

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/349/2025

Aktuelle Verkehrsentwicklung in Erlangen

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	09.12.2025	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	09.12.2025	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Verkehrsentwicklung

Für das Jahr 2025 liegen neue Ergebnisse zur Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vor. Die seit über 30 Jahren regelmäßig im gesamten Stadtgebiet und jährlich an den stadtgrenzüberschreitenden Bundes-, Staats- und Kreisstraßen (sog. Außenkordon) durchgeführten Verkehrszählungen ermöglichen eine fundierte Analyse des Verkehrsaufkommens.

Das tägliche Verkehrsaufkommen auf diesen Achsen beträgt aktuell rund 158.700 Kfz/24h (ohne A3 und A73, siehe Anlage 1). Die aktuellen Zählwerte von 2025 zeigen einen deutlichen Anstieg der Verkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr. Das Niveau von vor der Corona-Pandemie (2018: 181.800 Kfz/24h) ist jedoch weiterhin nicht erreicht. Mit einem Anstieg von fast 10 % gegenüber 2024 setzt sich der Aufwärtstrend jedoch fort.

Zwischen 2020 und 2024 gibt es eine durch die Pandemie bedingte Erhebungslücke. Aus den vorliegenden Zählwerten von 2020 (150.400 Kfz/24h) ist ein deutlicher Rückgang des Verkehrsaufkommens erkennbar, der bis 2024 (144.800 Kfz/24h) anhielt.

Zu beachten ist, dass die Kordon-Erhebung in diesem Jahr nicht an einem einzigen Stichtag durchgeführt werden konnte, da die Mittel für die große jährliche Verkehrszählung im Rahmen der Haushaltskonsolidierung eingespart wurden. Die Zählungen konnten daher nur durch einen Mitarbeiter und mithilfe von Kameras über das Jahr verteilt erfolgen. Das Ergebnis spiegelt somit nicht die tatsächliche Verkehrslast an einem typischen Tag wider, sondern gibt lediglich eine tendenzielle Einschätzung für das Stadtgebiet.

Betrachtet man die Autobahnen A3 und A73 (Daten im Dreijahresrhythmus, Querschnittszählungen Bayerische Straßenbauverwaltung), zeigt sich auf der A73 ein deutlicher pandemiebedingter Einbruch im Jahr 2020 (73.200 Kfz/24h). 2023 wurde jedoch wieder ein Wert über dem Niveau von 2018 erreicht (2018: 86.900 Kfz/24h, 2023: 87.200 Kfz/24h). Auf der A3 ist seit 2018 eine kontinuierliche Abnahme der Verkehrsmengen zu beobachten, was voraussichtlich auf den laufenden sechsstreifigen Ausbau und die daraus resultierende Nutzung alternativer Routen zurückzuführen ist. Da jedoch noch keine aktuelleren Zählungen sowie Auswertungen zu den Anschlussstellen in Erlangen vorliegen, können keine Rückschlüsse auf eine mögliche Verkehrsverlagerung auf die Bundesautobahnen A3/A73 gezogen werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Die aktuellen Daten zeigen einen erneuten Anstieg des Verkehrsaufkommens, das Vorkrisenniveau von 2018 ist jedoch noch nicht erreicht. Für Erlangen lässt sich aus der Kordonzählung von 2025 noch keine abschließende Aussage darüber treffen, ob sich dieser Trend fortsetzen wird und ob das Verkehrsaufkommen mittelfristig wieder das Niveau von vor Corona erreichen wird. Auch für die Autobahnen muss auf weitere Zählergebnisse zurückgegriffen werden.

Pendler-, Beschäftigten- und Studierendenentwicklung in Erlangen

Sucht man nach Erklärungsmustern für die Verkehrsentwicklung, sind viele Faktoren zu berücksichtigen. Besonders prägend sind dabei die demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen Erlangens.

Betrachtet man hierbei die Zeitspanne von vor der Corona-Pandemie bis jetzt (2018–2024) sind deutliche Zusammenhänge erkennbar. So ist die Zahl der Einwohner um rund 6.500 Personen gestiegen (ca. 5,8 %, 2018: 113.752, 2024: 120.305), was zu mehr zurückgelegten Wegen im Stadtgebiet führt (s. Anlage 2). Zudem sind seit 2018 weiterhin steigende Pendlerströme zu beobachten. Erlangen zählt 2024 rund 65.300 Einpendelnde in das Stadtgebiet, 2018 waren es noch 62.400 (s. Anlage 3). Demnach ergibt sich eine positive Entwicklung um etwa 5 %. Diese Entwicklung ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Zum einen ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 2018: 90.800) in Erlangen in den vergangenen sechs Jahren um rund 6 % angestiegen. Nur rund 30 % dieser Beschäftigten wohnen jedoch an ihrem Arbeitsstandort. Der Großteil pendelt täglich aus den umliegenden Städten Nürnberg und Fürth sowie den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim nach Erlangen. Zum anderen hat sich auch die Zahl der Auspendelnden in den vergangenen sechs Jahren um mehr als 8 % erhöht. Die überwiegende Zahl der Pendelnden nutzt das private Kfz für den Arbeitsweg. Zu beachten ist auch der Anstieg der Studierendenanzahl an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU). Mit rund 31.000 (2024) Studierenden in Erlangen ist der Anteil seit 2018 ebenfalls moderat gestiegen (6 %).

Insgesamt haben Bevölkerungszahl, Studierendenzahl sowie Ein- und Auspendlerzahlen merklich zugenommen. Für die Verkehrsentwicklung über die Stadtgrenze hinaus, die vor allem aus den Wegen der Pendelnden besteht, zeigt sich von 2018 bis 2024 allerdings ein Rückgang des Kordonverkehrs um rund 20 %, was auf pandemiebedingte Einflüsse und verändertes Mobilitätsverhalten hinweist. Daher sind für eine umfassende Erklärung noch weitere Einflussfaktoren zu berücksichtigen.

Weitere Einflussfaktoren

Homeoffice:

Insbesondere die durch die Corona-Pandemie angestoßene Veränderung der Arbeitswelt ist als Einflussfaktor heranzuziehen. Eine Studie des Statistischen Bundesamtes hat ausgemacht, dass 2024 ca. 24 % aller Erwerbstätigen in Deutschland von zu Hause aus arbeiten. Davon nutzen 13,1 % täglich oder mindestens die Hälfte der Arbeitszeit das Homeoffice. Damit hat sich der Anteil im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau fast verdoppelt (2019: 12,9 %, 2020: 21 %). Besonders stark ist der Anstieg bei Beschäftigten, deren Tätigkeiten überwiegend am Schreibtisch stattfinden, der Anteil der Selbständigen hat sich kaum verändert. Durch die erhöhte Homeoffice-Nutzung ist mit einer spürbaren Reduktion des Pendlerverkehrs, insbesondere in den morgendlichen und nachmittäglichen Stoßzeiten, zu rechnen.

Deutschlandticket:

Eine weitere Entwicklung während dieses Zeitraums ist die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 als Nachfolgeangebot des 9-Euro-Tickets von 2022. Seit der Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 ist die Zahl der ÖPNV-Abonnements um 62 % gestiegen. Etwa zwei Drittel nutzen das Ticket dauerhaft und Studien zeigen, dass mehr als ein Viertel der Fahrten sonst gar nicht oder mit dem Auto durchgeführt worden wären. Durch die Preissteigerungen nimmt die Nutzung jedoch wieder ab. Ob dies

langfristig anhält oder ausgeglichen werden kann, bleibt abzuwarten.

Kfz-Bestand Erlangen:

Der Kraftfahrzeug-Bestand in Erlangen ist in den letzten zehn Jahren kontinuierlich gestiegen (2015: 60.443, 2025: 66.286, vgl. Anlage 4). Das entspricht einem Zuwachs von rund 10 %. Im Vergleich zu den vorherigen Jahrzehnten ist der Anstieg weiterhin stark, allerdings hat sich die Wachstumsrate in den letzten Jahren etwas verlangsamt. Die Kfz-Dichte pro 1.000 Einwohner ist seit den 1950er Jahren ebenfalls stark gestiegen und hat in den 2000er Jahren ihren bisherigen Höchststand in Erlangen erreicht (2004: 614 Kfz pro 1.000 EW). In den letzten zehn Jahren ist die Kfz-Dichte relativ konstant geblieben (2015: 559, 2025: 551). Mit einem kurzen Anstieg zwischen 2019-2022. Dies bedeutet, dass der Fahrzeugbestand zwar wächst, aber etwa im gleichen Maße wie die Bevölkerung.

Betrachtet man gesondert die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner, ist ein leichter Rückgang zu erkennen (2015: 483, 2025: 470). Diese Werte lassen eine gewisse Sättigung erahnen. Zu beachten ist jedoch, dass der Indikator wenig über das tatsächliche Mobilitätsverhalten aussagt, wie z. B. die durchschnittliche Fahrleistung oder die Nutzungshäufigkeit von Autos. Es bedeutet aber, dass sich der Parkdruck auch im öffentlichen Straßenraum erhöht hat. Außerdem beziehen sich die Werte nur auf Erlangen und nicht auf die umliegenden Landkreise und Städte. Im Vergleich zu Bayern (2025: 635 Pkw/1.000 Einwohner) ist die Pkw-Dichte in Erlangen deutlich geringer und in den letzten zehn Jahren (Bayern: Zuwachs ca. 7,5 %) nicht gewachsen.

Fazit:

Die Verkehrszählungen für 2025 zeigen einen deutlichen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den stadtgrenzüberschreitenden Straßen im Vergleich zum Vorjahr, das Vor-Corona-Niveau von 2018 (181.800 Kfz/24 h) wird jedoch in Erlangen (wie bereits in anderen Städten) noch nicht erreicht. Eine steigende Zahl der Ein- und Auspendelnden sowie steigende Bevölkerungs- und Studierendenzahlen führen zu mehr Wegen im Stadtgebiet und erhöhen den Pendlerverkehr, der überwiegend mit dem Pkw erfolgt. Gleichzeitig wirken strukturverändernde Faktoren wie Homeoffice, digitale Lernformate und das Deutschlandticket verkehrsmindernd. Auch Faktoren wie der Kfz-Bestand können Anhaltspunkte für ein verändertes Mobilitätsverhalten geben.

Es zeigt sich jedoch, dass der MIV im Pendelverkehr weiterhin das dominierende Verkehrsmittel bleibt und die Förderung des Umweltverbundes konsequent weiterverfolgt werden sollte. Ob das Verkehrsniveau mittelfristig wieder das Niveau von vor Corona erreicht, hängt von der weiteren Entwicklung dieser Faktoren sowie von Änderungen in Mobilitätsverhalten, Infrastruktur und Preis- und Angebotsgestaltung des ÖPNV ab. Für mittel- bis langfristige Prognosen, die vor allem auch strukturelle Veränderungen berücksichtigen, ist das Vor-Corona-Niveau als Vergleichsgrundlage (Analysejahr) daher der richtige Bezugswert.

Um Entwicklungen verlässlich bewerten und geeignete Maßnahmen für die zukünftige Verkehrs- und Stadtplanung ableiten zu können, ist eine kontinuierliche und methodisch einheitliche Datenerhebung von großer Bedeutung. Die große jährliche Verkehrszählung stellt hierfür die wichtigste Grundlage dar. Dies betrifft insbesondere auch die Vervollständigung vorliegender Datenlücken und die kontinuierlichen Erhebungen des Fuß- und Radverkehrs. Die zunächst coronabedingte Unterbrechung und jetzt aus finanziellen Gründen nicht mehr vorgesehene großen Schülerjahreserhebung hat zur Folge, dass wichtige Analysegrundlagen zunehmend fehlen, die für die Planung wichtiger Großprojekte zwingend erforderlich wären.

Anlagen:

Anlage 1 Entwicklung des motorisierten Verkehrs über die Stadtgrenze (1999-2025)

Anlage 2 Bevölkerungsentwicklung Erlangen

Anlage 3 Beschäftigten-, Studierenden- sowie Ein- und Auspendlerentwicklung in Erlangen (2000-2024)

Anlage 4 Kraftfahrzeugbestand in Erlangen (1950-2025)

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang