkehrsentwicklung im VGN seit 1975 dargestellt (vgl. Abb. 10). Die dargestellten Ergebnisse beruhen wiederum auf der Ableitung des Fahrtenaufkommens aus der VGN-Verkaufsstatistik. Im Gegensatz zur Abb. 8 werden jedoch in dieser Darstellung nur die entgeltlich beförderten Fahrgäste dargestellt.

Abb. 10: VGN-Verkehrsentwicklung Stadt - Region 1975 - 2012



Quelle: VGN-Verkaufsstatistik, VGN-Verbundbeförderungsfälle

Durch die Unterscheidung der Entwicklung des Fahrtenaufkommens in den Tarifstufen „bis Tarifstufe 2“ und „ab Tarifstufe 2+T“ kann man die räumliche Entwicklung in der Unterscheidung Stadtverkehre und Regionalverkehre abbilden.

Der überwiegende Teil der Fahrten in den Tarifstufen „bis Tarifstufe 2“ wird dem Binnenverkehr der Städte innerhalb der Städteachse bzw. den anderen Städten mit Stadtverkehren zugewiesen.

Alle Fahrten in den Tarifstufen „ab Tarifstufe 2+T“ werden dem Regionalverkehr zugewiesen. Auf dieses Fahrtenaufkommen entfallen die Fahrten, die als Binnenverkehr in der Region verbleiben und die Fahrten die von der Region in die Städteachse bzw. in die anderen Städten mit Stadtverkehren gerichtet sind (und umgekehrt).

Im Jahr 2012 lag die Anzahl der entgeltlich beförderten Personen bei 223,6 Mio. Fahrgästen. Die Anzahl der entgeltlich beförderten Fahrgäste hat sich im Berichtszeitraum von 2010 zu 2012 um 0,8 % erhöht.

Dabei entfielen ca. 150,5 Mio. Fahrgäste auf die Tarifgruppe „bis Tarifstufe 2“, die das Verkehrsaufkommen in den Städten widerspiegelt. Über 73 Mio. Fahrgäste konnte der Tarifgruppe „ab Tarifstufe 2+T“ zugeordnet werden, die den Regionalverkehr repräsentiert.

In der Unterscheidung zwischen der Verkehrsentwicklung in der Städteachse bzw. in den Städten mit Stadtverkehr und dem Regionalverkehr zeigt sich folgendes Bild.

Im Vergleichszeitraum von 2010 zu 2012 stagniert in der Städteachse und den Städten mit Stadtverkehr das Fahrtenaufkommen. Zu beachten ist dabei allerdings, dass mit den Tarifstufenwechseln Nürnbergs und Fürths von 2 auf A bzw. von K auf Z im Jahr 2012 eine stark überdurchschnittliche Preisanhebung einherging und sich dadurch viele Kunden gezwungen sahen ihre Fahrkartenwahl ihren tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen und entsprechend zu optimieren.

Der Wechsel in andere Kartensegmente, insbesondere von der MobiCard zum JahresAbo oder zur Solo 31 hatte zur Folge, dass der Anteil an Fahrkarten mit relativ niedrigeren Fahrtenhäufigkeitswerten (z. B. JahresAbo rd. 55) stieg, während der Anteil an Fahrkarten mit hohen Fahrtenhäufigkeitswerten (31-Tage-MobiCard rd. 92) sank. Rein rechnerisch ergab sich hierdurch ein Rückgang an ÖV-Fahrten, der jedoch nicht mit einem Rückgang an Fahrgästen gleichzusetzen ist.

Offensichtlich wird dieser Zusammenhang beispielsweise dadurch, dass in Nürnberg (VAG) aufgrund des Tarifstufenwechsels unter Einbeziehung aller Ticketverkäufe ein rechnerisches Minus an ÖV-Fahrten von 0,4 % festzustellen war, während die statischen Zählanlagen und die Herbstzählung bei den Bussen der VAG ein Plus von 0,6 % auswiesen.

Der Vergleich der Jahre 2011 und 2012 weist in der Verkaufsstatistik aus o. g. Grund im Bereich der kurzen, vor allem Städterelationen (S, K, Z, A, 2), in Summe einen Fahrtenrückgang von 0,4 % aus, während bei den längeren Relationen (2+T bis 10+T) im gleichen Zeitraum ein Plus von einem Prozent zu verzeichnen war.

- **Eine abschließende Beurteilung über die Auswirkungen der Tarifierhöhung auf das Fahrgastaufkommen lässt sich noch nicht treffen, da bestimmte Effekte das Verkaufsergebnis 2012 beeinflusst haben (z.B. Hamsterkäufe von alten Fahrausweisen, Kulanzregelung bei Fahrausweiskontrolle etc.).**

In der Langzeitbetrachtung von 1988 bis 2012 haben sich zwar die aus der Verkaufsstatistik abgeleiteten Fahrgastzahlen in den Stadtverkehren kontinuierlich erhöht, diese Entwicklung unterlag im Gegensatz zur Entwicklung in der Region allerdings Schwankungen. So waren in der Verkehrsentwicklung in den Stadtverkehren schon öfters leichte Rückgänge zu verzeichnen.

Mit einigen Ausnahmen haben sich die Fahrgastzahlen in den Tarifstufen „bis Tarifstufe 2“ kontinuierlich d.h. jedes Jahr erhöht. Das durchschnittliche Wachstum im Fahrtenaufkommen seit 1988 bis 2012 in den Stadtverkehren betrug zwei Prozent im Jahr.

In der Region sind seit Verbundstart bis zum Jahr 2008 durchgehend hohe Zuwächse im Fahrgastaufkommen erzielt worden. Die Zunahme in der Region lag in den letzten 25 Jahren im Durchschnitt bei acht Prozent im Jahr.

Im Jahr 2009 war erstmalig seit Bestehen des VGN ein Rückgang der Fahrgastzahlen im Gesamtverkehr und auch im Regionalverkehr zu beobachten. Der Rückgang um 1,1 % im Gesamtverkehr von 2008 zu 2009 wurde konjunkturbedingt durch die Folgen der Bankenkrise hervorgerufen. Im Jahr 2009 war in Deutschland, ausgelöst durch die Bankenkrise, die schwerste Rezession seit dem 2. Weltkrieg zu verkräften.

Ein Jahr vor Erscheinen des vorliegenden Verkehrsentwicklungsberichtes wurde die fünfte verbundweite Fahrgastbefragung im Bedienungsgebiet des VGN durchgeführt. Ab Ende 2013 steht der Verbundgesellschaft dann wieder ein aktuelles Verkehrsmengengerüst zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage im VGN zur Verfügung.

4. Verkehrsentwicklung im MIV

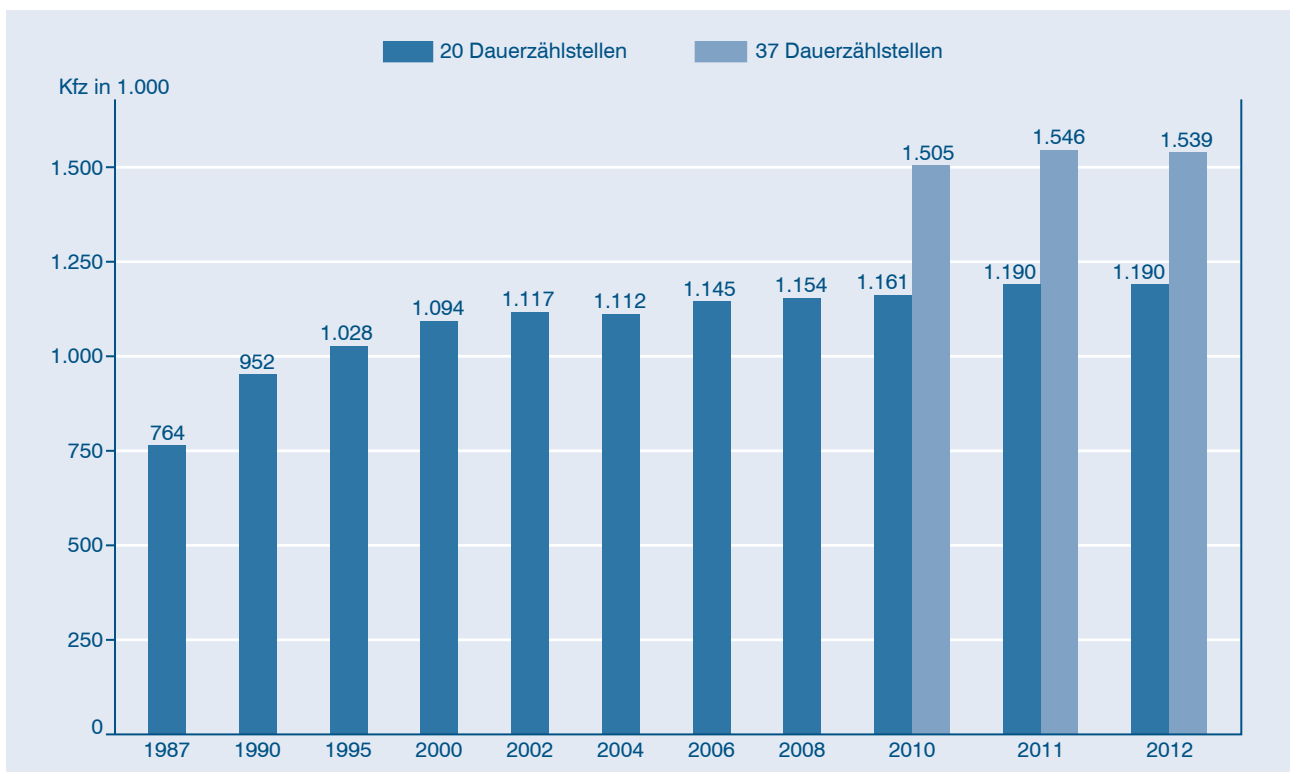
4.1. Verkehrsentwicklung anhand der Dauerzählstellen

Die Autobahndirektion Nordbayern betreibt in ihrem Zuständigkeitsbereich zahlreiche Dauerzählstellen, vor allem an Bundesautobahnen, aber auch an stark frequentierten Bundesstraßen.

Die Verkehrsentwicklung im sogenannten Motorisierten Individualverkehr (MIV) im VGN wird anhand der Ergebnisse dieser Dauerzählstellen fortlaufend beobachtet.

In Abb. 11 sind zwei Zeitreihen dargestellt, die auf einer unterschiedlich großen Anzahl von ausgewählten Dauerzählstellen basieren.

Abb. 11: Verkehrsentwicklung MIV 1987 - 2012 ¹⁾



Quelle: Autobahndirektion Nordbayern

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

Von 1985 bis 2012 wird die Verkehrsentwicklung im Motorisierten Individualverkehr (MIV) innerhalb des Verbundgebietes mittels 20 repräsentativen Dauerzählstellen im Verbundgebiet dargestellt.

Um eine durchgängige Vergleichbarkeit der Verkehrsentwicklung zu gewährleisten wurde die Zeitreihe mit den 20 Dauerzählstellen auch nach dem Jahr 2010 fortgeschrieben. Bei den 20 ausgewählten Dauerzählstellen handelt es sich um die Dauerzählstellen, die seit 1985 durchgehend und ohne Datenlücken von der Autobahndirektion Nordbayern erhoben worden sind.

Die Ergebnisse der Verkehrsentwicklung ab dem Jahr 2010 basieren auf der Auswertung von 37 Dauerzählstellen. Nach der Verbundraumerweiterung im Jahr 2010 bestand die Notwendigkeit weitere Dauerzählstellen in die Auswertung miteinzubeziehen.

Zum einen handelte es sich bei den neuen Dauerzählstellen, um Dauerzählstellen die sich in den Verbundraumerweiterungsgebieten befinden. Vier Dauerzählstellen liegen in der Stadt bzw. im Landkreis Bayreuth und drei Dauerzählstellen liegen in der Stadt bzw. im Landkreis Bamberg.

Zum anderen befinden sich die restlichen zehn neu aufgenommenen Dauerzählstellen in den Landkreisen Ansbach (1), Amberg-Weizsach (1), Erlangen-Höchstadt (1), Forchheim (1), Fürth (1), Kitzingen (1), Neustadt/A.-Bad Windsheim (2), Nürnberger Land (1) und Weißenburg-Gunzenhausen (1).

In den letzten 25 Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen des durchschnittlichen Kfz-Verkehrs (DTV/Kfz) an den 20 ausgewählten Dauerzählstellen um ca. 539.000 Kfz erhöht, was einem Anstieg um 82,9 % entspricht.

Die Verkehrsentwicklung weist zwei größere Sprünge auf. Im Zeitraum von 1985 zu 1987 nahm die Anzahl der Kraftfahrzeuge um 17,3 % zu. Im Zeitraum von 1988 bis 1990 hat sich die Anzahl der gezählten Kraftfahrzeuge wiedervereinigungsbedingt nochmals um 20,8 % erhöht.

Von 1991 bis 2012 schwanken im weiteren Verlauf der Entwicklung die jährlichen Veränderungen zwischen minus 1,6 % bis plus 2,6 %. In dem über 20jährigen Betrachtungszeitraum von 1991 bis 2012 nahm der MIV an den 20 ausgewählten Dauerzählstellen um über 238.000 Kfz bzw. 25 % zu. Ab dem Jahr 1991 lag die jährliche Zunahme im Durchschnitt bei knapp über einem Prozent.

➤ **Im Berichtszeitraum des letzten Verkehrsentwicklungsberichtes von 2010 zu 2012 hat sich das Verkehrsaufkommen im VGN an den 20 ausgewählten Dauerzählstellen um 2,5 % erhöht, was einer Zunahme von fast 29.000 Kfz entspricht.**

Betrachtet man die Verkehrsentwicklung an den 37 Dauerzählstellen von 2010 zu 2012, so lag die Verkehrszunahme bei 2,2 % bzw. 33.500 Kfz am Tag (vgl. Abb. 11). Damit waren die prozentualen Zunahmen von 2010 zu 2012 im langjährigen Durchschnitt.

4. Verkehrsentwicklung im MIV

Im Vergleich zu den oben dargestellten Ergebnissen im VGN, werden in den Tab. 12 bis 14 die Verkehrsentwicklung in Deutschland, Bayern und Mittelfranken in der Unterscheidung nach Straßenklassen (Autobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) dargestellt.

Tab. 12: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bundesgebiet

	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Autobahnen	31.385	41.967	44.108	47.848	47.632	46.400	47.700
Bundesstraßen	7.238	9.005	9.091	9.271	9.207	9.340	9.550
Staatsstraßen	2.837	3.527	3.806	3.920	3.797	3.820	3.868
Kreisstraßen	1.415	1.655	1.825	2.002	1.759	1.765	1.795

Quelle: BMVBS

Tab. 13: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bayern

	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Autobahnen	35.691	41.624	46.320	47.350	46.111	47.400
Bundesstraßen	7.822	8.860	9.165	9.424	9.640	9.870
Staatsstraßen	3.254	3.674	3.761	3.822	3.847	3.940
Kreisstraßen	1.517	1.697	1.787	1.759	1.783	1.825

Quelle: Straßenverkehrszählungen (SVZ) 1990 - 2011

Tab. 14: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Mittelfranken

	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Autobahnen	43.112	49.733	53.933	55.104	55.919	55.975
Bundesstraßen	8.606	9.929	10.370	10.614	10.231	10.318
Staatsstraßen	2.929	3.356	3.433	3.601	3.632	3.741
Kreisstraßen	1.541	1.723	1.823	1.795	1.739	1.756

Quelle: Straßenverkehrszählungen (SVZ) 1990 - 2011

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) basiert auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen des Bundes, die alle fünf Jahre in ganz Deutschland durchgeführt werden. Der DTV aus dem Jahr 2011 wurde anhand der Ergebnisse der Dauerzählstellen fortgeschrieben.

Die Verkehrsentwicklung von 2005 zu 2011 im Bundesgebiet und in Bayern zeigt eine einheitliche Tendenz. Bei allen vier Straßenklassen im Bundesgebiet und in Bayern hat sich die Verkehrsbelastung im Betrachtungszeitraum erhöht.

Im Bundesgebiet hat der durchschnittliche Kfz-Verkehr auf den Bundesstraßen um 3,7 % zugenommen (vgl. Tab. 12). Die Zunahme des durchschnittlichen Kfz-Verkehrs auf den Staats- bzw. Kreisstraßen in Deutschland lag bei rund zwei Prozent. Auf den Autobahnen stagniert der durchschnittliche Kfz-Verkehr. Hier war im Vergleichszeitraum nur eine leichte Zunahme von 0,1 % zu verzeichnen.

Bei den Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in Bayern lagen die Zunahmen der Verkehrsbelastung etwas über dem Bundesdurchschnitt.

Entgegen dem Bundestrend hat sich der DTV im Zeitraum von 2005 zu 2011 auf den mittelfränkischen Bundes- und Kreisstraßen verringert (vgl. Tab. 14). Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) in Mittelfranken entspricht nahezu dem DTV im VGN.

Der ausgewiesene DTV für Mittelfranken lag bei den Straßenklassen Autobahn und Bundesstraße über dem bayerischen Durchschnitt.

In den Tab. 15 bis Tab. 17 wird die Entwicklung des Straßennetzes (Netzlängen in Kilometern) in Deutschland, Bayern und Mittelfranken dargestellt. Gegenüber der Entwicklung des DTV weist die Entwicklung der Netzlängen wesentlich geringere Veränderungen auf.

Der Rückgang der Netzlängen bei den Bundesstraßen ist auf Abstufungen im Zusammenhang mit dem Bau von Bundesautobahnen zurückzuführen. Die Länge der Straßen des überörtlichen Verkehrs hat von 1995 zu 2011 nur um einem Prozent zugenommen, die Jahresfahrleistung in Deutschland steigerte sich im Vergleichszeitraum aber um 14,9 %.

Tab. 15: Straßennetz des überörtlichen Verkehrs - Bundesgebiet

	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Autobahnen	8.198	8.822	11.143	11.515	12.174	12.813	12.819
Bundesstraßen	31.485	31.063	41.770	41.321	40.969	39.887	39.710
Staatsstraßen	63.306	63.299	86.503	86.823	86.736	86.615	86.598
Kreisstraßen	70.056	70.677	89.188	91.076	91.588	91.654	91.655
Gesamt	173.045	173.861	228.604	230.735	231.467	230.969	231.782

Quelle: BMVBS - Netzlängen in km

Tab. 16: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Bayern

	1980	1995	2000	2005	2009	2010	2011
Autobahnen	1.561	2.162	2.241	2.322	2.491	2.503	2.503
Bundesstraßen	6.015	5.826	5.697	5.692	5.573	5.544	5.537
Staatsstraßen	11.254	11.002	11.075	11.132	11.221	11.233	11.225
Kreisstraßen	14.149	15.272	15.346	15.381	15.414	15.439	15.430
Gesamt	32.979	34.262	34.359	34.527	34.699	34.719	34.695

Quelle: OBB: Jahresberichte (jeweilige Jahrgänge) - Netzlängen in km

Tab. 17: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Mittelfranken

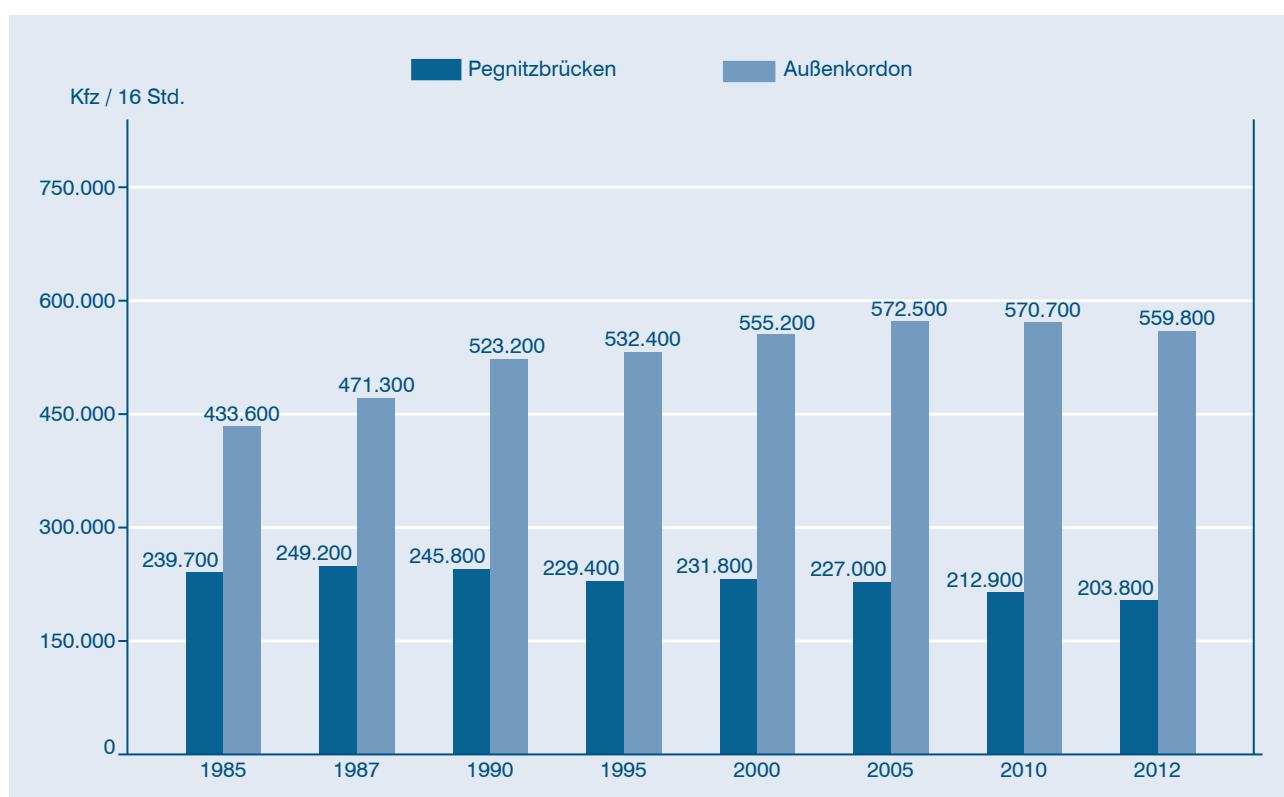
	1995	2000	2005	2009	2010	2011
Autobahnen	356	356	358	358	356	356
Bundesstraßen	513	449	449	450	450	450
Staatsstraßen	1.300	1.351	1.350	1.355	1.355	1.355
Kreisstraßen	1.653	1.661	1.660	1.674	1.671	1.671
Gesamt	3.822	3.817	3.817	3.837	3.832	3.832

Quelle: OBB: Zentralstelle für Informationssysteme - Netzlängen in km

4.2. Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg

In der Abb. 12 werden die Ergebnisse der manuellen Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg im Zeitraum von 1985 bis 2012 dargestellt. In der Abbildung wird zwischen der Entwicklung des werktäglichen Verkehrs am Außenkordon Nürnbergs und auf den Pegnitzbrücken unterschieden.

Abb. 12: Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg 1985 - 2012



Quelle: Jährliche manuelle Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg

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

Der bisherige Höchststand am Außenkordon wurde mit 572.543 Kfz/16 h im Jahr 2005 erreicht. Im Vergleichszeitraum von 2010 zu 2012 hat sich die Verkehrsmenge am Außenkordon der Stadt Nürnberg um ca. 10.900 Kfz bzw. um 1,9 % verringert.

Im Jahr 2012 lag die Verkehrsmenge am Außenkordon der Stadt Nürnberg bei 559.812 Kfz/16 h (vgl. Abb. 12). Seit den letzten 10 Jahren sind die Zunahmen im Quelle-Zielverkehr der Stadt Nürnberg gebremst. Von leichten jährlichen Schwankungen abgesehen bleibt die Verkehrsmenge an der Stadtgrenze von Nürnberg relativ konstant hoch.

- **Durch den stetigen Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs konnte die Zunahme im Verkehrsaufkommen im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr gebremst werden.**

Seit dem Jahr 2000 ist die Fahrzeugmenge am Außenkordon weitgehend konstant geblieben und weist im Vergleich zu den Jahren vor 2000 nur noch deutlich geringere Zuwächse und Schwankungen auf. Die Abweichungen von einem 10-jährigen Durchschnittswert schwanken innerhalb von einem Prozentpunkt nach oben und unten.

Im Berichtszeitraum von 2010 bis 2012 haben sich die an den Pegnitzbrücken gezählten Kraftfahrzeuge um über 9.100 Kfz/16 h bzw. 4,2 % vermindert. Das bedeutet, dass auch im Binnenverkehrsaufkommen der Stadt Nürnberg im Berichtszeitraum von 2010 bis 2012 ein Rückgang zu verzeichnen war.

Das Binnenverkehrsaufkommen der Stadt Nürnberg lag im Jahr 2012 bei 203.786 Kfz/16 h. Das war der niedrigste Wert seit über 35 Jahren. Damit hat sich die seit Jahren zu beobachtete Entwicklung, der Abnahme des Verkehrsaufkommens an den Pegnitzbrücken, weiter fortgesetzt.

- **Im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg waren von 2010 zu 2012 überproportionale Rückgänge zu verzeichnen. Den Rückgängen im MIV stehen Zunahmen im Binnenverkehr des ÖPNV und z.T. auch Zunahmen im innerstädtischen Fahrradverkehr gegenüber.**

Die allgemeine Bedeutungszunahme des innerstädtischen Fahrradverkehrs lässt sich in Nürnberg am besten anhand der Entwicklung am sogenannten Altstadtkordon d.h. allen Altstadtzufahrten ablesen.

Am Altstadtkordon ist die Verkehrsmenge in den letzten 20 Jahren um 26,4 % bzw. 31.390 Kfz/16 h zurückgegangen. Gleichzeitig hat sich am Altstadtkordon die Anzahl der Radfahrer im gleichen Zeitraum um über 50 % bzw. 11.080 Fahrräder/16 h erhöht. Mit einem Plus von 7.151 Fahrräder/16 h waren die stärksten Zunahmen im Radverkehr in den letzten fünf Jahren zu beobachten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Verkehrsmengen am Außenkordon und im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg seit mehreren Jahren konstant hoch bzw. leicht rückläufig sind. Ein bundesweiter Vergleich des Verkehrsplanungsamtes Nürnberg aus dem Jahr 2012 hat ergeben, dass auch in anderen deutschen Großstädten, ähnlich wie in Nürnberg, die absoluten Verkehrsmengen im Binnen- bzw. stadtgrenzüberschreitenden Verkehr nicht weiter zunehmen.

4.3. MIV-Entwicklung in den SPNV-Korridoren

In der Abb. 13 wird die Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den SPNV-Korridoren von 1985 bis 2010 im VGN-Alt-Raum aufgeführt. Erstmals wird in der Abb. 13 auch die MIV-Entwicklung im Bereich Bamberg und im Bereich Bayreuth dargestellt.

Die Grundlage für die Auswertungen bilden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen (SVZ) des Bundes, die in einem Rhythmus von fünf Jahren fortgeschrieben werden.

Das dargestellte Verkehrsaufkommen spiegelt nicht den Gesamtverkehr im VGN bzw. auch nicht den Gesamtverkehr in den einzelnen Korridoren wider, da nicht für alle Zählstellen in den Vergleichszeiträumen komplett Daten zur Verfügung standen.

Daher wurden nur die Zählstellen in den Korridoren berücksichtigt, bei denen im Betrachtungszeitraum von 1985 bis 2010 lückenlos Daten aus den jeweiligen SVZ vorhanden waren und sich den vorhandenen S- und Regionalbahnstrecken zuweisen ließen.

In der Abb. 13 wird der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im Personenverkehr dargestellt d.h. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres in Personenfahrzeuge an einem Tag (24 h).

Die in der Abb.13 aufgeführten Ergebnisse im VGN-Alt-Raum repräsentieren die Zählwerte von 57 Zählstellen, wobei 50 Zählstellen an Bundesstraßen und sieben Zählstellen an der A73 (Frankenschnellweg) liegen.

➤ **Im Jahr 1985 lag der Gesamtwert des DTV im Personenverkehr aller 57 berücksichtigten Zählstellen bei 739.751 Fahrzeugen. Die Verkehrsstärke nahm im Verlauf der Betrachtungszeiträume immer weiter zu und hat im Jahr 2010 mit 1.091.099 Fahrzeugen den höchsten Wert erreicht.**

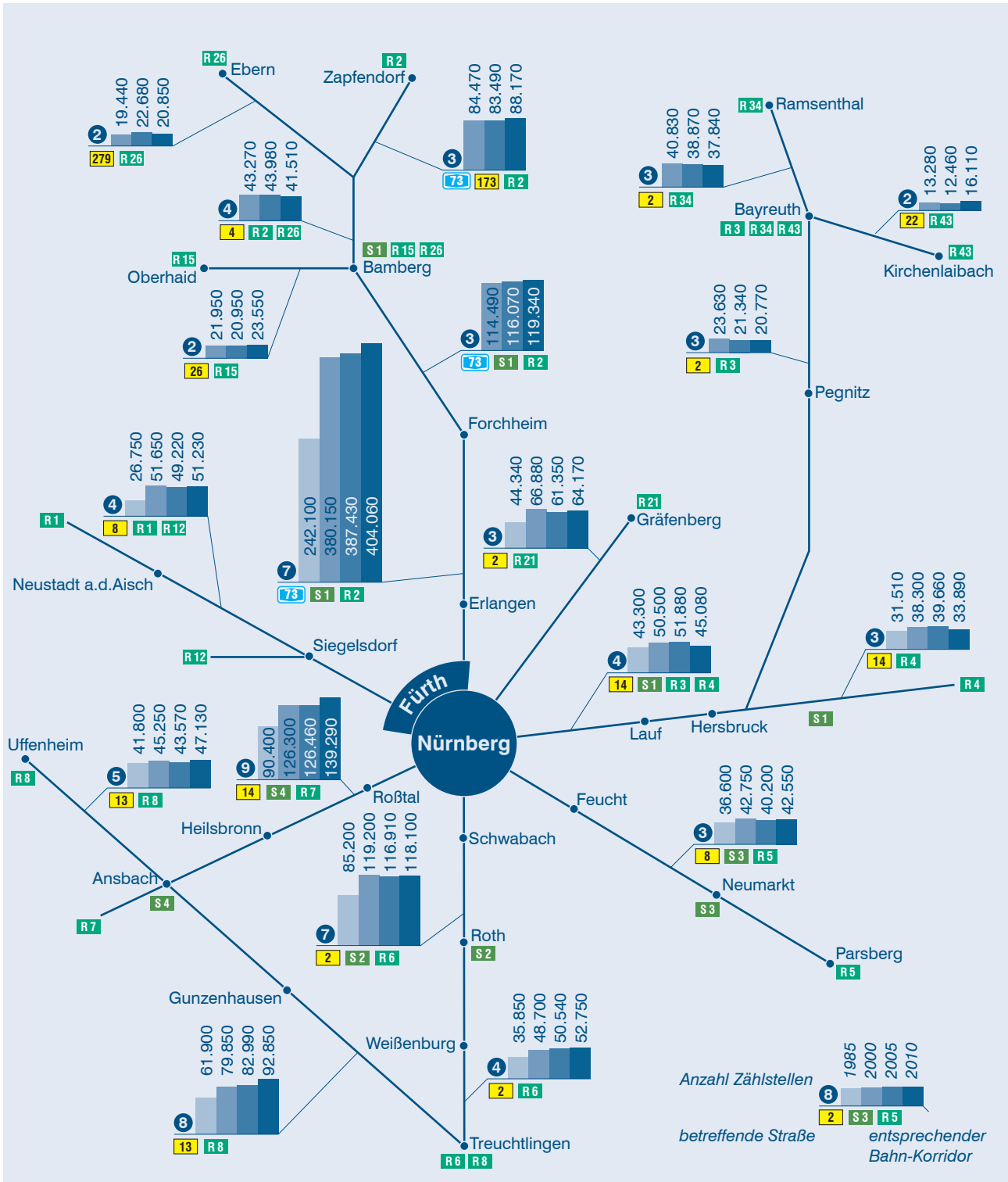
Die Entwicklung der in der Abbildung dargestellten Korridore war in der Langzeitbetrachtung über 25 Jahre hinweg sehr unterschiedlich.

Die geringsten prozentualen Zuwächse seit 1985 lassen sich an den Zählstellen im Bereich der B14 zwischen Nürnberg und Lauf im sogenannten Pegnitzkorridor feststellen. Also in einem Bereich mit einem sehr gutem Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Der Pegnitzkorridor, in dem zwei Regionalbahn- und eine S-Bahn-Linie verlaufen, ist das Gebiet mit dem besten Zugangebot im VGN. So beträgt beispielsweise das werktägliche Zugangebot im Bereich Lauf an der Pegnitz über 230 Zughalte.

In dem Betrachtungszeitraum von 1985 bis 2010 betragen im Bereich der B14 die prozentualen Zunahmen nur 4,1 % bzw. 7,5 %. Damit lagen die Zuwächse in diesem Bereich in den letzten 25 Jahren weit unter dem Gesamtdurchschnitt aller Zählstellen, der 47,5 % betrug.

Abb. 13: MIV-Entwicklung in den S- und R-Bahn-Korridoren ¹⁾ 1985 - 2010



Quelle: SVZ 1985, 2000, 2005, 2010
 Personenverkehr (spiegelt nicht den Gesamtverkehr wider)
¹⁾ an ausgewählten Zählstellen

Im Einzelnen zeigt die Entwicklung von 1985 zu 2010 in den S-Bahn- und Regionalbahn-Korridoren folgendes Bild. Es gibt vier Teilkorridore in denen eine permanente Zunahme der Verkehrsströme von 1985 zu 2010 zu beobachten ist.

Es handelt sich hierbei um die Abschnitte: R6/B2 (Südabschnitt), B14/R7-S4, B8/R1 und A73/R2-S1. In diesen vier Abschnitten haben seit 1985 die Verkehrsmengen ständig zugenommen (vgl. Abb. 13). In diesen Korridoren lassen sich auch die größten Zuwächse im Vergleich zu den anderen Korridoren feststellen.

Im Korridor B8/R1 war der größte Zuwachs mit einer Zunahme von 91,5 % zu verbuchen. Der größte Teil des Zuwachses war zwischen 1985 und 2000 zu verzeichnen, in diesem Zeitabschnitt hat sich die Verkehrsmenge nahezu verdoppelt. Seit 2000 stagniert die Entwicklung mit leichten Schwankungen nach oben und unten.

Auch im Fünfjahresrückblick hat sich der Pegnitzkorridor gegen den Trend entwickelt. Auf der B14 hat die Verkehrsmenge im Vergleichszeitraum von 2005 bis 2010 um 13,7 % abgenommen, was einem beträchtlichen Rückgang im Verkehrsaufkommen von 12.500 Fahrzeugen entspricht.

Bei allen anderen Korridoren haben sich die Verkehrsmengen in den letzten fünf Jahren erhöht. Die Zunahmen lagen dabei zwischen einem Prozent im Korridor B2/S2-R6 und zwölf Prozent im Korridor B13/R8 (Südabschnitt).

Betrachtet man nur das Gesamtergebnis an den 50 Zählstellen an den Bundesstraßen im VGN-Alt-Raum, so hat sich der Gesamtwert von 2000 zu 2005 um über einen Prozentpunkt bzw. über 8.000 Fahrzeugen verringert.

Im Berichtszeitraum von 2005 zu 2010 hat sich dieser Trend allerdings nicht verfestigt. In den nachfolgenden fünf Jahren hat sich dann das Verkehrsaufkommen wieder erhöht. Von 2005 zu 2010 nahm der Personenverkehr an den ausgewählten Zählstellen um fast 25.000 Fahrzeuge bzw. 3,7 % zu.

Zusammenfassend lässt sich die Gesamtsituation in der MIV-Entwicklung als Stagnation auf hohem Niveau beschreiben. Hohe Wachstumsraten wie zu Beginn der Zeitreihe gibt es nur noch lokal.

Der schwache Trend bei der Betrachtung der SVZ 2000 zu 2005 mit einer leichten Abnahme der Verkehrsmengen an den ausgewählten Zählstellen an den Bundesstraßen, hat sich im nächsten Fünfjahreszeitraum nicht fortgesetzt. Von 2005 zu 2010 haben die Verkehrsmengen insgesamt wieder leicht zugenommen.

➤ **Die Entwicklung im Pegnitzkorridor zeigt, dass ein gutes SPNV-Angebot in der Region das Wachstum im MIV zumindest bremst und auf langer Sicht sogar zu einem Rückgang führen kann.**

Die Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Netzes Ende 2010 wird sich in jedem Fall positiv auf die MIV-Entwicklung innerhalb der entsprechenden S-Bahn-Korridore auswirken. Mittelfristig wird auch in den betreffenden S-Bahn-Korridoren das Wachstum im MIV gebremst und im Idealfall werden auch hier die Verkehrsmengen im MIV zurückgehen.

Die Einflüsse der Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Netzes (Ende 2010) auf die MIV-Entwicklung in den S-Bahn-Korridoren lassen sich erst mit den neuen Zahlen aus der SVZ 2015 ablesen.

Nach der Verbundraumerweiterung im Jahr 2010, wird in der Abb. 13 erstmalig die MIV-Entwicklung im Raum Bamberg und im Raum Bayreuth dargestellt. In beiden Räumen wird auch hier die MIV-Entwicklung innerhalb der Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Korridore unterschieden.

Ausgehend von den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen 2000, 2005 und 2010 wird die Verkehrsentwicklung fortlaufend beobachtet. Durch die Auswahl des Betrachtungszeitraumes von 2000 bis 2010 wird die Verkehrssituation vor und nach dem VGN-Beitritt am 01.01.2010 hinreichend abgebildet.

Im Landkreis und der Stadt Bamberg konnten vier Schienenkorridore und im Landkreis und der Stadt Bayreuth konnten drei Schienenkorridore ausgewiesen werden, bei denen man auch geeignete Zählstellen aus den jeweiligen Straßenverkehrszählungen gegenüberstellen konnte (vgl. Abb. 13).

Im Raum Bamberg konnten 17 Zählstellen ausgewählt werden, die für die vier Schienenkorridore Verkehrszahlen aus der SVZ liefern. In der Stadt und im Landkreis Bayreuth wurden acht Zählstellen innerhalb der drei Schienenkorridore ausgewählt.

In der Gesamtbetrachtung hat sich der Verkehr zwischen 2000 und 2010 im Raum Bamberg an den ausgewählten Zählstellen moderat um 3,5 % erhöht. Im gleichen Zeitraum nahm der Verkehr im Raum Bayreuth an den acht Zählstellen um 3,9 % ab.

Von 2005 zu 2010 hat der Verkehr im MIV in beiden Untersuchungsräumen um 2,2 % in Bamberg bzw. 2,8 % in Bayreuth zugenommen.

Auch hier werden die Ergebnisse der SVZ 2015 zeigen, wie sich der Verkehr innerhalb der Schienenkorridore nach dem VGN-Beitritt weiterentwickelt hat.

5. Zusammenfassung

Im aktuellen Bedienungsgebiet des VGN leben über 2,6 Mio. Einwohner, deren Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig und zugleich umweltverträglich vom VGN sichergestellt werden.

Mit einer Verbundfläche von 14.024 km² ist der VGN flächenmäßig in Bayern der größte und in Deutschland der zweitgrößte Verkehrsverbund. Seit dem Jahr 2010 gewährleistet der VGN im gesamten Kerngebiet der Metropolregion flächendeckend den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Außerhalb des Kernbereichs der Metropolregion bilden zehn Landkreise und drei kreisfreie Städte das sogenannte metropolitane Netz der Metropolregion Nürnberg. Aus dem Kreis dieser Gebietskörperschaften liegen dem VGN noch einige Interessensbekundungen für eine Integration in den VGN vor.

Im Folgenden werden die wichtigsten Erkenntnisse im Ergebnistelegamm zusammengefasst.

Demographische Entwicklung

- Die Bevölkerungsprognose 2031 bezogen auf das aktuelle Verbundgebiet zeigt, dass die Bevölkerung im VGN um ca. 2,4 % zurückgehen wird. Die Prozesse des demographischen Wandels werden sich aber auch im VGN regional sehr unterschiedlich auswirken.
- Innerhalb des Verbundgebietes bildet die Städteachse weiterhin das Wachstumszentrum. In den drei Großstädten Nürnberg, Fürth und Erlangen wird auch bis zum Jahr 2031 noch mit einem moderaten Anstieg der Bevölkerung zu rechnen sein.
- Dagegen gibt es im VGN auch einige Landkreise in denen bis zum Prognosejahr 2031 mit starken Bevölkerungsrückgängen zu rechnen ist.
- Der Prozess der zunehmenden Überalterung der Bevölkerung kann auch im VGN mit Wanderungsgewinnen nicht mehr verhindert werden. Durch Wanderungsgewinne kann im Kernraum des VGN der Überalterungsprozess allenfalls abgeschwächt werden.

Entwicklung des Pkw-Bestandes

- Von 1987 zu 2012 hat sich die Anzahl der im VGN zugelassenen Pkw um fast eine halbe Million erhöht, was einer prozentualen Zunahme von über 50 % entspricht.
- Als Folge der erneuten Zunahme der Pkw-Zulassungszahlen, hat sich auch der Motorisierungsgrad der Verbundbevölkerung weiter erhöht. Im Jahr 2012 erreichte der Kennwert „Pkw je 1.000 Einwohner“ mit 552 einen neuen Höchststand.

- In den letzten drei Jahren kann man den Trend beobachten, dass sich die Steigerungsraten bei den Zulassungszahlen zwischen Stadt und Land weiter angleichen.
- Die bundesweiten Prognosen lassen auch in naher Zukunft keine nachhaltige Trendumkehr in der Motorisierung im VGN erwarten. Voraussichtlich bis zum Jahr 2020 werden die Motorisierung und die Pkw-Verfügbarkeit im VGN noch weiter zunehmen. Danach ist bestenfalls eine Stagnation auf hohem Niveau in Sicht.

Pendlerentwicklung

- Der ohnehin schon sehr intensive Verflechtungsgrad der Nachbarorte Nürnberg und Fürth hat sich im Betrachtungszeitraum von 2009 zu 2012 noch weiter verstärkt. Die Anzahl der Berufseinpender von Fürth nach Nürnberg hat sich nochmal um 1.500 Beschäftigte bzw. 8 % erhöht.
- Im Rückblick auf das Jahr 1997 war innerhalb der Städteachse der größte Zuwachs mit 22 % in der Relation Erlangen nach Nürnberg zu verzeichnen.
- Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass vor 15 Jahren die Pendlerverflechtungen im VGN insgesamt deutlich geringer waren als heute. Im Vergleich zu 1997 haben sich die Pendlereinzugsbereiche im VGN insgesamt erweitert und die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg hat sich um über 10.000 Pendler erhöht.
- Die Pendlerdistanzen im VGN haben sich dem bundesweiten Trend folgend insgesamt vergrößert und gleichzeitig haben sich auch im VGN die durchschnittlichen Pendlerdistanzen weiter erhöht. Aus den Ergebnissen der Pendleranalysen im VGN ergibt sich die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus des S-Bahn-Netzes im VGN.

Betriebsleistungsstatistik und Angebotsdaten

- Durch die Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Netzes am 10.12.2010 hat sich die Länge des S-Bahn-Netzes im VGN mehr als verdreifacht.
- Insgesamt hat sich die Anzahl der Zugkilometer der SPNV-Unternehmen von 2010 zu 2012 um rund 3 Mio. Zugkilometer bzw. 14,8 % erhöht. Die Anzahl der Platzkilometer hat im Vergleichszeitraum um 5,9 % zugenommen.
- Die oberfränkischen Erweiterungsgebiete haben im Jahr 2012 einen Anteil am Gesamtaufkommen im SPNV von 12,3 %. Damit hat sich in den oberfränkischen Integrationsgebieten das Zugkilometerangebot von 2010 zu 2012 um 18 % erhöht.

Verkehrsentwicklung im ÖPNV

- Im Bedienungsgebiet des VGN wurden im Jahr 2012 über 257 Mio. Fahrgäste befördert. Damit hat sich im Berichtszeitraum von 2010 zu 2012 die Anzahl der Fahrgäste im VGN um 2,3 Mio. im Jahr erhöht.
- Im Langzeitvergleich stellen die 257,3 Mio. beförderten Fahrgäste aus dem Jahr 2012 ein neues Rekordergebnis dar. Noch nie wurden so viele Fahrgäste im Jahr im Verkehrsverbund befördert.
- Von 1988 zu 2012 hat sich die Verkehrsnachfrage im VGN am Werktag um fast 90 %, am Samstag um 118 % und am Sonntag um 141 % erhöht.
- Das bedeutet, dass im Jahr 2012 an einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) über 927.000 Fahrgäste im VGN unterwegs waren. Im Vergleich zum Verbundstart hat sich damit die werktägliche Verkehrsnachfrage im VGN um 436.000 Fahrgäste erhöht.
- Rückblickend lässt sich festhalten, dass durch Verbundraumerweiterungen in Oberfranken mit der Integration der Städte und Landkreise Bamberg und Bayreuth und der Integration von Teilen des Landkreises Haßberge in den VGN, ein Fahrgastzuwachs von über 21,5 Mio. Fahrgästen im Jahr realisiert wurde.

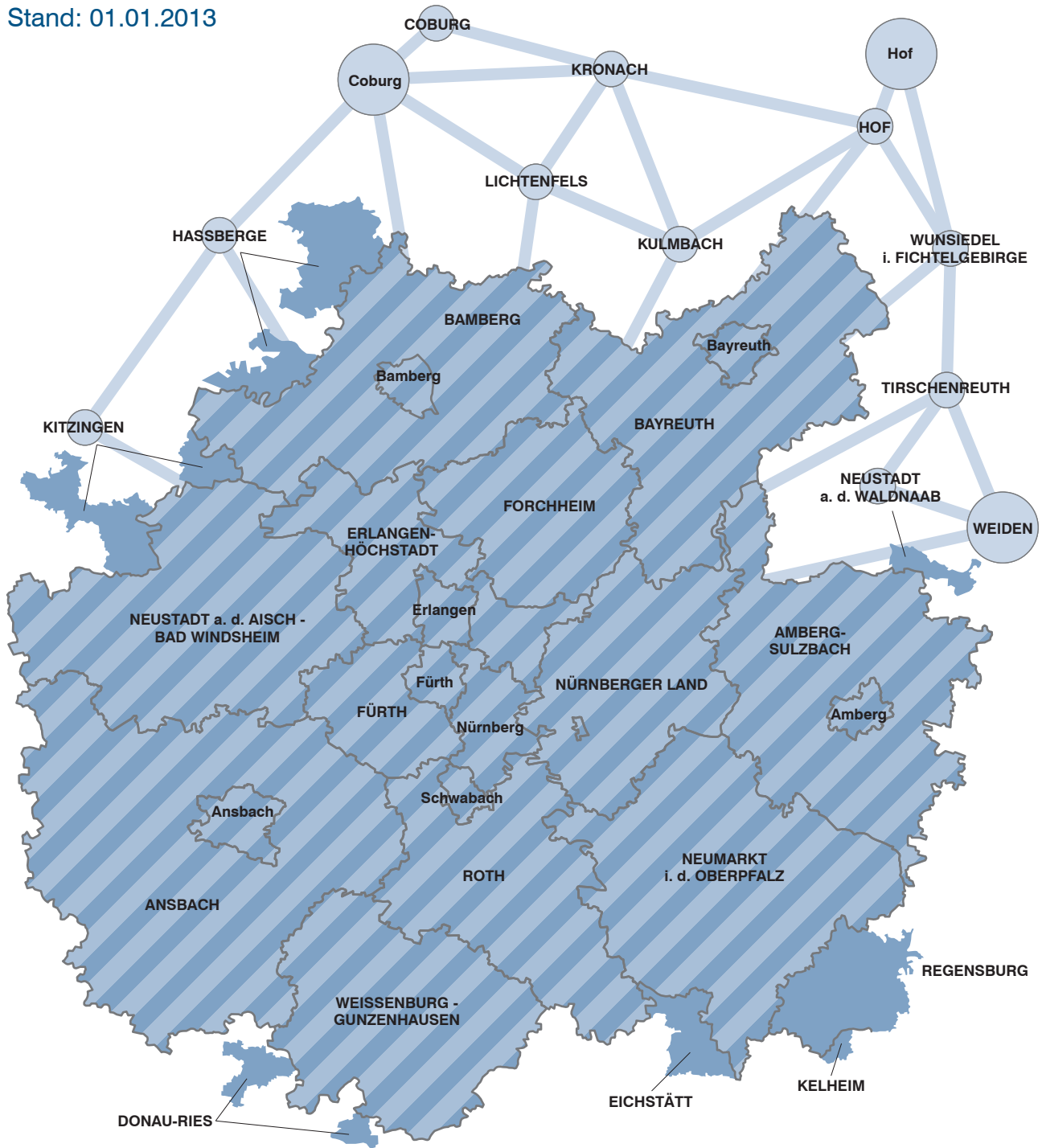
Verkehrsentwicklung im MIV

- Betrachtet man die Verkehrsentwicklung an den 37 Dauerzählstellen von 2010 zu 2012, so lag die Verkehrszunahme bei 2,2 % bzw. 33.500 Kfz am Tag. Damit lagen die prozentualen Zunahmen von 2010 zu 2012 im langjährigen Durchschnitt.
- Durch den stetigen Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs, insbesondere durch den Ausbau des S-Bahn-Netzes im VGN, konnte die Zunahme im Verkehrsaufkommen im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr der Stadt Nürnberg gebremst werden.
- Im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg waren von 2010 zu 2012 überproportionale Rückgänge zu verzeichnen. Den Rückgängen im MIV stehen Zunahmen im Binnenverkehr des ÖPNV gegenüber.
- In den Großstädten besteht die Hoffnung, dass sich der Trend weiter verfestigt und man in naher Zukunft von einer Trendumkehr im Mobilitätsverhalten sprechen kann. Aber auch in der Region lassen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten erkennen.
- Die langjährige Betrachtung der MIV-Entwicklung im Pegnitzkorridor zeigt, dass ein gutes regionales SPNV-Angebot das Wachstum im MIV zumindest bremst und auf langer Sicht sogar zu einem Rückgang führen kann.




Anhang

Metropolregion Nürnberg

Stand: 01.01.2013

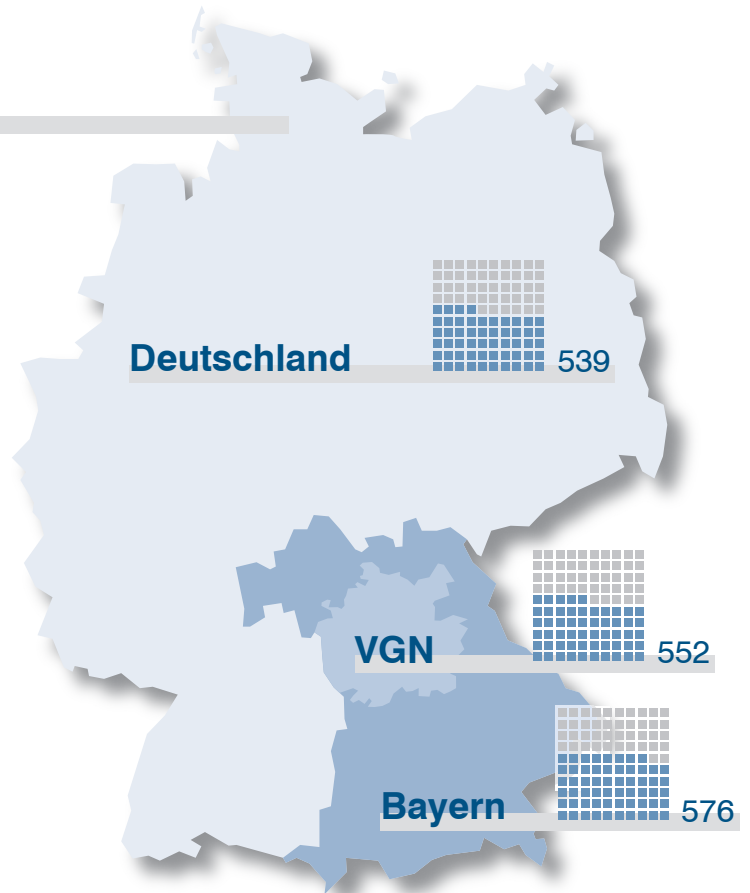


Legende:

-  Metropolitaner Kern
-  Metropolitanas Netz
-  VGN-Gebiet
-  Grenze Lkr.
- Fürth kreisfreie Städte
- FÜRTH Landkreise

Zahlen und Fakten

PKW-Dichte (PKW je 1.000 EW)



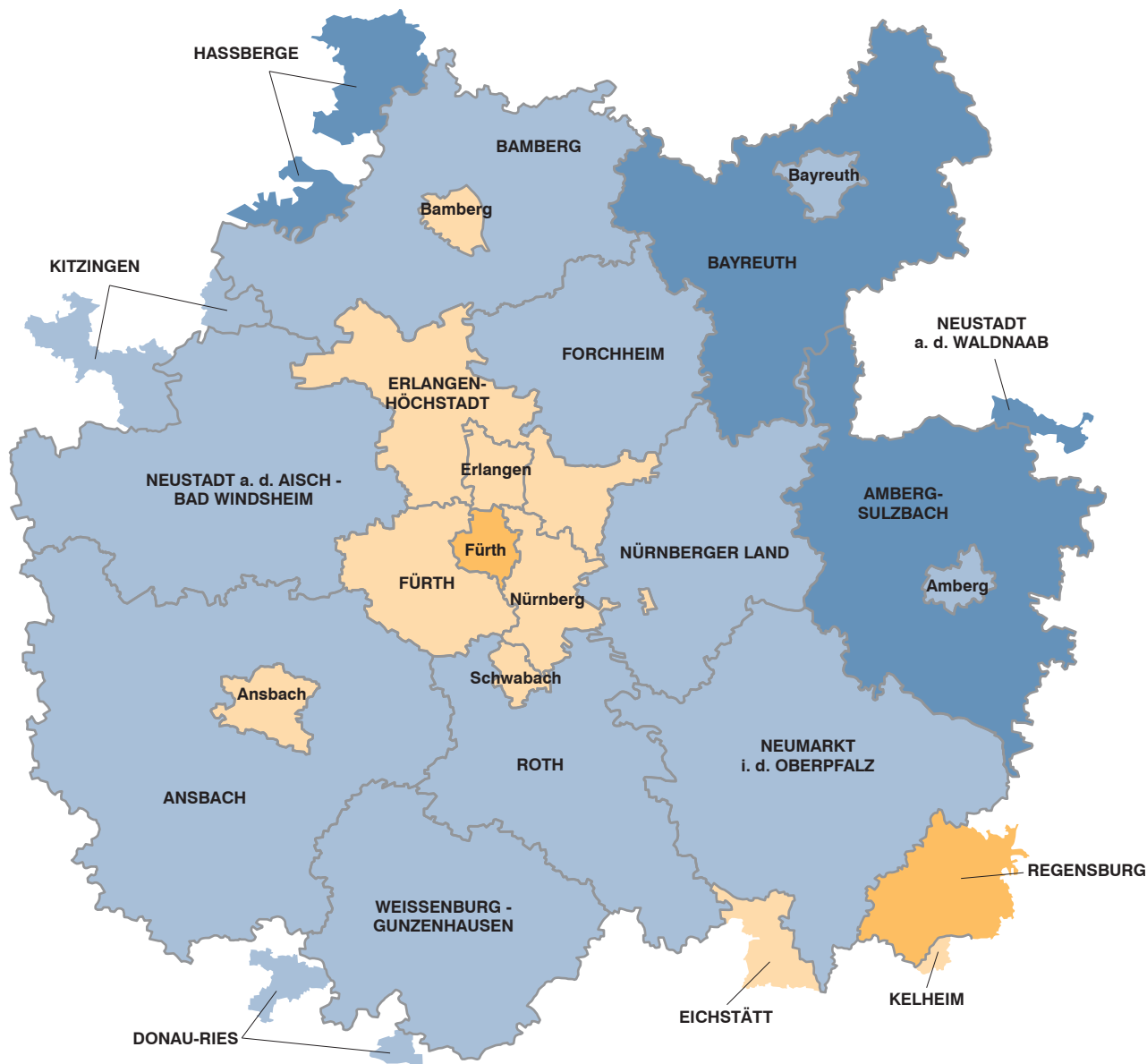
Bevölkerungsdichte (EW je km²)







Bevölkerungsvorausberechnung

in den kreisfreien Städten und Landkreisen Bayerns

Veränderung 2031 gegenüber 2011 in Prozent









Legende:

	bis 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











Verbundgebiet

Stand: 01.01.2013

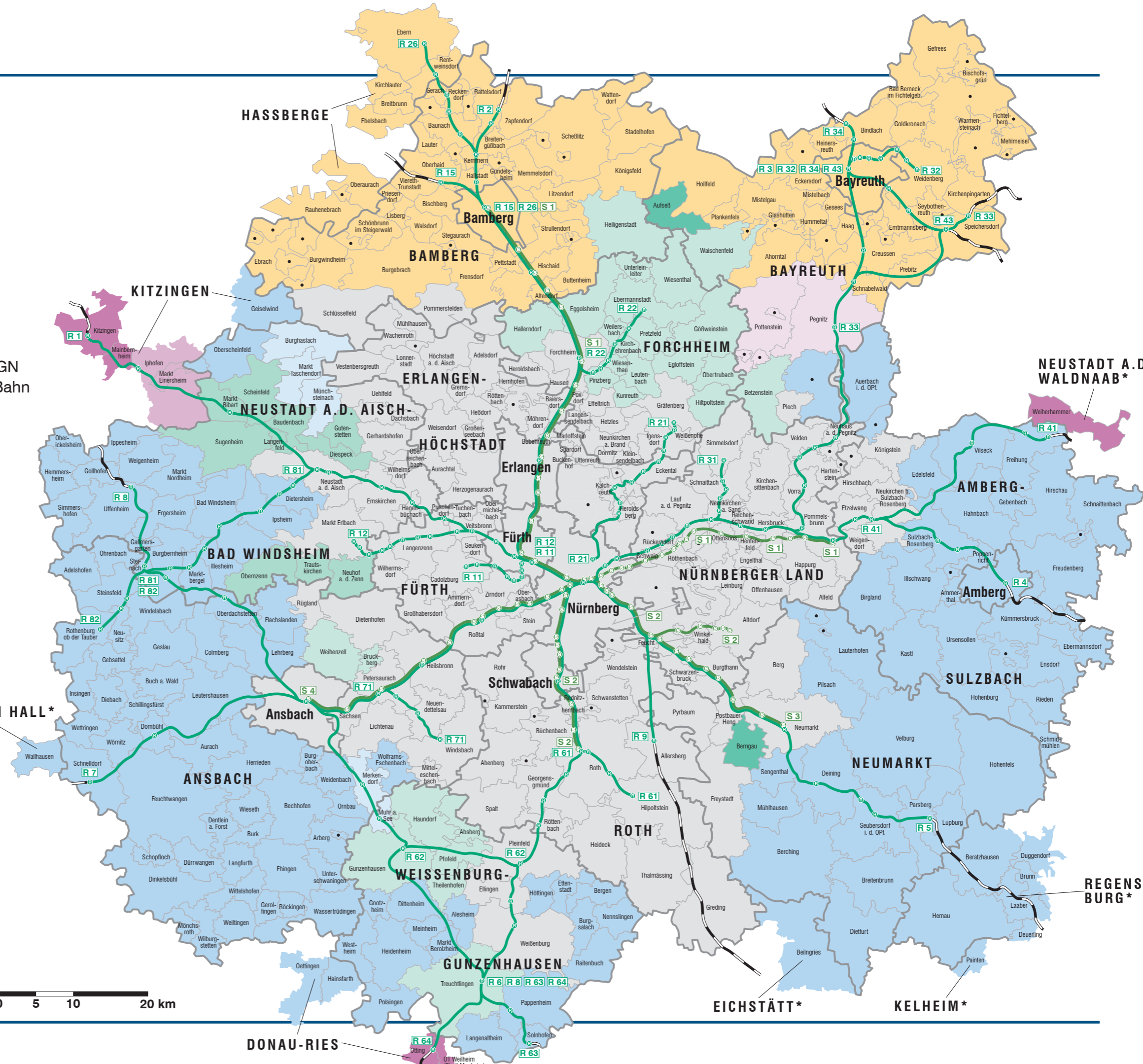
Legende:

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

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

0 5 10 20 km



REGENS-
BURG *






Verbundgebiet 2013 und Anfragen zu Verbundraumerweiterungen

Planungsstand: 08.07.2013

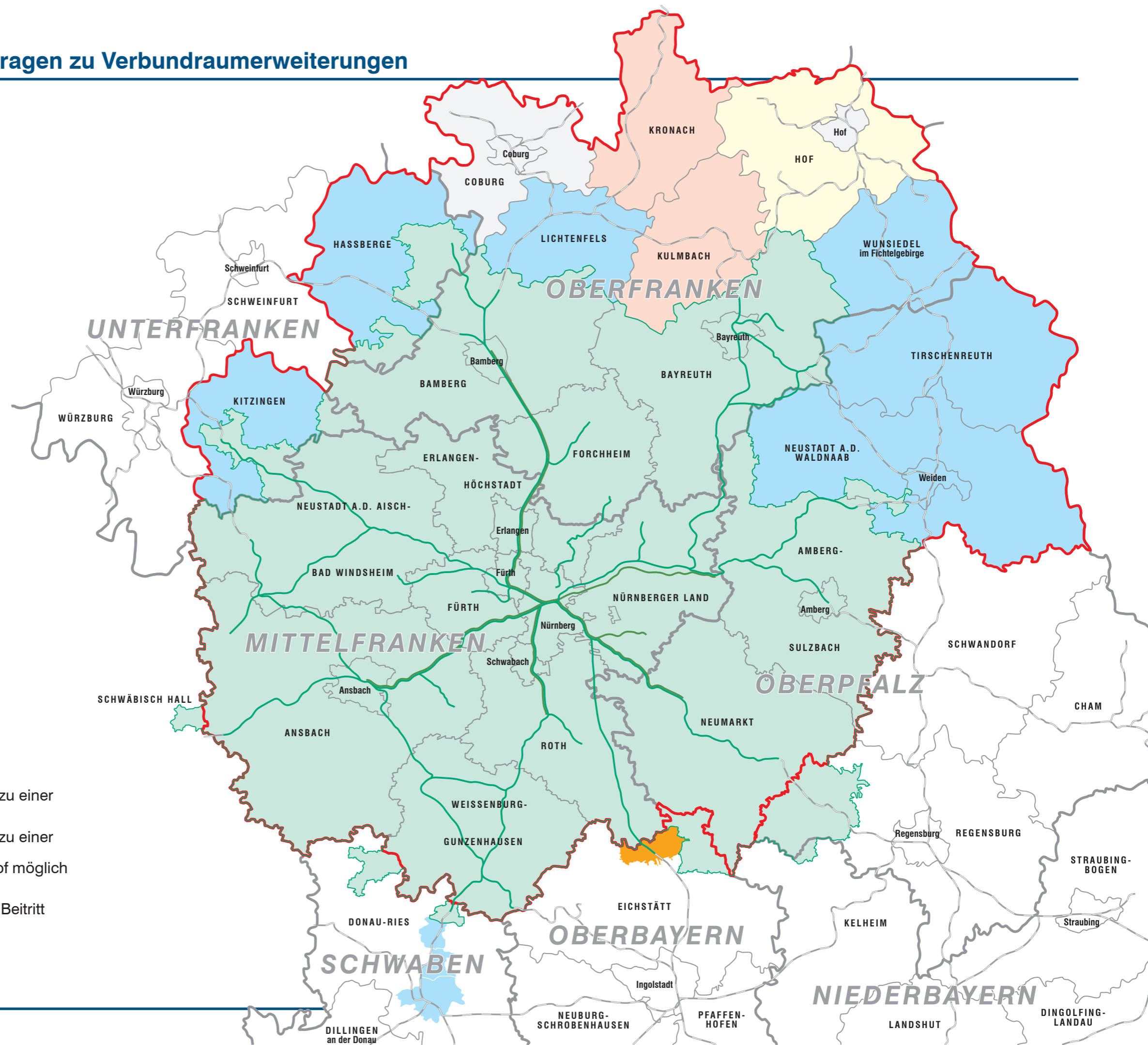
Legende:

-  Schienenstrecke im VGN
-  Schienenstrecke außerhalb VGN
-  Grenze Metropolregion
-  Landkreisgrenze
-  Grenze Regierungsbezirk
- FÜRTH** Landkreis
- Fürth** kreisfreie Stadt
-  VGN-Gebiet 2013

Planungen:

-  Beitritt 15.12.2013
-  vorliegende Interessenbekundung zu einer Verbundraumerweiterung
-  vorliegende Interessenbekundung zu einer Verbundraumerweiterung
Beitritt nur gemeinsam mit Stadt Hof möglich
-  Interesse bekundet,
zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Beitritt
-  kein Interesse

0 5 10 20 km



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

Geschäftsführer:

Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Bearbeitung:

Jürgen Schneider
Beatrice Sauerbrei (Grafik)
Martin Knoßalla (Grafik)

Fotos:

VGN - VAG - Claus Felix

Teilnehmer VGN-Fotowettbewerb 2012

Leonie Cappello
U. Grassmann
Robert Wunder

Druck:

Fahner GmbH, Nürnberg

2013



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

VAG	DB BAHN Regio Franken	ESTW ERLANGER STADTWERKE	DB BAHN Frankenbus	
infra fürth verkehr gmbh	BVB	STADTVERKEHR SCHWABACH	GPV	GKV
Partner im VGN				