

Verkehrsentwicklungsbericht

2014



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| 1. Strukturdaten | 01 |
| 1.1. Flächenentwicklung | 01 |
| 1.2. Bevölkerungs- und Schülerentwicklung | 04 |
| 1.3. Bevölkerungsprognose | 08 |
| 1.4. Entwicklung des Pkw-Bestandes | 15 |
| 1.5. Pendlerentwicklung | 20 |
| | |
| 2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten | 27 |
| | |
| 3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV | 34 |
| | |
| 4. Verkehrsentwicklung im MIV | 39 |
| 4.1. Verkehrsentwicklung anhand der Dauerzählstellen | 39 |
| 4.2. Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg | 44 |
| 4.3. MIV-Entwicklung in den SPNV-Korridoren | 46 |
| | |
| 5. Zusammenfassung | 50 |

Anhang

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abb. 1: Einwohner- und Flächenentwicklung 1987 - 2014 | 01 |
| Abb. 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen 1987 - 2014 | 04 |
| Abb. 3: Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken | 12 |
| Abb. 4: PKW-Entwicklung 1987 - 2014 | 15 |
| Abb. 5: Pendlerachsen Stadt Nürnberg - Berufseinpendler | 21 |
| Abb. 6: Zug- und Wagenkilometer in Tsd. | 29 |
| Abb. 7: Platzkilometer in Mio. | 30 |
| Abb. 8: Entwicklung Verbundbeförderungsfälle 1988 - 2014 | 34 |
| Abb. 9: Verbundbeförderungsfälle nach Tagesarten 1988 - 2014 | 36 |
| Abb. 10: VGN-Verkehrsentwicklung Stadt - Region 1975 - 2014 | 37 |
| Abb. 11: Verkehrsentwicklung MIV 1987 - 2014 | 40 |
| Abb. 12: Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg 1985 - 2014 | 44 |
| Abb. 13: MIV-Entwicklung in den S- und R-Bahn-Korridoren 1985 - 2010 | 47 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| Tab. 1: Einwohnerentwicklung in Prozent | 06 |
| Tab. 2: Schülerzahlen nach Gebietskörperschaften | 07 |
| Tab. 3: Bevölkerungsprognose für die Regierungsbezirke | 08 |
| Tab. 4: Bevölkerungsprognose für den VGN-Raum | 10 |
| Tab. 5: Bevölkerungsprognose für die potentiellen Erweiterungsgebiete | 11 |
| Tab. 6: Entwicklung der Altersstruktur (Zu- und Abnahme in %) | 13 |
| Tab. 7: Pkw-Entwicklung nach Gebietskategorien | 18 |
| Tab. 9: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen | 27 |
| Tab. 10: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen | 28 |
| Tab. 11: Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften | 32 |
| Tab. 12: Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften | 33 |
| Tab. 13: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bundesgebiet | 40 |
| Tab. 14: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Bayern | 41 |
| Tab. 15: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Mittelfranken | 41 |
| Tab. 16: Straßennetz des überörtlichen Verkehrs - Bundesgebiet | 42 |
| Tab. 17: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Bayern | 42 |
| Tab. 18: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Mittelfranken | 43 |

1. Strukturdaten

1.1. Flächenentwicklung

Durch die Integration des Schienenhaltepunktes Kinding im Landkreis Eichstätt und der damit verbundenen Integration der Gemeinde Kinding in den VGN, hat sich die Verbundfläche im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 um ca. 52 km² erhöht (vgl. Abb. 1).

➤ **Damit erstreckt sich das aktuelle Bedienungsgebiet des VGN auf eine Gesamtfläche von 14.076 km² und bedeckt damit ein Fünftel der Fläche Bayerns.**

Im Jahr 2014 lebten in den 383 Gemeinden des VGN insgesamt rund 2,589 Mio. Einwohner. Das Verbundgebiet erstreckt sich im Jahr 2014 auf einer Fläche von 14.076 km².

Abb. 1: Einwohner- und Flächenentwicklung 1987 - 2014 ¹⁾



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

In der Abb. 1 wird die Flächen- und Einwohnerentwicklung im VGN dargestellt. Seit Verbundstart im Jahr 1987 hat sich die Verbundfläche von 4.593 km² auf nun 14.076 km² im Jahr 2014 mehr als verdreifacht.

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

Die ersten größeren Verbundraumerweiterungen wurden in den Jahren 1992/1993 durchgeführt. Der Geltungsbereich des VGN-Tarifs wurde auf den gesamten Landkreis Forchheim und auf weitere Teilgebiete in den Landkreisen Neustadt/A.-Bad Windsheim und Weißenburg-Gunzenhausen ausgedehnt.

Im Jahr 1997 fand flächenmäßig die größte Verbundraumerweiterung in der Geschichte des VGN statt. Durch die Integration der zu diesem Zeitpunkt noch nicht komplett in den VGN integrierten Landkreise Amberg-Sulzbach, Ansbach, Neumarkt, Neustadt/A.-Bad Windsheim und Weißenburg-Gunzenhausen mit ihrer gesamten Landkreisfläche in den VGN, hat sich die Verbundfläche um über 5.300 km² erhöht und zum damaligen Zeitpunkt fast verdoppelt.

Im Jahr 2010 wurde die zweitgrößte Verbundraumerweiterung im VGN durchgeführt, die vor allem den oberfränkischen Bereich betraf. Durch die Integration der kreisfreien Städte Bamberg und Bayreuth, sowie des Landkreises Bamberg und den nördlichen Teil des Landkreises Bayreuth bzw. Teilbereiche des Landkreises Haßberge konnte damals das Verbundgebiet um fast 2.800 km² vergrößert werden.

Der zeitliche Ablauf aller Verbundraumerweiterungen im VGN wird in der Verbundraumkarte im Anhang dieses Verkehrsentwicklungsberichts dokumentiert.

Mit Beschluss der deutschen Ministerkonferenz für Raumordnung im April 2005 wurde der Großraum Nürnberg in den Kreis der 11 europäischen Metropolregionen in Deutschland aufgenommen.

Dieser politische Beschluss wirkte sich auch für den VGN positiv aus und war Auslöser für umfangreiche Flächenerweiterungen im VGN. Der VGN wird wichtiger Bestandteil der Metropolregion und die Metropolregion Nürnberg erweist sich umgekehrt als Integrationsmotor für die Landkreise im Bereich des metropolitanen Netzes der Metropolregion.

Die Metropolregion Nürnberg unterteilt sich in einen Kernbereich, in dem 12 Landkreise und 8 kreisfreie Städte eng miteinander verflochten sind. Außerhalb des Kernbereichs bilden 8 Landkreise und 3 kreisfreie Städte das sogenannte metropolitane Netz der Metropolregion Nürnberg (vgl. Karte: Metropolregion im Anhang).

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

Derzeit sind noch einige Verbundraumerweiterungen im Gespräch. Von den Landkreisen Kitzingen und Haßberge wurde der Wunsch einer Integration in den VGN geäußert, die zu erwartenden Mindereinnahmen aus der Einführung des VGN-Tarifs werden aktuell berechnet. Auch die Landkreise Eichstätt und Donau-Ries wollen Teile ihres Landkreises entlang der Schienenstrecken Treuchtlingen – Eichstätt bzw. Treuchtlingen – Donauwörth in den VGN integrieren.

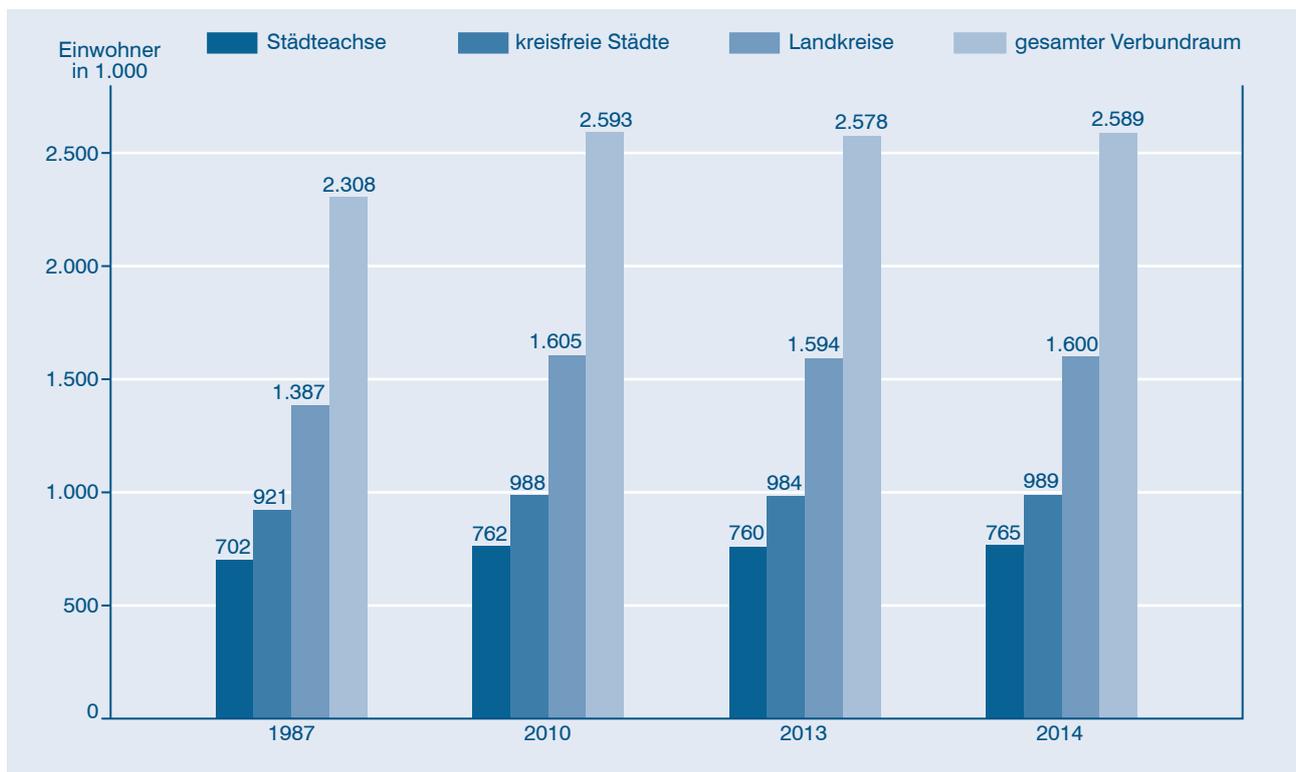
1.2. Bevölkerungs- und Schülerentwicklung

In der Abb. 2 wird die Bevölkerungsentwicklung im VGN ab dem Gründungsjahr 1987 mit dem Gebietsstand vom 01.01.2014 dargestellt. Durch diese erweiterungsbereinigte Darstellungsweise erhält man ein Bild der Bevölkerungsentwicklung innerhalb des VGN ohne die Einflüsse durch die Verbundraumerweiterungen.

Mit einer Einwohnerzahl von 2,589 Mio. Einwohnern wurde im Jahr 2014 fast die bisherige Rekordeinwohnerzahl von 2010 erreicht.

Im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2014 hat sich die Bevölkerung um über 281.000 Einwohner bzw. 12,1 % (vgl. Abb. 2) erhöht. Das entspricht rein rechnerisch einer jährlichen Bevölkerungszunahme von 0,4 Prozent. Im Vergleichszeitraum von 1987 bis 2014 hat sich die Bevölkerung in Bayern um 16,4 % erhöht. Damit lag die Bevölkerungsentwicklung im VGN leicht unterhalb der Bevölkerungsentwicklung in Bayern.

Abb. 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen 1987 - 2014 ¹⁾



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

Basis: aktuelles Verbundgebiet (Stand: 01.01.2014)

¹⁾ erweiterungsbereinigt

- **Im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 war zensusbedingt ein Bevölkerungsrückgang von 17.400 Einwohnern im VGN zu verzeichnen. Dadurch hat sich die im VGN lebende Bevölkerung unwesentlich um 0,7 % verringert.**

Der größte Rückgang war zensusbedingt bei der Stadt Nürnberg zu verzeichnen. Hier hat sich im Vergleichszeitraum die Einwohnerzahl um 13.900 verringert und Nürnberg fiel unterhalb die 500.000 Einwohnergrenze. Zusammen mit über 50 weiteren Städten in Bayern klagt die Stadt Nürnberg im Rahmen einer Musterklage gegen den Zensusbescheid des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung. Mittlerweile steht Nürnberg wieder unmittelbar davor, die halbe Million Einwohnergrenze zu durchbrechen.

Innerhalb der Städteachse hat sich dagegen in den kreisfreien Städten Fürth und Schwabach zensusbedingt die Einwohnerzahl erhöht.

In den Landkreisen des VGN halten sich die Zunahmen bzw. Rückgänge in der Einwohnerentwicklung in etwa die Waage. Insgesamt nahm die Landkreisbevölkerung geringfügig ab.

Durch die zahlreichen Verbundraumerweiterungen und die natürlichen Bevölkerungsbewegungen hat sich die Verbundbevölkerung seit Verbundstart bis zum Berichtsjahr 2014 um fast 1,2 Mio. Einwohner erhöht, was einer Zunahme von 83 % entspricht (vgl. Abb.1).

Im Rückblick auf das Jahr 1987 zeigen sich folgende Tendenzen in der Bevölkerungsentwicklung innerhalb des VGN (vgl. Tab. 1).

In der Unterscheidung nach den Gebietskategorien Städteachse, kreisfreie Städte und Landkreise zeigt sich im Vergleichszeitraum von 1987 zu 2014 in der Städteachse ein Zuwachs von 9 % und in den Landkreisen von 15,3 %. In der Kategorie kreisfreie Städte fiel der Bevölkerungszuwachs im Vergleich zu den beiden anderen Kategorien mit 7,4 % am geringsten aus.

Innerhalb der Städteachse haben die beiden Städte Fürth und Schwabach ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Seit Verbundstart hat sich in Fürth die Einwohnerzahl um 23,6 % und in Schwabach um 18,4 % erhöht.

Überdurchschnittliche Bevölkerungszuwächse mit über 20 % waren in den Landkreisen Bamberg, Erlangen-Höchstadt, Fürth und Neumarkt zu verzeichnen.

Bei der Einwohnerentwicklung in den Landkreisen ist bemerkenswert, dass die Anzahl der Landkreisbewohner im VGN seit 2003 stagniert.

Tab. 1: Einwohnerentwicklung in Prozent ¹⁾

| Jahr | 1987 | 1997 | 2007 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Städteachse | 100 | 105,1 | 108,0 | 108,6 | 109,4 | 110,5 | 108,3 | 109,0 |
| Kreisfreie Städte | 100 | 104,6 | 107,0 | 107,3 | 108,0 | 108,8 | 106,8 | 107,4 |
| Landkreise | 100 | 114,6 | 116,7 | 115,7 | 115,6 | 115,6 | 114,9 | 115,3 |
| VGN Gesamt | 100 | 110,6 | 112,8 | 112,4 | 112,5 | 112,9 | 111,7 | 112,2 |

VGN-Gebietsstand: 01.01.2014 - 1987 = 100 % - ¹⁾ erweiterungsbereinigt

Die Schülerentwicklung spielt gerade in den Landkreisen eine große Rolle für die ÖPNV-Nachfrage, sie stellt aber auch in den Städten einen wichtigen Faktor für die Verkehrsnachfrage dar.

In der Tab. 2 wird die Schülerentwicklung im VGN von 2008/09 zu 2013/14 dargestellt. Es wurden nur die Landkreise berücksichtigt, die mit ihrer gesamten Landkreisfläche in den VGN integriert sind. Es werden die Schülerzahlen aus den Schuljahren 2008/09, 2011/12 und 2013/14 gegenübergestellt.

Vom Schuljahr 2008/09 zu 2013/14 hat sich die Anzahl der Schüler im VGN um 36.200 Schüler bzw. 11,2 % reduziert (vgl. Tab. 2).

➤ **In allen kreisfreien Städten und Landkreisen des VGN sind abnehmende Schülerzahlen zu verzeichnen. Schon heute nehmen die Schülerzahlen in den Landkreisen prozentual stärker ab, als in den kreisfreien Städten.**

Die stärksten Rückgänge sind in den Landkreisen Amberg-Sulzbach und Bayreuth zu beklagen. Hier hat sich die Anzahl der Schüler in den beiden Landkreisen von 2008/09 zu 2013/14 jeweils um rund 20 % verringert.

Den prozentual geringsten Schülerrückgang kann die Stadt Nürnberg vermelden. Hier nahm die Anzahl der Schüler von 2008/09 zu 2013/14 lediglich um 5,8 % ab (vgl. Tab. 2).

Dieser Trend der sinkenden Schülerzahlen wird sich auch in Zukunft noch weiter fortsetzen und die Situation vor allem in den Landkreisen verschärfen, die abseits zu regionalen Oberzentren liegen.

Tab. 2: Schülerzahlen nach Gebietskörperschaften

| Gebietskörperschaften | 2008/09 | 2011/12 | 2013/14 | 2011/12 – 2013/14 ¹⁾ | 2008/09 – 2013/14 ¹⁾ |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Amberg | 8.566 | 8.113 | 7.831 | -3,5 | -8,6 |
| Ansbach | 10.030 | 9.460 | 9.126 | -3,5 | -9,0 |
| Bamberg | 17.058 | 15.638 | 14.879 | -4,9 | -12,8 |
| Bayreuth | 14.468 | 13.186 | 12.780 | -3,1 | -11,7 |
| Erlangen | 16.367 | 15.159 | 14.796 | -2,4 | -9,6 |
| Fürth | 16.801 | 15.315 | 15.031 | -1,9 | -10,5 |
| Nürnberg | 62.778 | 59.948 | 59.154 | -1,3 | -5,8 |
| Schwabach | 6.369 | 5.906 | 5.728 | -3,0 | -10,1 |
| LK Amberg-Sulzbach | 9.846 | 8.498 | 7.830 | -7,9 | -20,5 |
| LK Ansbach | 22.635 | 19.841 | 19.119 | -3,6 | -15,5 |
| LK Bamberg | 11.518 | 10.381 | 9.874 | -4,9 | -14,3 |
| LK Bayreuth | 9.034 | 7.761 | 7.285 | -6,1 | -19,4 |
| LK Erlangen-Höchstadt | 15.151 | 14.289 | 14.009 | -2,0 | -7,5 |
| LK Forchheim | 15.018 | 13.436 | 12.761 | -5,0 | -15,0 |
| LK Fürth | 11.030 | 9.963 | 9.773 | -1,9 | -11,4 |
| LK Neumarkt | 18.683 | 17.139 | 16.456 | -4,0 | -11,9 |
| LK Neustadt/A. - Bad Windsheim | 12.818 | 11.530 | 10.867 | -5,8 | -15,2 |
| LK Nürnberger Land | 19.142 | 17.724 | 17.085 | -3,6 | -10,7 |
| LK Roth | 13.783 | 12.507 | 12.255 | -2,0 | -11,1 |
| LK Weißenburg-Gunzenhausen | 12.212 | 11.084 | 10.494 | -5,3 | -14,1 |
| Gesamt | 323.307 | 296.878 | 287.133 | -3,3 | -11,2 |

Quelle: Gemeindedaten für Bayern

¹⁾ Veränderungen in %

1.3. Bevölkerungsprognose

Die vorliegenden Bevölkerungsprognosen für das Prognosejahr 2032 basieren erstmals auf den Ergebnissen des Zensus 2011. Die mit den Zensusdaten 2011 berechnete Bevölkerungsprognose 2032 zeigt im Vergleich zu den vorherigen Prognosen ein verändertes Bild.

Für Bayern wird in der aktuellen Bevölkerungsprognose ein Einwohnerplus von 2,8 % für das Jahr 2032 vorhergesagt (vgl. Tab. 3). Bei der letztjährigen Bevölkerungsprognose für 2031 lag dieser Wert nur bei 0,1 %.

Für den Regierungsbezirk Mittelfranken wurde bei der letzten Bevölkerungsprognose 2031 noch ein Minus von 1,4 % für das Jahr 2031 prognostiziert. In der aktuellen Bevölkerungsprognose 2032 ist für Mittelfranken eine Trendwende in Sicht. Für das Prognosejahr 2032 wird für Mittelfranken ein Bevölkerungswachstum von fast zwei Prozent vorhergesagt (vgl. Tab. 3).

Für die anderen drei ausgewiesenen Regierungsbezirke wird bis 2032 ein Rückgang des Bevölkerungsstandes zwischen 2 % und 8 % vorhergesagt (vgl. Tab. 3).

Tab. 3: Bevölkerungsprognose für die Regierungsbezirke ¹⁾

| | 31.12.2012 | 31.12.2032 | Veränd. in % |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Regierungsbezirk Mittelfranken | 1.698,5 | 1.730,7 | 1,9 |
| Regierungsbezirk Unterfranken | 1.297,7 | 1.230,3 | -5,2 |
| Regierungsbezirk Oberfranken | 1.058,7 | 973,2 | -8,1 |
| Regierungsbezirk Oberpfalz | 1.074,7 | 1.056,7 | -1,7 |
| Bayern | 12.519,6 | 12.869,1 | 2,8 |

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2032

¹⁾ Einwohner in 1.000

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 Alterung, Migration und Schrumpfung der Bevölkerung.

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

Die Bevölkerung Bayerns bleibt nach der aktuellen Vorausberechnung im Zeitraum von 2012 bis 2032 weitgehend stabil und wird insgesamt sogar um rund 2,8 % wachsen.

Nach den aktuellen Berechnungen wird die Einwohnerzahl Bayerns in 20 Jahren mit 12,87 Millionen Einwohnern über dem aktuellen Niveau von rund 12,52 Millionen Personen liegen (vgl. Tab. 3).

Allerdings wird die Bevölkerungszahl in Bayern nicht kontinuierlich wachsen: Einem Anstieg der Bevölkerungszahl in Bayern bis zum Jahr 2023 auf rund 12,94 Einwohner folgt, nach Erreichen des vorläufigen Maximums, ein Rückgang auf rund 12,87 Einwohner im Jahr 2032.

In der Tab. 4 wird die Bevölkerungsprognose 2032 bezogen auf die kreisfreien Städte und der Landkreise im VGN dargestellt. Insgesamt soll laut den Prognosen die Gesamteinwohnerzahl im VGN auf dem heutigen Niveau bleiben.

Die demographische Entwicklung und damit auch der Bevölkerungsbestand im VGN werden sich regional recht unterschiedlich auswirken.

So werden beträchtliche Einwohnerzuwächse mit 6 % in Nürnberg, in der Stadt Fürth und im Landkreis Fürth erwartet.

Gegenläufige Entwicklungen hinsichtlich der Entwicklung des Bevölkerungsbestandes finden in den Verbundlandkreisen Amberg-Sulzbach (- 8,1 %), im Landkreis Bayreuth (-7,8 %) und im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen (- 6 %) statt.

Über alle VGN-Landkreise hinweg wird ein moderater Bevölkerungsrückgang von zwei Prozent für das Jahr 2032 prognostiziert. Die Bevölkerungszahl in der Städteachse wird im gleichen Prognosehorizont um 5,6 % zunehmen.

In Nürnberg soll die Bevölkerung bis zum Jahr 2032 um 6 % bzw. um ca. 30.000 Einwohner zunehmen. In der Stadt Fürth liegt der prognostizierte Zuwachs bei 6 %, demnach hätte die Stadt Fürth im Jahr 2032 125.500 Einwohner.

➤ **Hinsichtlich der demographischen Entwicklung bilden die drei Großstädte Nürnberg, Fürth und Erlangen die Wachstumsräume innerhalb des VGN.**

Bis zum Jahr 2032 wird sich die Einwohnerzahl der drei Großstädte um über 40.000 Personen erhöhen, was einer durchschnittlichen Bevölkerungszunahme von 5,7 % entspricht.

Der Bevölkerungsstand aller Landkreise und kreisfreien Städte im VGN zum 31.12.2012 und die vorausberechnete Einwohnerzahl zum 31.12.2032 und deren prozentualen Veränderungen sind der Tab. 4 zu entnehmen.

Tab. 4: Bevölkerungsprognose für den VGN-Raum ¹⁾

| | 31.12.2012 | 31.12.2032 | Veränd. in % |
|-------------------------------------|----------------|----------------|--------------|
| Amberg | 41,6 | 39,7 | -4,4 |
| Ansbach | 39,7 | 39,7 | -0,1 |
| Bamberg | 70,9 | 69,8 | -1,6 |
| Bayreuth | 71,5 | 68,1 | -4,8 |
| Erlangen | 105,4 | 109,4 | 3,8 |
| Fürth | 118,4 | 125,5 | 6,0 |
| Nürnberg | 495,1 | 524,7 | 6,0 |
| Schwabach | 39,1 | 40,5 | 3,5 |
| Städteachse | 758,0 | 800,1 | 5,6 |
| Kreisfreie Städte | 981,7 | 1.017,4 | 3,6 |
| Landkreis Amberg-Sulzbach | 103,4 | 95,0 | -8,1 |
| Landkreis Ansbach | 178,3 | 171,9 | -3,6 |
| Landkreis Bamberg | 143,8 | 141,6 | -1,5 |
| Landkreis Bayreuth | 104,9 | 96,7 | -7,8 |
| Landkreis Erlangen-Höchstadt | 131,2 | 136,2 | 3,8 |
| Landkreis Forchheim | 113,3 | 112,9 | -0,4 |
| Landkreis Fürth | 114,0 | 120,8 | 6,0 |
| Landkreis Neumarkt | 127,1 | 126,7 | -0,3 |
| Landkreis Neustadt/A.-Bad Windsheim | 97,4 | 93,0 | -4,5 |
| Landkreis Nürnberger Land | 164,6 | 162,1 | -1,5 |
| Landkreis Roth | 123,2 | 120,3 | -2,3 |
| Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen | 92,2 | 86,6 | -6,0 |
| Landkreise | 1.493,4 | 1.463,8 | -2,0 |
| VGN (ohne Teillandkreise) | 2.475,1 | 2.481,2 | 0,2 |

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2032

¹⁾ Einwohner in 1.000

In der Tab. 5 wird die Bevölkerungsentwicklung der potentiellen VGN-Erweiterungsgebiete dargestellt. In den Landkreisen Haßberge und Kitzingen wird der Bevölkerungsrückgang bei fast 8 % bzw. bei 2 % liegen. Im Landkreis Eichstätt wird ein Bevölkerungszuwachs von über 7 % bis zum Jahr 2032 vorausgesagt.

Tab. 5: Bevölkerungsprognose für die potentiellen Erweiterungsgebiete ¹⁾

| | 31.12.2012 | 31.12.2032 | Veränd. in % |
|------------------------------------|------------|------------|--------------|
| Landkreis Haßberge | 84,2 | 77,8 | -7,6 |
| Landkreis Kitzingen | 87,9 | 86,1 | -2,0 |
| Landkreis Donau-Ries ^{*)} | 128,9 | 128,7 | -0,2 |
| Landkreis Eichstätt ^{*)} | 125,0 | 133,7 | 6,9 |

^{*)} Integration von Teilbereichen des Landkreises

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2032
¹⁾ Einwohner in 1.000

In der Karte im Anhang wurden die Ergebnisse der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den VGN-Raum kartografisch umgesetzt. Die prozentualen Veränderungen in der Einwohnerentwicklung im VGN-Raum von 2012 zu 2032 werden in vier Raumkategorien unterschieden.

Landkreise und kreisfreie Städte mit:

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

Die Landkreise Amberg-Sulzbach und Bayreuth werden in Zukunft mit stark abnehmender Bevölkerung zu kämpfen haben. Die Landkreise Ansbach, Weißenburg-Gunzenhausen und Neustadt/A.-Bad Windsheim fallen hinsichtlich ihrer Bevölkerungsprognose in die Kategorie „abnehmender Bevölkerung“.

Neben den kreisfreien Städten Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach innerhalb der Städteachse, wird auch für die Landkreise Erlangen-Höchstadt und Fürth eine positive Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2032 vorhergesagt (vgl. Karte im Anhang).

In diesen Gebieten des VGN-Raumes ist im Vergleich zu heute mit einer zunehmenden Bevölkerungszahl zu rechnen.

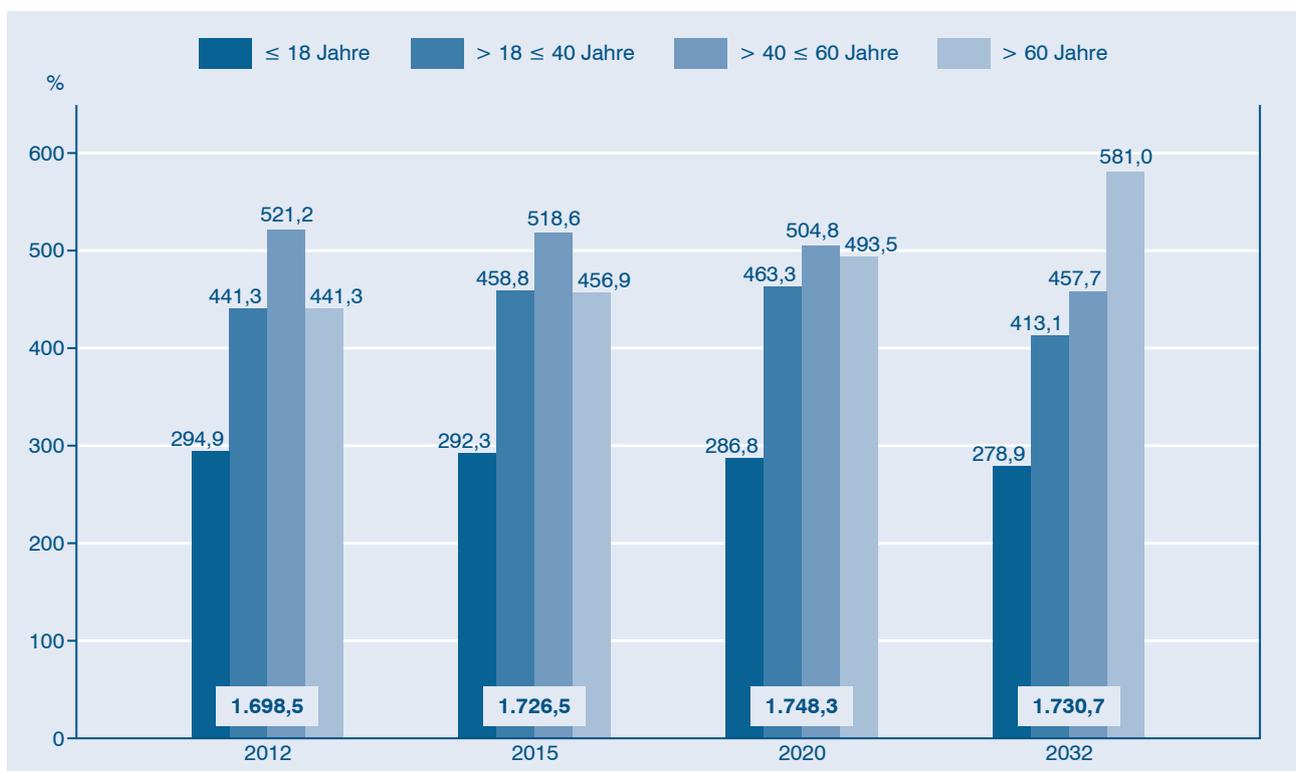
Neben der Abnahme der Bevölkerung, die in einigen Gebieten der Metropolregion schon seit einigen Jahren in vollem Gange ist, stellt die Alterung der Bevölkerung das zweite zentrale Merkmal des demographischen Wandels dar.

Der Alterungsprozess im Regierungsbezirk Mittelfranken stellt sich in den nächsten 20 Jahren folgendermaßen dar (vgl. Abb. 3 und Tab. 6). Die Anzahl der Bevölkerung in der Altersgruppe der „bis 18-Jährigen“ wird sich bis zum Jahr 2032 um 5,4 % verringern.

Das sind rund 16.000 Kinder und Jugendliche weniger als im Referenzjahr 2012. In der Altersgruppe der „19- bis 60-Jährigen“ wird die Bevölkerung um 9,5 % abnehmen, was einem Rückgang von 91.700 Personen entspricht.

Demgegenüber wird die Gruppe der „über 60-Jährigen“ bis zum Referenzjahr 2032 um 139.700 Personen weiter zunehmen. Diese Zunahme entspricht einem Zuwachs von 31,7 %.

Abb. 3: Entwicklung der Altersstruktur in Mittelfranken



Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2032

¹⁾ Einwohner in 1000

Neben der Entwicklung der Gesamteinwohnerzahl ist die Altersstruktur von Interesse, denn neben der Abnahme einer Bevölkerung ist vor allem deren Alterung ein zentrales Merkmal des demographischen Wandels (vgl. Abb. 3).

Die Bevölkerungsentwicklung im VGN wird begleitet von einer sich signifikant ändernden Altersstruktur. Bis zum Jahr 2032 wird sich die Altersstruktur im VGN grundlegend verändert haben.

- **Der Alterungsprozess der Bevölkerung kann auch mit Wanderungsgewinnen nicht mehr gestoppt, allenfalls abgemildert werden.**

Im Jahr 2032 wird dann die Altersgruppe der „über 60-Jährigen“ am stärksten sein, während die Anteile der mittleren und jüngeren Altersklassen deutlich niedriger ausfallen werden als noch im Jahr 2012.

Die Brisanz des Alterungsprozesses zeigt folgende Entwicklung eindrucksvoll.

- **Im Jahr 2032 wird jeder Dritte Einwohner in Mittelfranken über 60 Jahre alt sein. Im Jahr 2012 war das nur jeder 4. Einwohner und im Jahr 1988 nur jeder 5. Einwohner.**

Tab. 6: 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 |
|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|
| Oberfranken | | | | |
| 2012 - 2032 | -19,1 | -16,1 | -27,3 | 27,5 |
| 1992 - 2032 | -35,1 | -40,7 | -11,4 | 55,6 |
| Mittelfranken | | | | |
| 2012 - 2032 | -5,4 | -6,4 | -12,2 | 31,7 |
| 1992 - 2032 | -13,3 | -24,3 | 5,7 | 70,5 |
| Unterfranken | | | | |
| 2012 - 2032 | -18,2 | -14,3 | -23,5 | 33,7 |
| 1992 - 2032 | -33,6 | -36,8 | -1,5 | 76,4 |
| Oberpfalz | | | | |
| 2012 - 2032 | -14,8 | -12,6 | -18,6 | 39,9 |
| 1992 - 2032 | -26,8 | -31,6 | 9,3 | 82,7 |

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2032

In der Tab. 6 werden die prozentualen Zu- bzw. Abnahmen in den vier dargestellten Altersgruppen aufgeführt. Hier werden die Verschiebungen der Altersstruktur und damit die Überalterung der Bevölkerung beeindruckend dokumentiert.

In allen vier Regierungsbezirken sind die Zunahmen im Prognosezeitraum von 2012 bis 2032 in der Altersgruppe der „über 60-Jährigen“ am größten.

Die Leistungen des ÖPNV werden für die Bewältigung der Folgen des demographischen Wandels unverzichtbar sein. Gerade in der Städteachse wird aufgrund des Wachstums der Bevölkerung auch zukünftig noch die Verkehrsnachfrage weiter zunehmen. Das Verkehrswachstum kann nur mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot nachhaltig und zugleich umweltverträglich abgewickelt werden.

In den ländlichen Gebieten, in denen starke Bevölkerungsverluste zu verzeichnen sind, muss eine angepasste, aber flächenhafte Versorgung mit Mobilität sichergestellt werden. Bedenkt man, wie oben skizziert, dass der demographische Wandel auch mit einem Alterungsprozess der Bevölkerung einhergeht, wird deutlich, dass hier in Zukunft weitere wichtige gesellschaftliche Aufgaben auf den ÖPNV zukommen werden.

Räumlich betrachtet zeichnen sich zukünftig zwei unterschiedliche Handlungsfelder für den VGN ab. Räume im Zentrum der Metropolregion mit einem Bevölkerungswachstum und damit auch mit einer zunehmenden Verkehrsnachfrage. Dieser Zuwachs an Verkehr kann nur mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot umweltverträglich abgewickelt werden.

Demgegenüber stehen Regionen im VGN, in denen die Bevölkerung stark abnimmt. In diesen Räumen muss eine angepasste, flexible und flächenhafte Versorgung mit Mobilität sichergestellt werden.

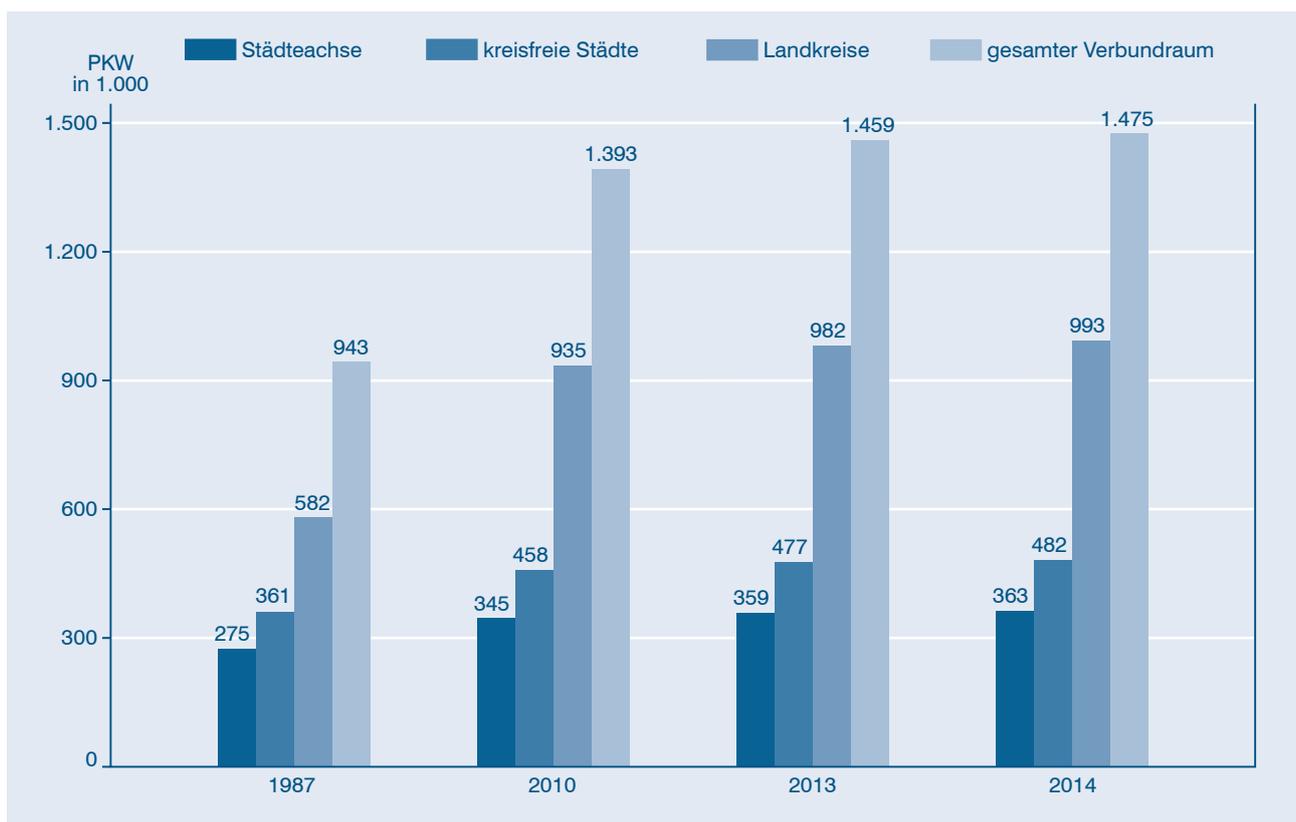
1.4. Entwicklung des Pkw-Bestandes

Der Trend zum eigenen Pkw und die damit verbundene erhöhte Pkw-Verfügbarkeit hat sich auch im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 weiter fortgesetzt. Die Zahl der zugelassenen Pkw im Verbundgebiet erhöhte sich von 2012 zu 2014 um 2,6 % bzw. um über 37.000 Pkw.

Damit waren am 01.01.2014 im Verbundgebiet insgesamt über 1,475 Mio. Pkw zugelassen.

Bei der Unterscheidung der Entwicklung der Pkw-Zulassungszahlen in den vier in der Abb. 4 dargestellten Gebietskategorien VGN (Gesamtentwicklung), Städteachse, kreisfreien Städte und Landkreise fällt auf, dass im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 die prozentuale Zunahme bei allen Gebietskategorien nahezu identisch war.

Abb. 4: PKW-Entwicklung 1987 - 2014 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: 1.1.2014)
¹⁾ erweiterungs- und stilllegungsbereinigt

Hier setzt sich der schon seit einiger Zeit zu beobachtende Trend fort, dass sich die Steigerungsraten in der Stadtachse und den Landkreisen weiter angleichen.

In allen vier Gebietskategorien wurden neue Höchststände im Pkw-Bestand erzielt. In den Landkreisen des VGN werden bald eine Million Pkw zugelassen sein (vgl. Abb. 4).

Auch bei der Betrachtung der Pkw-Entwicklung in den einzelnen Landkreisen von 2012 zu 2014 zeigt sich einheitliches Bild ohne größere Ausreißer. Innerhalb der Landkreise liegen die Steigerungsraten der Pkw-Zulassungszahlen zwischen 2,2 % und 3,2 %.

- **Der seit fünf Jahren feststellbare Trend der Angleichung der Steigerungsraten bei den Pkw-Zulassungszahlen innerhalb der Stadtachse und den Landkreisen setzt sich weiter fort.**

In der Abb. 4 ist die Pkw-Entwicklung von 1987 bis 2014 erweiterungsbereinigt und stilllegungsbereinigt in der Unterscheidung Verbundgebiet (Gesamtentwicklung), Stadtachse, kreisfreie Städte und Landkreise aufgeführt.

Die enorme Zunahme des Pkw-Bestandes im VGN zeigt sich, wenn man die Anzahl der zugelassenen Pkw zu Verbundstart im Jahr 1987 mit dem Jahr 2014 vergleicht (vgl. Abb. 4).

- **Im Vergleich zum Verbundstart im Jahr 1987 sind erweiterungsbereinigt im Jahr 2014 über eine halbe Million Pkw mehr zugelassen. Erweiterungsbereinigt beträgt die Zunahme des Pkw-Bestandes im VGN über 56 %.**

Die Anzahl der zugelassenen Pkw hat sich verbundweit im Vergleichszeitraum um über 530.000 Pkw erhöhet. Dabei entfällt der größte Teil der Pkw-Zunahme mit 77 % (411.300 Pkw) auf die VGN-Landkreise, 17 % (87.800 Pkw) auf die Stadtachse und 6 % (32.900 Pkw) auf die kreisfreien Städte außerhalb der Stadtachse.

In der Unterscheidung Stadtachse und Landkreise verteilt sich dieser enorme Zuwachs folgendermaßen auf die beiden Gebietskategorien (vgl. Tab. 7).

In der Stadtachse hat sich die Anzahl der Pkw um über 87.800 erhöhet, was einer prozentualen Zunahme von 32 % entspricht. In den Landkreisen hat sich der Pkw-Bestand noch viel stärker erhöhet. Hier hat die Anzahl der Pkw im Vergleichszeitraum von 1987 bis 2014 um über 411.300 zugenommen, was einer prozentualen Zunahme von ca. 71 % entspricht.

In den letzten 27 Jahren hat rein rechnerisch die Anzahl der Pkw im Verbund jährlich um 2,1 % zugenommen. Diese jährliche prozentuale Zunahme würde 19.700 Pkw entsprechen. Diese 19.700 Pkw beanspruchen jedes Jahr theoretisch einen zusätzlichen Flächenbedarf im ruhenden Verkehr von über 27 Fußballfeldern in den Wohnorten und 27 Fußballfelder an den jeweiligen Arbeitsorten.

Im Vergleichszeitraum von 2012 zu 2014 hat sich der Motorisierungsgrad der Verbundbevölkerung weiter erhöht (vgl. Tab. 7). Zu Jahresbeginn 2012 lag der Kennwert Pkw je 1.000 Einwohner bei 552 im VGN.

Im Jahr 2014 erreicht der Motorisierungsgrad mit 570 Pkw je 1.000 Einwohner innerhalb des VGN wieder einen neuen Höchststand. In Deutschland bzw. in Bayern lag der Motorisierungsgrad im Jahr 2014 bei 547 Pkw je 1.000 Einwohner bzw. bei 585 Pkw je 1.000 Einwohner (vgl. Karte im Anhang).

- **Mit der ständigen Zunahme des Pkw-Bestandes geht auch eine permanente Zunahme der Motorisierung der Bevölkerung im VGN einher.**

Die Unterschiede im Motorisierungsgrad zwischen der Bevölkerung in der Städteachse und den Landkreisen hat sich weiter erhöht. Im Jahr 2014 stehen den Einwohnern innerhalb der Städteachse bezogen auf 1.000 Einwohner 474 Pkw zur Verfügung. In den VGN-Landkreisen liegt dieser Kennwert bei 621 Pkw je 1.000 Einwohner.

Damit hat sich der Abstand im Motorisierungsgrad zwischen Stadt und Land bezogen auf 1.000 Einwohner weiter vergrößert. Zum Verbundstart im Jahr 1987 war der Motorisierungsgrad innerhalb der Städteachse und den Landkreisen mit 392 Pkw je 1.000 Einwohner bzw. 420 Pkw je 1.000 Einwohner nahezu gleich.

Seit dem Jahr 1987 hat sich der Motorisierungsgrad der Einwohner in der Städteachse und in den Landkreisen unterschiedlich entwickelt. In den letzten 27 Jahren hat sich der Kennwert Pkw je 1.000 Einwohner in den Landkreisen um über 200 Pkw erhöht. Im gleichen Zeitraum hat sich die Anzahl der Pkw in der Städteachse lediglich um 82 Pkw je 1.000 Einwohner erhöht (vgl. Tab. 7)

Im Verlauf der Pkw-Motorisierung gab es innerhalb der Städteachse auch Phasen, in denen der Pkw-Bestand rückläufig war. Dagegen hat sich in den Landkreisen seit 1987 die Motorisierung ständig erhöht (vgl. Tab. 7).

- **Es ist kein Ende der zunehmenden Motorisierung im VGN in Sicht. Innerhalb der Städteachse und in den Landkreisen haben sich die Zuwachsraten in den letzten fünf Jahren angenähert und sind nahezu identisch.**

Die Ergebnisse der aktuellen Shell Studie „Pkw-Szenarien bis 2040“ zeigen, dass mit einer weiteren Zunahme des Motorisierungsgrades in Deutschland bis zum Jahr 2030 zu rechnen ist. Der Höhepunkt der Gesamtmotorisierung in Deutschland wird laut der Shell-Studie im Jahr 2027/2028 erreicht. Danach wird ein leichter Rückgang des Motorisierungsgrades bis zum Jahr 2040 prognostiziert.

Die Prognose des Pkw-Bestands zeigt, dass der Pkw-Bestand in Deutschland bis zum Jahr 2025 weiter wachsen wird. Ab dem Jahr 2025 geht der Pkw-Bestand zurück und pendelt sich im Jahr 2040 ungefähr auf das heutige Niveau ein.

Als Fazit der neuesten Shell-Studie bleibt festzuhalten, dass trotz des demographischen Wandels und trotz neuer gesellschaftlicher Trends, wie z.B. die Zunahme von carsharing-Angeboten in Großstädten und die Abnahme des Führerscheinbesitzes von jungen Erwachsenen, die Nachfrage nach Auto-Mobilität bis zum Ende des Betrachtungszeitraumes im Jahr 2040 hoch sein wird.

Tab. 7: 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 | 943.100 | 409 | 274.747 | 392 | 582.120 | 420 |
| 1989 | 1.011.245 | 426 | 290.660 | 402 | 627.621 | 439 |
| 1991 | 1.068.107 | 435 | 307.156 | 414 | 663.784 | 446 |
| 1993 | 1.120.550 | 447 | 316.442 | 424 | 704.493 | 460 |
| 1995 | 1.153.317 | 455 | 316.268 | 427 | 735.753 | 469 |
| 1997 | 1.179.775 | 462 | 317.567 | 431 | 760.308 | 478 |
| 1999 | 1.222.936 | 476 | 322.306 | 438 | 795.894 | 496 |
| 2000 | 1.250.570 | 486 | 328.357 | 446 | 815.838 | 507 |
| 2001 | 1.260.570 | 488 | 330.438 | 446 | 823.344 | 510 |
| 2002 | 1.281.814 | 494 | 336.948 | 453 | 836.607 | 516 |
| 2003 | 1.292.553 | 497 | 337.655 | 452 | 846.281 | 521 |
| 2004 | 1.300.721 | 499 | 335.517 | 449 | 855.997 | 526 |
| 2005 | 1.308.684 | 502 | 333.943 | 444 | 865.402 | 532 |
| 2006 | 1.321.340 | 507 | 334.697 | 443 | 876.808 | 541 |
| 2007 | 1.332.251 | 512 | 334.434 | 441 | 887.837 | 549 |
| 2008 | 1.370.602 | 527 | 344.831 | 453 | 914.094 | 566 |
| 2009 | 1.374.435 | 530 | 341.478 | 449 | 920.946 | 573 |
| 2010 | 1.393.177 | 537 | 344.756 | 453 | 935.229 | 583 |
| 2011 | 1.414.232 | 544 | 348.760 | 454 | 950.394 | 593 |
| 2012 | 1.438.121 | 552 | 353.692 | 456 | 967.679 | 603 |
| 2013 | 1.458.864 | 566 | 358.777 | 472 | 982.056 | 616 |
| 2014 | 1.475.155 | 570 | 362.557 | 474 | 993.492 | 621 |

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

Auf den VGN übertragen bedeuten diese Szenarien, dass sich an den derzeitigen Rahmenbedingungen im VGN d.h. an der weiteren Zunahme des Pkw-Bestands und der weiteren Zunahme des Motorisierungsgrads, auch in naher Zukunft nichts ändern wird.

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

Voraussichtlich bis zu den Jahren 2025 bis 2030 wird die Motorisierung und damit auch die Pkw-Verfügbarkeit im VGN, analog zur Entwicklung in Deutschland noch weiter zunehmen. Erst ab dem Jahr 2040 ist mit leichten Rückgängen zu rechnen.

1.5. Pendlerentwicklung

Die in diesem Kapitel vorgestellten Ergebnisse beruhen auf Auswertungen der Pendlerdaten aus der Arbeitsamtsstatistik von 1997 bis 2014.

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

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

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

In der Abb. 5 wird der Pendlereinzugsbereich der Stadt Nürnberg mit seinen Herkunftsgebieten dargestellt. Die Stadt Nürnberg ist das größte Pendlerzentrum Nordbayerns und besitzt dadurch auch für den VGN die größte verkehrliche Bedeutung.

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

In der aktuellen Abb. 5 wird die Entwicklung der Berufseinpendler nach Nürnberg in den Pendlerachsen anhand der Jahre 1997, 2000, 2012 und 2014 näher betrachtet.

Im Vergleich zum letzten Verkehrsentwicklungsbericht aus dem Jahr 2012 lassen sich folgende Veränderungen ausmachen.

➤ **Im Jahr 2014 pendelten am Werktag über 148.600 Beschäftigte von außerhalb in die Stadt Nürnberg zum Arbeiten ein.**

Das waren drei Prozent Beschäftigte mehr als im Jahr 2012. Annähernd 122.000 Berufseinpendler nach Nürnberg hatten ihren Wohnort im VGN.

Die Herkunftsorte bzw. Herkunftsgebiete der Berufseinpendler nach Nürnberg werden in der Abb. 5 aufgeführt.

In der Pendlerachse 1 findet der mit Abstand stärkste Berufsverkehr von und nach Nürnberg statt. In diesem Korridor pendeln am Werktag im Jahr 2014 ca. 35.700 Beschäftigte nach Nürnberg. Die Pendlerachse 1 umfasst die Stadt Fürth, Teilbereiche vom Landkreis Fürth und die Landkreise Neustadt/A.-Bad Windsheim bzw. Kitzingen (vgl. Abb. 5).

Abb. 5: Pendlerachsen Stadt Nürnberg - Berufseinpendler ¹⁾



Quelle: Bundesagentur für Arbeit jeweilige Jahrgänge

¹⁾ sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer

Nur Berufseinpendler innerhalb des aktuellen Verbundgebietes

Den zweitstärksten Pendlerkorridor bildet die Achse 6 mit der kreisfreien Stadt Schwabach und den Landkreisen Roth und Weißenburg-Gunzenhausen. Aus diesen Herkunftsbe-
reichen pendeln täglich über 19.500 Berufstätige nach Nürnberg.

Insgesamt hat sich das Pendleraufkommen in allen sieben auf die Stadt Nürnberg gerichteten Pendlerachsen im Vergleich zu 2012 erhöht. Das auf Nürnberg gerichtete Pendleraufkommen hat um 2,5 Prozentpunkte zugenommen. Das sind 3.000 Berufseinpender nach Nürnberg mehr, die am Werktag morgens nach Nürnberg hineinfahren und abends die Stadt wieder verlassen.

Theoretisch entsteht durch die 3.000 zusätzlichen Berufseinpender nach Nürnberg eine Autoschlange von fast 16 Kilometern Länge, die sich zweimal täglich bildet.

Im Rückblick auf das Jahr 2012 fand mit 3,6 % die stärkste Zunahme in der Achse 1 statt (vgl. Abb. 5). Hier hat sich das Berufspendleraufkommen in den letzten beiden Jahren um über 1.200 Pendler erhöht. Auch in der Pendlerachse 2 war mit 2,7 % ein überdurchschnittliches Wachstum zu verzeichnen.

➤ **Im Vergleich zum Jahr 1997 hat sich die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg im Jahr 2014 in den untersuchten Pendlerachsen um 13.400 erhöht, was einer Zunahme von über 12 % entspricht.**

Dabei haben sich die Pendlerachsen 1 und 2 am stärksten entwickelt. Im Betrachtungszeitraum von 1997 zu 2014 haben sich die Berufseinpender von der Achse 1 um 6.000 und in der Achse 2 um 3.500 erhöht. Überdurchschnittliche Zuwächse waren auch in der Pendlerachse 4 mit einem Zuwachs von mehr 13 % zu verzeichnen.

Über 26 % der Herkunftsorte der Berufseinpender nach Nürnberg kommen unmittelbar aus den kreisfreien Städten der Städteachse. Dabei stammen 20.500 Einpendler bzw. 17 % der Gesamteinpendler nach Nürnberg aus Fürth, 6.000 Einpendler bzw. 5 % entfallen auf Erlangen und 5.400 bzw. 4 % kommen aus Schwabach.

Mit über 21.500 Einpendlern nach Nürnberg behält der Landkreis Nürnberger Land auch im Jahr 2014 seine Spitzenposition.

Im Untersuchungszeitraum von 1997 bis 2014 haben alle Pendlerverflechtungen mit der Stadt Nürnberg und den Gemeinden im Umland zugenommen. Die einzige Ausnahme stellt der Landkreis Neumarkt dar, hier hat sich die Anzahl der Einpendler nach Nürnberg im Vergleich zu 1997 um rund 3 % verringert.

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

So nahmen die Anzahl der Berufseinpender von Fürth nach Nürnberg um 4.300 Pendler bzw. von Erlangen nach Nürnberg um 1.150 Pendler zu.

Die prozentual größten Zuwächse waren bei den Pendlerbeziehungen der Stadt Nürnberg zu den kreisfreien Städten Ansbach (27 %), Bamberg (39 %) und Bayreuth (51 %) zu beobachten.

In der Tab. 8 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. 8 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. 8).

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

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

Das zeigt sich auch bei der Betrachtung des Kennwerts Auspendlerquote der beiden Städte. Mit einer Auspendlerquote von 70,7 % in Fürth und mit 66,4 % in Schwabach werden in beiden Städten verbundweit Spitzenwerte erreicht (vgl. Tab. 8).

Die Stadt Nürnberg als das größte Pendlerzentrum Nordbayerns übt mit seiner hohen Arbeitsmarktattraktivität eine große Anziehungskraft auf die Beschäftigten innerhalb des VGN aus. Das spiegelt sich auch am Pendlersaldo wider: Mit einem Plus von über 90.000 Berufseinpendler hat die Stadt Nürnberg den größten Pendlerüberschuss im VGN.

➤ **Die Stadt Nürnberg weist mit ihren über 284.500 Beschäftigten am Arbeitsort die größte Arbeitsplatzzentralität im VGN auf. Im Jahr 2014 hat sich die Anzahl der Beschäftigten in Nürnberg gegenüber dem Jahr 2012 nochmal um über 9.000 erhöht.**

Die Stadt Erlangen ist mit fast 89.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort das zweitstärkste überregionale Arbeitszentrum im VGN. Bezogen auf die Einwohnerzahl hat die Stadt Erlangen mit 840 Beschäftigten je 1.000 Einwohner die höchste Beschäftigtendichte im VGN.

Der VGN-Durchschnitt dieses Kennwerts lag im Jahr 2014 bei 401 Beschäftigten je 1.000 Einwohner. Zum Vergleich: In der Städteachse lag dieser Kennwert bei 563 Beschäftigten je 1.000 Einwohner, in den Landkreisen lag die so ermittelte Beschäftigtendichte bei 288 Beschäftigten je 1.000 Einwohner.

Tab. 8: Beschäftigte und Ein- und Auspendler nach Gebietskörperschaften 2014

| Gebietskörperschaften | Beschäftigte | | Einpendler | Auspendler | Einpendler-Quote | Auspendler-Quote | Pendler-Saldo |
|---------------------------------|--------------|------------|------------|------------|------------------|------------------|---------------|
| | Wohnort | Arbeitsort | | | | | |
| Amberg | 15.574 | 25.317 | 16.041 | 6.332 | 63,4 | 40,7 | 9.743 |
| Ansbach | 15.568 | 24.685 | 15.585 | 6.507 | 63,1 | 41,8 | 9.117 |
| Bamberg | 24.975 | 50.255 | 34.992 | 9.769 | 69,6 | 39,1 | 25.280 |
| Bayreuth | 24.204 | 44.447 | 27.141 | 6.948 | 61,1 | 28,7 | 20.243 |
| Erlangen | 43.213 | 88.910 | 61.009 | 15.446 | 68,6 | 35,7 | 45.697 |
| Fürth | 49.694 | 42.375 | 27.741 | 35.149 | 65,5 | 70,7 | -7.319 |
| Nürnberg | 194.388 | 284.529 | 148.661 | 59.097 | 52,2 | 30,4 | 90.141 |
| Schwabach | 15.309 | 14.946 | 9.758 | 10.168 | 65,3 | 66,4 | -363 |
| LK Amberg-Sulzbach | 41.120 | 26.949 | 8.987 | 23.204 | 33,3 | 56,4 | -14.171 |
| LK Ansbach | 73.570 | 57.071 | 14.403 | 30.998 | 25,2 | 42,1 | -16.499 |
| LK Bamberg | 61.041 | 34.599 | 13.529 | 40.016 | 39,1 | 65,6 | -26.442 |
| LK Bayreuth | 41.563 | 22.692 | 8.577 | 27.487 | 37,8 | 66,1 | -18.871 |
| LK Erlangen-Höchstadt | 55.213 | 44.957 | 24.738 | 35.067 | 55,0 | 63,5 | -10.256 |
| LK Forchheim | 47.365 | 28.500 | 9.924 | 28.845 | 34,8 | 60,9 | -18.865 |
| LK Fürth | 45.679 | 22.949 | 11.966 | 34.715 | 52,1 | 76,0 | -22.730 |
| LK Neumarkt i.d.OPf. | 52.165 | 44.337 | 10.314 | 18.194 | 23,3 | 34,9 | -7.828 |
| LK Neustadt/Aisch-Bad Windsheim | 39.915 | 29.947 | 7.169 | 17.177 | 23,9 | 43,0 | -9.968 |
| LK Nürnberger Land | 65.599 | 50.254 | 19.286 | 34.702 | 38,4 | 52,9 | -15.345 |
| LK Roth | 49.788 | 34.546 | 12.860 | 28.153 | 37,2 | 56,5 | -15.242 |
| LK Weißenburg-Gunzenhausen | 36.560 | 30.808 | 6.292 | 12.083 | 20,4 | 33,0 | -5.752 |

Quelle: Bundesagentur für Arbeit
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2014

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

In Bamberg und Bayreuth gab es im Jahr 2014 einen Überhang von 25.300 bzw. 20.200 Berufseinpendlern. Mit einer Beschäftigtendichte von 703 Beschäftigten je 1.000 Einwohner und 625 Beschäftigten je 1.000 Einwohner werden auch in der Stadt Bamberg und in der Stadt Bayreuth Spitzenwerte innerhalb des VGN erreicht.

Mit über 50.000 bzw. 44.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort weisen die beiden oberfränkischen Städte Bamberg und Bayreuth, sogar einen höheren Beschäftigtenbestand auf als die Großstadt Fürth mit 42.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort.

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

Neben der Anzahl der Beschäftigten am Wohn- bzw. am Arbeitsort werden in der Tab. 8 auch die Kennwerte Einpendler- und Auspendlerquote ausgewiesen.

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.

Um die Ergebnisse der Pendlerbeziehungen der kreisfreie Städte und Landkreise besser miteinander vergleichen zu können, wurden in der Tab. 8 noch die Kennwerte Ein- und Auspendlerquote dargestellt, die Aussagen unabhängig von der Regionsgröße erlauben.

Die Einpendlerquote zeigt an, wie viel Prozent der Arbeitnehmer in eine bestimmte Gebiets-einheit einpendeln.

Die Einpendlerquote ist der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einer Stadt oder eines Landkreises, deren Wohnort außerhalb dieser Gebietskategorie liegt, an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in der betreffenden Stadt bzw. Landkreises. Die Einpendlerquote zeigt an, wie viel Prozent der Beschäftigten in eine bestimmte Gebietskategorie (hier: kreisfreie Städte bzw. Landkreise) einpendeln.

Innerhalb der Gruppe der Gruppe der kreisfreien Städte im VGN hat die Stadt Nürnberg mit 52,2 % die geringste Einpendlerquote. Das bedeutet für Nürnberg, dass jeder zweite sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort von außerhalb kommt. Bei allen anderen kreisfreien Städten kommen rund zwei Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort von außerhalb.

In den Landkreisen liegen die Einpendlerquoten im Vergleich zu den kreisfreien Städten deutlich niedriger. Die höchste Einpendlerquote mit 55 % besitzt der Landkreis Erlangen-Höchstadt, was an den drei im Landkreis ortsansässigen Weltfirmen liegt, die eine hohe Anziehungskraft auf die Beschäftigten ausüben.

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

- **Der Landkreis Fürth ist der Spitzenreiter unter den Auspendlerregionen innerhalb des VGN. Hier liegt die Auspendlerquote im Jahr 2014 bei 76 %. Ähnlich hohe Werte erreichen noch die Landkreise Bamberg und Bayreuth mit einer Auspendlerquote von jeweils rund 66 %.**

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

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich im VGN die Anzahl der Berufspendler im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 weiter erhöht hat.

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

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Die Entwicklung des VGN-Verkehrsnetzes in der Unterscheidung nach Betriebszweigen ist in den Tab. 9 und 10 aufgeführt. Im Betrachtungszeitraum von 2012 zu 2014 waren nur kleine Veränderungen im Verkehrsnetz zu verzeichnen.

So hat sich die Linienzahl im VGN im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 um 15 Linien auf insgesamt 680 Linien erhöht. Bei den neuen Linien handelt es sich ausschließlich um Buslinien, damit verkehren im Jahr 2014 im VGN 640 Buslinien.

Durch die Integration der neuen Buslinien hat sich die Anzahl der Haltestellen im Busverkehr um 90 Haltestellen auf den neuen Rekordwert von 8.000 Haltestellen erhöht. Damit konnte die Erschließungsqualität in bestimmten Bereichen des VGN verbessert werden.

Im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 hat sich das Streckennetz der Regionalbahn durch die Verlängerung der R-Bahnlinie 9 bis nach Kinding im Landkreis Eichstätt um 34 km erweitert.

Durch die Verlängerung der R9 hat sich die Anzahl der Regionalbahnhöfe im Jahr 2014 auf 189 Bahnhöfe erhöht. Die Anzahl der S-Bahnhöfe konnte durch die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Petersaurach Nord auf 81 gesteigert werden (vgl. Tab. 9).

Das VGN-Verkehrsnetz hat im Jahr 2014 eine Ausdehnung von ca. 11.276 km Streckenlänge bzw. 11.997 km Linienlänge (vgl. Tab. 10). Damit hat sich Länge des aktuellen Strecken- und Liniennetzes im Vergleich zu 2012 nur geringfügig erweitert.

- **Die Streckenlänge des Gesamtnetzes im VGN hat sich von 1987 zu 2014 mehr als vervierfacht.**

Tab. 9: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen

| Betriebszweige | Anzahl Linien | | | Anzahl Haltestellen | | |
|----------------|---------------|------------|------------|---------------------|--------------|--------------|
| | 1987 | 2012 | 2014 | 1987 | 2012 | 2014 |
| U-Bahn | 2 | 3 | 3 | 28 | 46 | 46 |
| Straßenbahn | 6 | 5 | 5 | 84 | 74 | 74 |
| S-Bahn | 1 | 4 | 4 | 11 | 80 | 81 |
| Regionalbahn | 14 | 28 | 28 | 123 | 188 | 189 |
| Bus | 104 | 625 | 640 | 1.770 | 7.910 | 8.000 |
| Gesamt | 127 | 665 | 680 | 2.016 | 8.168 | 8.390 |

Seit Verbundstart im Jahr 1987 hat sich die Anzahl der Regionalbahnlinien im VGN verdoppelt. Im Jahr 2014 war die Anzahl der Buslinien sechsmal höher als noch zum Verbundstart. In den letzten 27 Jahren hat die Anzahl der bedienten Haltestellen im Verbund mehr als vervierfacht. Den Verbundfahrgästen stehen im Jahr 2014 8.389 Haltestellen als Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV zur Verfügung.

Die Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Netzes im Dezember 2010 war ein Quantensprung in der Entwicklung des S-Bahn-Netzes im Verkehrsverbund. Durch die Inbetriebnahme hat sich die Streckenlänge im S-Bahn-Netz von vorher 67 km auf 228 km mehr als verdreifacht (vgl. Tab. 10).

Tab. 10: Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen

| Betriebszweige | Streckenlänge in km | | | Linienlänge in km | | |
|----------------|---------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|
| | 1987 | 2012 | 2014 | 1987 | 2012 | 2014 |
| U-Bahn | 19 | 35 | 35 | 29 | 39 | 39 |
| Straßenbahn | 40 | 33 | 33 | 51 | 37 | 37 |
| S-Bahn | 17 | 228 | 228 | 17 | 229 | 229 |
| Regionalbahn | 425 | 934 | 968 | 457 | 992 | 1.026 |
| Bus | 2.140 | 9.749 | 10.012 | 2.499 | 10.403 | 10.666 |
| Gesamt | 2.641 | 10.979 | 11.276 | 3.053 | 11.700 | 11.997 |

In den Abb. 6 und 7 wird die Verteilung der Zug- und Wagenkilometer bzw. der Platzkilometer auf die unterschiedlichen Betriebszweige im VGN (R-Bahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus) dargestellt und deren Entwicklung in einer Zeitreihe von 1988 bis zum Jahr 2014 abgebildet. Die Daten zur Betriebsleistungsstatistik werden jährlich von den Gesellschaftern an die Verbundgesellschaft gemeldet.

Die Zug- bzw. Wagenkilometer geben die Fahrleistung der unterschiedlichen Verkehrsmittel im ÖPNV (R-Bahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus) in Kilometern wieder.

Mit der Maßeinheit Platzkilometer wird das Beförderungsangebot im ÖPNV gemessen. Die Berechnung der Platzkilometer erfolgt durch die Multiplikation der Zug- bzw. Wagenkilometer mit dem Platzangebot je Fahrzeug (Sitz- und Stehplätze).

Die beiden Kennwerte sind unabhängig davon ob die Leistung auch vom Fahrgast genutzt wird d.h. es handelt sich hierbei um reine Betriebsleistungs- bzw. Angebotskennzahlen.

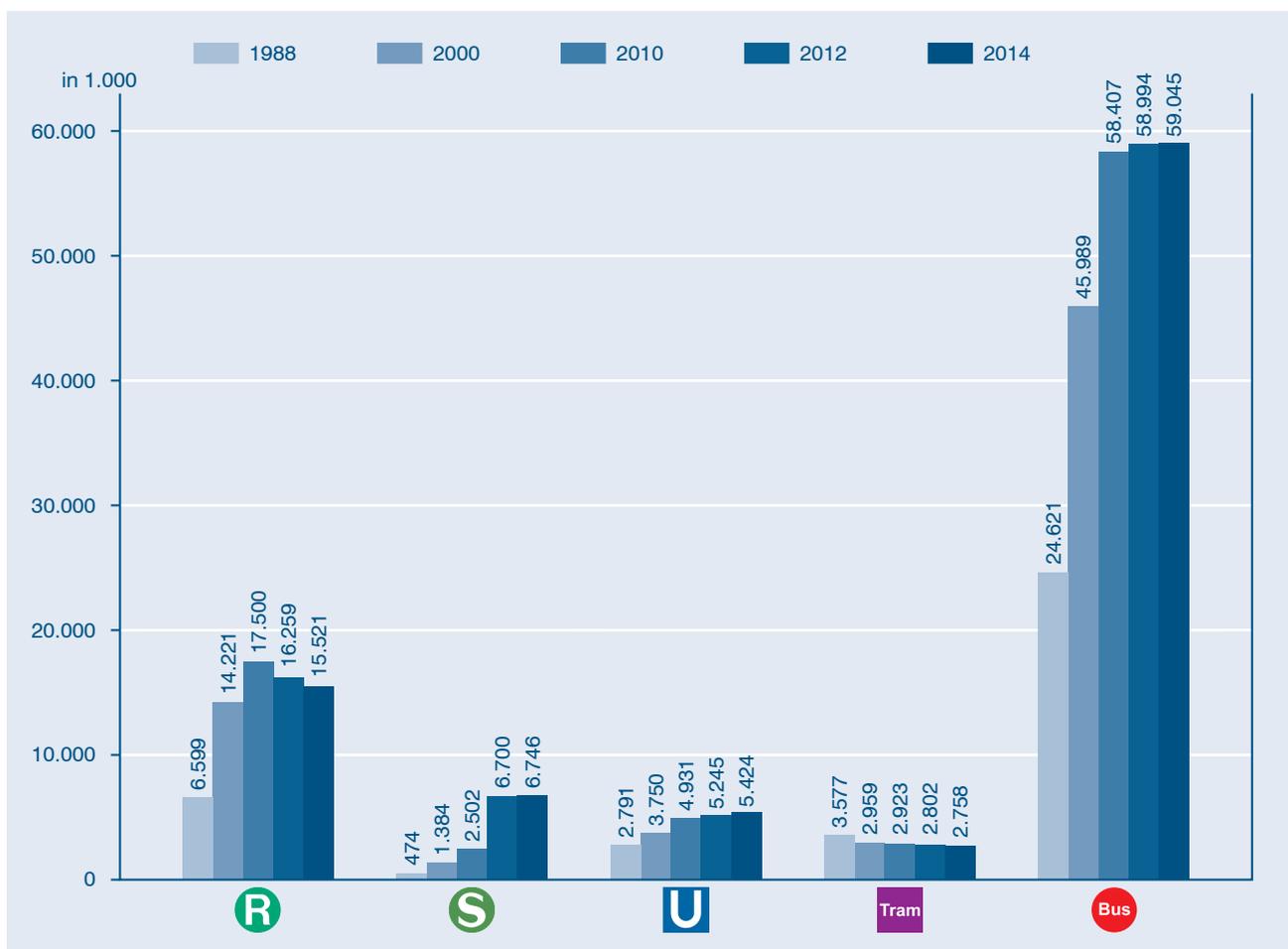
Unter dem Betriebszweig R-Bahn werden die Leistungs- und Angebotsdaten der beiden im VGN tätigen Schienenverkehrsunternehmen DB Regio AG und agilis zusammengeführt.

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 haben sich die Zug- und Wagenkilometer insgesamt um 0,6 % verringert und die Anzahl der Platzkilometer hat um einen Prozent zugenommen. Im Jahr 2014 belaufen sich die Verkehrsleistungen im VGN auf 89,494 Mio. Zug- und Wagenkilometer.

- **Das Beförderungsangebot im VGN beläuft sich im Jahr 2014 auf 22,443 Mio. Platzkilometer, was einen neuen Höchstwert im Kapazitätsangebot des VGN bedeutet.**

Abb. 6: Zug- und Wagenkilometer in Tsd.



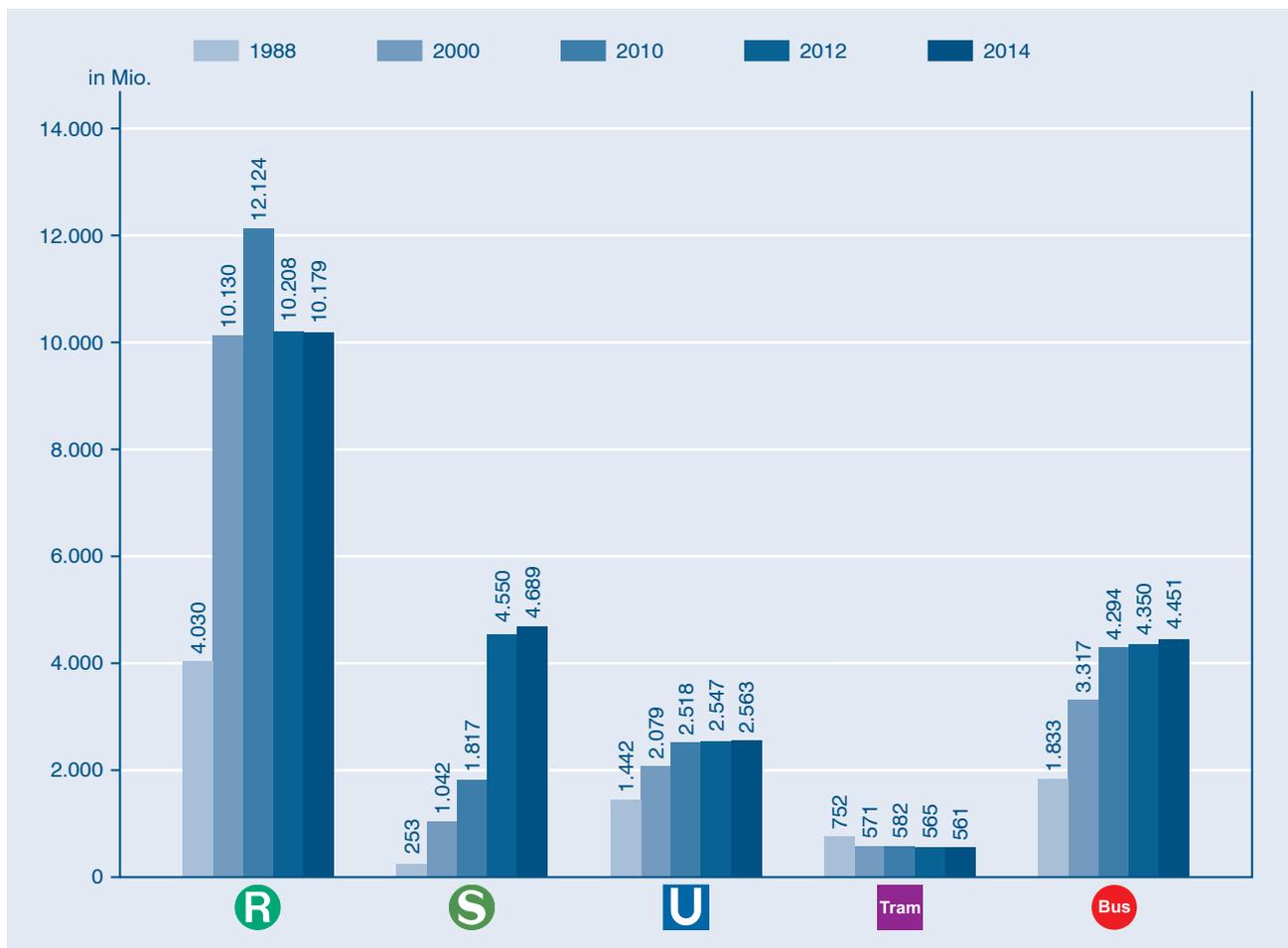
Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen an den VGN

Im Betrachtungszeitraum von 2012 zu 2014 waren neben dem Betriebszweig R-Bahn auch bei dem Betriebszweig Straßenbahn leichte Rückgänge, sowohl bei den Zug- und Wagenkilometern, als auch bei den Platzkilometern zu verzeichnen (vgl. Abb. 6 und Abb. 7).

Die Rückgänge sind im wesentlichen auf den Wegfall der sogenannten „Alex-Züge“ der Vogtlandbahn zwischen Amberg und Nürnberg im Jahrfahrplan 2013 zurückzuführen.

Die Ursache für die leichten Rückgänge im Betriebszweig Straßenbahn ist auf Reduzierungen im Fahrtenangebot zurückzuführen.

Abb. 7: Platzkilometer in Mio. ¹⁾



Quelle: Meldungen der Verkehrsunternehmen an den VGN

¹⁾ 4 Personen je m² Stehplatz

Der Rückblick auf das Jahr 1988 verdeutlicht wie stark die Fahrleistung und das Platzangebot im VGN ausgeweitet wurden. Im Betrachtungszeitraum von 1988 bis 2014 stiegen die Zug- und Wagenkilometer um 135 % bzw. die Platzkilometer um 170 %.

In den Tab. 11 und 12 wird die Entwicklung der Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) differenziert nach Städten und Landkreisen im VGN dargestellt.

In der Tab. 11 wird die Entwicklung der Zugkilometer von 2010 bis 2014 betrachtet.

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Bei der Tab. 12 wird die Entwicklung der Anteile der VGN-Gebietskörperschaften am Gesamtaufkommen der Zugkilometer dargestellt.

➤ **Bezogen auf die Anzahl der Zugkilometer war der Landkreis Nürnberger Land auch im Jahr 2014 wieder Spitzenreiter aller VGN-Gebietskörperschaften.**

Die Anzahl der Zugkilometer im Landkreis Nürnberger Land betrug im Jahr 2014 über 4,683 Mio. Zugkilometer, was einem Anteil an der Gesamtverkehrsleistung im SPNV des VGN von 20,3 % entspricht (vgl. Tab. 12).

Bei den elf weiteren komplett in den VGN integrierten Landkreisen, lag das Leistungsangebot im Jahr 2014 zwischen 632 Tsd. Zugkilometer im Landkreis Erlangen-Höchstadt/A. und 1,546 Mio. Zugkilometer im Landkreis Neustadt/A.-Bad Windsheim.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt/A. mit dem geringsten Zugangebot im VGN erreicht einen Anteil an der Gesamtverkehrsleistung im SPNV von 2,7 %. Bei den anderen Landkreisen hatten die Anteile eine Schwankungsbreite von 3,4 % bis 6,7 % (vgl. Tab. 12).

Da die überwiegende Anzahl der R- und S-Bahn-Linien auf Nürnberg zulaufen, hat die Großstadt Nürnberg mit über 3 Mio. Zugkilometern das größte Zugkilometerangebot aller kreisfreien Städte im VGN. Hier übt der SPNV mit seinen zahlreichen Bahnhöfen im Stadtgebiet auch eine wichtige Erschließungsfunktion aus.

Im Vergleich zum letzten Verkehrsentwicklungsbericht aus dem Jahr 2012 haben sich die Anteile der kreisfreien Städte und Landkreise am Gesamtaufkommen nur unwesentlich verändert.

Die einzelnen landkreisbezogenen bzw. städtebezogenen Entwicklungen und Veränderungen des Zugkilometerangebotes sind den jeweiligen Tabellen zu entnehmen.

Tab. 11: Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

| Gebietskörperschaften | 2010 | 2012 | 2014 | 2012 – 2014 ²⁾ | 2010 – 2014 ²⁾ |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------------|---------------------------|
| Amberg | 76.322 | 79.483 | 73.587 | -7,4 | -3,6 |
| Ansbach | 419.606 | 448.736 | 446.908 | -0,4 | 6,5 |
| Bamberg | 201.591 | 234.998 | 239.925 | 2,1 | 19,0 |
| Bayreuth | 194.769 | 288.686 | 292.093 | 1,2 | 50,0 |
| Erlangen | 318.766 | 381.494 | 406.270 | 6,5 | 27,5 |
| Fürth | 879.915 | 1.024.434 | 1.065.443 | 4,0 | 21,1 |
| Nürnberg | 2.645.440 | 3.025.456 | 3.010.123 | -0,5 | 13,8 |
| Schwabach | 439.169 | 434.096 | 436.774 | 0,6 | -0,5 |
| LK Amberg-Sulzbach | 813.654 | 817.956 | 781.247 | -4,5 | -4,0 |
| LK Ansbach | 1.222.743 | 1.387.678 | 1.388.610 | 0,1 | 13,6 |
| LK Bamberg | 717.236 | 874.102 | 916.649 | 4,9 | 27,8 |
| LK Bayreuth | 1.193.823 | 1.309.632 | 1.276.271 | -2,5 | 6,9 |
| LK Donau-Ries ¹⁾ | 71.238 | 71.238 | 71.095 | -0,2 | -0,2 |
| LK Erlangen-Höchstadt | 536.368 | 611.977 | 632.255 | 3,3 | 17,9 |
| LK Forchheim | 671.797 | 773.616 | 843.515 | 9,0 | 25,6 |
| LK Fürth | 1.040.354 | 1.242.426 | 1.270.595 | 2,3 | 22,1 |
| LK Haßberge ¹⁾ | 43.944 | 66.757 | 68.882 | 3,2 | 56,7 |
| LK Kitzingen ¹⁾ | 212.233 | 236.562 | 235.639 | -0,4 | 11,0 |
| LK Neumarkt | 805.621 | 1.088.473 | 1.056.030 | -3,0 | 31,1 |
| LK Neustadt/A. - Bad Windsheim | 1.477.587 | 1.539.632 | 1.545.586 | 0,4 | 4,6 |
| LK Nürnberger Land | 3.998.583 | 4.349.801 | 4.683.404 | 7,7 | 17,1 |
| LK Roth | 1.022.039 | 1.013.448 | 1.018.988 | 0,5 | -0,3 |
| LK Weißenburg-Gunzenhausen | 1.319.501 | 1.311.720 | 1.320.246 | 0,6 | 0,1 |

Quelle: Auswertungen jeweilige VGN-Jahresfahrpläne

¹⁾ nur teilweise integriert

²⁾ Veränderungen in %

2. Betriebsleistungsstatistik - Angebotsdaten

Tab. 12: Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

| Gebietskörperschaften | 2012 | Anteile in % | 2014 | Anteile in % |
|--------------------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
| Amberg | 79.483 | 0,4 | 73.587 | 0,3 |
| Ansbach | 448.736 | 2,0 | 446.908 | 1,9 |
| Bamberg | 234.998 | 1,0 | 239.925 | 1,0 |
| Bayreuth | 288.686 | 1,3 | 292.093 | 1,3 |
| Erlangen | 381.494 | 1,7 | 406.270 | 1,8 |
| Fürth | 1.024.434 | 4,5 | 1.065.443 | 4,6 |
| Nürnberg | 3.025.456 | 13,4 | 3.010.123 | 13,0 |
| Schwabach | 434.096 | 1,9 | 436.774 | 1,9 |
| LK Amberg-Sulzbach | 817.956 | 3,6 | 781.247 | 3,4 |
| LK Ansbach | 1.387.678 | 6,1 | 1.388.610 | 6,0 |
| LK Bamberg | 874.102 | 3,9 | 916.649 | 4,0 |
| LK Bayreuth | 1.309.632 | 5,8 | 1.276.271 | 5,5 |
| LK Donau-Ries ¹⁾ | 71.238 | 0,3 | 71.095 | 0,3 |
| LK Erlangen-Höchstadt | 611.977 | 2,7 | 632.255 | 2,7 |
| LK Forchheim | 773.616 | 3,4 | 843.515 | 3,7 |
| LK Fürth | 1.242.426 | 5,5 | 1.270.595 | 5,5 |
| LK Haßberge ¹⁾ | 66.757 | 0,3 | 68.882 | 0,3 |
| LK Kitzingen ¹⁾ | 236.562 | 1,0 | 235.639 | 1,0 |
| LK Neumarkt | 1.088.473 | 4,8 | 1.056.030 | 4,6 |
| LK Neustadt/A. - Bad Windsheim | 1.539.632 | 6,8 | 1.545.586 | 6,7 |
| LK Nürnberger Land | 4.349.801 | 19,2 | 4.683.404 | 20,3 |
| LK Roth | 1.013.448 | 4,5 | 1.018.988 | 4,4 |
| LK Weißenburg-Gunzenhausen | 1.311.720 | 5,8 | 1.320.246 | 5,7 |

Quelle: Auswertungen VGN-Jahresfahrplan 2012 und 2014

¹⁾ nur teilweise integriert

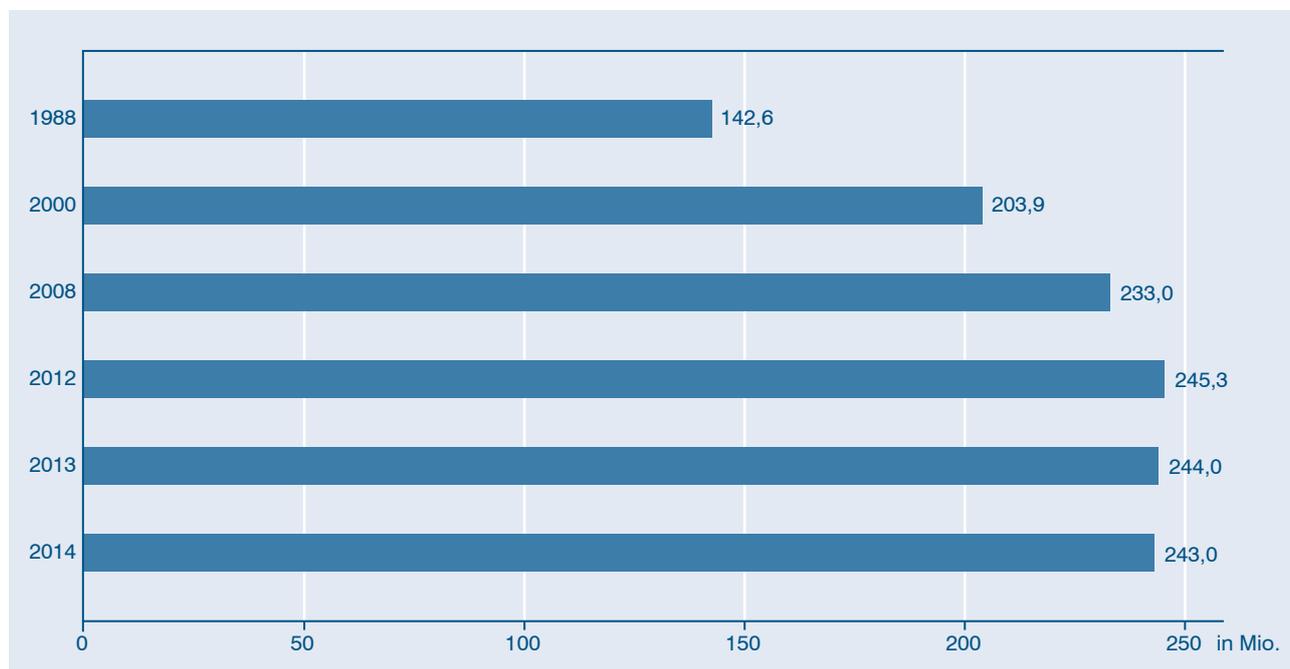
3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV

Die dargestellte Fahrgastentwicklung bezieht sich auf die Ergebnisse der verbundweiten VGN-Fahrgastzählungen und -befragungen aus den Jahren 1988, 2000, 2008 und 2012.

Die Verbundbeförderungsfälle für die Jahre 2013 und 2014 wurden anhand der Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2012 und den Ergebnissen der VGN-Verkaufsstatistik (d.h. einer Aufstellung aller von den Verbundpartnern verkauften Fahrkarten) abgeleitet und für die beiden Jahre fortgeschrieben.

Zur Ableitung der Verbundbeförderungsfälle aus Verkaufsstatistik sind mehrere Rechenschritte notwendig. Die indirekt aus der Verkaufsstatistik ermittelten Verbundbeförderungsfälle werden jedes Jahr mit den Kennwerten der aktuellen VGN-Fahrgastbefragung fortgeschrieben. Daher lässt sich auch für die Jahre 2013 und 2014 eine aus der Verkaufsstatistik abgeleitete Zahl der Verbundbeförderungsfälle ausweisen (vgl. Abb. 8).

Abb. 8: Entwicklung Verbundbeförderungsfälle 1988 - 2014 ¹⁾



Quelle: VGN-Verkaufsstatistik und VGN-Verkehrserhebung 1988, 2000, 2008 und 2012

¹⁾ inklusive Freifahrer und Schwerbehinderte

Um die Verkehrsentwicklung im ÖPNV abbilden und fortschreiben zu können wurden in der Abb. 8 die Ergebnisse von vier verbundweiten VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988, 2000, 2008 und 2012 verwendet.

Die Verkehrsentwicklung im VGN nach der VGN-Fahrgastbefragung 2012 wurde aus den Ergebnissen der VGN-Verkaufsstatistik abgeleitet.

In der Abb. 8 werden die Jahresergebnisse als sogenannte Verbundbeförderungsfälle aufgeführt. 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.

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

➤ **Im Berichtszeitraum der beiden Verkehrsentwicklungsberichte von 2012 zu 2014 hat die Verkehrsnachfrage im VGN um über 2,3 Mio. Fahrgäste bzw. einem Prozent abgenommen.**

Im Jahr 2012 wurden über 245 Millionen Fahrgäste mit dem VGN befördert, was damals ein neues Rekordergebnis darstellte. Gegenüber der vorherigen VGN-Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2008 hatte sich die Anzahl der Verbundfahrgäste um 5,3 % erhöht.

Der Zuwachs an Fahrgästen zwischen 2008 und 2012 ist aber ausschließlich auf die große Verbundraumerweiterung am 1.1.2010 zurückzuführen (Integration der kreisfreien Städte Bamberg und Bayreuth und der Landkreise Bamberg und Bayreuth bzw. Teile des Landkreises Haßberge).

Nach einer differenzierten Betrachtung zeigte sich schon damals, dass sich erweiterungsbereinigt die Fahrgastnachfrage im „Altraum“ des VGN um 3,2 % reduziert hat. Insbesondere in den Städten Nürnberg und Fürth hat sich die Anzahl der Fahrgäste im Betrachtungszeitraum verringert.

Im Vergleich zu den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 2012 und der aus der Verkaufsstatistik fortgeschriebenen Anzahl der Verbundbeförderungsfälle für das Jahr 2014 ist ein Rückgang im Fahrgastaufkommen von einem Prozent zu verzeichnen.

In der Abb. 9 ist die Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle von 1988 bis 2014 differenziert nach Tagesarten (Werktag, Samstag und Sonntag) aufgeführt. Auch hier basieren die Tageswerte auf den Auswertungen der VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988, 2000, 2008 und 2012.

Da man aus den Daten der VGN-Verkaufsstatistik keine Unterscheidung der Fahrgastzahlen in Werktags-, Samstags- und Sonntagsverkehr treffen kann wurde die aus der VGN-Fahrgastbefragung 2012 gewonnene Verteilung der Verbundbeförderungsfälle auf die drei Tagesarten Werktag, Samstag und Sonntag verwendet.

Die Tageswerte für die Jahre 2013 und 2014 wurden anhand der jährlichen Steigerungsraten aus der Verkaufsstatistik linear fortgeschrieben.

Abb. 9: Verbundbeförderungsfälle nach Tagesarten ¹⁾ 1988 - 2014



Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 1994, 2000, 2008 und 2012,
VGN-Verkaufsstatistik 2013 - 2014
¹⁾ Tageswert Schulzeit

In der Unterscheidung nach Tagesarten bedeutet dieses Fortschreibungsergebnis, dass im Jahr 2014 an einem durchschnittlichen Werktag in der Schulzeit fast 889.000 Fahrgäste mit dem VGN unterwegs waren. Am Samstag und Sonntag lag das durchschnittliche Fahrgastaufkommen bei 471.500 bzw. 257.100 Fahrgästen.

In der Gegenüberstellung zu den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 2012, hat sich rein rechnerisch die Fahrgastzahl am Werktag um 8.500 Fahrgäste, am Samstag um 4.500 Fahrgäste und am Sonntag um 2.500 Fahrgäste verringert (vgl. Abb. 9).

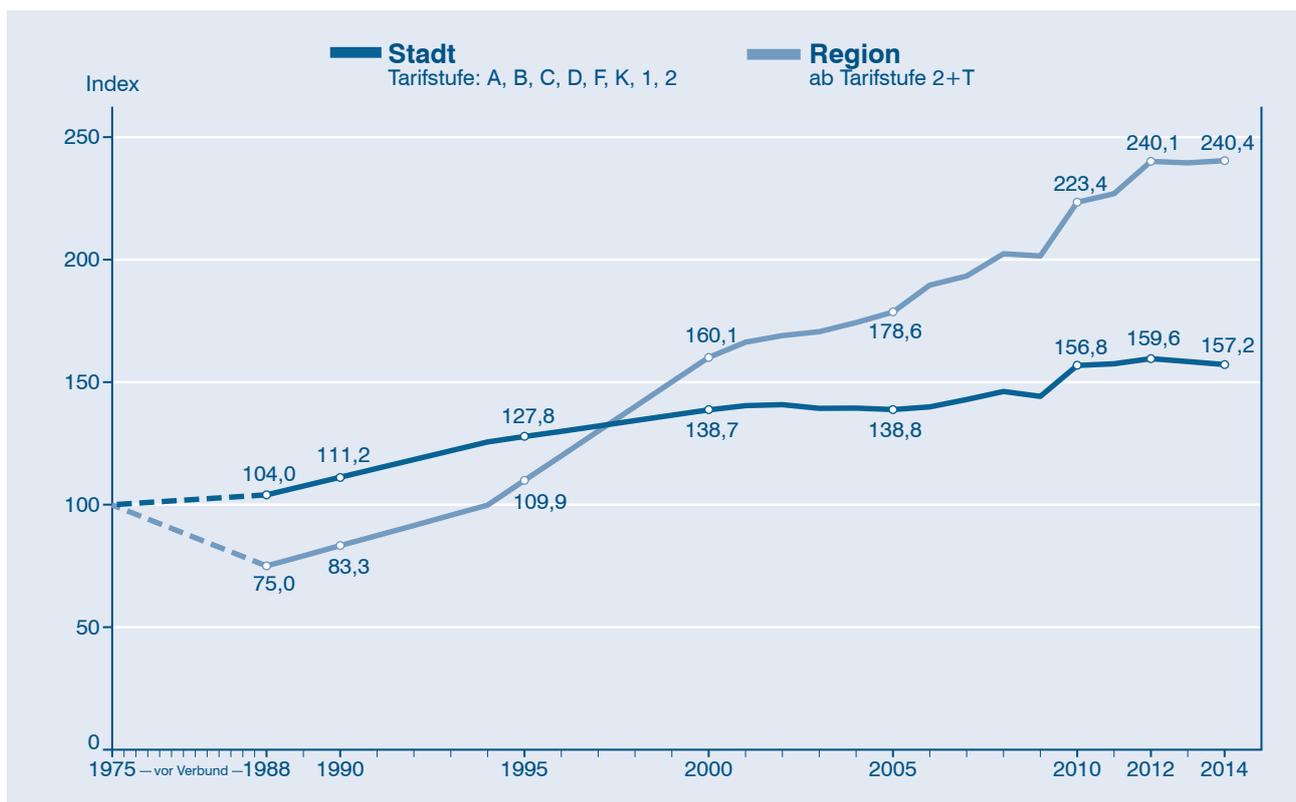
➤ **Im Vergleich zum Verbundstart im Jahr 1987 liegt die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle im Jahr 2014 um über 100 Mio. Verbundfahrgäste höher.**

Im Vergleich zu 1988 beträgt die Fahrgastzunahme am Werktag 81 %. Im Wochenendverkehr hat sich die Anzahl der Verbundfahrgäste am Samstag und Sonntag mehr als verdoppelt.

3. Verkehrsentwicklung im ÖPNV

In einer weiteren Grafik wird die Verkehrsentwicklung vor dem Verbundstart und nach der Verbundgründung dargestellt (vgl. Abb. 10). Die Zahlen von 1975 beziehen sich auf die Ergebnisse des Gesamtverkehrsplanes Großraum Nürnberg (GVGN) und räumlich auf die Industrieregion Mittelfranken (Region 7). Die Basis für die Zeitreihe bildet das Jahr 1975 (Index = 100).

Abb. 10: VGN-Verkehrsentwicklung Stadt - Region 1975 - 2014



Quelle: VGN-Verkaufsstatistik, Fahrten in den Tarifstufen

Die Zeitreihe beruht wiederum auf der Ableitung des Fahrtenaufkommens aus der VGN-Verkaufsstatistik und im Gegensatz zu den Abb. 8 und 9 werden jedoch in dieser Darstellung nur die entgeltlich beförderten Fahrgäste dargestellt.

Durch die Unterscheidung der Entwicklung des Fahrtenaufkommens in den Tarifstufen A, B, C, D, F, K, 1, 2 (bis zum 31.12.2011: Tarifstufe S, K und 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 „Stadttarifstufen“ A, B, C, D, F, K, 1, 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 Städte mit Stadtverkehren gerichtet sind (und umgekehrt).

- **Im Jahr 2014 lag die Anzahl der entgeltlich beförderten Personen bei 227,6 Mio. Fahrgästen. Die Anzahl der entgeltlich beförderten Fahrgäste hat sich im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 um ca. ein Prozent reduziert.**

Dabei entfielen ca. 150,9 Mio. Fahrgäste auf die „Stadttarifstufen“, die das Verkehrsaufkommen in den Städten widerspiegeln. Über 76,7 Mio. Fahrgäste konnten 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 2012 zu 2014 ging in den Städten mit den oben festgelegten „Stadttarifstufen“ das Fahrtenaufkommen um 1,5 % zurück. In der Region stagniert im gleichen Zeitraum von 2012 zu 2014 das Fahrgastaufkommen in der Tarifgruppe „ab Tarifstufe 2+T“.

Mit der Gründung des VGN konnte die insgesamt negative Entwicklung des Fahrtenaufkommens im ÖPNV gestoppt werden und seit Verbundstart gingen auch die Fahrgastzahlen nach oben (vgl. Abb. 10).

Seit 1988 nahm der Gesamtverkehr (d.h. das Fahrtenaufkommen entgeltlich beförderter Fahrgäste) um 83,8 % zu. Die Entwicklung nahm in den dargestellten Tarifstufenblöcken einen unterschiedlichen Verlauf.

In den oben festgelegten „Stadttarifstufen“ hat das Fahrtenaufkommen von 1988 zu 2014 um über 50 % zugenommen. Dagegen hat sich das Fahrtenaufkommen in den dem Regionalverkehr zugewiesenen Tarifstufen im Vergleichszeitraum mehr als verdreifacht.

Ein Großteil des Fahrgastzuwachses in der Region ist dabei auf die zahlreichen Verbundraumerweiterungen zurückzuführen. Die größten Verbundraumerweiterungen fanden in den Jahren 1993, 1997 und 2010 statt (vgl. Karte im Anhang).

- **Rückblickend lässt sich festhalten, dass durch die drei großen Verbundraumerweiterungen ein Fahrtenzuwachs von über 30 Mio. in der Region erzielt wurde.**

Die Verkehrsentwicklung in den Städten bzw. in der Region sind im Einzelnen der Abb. 10 zu entnehmen.

4. Verkehrsentwicklung im MIV

4.1. Verkehrsentwicklung anhand der Dauerzählstellen

In der Abb. 11 ist die Verkehrsentwicklung im Motorisierten Individualverkehr (MIV) anhand von 20 bzw. ab dem Jahr 2010 von 37 repräsentativen Dauerzählstellen im Verbundgebiet dargestellt.

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

Ab dem Jahr 2010 bestand durch die Verbundraumerweiterung die Notwendigkeit weitere Dauerzählstellen in die Zeitreihe einzubeziehen. Ein großer Teil der neu in die Zeitreihe aufgenommenen Dauerzählstellen lagen in den oberfränkischen Erweiterungsgebieten (Stadt und Landkreis Bamberg bzw. Bayreuth).

➤ **Im Jahr 2014 wurden an den 37 Dauerzählstellen 1,589 Mio. Kfz. ermittelt. Betrachtet man die Verkehrsentwicklung im VGN im Zweijahreszeitraum von 2012 zu 2014, so hat sich der Kfz-Verkehr an den 37 Dauerzählstellen um über drei Prozent erhöht.**

Dieses Ergebnis spiegelt nicht den Gesamtverkehr im VGN wider, sondern repräsentiert nur die Verkehrsnachfrage an den ausgewählten Dauerzählstellen. Durch die Langzeitbetrachtung kann man wichtige Erkenntnisse in der Verkehrsentwicklung im MIV gewinnen.

In der Abb. 11 lässt sich die Verkehrsentwicklung im MIV anhand von 20 Dauerzählstellen bis zum Jahr 1987 zurückverfolgen. Bei dieser Betrachtung zeigt sich eine Verkehrsentwicklung, die sich in zwei Phasen unterteilen lässt.

In der ersten Phase von 1987 bis 2000 hat sich das Verkehrsaufkommen an den 20 ausgewählten Dauerzählstellen um 43 % erhöht, was einer Zunahme von ca. 330.000 Kfz entspricht. In dieser starken ersten Wachstumsphase hat sich die rein rechnerisch an den Dauerzählstellen gemessene Verkehrsbelastung jährlich um 25.400 Kfz erhöht (vgl. Abb. 11).

Mit Beginn der zweiten Phase ab dem Jahr 2000 hatten sich die Zunahmen wesentlich verlangsamt. Im beinahe gleichlangen Zeitraum von 2000 bis 2014 hat sich die Verkehrsnachfrage nur noch 13 % bzw. 138.000 Kfz erhöht (vgl. Abb. 11).

Von 1987 bis 2000 hat sich das Kfz-Verkehrsaufkommen durchschnittlich noch über drei Prozent im Jahr erhöht. Ab dem Jahr 2000 lag die jährliche Zunahme im Durchschnitt nur noch unter einem Prozentpunkt.

Abb. 11: Verkehrsentwicklung MIV 1987 - 2014 ¹⁾



Quelle: Autobahndirektion Nordbayern

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

In den Tab. 13 bis 15 wird die Verkehrsentwicklung in Deutschland, Bayern und Mittelfranken differenziert nach vier Straßenklassen dargestellt. Die Grundlage dieser Ergebnisse bilden die Straßenverkehrszählungen (SVZ) des Bundes, die alle fünf Jahre in ganz Deutschland durchgeführt werden.

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

| | 1985 | 1990 | 2000 | 2005 | 2010 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Autobahnen | 31.385 | 41.967 | 47.848 | 47.632 | 46.400 |
| Bundesstraßen | 7.238 | 9.005 | 9.271 | 9.207 | 9.340 |
| Staatsstraßen | 2.837 | 3.527 | 3.920 | 3.797 | 3.820 |
| Kreisstraßen | 1.415 | 1.655 | 2.002 | 1.759 | 1.765 |

Quelle: BMVBS

4. Verkehrsentwicklung im MIV

Das bedeutet, dass für das Bundesgebiet erst wieder nach 2015 aktuelle Zähl­daten zur Verfügung stehen. In Bayern stehen für die Jahre zwischen zwei Straßenverkehrs­zählungen hochgerechnete Zählergebnisse der bayerischen Dauerzählstellen zur Verfügung.

Seit der letzten Straßenverkehrszählung im Jahr 2010 hat sich der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) in Bayern bei allen vier Straßenklassen bis zum Jahr 2014 um ca. fünf Prozent erhöht.

Von 1990 bis 2000 hat sich der DTV auf den Autobahnen in Bayern um 30 % erhöht. Bei den anderen drei Straßenklassen lag die Erhöhung zwischen 16 % bei den Staatsstraßen und 18 % bei den Kreisstraßen. Nach dem Jahr 2000 haben sich die Verkehrsmengen auf den bayerischen Straßen nur noch moderat erhöht.

- **Ab dem Jahr 2000 bewegen sich die jährlichen Steigerungsraten im MIV in Bayern mit ca. einem Prozent in der gleichen Größenordnung wie die Steigerungsraten im Verbundgebiet.**

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

| | 1990 | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Autobahnen | 35.691 | 46.320 | 47.350 | 46.111 | 47.609 | 48.513 |
| Bundesstraßen | 7.822 | 9.165 | 9.424 | 9.640 | 9.879 | 10.057 |
| Staatsstraßen | 3.254 | 3.761 | 3.822 | 3.847 | 3.939 | 4.021 |
| Kreisstraßen | 1.517 | 1.787 | 1.759 | 1.783 | 1.829 | 1.865 |

Quelle: Straßenverkehrszählungen (SVZ) 1990 - 2010

Tab. 15: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV - Kfz/24 h) - Mittelfranken

| | 1990 | 2000 | 2005 | 2010 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|
| Autobahnen | 43.112 | 53.933 | 55.104 | 55.919 |
| Bundesstraßen | 8.606 | 10.370 | 10.614 | 10.231 |
| Staatsstraßen | 2.929 | 3.433 | 3.601 | 3.632 |
| Kreisstraßen | 1.541 | 1.823 | 1.795 | 1.739 |

Quelle: Straßenverkehrszählungen (SVZ) 1990 - 2010

Für den Regierungsbezirk Mittelfranken stehen bei den Verkehrsmengen nur die Ergebnisse aus den Jahren zur Verfügung, in denen der Bund Straßenverkehrszählungen durchgeführt hat (vgl. Tab. 15).

Im Jahr 2010 lag der ausgewiesene DTV in Mittelfranken bei den zwei Straßenklassen Autobahnen und Bundesstraßen über dem bayerischen Durchschnitt. Bei den beiden anderen Straßenklassen Staats- und Kreisstraßen lag der mittelfränkische DTV leicht darunter.

In den Tab. 16 bis 18 werden die Entwicklungen im Straßennetz in Deutschland, Bayern und Mittelfranken dargestellt. Gegenüber der Entwicklung des Verkehrsaufkommens (DTV) haben sich die Netzlängen in den letzten Jahren nur geringfügig verändert.

Tab. 16: Straßennetz des überörtlichen Verkehrs - Bundesgebiet

| | 1985 | 1990 | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Autobahnen | 8.198 | 8.822 | 11.515 | 12.174 | 12.813 | 12.879 | 12.900 |
| Bundesstraßen | 31.485 | 31.063 | 41.321 | 40.969 | 39.887 | 39.604 | 38.900 |
| Staatsstraßen | 63.306 | 63.299 | 86.823 | 86.736 | 86.615 | 86.224 | 86.300 |
| Kreisstraßen | 70.056 | 70.677 | 91.076 | 91.588 | 91.654 | 91.810 | 92.000 |
| Gesamt | 173.045 | 173.861 | 230.735 | 231.467 | 230.969 | 230.517 | 230.100 |

Quelle: BMVBS - Netzlängen in km

- **Im Zeitraum von 2010 bis 2014 hat sich das Straßennetz in Bayern bzw. in Mittelfranken, was die gesamte Netzlänge betrifft, kaum verändert. Innerhalb der einzelnen Straßentypen gab es leichte Veränderungen, die aber nicht nennenswert waren.**

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

| | 1980 | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Autobahnen | 1.561 | 2.241 | 2.322 | 2.503 | 2.514 | 2.515 |
| Bundesstraßen | 6.015 | 5.697 | 5.692 | 5.544 | 5.569 | 5.559 |
| Staatsstraßen | 11.254 | 11.075 | 11.132 | 11.233 | 11.233 | 11.261 |
| Kreisstraßen | 14.149 | 15.346 | 15.381 | 15.439 | 15.416 | 15.431 |
| Gesamt | 32.979 | 34.359 | 34.527 | 34.719 | 34.732 | 34.766 |

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

Tab. 18: Entwicklung der Netzlängen (außerorts) in Mittelfranken

| | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Autobahnen | 356 | 356 | 358 | 356 | 356 | 356 |
| Bundesstraßen | 513 | 449 | 449 | 450 | 450 | 444 |
| Staatsstraßen | 1.300 | 1.351 | 1.350 | 1.355 | 1.348 | 1.357 |
| Kreisstraßen | 1.653 | 1.661 | 1.660 | 1.671 | 1.670 | 1.671 |
| Gesamt | 3.822 | 3.817 | 3.817 | 3.832 | 3.824 | 3.828 |

Quelle: OBB: Zentralstelle für Informationssysteme - Netzlängen in km

Es lässt sich festhalten, dass die Entwicklung der Netzlängen im Straßenverkehr im Vergleich zu der Entwicklung der Jahresfahrleistungen sehr statisch ist. Nach Angaben der Obersten Baubehörde wurde die Netzlänge aller Straßen in Bayern von 1980 bis 2013 um 5,3 % erweitert.

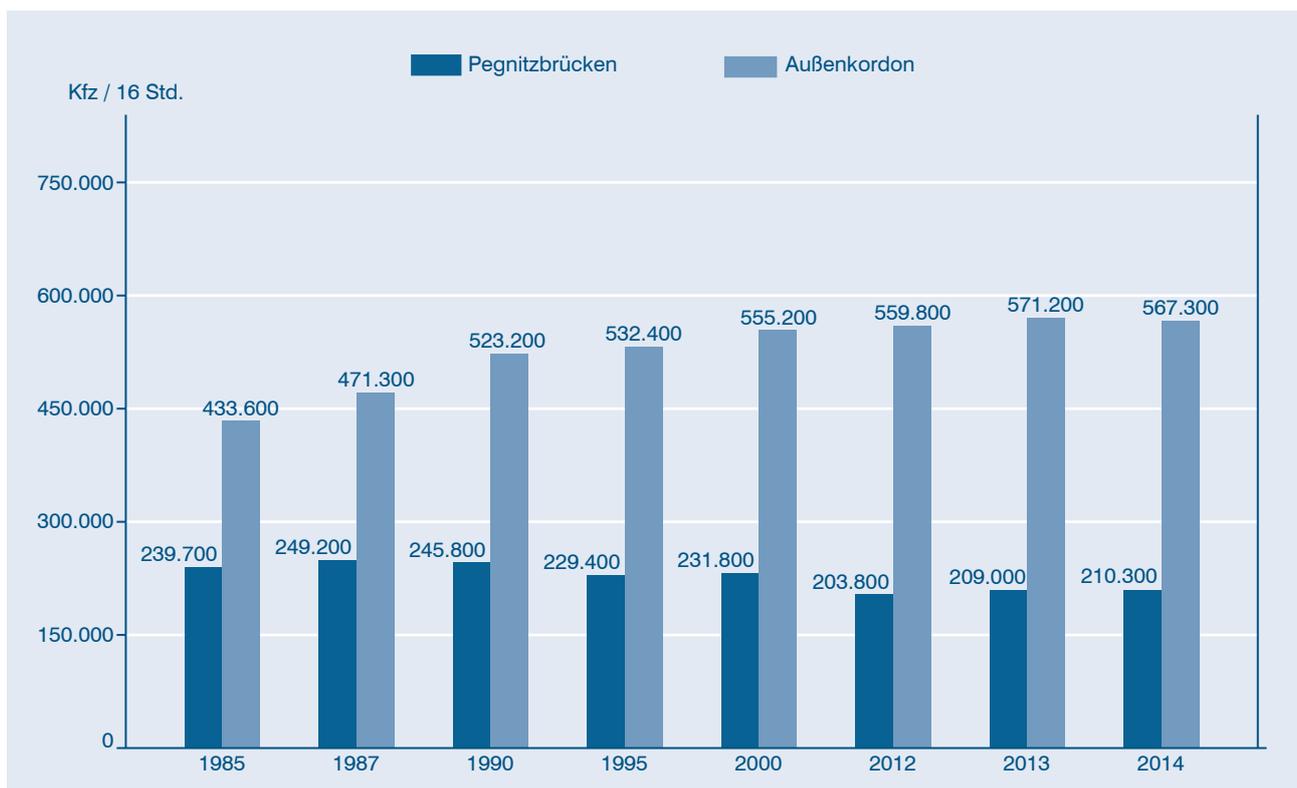
Wesentlich dynamischer hat sich im gleichen Zeitraum die Jahresfahrleistung in Bayern entwickelt. Bei den Jahresfahrleistungen der Kraftfahrzeuge in Bayern lag die Zunahme bei über 111 %.

4.2. Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg

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

In der Abb. 12 werden die Ergebnisse der jährlichen Querschnittszählungen der Stadt Nürnberg von 1985 bis zum Jahr 2014 dargestellt. In dieser Darstellung wird zwischen der Entwicklung des werktäglichen Verkehrs am Außenkordon Nürnbergs und auf den Pegnitzbrücken unterschieden.

Abb. 12: Verkehrsentwicklung Stadt Nürnberg 1985 - 2014



Quelle: Jährliche manuelle Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg

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

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

➤ **In den letzten zehn Jahren bewegt sich die Verkehrsentwicklung im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg insgesamt auf einem gleichbleibenden Level.**

Im Berichtszeitraum von 2012 bis 2014 hat sich das Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg um ca. 6.500 Kfz bzw. 3,2 % erhöht. Im Jahr 2014 lag die Verkehrsmenge an den Pegnitzbrücken bei 210.313 Kfz/16 h (vgl. Abb. 12).

Bei der Interpretation der Zahlen ist aber zu beachten, dass im Jahr 2012 mit 203.786 Kfz/16 h der bisher niedrigste Wert im Binnenverkehr der Stadt Nürnberg gemessen wurde. Im Jahr 2014 hat die Verkehrsnachfrage am Außenkordon leicht zugenommen. Mit insgesamt 567.260 Kfz/16 h liegt sie um ca. 7.500 Kfz/16 h bzw. 1,3 % höher als im Jahr 2012 (vgl. Abb. 12).

Allerdings war auch hier der Referenzwert aus dem Jahr 2012 relativ niedrig. Das Zählergebnis an den Einfallsstraßen nach Nürnberg aus dem Jahr 2014 liegt noch weit unter dem Höchstwert aus dem Jahr 2005. Damals wurde am Außenkordon ein Verkehrsaufkommen von 572.543 Kfz/16 h ermittelt.

Der Rückblick auf die Zählergebnisse aus dem Jahr 1985 und damit zwei Jahre vor der Verbundgründung zeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen an den Pegnitzbrücken und am Außenkordon unterschiedlich entwickelt hat (vgl. Abb. 12).

Während sich der Verkehr über die Stadtgrenzen Nürnbergs von 1985 bis 2014 um 31 % bzw. um über 133.000 Kfz/16 h erhöht hat, ging im gleichen Zeitraum das Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr um 12 % bzw. um über 29.000 Kfz/16 h zurück. Das Binnenverkehrsaufkommen in Nürnberg hat sich seit 1985 fortlaufend verringert und hat sich in den letzten 10 Jahren auf ein Verkehrsaufkommen von ca. 210.000 Kfz/16 h eingependelt.

➤ **Trotz steigender Pkw-Zulassungszahlen in Nürnberg und vor allem in der Region, konnte in den letzten 15 Jahren die Kraftfahrzeugmenge im Nürnberger Quelle-Zielverkehr abgesehen von geringen jährlichen Schwankungen auf einem nahezu gleichbleibenden Niveau gehalten werden.**

Zu dieser positiven Entwicklung im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr hat auch der stetige Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) beigetragen. Insbesondere das im Jahr 2010 fertiggestellte S-Bahn-Netz, das sich auf über 228 km in der Metropolregion Nürnberg erstreckt, wird auch in Zukunft dazu beigetragen, dass sich die Verkehrsmengen am Außenkordon nicht weiter erhöhen werden.

Vor dem Hintergrund von weiter zunehmenden Kfz-Zulassungszahlen muss es als Erfolg gewertet werden, dass in den letzten Jahren das Verkehrsaufkommen in Nürnberg auf dem gleichen Niveau gehalten werden konnte.

4.3. MIV-Entwicklung in den SPNV-Korridoren

In der Abb. 13 wird die Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den Korridoren der S- und R-Bahn von 1985 bis 2010 dargestellt.

Die Datengrundlage für die in Abb. 13 aufgeführten Werte im MIV bilden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) des Bundes, die bundesweit in einem Rhythmus von fünf Jahren durchgeführt wird.

Das in den S-Bahn- und R-Bahn-Korridoren dargestellte Verkehrsaufkommen spiegelt nicht den Gesamtverkehr im VGN wider, da nicht für alle Zählstellen im Vergleichszeitraum von 1985 bis 2010 lückenlos Daten zur Verfügung stehen.

In der Abbildung wird der DTV im Personenverkehr dargestellt d.h. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres in Personenfahrzeuge/24 h.

Die in der Abbildung aufgeführten Ergebnisse repräsentieren die Zählwerte von 82 Zählstellen. Dabei liegen 57 Zählstellen im „VGN-Altraum“ (d.h. dem Verbundgebiet vor der großen Verbundraumerweiterung am 1.1.2010), von denen wiederum 50 Zählstellen an Bundesstraßen und 7 Zählstellen am Frankenschnellweg (A73) liegen.

Bei diesen Zählstellen im „VGN-Altraum“ wird ein Beobachtungszeitraum von 1985 bis 2010 abgedeckt (vgl. Abb. 13).

In der Abb. 13 wird auch die MIV-Entwicklung im Raum Bamberg und im Raum Bayreuth dargestellt, die seit dem Jahr 2010 Bestandteil des VGN sind.

Im Landkreis und der Stadt Bamberg wird die Verkehrsentwicklung innerhalb von vier Schienenkorridoren und im Landkreis und der Stadt Bayreuth innerhalb von drei Schienenkorridoren abgebildet.

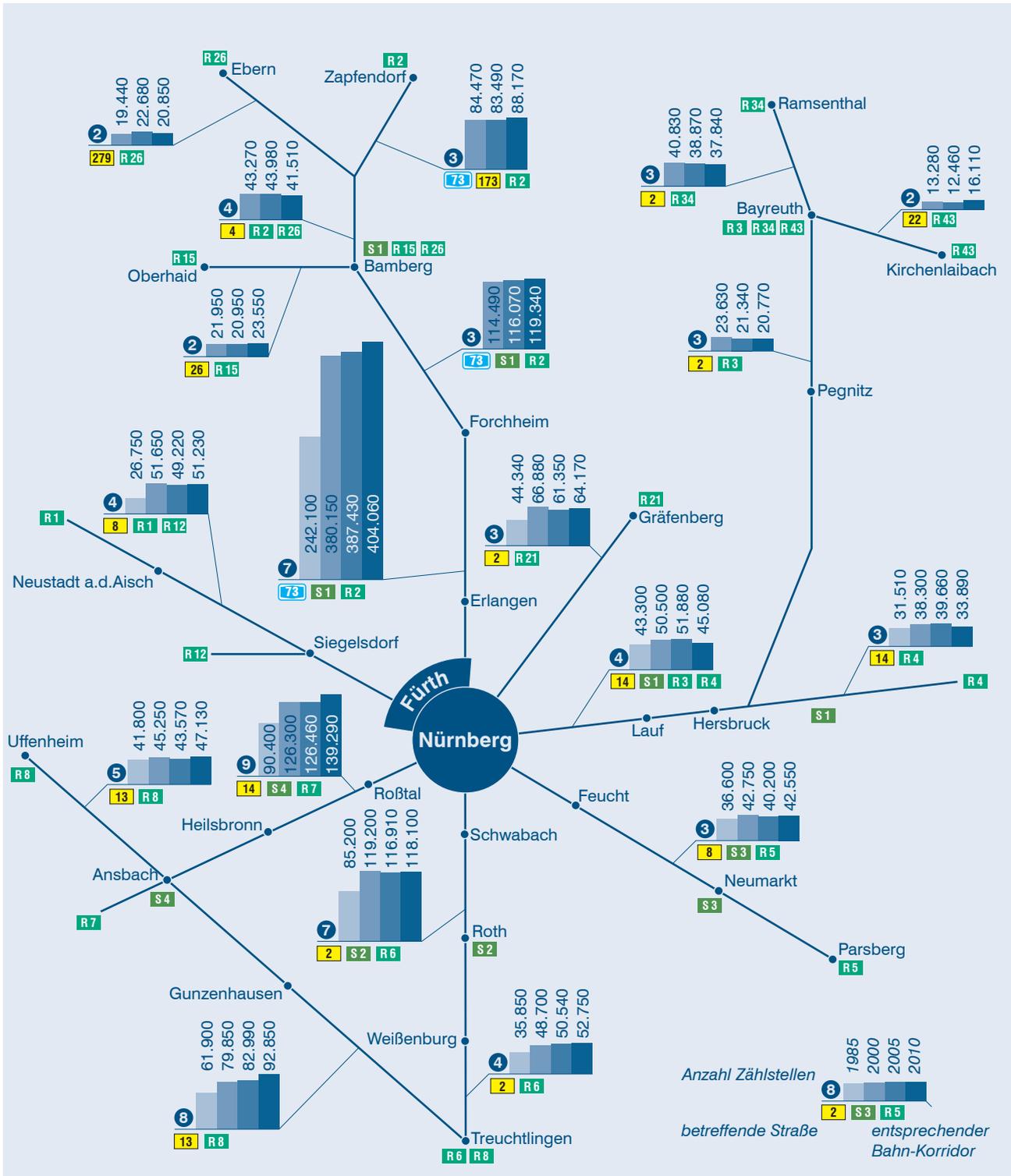
In den vier Schienenkorridoren im Raum Bamberg liegen 17 Zählstellen und den drei Schienenkorridoren im Raum Bayreuth konnten 8 Zählstellen zugewiesen werden.

Im Gegensatz zum „VGN-Altraum“ wurde hier die Verkehrsentwicklung innerhalb der R-Bahn- bzw. S-Bahn-Korridoren im Zeitabschnitt von 2000 bis 2010 beobachtet. Durch die Auswahl des Betrachtungszeitraumes von 2000 bis 2010 wird die Verkehrssituation vor und nach dem VGN-Beitritt am 1.1.2010 abgebildet.

➤ **Im Jahr 2010 lag der Gesamtwert der Kenngröße DTV (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr) im Personenverkehr aller 82 Zählstellen bei 1,459 Mio. Fahrzeugen.**

Die Verkehrsmengen nahmen im Verlauf der Betrachtungszeiträume immer weiter zu und haben sich zwischen den Jahren 2005 und 2010 nochmals um 3,5 % erhöht.

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



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

Die Zeiten mit Zuwachsraten im zweistelligen Bereich wie noch in den 80iger Jahren sind allerdings vorbei. In den letzten 20 Jahren war nur noch ein moderates Wachstum des Verkehrsaufkommens zu beobachten. So haben sich z.B. von 1985 bis zum Jahr 2010 die Verkehrsmengen im „VGN-Altraum“ um ca. 48 % bzw. über 350.000 Fahrzeugen an den ausgewählten Zählstellen erhöht.

Der weitaus größte Teil des Zuwachses fand im Zeitraum von 1985 bis 1995 statt.

In diesen 10 Jahren hat sich die Verkehrsnachfrage um 277.000 Fahrzeuge erhöht, was einem Anteil von 80 % entspricht. Lediglich 20 % des Zuwachses entfällt auf den Zeitraum zwischen den Jahren 1995 und 2010.

Im Folgenden wird die Entwicklung innerhalb der Schienenkorridore im Zeitabschnitt von 2000 bis 2010 näher betrachtet. Der Gesamtverkehr aller 82 ausgewählten Zählstellen hat sich in diesem Zeitraum um fast 50.000 erhöht.

Der Pegnitzkorridor im Abschnitt zwischen Nürnberg, Lauf und Hersbruck ist der Bereich mit dem größten Zugangebot innerhalb des VGN. In diesem Streckenabschnitt verkehren täglich weit über 200 Züge der R-Bahn-Linien R3 bzw. R4 und der S-Bahn-Linie 1. In diesem Bereich der B14 und im weiteren Verlauf der B14 nach Osten waren von 2000 zu 2010 größere Rückgänge bei den MIV-Zählstellen zu verzeichnen. Die Rückgänge lagen im zweistelligen Bereich.

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 ca. 12.500 Fahrzeugen entspricht.

Auch beim Rückblick auf das Jahr 1985 zeigt sich, dass im Bereich des Pegnitzkorridors die prozentualen Zunahmen in den letzten 25 Jahren bei nur 4,1 % bzw. 7,5 % lagen. Damit waren die Zuwächse in diesem Bereich von 1985 zu 2010 weit unter dem Gesamtdurchschnitt aller Zählstellen, der bei 47,5 % lag.

Gerade die Analyse der Entwicklung des MIV innerhalb des Pegnitzkorridors hat gezeigt, wie positiv sich ein attraktives Zugangebot auf das Verkehrsaufkommen im MIV auswirkt.

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

Weitere nennenswerte Rückgänge lassen sich im Untersuchungszeitraum von 2000 bis 2010 im Korridor der Gräfenbergbahn (R21/B2) feststellen. Hier hat sich das Verkehrsaufkommen im MIV um 4,1 % reduziert (vgl. Abb. 13).

Die größten prozentualen Zuwächse von 2000 bis 2010 lassen sich an den Zählstellen im Südabschnitt der B13/R8 beobachten. In diesem Zählabschnitt hat sich die Verkehrsmenge

um über 16 % erhöht. Ebenfalls stärkere Zunahmen um die 10 % waren im Schienenkorridor der R7/S4 zu verzeichnen, in dessen Abschnitt die Zählstellen der Bundesstraße 14 liegen.

Bei der Betrachtung der MIV-Entwicklung in den vier S-Bahn-Korridoren im Zeitabschnitt von 2000 bis 2010 zeigt sich folgendes Bild.

Bei den Zählstellen im Bereich der S2 und S3 lassen sich leichte Rückgänge beobachten. Im Bereich der S1 (Ostast) hat sich die Verkehrsmenge um 11 % reduziert. Lediglich in den Bereichen der S1 (Nordast) und der S4 hat das Verkehrsaufkommen um 6 % bzw. um 10 % zugenommen.

In den oberfränkischen Erweiterungsgebieten hat sich der Gesamtverkehr zwischen 2000 und 2010 an den ausgewählten Zählstellen im Raum Bamberg moderat um 3,5 % erhöht. Im Raum Bayreuth nahm der Verkehr im gleichen Zeitraum um 3,9 % ab (vgl. Abb. 13).

Von 2005 zu 2010 hat der Verkehr an den betreffenden Zählstellen in den Erweiterungsgebieten Bamberg um 2,2 % bzw. Bayreuth um 2,8 % zugenommen.

➤ **Zusammenfassend lässt sich die Gesamtsituation der MIV-Entwicklung im VGN als Stagnation auf hohem Niveau beschreiben. Hohe Wachstumsraten, die noch zu Beginn der Zeitreihe in den 80er Jahren zu beobachten waren, gibt es heute nur noch lokal an einzelnen Zählstellen.**

Im Jahr 2015, also im Erscheinungsjahr des Verkehrsentwicklungsberichts 2014, wird die SVZ 2015 bundesweit durchgeführt.

Mit den Ergebnissen der SVZ 2015 lässt sich dann analysieren, wie sich die Inbetriebnahme des neuen S-Bahnnetzes Ende 2010 auf die MIV-Entwicklung innerhalb der entsprechenden S-Bahn-Korridore auswirkt hat.

Auch in den Erweiterungsgebieten Bamberg und Bayreuth werden die Ergebnisse der SVZ 2015 zeigen wie sich der Verkehr innerhalb der oberfränkischen Schienenkorridore nach dem VGN-Beitritt weiterentwickelt hat.

Die Ergebnisse der SVZ 2015 werden voraussichtlich Ende 2016 veröffentlicht und dann in der nächsten Ausgabe des Verkehrsentwicklungsberichts Berücksichtigung finden.

5. Zusammenfassung

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

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

Das Bedienungsgebiet des VGN erstreckt sich im Jahr 2014 auf eine Gesamtfläche von 14.076 km² und bedeckt damit ein Fünftel der Fläche Bayerns.

Demographische Entwicklung

- Im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 war zensusbedingt ein Bevölkerungsrückgang von 17.400 Einwohnern im VGN zu verzeichnen. Dadurch hat sich die im VGN lebende Bevölkerung unwesentlich um 0,7 % verringert.
- In allen kreisfreien Städten und Landkreisen des VGN sind abnehmende Schülerzahlen zu verzeichnen. Schon heute nehmen die Schülerzahlen in den Landkreisen prozentual stärker ab, als in den kreisfreien Städten.
- Die demographische Entwicklung und damit auch der Bevölkerungsbestand im VGN werden sich regional recht unterschiedlich auswirken.
- Hinsichtlich der demographischen Entwicklung bilden die drei Großstädte Nürnberg, Fürth und Erlangen die Wachstumsräume innerhalb des VGN.
- Neben der Abnahme der Bevölkerung, die in einigen Gebieten der Metropolregion schon seit einigen Jahren in vollem Gange ist, stellt die Alterung der Bevölkerung das zweite zentrale Merkmal des demographischen Wandels dar.
- Der Alterungsprozess der Bevölkerung kann auch mit Wanderungsgewinnen nicht mehr gestoppt, allenfalls abgemildert werden.
- Im Jahr 2032 wird jeder Dritte Einwohner in Mittelfranken über 60 Jahre alt sein. Im Jahr 2012 war das nur jeder 4. Einwohner und im Jahr 1988 nur jeder 5. Einwohner.

Entwicklung des Pkw-Bestandes

- Im Vergleich zum Verbundstart im Jahr 1987 sind erweiterungsbereinig im Jahr 2014 über eine halbe Million Pkw mehr zugelassen. Erweiterungsbereinigt beträgt die Zunahme des Pkw-Bestandes im VGN über 56 %.
- Mit der ständigen Zunahme des Pkw-Bestandes geht auch eine permanente Zunahme der Motorisierung der Bevölkerung im VGN einher.
- Es ist kein Ende der zunehmenden Motorisierung im VGN in Sicht. Innerhalb der Städteachse und in den Landkreisen haben sich die Zuwachsraten bei den Pkw-Zulassungszahlen in den letzten fünf Jahren angenähert und sind nahezu identisch.
- Bundesweite Trendprognosen rechnen bis zu einem Zeitraum von 2025 bis 2030 mit einer weiteren Zunahme des Pkw-Bestandes und des Motorisierungsgrads. Diese Prognosen lassen auch in naher Zukunft keine Trendumkehr in der Motorisierung im VGN erwarten.

Pendlerentwicklung

- Im Jahr 2014 pendelten am Werktag über 148.600 Beschäftigte von außerhalb in die Stadt Nürnberg zum Arbeiten ein.
- Im Vergleich zum Jahr 1997 hat sich die Anzahl der Berufseinpender nach Nürnberg im Jahr 2014 in den untersuchten Pendlerachsen um 13.400 erhöht, was einer Zunahme von über 12 % entspricht.
- Die Stadt Nürnberg weist mit ihren über 284.500 Beschäftigten am Arbeitsort die größte Arbeitsplatzzentralität im VGN auf. Im Jahr 2014 hat sich die Anzahl der Beschäftigten in Nürnberg gegenüber dem Jahr 2012 nochmal um über 9.000 erhöht.
- Der Landkreis Fürth ist der Spitzenreiter unter den Auspendlerregionen innerhalb des VGN. Hier liegt die Auspendlerquote im Jahr 2014 bei 76 %. Ähnlich hohe Werte erreichen noch die Landkreise Bamberg und Bayreuth mit einer Auspendlerquote von jeweils rund 66 %.

Betriebsleistungsstatistik und Angebotsdaten

- Die Streckenlänge des Gesamtnetzes im VGN hat sich von 1987 zu 2014 mehr als vervierfacht.
- Das Beförderungsangebot im VGN beläuft sich im Jahr 2014 auf 22,443 Mio. Platzkilometer, was einen neuen Höchstwert im Kapazitätsangebot des VGN bedeutet.

- Bezogen auf die Anzahl der Zugkilometer war der Landkreis Nürnberger Land auch im Jahr 2014 wieder Spitzenreiter aller VGN-Gebietskörperschaften.

Verkehrsentwicklung im ÖPNV

- Im Vergleich zum Verbundstart im Jahr 1987 liegt die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle im Jahr 2014 um über 100 Mio. Verbundfahrgäste höher.
- Rückblickend lässt sich festhalten, dass durch die drei großen Verbundraumerweiterungen ein Fahrtenzuwachs von über 30 Mio. in der Region erzielt wurde.
- In den letzten 25 Jahren hat sich der Wochenendverkehr überdurchschnittlich entwickelt. Der Samstags- und Sonntagsverkehr hat sich mehr als verdoppelt, was auch auf starke Zunahmen im Freizeitverkehr zurückzuführen ist.
- Im Berichtszeitraum der beiden Verkehrsentwicklungsberichte von 2012 zu 2014 hat die Verkehrsnachfrage im VGN um über 2,3 Mio. Fahrgäste bzw. einem Prozent abgenommen.
- Im Jahr 2014 lag die Anzahl der entgeltlich beförderten Personen bei 227,6 Mio. Fahrgästen. Die Anzahl der entgeltlich beförderten Fahrgäste hat sich im Berichtszeitraum von 2012 zu 2014 um ca. ein Prozent reduziert.
- Im Bereich des Nordastes der S1 ist das Ausbauziel (20-Min.-Takt, viergleisiger Ausbau) noch nicht erreicht. Nach dem Erreichen der Ausbauziele und dem Wegfall der baustellenbedingten Störungen werden auch auf der am stärksten belasteten S-Bahn Fahrgastverlagerungen weg vom Pkw hin zur S-Bahn stattfinden.
- Abschließend bestätigen die positiven Effekte des bisherigen S-Bahn-Ausbaus im VGN, die Notwendigkeit der Komplettierung des S-Bahn-Netzes im Bereich des sogenannten West- und Nordostkorridors.

Verkehrsentwicklung im MIV

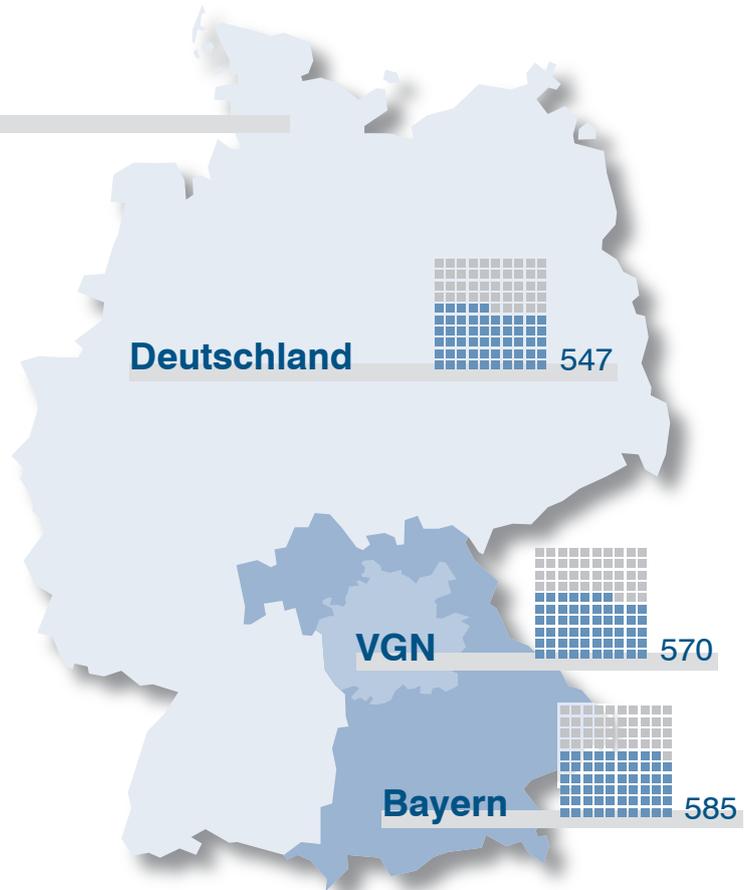
- Im Jahr 2014 wurden an den 37 Dauerzählstellen 1,589 Mio. Kfz. ermittelt. Betrachtet man die Verkehrsentwicklung im VGN im Zweijahreszeitraum von 2012 zu 2014, so hat sich der Kfz-Verkehr an den 37 Dauerzählstellen um über drei Prozent erhöht.
- Ab dem Jahr 2000 bewegen sich die jährlichen Steigerungsraten im MIV in Bayern mit ca. einem Prozent in der gleichen Größenordnung wie die Steigerungsraten im Verbundgebiet.

- Trotz steigender Pkw-Zulassungszahlen in Nürnberg und vor allem in der Region, konnte in den letzten 15 Jahren die Kraftfahrzeugmenge im Nürnberger Quelle-Zielverkehr abgesehen von geringen jährlichen Schwankungen auf einem nahezu gleichbleibenden Niveau gehalten werden.
- Die Entwicklung im Pegnitzkorridor zeigt, dass ein gutes SPNV-Angebot in der Region das Wachstum im MIV zumindest bremst und auf lange Sicht sogar zu einem Rückgang führen kann.
- Zusammenfassend lässt sich die Gesamtsituation der MIV-Entwicklung im VGN als Stagnation auf hohem Niveau beschreiben. Hohe Wachstumsraten, die noch zu Beginn der Zeitreihe in den 80er Jahren zu beobachten waren, gibt es heute nur noch lokal an einzelnen Zählstellen.

Anhang

Zahlen und Fakten 2014

PKW-Dichte (PKW je 1.000 EW)



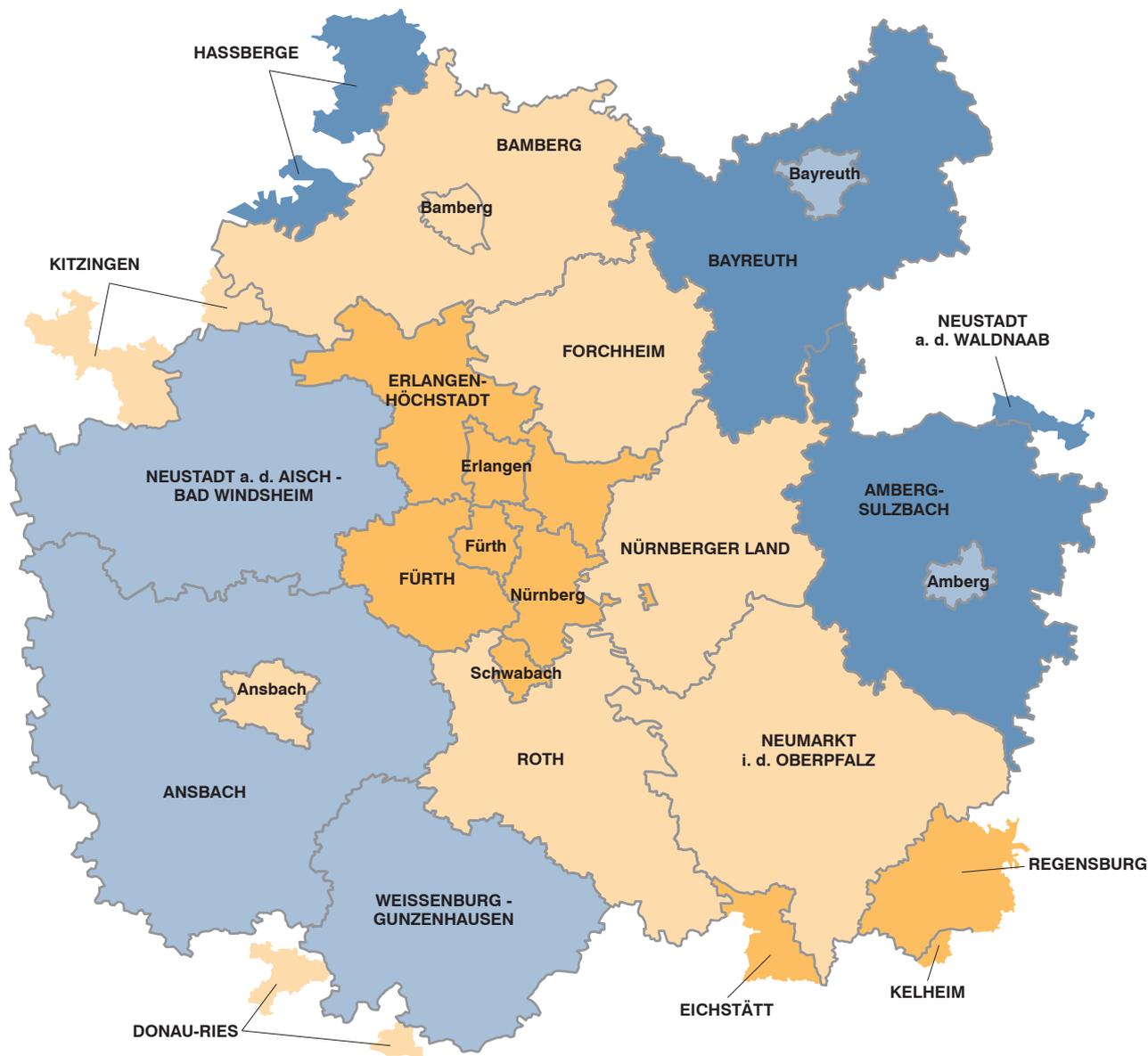
Bevölkerungsdichte (EW je km²)



Bevölkerungsvorausberechnung

in den kreisfreien Städten und Landkreisen Bayerns

Veränderung 2032 gegenüber 2012 in Prozent



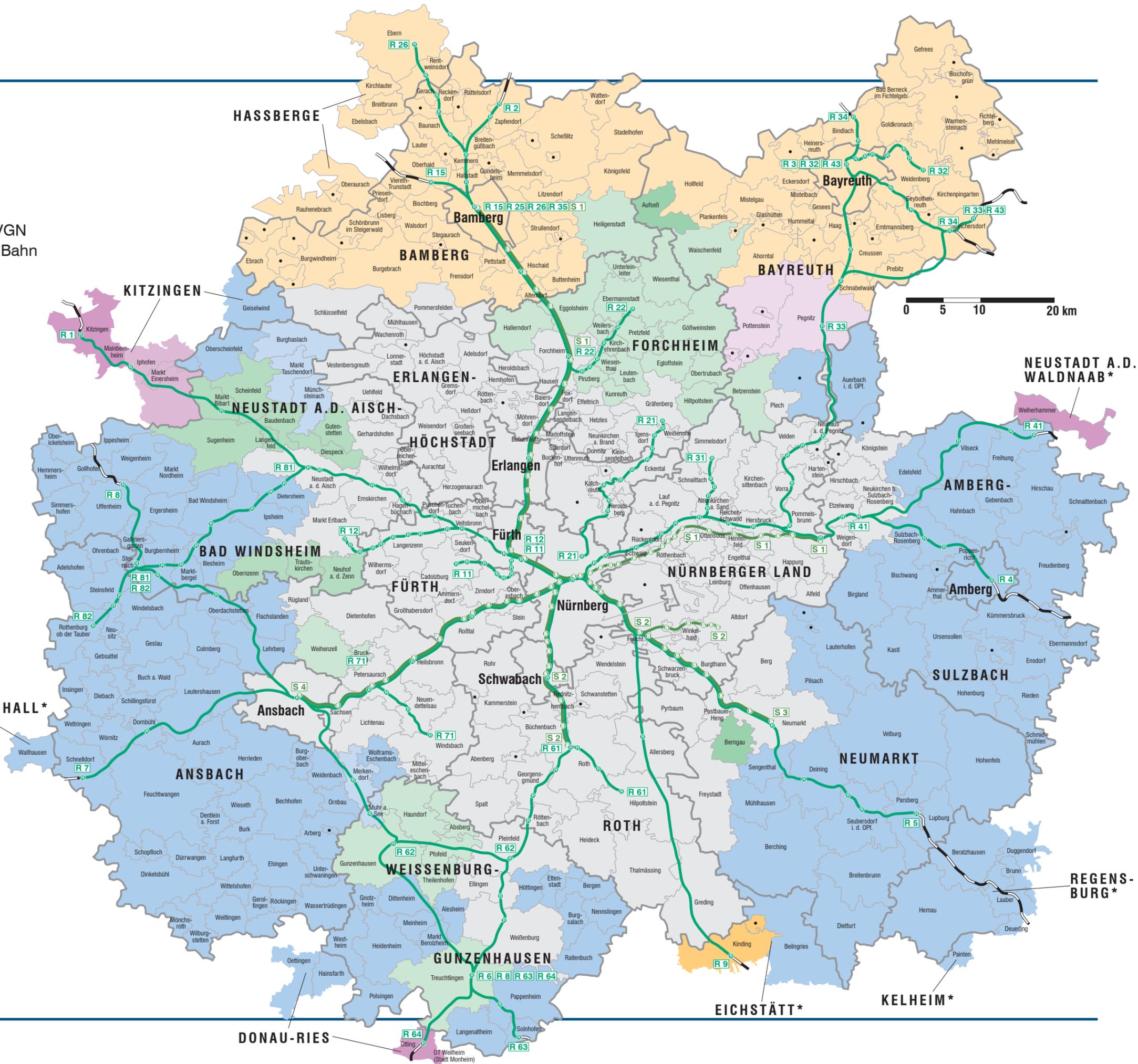
Legende:

| | | |
|---|-------------------------|-----------------|
|  | 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 2014

- Legende:**
- Hersbruck 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
 -  Erweiterungsbereiche 01/2014



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

Andreas Neuer
Benedikt Häusele
Jürgen Schelleman
Objektivia

Druck:

Fahner GmbH, Nürnberg

2015



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



Partner im VGN