

VGN-Ergebnisvergleich

Die Verkehrsentwicklung im VGN - dargestellt anhand der Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage	01
Begriffsbestimmung	03
Allgemeine Hinweise	05
1. Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle	06
1.1. Verbundbeförderungsfälle nach Fahrtzweck	12
1.2. Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisarten	15
1.3. Verbundbeförderungsfälle nach Zubringerverkehrsmittel	19
2. Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle	22
3. Umsteiger zwischen und innerhalb der Verkehrsunternehmen	32
4. Entwicklung der Betriebszweigbeförderungsfälle	38
5. Umsteiger innerhalb und zwischen den Betriebszweigen	44
6. Entwicklung der Linienbeförderungsfälle	48
7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften	54
7.1. Fahrtenaufkommen in der Städteachse und in der Region	54
7.2. Fahrtenaufkommen nach Gebietskörperschaften und Landkreisen	58
7.3. Relationsbezogenes Fahrtenaufkommen	71
Zusammenfassung	75
Ausblick	81

Tabellenverzeichnis

Tab. 01: Fahrgastnachfrage (VBF) im VGN 2012 und 2017	08
Tab. 02: Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle (in %)	08
Tab. 03: Umsteigeranteile innerhalb des VGN - Jahreswerte	09
Tab. 04: Anzahl Umstiege VGN - Werktag	10
Tab. 05: Anzahl Umstiege VGN - Samstag	10
Tab. 06: Anzahl Umstiege VGN - Sonntag	11
Tab. 08: Anteil Verbundbeförderungsfälle nach Fahrtzweck - Werktag (mit Schule)	13
Tab. 09: Verbundbeförderungsfälle Fahrtzweck Freizeit	14
Tab. 10: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen - Jahreswerte	16
Tab. 11: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen	17
Tab. 12: Zugangsverkehrsmittel nach Betriebszweigen (Anteile in %)	20
Tab. 13: Zubringerverkehrsmittel - Werktag	21
Tab. 14: Unternehmensbeförderungsfälle - Jahreswerte	23
Tab. 15: Unternehmensbeförderungsfälle - Jahreswerte (Anteile in %)	24
Tab. 16: Unternehmensbeförderungsfälle - Werktag	26
Tab. 17: Unternehmensbeförderungsfälle - Werktag (Anteile in %)	27
Tab. 18: Unternehmensbeförderungsfälle - Samstag	28
Tab. 19: Unternehmensbeförderungsfälle - Samstag (Anteile in %)	29
Tab. 20: Unternehmensbeförderungsfälle - Sonntag	30
Tab. 21: Unternehmensbeförderungsfälle - Sonntag (Anteile in %)	31
Tab. 22: Umsteigeanteil zwischen den Verkehrsunternehmen	32
Tab. 23: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen - Werktag	33

Tab. 24: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen - Samstag	34
Tab. 25: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen - Sonntag	35
Tab. 26: Umsteigeanteile innerhalb der Verkehrsunternehmen (in %)	36
Tab. 27: Umsteigeanteile innerhalb der Verkehrsunternehmen (in %)	37
Tab. 28: Betriebszweigbeförderungsfälle - Jahreswerte	39
Tab. 29: Betriebszweigbeförderungsfälle - Jahreswerte (Anteile in %)	39
Tab. 30: Betriebszweigbeförderungsfälle - Werktag	41
Tab. 31: Betriebszweigbeförderungsfälle - Samstag	42
Tab. 32: Betriebszweigbeförderungsfälle - Sonntag	43
Tab. 33: Umsteigeanteile innerhalb der Betriebszweige (in %)	44
Tab. 34: Umsteigeanteile zwischen den Betriebszweigen (in %)	45
Tab. 35: Umsteiger zwischen den Betriebszweigen der VAG	47
Tab. 36: Linienbeförderungsfälle - Jahreswerte	49
Tab. 37: Linienbeförderungsfälle - Jahreswerte (Anteile in %)	50
Tab. 38: Linienbeförderungsfälle - Werktag	51
Tab. 39: Linienbeförderungsfälle - Samstag	52
Tab. 40: Linienbeförderungsfälle - Sonntag	53
Tab. 41: Fahrtenaufkommen in der Städteachse	55
Tab. 42: Fahrtenaufkommen zwischen Städteachse und Region	56
Tab. 43: Fahrtenaufkommen in der Region	57
Tab. 44: Binnenverkehrsfahrten nach Gebietskörperschaften - Werktag	58
Tab. 45: Binnenverkehrsanteile nach Gebietskörperschaften (in %) - Werktag	59
Tab. 46: Quelle-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften - Werktag	62

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 47: Binnenverkehrsfahrten nach Gebietskörperschaften - Samstag	64
Tab. 48: Binnenverkehrsanteile nach Gebietskörperschaften (in %) - Samstag	65
Tab. 49: Binnenverkehrsfahrten nach Gebietskörperschaften - Sonntag	66
Tab. 50: Binnenverkehrsanteile nach Gebietskörperschaften (in %) - Sonntag	67
Tab. 51: Quelle-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften - Samstag	68
Tab. 52: Quelle-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften - Sonntag	69
Tab. 53: Binnenverkehrsfahrten am Werktag (je 1.000 Einwohner)	70

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Unterscheidung von Beförderungsfällen	84
Abb. 02: Berechnung von Beförderungsfällen	85
Abb. 03: Verbundbeförderungsfälle je Wochentagstyp und Jahr	86
Abb. 04: Fahrtzweckverteilung am Werktag	87
Abb. 05: Fahrtzweckverteilung am Samstag	88
Abb. 06: Fahrtzweckverteilung am Sonntag	89
Abb. 07: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen am Werktag	90
Abb. 08: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen am Samstag	91
Abb. 09: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen am Sonntag	92
Abb. 10: Zubringerverkehrsmittel zur ersten Haltestelle am Werktag	93
Abb. 11: Unternehmensbeförderungsfälle je nach Wochentyp und Jahr	94
Abb. 12: Unternehmensbeförderungsfälle 2017 (inklusive ein- und ausbrechenden Verkehr)	95
Abb. 13: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen am Werktag	96
Abb. 14: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen am Samstag	97
Abb. 15: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen am Sonntag	98
Abb. 16: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen im Erweiterungsgebiet am Werktag	99
Abb. 17: Betriebszweigbeförderungsfälle je Wochentagstyp und Jahr	100
Abb. 18: Umsteiger zwischen Betriebszweigen am Werktag	101
Abb. 19: Linienbeförderungsfälle je Wochentagstyp und Jahr	102
Abb. 20: Fahrtenaufkommen im Jahr 2017 - Städteteachse - Region	103
Abb. 21: Binnenverkehrsfahrten (Binnenverkehrsanteil) Städte - Werktag	104

VGN-Ergebnisvergleich

Abb. 22: Binnenverkehrsfahrten (Binnenverkehrsanteil) Landkreise - Werktag	105
Abb. 23: Binnenverkehrsfahrten (Binnenverkehrsanteil) Städte - Samstag	106
Abb. 24: Binnenverkehrsfahrten (Binnenverkehrsanteil) Städte - Sonntag	107
Abb. 25: Fahrtenaufkommen nach Gebietskörperschaften am Werktag	108
Abb. 26: Fahrtenaufkommen nach Gebietskörperschaften am Samstag	109
Abb. 27: Fahrtenaufkommen nach Gebietskörperschaften am Sonntag	110
Abb. 28: Verbundgebiet Stand: 01.01.2018	111

Ausgangslage

Fünf Jahre nach der letzten verbundweiten VGN-Fahrgastbefragung im Jahr 2012 war es im Jahre 2017 wieder erforderlich, aktuelle Erhebungsdaten zu erhalten. Im Jahr 2017 wurde die sechste verbundweite Fahrgastbefragung seit Bestehen des VGN durchgeführt.

Mit der Durchführung der VGN-Fahrgastbefragung 2017 wurde die Firma Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) von der Verbundgesellschaft beauftragt. Die Organisation der Feldarbeit inklusive der Interviewerakquise und der umfangreichen Interviewerschulungen wurde von der Firma omnitrend aus Leipzig durchgeführt. Erstmals wurde die gesamte Organisation der Feldarbeit (Dienstvergabe, Datenübergabe, Datentransfer) online und ohne Feldbüro abgewickelt.

Die VGN-Fahrgastbefragung 2017 umfasste alle Linien im VGN mit Ausnahme jener Linien im regionalen Busverkehr, deren Fahrgastaufkommen weitgehend vom Ausbildungsverkehr dominiert wurde. Die Klassifizierung dieser Linien basiert auf Auswertungen der vorherigen Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012.

Im regionalen Busverkehr wurden bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017 die Linien mit weniger als 20 % Fahrgäste im Regeltarif und weniger als 10.000 jährlichen Linienbeförderungsfälle im Regeltarif nicht erhoben. Die Anzahl der nicht erhobenen Linien im regionalen Busverkehr betrug 290 Linien, was über einem Drittel der damaligen Gesamtlinienzahl im VGN entsprach.

Das Erhebungsziel der VGN-Fahrgastbefragung war es betriebswirtschaftlich relevante Kenngrößen zu erhalten, die insbesondere für die Einnahmenaufteilung und die Fortschreibung des Einnahmenaufteilungsverfahrens im VGN von größter Wichtigkeit sind.

Darüber hinaus bilden die durch die Fahrgastbefragung gewonnen Verkehrsdaten die Grundlage für eine kundenorientierte Weiterentwicklung des bestehenden ÖPNV-Angebotes.

Die ermittelten Kenn- und Nachfragewerte mussten für das gesamte Kalenderjahr repräsentativ sein, daher wurde die Fahrgastbefragung jahreszeitlich in vier Erhebungsperioden geschichtet. In folgenden vier Erhebungszeiträumen wurde die VGN-Fahrgastbefragung 2017 durchgeführt:

Winter **04.02.2017 bis 26.03.2017**

Frühjahr **24.04.2017 bis 04.06.2017**

Sommer **31.07.2017 bis 11.09.2017**

Herbst **12.10.2017 bis 30.11.2017**

Bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017 wurden die Fahrgäste des Verbundgebietes nach ihren Fahrausweisen, Fahrtzweck und den kompletten Fahrweg d.h. Ein-, Aus- und Umstiegshaltestellen sowie nach den benutzten Linien befragt.

VGN-Ergebnisvergleich

In Abhängigkeit vom jeweiligen Erhebungsverfahren wurden die Fahrgäste bei bestimmten Verkehrsunternehmen auch gezählt.

Die Interviewer befragten die Fahrgäste in den Fahrzeugen, die Antworten der Fahrgäste wurden mit Smartphones erfasst. An stark frequentierten U-Bahn Haltestellen (z.B. Hauptbahnhof, Plärrer u.a.) fanden die Befragungen auch am Bahnsteig statt.

Für den gesamten Erhebungszeitraum wurden 312 Interviewer geschult. Im Durchschnitt waren zwischen 150 und 200 Interviewer je Erhebungsperiode im Einsatz (s.u.). An einigen Spitzentagen vor allem im Samstagsverkehr waren sogar über 200 Interviewer im Einsatz. Jeder Interviewer bekam ein Smartphone ausgehändigt. Es waren über 200 Smartphones in Umlauf.

Die Anzahl der eingesetzten Interviewer in der Unterscheidung nach Erhebungsperioden:

Winterperiode: 178 Interviewer

Frühjahrsperiode: 167 Interviewer

Sommerperiode: 146 Interviewer

Herbstperiode: 184 Interviewer

Über alle vier Erhebungsperioden verteilt wurden über 32.000 Linienfahrten erhoben und über 360.000 Fahrgäste befragt. Am Werktag wurden insgesamt 229.000 Fahrgäste befragt, am Samstag wurden 84.000 Fahrgäste und am Sonntag 47.000 Fahrgäste interviewt.

Die Fahrgäste wurden das ganze Jahr über in allen VGN-Verkehrsmitteln und an den Haltestellen mit Ankündigungsplakaten auf die vier Erhebungsperioden der VGN-Fahrgastbefragung 2017 aufmerksam gemacht. Außerdem konnte man sich im Internet über die VGN-Fahrgastbefragung 2017 informieren. Zu den jeweiligen Erhebungsperioden wurden die Fahrgäste auch auf Infoscreens über die VGN-Fahrgastbefragung 2017 informiert.

Mit den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 2017 steht dem VGN, seinen Gesellschaftern und den Gebietskörperschaften nun schon seit 2019 wieder ein aktuelles Verkehrsmengengerüst zur Verfügung, das das räumliche, zeitliche und tarifliche Verhalten der Verbundfahrgäste präzise abbildet und die Grundlage für weitere Planungen im gesamten Verbundraum bildet.

Im vorliegenden VGN-Ergebnisvergleich wird anhand von drei verbundweiten Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988, 2012 und 2017 die Entwicklung der Verkehrsnachfrage und Veränderungen im Verkehrsgeschehen im VGN in den letzten 30 Jahren nachgezeichnet.

Begriffsbestimmung

In den folgenden Kapiteln wird die Verkehrsentwicklung im VGN anhand der Entwicklung von Beförderungsfällen beschrieben.

Unter einem **Beförderungsfall** versteht man eine Ortsveränderung eines Fahrgastes (beförderte Person) von der Einstiegshaltestelle (Ersteinstiegshaltestelle) zur Zielhaltestelle (Letztausstiegshaltestelle).

Im VGN-Ergebnisvergleich werden die Beförderungsfälle auf folgenden Ebenen unterschieden:

- **Verbund (VGN)**
- **Teilnetze (Landkreise und kreisfreie Städte)**
- **Unternehmen (VAG, DB Regio AG etc.)**
- **Betriebszweig (S-Bahn, R-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus)**
- **Linie**

Unter einem **Verbund-** bzw. **Unternehmensbeförderungsfall** ist eine im Verbund bzw. Unternehmen beförderte Person unabhängig von der Zahl der Umstiege innerhalb des Verbundes bzw. des Unternehmens zu verstehen.

Ein **Betriebszweigbeförderungsfall** wird als Ortsveränderung im Betriebszweig unabhängig von der Zahl der Umstiege innerhalb des Betriebszweiges definiert.

Die Kenngröße **Linienbeförderungsfall** gibt die Anzahl der Fahrgäste wieder, die eine Linie genutzt haben.

Die Systematik der Zuweisung der Fahrgäste auf die oben aufgeführten unterschiedlichen Aggregationsebenen sind in der Abb. 01 und Abb. 02 aufgeführt.

In dem Schaubild (vgl. Abb. 01) ist eine mögliche Wegekette eines Verbundfahrgastes in der Unterscheidung Unternehmens-, Betriebszweig- und Linienbeförderungsfall beschrieben.

In diesem Beispiel benutzt der Fahrgast von Start bis zu seinem Ziel bei seiner Fahrt vier Linien (L1 - L4). Diese vier Linien gehören zu drei unterschiedlichen Verkehrsunternehmen im Verbund (VU1 - VU3). Das dritte Verkehrsunternehmen hat zwei unterschiedliche Betriebszweige (BZ 3 und BZ 4).

Auf der Aggregationsebene Verbund entsteht bei der im Schaubild beschriebenen Wegekette des Fahrgastes ein Beförderungsfall.

VGN-Ergebnisvergleich

Auf der Auswertungsebene Verkehrsunternehmen bzw. Betriebszweig werden drei bzw. vier Beförderungsfälle dem jeweiligen Verkehrsunternehmen bzw. Betriebszweig zugewiesen.

Der Fahrgast hat bei seiner Fahrt vier unterschiedliche Linien benutzt und dadurch entstehen in der Summe vier Linienbeförderungsfälle.

Bei seiner Fahrt durchfährt der Fahrgast zwei Gebietskörperschaften (einen Landkreis und eine kreisfreie Stadt). Für jede der beiden Gebietskörperschaften wird jeweils ein Beförderungsfall zugewiesen.

Das Schaubild (vgl. Abb. 02) zeigt nochmals schematisch die Auswertung einer Personenfahrt auf den unterschiedlichen Aggregationsebenen (Verbund, Unternehmen, Betriebszweig und Linie).

Die Kategorie Linienbeförderungsfall ist die unterste Aggregationsebene und die Kategorie Verbundbeförderungsfall stellt die höchste Aggregationsebene dar. Zwischen den vier Auswertungsebenen besteht folgender Zusammenhang:

**Linien-
beförderungsfälle** \geq **Betriebszweig-
beförderungsfälle** \geq **Unternehmens-
beförderungsfälle** \geq **Verbund-
beförderungsfälle**

Im unteren Schaubild in der Abb. 02 wird die Zuweisung der Fahrgäste bei dem Sonderfall im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr dargestellt. Ein Fahrgast auf der U1 wurde beim Überfahren der Stadtgrenze als Umsteiger behandelt, ohne dass ein physischer Umsteigevorgang bestand. Beim stadtgrenzüberschreitenden Verkehr der Buslinien wurden die fiktiven Umsteiger an der jeweiligen Stadtgrenze ebenfalls als Umsteiger gewertet. Dadurch ergibt sich die in der Abb. 02 dargestellte Aufteilung der Beförderungsfälle auf die vier Auswertungsebenen.

Eine weitere wichtige Kenngröße, die im VGN-Ergebnisvergleich immer wieder genannt wird, ist der sogenannte ein- und ausbrechende Verkehr (vgl. Abb. 01).

Dem ein- und ausbrechenden Verkehr werden die Fahrgäste zugewiesen, deren Ersteinstiegshaltestelle außerhalb des Verbundes und deren Letztausstiegshaltestelle innerhalb des Verbundes liegt (= einbrechender Verkehr) bzw. deren Ersteinstiegshaltestelle innerhalb des Verbundes und deren Letztausstiegshaltestelle außerhalb des Verbundes liegt (= ausbrechender Verkehr).

Allgemeine Hinweise

Beim Vergleich der Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2017 mit der vorangegangenen VGN-Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 ist zu beachten, dass bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017 vereinbarungsgemäß diejenigen Linien des regionalen Busverkehrs nicht erhoben wurden, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen.

Insbesondere bei den Ergebnissen im regionalen Busverkehr sind demzufolge die Vergleichswerte zur VGN-Fahrgastbefragung 2012 niedriger, da ein Großteil der Regionalbuslinien (290 Linien) im Schülerverkehr nicht erhoben wurden. Dieser Sachverhalt ist bei der Analyse der Ergebnisse im vorgelegten Bericht zu berücksichtigen.

Abweichende Ergebnisse im WVI-Abschlussbericht 2017 von dem hier vorgelegten Ergebnisvergleich sind auf unterschiedliche Auswertungen zurückzuführen. Die größten Abweichungen liegen immer an folgenden Faktoren und sind im Ergebnisvergleich dementsprechend gekennzeichnet.

- **Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung des ein- und ausbrechenden DB-Schieneverkehrs**
- **Aufteilung der Fahrgäste bei stadtgrenzüberschreitenden Linien (insbesondere U1, 30, 67, 179 usw.) auf der Aggregationsebene Linienbeförderungsfälle im Verhältnis 1:1**

Bei den Linienbeförderungsfällen wurden die fiktiven Umsteiger auf den Linien U1 und den Buslinien im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr im WVI-Abschlussbericht nicht im Verhältnis 1:1 aufgeteilt.

Um hier die Vergleichbarkeit der VGN-Fahrgastbefragung 2017 mit den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2008 und 2012 zu gewährleisten, wurden im VGN-Ergebnisvergleich die fiktiven Umsteiger im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr im Verhältnis 1:1 ausgewiesen (vgl. Abb. 02 unten).

Alle Auswertungen im vorliegenden VGN-Ergebnisvergleich wurden mit dem Auswertetool für Fahrgasterhebungen OEVAUS (Version 8.4.1.0 der Fa. WVI) und mit dem Statistikprogramm IBM SPSS Statistik (Version 25) durchgeführt.

Im Folgenden werden wesentliche Eckwerte der Verkehrsnachfrage im VGN auf den Ebenen Verbund, Unternehmen, Betriebszweig und Linie dargestellt. Sie geben einen Überblick über die Ergebnisse der Fahrgastbefragung, über die Struktur der Verkehrsnachfrage sowie deren räumliche Verflechtungen. Die Fahrgastzahlen werden als Verbund-, Unternehmens-, Betriebszweig und Linienbeförderungsfälle dargestellt.

1. Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle

Unter einem Verbundbeförderungsfall ist eine im VGN beförderte Person, unabhängig von der Zahl der Umstiege, innerhalb des Verbundgebietes zu verstehen. Bei den Verbundbeförderungsfällen werden die Fahrten berücksichtigt, deren Start- und Zielhaltestelle im Verbundgebiet liegen. Bei den Fahrgästen, die ihre Start- oder Zielhaltestelle außerhalb des Verbundgebietes hatten (ein- und ausbrechender Verkehr), wurden nur dann als Verbundbeförderungsfall gewertet, wenn sie auf ein kommunales Verkehrsunternehmen umgestiegen sind.

Seit der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung im Jahr 2012 haben sich folgende maßgebliche Veränderungen im Bedienungsgebiet des VGN ergeben.

Räumliche Veränderungen

- **Integration des kompletten Landkreises Lichtenfels in den VGN (am 01.01.2015)**
- **Integration des kompletten Landkreises Kitzingen in den VGN (am 01.01.2017)**

Wesentliche Angebotsveränderungen

- **R9: Verlängerung der Regionalbahnlinie bis Kinding (2014)**
- **S4: Inbetriebnahme neuer S-Bahn-Haltepunkt Petersaurach Nord (2014)**
- **S1: Inbetriebnahme neuer S-Bahn-Haltepunkt Paul-Gossen-Straße in Erlangen (2015)**
- **S4: Verlängerung nach Dombühl mit Inbetriebnahme von zwei neuen S-Bahn-Haltepunkten Dombühl und Leutershausen-Wiedersbach (2017)**
- **Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis zum Wegfeld (2016)**
- **Verlängerung der U-Bahn-Linie 3 bis zum Nordwestring (2017)**

Tarifliche Veränderungen

- **Einführung Semesterticket zum Wintersemester 2015/2016**
- **Einführung Stadtpreisstufen A - F (2015)**
- **Einführung 9-Uhr-Jahresabo in Nürnberg und Fürth (2016)**

Im Jahr 2017 wurden über 239 Millionen Fahrgäste mit dem VGN befördert. Im Vergleich mit den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 1988 hat sich damit die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle um über 97 Mio. Fahrgäste erhöht, was einer prozentualen Zunahme von über 68 % entspricht.

In der Abb. 03 werden die Ergebnisse der vorherigen VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988 und 2012 den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 2017 gegenübergestellt. In der Darstellung wird zwischen Verbundbeförderungsfällen am Werktag, Samstag, Sonntag und den Jahreswerten unterschieden.

An einem durchschnittlichen Werktag in der Schulzeit waren im Jahr 2017 über 850.000 Fahrgäste mit dem VGN unterwegs. An einem durchschnittlichen Samstag im Jahr 2017 lag die Anzahl der Verbundfahrgäste bei über 462.000. Am Sonntag wurde ein Fahrgastaufkommen von fast 300.000 VGN-Fahrgästen ermittelt.

- **Beim Vergleich der aktuellen Fahrgastbefragung mit der VGN-Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 ist zu beachten, dass bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017 die Linien des regionalen Busverkehrs mit überwiegender Schülerverkehr (Schüleranteil größer 90 %) nicht erhoben wurden.**

Bereinigt man die Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2012 um die betreffenden Schülerlinien, die im Jahr 2017 nicht erhoben wurden, so hat sich die Fahrgastnachfrage im Jahr 2017 um 3,9 % erhöht (vgl. Tab. 01).

Die Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle bezogen auf die Tagesarten (ohne Schülerlinien) wird in der Tab. 01 dargestellt. Der stärkste prozentuale Fahrgastzuwachs wurde demnach am Sonntag mit einem Plus von 15 % erzielt. Am Werktag mit Schule nahm die Verkehrsnachfrage um 3,5 % zu. Die Verkehrsnachfrage am Samstag hat sich im Vergleich zu 2012 um zwei Prozentpunkte verringert.

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 01: Fahrgastnachfrage (VBF) im VGN 2012 und 2017

Wochentagstyp	2012 ¹⁾	2017	2012 ¹⁾ - 2017
Normalwerktag Schulzeit	821.486	850.646	3,5 %
Samstag	473.094	462.552	-2,2 %
Sonntag	259.226	298.210	15,0 %
Jahreswert	230.568.638	239.664.327	3,9 %

¹⁾ Im Sinne der Vergleichbarkeit bleiben bei den Daten 2012 die 2017 nicht erfassten Linien mit überwiegend Schülerverkehr unberücksichtigt.

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 - 2017

Bezogen auf die Ergebnisse der ersten verbundweiten Fahrgastbefragung aus dem Jahr 1988 hat sich die Anzahl der Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag mit Schule im Vergleich zu 2017 um 73 % erhöht (vgl. Tab. 02).

Im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2017 hat sich das Verkehrsaufkommen am Samstag und am Sonntag noch stärker erhöht als am Werktag. Die Verkehrsnachfrage am Samstag hat sich im Vergleichszeitraum von 236.000 auf 463.000 Fahrgästen nahezu verdoppelt. Am Sonntag hat sich die Anzahl der Fahrgäste im VGN fast verdreifacht (vgl. Abb. 03).

Tab. 02: Entwicklung der Verbundbeförderungsfälle (in %)

Jahr	Werktag ¹⁾	Samstag ¹⁾	Sonntag ¹⁾	Jahr ²⁾
1988	100	100	100	100
2012	183	202	221	172
2017	173	196	253	168

¹⁾ Tageswert Schulzeit

²⁾ Jahreswert hat weniger Zuwachs, weil die Ferienzeit enthalten ist

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

In der Tab. 03 sind die Anzahl der Umsteiger im Jahr und der Umsteigeranteil im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2017 dargestellt. In der Darstellung beziehen sich die Anzahl der Umsteiger und damit auch der Umsteigeranteil auf die Umstiegsebene Linie.

Im Jahr 2017 ist im Vergleich zu den Ergebnissen der vorherigen VGN-Fahrgastbefragung ein leichter Rückgang der absoluten Umsteigerzahlen innerhalb des VGN zu beobachten.

Dadurch hat sich der Umsteigeranteil innerhalb des VGN im Vergleich zum Jahr 2012 um zwei Prozentpunkte auf 37 % reduziert.

- **Das bedeutet nach wie vor, dass etwas mehr als ein Drittel der Fahrgäste durch einen Linienwechsel ihr Fahrtziel erreicht. Seit 1988 hat sich der so ermittelte Umsteigeranteil um über 11 % verringert.**

Tab. 03: Umsteigeranteile innerhalb des VGN - Jahreswerte ¹⁾

Jahr	Verbundbeförderungsfälle ²⁾	Anzahl Umsteiger ²⁾	Anteile in %
1988	142.556	68.997	48,4
2012	245.349	95.612	39,0
2017	239.664	88.707	37,0

¹⁾ Umstiegsebene Linie

²⁾ in 1.000

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

In den Tab. 04 - 06 sind die Umsteigevorgänge von 2012 zu 2017 auf der Umstiegsebene Verkehrsunternehmen dargestellt. Der Anteil der Direktfahrer am Werktag (mit Schule) betrug im Jahr 2012 rund 73 %, im Jahr 2017 lag der Anteil der Direktfahrer bei fast 68 % (vgl. Tab. 04).

Durch das Erhebungsdesign der VGN-Fahrgastbefragung 2017 (Wegfall der Schülerlinien im regionalen Busverkehr) hat sich erwartungsgemäß die Anzahl der Direktfahrer am Werktag von 2012 zu 2017 um fast 78.000 verringert.

- **Insgesamt hat sich der Trend der letzten VGN-Fahrgastbefragungen bestätigt. Der Anteil der Direktfahrer bleibt relativ konstant und ist kaum Schwankungen unterworfen.**

Im wochenzeitlichen Vergleich wird am Samstag mit einem Anteil von über 73 % der höchste Anteil der Direktfahrer erreicht (vgl. Tab. 05).

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 04: Anzahl Umstiege VGN - Werktag ^{1) 2)}

Umstiege	VBBEF 2012	Anteil 2012	VBBEF 2017	Anteil 2017
0	651.549	72,6	575.400	67,6
1	206.417	23,0	229.093	26,9
2	35.813	4,0	41.683	4,9
3	3.417	0,4	4.195	0,5
4	220	0,0	269	0,0
5	-	-	5	0,0
Gesamt	897.417	100 %	850.646	100 %

¹⁾ Umstiegsebene Unternehmen

²⁾ Tageswert Schulzeit

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 - 2017

Tab. 05: Anzahl Umstiege VGN - Samstag ^{1) 2)}

Umstiege	VBBEF 2012	Anteil 2012	VBBEF 2017	Anteil 2017
0	347.781	73,1	338.312	73,1
1	109.219	22,9	103.133	22,3
2	17.111	3,6	18.626	4,0
3	1.773	0,4	2.224	0,5
4	84	0,0	256	0,1
Gesamt	475.969	100 %	462.552	100 %

¹⁾ Umstiegsebene Unternehmen

²⁾ Tageswert Schulzeit

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 - 2017

Tab. 06: Anzahl Umstiege VGN - Sonntag ^{1) 2)}

Umstiege	VBBEF 2012	Anteil 2012	VBBEF 2017	Anteil 2017
0	181.815	70,0	204.205	68,5
1	63.787	24,6	78.458	26,3
2	12.055	4,6	13.934	4,7
3	1.868	0,7	1.426	0,5
4	87	0,0	185	0,1
5	-	-	1	0,0
Gesamt	259.612	100 %	298.210	100 %

¹⁾ Umstiegsebene Unternehmen

²⁾ Tageswert Schulzeit

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 - 2017

Tab. 07: Anzahl Umstiege VGN - Jahr ¹⁾

Umstiege	VBBEF 2012	Anteil 2012	VBBEF 2017	Anteil 2017
0	176.311.860	71,9	163.642.169	68,3
1	57.725.360	23,5	63.091.775	26,3
2	10.203.984	4,2	11.609.057	4,8
3	1.049.894	0,4	1.230.651	0,5
4	58.156	0,0	89.092	0,0
Gesamt	245.349.426	100 %	239.664.327	100 %

¹⁾ Umstiegsebene Unternehmen

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 - 2017

In den anschließenden Kapiteln 1.1. bis 1.3. werden die Verbundbeförderungsfälle hinsichtlich ihrer Strukturentwicklung näher untersucht.

1.1. Verbundbeförderungsfälle nach Fahrtzweck

Der Fahrtzweck bezeichnet die Aktivitäten, denen ein Fahrgast unmittelbar vor und nach seiner Fahrt nachgeht. Die meisten Fahrtzweckpaare haben als Ausgangspunkt bzw. als Ziel die Wohnung.

Bei der Befragung der Fahrgäste wurden folgende sechs Fahrtzweckmöglichkeiten als Antwortmöglichkeiten vorgegeben:

- **Wohnung**
- **Arbeit / dienstliche Erledigung**
- **Schule, Ausbildung**
- **Einkauf, private Erledigung**
- **Freizeit: Wandern, Radwandern**
- **Freizeit: Sonstige Aktivitäten**

In der Auswertung wurde von dem Fahrtzweckpaar bei der Hinfahrt nur die Aktivität nach der Fahrt bzw. bei der Rückfahrt die Aktivität vor der Fahrt herangezogen. Dadurch verblieben in der Auswertung die fünf Fahrtzwecke Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit (Wandern, Radwandern) und Freizeit (Sonstige Aktivitäten)

Die Abb. 04 zeigt die verbundweite Aufschlüsselung der Verbundbeförderungsfälle nach dem Fahrtzweck für die drei Wochentagstypen Werktag (mit Schule), Samstag und Sonntag.

- **Betrachtet man die Verbundbeförderungsfälle nach ihrem Fahrtzweck am Werktag (mit Schule), so ist mehr als die Hälfte (d.h. 57 %) der Fahrgäste im Berufs- und Ausbildungsverkehr unterwegs, während die verbleibenden 43 % der Fahrgäste den Fahrtzweck Einkauf und Freizeit als Fahrtgrund nannten.**

Zum Vergleich lag im Jahr 1988 der Anteil der Verbundbeförderungsfälle, die auf die Fahrtzwecke Beruf und Ausbildung entfielen, bei 51 %.

Die Entwicklung der Fahrtzweckverteilung der Verbundfahrgäste von 2012 zu 2017 in der Unterscheidung für die drei Wochentagstypen Werktag, Samstag und Sonntag wird in den Abb. 04 - 06 aufgeführt.

Da die Linien des regionalen Busverkehrs, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen, im Jahr 2017 nicht erhoben wurden, hat sich der Anteil des Ausbildungsverkehrs an einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) an der Fahrtzweckverteilung im Vergleich zu 2012 erwartungsgemäß verringert.

Im Jahr 2017 lag im VGN der Anteil des Ausbildungsverkehrs am erhobenen Fahrgastaufkommen bei 23,3 %, im Jahr 2012 bei 28,6 % (vgl. Tab. 08).

Im Vergleich zu 2012 hat die Bedeutung des Berufsverkehrs im werktäglichen Fahrgastaufkommen weiter zugenommen. Der Anteil des Berufsverkehrs hat sich um über drei Prozentpunkte bzw. über 14.000 Fahrgäste im Vergleichszeitraum erhöht (vgl. Tab. 08).

Der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtfahrgastaufkommen am Werktag hat um sechs Prozentpunkte zugenommen (vgl. Abb. 04).

Mit rund 17 % ist am Werktag der Anteil des Fahrtzwecks Freizeit im Vergleich zum Wochenende relativ gering. Dieses Verhältnis verändert sich an den Wochenendtagen erwartungsgemäß zugunsten des Freizeit- und Einkaufsverkehrs.

Am Samstag dominieren die Fahrtzwecke Freizeit und Einkauf, mit einem Anteil von 48 % bzw. mit einem Anteil von 34 % (vgl. Abb. 05).

Der Verkehr am Sonntag wird mit 66 % überwiegend vom Freizeitverkehr geprägt.

Zwischen 1988 und 2017 lassen sich am Sonntag keine gravierenden Abweichungen in der Fahrtzweckverteilung feststellen. Der Anteil des Freizeitverkehrs ist seit 1988 mit ca. 66 % relativ konstant und unterliegt seit Jahren kaum Schwankungen (vgl. Abb. 06).

➤ **2017 fand jede 10. Fahrt am Sonntag im Zusammenhang mit der Berufsausübung statt. Im Vergleich zu den Ergebnissen der ersten VGN-Fahrgastbefragung im Jahr 1988 hat sich der Anteil des Fahrtzwecks Beruf nahezu verdoppelt.**

Tab. 08: Anteil Verbundbeförderungsfälle nach Fahrtzweck - Werktag (mit Schule)

Fahrtzweck	1988	2012	2017
Beruf	172.514 (35,1 %)	268.208 (29,9 %)	282.095 (33,2 %)
Ausbildung	78.147 (15,9 %)	256.484 (28,6 %)	198.456 (23,3 %)
Einkauf/Freizeit	241.323 (49,1 %)	372.725 (41,5 %)	346.420 (40,7 %)
Keine Angaben	-	-	23.675 (2,8 %)
Gesamt	491.493 (100 %)	897.417 (100 %)	850.646 (100 %)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

In der Tab. 09 wird die unterschiedliche Fahrgastnachfrage im Freizeitverkehr in der Unterscheidung nach Wochentagstypen dargestellt. Dabei wurde in der Fahrgastbefragung zwischen dem Fahrtzweck Wandern/Radfahren und den sonstigen Freizeitaktivitäten unterschieden.

VGN-Ergebnisvergleich

Im Jahr 2017 waren am Werktag annähernd 10.000 Fahrgäste mit dem Fahrtzweck Wandern/ Radfahren mit den Verkehrsmitteln des VGN unterwegs. Am Samstag nutzten über 15.000 Fahrgäste und am Sonntag über 12.600 Fahrgäste den VGN, um in ihrer Freizeit zu wandern bzw. mit dem Rad zu fahren (vgl. Tab. 09).

Der weitaus größere Teil der Fahrgastnachfrage wurde den sonstigen Freizeitaktivitäten zugewiesen. Am Werktag wählten über 134.000 Fahrgäste die Verkehrsmittel des VGN, um ihren Freizeitaktivitäten nachzugehen.

Am Samstag steigert sich die Fahrgastnachfrage in diesem Segment auf über 208.000 Fahrgäste, am Sonntag nutzen über 184.000 Fahrgäste den VGN, um ihren sonstigen Freizeitaktivitäten nachzugehen.

Die Anteile des Freizeitverkehrs am Gesamtfahrtenaufkommen steigerten sich von 17 % am Werktag, über 48 % am Samstag auf über 66 % am Sonntag (vgl. Tab. 09).

Tab. 09: Verbundbeförderungsfälle Fahrtzweck Freizeit ¹⁾

	Werktag ²⁾	Samstag	Sonntag
Wandern / Radfahren	9.731 (1,1 %)	15.261 (3,3 %)	12.634 (4,2 %)
Sonst. Freizeitaktivitäten	134.227 (15,8 %)	208.359 (45,0 %)	184.134 (61,8 %)
Gesamt	143.958 (16,9 %)	223.620 (48,3 %)	196.768 (66,0 %)

¹⁾ Prozentangaben Anteil Freizeitverkehr am Gesamtaufkommen

²⁾ Werktag mit Schule

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2017

1.2. Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisarten

Während der VGN-Fahrgastbefragung 2017 wurde auch das umfangreiche Fahrkartensortiment des VGN erfasst. Bei den nachfolgenden Betrachtungen und Auswertungen wurden die im Feld erhobenen Fahrausweise vier Fahrausweisgruppen zugeordnet:

- **Bartarif**
- **Zeitkarten Erwachsene**
- **Zeitkarten Auszubildende**
- **Sonstige Fahrausweise**

Die Fahrausweisgruppe Bartarif umfasst alle Einzelfahrausweise sowie alle VGN-Tageskarten. In der Fahrausweisgruppe Zeitkarten Erwachsene sind alle Wochen-, Monats- und Jahreskarten sowie besondere Angebote wie Firmen-Abo und Nürnberg-Pass enthalten. Die Fahrausweisgruppe Zeitkarten Auszubildende enthält die Schülerzeitkarten, die von den Aufgabenträgern finanziert werden (Kostenträger) und die Zeitkarten, die zu einem ermäßigten Preis für Schüler und Auszubildende ausgegeben werden (Selbstzahler), Semestertickets und Firmen-Abo Azubi.

In der Fahrausweisgruppe Sonstige Fahrausweise sind alle übrigen Fahrausweise enthalten, die den obigen drei Fahrausweisgruppen nicht zugeordnet werden konnten. Darunter entfallen beispielsweise Fahrgäste, die mit regional gültigen Haustarifen, als Schwerbehinderte, als Freifahrer und mit dem Bayern- oder Schönes-Wochenende-Ticket bzw. Quer-durchs-Land-Ticket im Verbundgebiet unterwegs waren.

Die Entwicklung der oben beschriebenen vier Fahrausweisgruppen in den letzten 30 Jahren wird in der Tab. 10 dargestellt.

Von den jährlich knapp 240 Mio. Fahrgästen im Verbund nutzten rund 44 % eine Zeitkarte für Erwachsene und ca. 22 % eine Zeitkarte für Auszubildende (vgl. Tab. 10). Somit sind zwei Drittel der Verbundbeförderungsfälle auf regelmäßige Nutzer zurückzuführen.

Zusammengerechnet bedeutet dies, dass zwei Drittel aller jährlich zurückgelegten Fahrten im VGN auf Zeitkartennutzer und damit auf regelmäßige Nutzer entfallen.

Im Rückblick auf die Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2012 hat sich das Fahrtenaufkommen der Fahrausweisgruppe Zeitkarten Erwachsene um vier Prozentpunkte erhöht.

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 10: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen - Jahreswerte ¹⁾

FA-Gruppe	1988	2012	2017
Bartarif	39.378 (27,6 %)	52.762 (21,5 %)	47.076 (19,6 %)
Zeitk. Erwachsene	63.785 (44,7 %)	100.928 (41,1 %)	104.608 (43,6 %)
Zeitk. Auszubildende	22.473 (15,8 %)	50.992 (20,8 %)	53.196 (22,2 %)
Sonstige	16.920 (11,9 %)	40.667 (16,6 %)	34.785 (14,5 %)
Gesamt	142.556 (100 %)	245.349 (100 %)	239.664 (100 %)

¹⁾ Jahreswerte in 1.000

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Der Bartarif, der eher von Fahrgästen, die nicht täglich mit dem ÖPNV fahren, also häufig von Gelegenheitsfahrern gewählt wird, hat einen Anteil von 19,6 % am jährlichen Fahrgastaufkommen im VGN. Im Vergleich zu 2012 ist die Nutzung des Bartarifs um zehn Prozent zurückgegangen.

Der Rückgang ist größtenteils auf die Einführung des 9-Uhr-Jahresabos im Jahr 2016 in Nürnberg und Fürth zurückzuführen. Die Tarifmaßnahme wurde begleitet u.a. von einer Tarifierhöhung für die Fahrausweise im Bartarif, in deren Folge die Verkaufszahlen im Bartarif innerhalb der beiden Städte stark rückläufig waren.

Die Fahrausweisgruppe der Sonstigen Fahrausweise, mit einem Anteil von 14,5 % im Jahr 2017, teilen sich folgendermaßen auf:

1,3 % der Fahrgäste fahren im Verbundgebiet mit einem Angebot aus dem Bayern-Ticket-Sortiment oder mit dem Schönes-Wochenende- bzw. Quer-durchs-Land-Ticket. 4,1 % der Fahrten entfielen auf Fahrten im Tarif der Deutschen Bahn AG (BB DB).

Rund 9,1 % der Fahrgastnachfrage im Jahr 2017 entfielen auf Freifahrten, das sind z.B. Fahrgäste, die ihren Schwerbehindertenausweis als Fahrtberechtigung nutzten oder auch Kinder unter 6 Jahre, die noch unentgeltlich im Netz des VGN fahren können.

In der Tab. 11 wird die unterschiedliche Nutzung nach Fahrausweisgruppen in der Unterscheidung nach den drei Wochentagstypen vorgenommen. Basis bildet hier die Gesamtzahl der an einem der drei Wochentagstypen (Werktag mit Schule, Samstag, Sonntag) beförderten Fahrgäste und in Klammern steht der Anteil der jeweiligen Fahrausweisgruppe am Gesamtaufkommen.

Im Vergleich von 2012 zu 2017 sind die stärksten Zunahmen in der Fahrausweisgruppe Zeitkarten Auszubildende im Wochenendverkehr zu beobachten.

Am Samstag hat sich die Anzahl der Fahrgäste, die mit einer Zeitkarte Auszubildende fahren um 25.000 Fahrgäste erhöht, was einer Zunahme von 57 % entspricht (vgl. Tab. 11). Am Sonntag war der Zuwachs mit 26.000 zusätzlichen Fahrten in diesem Zeitkartensegment am größten. Am Sonntag hat sich damit die Anzahl der Fahrgäste, die Zeitkarten Auszubildende im Vergleich zu 2012 nutzten mehr als verdoppelt (vgl. Tab. 11).

Tab. 11: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen

	1988	2012	2017	Veränderung	%
Werktag ¹⁾					
Bartarif	128.282	170.147	148.516	-21.631	-12,7
Zeitk. Erwachsene	226.090	348.829	362.162	13.333	3,8
Zeitk. Auszubildende	79.623	246.564	232.867	-13.697	-5,6
Sonstige	57.014	131.877	107.092	-24.785	-18,8
Gesamt	491.500	897.417	850.646	-46.771	-5,2
Samstag					
Bartarif	87.755	138.744	113.598	-25.146	-18,1
Zeitk. Erwachsene	88.463	202.504	201.593	-911	-0,4
Zeitk. Auszubildende	30.431	43.192	67.834	24.642	57,1
Sonstige	29.488	91.529	79.527	-12.002	-13,1
Gesamt	235.900	475.969	462.552	-13.417	-2,8
Sonntag					
Bartarif	43.078	71.012	68.015	-2.997	-4,2
Zeitk. Erwachsene	42.725	108.808	122.339	13.531	12,4
Zeitk. Auszubildende	15.536	18.899	44.851	25.952	137,3
Sonstige	16.243	60.893	63.004	2.111	3,5
Gesamt	117.700	259.612	298.210	38.598	14,9

¹⁾ mit Schule

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Diese Zunahme am Wochenende geht auf die Einführung des Studententickets zum WS 2015/16 zurück, das auch am Wochenende genutzt werden kann.

Dagegen hat im Werktagsverkehr die Anzahl der Fahrten in der Fahrausweisgruppe Zeitkarten Auszubildende um 5,6 % abgenommen, was ursächlich auf das Erhebungsdesign der VGN-Fahrgastbefragung 2017 zurückzuführen ist, in der auf die Erhebung der Schülerlinien im regionalen Busverkehr verzichtet wurde.

VGN-Ergebnisvergleich

Am Werktag ist nur in der Fahrausweisgruppe Zeitkarten Erwachsene eine Zunahme zu verzeichnen. Bei den Zeitkarten Erwachsene hat sich im Vergleichszeitraum von 2012 zu 2017 die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle um über 13.000 bzw. 3,8 % erhöht (vgl. Tab. 11).

In den Abb. 07 - 09 wird die Entwicklung der vier Fahrausweisgruppen von 1988 zu 2017 in der Unterscheidung nach den drei Tagestypen (Werktag, Samstag und Sonntag) dargestellt.

Im Betrachtungszeitraum hat der Anteil der Fahrausweisgruppe Bartarif am Gesamtfahrtenaufkommen bei allen drei Tagesarten kontinuierlich abgenommen. Die Anteile der Fahrausweisgruppen Zeitkarten Erwachsene und Zeitkarten Auszubildende haben dagegen fortlaufend zugenommen.

Im Jahr 1988 lag am Werktag der Anteil der beförderten Personen mit Fahrausweisen im Bartarif noch bei 26,1 %, bis zum Jahr 2017 hat sich der Anteil auf 17,5 % verringert (vgl. Abb. 7).

1.3. Verbundbeförderungsfälle nach Zubringerverkehrsmittel

In allen bisherigen verbundweiten VGN-Fahrgastbefragungen wurde auch das Zubringerverkehrsmittel zur ersten ÖPNV-Haltestelle bzw. Abbringerverkehrsmittel nach der letzten ÖPNV-Haltestelle abgefragt. Dabei wurde bei den Vorlauf- und Nachlaufverkehrsmitteln im Individualverkehr zwischen Pkw Selbstfahrer, Pkw Mitfahrer, Radfahrer und sonstigen Verkehrsmitteln unterschieden.

In den folgenden Auswertungen wird immer das Kriterium Zubringerverkehrsmittel betrachtet, d.h. mit welchem Verkehrsmittel die Fahrgäste die Starthaltestelle ihrer ÖPNV-Fahrt erreicht haben.

In der Abb. 10 ist die anteilige Verteilung der Verbundbeförderungsfälle in der Unterscheidung nach dem Zubringerverkehrsmittel zur ersten Haltestelle am Werktag dargestellt.

Im Jahr 2017 erreichten mit 91 % der weitaus überwiegende Teil der Direkteinsteiger ihre ÖPNV-Einstiegshaltestelle zu Fuß.

Im Jahr 2017 sind an einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) über 20.000 Fahrgäste mit dem eigenen Pkw zur Starthaltestelle ihrer ÖPNV gefahren, was einem Anteil von ca. 2,4 % entspricht. Rund 20.000 Fahrgäste kommen als Pkw-Mitfahrer an die erste Haltestelle. 13.700 Fahrgäste (1,6 %) benutzten das Fahrrad, um zur Starthaltestelle zu kommen und auf die „Sonstigen Verkehrsmittel“ (Flugzeug, Motorrad, Reisebus, etc.) entfiel ein Anteil von 2,6 % (vgl. Tab. 13 und Abb. 10).

Im Rückblick auf das Jahr 2012 hat sich der Anteil der Zubringerverkehrsmittel im Vergleich zur aktuellen VGN-Fahrgastbefragung von 7,2 % auf 8,9 % erhöht. Die Entwicklung der Anteile innerhalb der Gruppe der Zubringerverkehrsmittel zur ersten Haltestelle zeigen keine signifikanten Veränderungen im Vergleich zu 2012 (vgl. Abb. 10).

Der Anteil der Fahrgäste, die zu Fuß zur ersten Haltestelle kommen, hat sich 2017 im Vergleich zu 2012 unwesentlich um 1,7 % verringert (vgl. Abb.10).

➤ **Im Rückblick auf das Jahr 2012 haben sich die Anteile der Zubringerverkehrsmittel nur geringfügig verändert.**

In einem weiteren Schritt wurde die Park & Ride-Nutzung anhand der Ersteinstiegshaltestellen ermittelt. Die Direkteinsteiger und deren Zubringerverkehrsmittel zur ersten Haltestelle am Werktag sind in der Tab. 12 aufgeführt. Dabei wurde zwischen fünf Betriebszweigen unterschieden.

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 12: Zugangsverkehrsmittel nach Betriebszweigen (Anteile in %)

	zu Fuß	Pkw ¹⁾	Fahrrad	Sonstige
R-Bahn	73,3	20,6	6,0	0,2
S-Bahn	80,5	12,1	7,2	0,2
U-Bahn	94,8	4,0	0,9	0,3
Straßenbahn/Stadtbus	97,7	1,9	0,4	0
Regionalbus	96,6	2,6	0,8	0

¹⁾ Pkw Selbstfahrer und Pkw Mitfahrer

Quelle: VGN-Fahrgastbefragung 2017

➤ **Die größte Nachfrage nach Park & Ride- und Bike & Ride-Nutzung lässt sich an den Schienenstrecken nachweisen.**

Im regionalen Schienenverkehr fährt ein beträchtlicher Anteil der Fahrgäste mit dem Pkw als Selbstfahrer bzw. als Mitfahrer zu den Schienenhaltepunkten. Der regionale Schienenverkehr bedient insbesondere im ländlichen Raum einen Einzugsbereich, der über die fußläufige Entfernung zu den Bahnhöfen hinausgeht.

Dadurch werden im regionalen Schienenverkehr die höchsten Werte an Fahrgästen erreicht, die mit ihrem eigenen Pkw oder als Pkw-Mitfahrer zu Beginn ihrer ÖPNV-Fahrt zur ersten Haltestelle kamen.

Im Bereich der R-Bahn gaben über 21 % der Fahrgäste an, als Pkw-Mitfahrer bzw. als Selbstfahrer die erste Haltestelle erreicht zu haben. Bei der S-Bahn lag der Anteil der Park & Ride- und Kiss & Ride-Nutzer bei 12 % (vgl. Tab. 12).

➤ **Insbesondere im ländlichen Raum des Verbundgebietes hat das Auto eine wichtige Zubringerfunktion zu den Schienenhaltepunkten. Bei der R-Bahn kam jeder 5. Fahrgast mit dem Pkw bzw. als Pkw Mitfahrer zu den Regionalbahnhöfen.**

Der verbundweite Durchschnittswert am Werktag lag bei 4,7 %.

Im regionalen Schienenverkehr kommt dennoch der überwiegende Teil der Fahrgäste zu Fuß zu den Schienenhaltepunkten. Bei der S-Bahn lag der Anteil der Fahrgäste, die zu Fuß zum Bahnhof kam bei 80 %, bei den Fahrgästen der R-Bahn lag der Anteil bei 73 % (vgl. Tab. 12).

Der Anteil von Bike & Ride lag bei der R-Bahn bei 6 % und bei der S-Bahn bei knapp über 7 %.

In den drei übrigen in der Tab. 12 aufgeführten Betriebszweigen U-Bahn, Stadtbus/ Straßenbahn und Regionalbus dominiert bei den Fahrgästen mit weit über 90 % das fußläufige Erreichen der Starthaltestelle. Der Pkw als Zugangsverkehrsmittel spielt in diesen Betriebszweigen eine untergeordnete Rolle.

Bei den Fahrgästen der U-Bahn gaben noch 4 % der Fahrgäste an, dass sie einen U-Bahnhof mit dem Pkw als Selbstfahrer bzw. mit dem Pkw als Mitfahrer erreicht haben.

Mit Anteilen unter einem Prozentpunkt spielt Bike & Ride bei den Stadtverkehren und im regionalen Busverkehr eine wesentlich geringere Rolle als beim regionalen Schienenverkehr (vgl. Tab. 12).

Durch die Nennung des Vorlauf- bzw. Nachlaufverkehrsmittels in der VGN-Fahrgastbefragung ist es möglich, bei der Gruppe der Pkw-Selbstfahrer Rückschlüsse auf die durchschnittliche Belegung der Park & Ride Plätze anzustellen. Im VGN standen im Erhebungsjahr über 15.000 reguläre Park & Ride Plätze zur Verfügung.

Berücksichtigt man bei den Pkw-Selbstfahrern eine Hin- und Rückfahrt pro Tag, so wurden an einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) im Jahr 2017 über 10.000 Pkw auf regulären Park & Ride Plätzen im VGN abgestellt. Damit haben sich im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 1988 die werktäglichen Belegungszahlen der Park & Ride Plätzen im VGN um 9.000 erhöht (vgl. Tab. 13).

Tab. 13: Zubringerverkehrsmittel - Werktag

Verkehrsmittel	1988	2012	2017
Pkw	11.154	19.003	20.029
Pkw Mitfahrer	8.523	21.182	19.713
Fahrrad	3.539	15.516	13.694
Sonstige	2.251	9.029	21.566
Gesamt	25.467	64.730	75.001

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Betrachtet man die Gruppe der Pkw Selbstfahrer nach ihrem Fahrtzweck, so dominiert mit 58 % der Fahrtzweck Beruf, 14 % entfallen auf den Fahrtzweck Ausbildung. 15 % der Fahrgäste gaben den Fahrtzweck Einkäufe bzw. dienstliche Erledigung an und 11 % entfielen auf den Fahrtzweck Freizeit.

Die Fahrtzweckverteilung der Pkw Selbstfahrer zeigt, dass über die Hälfte des Park & Ride Aufkommens am Werktag auf den Berufsverkehr zurückzuführen ist.

2. Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle

Unter einem Unternehmensbeförderungsfall versteht man die Anzahl der beförderten Personen innerhalb eines Verkehrsunternehmens des Verbundes, unabhängig von der Zahl der Umstiege innerhalb des Unternehmens. Jede Linienfahrt wurde dabei dem Unternehmen zugeordnet, in dessen finanzieller Verantwortung die Linie bzw. die Fahrt liegt.

- **Im Kalenderjahr 2017 wurden bei den Verkehrsunternehmen des VGN über 280 Mio. Personen (inklusive ein- und ausbrechendem Verkehr) befördert. Der weitaus höchste Anteil mit 51,6 % entfällt mit über 144,7 Mio. Unternehmensbeförderungsfällen auf die VAG, gefolgt von der DB Regio AG mit über 56 Mio. Unternehmensbeförderungsfällen, was einem Anteil von 20 % entspricht.**

Die infra fürth verkehr gmbh beförderte im Jahr 2017 mehr als 23,7 Mio. Fahrgäste in ihrem Netz (vgl. Tab. 14). Der Anteil der infra fürth verkehr gmbh liegt hier bei 8,5 %. Der OVF und die ESTW kommen auf einen Anteil von 3,8 % bzw. 4,8 % am Gesamtaufkommen der Unternehmensbeförderungsfälle (vgl. Abb. 12).

Unter der Kategorie AVU regional sind alle assoziierten Verkehrsunternehmen enthalten, die den Busverkehr in der Region abwickeln.

Unter die Rubrik AVU kommunal entfallen die Verkehrsunternehmen, die Stadtbusverkehre in den Städten Ansbach, Altdorf, Forchheim, Gunzenhausen, Hersbruck, Herzogenaurach, Lauf, Lichtenfels, Neumarkt i.d.OPf., Roth, Weißenburg und Zirndorf betreiben.

Die Gruppe der regionalen AVU beförderte über 9,6 Mio. Fahrgäste im Jahr und repräsentiert damit einen Anteil von 3,4 % am Gesamtverkehrsaufkommen im VGN (vgl. Abb. 12). Die Gruppe der kommunalen AVU wickelt einen Anteil von 1,6 % am Verkehrsgeschehen im Verbund ab (vgl. Abb. 12). Dieser Anteil entspricht einem Fahrgastaufkommen von rund 4,4 Mio. Fahrgästen im Jahr (vgl. Tab. 14).

Die Stadtverkehr Schwabach GmbH beförderte im Jahr 2017 über eine Million Fahrgäste im Liniennetz der Stadt Schwabach. Als kleinster Verbundpartner lag der Anteil der Stadtverkehr Schwabach GmbH bei 0,4 % (vgl. Abb. 12).

In den Tabellen wird immer die absolute Anzahl der Beförderungsfälle innerhalb der Unternehmen in der Unterscheidung Werktag, Samstag, Sonntag und Jahr aufgeschlüsselt und die Anteile an den gesamten Unternehmensbeförderungsfällen ausgewiesen.

Die Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle im VGN wird in den Tabellen als Zeitreihe dargestellt. Ausgangspunkt der Zeitreihen ist das Jahr 1988, in dem die erste verbundweite Fahrgastbefragung im VGN durchgeführt wurde.

Darüber hinaus werden die Ergebnisse der aktuellen VGN-Fahrgastbefragung 2017 den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 2012 gegenübergestellt.

2. Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle

Aufgrund des Erhebungskonzeptes der VGN-Fahrgastbefragung 2017 mit den nicht erfassten Schülerlinien wird bei den regionalen Busverkehrsunternehmen OVF, AVU kommunal und regional auf eine vergleichende Betrachtung verzichtet, da die Fahrgastnachfrage bei den betreffenden Unternehmen unvollständig abgebildet ist.

In den Tab. 14 - 21 und in der Abb. 11 werden die Unternehmensbeförderungsfälle ohne den ein- und ausbrechenden DB-Schieneverkehr abgebildet. Im Zeitraum von 2012 auf 2017 hat sich die Anzahl der Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr (ohne OVF, AVU kommunal und regional) um über drei Prozent erhöht. Damit hat sich die Anzahl der Unternehmensbeförderungsfälle von 2012 zu 2017 um 7,8 Mio. Fahrgäste erhöht.

Tab. 14: Unternehmensbeförderungsfälle - Jahreswerte ¹⁾

	1988	2012	2017
agilis	-	2.167	2.534
DB Regio AG ²⁾	17.101	43.062	46.063
VAG	104.656	138.228	144.736
infra fürth verkehr gmbh	19.839	24.323	23.763
ESTW	12.167	14.313	13.572
STWB	-	9.145	8.464
Stadtwerke Bayreuth	-	5.825	5.782
OVF	6.343	16.498	10.595
Stadtverkehr Schwabach	537	1.103	1.029
AVU ³⁾	809	20.297	14.027
AVU regional	-	11.328	9.602
AVU kommunal	-	8.969	4.425
Gesamt	161.452	274.962	270.566

¹⁾ Jahreswerte in 1.000

²⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr - inkl. Vogtlandbahn

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Das Wachstum ist auf die positive Entwicklung im regionalen Schienenverkehr zurückzuführen. Die Unternehmensbeförderungsfälle der DB Regio AG hat im Betrachtungszeitraum um sieben Prozent zugenommen, bei agilis lag die Zunahme sogar bei 17 %. Dabei ist zu beachten, dass ein beträchtlicher Teil des Zuwachses im regionalen Schienenverkehr auf Verbundraumerweiterungen zurückgeht.

VGN-Ergebnisvergleich

- **Insgesamt wurden im regionalen Schienenverkehr 2017 rund 3,4 Mio. Fahrgäste mehr befördert als im Vergleichsjahr 2012.**

Die VAG hat gegenüber 2012 einen kräftigen Zuwachs an Fahrgästen erzielt. Die Beförderungsfälle im Unternehmen VAG haben sich um fast fünf Prozent bzw. 6,5 Mio. Fahrgäste erhöht.

Dagegen hat die infra fürth verkehr gmbh einen Fahrgastrückgang von zwei Prozent zu beklagen, was einem Fahrgastrückgang von 560.000 Personen entspricht. Bei den ESTW betrug der Fahrgastrückgang rund fünf Prozent, das bedeutet einen Fahrgastverlust von 750.000 Fahrgästen im Jahr.

Dagegen kann man bei den BVB von einer Stagnation in der Fahrgastentwicklung sprechen. Bei den Bayreuther Verkehrsbetrieben lag der Rückgang bei einem Prozent oder 43.000 Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr.

Im Rückblick auf das Jahr 2012 haben die Stadtwerke Bamberg einen Rückgang von sieben Prozent zu verzeichnen. In absoluten Zahlen ausgedrückt waren im Jahr 2017 681.000 Fahrgäste weniger in Bamberg mit den STWB unterwegs als noch im Jahr 2012.

Tab. 15: Unternehmensbeförderungsfälle - Jahreswerte (Anteile in %)

	1988	2012	2017
agilis	-	0,8	0,9
DB Regio AG ¹⁾	10,6	15,7	17,0
VAG	64,8	50,3	53,5
infra fürth verkehr gmbh	12,3	8,8	8,8
ESTW	7,5	5,2	5,0
STWB	-	3,3	3,1
Stadtwerke Bayreuth	-	2,1	2,1
OVF	3,9	6,0	3,9
Stadtverkehr Schwabach	0,3	0,4	0,4
AVU ²⁾	0,5	7,4	5,1
AVU regional	-	4,1	3,5
AVU kommunal	-	3,3	1,6
Gesamt	100 %	100 %	100 %

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr - inkl. Vogtlandbahn

²⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

2. Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle

Der Stadtverkehr in Schwabach, also bei dem kleinsten hier aufgeführten Stadtverkehrsunternehmen, wurden bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017 74.000 Unternehmensbeförderungsfälle weniger angetroffen als noch 2012. Im Vergleich zu 2012 beträgt in der Stadt Schwabach der Fahrgastrückgang sieben Prozent.

Im Rückblick auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage von 1988 zu 2017 stellt sich die Situation im Jahr 2017 folgendermaßen dar.

Bei der DB Regio AG hat sich die Anzahl der Unternehmensbeförderungsfälle von 1988 bis 2017 mehr als verdoppelt. Die DB Regio AG hatte im Betrachtungszeitraum einen Fahrgastzuwachs von 29 Mio. Fahrgästen.

Die VAG erzielte eine Fahrgastzunahme von 40 Mio. Fahrgästen, was einer Zunahme von 38 % entspricht.

Im Stadtverkehr Schwabach hat sich die Anzahl der Fahrgäste um 500.000 im Jahr erhöht und damit fast verdoppelt.

Die beiden städtischen Verkehrsunternehmen infra fürth verkehr gmbh und ESTW haben im Langzeitvergleich von 1988 zu 2017 eine Fahrgastzunahme von annähernd 20 % bzw. 11,5 % zu verzeichnen, was einer Nachfragesteigerung von fast vier Millionen bzw. 1,4 Mio. Unternehmensbeförderungsfällen entspricht.

Analog zur Fahrgastentwicklung bei den einzelnen Verkehrsunternehmen haben sich entsprechend auch die Anteile der Verkehrsunternehmen verändert (vgl. Tab. 15).

Zunahmen bei den verbundweiten Anteilen haben die DB Regio AG, agilis und die VAG zu verzeichnen. Der Anteil der DB Regio AG hat sich von 2012 zu 2017 von 15,7 % auf 17 % erhöht (vgl. Tab. 15).

➤ **Mit einem Anteil von über der Hälfte aller Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2017, bleibt die VAG das nachfragestärkste Verkehrsunternehmen im VGN. Im Vergleich zu 2012 hat sich der Anteil der VAG nochmals um drei Prozent erhöht.**

Die werktägliche Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle im VGN in den Jahren 1988, 2012 und 2017 wird in der Tab. 16 miteinander verglichen. Bei diesen Darstellungen wurde der ein- und ausbrechende Schienenverkehr nicht ausgewiesen.

Aufgrund der nicht erhobenen Schülerlinien im regionalen Busverkehr fielen die werktäglichen Unternehmensbeförderungsfälle im Vergleich zu 2012 wieder unter die Millionengrenze (vgl. Tab. 16).

Wie bei den vorher dargestellten Jahresergebnissen haben sich die Werktagswerte im Vergleich zu 2012 nur bei den drei Verkehrsunternehmen DB Regio AG, agilis und VAG erhöht. Auch hier waren die größten Zunahmen bei den Verbundbeförderungsfällen bei agilis (plus 17 %), bei der DB Regio AG (plus 5,2 %) und bei der VAG (plus 5,4 %) zu verzeichnen.

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 16: Unternehmensbeförderungsfälle - Werktag

	1988	2012 ²⁾	2017 ²⁾
agilis	-	7.564	8.853
DB Regio AG ¹⁾	61.383	152.470	160.327
VAG	357.515	474.279	499.820
infra fürth verkehr gmbh	66.410	85.340	83.693
ESTW	41.904	54.455	50.502
STWB	-	35.506	32.270
Stadtwerke Bayreuth	-	23.505	22.641
OVF	24.061	79.012	45.554
Stadtverkehr Schwabach	2.114	5.033	4.363
AVU ³⁾	3.193	96.522	62.600
AVU regional	-	57.300	43.100
AVU kommunal	-	39.222	19.500
Gesamt	556.580	1.013.686	970.622

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr - inkl. Vogtlandbahn

²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Im Folgenden wird auf die werktägliche Nachfrageentwicklung der vier Stadtverkehrsunternehmen VAG, infra fürth verkehr gmbh, ESTW und Stadtverkehr Schwabach von 1988 zu 2017 geblickt. Seit 1988 ist das Bedienungsgebiet identisch und nur indirekt durch Verbundraumerweiterungen beeinflusst (vgl. Tab.16).

Das werktägliche Fahrtenaufkommen der VAG hat sich im Betrachtungszeitraum von 1988 zu 2017 um 40 % bzw. um über 142.000 Fahrgäste erhöht. Bei der infra fürth verkehr gmbh hat sich die Zahl der Unternehmensbeförderungsfälle am Werktag um mehr als 17.000 Fahrgäste bzw. 26 % erhöht.

Bei der ESTW lag der Zuwachs an Unternehmensbeförderungsfällen am Werktag im Betrachtungszeitraum von 1988 zu 2017 bei fast 21 % bzw. 8.600 Fahrgästen. Im Stadtverkehr Schwabach hat sich die Anzahl der Unternehmensbeförderungsfälle mehr als verdoppelt. Im Jahr 2017 wurden im Stadtverkehr Schwabach über 4.300 Fahrgäste am Werktag befördert (vgl. Tab. 16).

Die überdurchschnittlichen Zuwächse bei den regionalen Verkehrsunternehmen sind größtenteils auf die Integration neuer Linien im Zusammenhang mit den zahlreichen Verbunderweiterungen zurückzuführen.

2. Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle

Im Jahr 1988 waren nur zwölf private Verkehrsunternehmen im VGN assoziiert. Im Jahr 2017 hat sich Zahl der assoziierten Verkehrsunternehmen schon auf 106 Verkehrsunternehmen erhöht.

Ein großer Teil des Fahrgastzuwachses bei der DB Regio AG am Werktag ist auch auf Verbundraumerweiterungen und die damit verbundene Integration von Schienenstrecken in das Bedienungsgebiet des VGN zurückzuführen.

➤ **Im Netz der DB Regio AG wurden im Jahr 2017 am Werktag über 100.000 Fahrgäste mehr befördert als noch im Jahr 1988.**

Die Anteile der Verkehrsunternehmen am Werktag haben sich seit 1988 durch die zahlreichen Verbundraumerweiterungen verändert. Entsprechend haben sich die Anteile der städtischen Verkehrsunternehmen verringert und die Anteile der regionalen Verkehrsunternehmen erhöht (vgl. Tab. 17).

Tab. 17: Unternehmensbeförderungsfälle - Werktag (Anteile in %)

	1988	2012 ²⁾	2017 ²⁾
agilis	-	0,7	0,9
DB Regio AG ¹⁾	11,0	15,0	16,5
VAG	64,2	46,8	51,5
infra fürth verkehr gmbh	11,9	8,4	8,6
ESTW	7,5	5,4	5,2
STWB	-	3,5	3,3
Stadtwerke Bayreuth	-	2,3	2,3
OVF	4,3	7,8	4,7
Stadtverkehr Schwabach	0,4	0,5	0,4
AVU ³⁾	0,6	9,5	6,4
AVU regional	-	5,7	4,4
AVU kommunal	-	3,9	2,0
Gesamt	100 %	100 %	100 %

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr - inkl. Vogtlandbahn

²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

VGN-Ergebnisvergleich

Im Vergleich der Nachfrageentwicklung im Samstagverkehr der Stadtverkehrsunternehmen von 2012 zu 2017 zeigen sich bei der VAG und infra fürth verkehr gmbh Rückgänge von 5,8 % und 13 %. Im Gegensatz dazu war bei den BVB ein Nachfrageplus von 7,3 % zu vermelden (vgl. Tab. 18).

➤ **Im Langzeitvergleich von 1988 zu 2017 hat der Samstagsverkehr im VGN insgesamt um 88 % zugenommen.**

Am stärksten war der absolute Fahrgastzuwachs bei der VAG. Im Samstagsverkehr der VAG haben sich die Unternehmensbeförderungsfälle um über 105.000 Fahrgäste erhöht. Bei der infra fürth verkehr gmbh und der ESTW haben sich die Unternehmensbeförderungsfälle um 11 % bzw. 23 % erhöht.

Tab. 18: Unternehmensbeförderungsfälle - Samstag

	1988	2012 ²⁾	2017 ²⁾
agilis	-	4.175	5.278
DB Regio AG ¹⁾	18.838	87.094	87.508
VAG	182.712	306.245	288.493
infra fürth verkehr gmbh	38.412	49.038	42.606
ESTW	20.800	25.182	25.535
STWB	-	15.980	15.835
Stadtwerke Bayreuth	-	9.061	9.722
OVF	4.403	8.371	10.374
Stadtverkehr Schwabach	208	720	844
AVU ³⁾	121	11.566	12.309
AVU regional	-	2.642	3.361
AVU kommunal	-	8.924	8.948
Gesamt	265.494	517.431	498.503

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr - inkl. Vogtlandbahn

²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Im Sonntagsverkehr lag die Anzahl der Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2017 bei über 321.000 Fahrgästen. Damit hat sich die Anzahl der Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2017 im Vergleich zu 2012 um 16 % erhöht (vgl. Abb. 11).

2. Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle

Im Rückblick auf das Jahr 2012 haben sich mit Ausnahme bei den AVU kommunal die Fahrgastzahlen am Sonntag erhöht (vgl. Tab. 20). Überdurchschnittliche Zunahmen mit 32 % bzw. mit 20 % wurden bei den Verkehrsunternehmen agilis und VAG erzielt. Allein bei der VAG machte der Fahrgastzuwachs am Sonntag 32.000 Fahrgäste aus.

Im gesamten VGN wurden im Jahr 2017 an einem Sonntag über 186.000 Beförderungsfälle mehr ermittelt als noch im Jahr 1988 (vgl. Abb. 11).

Die Entwicklung der Anteile der Verkehrsunternehmen am Gesamtumfang der Unternehmensbeförderungsfälle am Wochenende sind in den Tab. 19 und 21 aufgeführt.

Tab. 19: Unternehmensbeförderungsfälle - Samstag (Anteile in %)

	1988	2012 ²⁾	2017 ²⁾
agilis	-	0,8	1,1
DB Regio AG ¹⁾	7,1	16,8	17,6
VAG	68,8	59,2	57,9
infra fürth verkehr gmbh	14,5	9,5	8,5
ESTW	7,8	4,9	5,1
STWB	-	3,1	3,2
Stadtwerke Bayreuth	-	1,8	2,0
OVF	1,7	1,6	2,1
Stadtverkehr Schwabach	0,1	0,1	0,2
AVU ³⁾	0,0	2,2	2,5
AVU regional	-	0,5	0,7
AVU kommunal	-	1,7	1,8
Gesamt	100 %	100 %	100 %

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr - inkl. Vogtlandbahn

²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 20: Unternehmensbeförderungsfälle - Sonntag

	1988	2012 ²⁾	2017 ²⁾
agilis	-	3.085	4.066
DB Regio AG ¹⁾	12.314	56.463	62.051
VAG	91.686	162.323	194.204
infra fürth verkehr gmbh	19.661	29.243	30.951
ESTW	9.676	11.913	13.090
STWB	-	5.386	5.669
Stadtwerke Bayreuth	-	2.963	3.340
OVF	1.573	3.227	3.903
Stadtverkehr Schwabach	-	91	350
AVU ³⁾	76	1.834	3.832
AVU regional	-	804	3.650
AVU kommunal	-	1.030	182
Gesamt	134.986	276.529	321.457

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr - inkl. Vogtlandbahn

²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

2. Entwicklung der Unternehmensbeförderungsfälle

Tab. 21: Unternehmensbeförderungsfälle - Sonntag (Anteile in %)

	1988	2012 ²⁾	2017 ²⁾
agilis	-	1,1	1,3
DB Regio AG ¹⁾	9,1	20,4	19,3
VAG	67,9	58,7	60,4
infra fürth verkehr gmbh	14,6	10,6	9,6
ESTW	7,2	4,3	4,1
STWB	-	1,9	1,8
Stadtwerke Bayreuth	-	1,1	1,0
OVF	1,2	1,2	1,2
Stadtverkehr Schwabach	-	0,0	0,1
AVU ³⁾	0,1	0,7	1,2
AVU regional	-	0,3	1,1
AVU kommunal	-	0,4	0,1
Gesamt	100 %	100 %	100 %

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr - inkl. Vogtlandbahn

²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

3. Umsteiger zwischen und innerhalb der Verkehrsunternehmen

An einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2017 waren über 147.500 Umsteigevorgänge zwischen den Unternehmen des VGN zu verzeichnen (vgl. Tab. 22).

Das entspricht einem Umsteigeanteil von 17,3 % am Werktag und 17,1 % im Jahr zwischen den Verkehrsunternehmen im VGN. Im Vergleich zu 1988 hat sich die Anzahl der Umsteigevorgänge im Ergebnis mehr als verdoppelt (vgl. Tab. 22).

Tab. 22: Umsteigeanteil zwischen den Verkehrsunternehmen

Jahr	Umsteiger Werktag	Anteil Werk- tag in %	Anteil Jahr in %
1988	65.744	13,4	13,4
1994	105.943	17,8	17,6
2000	124.929	17,2	17,0
2008	142.201	16,8	16,8
2012	137.687	15,3	15,5
2017	147.581	17,3	17,1

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 1994 - 2000 - 2008 - 2012 - 2017

An den Wochenenden sind aufgrund des geringeren Fahrgastaufkommens insgesamt weniger Umsteigevorgänge zu verzeichnen. Im Vergleich der drei Tagesarten ist am Sonntag der Umsteigeanteil am niedrigsten.

- **Der Umsteigeanteil zwischen den Verkehrsunternehmen im VGN ist seit Jahren relativ konstant. Im Jahr 2017 lag der Umsteigeanteil zwischen den Verkehrsunternehmen im VGN bei 17,1 %.**

In den Abb. 13 bis 15 und den Tab. 23 bis 25 werden die Umstiege zwischen den Verkehrsunternehmen im VGN am Werktag, Samstag und Sonntag dargestellt. Um die Umsteigebeziehungen im Jahr 2017 mit den Ergebnissen von 1988 vergleichen zu können, wurde bei der DB Regio AG der ein- und ausbrechende Verkehr berücksichtigt.

Bei der Betrachtung der Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsunternehmen im VGN zeigt sich, dass die Umsteigebeziehungen zwischen der VAG und der DB Regio AG am stärksten sind. An einem durchschnittlichen Werktag mit Schule wird das städtische Liniennetz der VAG von über 58.000 Fahrgästen als Zubringer zur S-Bahn und zum Regionalbahnnetz der DB Regio AG bzw. umgekehrt genutzt (vgl. Abb. 13).

3. Umsteiger zwischen und innerhalb der Verkehrsunternehmen

Im Vergleich zur vorherigen VGN-Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 haben sich die Umsteigebeziehungen zwischen den beiden größten Verkehrsunternehmen im VGN um über 12.000 am Werktag erhöht (vgl. Tab. 23).

Die Umsteigeverflechtungen zwischen der VAG und der DB Regio AG haben sich am Werktag, im Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Jahr 1988, mehr als verdoppelt.

Tab. 23: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen - Werktag ¹⁾

Verkehrsunternehmen	1988	2012	2017
VAG - DB Regio AG ²⁾	24.900	46.200	58.450
VAG - infra fürth verkehr gmbh	32.000	43.700	38.450
VAG - ESTW	2.600	5.750	3.750
VAG - OVF	2.800	2.050	1.800
VAG - AVU	-	-	3.850
DB Regio AG ²⁾ - infra fürth verkehr gmbh	3.350	5.550	7.050
DB Regio AG ²⁾ - ESTW	1.250	5.350	5.600
DB Regio AG ²⁾ - OVF	1.750	4.550	3.300
DB Regio AG ²⁾ - AVU	350	7.000	6.450
DB Regio AG ²⁾ - agilis	-	1.000	1.450
BVB - DB Regio AG	-	400	500
BVB - OVF	-	850	400
BVB - agilis	-	400	500
STWB - DB Regio AG ²⁾	-	1.500	2.050
STWB - OVF	-	550	700
STWB - agilis	-	-	400
OVF - ESTW	-	3.450	4.100
ESTW - AVU	-	1.000	1.100
OVF - agilis	-	550	150
OVF - AVU	-	-	1.350

¹⁾ Umsteiger in beiden Richtungen

²⁾ inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Die Verflechtung zwischen der VAG und der infra fürth verkehr gmbh ist wegen der noch im Jahr 2017 gemeinschaftlich betriebenen U-Bahn-Linie 1 besonders hoch. Hierbei handelt es sich zum überwiegenden Teil nicht um tatsächliche Umsteigevorgänge, sondern um

VGN-Ergebnisvergleich

Fahrten über die Stadtgrenzen Nürnberg und Fürth hinweg, auf denen der Fahrgast vom Verantwortungsbereich des einen Unternehmens zum anderen wechselt (vgl. Abb. 2).

Die Anzahl von Umsteigevorgängen zwischen der VAG und der infra fürth verkehr gmbh hat sich im Vergleich zum Jahr 2012 um 12 % verringert. Im Jahr 2017 wurden am Werktag 38.500 Umsteigevorgänge beim stadtgrenzüberschreitenden Verkehr ermittelt (vgl. Tab. 23).

Im Jahr 2017 wurden zwischen der VAG und der ESTW 3.800 Umsteigevorgänge am Werktag ermittelt. Auch hier handelt es sich z.T. nicht um reale Umsteiger, sondern um Fahrgäste die in den stadtgrenzüberschreitenden Buslinien bei Fahrten über die Stadtgrenze hinweg vom Verantwortungsbereich des einen Unternehmens zum anderen wechseln.

Bei den Verkehrsunternehmen STWB und DB Regio AG wurden am Werktag 2017 über 2.000 Umsteigevorgänge gezählt. Im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 2012 haben sich die Umstiege zwischen diesen beiden Verkehrsunternehmen um gut ein Drittel erhöht (vgl. Tab. 23).

Tab. 24: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen¹⁾ - Samstag

Verkehrsunternehmen	1988	2012	2017
VAG - DB Regio AG ²⁾	6.650	22.850	25.250
VAG - infra fürth verkehr gmbh	9.650	28.050	19.850
VAG - ESTW	1.050	1.750	1.600
VAG - AVU	-	-	2.250
VAG - OVF	300	1.350	600
ESTW - OVF	-	1.200	1.650
DB Regio AG ²⁾ - infra fürth verkehr gmbh	400	2.200	2.800
DB Regio AG ²⁾ - ESTW	650	2.000	2.450
DB Regio AG ²⁾ - OVF	350	1.100	1.000
DB Regio AG ²⁾ - agilis	-	1.250	2.400
DB Regio AG ²⁾ - AVU	50	1.050	1.200
BVB - DB Regio AG ²⁾	-	250	300
BVB - agilis	-	100	100
STWB - DB Regio AG ²⁾	-	900	850

¹⁾ Umsteiger in beiden Richtungen

²⁾ inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

3. Umsteiger zwischen und innerhalb der Verkehrsunternehmen

Alle weiteren werktäglichen Umsteigeverflechtungen zwischen den Unternehmen im VGN sind im Rückblick auf das Jahr 2012 relativ konstant geblieben.

Die Entwicklung der Umsteigebeziehungen von 1988 bis 2017 zwischen den Verkehrsunternehmen am Werktag sind der Tab. 23 bzw. der Abb. 13 zu entnehmen.

➤ **Im Rückblick auf das Jahr 1988 haben beispielsweise die werktäglichen Umsteigeverflechtungen zwischen der VAG und der DB Regio AG um 33.500 Umsteigevorgänge zugenommen.**

Die Umsteigebeziehungen am Wochenende zwischen den Unternehmen im VGN sind in den Abb. 14 und 15 bzw. in den Tab. 24 und 25 aufgeführt.

Der fehlende Berufsverkehr macht sich vor allem in einem starken Rückgang der Verflechtungen zwischen der DB Regio AG und der VAG bemerkbar. Insgesamt reduzieren sich die Umstiege zwischen den Unternehmen nachfragebedingt im Vergleich zum Werktag erheblich.

Tab. 25: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen ¹⁾ - Sonntag

Verkehrsunternehmen	1988	2012	2017
VAG - DB Regio AG ²⁾	6.650	16.000	24.800
VAG - infra fürth verkehr gmbh	9.650	17.100	14.900
VAG - ESTW	1.050	1.050	1.350
VAG - AVU	-	-	1.100
VAG - OVF	300	500	400
ESTW - OVF	-	550	650
DB Regio AG ²⁾ - infra fürth verkehr gmbh	400	1.650	1.900
DB Regio AG ²⁾ - ESTW	650	1.550	2.000
DB Regio AG ²⁾ - OVF	350	600	450
DB Regio AG ²⁾ - agilis	-	1.100	1.950
DB Regio AG ²⁾ - AVU	50	500	550
BVB - DB Regio AG ²⁾	-	150	300
BVB - agilis	-	50	100
STWB - DB Regio AG ²⁾	-	400	700

¹⁾ Umsteiger in beiden Richtungen

²⁾ inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

VGN-Ergebnisvergleich

In der Tab. 26 ist die Entwicklung der Umsteigeanteile innerhalb der einzelnen Verkehrsunternehmen von 1988 bis 2017 dargestellt. Die Umsteigeanteile variieren je nach Verkehrsunternehmen dahingehend, dass in den städtischen Verkehrsunternehmen häufiger umgestiegen wird als im ländlichen Busverkehr und im regionalen Schienenverkehr.

Die Umsteigeanteile stehen in enger Beziehung zur Netzgröße und Netzdichte des Unternehmens. Dadurch sind auch im Jahr 2017 wieder die größten Umsteigeanteile aller Unternehmen im VGN bei der VAG festzustellen.

Im Jahr 1988 lag der Umsteigeanteil innerhalb der VAG bei rund 40 % (vgl. Tab. 26).

Ab 2008 hat sich der Umsteigeanteil bei ca. 30 % eingependelt. Damit erreichen im Netz der VAG ca. 30 % der Fahrgäste ihr Ziel durch Umsteigen und rund 70 % der Fahrgäste sind Direktfahrer.

Tab. 26: Umsteigeanteile innerhalb der Verkehrsunternehmen (in %)

Jahr	DB Regio AG ¹⁾	VAG	infra	ESTW	OVF	SVS	AVU ²⁾	AVU ³⁾
1988	9,2	40,7	23,7	7,7	1,3	1,4	-	-
2012	9,0	30,6	17,7	7,6	1,6	4,7	1,1	6,6
2017	9,6	27,6	12,7	6,2	0,3	3,9	2,2	8,5

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Schienenverkehr

²⁾ AVU regional

³⁾ AVU kommunal

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Bei der DB Regio AG ist der Umsteigeanteil innerhalb des Bahnnetzes im VGN wesentlich geringer. Mit 90 % ist der Direktfahreranteil bei der DB sehr hoch und die meisten umsteigenden Fahrgäste beschränken sich auf einen einzigen Linienwechsel innerhalb des Unternehmens.

Das Umsteigeverhalten innerhalb der DB Regio AG ist seit 1988 sehr konstant und hat sich zwischen neun und zehn Prozent eingependelt (vgl. Tab. 26).

Innerhalb des Netzes der infra fürth verkehr gmbh stiegen im Jahr 2017 fast 13 % der Fahrgäste um.

Im ländlichen Busverkehr sind die meisten Fahrgäste innerhalb des Verkehrsunternehmens Direktfahrer. Entsprechend der linearen Ausrichtung der ländlichen Liniennetze sind die

3. Umsteiger zwischen und innerhalb der Verkehrsunternehmen

Umsteigeanteile innerhalb der Unternehmen z.B. beim OVF mit 0,3 % bzw. bei den AVU regional mit 2 % sehr gering.

Bei den kommunalen Stadtverkehren außerhalb der Städteachse liegt der Umsteigeanteil bei 8,5 %. Im Vergleich zum Umsteigeanteil im Stadtverkehr Schwabach deutet sich bei der Gruppe der kommunalen AVU noch ein Netzoptimierungspotential an (vgl. Tab. 26).

Bei den großen Stadtverkehren VAG, infra fürth verkehr gmbh und ESTW ist seit Verbundstart ein Rückgang des Umsteigeanteil innerhalb dieser Verkehrsunternehmen festzustellen.

Der Rückgang der Umsteigeanteile steht im engen Zusammenhang mit dem U-Bahn-Ausbau zwischen 2000 und 2017 in Nürnberg und Fürth und der damit einhergehenden Netzoptimierung.

Zum Abschluss sind in der Tab. 27 die Umsteigeanteile innerhalb der Verkehrsunternehmen agilis, STWB und BVB dargestellt.

Tab. 27: Umsteigeanteile innerhalb der Verkehrsunternehmen (in %)

Jahr	agilis	STWB	BVB
2012	3,2	13,0	16,1
2017	1,0	14,9	18,0

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 - 2017

4. Entwicklung der Betriebszweigbeförderungsfälle

Unter einem Betriebszweigbeförderungsfall versteht man die Anzahl der Fahrgäste innerhalb eines Betriebszweiges eines Verkehrsunternehmens, unabhängig von der Anzahl der Umstiege innerhalb des Betriebszweiges.

In der Abb. 19 ist die Gesamtentwicklung der Betriebszweigbeförderungsfälle der VGN-Fahrgastbefragungen von 1988, 2012 und 2017 in der Unterscheidung nach Jahreswert und nach Tagesarten dargestellt - ohne ein- und ausbrechenden DB-Schieneverkehr.

Im Jahr 2017 wurden über 302 Mio. Betriebszweigbeförderungsfälle im VGN durchgeführt. Die Anzahl der Betriebszweigbeförderungsfälle im Jahr 2017 hat sich im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 2012 um zwei Mio. Fahrgäste verringert.

Wie schon öfter im vorliegendem Ergebnisvergleich erwähnt (siehe Kap. 1), ist dieser Rückgang darauf zurückzuführen, dass bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017 die Linien des regionalen Busverkehrs mit überwiegendem Schülerverkehr (Schüleranteil größer als 90 %) nicht erhoben wurden.

Im Rückblick auf die erste VGN-Fahrgastbefragung aus dem Jahr 1988 haben sich die Betriebszweigbeförderungsfälle im VGN um mehr als die Hälfte erhöht. Von 1988 zu 2017 nahm die Anzahl der Betriebszweigbeförderungsfälle um 105 Mio. Fahrgäste zu.

Beim Vergleich der Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragungen 2017 zu 2012 waren bei der Unterscheidung nach Wochentagen am Werktag und am Samstag Fahrgastrückgänge zu verzeichnen (vgl. Abb. 19).

Die Betriebszweigbeförderungsfälle nahmen am Werktag um drei Prozent und am Samstag um vier Prozent ab. Dagegen konnten im Sonntagsverkehr erhebliche Fahrgastzunahmen erzielt werden. Im Vergleich zu 2012 lag der Zuwachs im Sonntagsverkehr bei über 16 %.

In den Tab. 27 bis 31 wird die Entwicklung der Betriebszweigbeförderungsfälle der DB Regio AG, der VAG und der infra fürth verkehr gmbh von 1988 bis 2017 dargestellt. Auch bei dieser Darstellung wird zwischen den Jahreswerten und den drei Tagestypen Werktag, Samstag und Sonntag unterschieden.

Die Anteile der Betriebszweigbeförderungsfälle der DB Regio AG, der VAG und infra fürth verkehr gmbh am Gesamtfahrtenaufkommen im VGN sind in der Tab. 28 aufgeführt.

Die drei Betriebszweige der VAG weisen mit 55 % den größten Anteil am Gesamtfahrtenaufkommen innerhalb des VGN auf. Im Jahr 2017 entfallen 31,7 % auf den Betriebszweig VAG-U-Bahn, 11,8 % auf die Stadtbusse der VAG und 11,4 % auf die Straßenbahn.

Im Jahr 2017 besitzen die Betriebszweige der infra fürth verkehr gmbh U-Bahn und Bus einen Anteil von 5,2 % bzw. 3,3 % am Gesamtaufkommen innerhalb des VGN.

4. Entwicklung der Betriebszweigbeförderungsfälle

Tab. 28: Betriebszweigbeförderungsfälle - Jahreswerte ¹⁾

	1988	2012	2017
S-Bahn	-	22.477	25.362
R-Bahn	-	30.944	33.070
DB Regio AG Gesamt ²⁾	-	53.471	58.432
VAG-U-Bahn	64.058	95.197	99.038
VAG-Tram	36.404	31.896	35.773
VAG-Bus	36.566	36.476	37.006
VAG Gesamt	137.028	163.570	171.816
infra-U-Bahn	9.527	17.336	16.386
infra-Bus	13.985	10.204	10.167
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	23.512	27.540	26.553

¹⁾ Jahreswerte in 1.000

²⁾ inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Tab. 29: Betriebszweigbeförderungsfälle - Jahreswerte (Anteile in %)

	1988	2012	2017
S-Bahn	-	7,2	8,1
R-Bahn	-	9,9	10,6
DB Regio AG Gesamt	-	17,1	18,7
VAG-U-Bahn	32,4	30,3	31,7
VAG-Tram	18,4	10,2	11,4
VAG-Bus	18,5	11,6	11,8
VAG Gesamt	69,3	52,1	55,0
infra-U-Bahn	4,8	5,5	5,2
infra-Bus	7,1	3,3	3,3
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	11,9	8,8	8,5

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

VGN-Ergebnisvergleich

Die Betriebszweige S-Bahn und R-Bahn der DB Regio AG weisen im Jahr 2017 einen jährlichen Anteil von 8,1 % bzw. 10,6 % aller Betriebszweigbeförderungsfälle im VGN auf.

Im Jahr 2017 wurden im Netz der S-Bahn Nürnberg mehr als 25 Millionen Betriebszweigbeförderungsfälle gezählt (vgl. Tab. 28). Mit diesem Ergebnis hat sich die Anzahl der Fahrgäste im S-Bahn-Netz im Vergleich zu 2012 um 13 % erhöht. Das entspricht einer Fahrgastzunahme im S-Bahn-Netz von fast 3 Mio. Fahrgästen im Jahr.

Die Fahrgastnachfrage auf den R-Bahn-Linien hat sich im Rückblick auf das Jahr 2012 um über 2 Mio. Fahrgäste erhöht (vgl. Tab. 28).

Die Fahrgastzunahme im S-Bahn- und R-Bahn-Bereich hat auch zu Verschiebungen der Anteile zwischen den Betriebszweigen der DB Regio AG geführt (vgl. Tab. 29). Der Anteil der S-Bahn am Gesamtfahrtenaufkommen im VGN hat sich von sieben Prozent auf mehr als acht Prozent erhöht. Analog dazu, hat sich der Anteil im R-Bahn-Verkehr von 9,9 % im Jahr 2012 auf 10,6 % im Jahr 2017 gesteigert (vgl. Tab. 29).

Betrachtet man die Entwicklung der Betriebszweigbeförderungsfälle von 2012 zu 2017 der DB Regio AG, VAG und der infra fürth verkehr gmbh, so ist nur bei der infra fürth verkehr gmbh ein leichter Rückgang von 3,6 % zu verzeichnen. Der Rückgang beträgt fast eine Million Betriebszweigbeförderungsfälle im Jahr (vgl. Tab. 28), der zum größten Teil auf Rückgänge im Betriebszweig U-Bahn zurückzuführen ist.

Im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 2012 waren die größten Fahrgastzuwächse mit über 12 % bei den Betriebszweigen S-Bahn und bei der Straßenbahn zu vermelden.

Die jährliche Fahrgastzunahme im S-Bahn-Netz von fast drei Millionen von 2012 zu 2017 entspricht einem Zuwachs am Werktag von 25.000 Fahrgästen, am Samstag von 3.000 Fahrgästen und am Sonntag von 7.100 Fahrgästen (vgl. Tab. 30 bis 32).

Bei den Betriebszweigen der infra fürth verkehr gmbh lag der Fahrgastrückgang im Betrachtungszeitraum von 2012 zu 2017 bei 950.000 Fahrgästen bei der U-Bahn und 37.000 Fahrgästen beim Busverkehr, was jeweils einem Rückgang von 3,6 % entspricht (vgl. Tab. 28).

In der Langzeitbetrachtung von 1988 zu 2017 zeigt sich beim Betriebszweig Straßenbahn der VAG, dass sich die Beförderungszahlen fast wieder auf dem Niveau von 1988 einpendelt haben (vgl. Tab. 28). Die stärksten Fahrgastrückgänge lassen sich beim Stadtbus Fürth mit 27 % ausmachen. Von 2012 zu 2017 sind die Fahrgastzahlen im Stadtbus Fürth konstant geblieben (vgl. Tab.28).

Durch den weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes in Nürnberg und Fürth sind beim Betriebszweig U-Bahn überdurchschnittliche Zuwächse im Langzeitvergleich zu 1988 zu verzeichnen. Im Untersuchungszeitraum von 1988 zu 2017 haben sich die Betriebszweigbeförderungsfälle der Nürnberger U-Bahn um 72 % und der Fürther U-Bahn um 55 % erhöht. (vgl. Tab. 28).

4. Entwicklung der Betriebszweigbeförderungsfälle

Die Betriebszweige U-Bahn der VAG und S-Bahn der DB Regio AG erweisen sich als Erfolgsmodell.

Durch den konsequenten Ausbau des Nürnberger U-Bahn-Netzes haben sich die Betriebszweigbeförderungsfälle von 1988 zu 2017 um 55 % auf über 99 Mio. U-Bahn-Fahrgäste erhöht. Die Anzahl der S-Bahn-Fahrgäste erzielte im Jahr 2017 mit über 25 Mio. Fahrgästen einen neuen Rekord.

Innerhalb der Betriebszweige der VAG sind an allen drei Wochentagstypen im Vergleich zum Jahr 2012 die prozentual höchsten Zunahmen bei der Straßenbahn zu beobachten (vgl. Tab. 30 bis 32).

Am Werktag stieg die Zahl der Betriebszweigbeförderungsfälle der Straßenbahn um über 13 %. Bei der U-Bahn konnten die werktäglichen Betriebszweigbeförderungsfälle um fünf Prozent gesteigert werden. Im Busbereich der VAG hat sich am Werktag im Vergleich zu 2012 die Zahl der Betriebszweigbeförderungsfälle um fast drei Prozent erhöht.

Tab. 30: Betriebszweigbeförderungsfälle - Werktag

	1988	2012	2017
S-Bahn	-	80.469	105.422
R-Bahn	-	99.196	89.201
DB Regio AG Gesamt ¹⁾	-	179.664	194.623
VAG-U-Bahn	218.600	324.363	339.771
VAG-Tram	125.588	109.837	124.266
VAG-Bus	126.607	130.094	133.833
VAG Gesamt	470.795	564.294	597.870
infra-U-Bahn	32.466	60.048	56.984
infra-Bus	47.134	37.087	36.925
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	79.600	97.135	93.909

¹⁾ inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Am Werktag hat insgesamt die Anzahl der Betriebszweigbeförderungsfälle im VAG-Bereich im Vergleich zur letzten Fahrgastbefragung um sechs Prozent zugenommen, was einem Zuwachs von über 33.500 werktäglichen Fahrgästen entsprach (vgl. Tab. 30).

VGN-Ergebnisvergleich

Bei der infra fürth verkehr gmbh sind am Werktag und Samstag die Beförderungsfälle im Betriebszweig U-Bahn zurückgegangen. Der Rückgang betrug am Werktag fünf Prozent und am Samstag 27 %. Lediglich am Sonntag haben sich die Betriebszweigbeförderungsfälle bei der U-Bahn um fünf Prozent erhöht.

Demgegenüber hat sich die Anzahl der Fahrgäste im Betriebszweig Bus in Fürth am Samstag und Sonntag moderat erhöht. Im Wochenendverkehr haben sich die Betriebszweigbeförderungsfälle in den Fürther Bussen um einen Prozentpunkt am Samstag und am Sonntag um vier Prozent erhöht.

Tab. 31: Betriebszweigbeförderungsfälle - Samstag

	1988	2012	2017
S-Bahn	-	44.750	47.666
R-Bahn	-	70.934	72.921
DB Regio AG Gesamt ¹⁾	-	115.684	120.587
VAG-U-Bahn	116.089	213.881	188.216
VAG-Tram	56.718	69.810	78.840
VAG-Bus	56.334	69.664	68.656
VAG Gesamt	229.141	353.356	335.712
infra-U-Bahn	16.160	37.526	27.485
infra-Bus	26.719	19.454	19.687
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	42.879	56.980	47.172

¹⁾ inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

4. Entwicklung der Betriebszweigbeförderungsfälle

Tab. 32: Betriebszweigbeförderungsfälle - Sonntag

	1988	2012	2017
S-Bahn	-	26.229	33.375
R-Bahn	-	58.950	61.089
DB Regio AG Gesamt ¹⁾	-	85.179	94.463
VAG-U-Bahn	53.511	118.437	139.871
VAG-Tram	32.659	35.959	45.892
VAG-Bus	31.511	35.959	40.671
VAG Gesamt	117.681	189.760	226.434
infra-U-Bahn	9.045	22.297	23.510
infra-Bus	12.892	10.080	10.489
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	21.937	32.378	33.999

¹⁾ inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

5. Umsteiger innerhalb und zwischen den Betriebszweigen

Die Differenz zwischen der Anzahl der Betriebszweigbeförderungsfälle und den Linienbeförderungsfällen innerhalb eines Betriebszweigs ergibt die Anzahl der Umsteigevorgänge innerhalb eines Betriebszweigs. So lassen sich die Umsteigeanteile innerhalb der Betriebszweige ermitteln.

In der Tab. 33 sind die Veränderungen der Umsteigeanteile von 1988 zu 2017 innerhalb der Betriebszweige der DB Regio AG, der VAG und der infra fürth verkehr gmbh dargestellt. Der Umsteigeanteil innerhalb der Nürnberger U-Bahn ist seit 1994 relativ konstant, im Jahr 2017 betrug der Umsteigeanteil 13,6 %. Im Jahr 1988 bestand die U2 nur aus dem Ast Röthenbach - Plärrer, daher lag der Umsteigeranteil innerhalb des Betriebszweiges U-Bahn damals bei nur 3,7 %.

Dagegen ist bei der Entwicklung des Umsteigeanteils innerhalb des Betriebszweiges Straßenbahn ein erheblicher Rückgang seit 1988 zu beobachten. Aufgrund des kontinuierlichen Rückbaus des Straßenbahnnetzes hat sich der Umsteigeanteil von 11,7 % im Jahr 1988 auf 4,6 % im Jahr 2017 verringert (vgl. Tab. 33). Innerhalb der VAG haben sich im Vergleichszeitraum von 1988 bis 2017 die Umsteigeanteile zwischen den VAG-Bussen nur geringfügig verändert.

Tab. 33: Umsteigeanteile innerhalb der Betriebszweige (in %)

Jahr	S-Bahn	R-Bahn	VAG-U-Bahn	VAG-Strab	VAG-Bus	infra-Bus
1988	-	-	3,7	11,7	9,7	7,3
1994	-	-	13,9	8,0	10,9	9,3
2000	-	-	13,4	5,6	8,9	10,3
2008	2,7	7,9	12,6	4,0	7,1	2,6
2012	3,5	7,5	12,7	5,2	8,8	4,1
2017	3,4	7,6	13,6	4,6	7,3	2,3

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 1994 - 2000 - 2008 - 2012 - 2017

Im Zuge der U1-Verlängerungen wurde das Busnetz in Fürth immer wieder umstrukturiert und mit verbesserten Anschlüssen an die neuen U-Bahnhöfe angepasst. Als Folge davon hat sich der Umsteigeanteil innerhalb der Fürther Buslinien von 2000 auf 2017 drastisch von 10,3 % auf 2,3 % verringert (vgl. Tab. 33).

Die Anzahl der Umsteigevorgänge zwischen den Betriebszweigen eines Unternehmens ergibt sich aus der Differenz zwischen den Unternehmens- und den Betriebszweigbeförderungsfällen. Die daraus resultierenden Umsteigeanteile von 1988 bis 2017 zwischen den Betriebszweigen innerhalb der Verkehrsunternehmen DB Regio AG, VAG und infra fürth verkehr gmbh sind in der Tab. 34 aufgeführt.

5. Umsteiger innerhalb und zwischen den Betriebszweigen

In der Entwicklung der Umsteigeanteile zeigt sich bei den beiden Verkehrsunternehmen VAG und infra fürth verkehr gmbh ein einheitlicher Trend. Seit 1988 haben die Umsteigeanteile zwischen den Betriebszweigen der VAG und zwischen den Betriebszweigen der infra fürth verkehr gmbh ständig abgenommen (vgl. Tab. 34).

Tab. 34: Umsteigeanteile zwischen den Betriebszweigen (in %)

Jahr	DB Regio AG	VAG	infra fürth
1988	-	30,9	18,5
1994	-	26,5	17,5
2000	-	25,1	16,1
2008	2,8	18,1	10,4
2012	3,3	18,3	13,2
2017	3,9	18,7	11,7

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 1994 - 2000 - 2008 - 2012 - 2017

Im Jahr 2017 lag der Umsteigeanteil zwischen den Betriebszweigen der VAG bei 18,7 % und bei der infra fürth verkehr gmbh bei 11,7 % (vgl. Tab. 34). Im Netz der VAG fanden im Jahr 2017 zwischen den Betriebszweigen 27 Mio. Umstiege statt. Bei der VAG blieb der Umsteigeanteil konstant im Vergleich zu den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 2012.

Innerhalb des Verkehrsnetzes der infra fürth verkehr gmbh hat sich die Anzahl der Umstiege von 2012 zu 2017 um 1,5 % reduziert, d.h. zwischen den Betriebszweigen U-Bahn und Bus fanden im Jahr 2017 in Fürth über 2,7 Mio. Umsteigevorgänge statt.

Im Rückblick auf das Jahr 1988 hat sich das Umsteigeverhalten der Fahrgäste in Nürnberg noch stärker verändert. Im Bedienungsgebiet der VAG erreichte 1988 noch fast jeder Dritte Fahrgast durch einen Betriebszweigewechsel sein Ziel, im Jahr 2000 war es noch jeder vierte Fahrgast und im Jahr 2017 war es weniger als jeder fünfte Fahrgast.

Seit 2008 sind die Umsteigeanteile zwischen den Betriebszweigen der VAG relativ konstant und haben sich bei ca. 18 % eingependelt (vgl. Tab. 34).

Die Ursachen für den beträchtlichen Rückgang der Umsteigeanteile der VAG seit Verbundstart liegen am ständigen Ausbau und den Erweiterungen des Nürnberger U-Bahn-Netzes. Insbesondere durch die Einführung der automatischen U-Bahn-Linie U3 wurde die Erschließungsqualität der U-Bahn nochmal wesentlich gesteigert.

Im Jahr 2017 mussten die Fahrgäste im Vergleich zum Jahr 1988 innerhalb von Nürnberg zur Zielerreichung wesentlich seltener umsteigen, dadurch hat sich auch die Anzahl der Direktfahrer weiter erhöht.

Im Jahr 1988 lag der Umsteigeanteil zwischen den Betriebszweigen in Fürth noch bei fast 19 %. Bis zum Jahr 2017 hat sich der Umsteigeanteil zwischen den Betriebszweigen fast um die Hälfte verringert, d.h. im Jahr 2017 erreichte in Fürth nur noch jeder 10. Fahrgast sein Ziel durch den Wechsel des Betriebszweiges. Auch hier liegt die Ursache für diesen Rückgang in der Verlängerung der U1 auf dem Stadtgebiet von Fürth und der damit verbundenen Optimierung und Anpassung des Busverkehrsnetzes.

- **Seit 1988 ist ein ständiger Rückgang des Umsteigeanteils zwischen den Betriebszweigen innerhalb der VAG und der infra fürth verkehr gmbh zu beobachten. Als Folge dieser Entwicklung mussten die Fahrgäste im Jahr 2017 innerhalb von Nürnberg und innerhalb von Fürth zur Zielerreichung wesentlich seltener umsteigen.**

Der Umsteigeanteil zwischen den Betriebszweigen S-Bahn und R-Bahn der DB Regio AG wurde erst seit der VGN-Fahrgastbefragung 2008 ermittelt. Seit 2008 hat sich der Umsteigeanteil um ein Prozent auf 3,9 % im Jahr 2017 erhöht (vgl. Tab. 34).

In der Abb. 20 ist die Entwicklung der Umsteiger zwischen den Betriebszweigen am Werktag im Vergleich von 1988 zu 2017 dargestellt. Die Zahl der Umsteiger zwischen den Betriebszweigen wird in dieser Darstellung in beiden Richtungen aufgeführt, d.h. von und zu den jeweiligen Betriebszweigen. Die stärksten Umsteigebeziehungen im Jahr 2017 bestehen zwischen dem Betriebszweig U-Bahn der VAG und der DB Regio AG mit über 47.000 Umsteigern am Werktag (vgl. Abb. 20).

Mit 46.500 und 42.500 Umsteigern bestehen nahezu identische Umsteigebeziehungen zwischen der U-Bahn der VAG und der DB Regio AG und zwischen der U-Bahn und der Straßenbahn der VAG. Innerhalb der VAG sind an einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) zwischen Straßenbahn und Bus 9.600 Umsteigevorgänge zu verzeichnen.

Durch den Rückbau des Straßenbahnnetzes im Betrachtungszeitraum von 1988 zu 2017 hat sich entsprechend auch die Anzahl der Umsteiger zwischen Straßenbahn und Bus verringert. Im Vergleich zu 1988 hat sich dabei die Anzahl der Umsteiger zwischen diesen beiden Betriebszweigen mehr als halbiert (vgl. Abb. 20).

Die Umsteigebeziehungen zwischen der VAG-U-Bahn und der U-Bahn der infra fürth verkehr gmbh ist nur als ein fiktiver Wert (Wechsel der Betriebsführerschaft beim Überschreiten der Stadtgrenze Nürnberg – Fürth). Zwischen der VAG-U-Bahn und der U-Bahn der infra fürth verkehr gmbh finden tatsächlich keine Umsteigevorgänge zwischen den beiden Betriebszweigen auf der U1 statt.

Betrachtet man die Umsteigebeziehungen am Werktag zwischen den regionalen und kommunalen Verkehrsmitteln in der Städteachse, so weist die DB Regio AG in Summe mit über 71.000 Umsteigebeziehungen die stärksten Verknüpfungen zu den städtischen Verkehrsunternehmen auf.

Von den Umsteigebeziehungen der DB Regio AG auf die Betriebszweige der VAG entfallen über 80 % der Umstiege auf die Nürnberger U-Bahn, 12 % der Verknüpfungen auf die Straßenbahn und 8 % der Umstiege auf die Nürnberger Stadtbusse (vgl. Abb. 20).

5. Umsteiger innerhalb und zwischen den Betriebszweigen

Im Vergleich zu 1988 haben sich die Umsteigebeziehungen am Werktag zwischen der DB Regio AG, als regionales Verkehrsunternehmen, und den kommunalen Verkehrsmitteln in der Städteachse noch weiter verstärkt.

Die Anzahl der werktäglichen Umsteiger zwischen der DB Regio AG und den Betriebszweigen der VAG hat sich von 24.000 Umsteigern im Jahr 1988 auf über 58.500 Umsteiger im Jahr 2017 mehr als verdoppelt (vgl. Abb. 20).

Im Einzelnen hat sich im Betrachtungszeitraum von 1988 zu 2017 die Anzahl der Umsteiger zwischen der DB Regio AG und der U-Bahn der VAG verdreifacht bzw. um 31.000 Umsteiger erhöht. Zwischen der DB Regio AG und den Bussen der VAG hat sich die Anzahl der Umsteiger im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2017 von 900 Umsteigern auf 4.500 Umsteigern verfünffacht.

Zwischen der DB Regio AG und den Betriebszweigen der infra fürth verkehr gmbh hat sich die Anzahl der Umsteiger von 1988 zu 2017 am Werktag mehr als verdoppelt. In Fürth lag die Zunahme bei den Umsteigevorgängen zwischen der DB Regio AG und dem Betriebszweig U-Bahn bei 100 % und zwischen der DB Regio AG und dem Stadtbus Fürth haben sich die Umsteigerzahlen fast verdreifacht.

Außerhalb der Städteachse hat sich im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2017 der Zu- und Abbringerverkehr von der Bahn zum Bus (und umgekehrt) ebenfalls erheblich verbessert. Die Anzahl der werktäglichen Umsteigebeziehungen zwischen der DB Regio AG und den Bussen des OVF haben sich im Betrachtungszeitraum fast verdreifacht. In absoluten Zahlen ausgedrückt hat sich die Zahl der Umsteiger zwischen dem OVF und der DB Regio AG von 1.800 Umsteiger auf 3.300 Umsteiger erhöht.

Noch größere Zuwachsraten sind in den Umsteigebeziehungen zwischen der DB Regio AG und den assoziierten Verkehrsunternehmen (AVU) im VGN zu verzeichnen. Hier hat sich die Anzahl der Umsteiger von 400 auf 6.400 Umsteiger erhöht. Im Jahr 2017 wurden an einem durchschnittlichen Werktag zwischen der DB Regio AG und den assoziierten Verkehrsunternehmen im VGN 6.400 Umsteiger gezählt.

Tab. 35: Umsteiger zwischen den Betriebszweigen der VAG ¹⁾

	1988	2012	2017
U-Bahn - Bus	52.300	43.900	46.500
U-Bahn - Tram	42.400	37.400	42.500
Tram - Bus	21.800	9.600	9.700
Gesamt	116.500	90.900	98.700

¹⁾ Umsteiger in beiden Richtungen

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

6. Entwicklung der Linienbeförderungsfälle

Im Jahr 2017 waren im Verbundgebiet des VGN über 322 Mio. Fahrgäste in den Linien des VGN unterwegs (vgl. Abb. 21 und Tab. 36).

Im Vergleich zu den Ergebnissen der VGN Fahrgastbefragung 2012 haben sich die Linienbeförderungsfälle damit um acht Millionen Linienbeförderungsfälle reduziert.

Im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2017 hat sich die Anzahl der Linienbeförderungsfälle von 211,3 Mio. auf 332 Mio. erhöht. Das entspricht einem Wachstumsplus von über 52 % und einer Fahrgastzunahme von 110 Mio. Fahrgästen auf den Linien des VGN.

In der Tab. 36 werden die Linienbeförderungsfälle als Jahreswert in der Unterscheidung nach Verkehrsunternehmen und Betriebszweigen von 1988 zu 2017 gegenübergestellt. Die Gegenüberstellung zeigt, dass im Jahr 2017 auf den Linien der VAG über 37 Mio. Fahrgäste mehr befördert wurden als noch im Jahr 1988.

Im Gegensatz dazu hat sich allerdings der VAG-Anteil am Gesamtaufkommen der jährlichen Linienbeförderungsfälle im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2017 von rund 70 % auf 57 % verringert (vgl. Tab. 37). Die verbleibenden 43 % aller Linienbeförderungsfälle verteilen sich zu 15,7 % auf die DB Regio AG, 8,3 % auf die infra fürth verkehr gmbh, 4,5 % auf die ESTW, 3,3 % auf den OVF und 4,6 % auf die assoziierten Verkehrsunternehmen im VGN (vgl. Tab. 37).

In den nachfolgenden Tabellen werden die Linienbeförderungsfälle nach den Wochentagstypen Werktag, Samstag und Sonntag unterschieden. Im Jahr 2017 wurden an einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) 1,58 Mio. Linienbeförderungsfälle gezählt (vgl. Tab. 38).

Mit diesem Ergebnis hat sich die Anzahl der Linienbeförderungsfälle am Werktag im Vergleich zu 2012 um vier Prozent bzw. um 50.000 Fahrgäste reduziert. Im Rückblick auf das Jahr 1988 hat die Anzahl der Linienbeförderungsfälle am Werktag um über 428.000 Fahrgäste zugenommen.

Im Wochenendverkehr im Jahr 2017 entfielen auf den Samstag über 582.500 Linienbeförderungsfälle und auf den Sonntag mehr als 379.000 Linienbeförderungsfälle (vgl. Tab. 39 und 40).

Auffällig sind auch hier die Fahrgastzunahmen am Sonntag im Vergleich zu den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 2012. Im Sonntagsverkehr ist eine Fahrgastzunahme von über 43.000 Linienbeförderungsfälle zu verzeichnen. Das entspricht einem beträchtlichen Wachstum von 13 %.

Im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 1988 sind bei der Unterscheidung nach Wochentagen die größten Zuwachsraten im Samstags- und Sonntagsverkehr zu verzeichnen. Die Anzahl der Linienbeförderungsfälle konnten im Wochenendverkehr von 1988 zu 2017 am Samstag um 73 % bzw. 245.000 gesteigert werden. Am Sonntag hat sich die Verkehrsnachfrage mit einer Zunahme von über 200.000 Fahrgäste mehr als verdoppelt (vgl. Tab. 40).

6. Entwicklung der Linienbeförderungsfälle

Tab. 36: Linienbeförderungsfälle - Jahreswerte ¹⁾

Verkehrsunternehmen	1988	2012	2017
agilis	-	2.237	2.560
DB Regio AG ²⁾	18.667	46.951	50.474
VAG-U-Bahn	66.459	107.313	107.555
VAG-Tram	40.679	33.555	37.411
VAG-Bus	40.105	39.685	39.719
VAG Gesamt	147.243	180.553	184.686
infra-U-Bahn	9.527	17.988	16.386
infra-Bus	15.007	10.624	10.396
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	24.534	28.623	26.781
ESTW	13.106	15.407	14.408
STWB	-	10.330	9.727
Stadtwerke Bayreuth	-	6.762	6.821
OVF	6.424	16.762	10.625
Stadtverkehr Schwabach	545	1.155	1.069
AVU ³⁾	809	21.015	14.621
AVU regional	-	11.450	9.818
AVU kommunal	-	9.565	4.803
Gesamt	211.328	329.794	321.775

¹⁾ Jahreswerte in 1.000 ²⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 37: Linienbeförderungsfälle - Jahreswerte (Anteile in %)

Verkehrsunternehmen	1988	2012	2017
agilis	-	0,7	0,8
DB Regio AG ¹⁾	8,8	14,2	15,7
VAG-U-Bahn	31,4	32,5	33,4
VAG-Tram	19,2	10,2	11,6
VAG-Bus	19,0	12,0	12,3
VAG Gesamt	69,6	54,7	57,4
infra-U-Bahn	4,5	5,5	5,1
infra-Bus	7,1	3,2	3,2
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	11,6	8,7	8,3
ESTW	6,2	4,7	4,5
STWB	-	3,1	3,0
Stadtwerke Bayreuth	-	2,1	2,1
OVF	3,0	4,9	3,3
Stadtverkehr Schwabach	0,3	0,4	0,3
AVU ²⁾	0,4	6,4	4,6
AVU regional	-	3,5	3,1
AVU kommunal	-	2,9	1,5
Gesamt	100 %	100 %	100 %

¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr

²⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

6. Entwicklung der Linienbeförderungsfälle

Tab. 38: Linienbeförderungsfälle - Werktag

Verkehrsunternehmen	1988	2012 ¹⁾	2017 ¹⁾
agilis	-	7.762	-
DB Regio AG ²⁾	66.779	164.675	174.164
VAG-U-Bahn	226.034	365.812	372.312
VAG-Tram	140.242	115.547	129.910
VAG-Bus	138.957	141.984	144.279
VAG Gesamt	505.233	623.343	646.501
infra-U-Bahn	32.466	62.301	56.984
infra-Bus	50.498	38.735	37.889
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	82.964	101.036	94.873
ESTW	45.196	59.094	53.932
STWB	-	40.264	37.182
Stadtwerke Bayreuth	-	27.476	27.024
OVF	24.361	80.025	45.823
Stadtverkehr Schwabach	2.144	5.279	4.529
AVU ³⁾	3.193	99.813	65.340
AVU regional	-	57.928	44.163
AVU kommunal	-	41.885	21.177
Gesamt	729.870	1.208.767	1.158.334

¹⁾ Tageswert Schulzeit

²⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 39: Linienbeförderungsfälle - Samstag

Verkehrsunternehmen	1988	2012 ¹⁾	2017 ¹⁾
agilis	-	4.333	5.302
DB Regio AG ²⁾	20.466	96.432	97.125
VAG-U-Bahn	120.862	239.379	199.764
VAG-Tram	63.289	73.345	82.068
VAG-Bus	61.096	74.580	72.306
VAG Gesamt	245.247	387.304	354.138
infra-U-Bahn	16.160	38.767	27.484
infra-Bus	28.721	19.926	20.104
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	44.881	58.693	47.588
ESTW	21.939	26.150	26.242
STWB	-	17.491	17.636
Stadtwerke Bayreuth	-	10.107	10.863
OVF	4.469	8.759	10.103
Stadtverkehr Schwabach	211	741	920
AVU ³⁾	121	12.074	12.652
AVU regional	-	2.663	9.032
AVU kommunal	-	9.411	3.620
Gesamt	337.334	622.084	582.569

¹⁾ Tageswert Schulzeit

²⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

6. Entwicklung der Linienbeförderungsfälle

Tab. 40: Linienbeförderungsfälle - Sonntag

Verkehrsunternehmen	1988	2012 ¹⁾	2017 ¹⁾
agilis	-	3.288	4.091
DB Regio AG ²⁾	14.412	63.959	70.353
VAG-U-Bahn	58.178	132.228	146.590
VAG-Tram	36.940	38.245	48.453
VAG-Bus	34.748	37.774	43.231
VAG Gesamt	129.866	208.247	238.274
infra-U-Bahn	9.045	23.113	23.510
infra-Bus	14.115	9.999	10.579
infra fürth verkehr gmbh Gesamt	23.160	33.112	34.089
ESTW	10.577	12.571	13.675
STWB	-	6.232	6.806
Stadtwerke Bayreuth	-	3.336	3.996
OVF	1.604	3.307	3.820
Stadtverkehr Schwabach	-	91	354
AVU ³⁾	76	1.839	3.851
AVU regional	-	805	3.667
AVU kommunal	-	1.034	184
Gesamt	179.695	335.982	379.309

¹⁾ Tageswert Schulzeit

²⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr

³⁾ AVU (alle assoziierten privaten und kommunalen VU im VGN)

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften

Bei der Auswertung des Fahrtenaufkommens nach Gebietskörperschaften wurden anhand der Start- und Zielhaltestelle einer erhobenen ÖPNV-Fahrt die Quelle- und Zielbereiche ermittelt. Diese Quelle- und Zielbereiche wurden dann den betreffenden Städten, Landkreisen bzw. Teillandkreisen zugeordnet. Durch diese Vorgehensweise erhält man das Fahrtenaufkommen getrennt nach Binnenverkehr und Quelle-Ziel-Verkehr.

Im folgenden Kapitel werden die räumlichen Verflechtungen innerhalb und zwischen den Gebietskategorien Städteachse und Region näher untersucht.

7.1. Fahrtenaufkommen in der Städteachse und in der Region

In der Abb. 22 werden das Fahrtenaufkommen und die verkehrsräumlichen Verflechtungen innerhalb und zwischen den Gebietskategorien Städteachse und Region im Jahr 2017 dargestellt. Dabei werden folgende Gebietskategorien differenziert nach Tagesarten unterschieden:

- **Binnenverkehr Städteachse, d.h. in der Städteachse verbleibender Verkehr**
- **Binnenverkehr Region, d.h. in der Region verbleibender Verkehr**
- **Quelle-Ziel-Verkehr Städteachse und Region, d.h. das Fahrtenaufkommen zwischen der Städteachse und der Region (und umgekehrt)**

Die Kategorie Städteachse umfasst dabei den Verkehr in den Städten Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach. Alle Gebiete im VGN außerhalb der Städteachse wurden in der Kategorie Region zusammengefasst.

In den Tab. 41 bis 43 wird die verkehrliche Entwicklung in der Unterscheidung nach Städteachse und Region von 1988 bis 2017 dargestellt. In diesen Darstellungen wird ebenfalls zwischen den drei Tagestypen Werktag (mit Schule), Samstag und Sonntag unterschieden.

Bei dem ausgewiesenen Fahrtenaufkommen innerhalb der Städteachse handelt es sich um Fahrgäste mit Fahrtbeziehungen, die an einer Haltestelle in der Städteachse beginnen und an einer Haltestelle in der Städteachse enden.

Im Jahr 2017 zeigt sich im Binnenverkehr der Städteachse folgendes Bild. An einem durchschnittlichen Werktag (mit Schule) wurden über 546.600 Fahrgäste in der Städteachse ermittelt, d.h. 64 % aller werktäglichen Fahrgäste im VGN verbleiben bei ihrer Fahrt in der Städteachse (vgl. Tab. 41).

Tab. 41: Fahrtenaufkommen in der Städteachse ¹⁾

Tagesart	1988	2012	2017
Werktag	398.600	527.600	546.600
Samstag	205.600	335.200	317.600
Sonntag	99.900	170.900	199.400

¹⁾ In der Städteachse verbleibender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Nochmals über 121.800 Fahrgäste fahren am Werktag von der Region in die Städteachse bzw. umgekehrt, was noch einmal einen Anteil am werktäglichen Gesamtfahrtenaufkommen von 14 % entspricht (vgl. Abb. 22 und Tab. 42).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass im Jahr 2017 über 78 % aller werktäglichen Verkehrsbeziehungen im VGN innerhalb der Städteachse stattfinden bzw. auf die Städteachse gerichtet sind oder von der Städteachse ausgehen.

Dieses Ergebnis verdeutlicht die hohe Konzentration des Verkehrs innerhalb des VGN auf die Städteachse und manifestiert die überragende Bedeutung des Kerngebietes des Verdichtungsraumes Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach für das gesamte Verbundgebiet.

Im Wochenendverkehr zeigt sich gegenüber dem Werktag eine Veränderung der räumlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage im VGN (vgl. Abb. 22). Die räumliche Konzentration des Verkehrsgeschehens auf die Städteachse nimmt, relativ gesehen, am Samstag und Sonntag noch zu.

Im Jahr 2017 wurden im Samstagsverkehr innerhalb der Städteachse annähernd 317.000 Fahrgäste befördert. Am Sonntag verbleiben ca. 199.000 Fahrgäste innerhalb der Städteachse (vgl. Tab. 41).

Am Samstag betrug der Anteil der Fahrten innerhalb der Städteachse bzw. der Fahrten, die die Städteachse als Ziel oder als Start hatten, 89 % am Gesamtfahrtenaufkommen.

Lediglich 4 % der Fahrten sind dem Binnenverkehr innerhalb der Region zuzuordnen. Der Rückgang des Binnenverkehrsanteils am Samstag in der Region im Vergleich zum Werktag liegt am Wegfall des Schülerverkehrs am Wochenende.

Am Sonntag zeigt sich eine ähnliche räumliche Verteilung der Verkehrsnachfrage wie am Samstag. Im VGN liegt der sonntägliche Anteil der Binnenverkehrsfahrten in der Region am Gesamtverkehr bei 6 %.

VGN-Ergebnisvergleich

Im Binnenverkehr innerhalb der Städteachse geht am Sonntag die Anzahl der Verbundfahrgäste im Vergleich zum Samstag um rund ein Drittel auf 199.000 Fahrgäste zurück (vgl. Abb. 22 und Tab. 41).

Die Entwicklung der Anteile im Quelle-Ziel-Verkehr am Gesamtfahrtenaufkommen zwischen der Städteachse und der Region in der Unterscheidung nach Tagesarten von 2008 zu 2017 stellt sich folgendermaßen dar.

Tab. 42: Fahrtenaufkommen zwischen Städteachse und Region

Tagesart	2008	2012	2017
Werktag	108.400	109.550	121.800
Samstag	54.000	60.400	60.100
Sonntag	33.100	36.500	40.000

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2008 - 2012 - 2017

Die Anteile im Fahrtenaufkommen zwischen Städteachse und Region (und umgekehrt) liegen auch im Rückblick auf die Jahre 2008 und 2017 und im Vergleich der drei Tagesarten relativ konstant zwischen 12 % und 15 %.

Im Jahr 2017 liegt dieser Anteil (am jeweiligen Gesamtfahrtenaufkommen im VGN) der Quelle-Ziel-Fahrten zwischen Städteachse und Region (und umgekehrt) am Werktag bei 14,3 %, am Samstag bei 13,0 % und am Sonntag bei 13,4 %.

Im Rückblick auf das Jahr 1988 ist die Binnenverkehrsentwicklung innerhalb der Städteachse durch ein kontinuierliches Wachstum gekennzeichnet, das im Gegensatz zur Entwicklung in der Region ohne Einflüsse durch Verbundraumerweiterungen stattfand.

Im Vergleich zu 1988 hat sich das Fahrtenaufkommen innerhalb der Städteachse im Jahr 2017 am Werktag um über 148.000 Fahrgäste, am Samstag um fast 112.000 Fahrgäste und am Sonntag um mehr als 100.000 Fahrgäste erhöht.

Der werktägliche Binnenverkehr in der Städteachse hat sich von 1988 zu 2017 um 37 % erhöht. Am Samstag und Sonntag lagen die Zunahmen im Binnenverkehr in der Städteachse im Vergleich zu den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 1988 bei 44 % bzw. bei 100 %.

Die Entwicklung des Binnenverkehrs in der Region wird in der Tab. 43 dargestellt. Hier ist nur ein Rückblick auf das Jahr 2008 möglich, weil die Auswertungen für das Jahr 1988 nur als Summe mit dem aus der Region ein- und ausbrechenden Verkehr vorliegen.

Der werktägliche Binnenverkehr innerhalb der Region beläuft sich im Jahr 2017 auf rund 134.800 Fahrgäste, was einem Anteil am Gesamtverkehr im VGN von ca. 16 % entspricht.

Tab. 43: Fahrtenaufkommen in der Region ¹⁾

Tagesart	2008	2012	2017
Werktag	159.700	230.500	134.800
Samstag	18.700	52.400	44.100
Sonntag	11.800	23.400	19.200

¹⁾ In der Region verbleibender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2008 - 2012 - 2017

Im Gegensatz zur Entwicklung innerhalb der Städteachse ist die Entwicklung innerhalb der Region wesentlich stärker durch die Verbundraumerweiterungen beeinflusst. Aufgrund von Verbundraumerweiterungen hat sich das Fahrtenaufkommen am Werktag im Binnenverkehr der Region im Vergleich 2008 zu 2012 um über 70.800 Fahrten und damit fast um die Hälfte erhöht (vgl. Tab. 43).

Die Ergebnisse 2017 im Binnenverkehr der Region sind stark vom Wegfall des Schülerverkehrs beeinflusst, der in der VGN-Fahrgastbefragung 2017 nicht erhoben wurde. Daher ist ein Rückgang der Binnenverkehrsfahrten von über 100.000 am Werktag ausgewiesen (vgl. Tab. 43).

Im Jahr 2017 waren im Binnenverkehr innerhalb der Region erhebungsbedingt nur 135.000 Fahrgäste unterwegs, was einem Anteil von 16 % am Gesamtfahrtenaufkommen im VGN entspricht.

Im Gegensatz zur VGN-Fahrgastbefragung 2017 wurden im Jahr 2012 alle Schülerlinien erhoben, damals lag der Anteil des werktäglichen Binnenverkehrs in der Region am Gesamtverkehr im VGN bei über 25 %. Die Anzahl der Fahrten am Werktag betrug im Jahr 2012 über 230.000 (vgl. Tab. 43).

Noch im Jahr 1994 lag der Binnenverkehrsanteil der Region am Gesamtverkehr im VGN bei nur 8 %. Im Jahr 2000 hat sich der Binnenverkehrsanteil der Region schon auf 15 % erhöht.

In Wirklichkeit hat die Bedeutung des werktäglichen Binnenverkehrs der Region am Gesamtverkehr weiter zugenommen. Im Jahr 2017 hat sich der tatsächliche Anteil der Binnenverkehrsfahrten in der Region im Vergleich zu 2012 noch weiter erhöht.

Die Entwicklung der Binnenverkehrsfahrten in der Region am Samstag und Sonntag von 2008 bis 2017 wird in der Tab. 43 dargestellt. Auch die Ergebnisse am Wochenende werden vom Wegfall der nicht erhobenen Schülerlinien beeinflusst, die Samstags- und Sonntagswerte müssten auch real über den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 2012 liegen.

VGN-Ergebnisvergleich

7.2. Fahrtenaufkommen nach Gebietskörperschaften und Landkreisen

Bei der Ermittlung des Fahrtenaufkommens nach Gebietskörperschaften wurden die Fahrten getrennt nach Binnen-, Quell- und Zielverkehr für die Landkreise bzw. Teillandkreise und die kreisfreien Städte ausgewiesen.

Tab. 44: Binnenverkehrsfahrten nach Gebietskörperschaften - Werktag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	4.565	-
Ansbach	-	5.678	3.701
Bamberg	-	27.731	24.344
Bayreuth	-	22.056	21.012
Erlangen	35.767	38.388	36.656
Fürth	33.628	35.911	34.998
Nürnberg	289.187	378.063	397.616
Schwabach	2.445	3.898	3.201
kreisfreie Städte Gesamt	361.027	516.290	521.527
Lk Amberg-Sulzbach	-	6.115	255
Lk Ansbach	840	14.992	2.165
Lk Bamberg	-	4.972	1.546
Lk Bayreuth	-	3.037	940
Lk Erlangen-Höchstadt ¹⁾	2.277	8.982	6.528
Lk Forchheim	831	12.403	10.477
Lk Fürth ¹⁾	2.957	4.941	4.778
Lk Kitzingen	-	-	7.828
Lk Lichtenfels	-	-	4.305
Lk Neumarkt	204	12.352	5.308
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	195	7.440	2.376
Lk Nürnberger Land ¹⁾	6.099	16.301	14.277
Lk Roth ¹⁾	2.954	11.272	5.210
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	352	13.037	3.820
Landkreise Gesamt	16.709	115.842	69.813

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften

Die Ergebnisse des Fahrtenaufkommens 2017 am Werktag, Samstag und Sonntag in der Unterscheidung nach Binnenverkehr und Quelle-Ziel-Verkehr sind in den Tab. 44 bis 52 und in den Abb. 23 bis 26 dargestellt. Die Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2017 werden in den Tabellen und Abbildungen jeweils den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988 und 2012 gegenübergestellt.

Tab. 45: Binnenverkehrsanteile nach Gebietskörperschaften (in %) - Werktag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	37,3	-
Ansbach	-	30,9	29,2
Bamberg	-	56,0	54,7
Bayreuth	-	66,7	66,7
Erlangen	68,0	48,9	45,2
Fürth	47,0	37,4	36,9
Nürnberg	75,4	71,4	71,7
Schwabach	27,7	23,9	22,7
Lk Amberg-Sulzbach	-	37,9	5,7
Lk Ansbach	21,3	52,0	20,7
Lk Bamberg	-	22,7	9,5
Lk Bayreuth	-	20,4	8,7
Lk Erlangen-Höchststadt ¹⁾	17,4	32,3	25,4
Lk Forchheim	14,0	51,3	47,7
Lk Fürth ¹⁾	13,9	19,9	20,2
Lk Kitzingen	-	-	63,5
Lk Lichtenfels	-	-	53,6
Lk Neumarkt	4,7	57,7	42,9
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	6,1	52,2	28,2
Lk Nürnberger Land ¹⁾	23,7	34,4	31,0
Lk Roth ¹⁾	23,5	41,0	27,9
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	12,2	59,9	40,0

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

VGN-Ergebnisvergleich

- **Im Jahr 2017 wurden in der Stadt Nürnberg an einem durchschnittlichen Werktag über 396.600 Binnenverkehrsfahrten ermittelt. Das sind über 108.000 Fahrgäste mehr als noch im Jahr 1988. Im Quelle-Ziel-Verkehr der Stadt Nürnberg hat sich das Fahrtenaufkommen im Vergleich zum Basisjahr 1988 um fast 63.000 Fahrgäste, bzw. um 67 % erhöht.**

Die werktäglichen Binnenverkehrsfahrten haben sich in den kreisfreien Städten der Städteachse im Vergleich zu 2012 unterschiedlich entwickelt. In der Stadt Nürnberg hat sich die Anzahl der Fahrgäste im Binnenverkehr um 19.500 erhöht. Damit ist die Stadt Nürnberg die einzige Stadt in der sich die Anzahl der Binnenverkehrsfahrten von 2012 zu 2017 am Werktag erhöht hat. Bei allen anderen kreisfreien Städten im VGN waren Rückgänge im Binnenverkehrsaufkommen zu verzeichnen (vgl. Tab. 44).

Auch im Rückblick auf das Jahr 1988 war bei der Stadt Nürnberg mit einem Plus von über 37 % und einer Zunahme von über 108.000 Binnenverkehrsfahrten die größte Steigerung aller kreisfreien Städte im VGN zu beobachten.

Im Gegensatz zu der Entwicklung in Nürnberg haben sich die werktäglichen Binnenverkehrsfahrten in den beiden anderen Großstädten Fürth und Erlangen im Vergleich zu 1988 nur unwesentlich verändert.

In Fürth lag die Zunahme im Betrachtungszeitraum 1988 zu 2017 bei vier Prozent bzw. bei knapp 1.400 Fahrten. In der Stadt Erlangen haben sich im Langzeitvergleich die Binnenverkehrsfahrten um 2,5 % bzw. um 900 Fahrten erhöht (vgl. Tab. 44).

In der Abb. 24 und in der Tab. 44 ist auch die Entwicklung der werktäglichen Binnenverkehrsfahrten der Landkreise von 1988 bis 2017 ausgewiesen. Sinnvolle Aussagen über die Entwicklung im Binnenverkehr sowie auch im Quelle-Ziel-Verkehr der Landkreise kann aber nur bei den Landkreisen getroffen werden, die schon 1988 mit ihrer gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren.

Dabei handelt es sich um die Landkreise Erlangen-Höchstadt, Fürth, Nürnberger Land und Roth, die überwiegende Anzahl der Landkreise war 1988 nur mit Teilbereichen des jeweiligen Landkreisgebietes oder noch gar nicht in den VGN integriert (vgl. Tab. 44).

Auch bei der Betrachtung der Nachfrageentwicklung in den vier „VGN-Altlandkreisen“ bleibt zu beachten, dass der regionale Schülerverkehr in der VGN-Fahrgastbefragung 2017 größtenteils nicht erhoben wurde.

Daher wird hier nur die Entwicklung der Binnenverkehrsfahrten von 1988 zu 2012 betrachtet. Von 1988 zu 2012 hat sich in den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Roth die Anzahl der Binnenverkehrsfahrten mehr als vervierfacht. Im Landkreis Nürnberger Land haben sich die Fahrten im Binnenverkehr fast verdreifacht. Im Landkreis Fürth war mit 67 % die vergleichsweise geringste Zunahme aller „VGN-Altlandkreise“ zu verzeichnen (vgl. Tab. 44).

7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften

In der Tab. 45 sind die Binnenverkehrsanteile der Gebietskörperschaften im VGN aufgeführt. Die Stadt Nürnberg besitzt mit einem Binnenverkehrsanteil von 72 % am Werktag den größten Binnenverkehrsanteil aller Gebietskörperschaften im VGN.

In den letzten 30 Jahren hat sich der werktägliche Binnenverkehrsanteil am jeweiligen Gesamtverkehrsaufkommen in Nürnberg von 75 % im Jahr 1988 auf 72 % im Jahr 2017, in Fürth von 47 % im Jahr 1988 auf 37 % im Jahr 2017 und in Erlangen von 68 % im Jahr 1988 auf 45 % im Jahr 2017 verringert.

Die Großstädte Fürth und Erlangen besitzen einen geringeren Binnenverkehrsanteil. Bei beiden Städten sind die Fahrtenzahlen im Quelle-Ziel-Verkehr wesentlich höher als im Binnenverkehr.

Die Stadt Schwabach hat mit einem Binnenverkehrsanteil im Jahr 2017 von rund 23 % den niedrigsten Wert aller kreisfreien Städte im VGN. Mit diesem niedrigen Binnenverkehrsanteil liegt die Stadt Schwabach noch hinter vielen Landkreisen im VGN (vgl. Abb. 23 und Tab. 45).

Die Entwicklung des werktäglichen Quelle-Ziel-Verkehrs der kreisfreien Städte von 1988 zu 2017 ist in der Tab. 46 dargestellt.

Im Betrachtungszeitraum von 2012 zu 2017 hat sich der Quelle-Ziel-Verkehr der kreisfreien Städte im VGN (ohne die kreisfreie Stadt Amberg) in Summe geringfügig von 309.400 auf 312.000 Fahrten erhöht.

Innerhalb der Gruppe der kreisfreien Städte gab es im Quelle-Ziel-Verkehr im Betrachtungszeitraum von 2012 zu 2017 unterschiedliche Entwicklungen.

In der Stadt Erlangen hat sich der Quelle-Ziel-Verkehr um 11 % bzw. um 4.300 Fahrten erhöht. In der Stadt Nürnberg wurden über 6.000 Fahrten mehr im Quelle-Ziel-Verkehr gezählt als noch im Jahr 2012, das entspricht einer Zunahme von vier Prozent.

In der Stadt Fürth wurden 2017 fast 60.000 Fahrten im Quelle-Ziel-Verkehr ermittelt. Das Ergebnis entspricht exakt dem Ergebnis aus dem Jahr 2012 (vgl. Tab. 46).

Die stärksten Rückgänge im Quelle-Ziel-Verkehr waren bei der Stadt Ansbach zu verzeichnen, hier belief sich der Rückgang auf 30 % bzw. 3.800 Fahrten am Werktag.

Die Ursache hierfür liegt darin, dass die stadtgrenzüberschreitenden Schülerbuslinien bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017 nicht erhoben wurden.

In der Stadt Schwabach betrug der Rückgang im Quelle-Ziel-Verkehr rund 1.500 Fahrten, was einer erhebungsbedingten Abnahme von 12 % entspricht. Ähnlich wie in der Stadt Ansbach liegt die Ursache für die Rückgänge Nichtberücksichtigung der Schülerlinien in der VGN-Fahrgastbefragung 2017.

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 46: Quelle-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften - Werktag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	7.672	1.664
Ansbach	3.393	12.726	8.959
Bamberg	-	21.816	20.162
Bayreuth	-	11.009	10.474
Erlangen	16.867	40.106	44.365
Fürth	37.886	60.126	59.869
Nürnberg	94.432	151.214	157.268
Schwabach	6.390	12.397	10.888
kreisfreie Städte Gesamt	158.968	317.066	313.649
Lk Amberg-Sulzbach	1.005	10.026	4.222
Lk Ansbach	3.104	13.828	8.280
Lk Bamberg	-	16.958	14.757
Lk Bayreuth	-	11.862	9.837
Lk Erlangen-Höchstadt ¹⁾	10.772	18.804	19.155
Lk Forchheim	5.085	11.779	11.468
Lk Fürth ¹⁾	18.344	19.853	18.861
Lk Kitzingen	-	-	4.505
Lk Lichtenfels	-	-	3.721
Lk Neumarkt	4.127	9.050	7.052
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	2.980	6.826	6.047
Lk Nürnberger Land ¹⁾	19.680	31.138	31.750
Lk Roth ¹⁾	9.627	16.215	13.451
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	2.522	8.733	5.725
Landkreise Gesamt	77.246	175.072	158.831

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

In den oberfränkischen Städten Bamberg und Bayreuth war auch ein Rückgang im Quelle-Ziel-Verkehr zu verzeichnen. In Bamberg lag der Rückgang der Quelle-Ziel-Fahrten bei sieben Prozent bzw. bei 1.600 Fahrten und in Bayreuth hat sich der Quelle-Ziel-Verkehr um fünf Prozent bzw. um 500 Fahrten am Werktag reduziert (vgl. Tab. 46).

7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften

In den Verbundlandkreisen waren mit Ausnahme der Landkreise Nürnberger Land und Erlangen-Höchstadt durchgängig Rückgänge im werktäglichen Quelle-Ziel-Verkehr zu verzeichnen (vgl. Tab. 46).

Die Gründe für die fast durchgängigen Abnahmen in den Verbundlandkreisen lagen, wie oben schon erwähnt, an der Nichtberücksichtigung der regionalen Buslinien bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017, deren Fahrgastaufkommen weitgehend vom Schülerverkehr dominiert wird.

In den Landkreisen Nürnberger Land und Erlangen-Höchstadt hat sich von 2012 zu 2017 der Quelle-Ziel-Verkehr jeweils um zwei Prozent erhöht. Der Landkreis Nürnberger Land hat mit dieser Zunahme die Fahrten im Quelle-Ziel-Verkehr auf über 31.700 Fahrten am Werktag gesteigert (vgl. Tab. 46). Damit besitzt der Landkreis Nürnberger Land die stärksten landkreisüberschreitenden Quelle-Ziel-Verkehre aller Verbundlandkreise.

Im Gegensatz zur werktäglichen Entwicklung der Binnenverkehrsfahrten lief die Entwicklung der Fahrten im Quelle-Ziel-Verkehr der Landkreise im Vergleich zu 1988 bedeutend moderater ab (vgl. Tab. 46).

Bei der Entwicklung des Quelle-Ziel-Verkehrs der kreisfreien Städte zeigt sich im Vergleich zu den Landkreisen ein gegenläufiges Bild. Im Betrachtungszeitraum von 1988 bis 2017 waren bei allen kreisfreien Städten im werktägliche Quelle-Ziel-Verkehr wesentlich größere Zunahmen zu beobachten, als das im Binnenverkehr der Fall war.

In den letzten 30 Jahren hat sich der Quelle-Ziel-Verkehr der kreisfreien Städte im VGN sehr stark erhöht (vgl. Tab. 46). In der Stadt Fürth haben am Werktag die Fahrten im Quelle-Ziel-Verkehr im Vergleich zu 1988 um 58 % zugenommen, was einem Mehrverkehr von 22.000 stadtgrenzüberschreitenden Fahrten entspricht.

Die Stadt Erlangen hat den größten Zuwachs im Quelle-Ziel-Verkehr erzielt. In der Stadt Erlangen hat sich im Zeitraum von 1988 zu 2017 der Quelle-Ziel-Verkehr von 16.900 Fahrten auf 44.400 Fahrten fast verdreifacht (vgl. Tab. 46).

Im Langzeitvergleich hat der Quelle-Ziel-Verkehr in Nürnberg um 62.800 Fahrten zugenommen. Damit hat sich der Nürnberger Quelle-Ziel-Verkehr in den letzten 30 Jahren um 67 % erhöht.

Um eine aussagekräftige Entwicklung des Fahrtenaufkommens in den Landkreisen in der Langzeitbetrachtung von 1988 bis 2017 treffen zu können, werden nur die vier „VGN-Altlandkreise“ Erlangen-Höchstadt, Fürth, Nürnberger Land und Roth miteinander verglichen, die schon 1988 mit ihrer gesamten Landkreisfläche in den Verbund integriert waren (vgl. Tab. 46).

Gegenüber 1988 hat sich bei allen vier Landkreisen der Quelle-Ziel-Verkehr deutlich erhöht. Die Zuwächse liegen zwischen drei Prozent bzw. 500 Fahrten im Landkreis Fürth und bis zu 78 % bzw. 8.400 Fahrten im Landkreis Erlangen-Höchstadt.

VGN-Ergebnisvergleich

Betrachtet man die vier „VGN-Altlandkreise“ in ihrer Gesamtentwicklung, so hat sich das Fahrtenaufkommen im Quelle-Ziel-Verkehr von 1988 zu 2017 um über 25.000 Fahrten bzw. um über 42 % erhöht.

Tab. 47: Binnenverkehrsfahrten nach Gebietskörperschaften - Samstag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	1.452	-
Ansbach	-	1.117	620
Bamberg	-	13.257	1.385
Bayreuth	-	8.582	799
Erlangen	18.054	20.055	20.523
Fürth	19.089	20.314	19.904
Nürnberg	147.985	254.849	240.925
Schwabach	265	717	603
kreisfreie Städte Gesamt	185.393	320.344	284.759
Lk Amberg-Sulzbach	-	774	110
Lk Ansbach	16	372	340
Lk Bamberg	-	238	369
Lk Bayreuth	-	304	367
Lk Erlangen-Höchststadt ¹⁾	106	1.425	1.417
Lk Forchheim	93	2.005	2.075
Lk Fürth ¹⁾	837	1.090	1.481
Lk Kitzingen	-	-	91
Lk Lichtenfels	-	-	803
Lk Neumarkt	23	1.104	1.208
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	21	535	765
Lk Nürnberger Land ¹⁾	999	3.428	3.869
Lk Roth ¹⁾	165	866	823
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	65	1.360	1.124
Landkreise Gesamt	2.325	13.502	14.842

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften

Tab. 48: Binnenverkehrsanteile nach Gebietskörperschaften (in %) - Samstag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	37,4	-
Ansbach	-	20,5	12,5
Bamberg	-	57,4	54,6
Bayreuth	-	67,4	67,1
Erlangen	73,3	53,0	48,3
Fürth	50,8	36,6	39,9
Nürnberg	77,3	73,1	72,7
Schwabach	11,3	13,4	12,8
Lk Amberg-Sulzbach	-	17,9	3,6
Lk Ansbach	3,0	7,9	7,0
Lk Bamberg	-	5,0	7,7
Lk Bayreuth	-	8,0	9,3
Lk Erlangen-Höchstadt ¹⁾	3,4	17,7	14,3
Lk Forchheim	6,5	27,5	27,4
Lk Fürth ¹⁾	10,3	9,9	13,4
Lk Kitzingen	-	-	4,4
Lk Lichtenfels	-	-	24,4
Lk Neumarkt	2,1	21,4	23,9
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	3,1	11,4	16,0
Lk Nürnberger Land ¹⁾	12,6	16,1	18,4
Lk Roth ¹⁾	5,2	10,3	13,8
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	7,5	19,1	21,6

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 49: Binnenverkehrsfahrten nach Gebietskörperschaften - Sonntag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	28	-
Ansbach	-	80	46
Bamberg	-	4.466	4.396
Bayreuth	-	2.805	3.052
Erlangen	7.530	8.381	9.082
Fürth	7.858	10.179	12.455
Nürnberg	71.339	129.706	150.737
Schwabach	75	156	384
kreisfreie Städte Gesamt	86.802	155.801	180.152
Lk Amberg-Sulzbach	-	416	115
Lk Ansbach	12	186	222
Lk Bamberg	-	163	208
Lk Bayreuth	-	505	299
Lk Erlangen-Höchstadt ¹⁾	31	233	393
Lk Forchheim	35	509	554
Lk Fürth ¹⁾	405	404	706
Lk Kitzingen	-	-	124
Lk Lichtenfels	-	-	478
Lk Neumarkt	6	313	413
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	31	806	459
Lk Nürnberger Land ¹⁾	620	1.946	2.228
Lk Roth ¹⁾	80	295	305
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	18	779	587
Landkreise Gesamt	1.238	6.555	7.093

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

In den Landkreisen dominiert am Wochenende der Quelle-Ziel-Verkehr, daher liegen die Binnenverkehrsanteile in den Landkreisen am Samstag und am Sonntag beträchtlich unter den Ergebnissen am Werktag (vgl. Tab. 47 bis 52).

7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften

Tab. 50: Binnenverkehrsanteile nach Gebietskörperschaften (in %) - Sonntag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	1,8	-
Ansbach	-	2,6	1,4
Bamberg	-	43,1	36,3
Bayreuth	-	41,8	43,3
Erlangen	63,6	43,8	36,3
Fürth	41,1	32,3	35,4
Nürnberg	73,3	68,9	69,3
Schwabach	4,8	5,6	10,6
Lk Amberg-Sulzbach	-	16,1	3,8
Lk Ansbach	3,0	5,3	6,8
Lk Bamberg	-	6,4	7,7
Lk Bayreuth	-	11,1	7,8
Lk Erlangen-Höchstadt ¹⁾	2,7	7,8	9,3
Lk Forchheim	3,9	13,2	13,1
Lk Fürth ¹⁾	9,9	7,0	11,2
Lk Kitzingen	-	-	6,2
Lk Lichtenfels	-	-	20,0
Lk Neumarkt	0,7	8,5	11,3
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	2,7	21,9	11,1
Lk Nürnberger Land ¹⁾	12,9	13,8	14,5
Lk Roth ¹⁾	6,3	5,6	7,8
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	5,2	15,8	15,6

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Die Stadt Nürnberg hat im Binnenverkehrsaufkommen am Wochenende gegenüber den anderen kreisfreien Städten den prozentual und absolut größten Zuwachs zu verzeichnen.

Im Vergleich zu 1988 hat sich am Samstag die Fahrtenanzahl innerhalb der Stadt Nürnberg um 63 % bzw. 93.000 Fahrten erhöht und am Sonntag mehr als verdoppelt, was einer Zunahme 80.000 Fahrten entspricht.

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 51: Quelle-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften - Samstag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	2.432	1.468
Ansbach	1.047	4.342	4.334
Bamberg	-	9.821	10.754
Bayreuth	-	4.159	4.516
Erlangen	6.581	17.773	21.980
Fürth	18.465	35.185	30.000
Nürnberg	43.501	94.012	90.279
Schwabach	2.076	4.617	4.099
kreisfreie Städte Gesamt	71.670	172.341	167.430
Lk Amberg-Sulzbach	233	3.539	2.924
Lk Ansbach	513	4.340	4.534
Lk Bamberg	-	4.551	4.409
Lk Bayreuth	-	3.489	3.562
Lk Erlangen-Höchstadt ¹⁾	3.024	6.638	8.474
Lk Forchheim	1.341	5.297	5.509
Lk Fürth ¹⁾	7.311	9.928	9.590
Lk Kitzingen	-	-	1.960
Lk Lichtenfels	-	-	2.488
Lk Neumarkt	1.093	4.053	3.854
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	659	4.178	4.027
Lk Nürnberger Land ¹⁾	6.905	17.841	17.210
Lk Roth ¹⁾	3.027	7.577	5.122
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	796	5.757	4.088
Landkreise Gesamt	24.902	77.188	77.751

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Das Quelle-Ziel-Fahrtenaufkommen im Samstags- und Sonntagsverkehr hat in allen Landkreisen und kreisfreien Städten im Vergleich von 1988 zu 2017 sehr stark zugenommen. Die Entwicklungen des Fahrtenaufkommens im Wochenendverkehr sind im Einzelnen den Tab. 51 und 52 zu entnehmen.

Der Quelle-Ziel-Verkehr der Städte Nürnberg, Fürth, Erlangen hat sich am Samstag und Sonntag im Vergleich zu 1988 mehr als verdoppelt (vgl. Tab. 51 und 52).

7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften

Tab. 52: Quelle-Zielverkehr nach Gebietskörperschaften - Sonntag

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	1.491	1.477
Ansbach	828	3.018	3.356
Bamberg	-	5.894	7.727
Bayreuth	-	3.907	4.002
Erlangen	4.307	10.735	15.928
Fürth	11.267	21.346	22.683
Nürnberg	25.929	58.428	66.826
Schwabach	988	2.654	3.227
kreisfreie Städte Gesamt	43.319	107.473	125.226
Lk Amberg-Sulzbach	328	2.169	2.911
Lk Ansbach	384	3.355	3.054
Lk Bamberg	-	2.365	2.498
Lk Bayreuth	-	4.057	3.540
Lk Erlangen-Höchststadt ¹⁾	1.125	2.757	3.837
Lk Forchheim	871	3.338	3.662
Lk Fürth ¹⁾	3.702	5.332	5.624
Lk Neumarkt	-	-	1.864
Lk Neumarkt	-	-	1.919
Lk Neumarkt	838	3.350	3.231
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	474	2.881	3.663
Lk Nürnberger Land ¹⁾	4.192	12.176	13.132
Lk Roth ¹⁾	1.186	4.969	3.610
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	325	4.161	3.184
Landkreise Gesamt	13.425	50.910	55.729

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

In der Tab. 53 wird die Einwohnerzahl der Gebietskörperschaften mit der Anzahl der werktäglichen Binnenverkehrsfahrten der betreffenden Gebietskörperschaft in Beziehung gesetzt. Der so ermittelte Kennwert Binnenverkehrsfahrten je 1.000 Einwohner wurde für alle Landkreise und kreisfreien Städte im VGN ermittelt und den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragungen von 1988, 2012 und 2017 gegenübergestellt.

VGN-Ergebnisvergleich

Tab. 53: Binnenverkehrsfahrten am Werktag (je 1.000 Einwohner)

Gebietskörperschaften	1988	2012	2017
Amberg	-	105	-
Ansbach	-	141	88
Bamberg	-	395	313
Bayreuth	-	303	284
Erlangen	358	359	327
Fürth	345	307	273
Nürnberg	614	738	765
Schwabach	73	99	78
kreisfreie Städte Gesamt	514	588	525
Lk Amberg	-	58	2
Lk Ansbach	-	84	12
Lk Bamberg	-	34	10
Lk Bayreuth	-	29	9
Lk Erlangen-Höchststadt ¹⁾	21	68	48
Lk Forchheim	-	109	90
Lk Fürth ¹⁾	32	43	41
Lk Kitzingen	-	-	86
Lk Lichtenfels	-	-	64
Lk Neumarkt	-	96	39
Lk Neustadt/A.-Bad Windsheim	-	76	24
Lk Nürnberger Land ¹⁾	41	98	84
Lk Roth ¹⁾	28	91	41
Lk Weißenburg-Gunzenhausen	-	142	40
Landkreise Gesamt	32	77	41

¹⁾ Landkreise, die seit Verbundstart 1987 mit der gesamten Landkreisfläche im VGN integriert waren

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 - 2012 - 2017

Mit 765 Binnenverkehrsfahrten je 1.000 Einwohner nimmt die Stadt Nürnberg hier die Spitzenposition im VGN ein. Die Ausnahmestellung der Stadt Nürnberg im ÖPNV zeigt sich auch im Vergleich mit den beiden anderen Großstädten im VGN. In der Stadt Fürth lag dieser Kennwert im Jahr 2017 bei 273 Binnenverkehrsfahrten und in der Stadt Erlangen bei 327 Binnenverkehrsfahrten (vgl. Tab. 53).

7.3. Relationsbezogenes Fahrtenaufkommen

In den Abb. 27 bis 29 wird das relationsbezogene Fahrtenaufkommen zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen im VGN in der Unterscheidung nach den Tagesarten Werktag, Samstag und Sonntag graphisch dargestellt. Innerhalb der Darstellungen wird zwischen den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragungen von 1988 und 2017 unterschieden. Die maßgeblichen Relationen mit über 500 Fahrgästen werden den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 1988 gegenübergestellt.

Zusätzlich ist in den Abbildungen auch die Entwicklung der Binnenverkehrsfahrten der kreisfreien Städte und der Landkreise im Vergleich von 1988 zu 2017 aufgeführt.

- **Die Stadt Nürnberg hat den größten Einzugsbereich und die meisten Verkehrsbeziehungen innerhalb des VGN. 72 % der werktäglichen Verkehrsbeziehungen im VGN gehen von Nürnberg aus bzw. haben Nürnberg als Ziel.**

Hier zeigt sich die überragende verkehrliche Bedeutung der Stadt Nürnberg als größtes Oberzentrum im VGN.

Die räumlich intensivsten verkehrlichen Verflechtungen im VGN bestehen zwischen den Städten Nürnberg und Fürth. Im Jahr 2017 finden an einem Werktag zwischen Nürnberg und Fürth 45.300 Personenfahrten statt.

Diese enge Verflechtung zwischen den beiden Großstädten hat sich im Vergleich zur letzten VGN-Fahrgastbefragung aus dem Jahr 1988 noch weiter intensiviert. Im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 1988 nahm der Quelle-Ziel-Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth um 59 % bzw. ca. 16.800 Personenfahrten zu.

Aus der Sicht der Stadt Fürth bedeutet diese Entwicklung, dass im Jahr 2017 87 % der werktäglichen Verkehrsbeziehungen der Stadt Fürth auf Nürnberg ausgerichtet sind.

Weitere nennenswerte Verkehrsverflechtungen der Stadt Fürth bestehen mit 4.000 Personenfahrten am Werktag zum Landkreis Fürth und mit 4.500 Personenfahrten am Werktag zur Stadt Erlangen (vgl. Abb. 27).

Von allen VGN-Landkreisen besitzt der Landkreis Nürnberger Land die engsten Verkehrsbeziehungen zur Stadt Nürnberg. Mit über 25.000 Personenfahrten zwischen der Stadt Nürnberg und dem Landkreis Nürnberger Land ist der höchste Verflechtungsgrad mit dem Umland festzustellen.

Intensive Verkehrsbeziehungen bestehen noch zwischen der Stadt Nürnberg und dem Landkreis Fürth mit 12.300 Personenfahrten und zum Landkreis Roth mit 8.700 Personenfahrten (vgl. Abb. 27).

VGN-Ergebnisvergleich

Im Vergleich zu 1988 haben alle werktäglichen Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Nürnberg und den kreisfreien Städten und den Landkreisen im VGN stark zugenommen.

Einzige Ausnahme bildet die Verkehrsbeziehung zwischen der Stadt Fürth und dem Landkreis Fürth, hier hat sich im Rückblick auf das Jahr 1988 das Verkehrsaufkommen von 5.300 auf 4.000 Fahrten verringert.

Die Ursache für den hier auftretenden Rückgang liegt im Erhebungskonzept der VGN-Fahrgastbefragung 2017. Im Regionalbusverkehr wurden aus Einsparungsgründen die Linien nicht erhoben, die überwiegend durch den Schülerverkehr geprägt sind. Im Jahr 2012 wurden in der Relation noch 5.600 Personenfahrten erhoben.

➤ **Prozentual am stärksten entwickelt hat sich der Korridor zwischen der Stadt Erlangen und Nürnberg. In dieser Relation hat die Intensität der Verkehrsbeziehungen stark zugenommen. Im Vergleich von 1988 zu 2017 hat sich der Quelle-Ziel-Verkehr zwischen Nürnberg und Erlangen von 4.900 Personenfahrten auf 16.300 Personenfahrten mehr als verdreifacht.**

Beim Vergleich der Verkehrsbeziehungen von 1988 zu 2017 der Stadt Nürnberg zu den vier „VGN-Altlandkreisen“ lassen sich die größten Zuwächse zu den Landkreisen Nürnberger Land mit einer Zunahme von 50 % und Erlangen-Höchstadt mit einem Plus von 60 % feststellen. Zwischen der Stadt Nürnberg und dem Landkreis Nürnberger Land entsprach das einer Zunahme von 8.200 Fahrtbeziehungen in den letzten 30 Jahren.

Die werktäglichen Verkehrsbeziehungen der Stadt Nürnberg und dem Landkreis Fürth stellt eine Ausnahme dar. Im Betrachtungszeitraum von 1988 zu 2017 blieben die Fahrtbeziehungen zwischen den beiden Gebietskörperschaften unverändert bei 12.300 Fahrten.

Die Betrachtung des Quelle-Ziel-Verkehrs der anderen kreisfreien Städte im VGN zeigt folgendes Bild.

Die Stadt Erlangen hat im Gegensatz zur Stadt Fürth einen wesentlich größeren Einzugsbereich. Hier bestehen die engsten Beziehungen zum Landkreis Erlangen-Höchstadt mit 11.500 Personenfahrten, zur Stadt Nürnberg mit 16.300 Personenfahrten und zum Landkreis Forchheim mit 4.000 Personenfahrten.

Der hohe Verflechtungsgrad der Stadt Erlangen zu seinem Umland hat sich im Vergleich zu 1988 noch erhöht. So hat sich beispielsweise das Verkehrsaufkommen zwischen der Stadt Erlangen und dem Landkreis Erlangen-Höchstadt im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2017 von 6.000 Personenfahrten auf 11.500 Personenfahrten fast verdoppelt.

Die Stadt Schwabach hat ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu Nürnberg und zum Landkreis Roth. Im Vergleich zu den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 1988 nahmen die Personenfahrten von und nach Nürnberg um 82 % zu und die Anzahl der Personenfahrten konnten um 3.300 Fahrten auf 7.300 Fahrten gesteigert werden (vgl. Abb. 27).

7. Auswertungsebene Gebietskörperschaften

Eigene größere Einzugsbereiche jenseits der Stadt Nürnberg besitzen noch die Stadt Ansbach zum Landkreis Ansbach mit 3.800 Fahrtbeziehungen am Werktag und die beiden oberfränkischen Städte Bamberg und Bayreuth.

Am Werktag bestehen die größten Verflechtungen der kreisfreien Städte Bamberg und Bayreuth zu ihren Landkreisen Bamberg und Bayreuth mit 10.600 Fahrgästen bzw. 7.000 Fahrgästen (vgl. Abb. 27).

Schon die zweitstärksten Verkehrsbeziehungen der beiden Städte bestehen zur Stadt Nürnberg. Am Werktag finden zwischen der Stadt Bamberg und Nürnberg 2.000 Fahrten statt. Ähnlich hohe Verkehrsbeziehungen bestehen mit 1.600 Fahrten zwischen den Städten Bamberg und Erlangen (vgl. Abb. 27).

Zwischen den Städten Bayreuth und Nürnberg wurden am Werktag 1.500 Fahrten ermittelt.

Die Entwicklung des relationsbezogenen Fahrtenaufkommens zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen des VGN am Wochenende ist in den Abb. 28 und 29 dargestellt.

Im Vergleichszeitraum von 1988 zu 2017 sind die absolut höchsten Zuwächse im Wochenendverkehr zwischen der Stadt Nürnberg und der Stadt Fürth zu verzeichnen.

Am Samstag hat sich in diesem Korridor die Anzahl der Personenfahrten im Vergleich zu 1988 um 7.500 Personenfahrten auf 23.000 erhöht. Die Zunahme von 50 % an Personenfahrten im Samstagsverkehr zwischen den Städten Nürnberg und Fürth ist nahezu identisch mit der Zunahme am Werktag von 58 %.

Am Sonntag haben sich die Verkehrsbeziehungen im Betrachtungszeitraum von 1988 zu 2017 zwischen den Städten Nürnberg und Fürth fast verdoppelt. Die Anzahl der Personenfahrten zwischen Nürnberg und Fürth hat sich in diesem Zeitraum um 7.500 Personenfahrten auf 16.700 Personenfahrten erhöht.

Auch im Wochenendverkehr sind sehr große Zuwächse zwischen Nürnberg und Erlangen zu beobachten. In dieser Relation hat sich die Anzahl der Fahrten im Vergleich zu 1988 am Samstag und Sonntag jeweils verdreifacht (vgl. Abb. 28 und 29).

Am Samstag gehen die Verkehrsströme zwischen der Stadt und dem Landkreis Bamberg auf 3.200 Fahrtbeziehungen zurück (vgl. Abb. 28). Am Sonntag finden in der Relation zwischen Stadt und Landkreis Bamberg noch 1.700 Fahrten statt (vgl. Abb. 29).

Auffallend ist die starke Bedeutung der Verkehrsbeziehung der Stadt Bamberg zur Stadt Nürnberg im Wochenendverkehr. Mit 1.900 Fahrtbeziehungen am Samstag liegt die Verflechtungsintensität fast so hoch wie am Werktag.

Mit jeweils 900 Fahrten am Samstag und am Sonntag sind die Verflechtungen zwischen den Städten Bayreuth und Nürnberg im Wochenendverkehr gleich stark ausgeprägt.

VGN-Ergebnisvergleich

Zwischen der Stadt Bayreuth und dem Landkreis Bayreuth finden am Samstag bzw. am Sonntag noch 1.700 bzw. 1.300 Fahrtbeziehungen statt.

Alle weiteren Entwicklungen im relationsbezogenen Fahrtenaufkommen im Wochenendverkehr sind den Abb. 28 und 29 zu entnehmen.

Grundsätzlich haben alle Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Nürnberg und den kreisfreien Städten und den Landkreisen im VGN am Wochenende im Vergleich zu 1988 stark zugenommen und damit hat sich der Verflechtungsgrad der Gebietskörperschaften untereinander weiter erhöht.

Zusammenfassung

In dem hier vorliegenden VGN-Ergebnisvergleich wurde anhand von drei verbundweiten VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988, 2012 und 2017 die Verkehrsentwicklung im VGN dargestellt. Seit der ersten verbundweiten VGN-Fahrgastbefragung im Jahr 1988 haben sich die Verkehrsnachfrage und das Verkehrsverhalten im VGN wesentlich verändert.

Seit der letzten verbundweiten Fahrgastbefragung im Jahr 2012 haben sich folgenden räumliche Veränderungen im Bedienungsgebiet des VGN ergeben:

- die Integration der Landkreise Lichtenfels und Kitzingen mit ihrer kompletten Landkreisläche in den VGN

Folgende Veränderungen im Erhebungsdesign der VGN-Fahrgastbefragung 2017 im Vergleich zur letzten VGN-Fahrgastbefragung 2012 sind zu beachten:

- Beim Vergleich der aktuellen Fahrgastbefragung mit der VGN-Fahrgastbefragung aus dem Jahr 2012 ist zu beachten, dass bei der VGN-Fahrgastbefragung 2017 aus Kostengründen die Linien des regionalen Busverkehrs mit überwiegendem Schülerverkehr (Schüleranteil größer 90 %) nicht erhoben wurden.
- Dieser Umstand muss bei der Interpretation der Ergebnisse der VGN-Fahrgastbefragung 2017 immer berücksichtigt werden.

Im folgenden Ergebnistelegamm werden die wichtigsten Veränderungen in der Verkehrsnachfrage und im Verkehrsverhalten stichpunktartig zusammengefasst:

- Im Jahr 2017 wurden über 239 Millionen Fahrgäste mit dem VGN befördert. Im Vergleich mit den Ergebnissen der VGN-Fahrgastbefragung 1988 hat sich damit die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle um über 97 Mio. Fahrgäste erhöht, was einer prozentualen Zunahme von über 68 % entspricht.
- An einem durchschnittlichen Werktag in der Schulzeit waren im Jahr 2017 über 850.000 Fahrgäste mit dem VGN unterwegs. An einem durchschnittlichen Samstag im Jahr 2017 lag die Anzahl der Verbundfahrgäste bei über 462.000. Am Sonntag wurde ein Fahrgastaufkommen von fast 300.000 VGN-Fahrgästen ermittelt.
- Im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 2012 hat sich schülerlinienbereinigt (d.h. Verbundbeförderungsfälle ohne Schülerlinien) die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle 2017 um 3,9 % erhöht.
- In der Unterscheidung nach Tagesarten waren am Sonntag überdurchschnittliche Anstiege der Fahrgastzahlen von 15 % zu verzeichnen. Im Samstagsverkehr kam es im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 2012 zu einem Rückgang von 2,2 %.

VGN-Ergebnisvergleich

- Am Werktag (mit Schule) ist die Anzahl der Verbundbeförderungsfälle um 3,5 % angestiegen.
- Dabei entfällt der größte Teil der Zuwächse räumlich betrachtet auf die Städtachse, nur ein geringer Teil ist auf die Verbundraumerweiterungen zurückzuführen.
- Zwei Drittel der Verbundfahrgäste sind Direktfahrer, der weitaus größte Teil der Umsteiger steigen nur einmal im Verbund um.
- Das bedeutet nach wie vor, dass etwas mehr als ein Drittel der Fahrgäste durch einen Linienwechsel ihr Fahrtziel erreichten. Seit 1988 hat sich der so ermittelte Umsteigeanteil um über 11 % verringert.
- Insgesamt hat sich der Trend der letzten VGN-Fahrgastbefragungen bestätigt, dass der Anteil der Direktfahrer relativ konstant bleibt und kaum Schwankungen unterworfen ist.
- Betrachtet man die Verbundbeförderungsfälle nach ihrem Fahrtzweck am Werktag (mit Schule) so ist ein Drittel der Fahrgäste im Berufsverkehr unterwegs. Jeweils rund ein Viertel der Fahrgäste war dem Ausbildungsverkehr (dieser Anteil ist wegen der nichterhobenen Schülerlinien leicht unterrepräsentiert) und dem Einkaufsverkehr zuzuordnen.
- Der Fahrtzweck Freizeit und Erholung wurde von 17 % der Fahrgäste als Fahrtgrund genannt. Im Wochenendverkehr dominieren die Einkaufs- und Freizeitverkehre sehr deutlich gegenüber den beiden anderen Fahrtzweckmöglichkeiten.
- 2017 fand jede 10. Fahrt am Sonntag im Zusammenhang mit der Berufsausübung statt. Im Vergleich zu den Ergebnissen der ersten VGN-Fahrgastbefragung im Jahr 1988 hat sich der Anteil des Fahrtzwecks Beruf nahezu verdoppelt.
- Von den jährlich knapp 240 Mio. Fahrgästen im Verbund nutzten rund 44 % eine Zeitkarte für Erwachsene und ca. 22 % eine Zeitkarte für Auszubildende. Somit sind zwei Drittel der Verbundbeförderungsfälle auf regelmäßige Nutzer zurückzuführen.
- Zusammengerechnet bedeutet dies, dass zwei Drittel aller jährlich zurückgelegten Fahrten im VGN auf Zeitkartennutzer und damit auf regelmäßige Nutzer entfallen.
- Am Samstag hat sich die Anzahl der Fahrgäste, die mit einer Zeitkarte Auszubildende fahren, um 25.000 Fahrgäste erhöht, was einer Zunahme von 57 % entspricht.
- Am Sonntag war der Zuwachs mit 26.000 zusätzlichen Fahrten im diesem Zeitkarten-segment am größten. Damit hat sich am Sonntag die Anzahl der Fahrgäste, die Zeitkarten Auszubildende im Vergleich zu 2012 nutzten, mehr als verdoppelt.
- Diese Zunahme am Wochenende geht auf die Einführung des Studententickets zum Wintersemester 2015/16 zurück, das auch am Wochenende genutzt werden kann.

- Die Fahrgäste im VGN erreichen die Haltestellen des ÖPNV mehrheitlich als Fußgänger. Im Rückblick auf das Jahr 2012 haben sich die Anteile der Zubringerverkehrsmittel nur geringfügig verändert.

Die größte Nachfrage nach Park & Ride- und Bike & Ride-Nutzung lässt sich an den regionalen Schienenstrecken nachweisen.

- Im regionalen Schienenverkehr fährt ein beträchtlicher Anteil der Fahrgäste mit dem Pkw als Selbstfahrer bzw. als Mitfahrer zu den Schienenhaltepunkten. Der regionale Schienenverkehr bedient insbesondere im ländlichen Raum einen Einzugsbereich, der über die fußläufige Entfernung zu den Bahnhöfen hinausgeht.
- Dadurch werden im regionalen Schienenverkehr die höchsten Werte an Fahrgästen erreicht, die mit ihrem eigenen Pkw oder als Pkw-Mitfahrer zu Beginn ihrer ÖPNV-Fahrt zur ersten Haltestelle kamen.
- Im Bereich der R-Bahn gaben über 21 % der Fahrgäste an, als Pkw-Mitfahrer bzw. als Selbstfahrer die erste Haltestelle erreicht zu haben. Bei der S-Bahn lag der Anteil der Park & Ride- und Kiss & Ride-Nutzer bei 12 %.

Im Kalenderjahr 2017 wurden bei den Verkehrsunternehmen des VGN über 280 Mio. Personen (inklusive ein- und ausbrechendem Verkehr) befördert.

- Mit einem Anteil von über der Hälfte aller Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2017, bleibt die VAG das nachfragestärkste Verkehrsunternehmen im VGN.
- Mit größerem Abstand folgt die DB Regio AG mit über 56 Mio. Unternehmensbeförderungsfällen und einem Anteil von 20 % am Gesamtaufkommen.

Unterschiedliche Entwicklungen im Rückblick auf die VGN-Fahrgastbefragung 2012:

- Die VAG hat gegenüber 2012 einen kräftigen Zuwachs an Fahrgästen erzielt. Die Beförderungsfälle im Unternehmen VAG haben sich um fast fünf Prozent bzw. 6,5 Mio. Fahrgäste erhöht. Im Vergleich zu 2012 hat sich damit der Anteil der VAG an den Unternehmensbeförderungsfällen um drei Prozent erhöht.
- Bei den anderen großen Stadtverkehrsunternehmen hat sich die Anzahl der Fahrgäste im Betrachtungszeitraum von 2012 zu 2017 verringert.

Auch im regionalen Schienenverkehr ist im Rückblick auf das Jahr 2012 eine positive Entwicklung zu vermelden.

- Die Unternehmensbeförderungsfälle der DB Regio AG hatten im Betrachtungszeitraum von 2012 zu 2017 um sieben Prozent zugenommen. Bei agilis lag die Zunahme sogar bei 17 %.

VGN-Ergebnisvergleich

- Dabei ist zu beachten, dass ein beträchtlicher Teil des Zuwachses im regionalen Schienenverkehr auf Verbundraumerweiterungen zurückgeht.
- Insgesamt wurden im regionalen Schienenverkehr 2017 rund 3,4 Mio. Fahrgäste mehr befördert als im Vergleichsjahr 2012.
- Im Netz der DB Regio AG wurden im Jahr 2017 am Werktag über 100.000 Fahrgäste mehr befördert als noch im Jahr 1988.
- Wegen der fehlenden Schülerlinien kann beim OVF und bei den AVU keine sinnvolle Aussage zur Fahrgastentwicklung getroffen werden.
- Im Langzeitvergleich von 1988 zu 2017 hat der Samstagsverkehr im VGN insgesamt um 88 % zugenommen. Das Fahrgastaufkommen am Sonntag hat sich mehr als verdoppelt.
- In den Verkehrsunternehmen des VGN liegt der Anteil der Umsteiger in der Regel zwischen 80 % und fast 100 %. Nur die VAG mit dem größten Stadtverkehrsnetz innerhalb des VGN kommt auf einen Direktfahreranteil von 70 %.
- Der Umsteigeanteil zwischen den Verkehrsunternehmen im VGN ist seit Jahren relativ konstant. Im Jahr 2017 lag der Umsteigeanteil zwischen den Verkehrsunternehmen im VGN bei 17,1 %.

Im Jahr 2017 wurden über 302 Mio. Betriebszweigbeförderungsfälle im VGN durchgeführt.

- Im Vergleich zur VGN-Fahrgastbefragung 2012 waren die größten Fahrgastzuwächse mit über 12 % bei den Betriebszweigen S-Bahn und bei der Straßenbahn zu vermelden.
- Die S-Bahn erzielte im Jahr 2017 mit über 25 Mio. Fahrgästen einen neuen Fahrgastrekord. Die überdurchschnittlichen Zuwächse im Betriebszweig Straßenbahn sind u.a. auf die Verlängerung der Linie 4 im Jahr 2016 bis zum Haltepunkt Am Wegfeld zurückzuführen.
- Durch den konsequenten Ausbau des Nürnberger U-Bahn-Netzes haben sich die Betriebszweigbeförderungsfälle von 1988 zu 2017 um 55 % auf über 99 Mio. U-Bahn-Fahrgäste erhöht.
- Im Jahr 2017 wurden im Netz der S-Bahn Nürnberg mehr als 25 Millionen Betriebszweigbeförderungsfälle gezählt. Im S-Bahn-Netz des VGN hat sich die Anzahl der Fahrgäste im Vergleich zu 2012 um 13 % erhöht.
- Im Vergleichszeitraum von 2012 zu 2017 sind bei allen Betriebszweigen der VAG Zuwächse zu verzeichnen.
- Innerhalb der VAG erreichte im Jahr 1988 noch fast jeder dritte Fahrgast durch einen Betriebszweigwechsel sein Ziel. Schon im Jahr 2000 war es nur noch jeder vierte Fahrgast. Seit Jahren wechselt nur noch jeder fünfte Fahrgast zur Zielerreichung den Betriebszweig innerhalb der VAG.

- Die stärksten Umsteigebeziehungen auf der Betriebszweigebene der VAG bestehen zwischen den VAG-Betriebszweigen U-Bahn und Bus bzw. U-Bahn und Straßenbahn. Hier wurden 2017 an einem Werktag über 46.500 Umsteiger bzw. 42.500 Umsteiger zwischen den Betriebszweigen ermittelt.

Im Vergleich zu 1988 hat sich werktags die Verknüpfung zwischen den regionalen und den kommunalen Verkehrsmitteln weiter verstärkt.

- Im VGN bestehen die stärksten Umsteigeströme zwischen den Verkehrsunternehmen DB Regio AG und VAG. Hier finden an einem Werktag über 58.500 Umsteigevorgänge statt.
- Die Anzahl der Umsteiger zwischen der DB Regio AG und den Betriebszweigen der VAG hat sich von 24.000 auf 58.500 erhöht. Dabei hat sich beispielsweise die Zahl der Umstiege von der DB Regio AG zur U-Bahn im Langzeitvergleich mehr als verdoppelt.

Die Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach hat als verkehrlicher Mittelpunkt die größte Bedeutung innerhalb des VGN.

- Annähernd zwei Drittel der Verkehrsnachfrage am Werktag findet in diesem Kerngebiet der Metropolregion Nürnberg statt.
- Die Oberzentren Bamberg und Bayreuth haben eigene verkehrliche Einzugsbereiche und die Verflechtung mit der Städteachse ist relativ gering. Das zeigt sich auch im Freizeitverkehr, der Hauptstrom der im Norden des Verbundgebietes gelegenen Landkreise haben im Freizeitverkehr nicht Nürnberg als Ziel, sondern die nahegelegenen Oberzentren Bamberg und Bayreuth.
- Im Jahr 2017 fanden über 78 % aller werktäglichen Verkehrsbeziehungen im VGN innerhalb der Städteachse statt bzw. waren auf die Städteachse gerichtet oder sind von der Städteachse ausgegangen.
- Die Stadt Nürnberg hat innerhalb der Städteachse den größten Einzugsbereich und die meisten Verkehrsbeziehungen innerhalb des VGN. 72 % der werktäglichen Verkehrsbeziehungen im VGN gehen von Nürnberg aus bzw. haben Nürnberg als Ziel. Hier zeigt sich die überragende verkehrliche Bedeutung der Stadt Nürnberg als größtes Oberzentrum im VGN.
- Im Rückblick auf das Jahr 1988 ist die Binnenverkehrsentwicklung innerhalb der Städteachse durch ein kontinuierliches Wachstum gekennzeichnet, das im Gegensatz zur Entwicklung in der Region ohne Einflüsse durch Verbundraumerweiterungen stattfand.
- Im Jahr 2017 waren im Binnenverkehr innerhalb der Region erhebungsbedingt (Nichtberücksichtigung der Schülerlinien) nur 135.000 Fahrgäste unterwegs, was einem Anteil von 16 % am Gesamtfahrtenaufkommen im VGN entspricht.
- In Wirklichkeit muss sich der tatsächliche Anteil der Binnenverkehrsfahrten in der Region im Vergleich zu 2012 weiter erhöht haben.

VGN-Ergebnisvergleich

- Im Jahr 2017 wurden in der Stadt Nürnberg an einem durchschnittlichen Werktag über 396.600 Binnenverkehrsfahrten ermittelt. Das sind über 108.000 Fahrgäste mehr als noch im Jahr 1988. Im Quelle-Ziel-Verkehr der Stadt Nürnberg hat sich das Fahrtenaufkommen im Vergleich zum Basisjahr 1988 um fast 63.000 Fahrgäste bzw. um 67 % erhöht.
- Prozentual am stärksten entwickelt hat sich der Korridor zwischen der Stadt Erlangen und Nürnberg. In dieser Relation hat die Intensität der Verkehrsbeziehungen stark zugenommen. Im Vergleich von 1988 zu 2017 hat sich der Quelle-Ziel-Verkehr zwischen Nürnberg und Erlangen von 4.900 Personenfahrten auf 16.300 Personenfahrten mehr als verdreifacht.

Im Rückblick auf das Jahr 1988 haben sich der Verflechtungsgrad und die Verflechtungsintensität zwischen allen Gebietskörperschaften im VGN erhöht.

Ausblick

In dem hier vorliegenden VGN-Ergebnisvergleich konnte anhand von drei verbundweiten VGN-Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988, 2012 und 2017 die positive Verkehrsentwicklung im VGN seit Verbundstart weiter fortgeschrieben werden. Die kontinuierlichen Zunahmen der Fahrgastzahlen belegen die große Akzeptanz, die der VGN bei der im Verbundgebiet lebenden Bevölkerung genießt.

Das Bedienungsgebiet des VGN hat sich gegenüber der VGN-Fahrgastbefragung 1988 durch Verbundraumerweiterungen wesentlich verändert. Mit einer Verbundfläche von mittlerweile über 15.800 km² wurde der VGN in der Zwischenzeit flächenmäßig zu einem der größten Verkehrsverbünde Deutschlands.

Im aktuellen Bedienungsgebiet des VGN leben derzeit fast 2,9 Mio. Einwohner, deren Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig und zugleich umweltverträglich vom VGN sichergestellt werden.

Die Attraktivität und Ausstrahlungskraft des VGN auf die Landkreise an der Peripherie zum VGN ist ungebremst. Aus dem Bereich des sogenannten metropolitanen Netzes der Metropolregion liegen dem VGN Interessenbekundungen von Landkreisen und kreisfreien Städten vor allem aus dem oberfränkischen Raum vor, die sich dem VGN anschließen möchten (Nordost-Oberfranken-Initiative).

Die geplante Ausdehnung des Verbundgebietes im Raum Nordost-Oberfranken und Teile der Oberpfalz wird ein weiterer Meilenstein in der räumlichen Entwicklung des VGN sein. Nach Abschluss der umfangreichen Integrationsverhandlungen soll die Integration im Jahr 2024 stattfinden.

Durch die Verbundraumerweiterung in Nordost-Oberfranken mit den Landkreisen Hof, Coburg, Kronach, Kulmbach, Wunsiedel sowie den kreisfreien Städten Coburg und Hof und dem Landkreis Tirschenreuth in der Oberpfalz wird sich die Fläche des VGN im Jahr 2024 um fast ein Drittel vergrößern und die Verbundbevölkerung wird um über 550.000 Einwohner zunehmen.

Die zukünftigen Handlungsfelder im VGN sind aus tariflicher Sicht die Einführung eines 365-Euro-Tickets für Schüler und Auszubildende im gesamten VGN zum Schuljahr 2020/21 und die Einführung eines 365-Euro-Tickets in Nürnberg zum 01.01.2023.

Aus finanzieller Sicht werden im VGN die Auswirkungen der Corona-Krise (Einbrüche bei den Fahrgastzahlen um 80 Prozent bei gleichzeitiger Bereitstellung von Verkehrsleistungen von über 80 Prozent) und die damit verbundenen Einnahmenverluste der Verkehrsunternehmen durch den coronabedingten Lockdown eine entscheidende Rolle spielen.

Weitere aktuelle Themenfelder im VGN sind der weitere Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die Digitalisierung von Informationen und Vertrieb (Fahrgastinformation, Multimodalität, E-Ticket, VGN-App etc.).

Abbildungen

Abb. 01: Unterscheidung von Beförderungsfällen

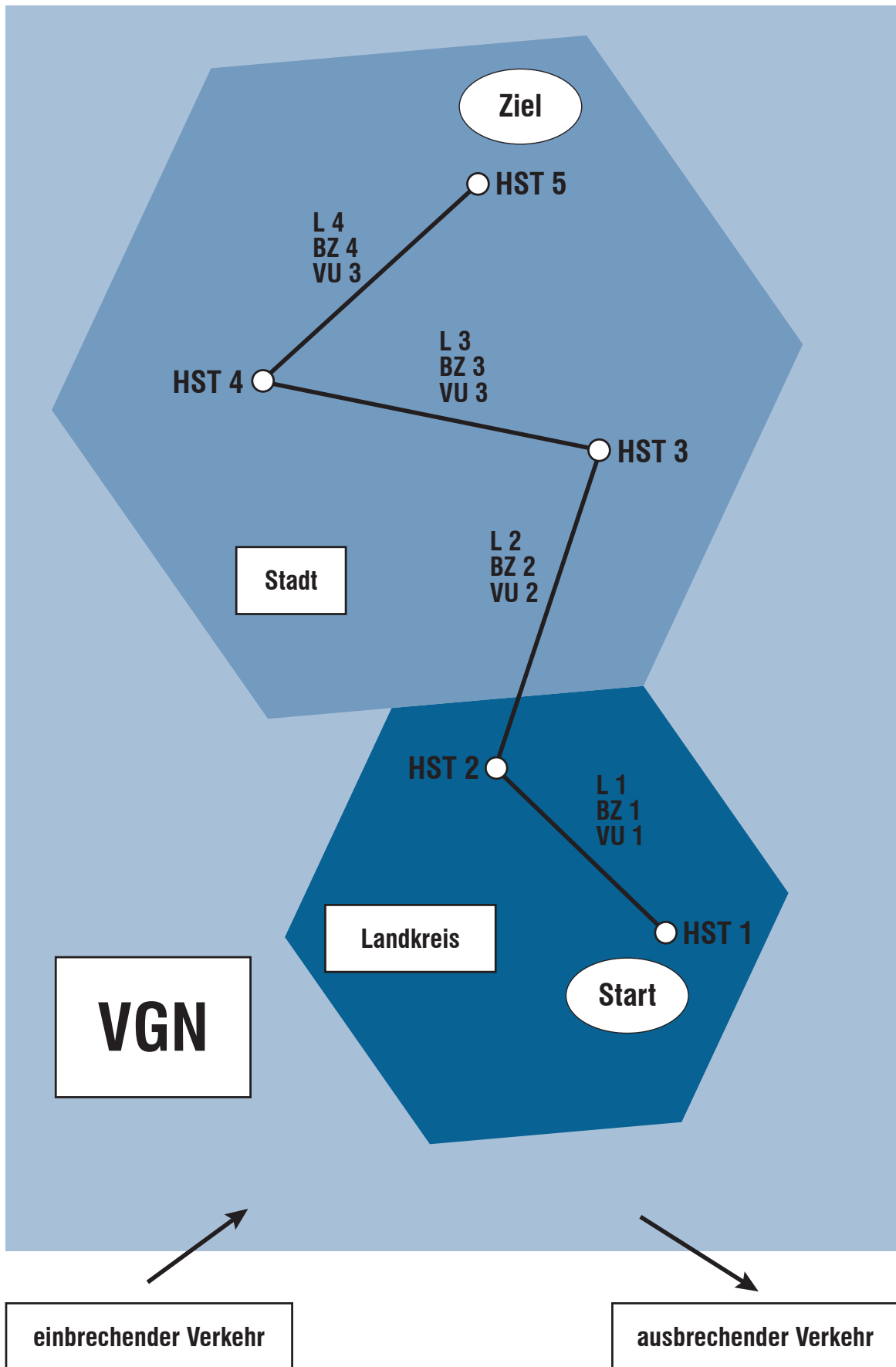


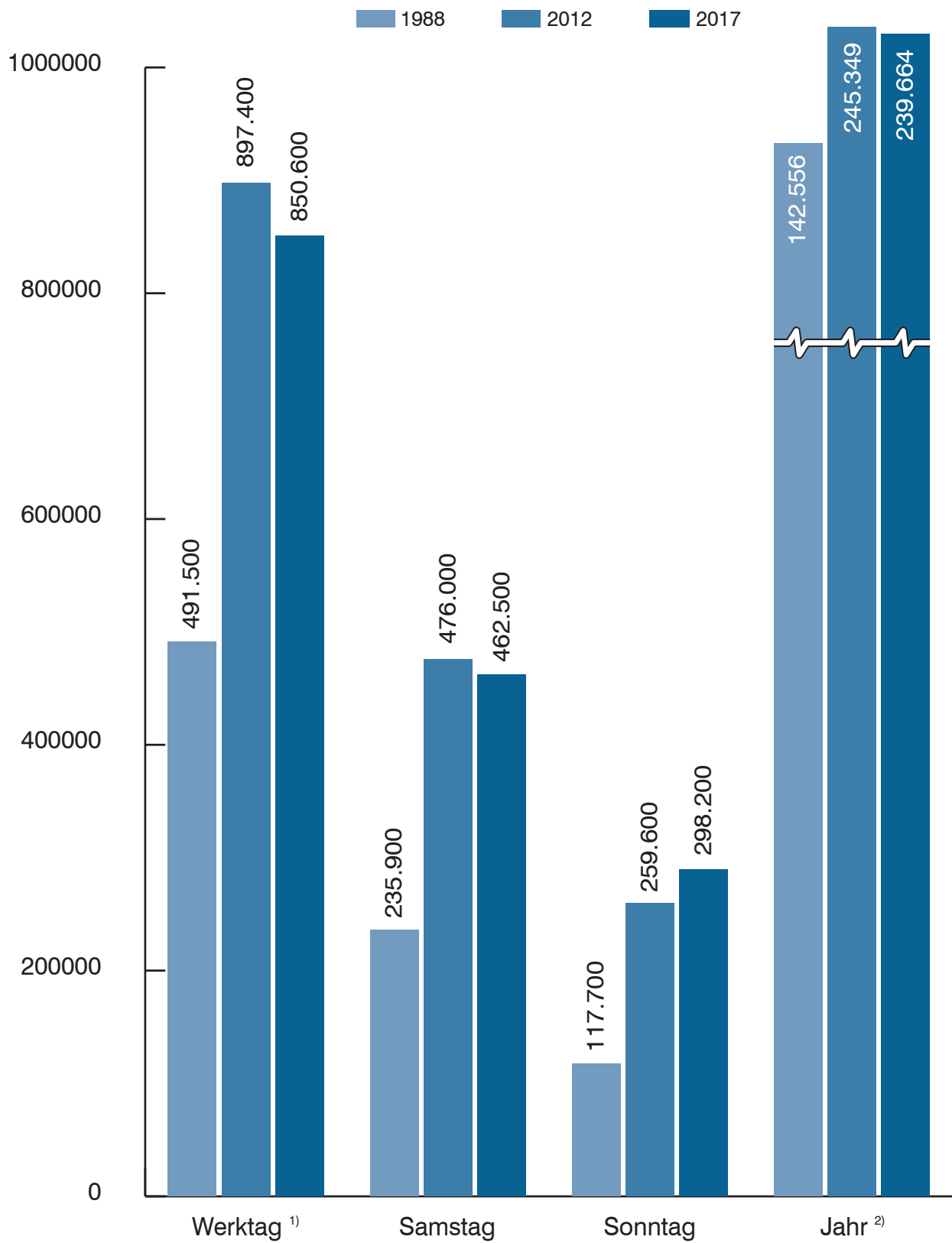
Abb. 02: Berechnung von Beförderungsfällen

DB	VAG U-Bahn	VAG Bus	VAG Bus	Summe	Wegekette
1				1	Verbundbeförderungsfälle
1	1			2	Unternehmensbeförderungsfälle
1	1	1		3	Betriebszweigbeförderungsfälle
1	1	1	1	4	Linienbeförderungsfälle

Sonderfall: Zuweisung stadtgrenzüberschreitender Verkehr

U1 VAG	U1 infra	Summe	Wegekette
1		1	Verbundbeförderungsfälle
1	1	2	Unternehmensbeförderungsfälle
1	1	2	Betriebszweigbeförderungsfälle
1	1	2	Linienbeförderungsfälle

Abb. 03: Verbundbeförderungsfälle je Wochentagstyp und Jahr

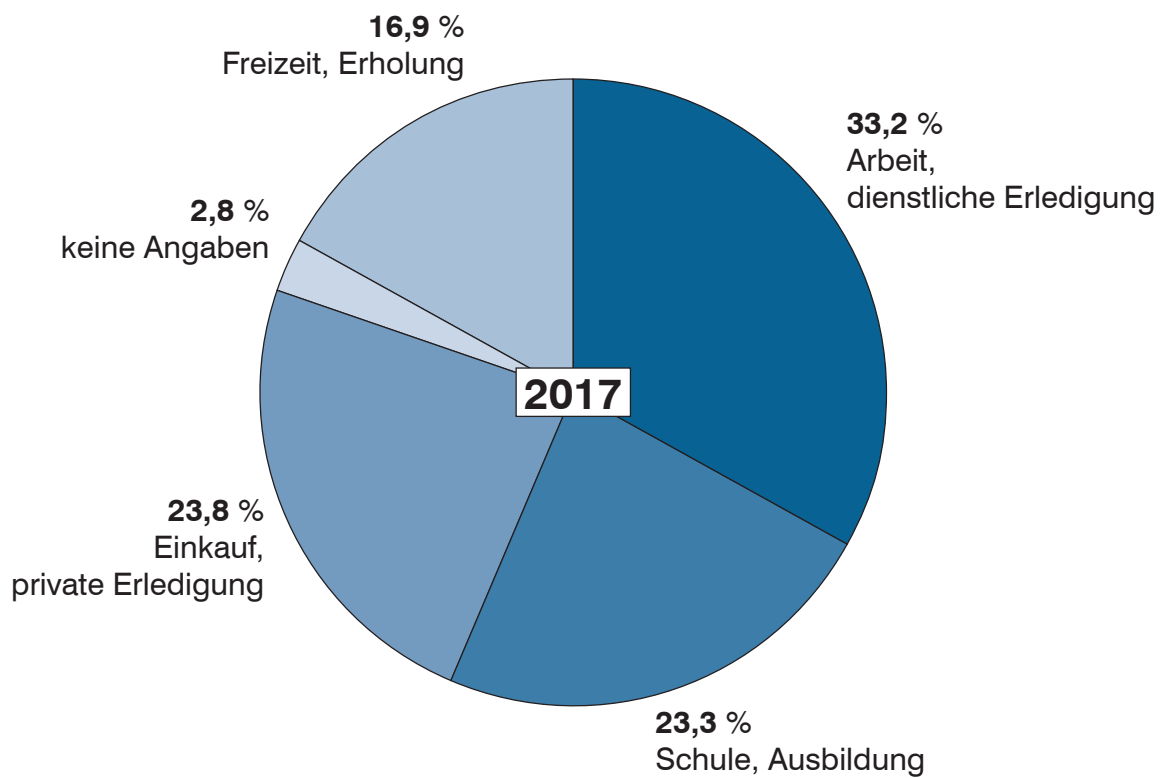
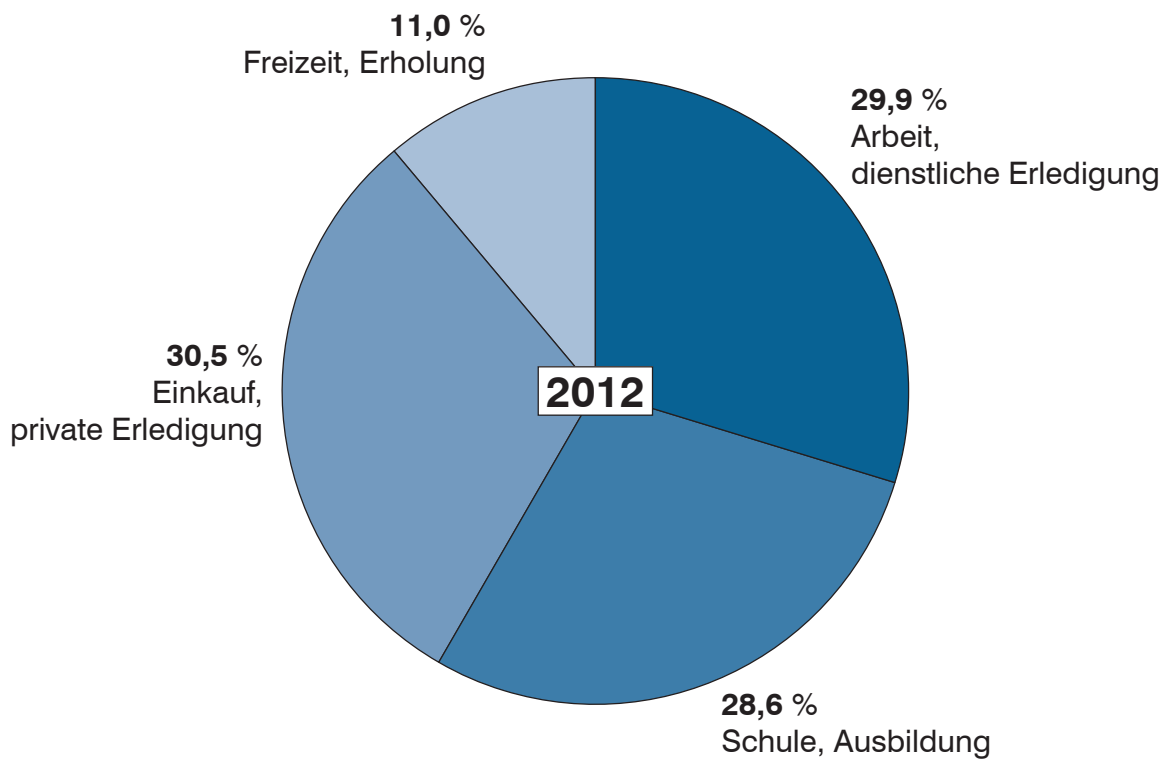


¹⁾ Tageswert Schulzeit

²⁾ Jahreswerte in 1.000

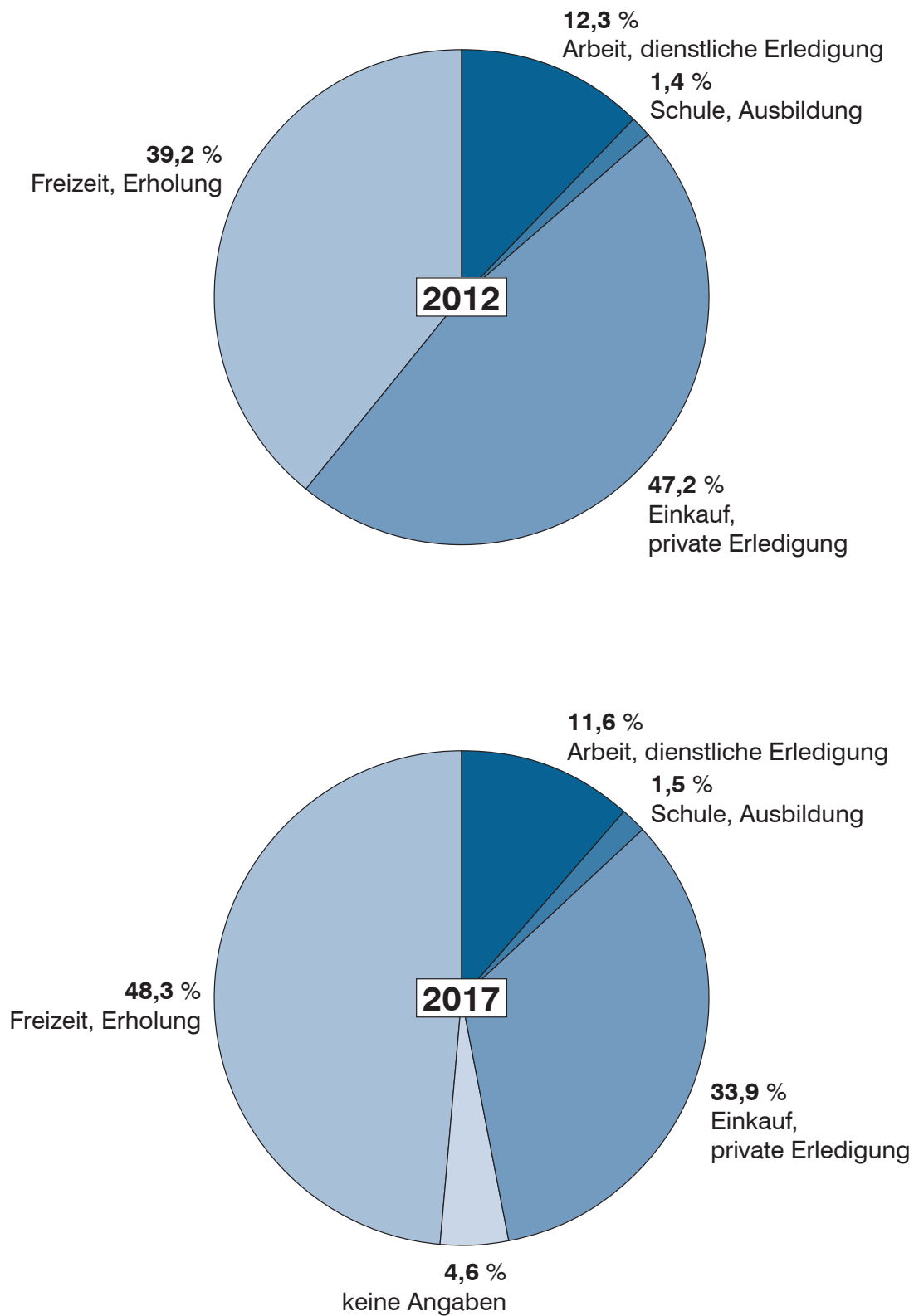
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

Abb. 04: Fahrtzweckverteilung am Werktag



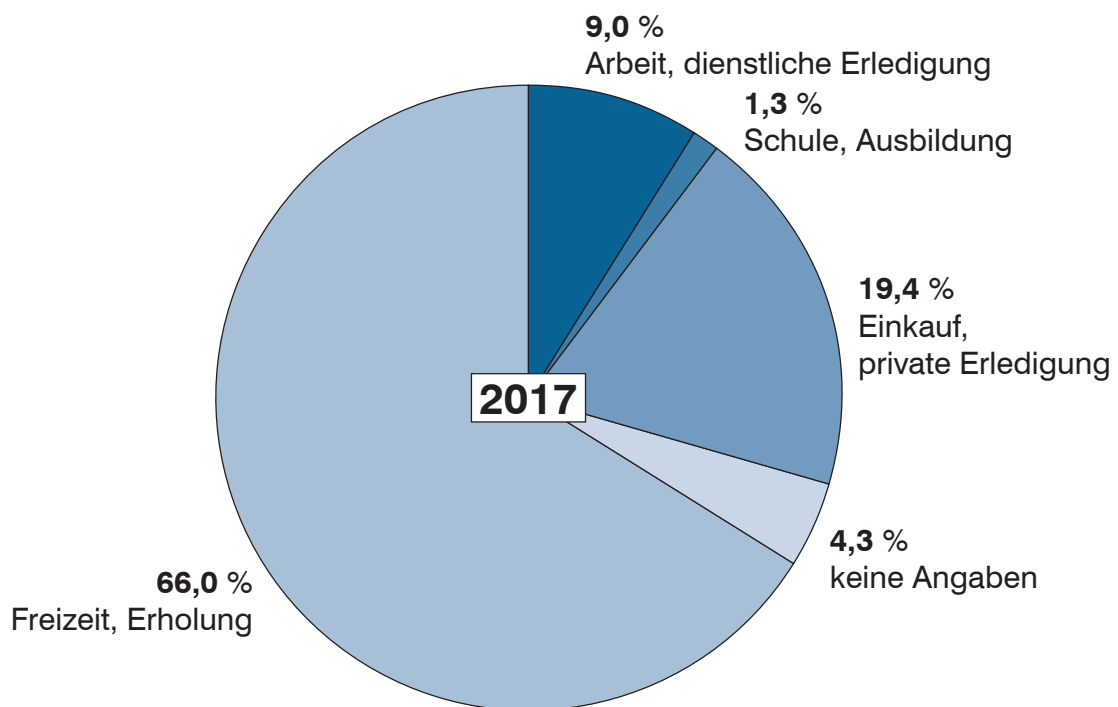
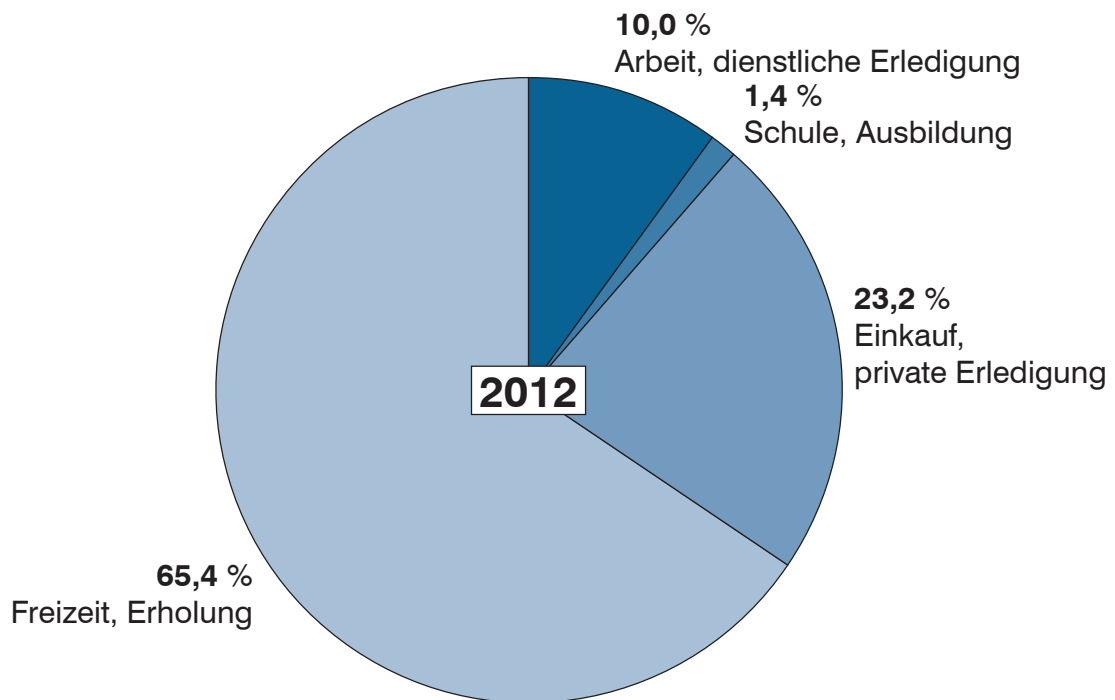
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 und 2017

Abb. 05: Fahrtzweckverteilung am Samstag



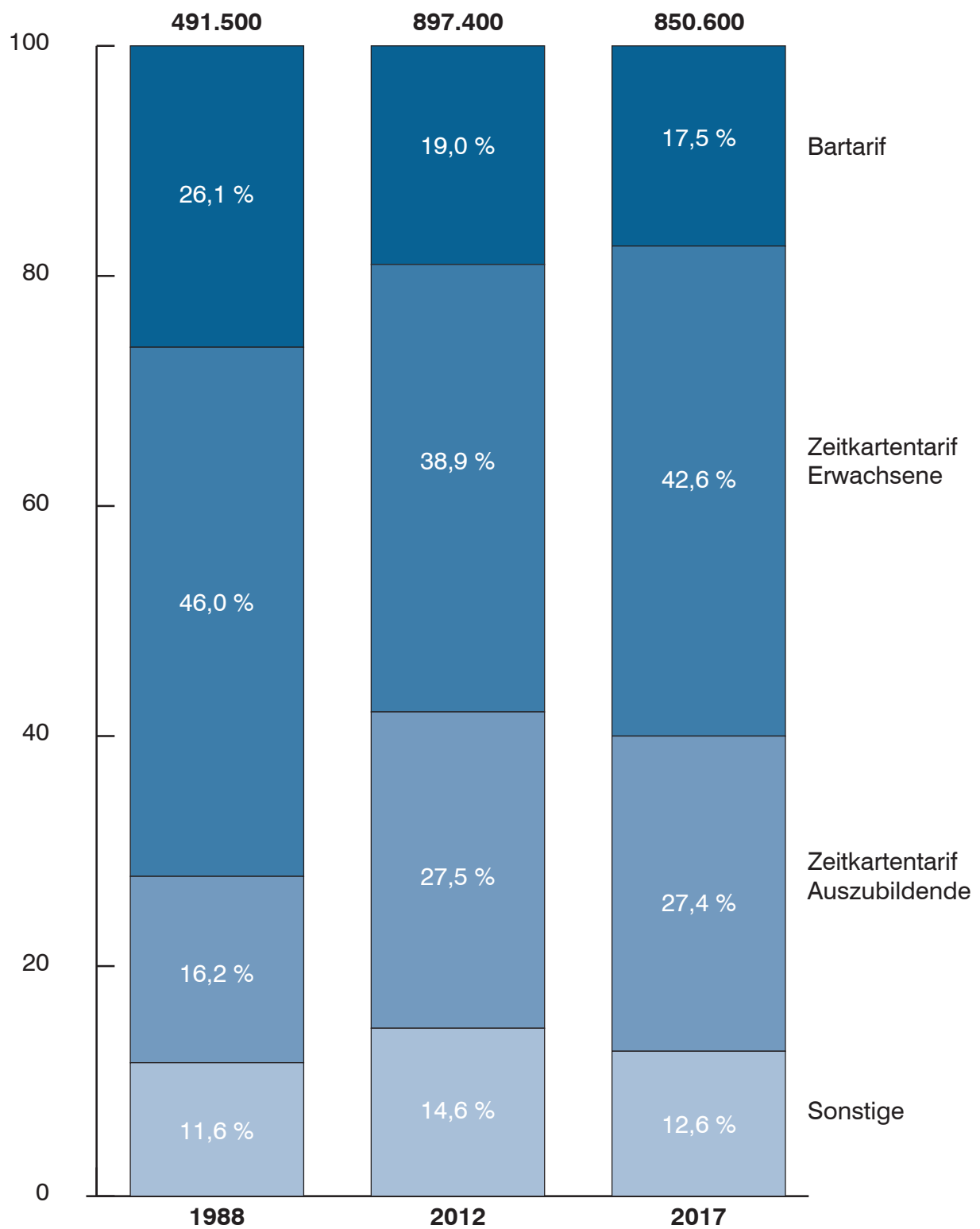
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 und 2017

Abb. 06: Fahrtzweckverteilung am Sonntag



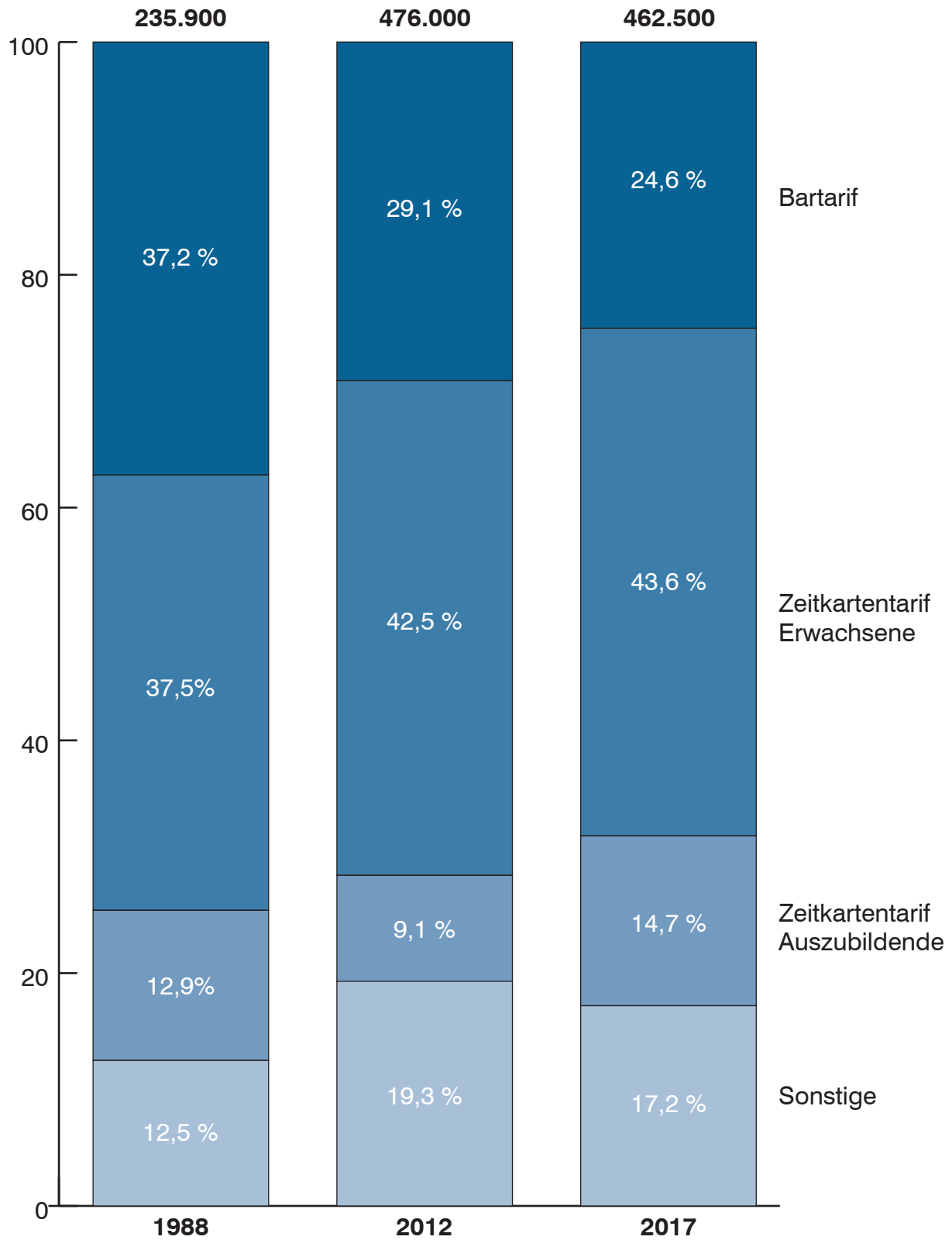
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 und 2017

Abb. 07: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen am Werktag



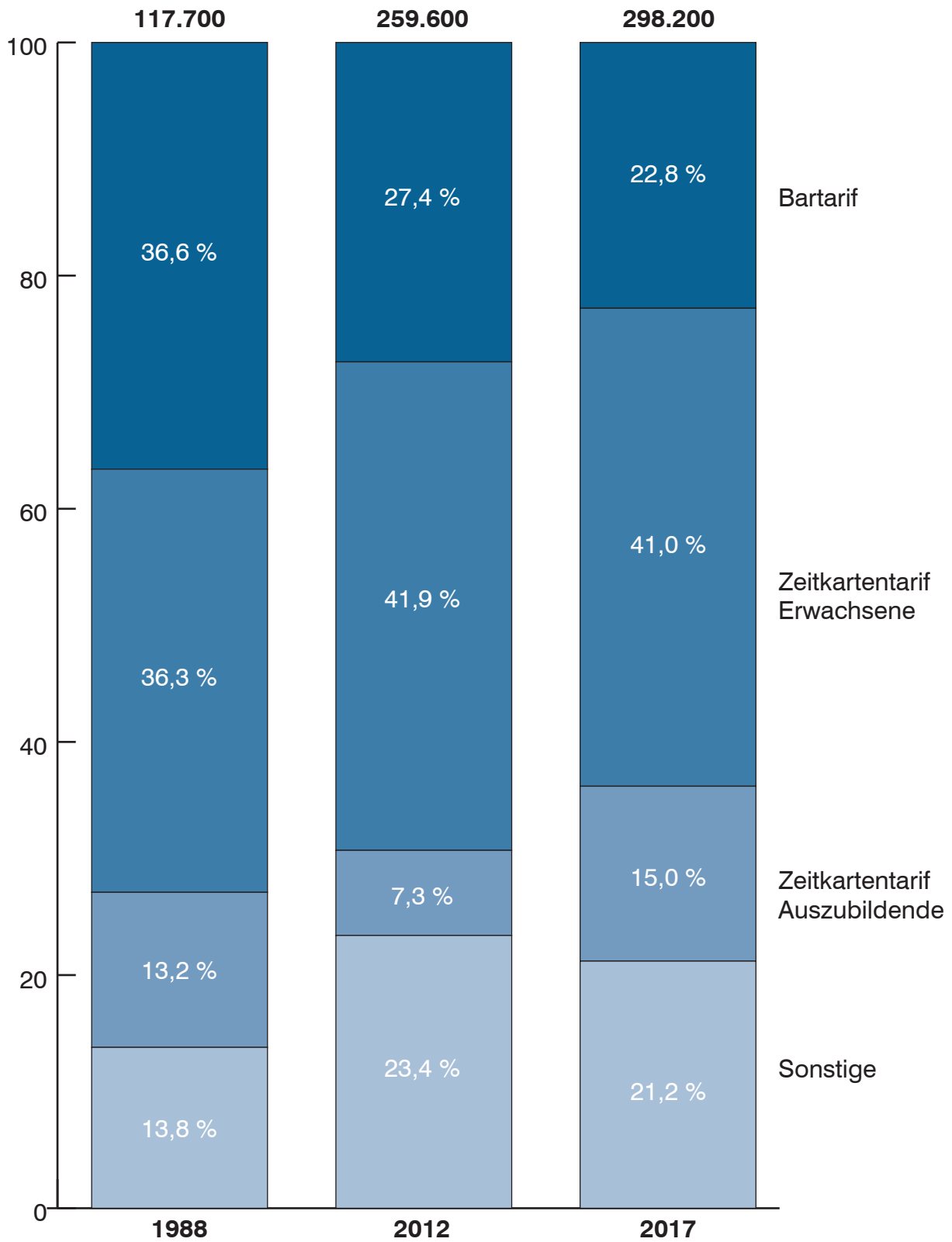
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

Abb. 08: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen am Samstag



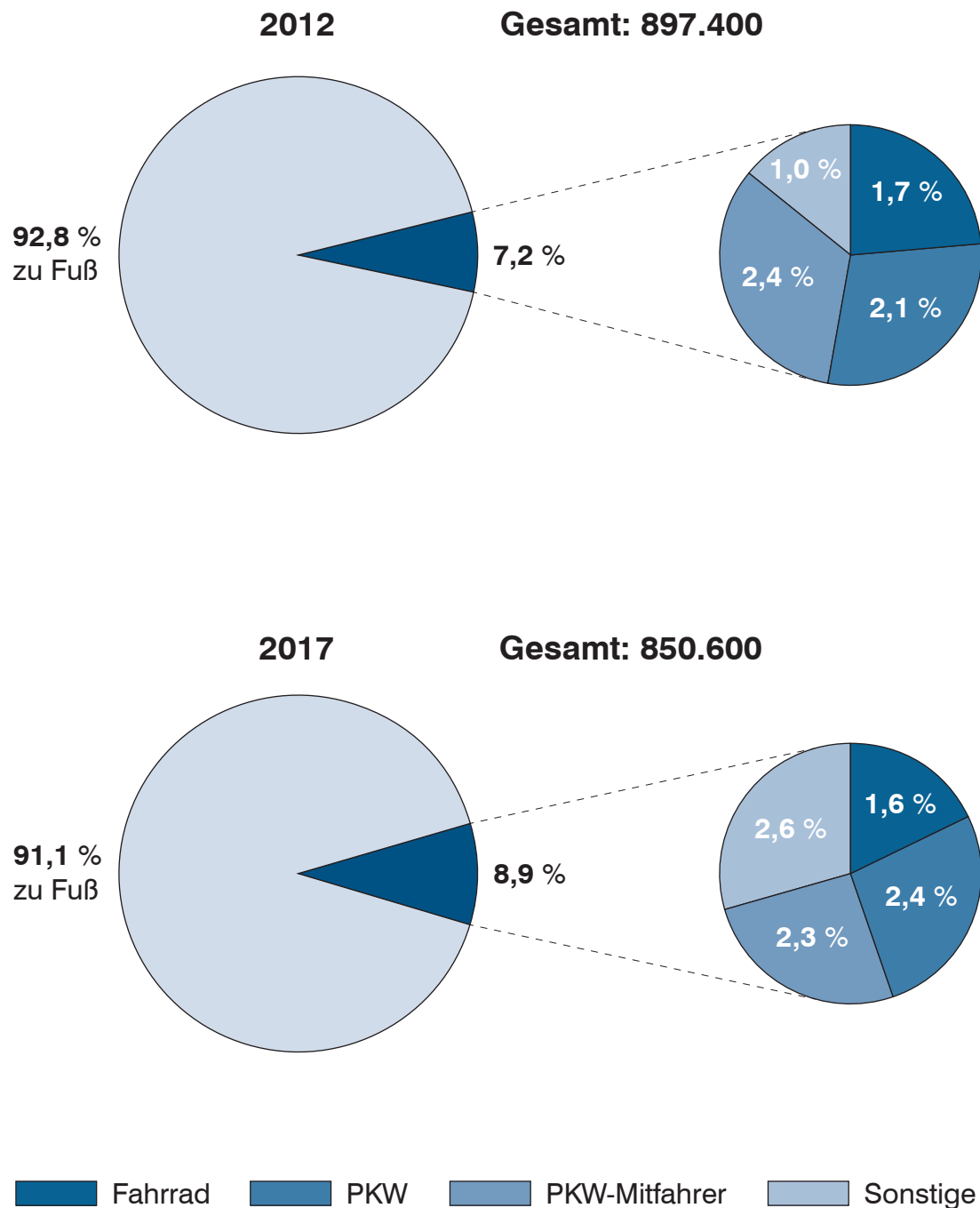
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

Abb. 09: Verbundbeförderungsfälle nach Fahrausweisgruppen am Sonntag



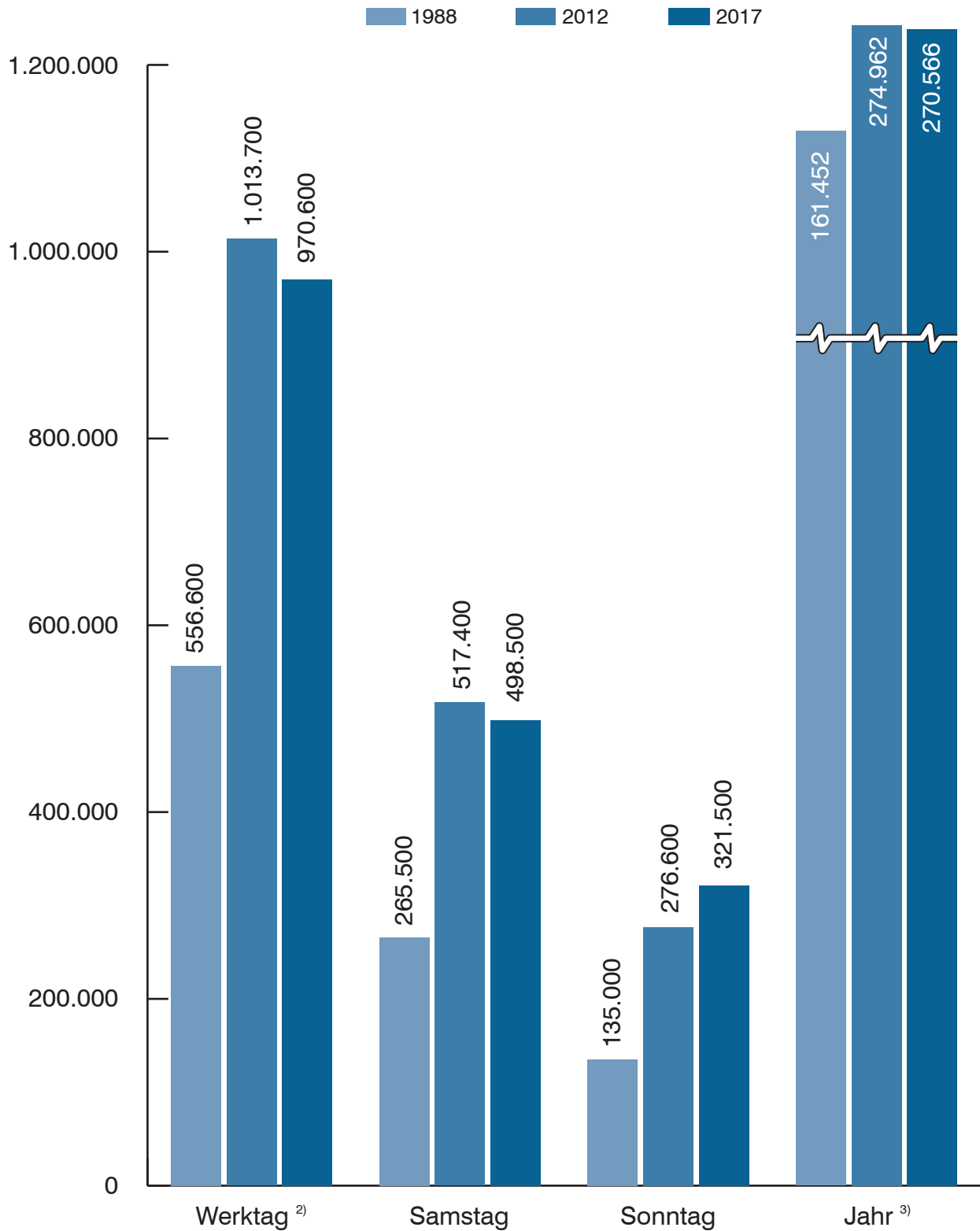
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

Abb. 10: Zubringerverkehrsmittel zur ersten Haltestelle am Werktag



Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 2012 und 2017

Abb. 11: Unternehmensbeförderungsfälle ¹⁾ je nach Wochentyp und Jahr



¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr

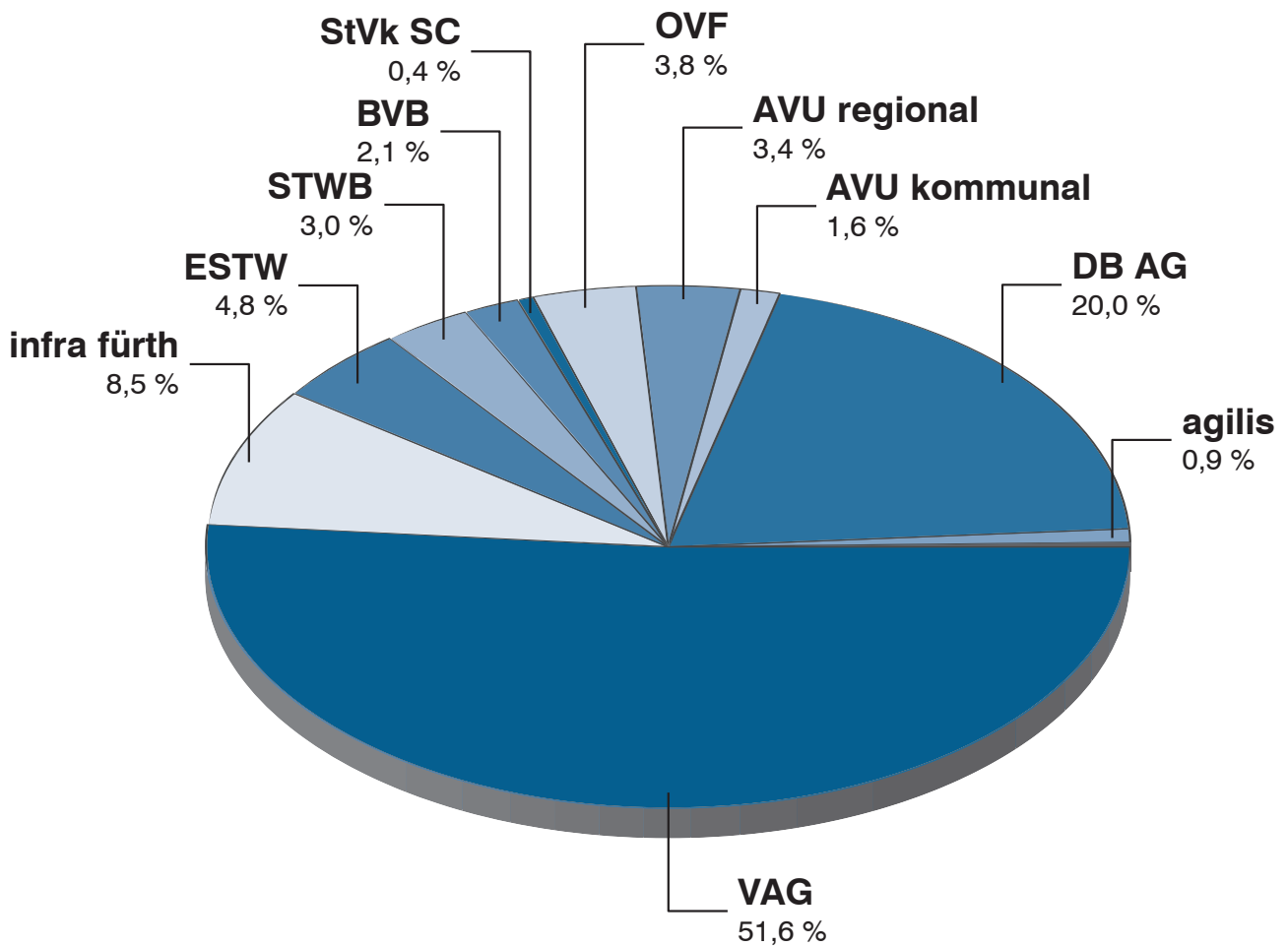
²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ Jahreswert in 1.000

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

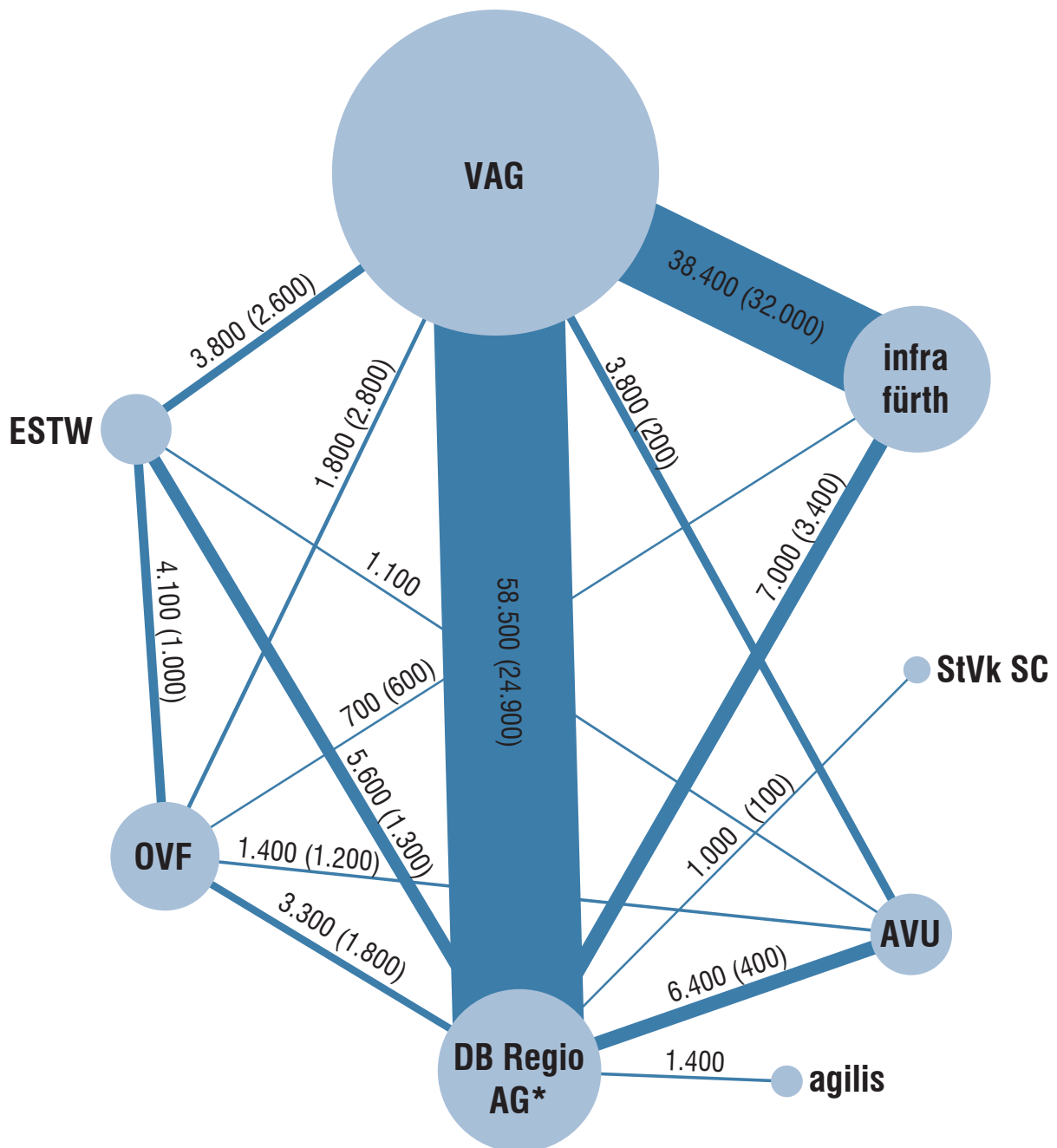
**Abb. 12: Unternehmensbeförderungsfälle 2017
(inklusive ein- und ausbrechenden Verkehr)**

280.733.177 Unternehmensbeförderungsfälle



Quelle: VGN-Fahrgastbefragung 2017

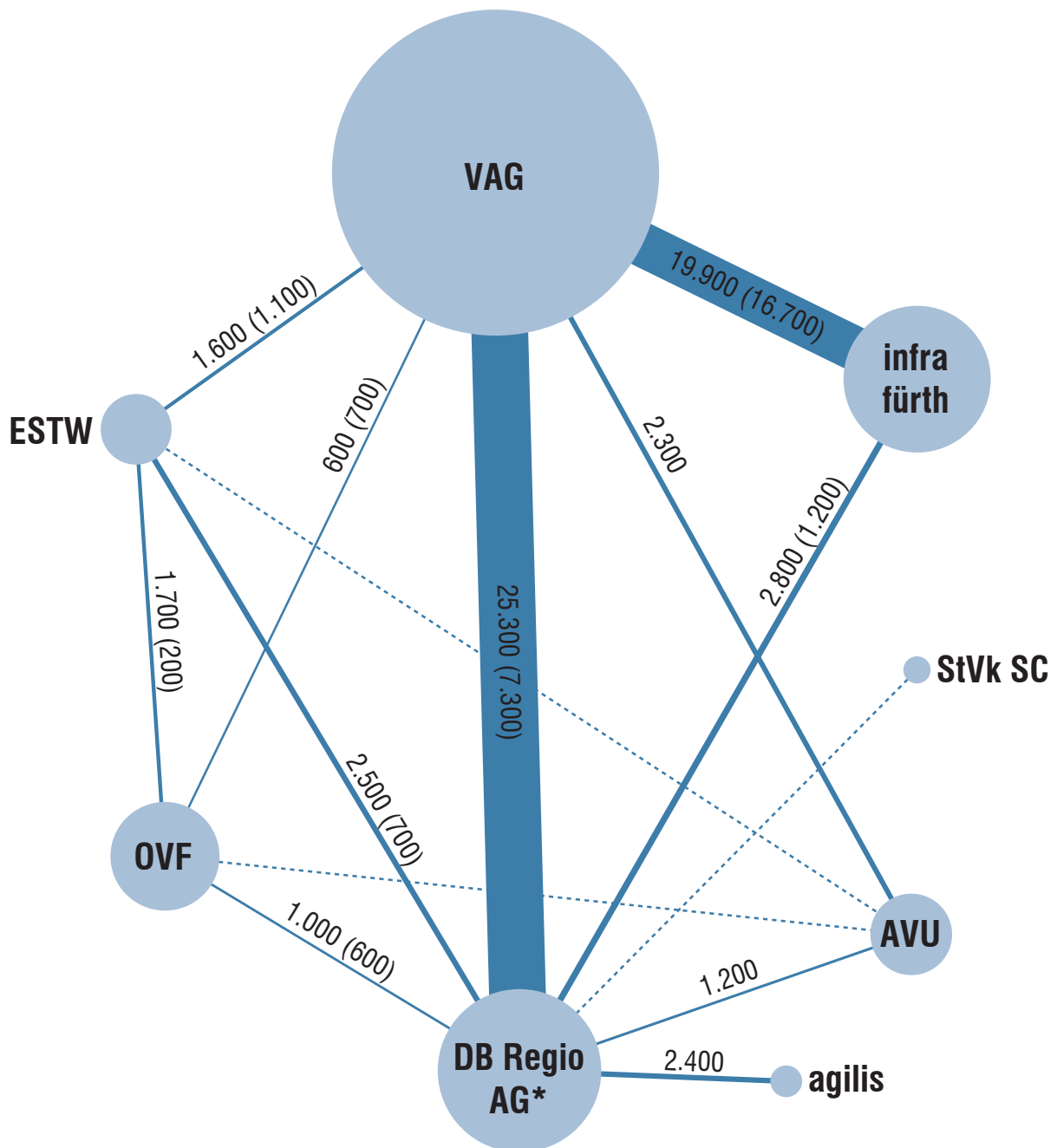
Abb. 13: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen am Werktag



— Umsteiger in beide Richtungen 2017 (1988) * inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 und 2017

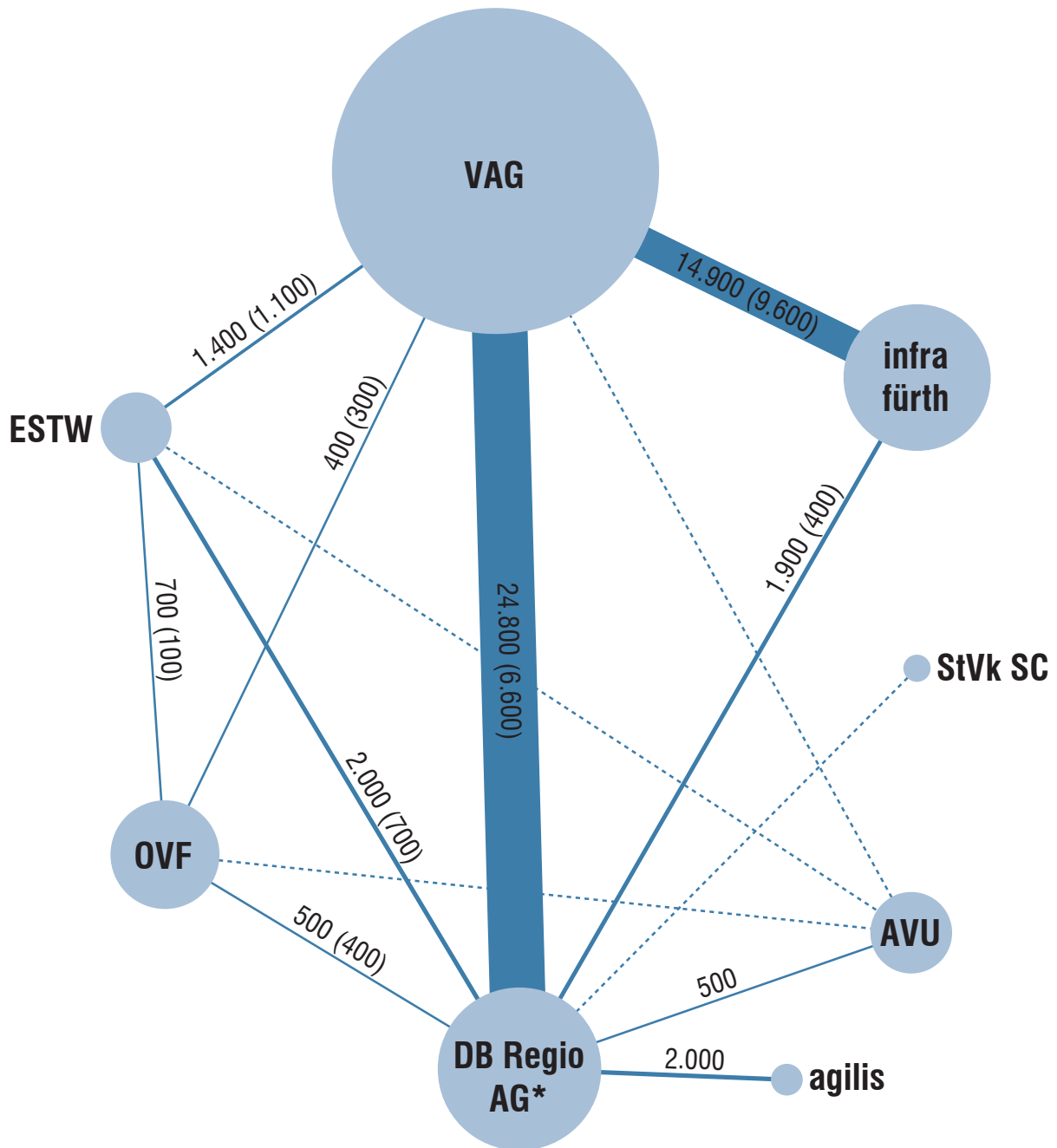
Abb. 14: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen am Samstag



— Umsteiger in beide Richtungen 2017 (1988) * inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 und 2017

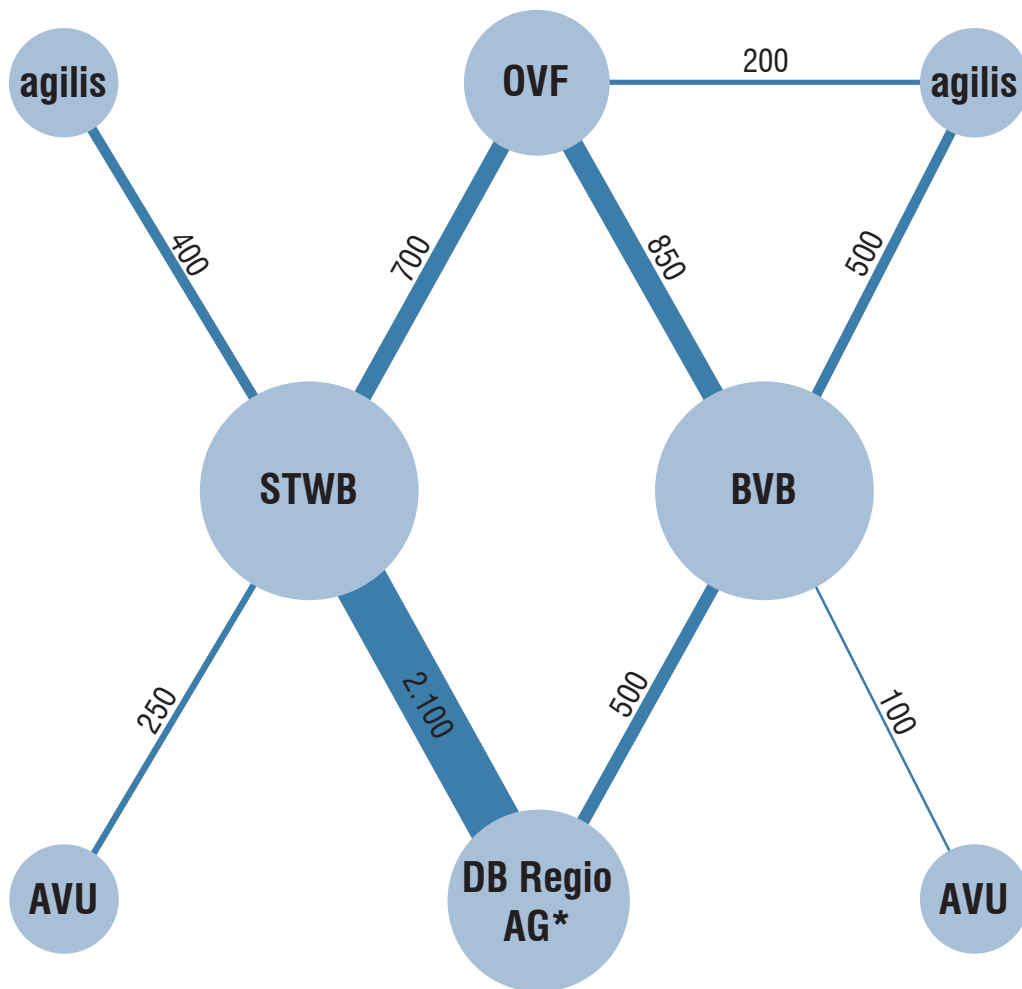
Abb. 15: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen am Sonntag



— Umsteiger in beide Richtungen 2017 (1988) * inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 und 2017

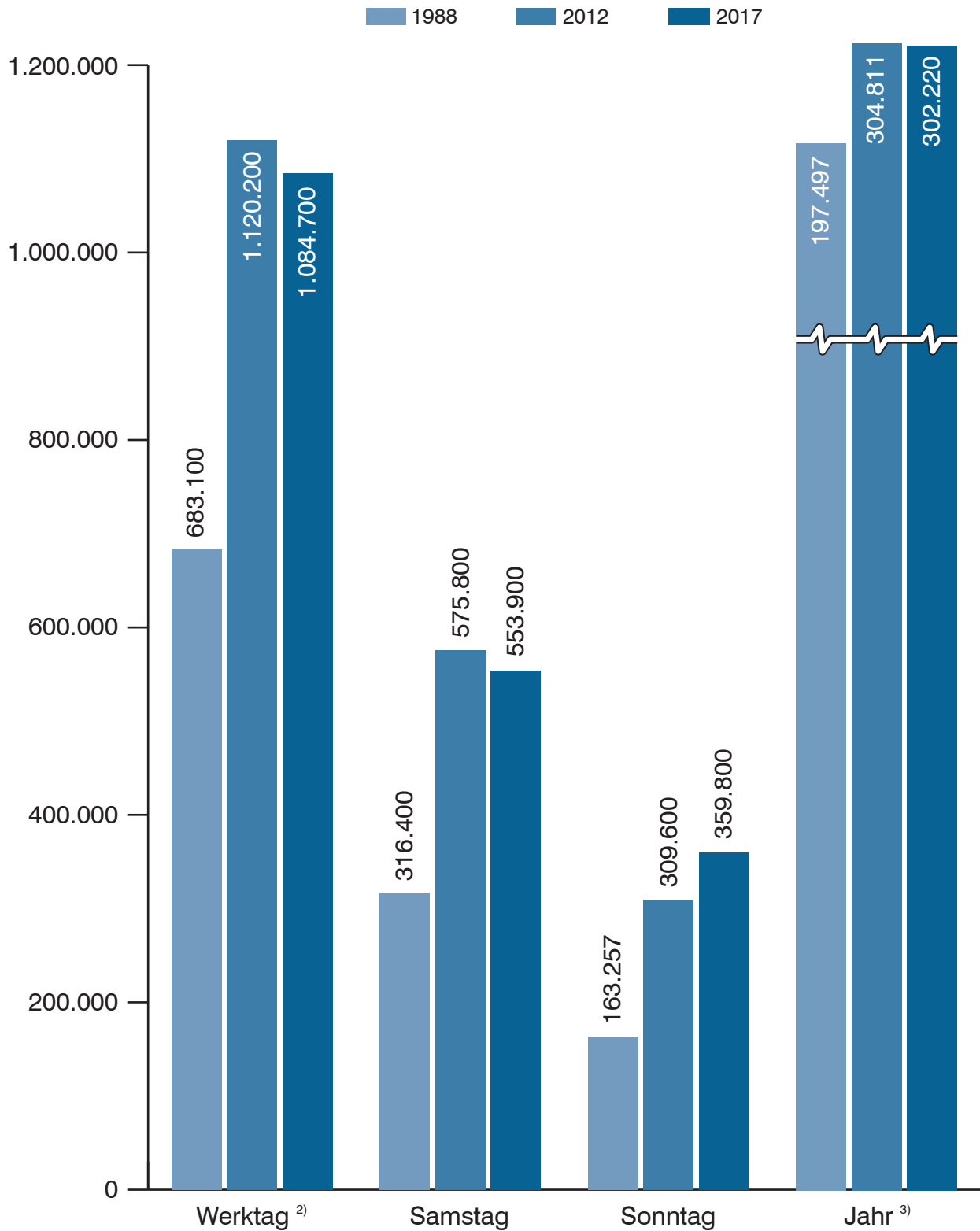
Abb. 16: Umsteiger zwischen den Verkehrsunternehmen im Erweiterungsgebiet am Werktag



— Umsteiger in beide Richtungen 2017 * inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragung 2017

Abb. 17: Betriebszweigbeförderungsfälle ¹⁾ je Wochentagstyp und Jahr



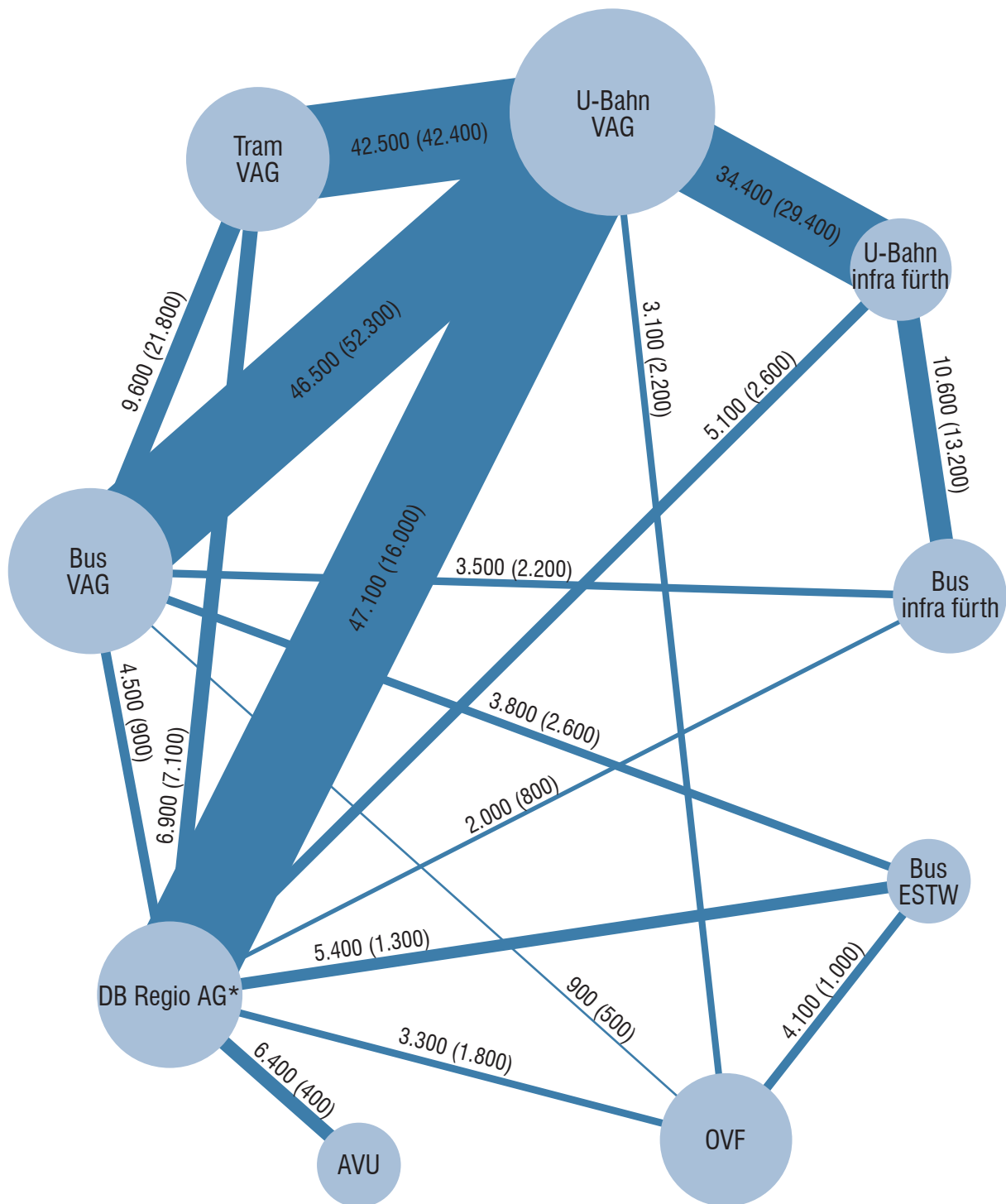
¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr

²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ Jahreswerte in 1.000

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

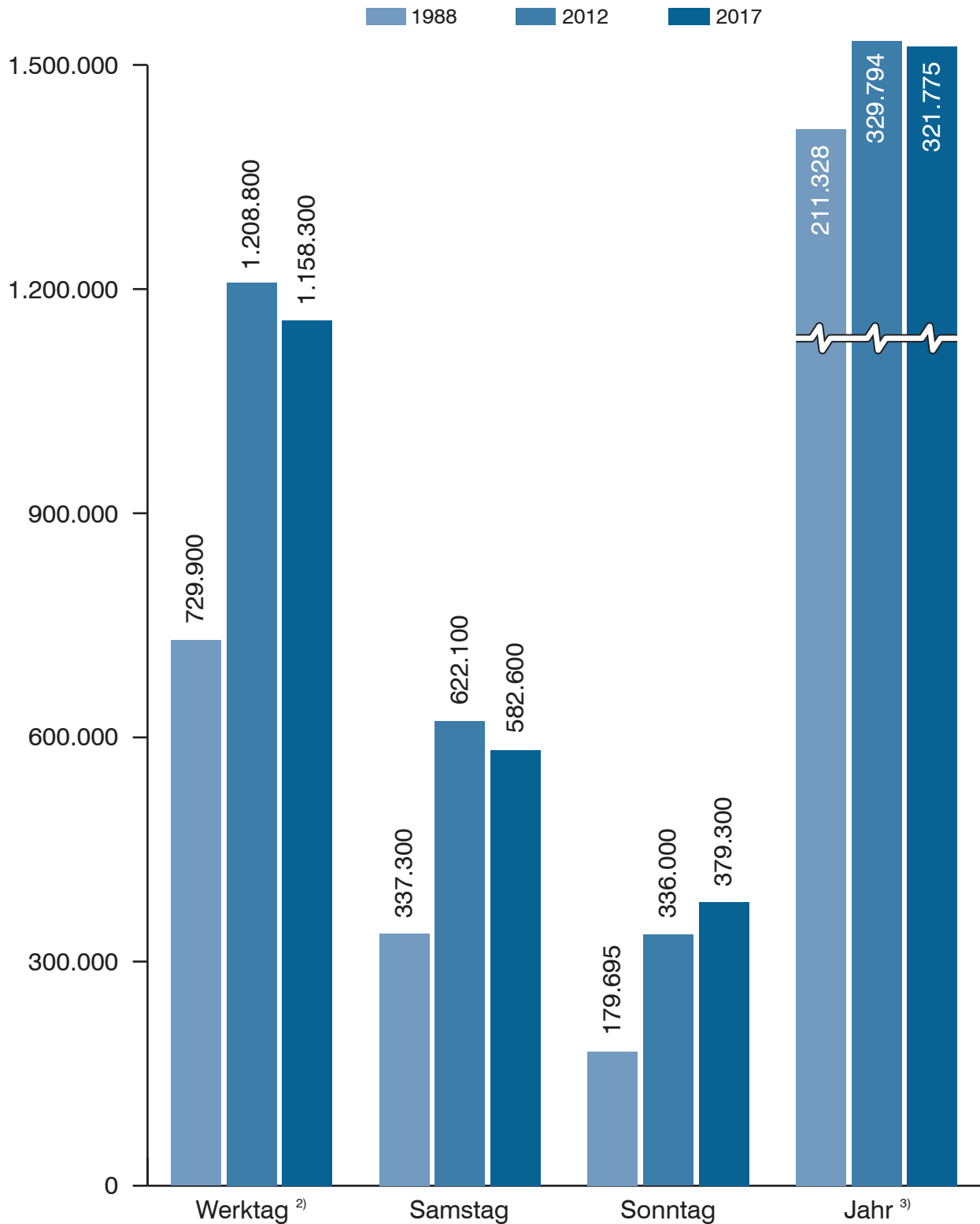
Abb. 18: Umsteiger zwischen Betriebszweigen am Werktag



— Umsteiger in beide Richtungen 2017 (1988) * inklusive ein- und ausbrechender Verkehr

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 und 2017

Abb. 19: Linienbeförderungsfälle¹⁾ je Wochentagstyp und Jahr



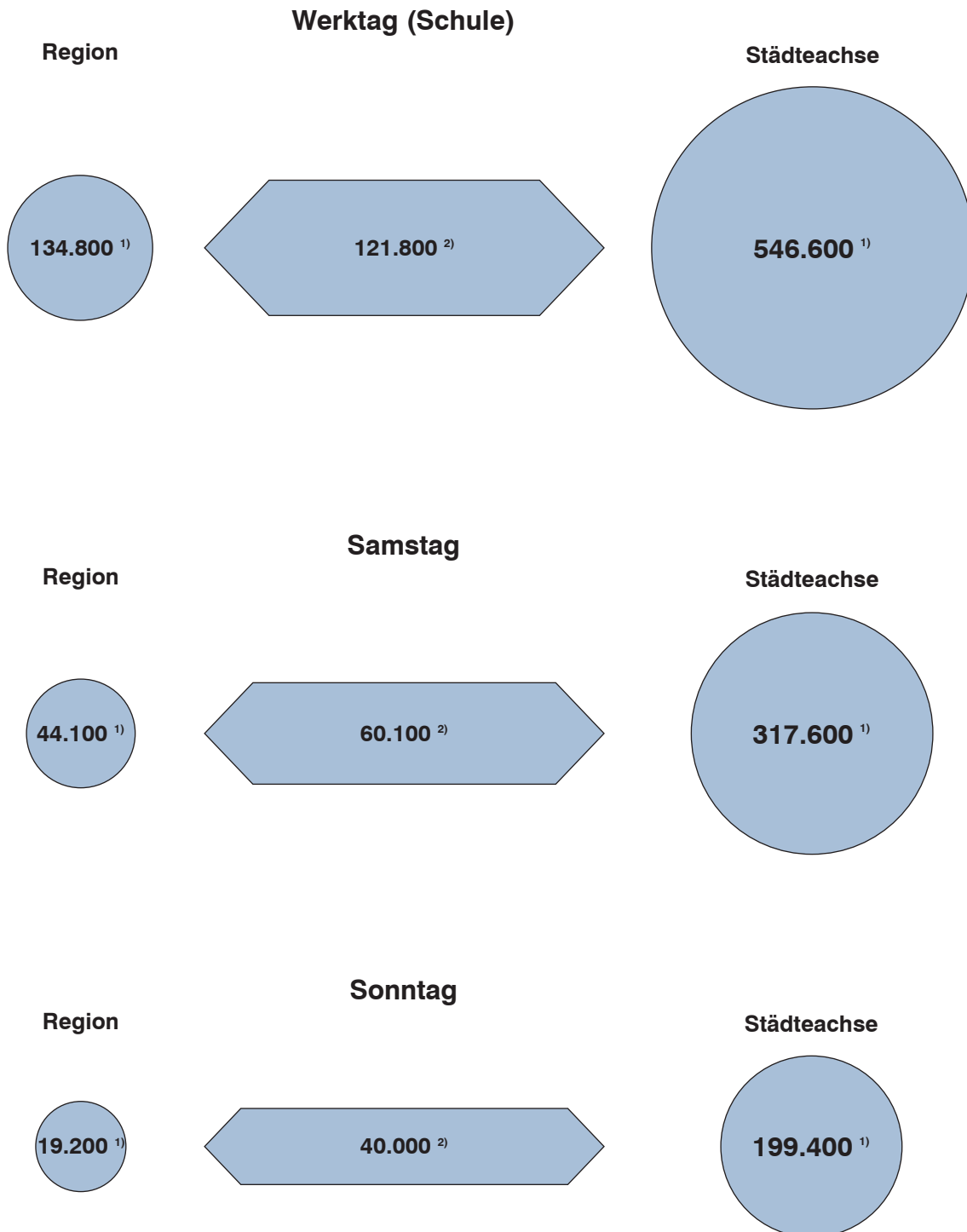
¹⁾ ohne ein- und ausbrechenden Verkehr

²⁾ Tageswert Schulzeit

³⁾ Jahreswerte in 1.000

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

Abb. 20: Fahrtenaufkommen im Jahr 2017 - Städteachse - Region



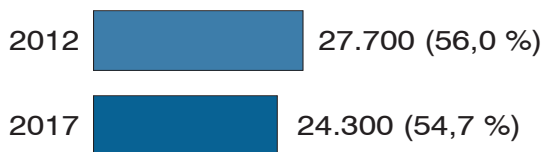
¹⁾ Binnenverkehr

²⁾ Quelle-Ziel-Verkehr

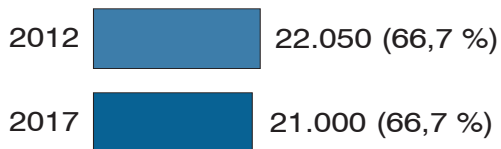
Quelle: VGN-Fahrgastbefragung 2017

Abb. 21: Binnenverkehrsfahrten (Binnenverkehrsanteil) Städte - Werktag

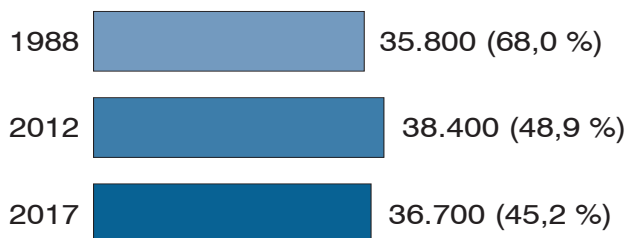
Stadt Bamberg



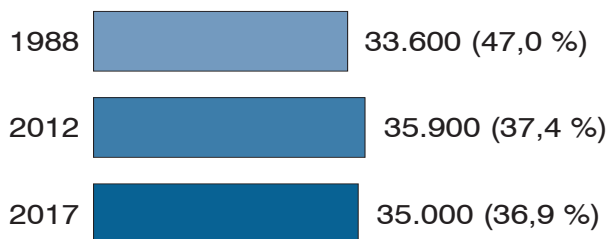
Stadt Bayreuth



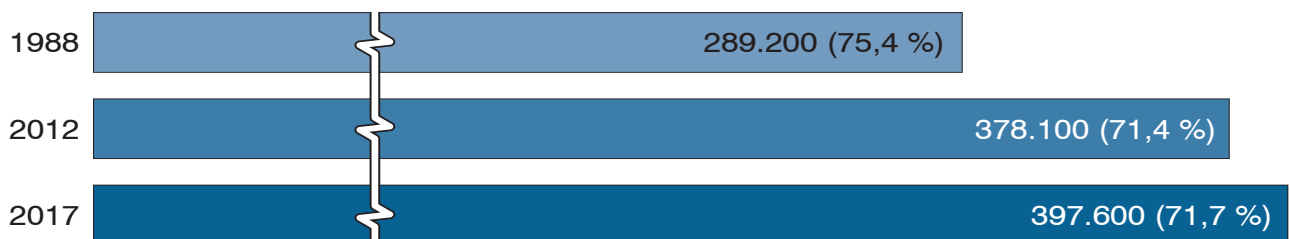
Stadt Erlangen



Stadt Fürth



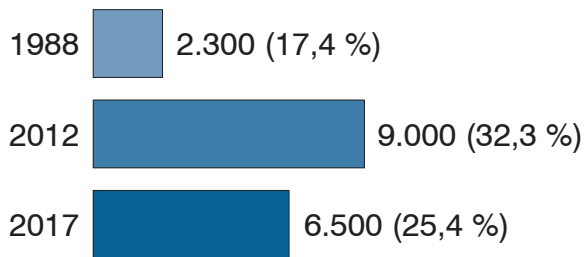
Stadt Nürnberg



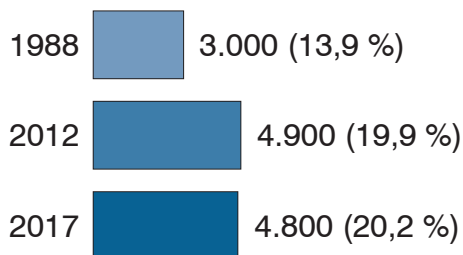
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

Abb. 22: Binnenverkehrsfahrten (Binnenverkehrsanteil) Landkreise - Werktag

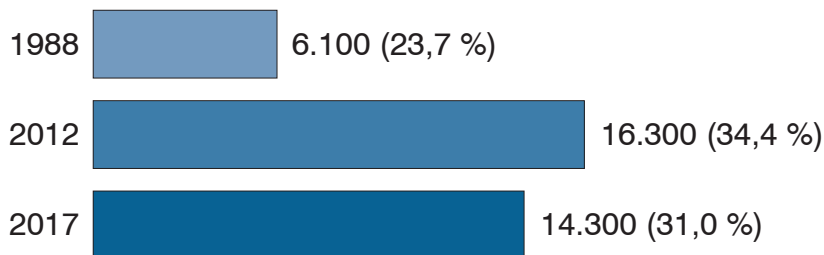
Landkreis Erlangen-Höchstadt



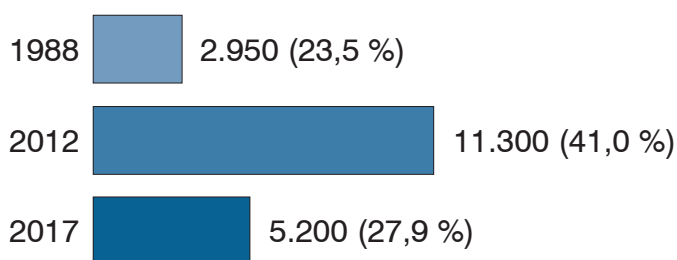
Landkreis Fürth



Landkreis Nürnberger Land



Landkreis Roth



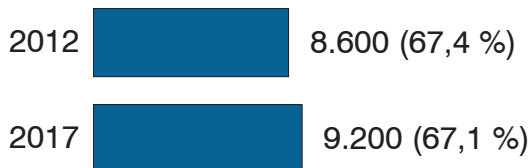
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

Abb. 23: Binnenverkehrsfahrten (Binnenverkehrsanteil) Städte - Samstag

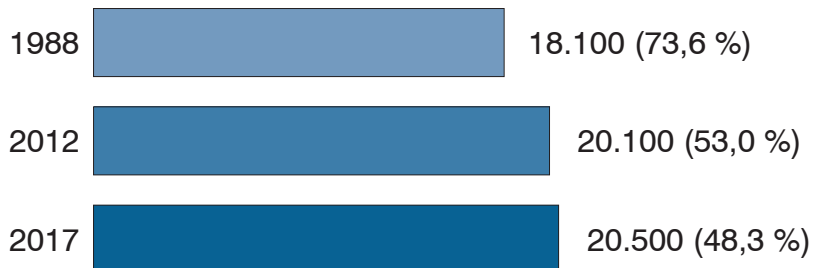
Stadt Bamberg



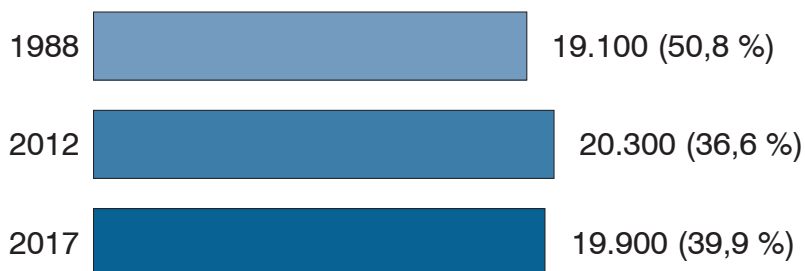
Stadt Bayreuth



Stadt Erlangen



Stadt Fürth



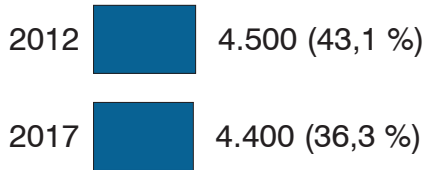
Stadt Nürnberg



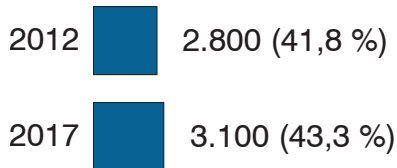
Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

Abb. 24: Binnenverkehrsfahrten (Binnenverkehrsanteil) Städte - Sonntag

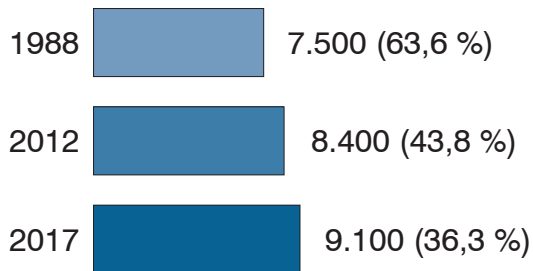
Stadt Bamberg



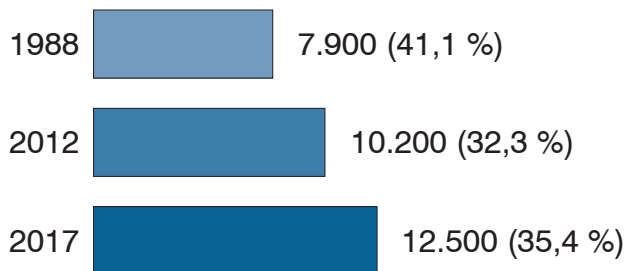
Stadt Bayreuth



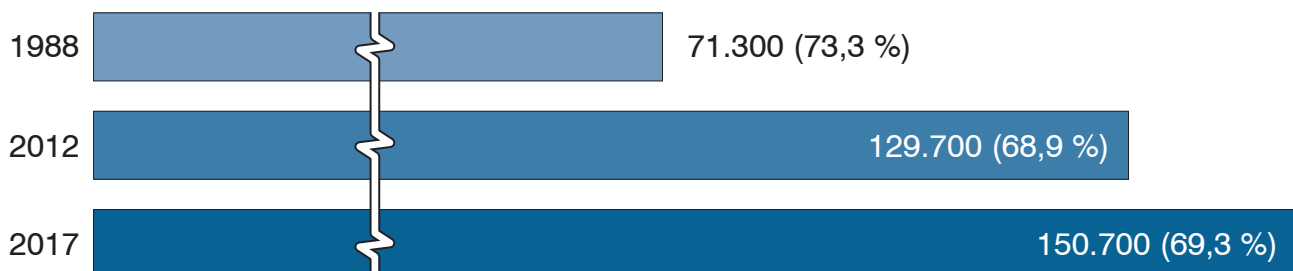
Stadt Erlangen



Stadt Fürth

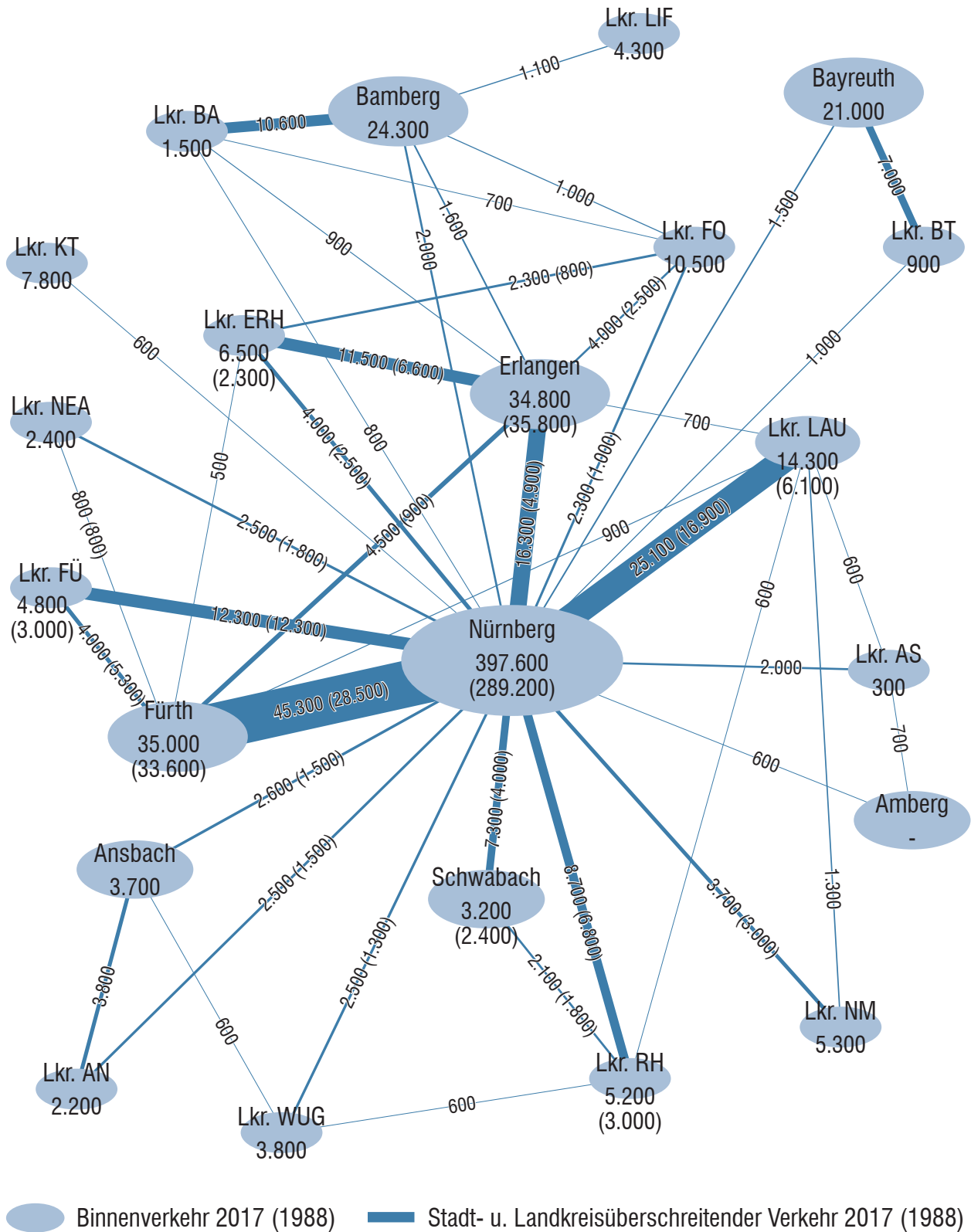


Stadt Nürnberg



Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988, 2012 und 2017

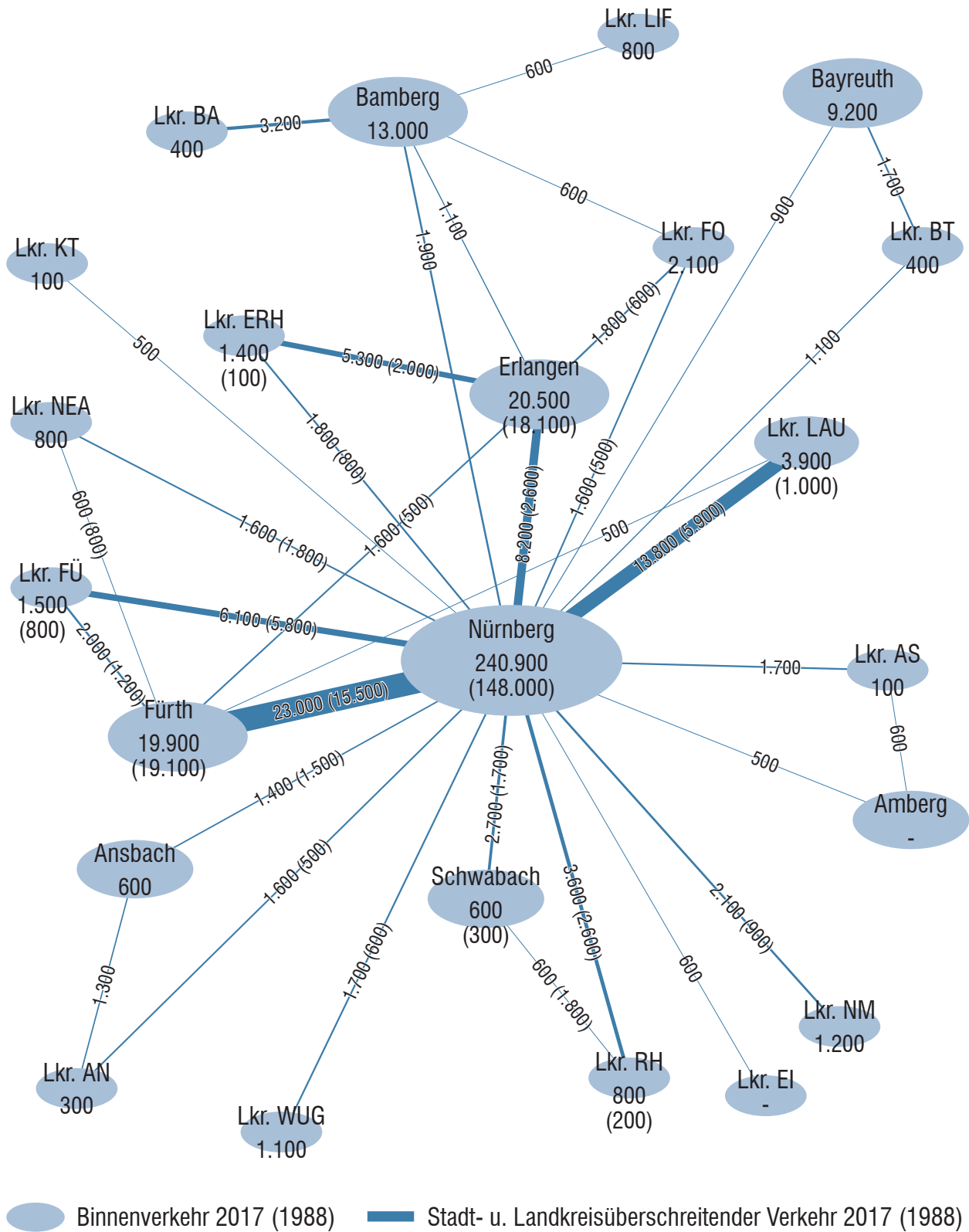
Abb. 25: Fahrtenaufkommen ¹⁾ nach Gebietskörperschaften am Werktag



¹⁾ Verflechtungen mit weniger als 500 Fahrgästen sind nicht dargestellt

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 und 2017

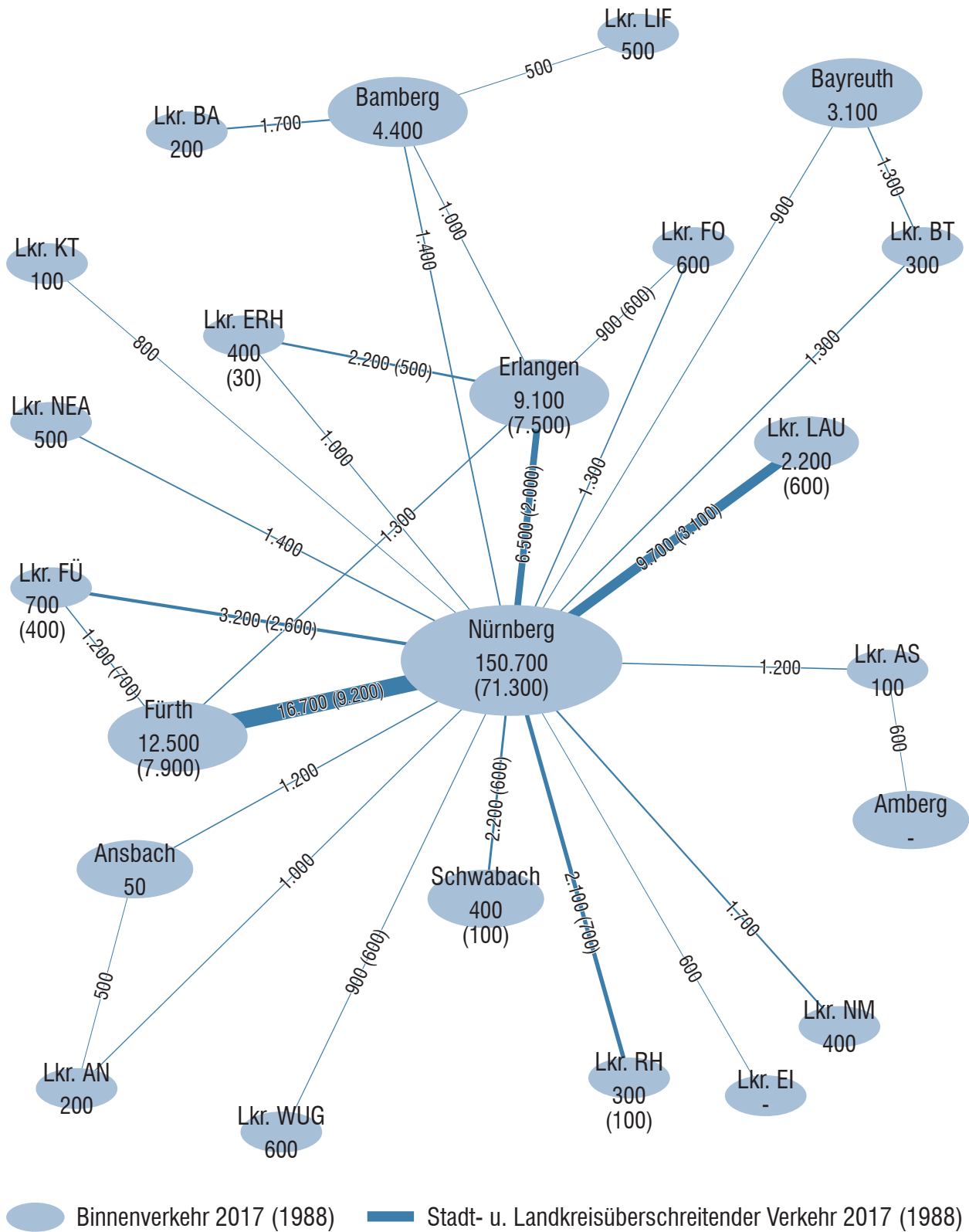
Abb. 26: Fahrtenaufkommen¹⁾ nach Gebietskörperschaften am Samstag



¹⁾ Verflechtungen mit weniger als 500 Fahrgästen sind nicht dargestellt

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 und 2017

Abb. 27: Fahrtenaufkommen ¹⁾ nach Gebietskörperschaften am Sonntag

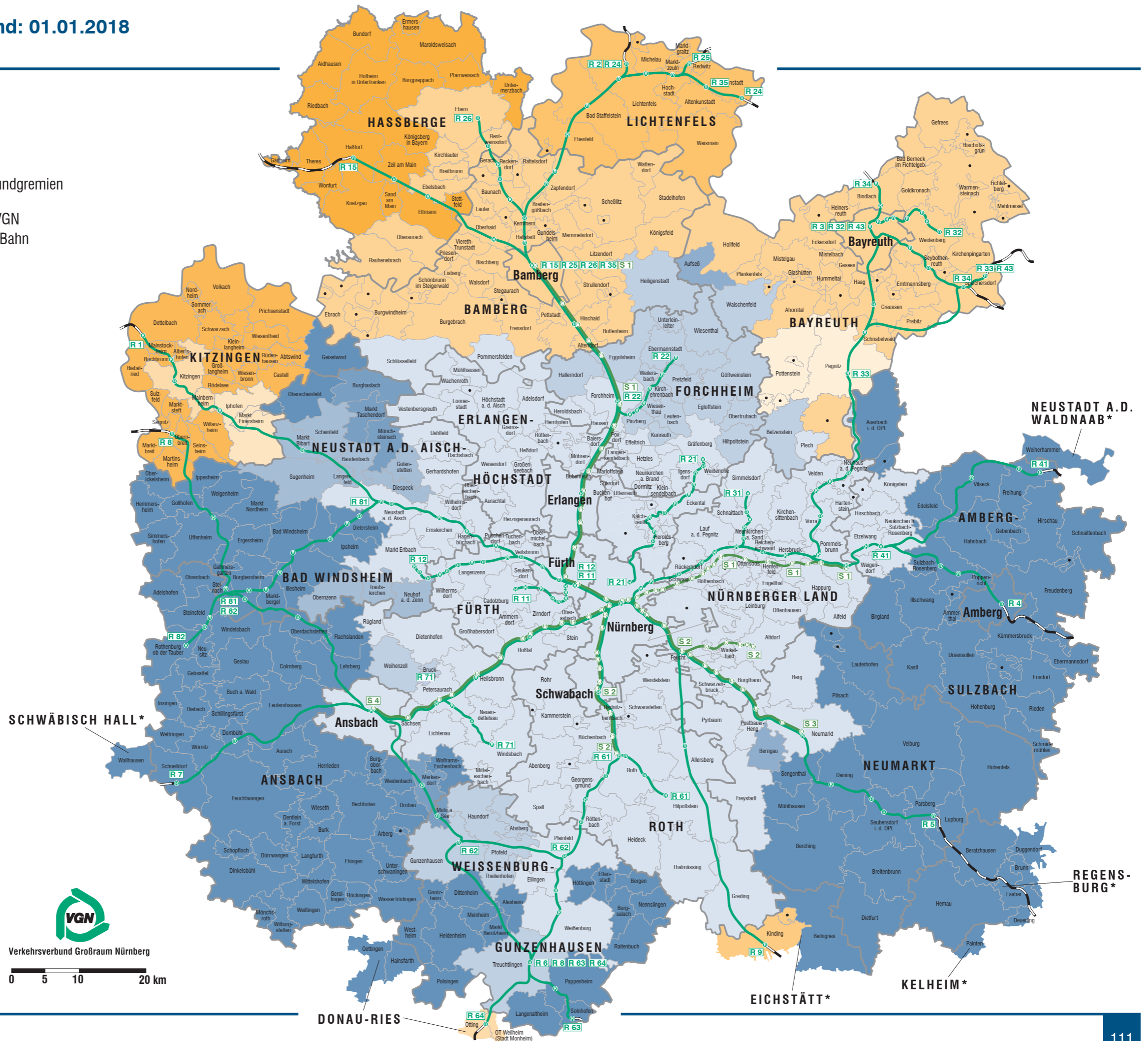


¹⁾ Verflechtungen mit weniger als 500 Fahrgästen sind nicht dargestellt

Quelle: VGN-Fahrgastbefragungen 1988 und 2017

Abb. 28: Verbundgebiet - Stand: 01.01.2018

- Legende:**
- 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
- Erweiterungsbereiche 01/2015
- Erweiterungsbereiche 09/2016
- Erweiterungsbereiche 01/2018

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

0 5 10 20 km

Herausgeber:

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
Rothenburger Str. 9

90443 Nürnberg

Telefon 0911 27075-0
Telefax 0911 27075-50

info@vgn.de
www.vgn.de
mobil.vgn.de

Geschäftsführer:

Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Bearbeitung:

Jürgen Schneider

Beatrice Sauerbrei (Grafik)

Bildnachweis:

VGN/ Claus Felix (oben Mitte)
VGN/ Harald Sippel (oben rechts)
DB AG/Claus Weber (oben links)
Kachelrieß (unten rechts)
Peter Roggenthin (unten links)

Druck:

Gutenberg Druck+Medien Uttenreuth

2020



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

