

Inhaltsverzeichnis



Inhaltsverzeichnis

Grußwort.....	3
Geschäftsjahr 2018	4
Tarif/ Vertrieb	6
Interview.....	14
Planung und Verkehr	18
Kundenkommunikation	28
Der VGN auf einen Blick	33
Verbundgebiet und Struktur	34
Organe und Gremien	36
Zahlen, Daten, Fakten.....	39
Impressum	47



*Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg*

Vorsitzender des ZVGN



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die dringende Aufgabe des Klimaschutzes fordert uns zum Handeln in allen Lebensbereichen auf. Gerade der Verkehrssektor kann und muss einen wichtigen Beitrag dazu leisten. Im ÖPNV geschieht dies zum Beispiel durch den Einsatz umwelt- und klimafreundlicher Technologien, durch Energieeinsparung sowie die Nutzung erneuerbarer Energien und sogar deren Erzeugung, etwa auf Betriebsanlagen. Ebenso wichtig ist es, mehr Verkehr vom Pkw auf Busse und Bahnen zu verlagern. Ein großes Potenzial zur Einsparung von CO₂ liegt weiterhin im Berufsverkehr. Wie der Verkehrsentwicklungsbericht des VGN aufzeigt, nimmt die Arbeitsplatzmobilität weiter zu, ebenso die Zahl der Pkw. Der Zustrom von Pendlern in die Zentren nimmt weiter zu und auch aus den Städten hinaus fahren immer mehr Berufstätige.

Dem VGN ist es auch im zurückliegenden Geschäftsjahr gelungen, mehr Stammkunden zu gewinnen. Den stärksten Zuwachs verzeichnete dabei das FirmenAbo. Mit 180 Unternehmen haben die Vertriebspartner bislang Verträge geschlossen. Rund 31.000 Beschäftigte sind auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit mit diesem Ticket unterwegs. Insgesamt zählt der VGN mehr als 106.000 Abokunden. Das ist nicht nur ein Zeichen für erfolgreiche Kundenbindung sondern auch ein wertvoller Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung in den Städten.

Um im erforderlichen Maße neue Fahrgäste gewinnen zu können, bedarf es eines leistungsfähigen Verkehrssystems sowie attraktiver Fahrtenangebote. Dass sich dieser Weg lohnt, zeigt ebenfalls der Verkehrsentwicklungsbericht. Durch den massiven Ausbau des SPNV im Pegnitzkorridor konnte in den zurückliegenden Jahren der Anstieg des motorisierten Individualverkehrs ganz erheblich gebremst werden. Seit der Erweiterung der S-Bahn Nürnberg im Jahr 2010 ist im Korridor Ansbach – Nürnberg die Zahl der an den Zählstellen registrierten Pkw sogar zurückgegangen. Erfreulich ist auch, dass auf dem Nordast der S1 mit den neuen Haltepunkten Forchheim-Nord und Bamberg-Süd der Ausbau der Infrastruktur weitergeht. Nicht in dieser Ausgabe des Verbundberichts behandelt, aber ebenso erfreulich: Die Planungen zur Stand-Umland-Bahn haben weiter Fahrt aufgenommen. Das Raumordnungsverfahren ist mittlerweile eingeleitet, ein bedeutender Meilenstein für den Infrastrukturausbau in unserer Region und ein weiterer Beitrag zur klimaverträglichen Mobilität.

Voraussetzung für den Umstieg auf den ÖPNV ist zudem ein leichter Zugang zu Informationen und Tickets. Dazu setzen die Verbundpartner auf die Chancen der Digitalisierung. Die Serviceangebote des VGN und seiner Verkehrsunternehmen kommen bei den Fahrgästen gut an. Das WLAN an Haltestellen und in Verkehrsmitteln hält weiter Einzug und entwickelt sich vielerorts zum

beliebten Standard. Mit dem JahresAbo auf Chipkarte gelang der Einstieg in das elektronische Ticketing. Die Erweiterung des VGN-Onlineshops um elektronische Tickets für Schüler und Auszubildende ist bereits in Vorbereitung. Zu der 2018 in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zum E-Tarif liegt bereits der Abschlussbericht vor. Die Studie behandelt verschiedene Szenarien, die nun in den Verbundgremien diskutiert werden.

Der in der Bevölkerung schon einsetzende Wandel bei der Wahl der Verkehrsmittel muss weiter vorangebracht werden. Nicht nur, um der gestiegenen Erwartungshaltung vieler Bürger gerecht zu werden sondern vor allem, um die Lebensqualität in unseren Städten zu verbessern und eine weiterhin lebenswerte Umwelt für uns und unsere Nachfolgenerationen zu erhalten. Die Verbundpartner sind bereit, den öffentlichen Verkehr im VGN mit Ideen und Visionen weiterzuentwickeln. Doch der Ausbau von Infrastruktur, Verkehrsangeboten und Serviceleistungen erfordert erhebliche finanzielle Mittel, die über die Ticketpreise nicht erwirtschaftet werden können und auch nicht erwirtschaftet werden sollen. Hier sind vielmehr die Gesetzgeber Bund und Land gefordert, die Rahmenbedingungen so auszugestalten, dass der öffentliche Verkehr weiter modernisiert und als gewichtiger Teil des Umwelt- und Mobilitätsverbundes gestärkt werden kann.

U. Maly

VGN fährt 2018 solides Jahresergebnis ein

Stabile Fahrgastzahlen verzeichnete der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg im Geschäftsjahr 2018. Seine Kunden nutzten Busse und Bahnen für rund 247,5 Millionen Fahrten, das sind 0,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen auf knapp 365,7 Millionen Euro.

Im Einnahmewachstum von 3,8 Prozent sind die Tarifierhebungen zum 1. Januar 2018 um drei Prozent sowie die zeitgleiche Integration des restlichen Landkreises Haßberge enthalten. Die Aufwendungen für die Verkehrsleistungen erhöhten sich um 3,6 Prozent auf 784 Millionen Euro.

Durch die tariflichen Veränderungen in den letzten Jahren ist Bewegung in das Kaufverhalten der Fahrgäste gekommen. Bei den Zeitkarten hält der Trend zum Abo weiter an. Mehr Kunden binden sich längerfristig an die öffentlichen Verkehrsmittel. Weniger gekauft werden im Gegenzug MobiCards, Steifenkarten, 4er-Tickets sowie das TagesTicket Solo. Die Einzelfahrkarte legt dagegen zu. In der Statistik haben diese Veränderungen einen dämpfenden Effekt auf die ermittelten Fahrgastzahlen. Denn diese werden anhand der durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Ticketarten hochgerechnet. Rein statistisch ergeben sich dadurch 1,2 Prozent weniger Fahrten mit Zeitkarten, obwohl die Kunden ihr Mobilitätsverhalten größtenteils nicht geändert haben. Betrachtet man die erzielten Einnahmen, dann steht einem Minus bei den MobiCards von 1,35 Millionen Euro ein deutliches Plus bei den Abos von 4,95 Millionen Euro gegenüber. In der Preisstufe A (Nürnberg, Fürth, Stein) blieb die Zahl der berechneten Fahrten stabil. Im Regionalverkehr stieg sie um 1,2 Prozent. Bei der Kurzstrecke sowie in

den kleineren Stadtverkehren haben die Fahrten um 1,1 Prozent leicht abgenommen. In absoluten Zahlen betrachtet, fällt der Rückgang mit 45.000 Fahrten kaum ins Gewicht und liegt im Bereich möglicher Schwankungen. Die Veränderungen dürften aber auch in Zusammenhang mit dem stetig zunehmenden Radverkehr in den Städten stehen. Gerade kürzere Strecken werden vermehrt mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß zurückgelegt – künftig eventuell auch mit E-Tretrollern.

● Abos sind stark gefragt

Die günstigste Möglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, bieten die Abos. Unverändert gut verkauft sich das klassische JahresAbo mit rund 50.000 Kunden. Weiter zunehmend ist der Absatz des preislich reduzierten 9-Uhr-JahresAbos in Nürnberg und Fürth. Die Zahl der Abonnenten erhöhte sich um 8,6 Prozent auf über 20.000. Mit einem Plus von 10,8 Prozent sind die FirmenAbos der Renner. Verträge bestehen mit 92 größeren Arbeitgebern sowie durch das so genannte „Abo ab 5“ auch mit 87 kleineren Unternehmen. Rund 30.800 Beschäftigte sind mittlerweile mit einem FirmenAbo des VGN unterwegs. Dieser Zuwachs ist auch deshalb erfreulich, weil die verschiedenen Modelle des FirmenAbos immer mit einem erforderlichen Anteil echter Neukunden verknüpft sind und nicht nur auf dem Wechsel von anderen Tickets zum günstigeren Abo beruhen. Den größten

Teil der Firmenkunden betreut die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, rund 40 Prozent der Nutzer sind Pendler aus der Region. Weiterer Vertriebspartner für das FirmenAbo ist die Deutsche Bahn.

● Semesterticket weiter im Aufwind

Insgesamt verzeichnet der VGN im Ausbildungsverkehr eine Zunahme von Fahrgästen um 2,4 Prozent. Bei den Schülerfahrkarten beruht dieser zum großen Teil auf der Integration des Landkreises Haßberge. Das Semesterticket am Standort Erlangen-Nürnberg ist seit seiner Einführung im Wintersemester 2015/16 unverändert in der Erfolgsspur. Die Kaufquote der optionalen Zusatzkarte, mit der die Nutzer zeitlich uneingeschränkte Mobilität genießen, hat im Wintersemester 2018/19 mit 46,78 Prozent einen neuen Höchststand erreicht. Ein Jahr vorher, im Wintersemester 2017/18, lag die Quote noch bei knapp 44 Prozent. Obwohl die Zahl der Studierenden leicht zurückging, erhöhte sich die der Käufer um rund 800 auf mehr als 24.800.



Fahrgeldeinnahmen in Mio. Euro

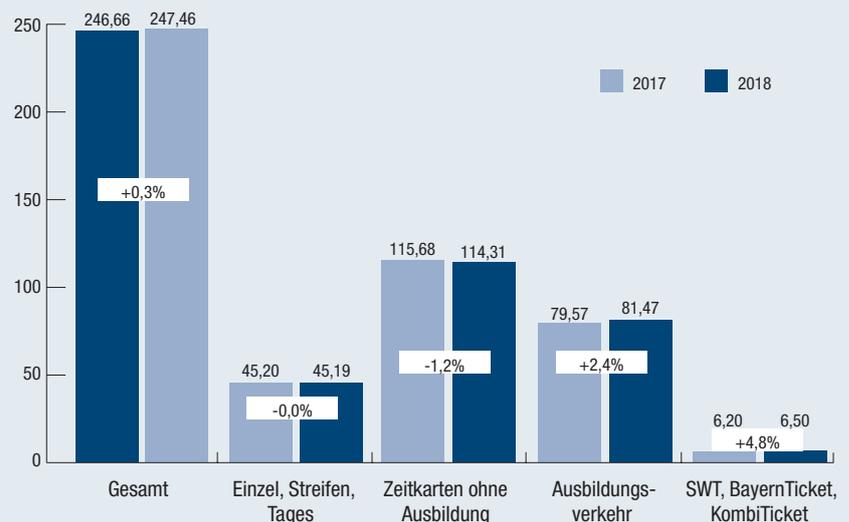


● Mehr Tickets online gelöst

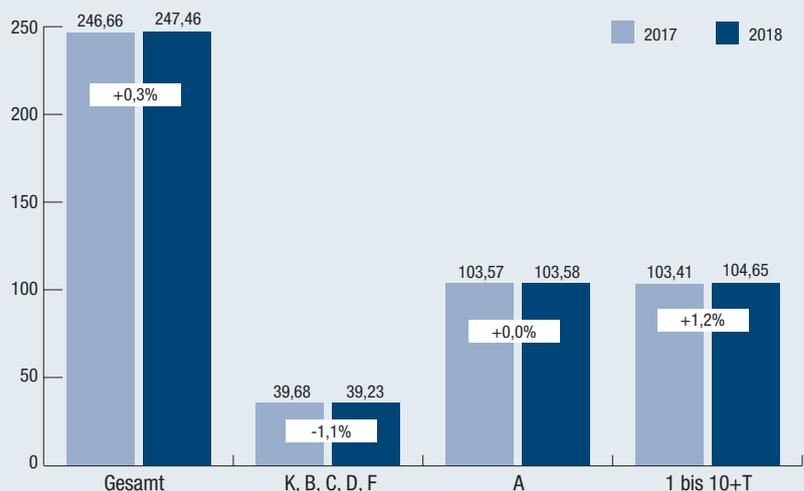
Der Ticketkauf per Smartphone oder Computer ist beim Semesterticket von Anfang an Standard. Die Basiskarte, die alle Studierenden mit der Einschreibung erwerben, wird generell im VGN-Online-shop heruntergeladen. Beim Kauf der Zusatzkarte wählen 91 Prozent ebenfalls den elektronischen Vertrieb in Form von Print- oder HandyTickets. Nur neun Prozent holen sich das Ticket am Automaten. Immer mehr Akzeptanz findet der Online-shop auch bei anderen Kundengruppen. Insgesamt zählt der VGN 300.000 registrierte Nutzer. Im vergangenen Jahr erwarben diese mehr als 1,5 Millionen Fahrkarten (ohne Semesterticket), ein Plus von 41 Prozent. Der weit überwiegende Teil entfällt auf das HandyTicket. Mit ihm machen sich Fahrgäste unabhängig von Kleingeld, Automaten oder Verkaufsstellen und erhalten den Rabatt für Mehrfahrkarten. So kostet zum Beispiel die Einzelfahrkarte der Preisstufe A in Nürnberg als HandyTicket 2,75 Euro statt 3,20 Euro.



ÖV-Fahrten in Mio.



ÖV-Fahrten nach Tarifstufen in Mio.





Das JahresAbo wird digital

Am 1. Juli 2018 fiel der Startschuss für das eTicket im VGN. Als erste Kundenvertragspartner haben die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH und infra fürth verkehr gmbh den Verkauf von VGN-Abos auf das neue eTicket auf Chipkarte umgestellt.

Die Chipkarte ersetzt seither den bisherigen Verbundpass mit Wertmarke. Alle relevanten Informationen, die bislang auf dem Papierticket aufgedruckt waren, sind nun auf der Chipkarte in verschlüsselter Form hinterlegt. Mit speziellen Kartenlesegeräten kann das Ticket, etwa bei einer Fahrscheinkontrolle, auf Gültigkeit geprüft werden. Das eTicket bietet den Fahrgästen viele Vorteile: Die Karte passt in jede Geldbörse, sie ist handlicher und robuster als die frühere Papierversion, kann bei Verlust oder Diebstahl einfach gesperrt werden und ist fälschungssicher. Die Umsetzung des eTickets erfolgte streng nach den geltenden Datenschutzbestimmungen und entspricht den bundesweit etablierten und datenschutzkonformen Standards des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Ebenso wird das Gebot zur Datenvermeidung und zur Datensparsamkeit (Art. 5 EU-DSGVO) erfüllt. Das heißt, es werden nur die Daten verwendet, die für den Kontroll- und Abrechnungsprozess notwendig sind. Personenbezogene Fahrrelationen, wie etwa der Ein- und Ausstieg des Fahrgastes oder die Fahrtroute, können im System nicht nachvollzogen werden. Die auf dem Ticket hinterlegten Daten werden auch nur dann ausgelesen, wenn die Fahrkarte kontrolliert wird.

Alle Kunden, die ihr VGN-Abo bei der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH und der infra fürth verkehr gmbh abgeschlossen haben, sollen bis Oktober 2019 mit einer Chipkarte ausgestattet sein. Dann sind im VGN rund 97.000 Fahrgäste mit solchen digitalen eTickets unterwegs. Bundesweit sind inzwischen bereits ca. 14 Millionen Chipkarten mit eTickets von den Verkehrsunternehmen ausgegeben worden. In Bayern war der VGN mit der Ausgabe entsprechender Chipkarten übrigens Vorreiter. Inzwischen haben auch andere Verbünde nachgezogen.

Der Ticketverkauf ist neben der Information der Bereich, in dem die Digitalisierung im ÖPNV für die Fahrgäste besonders spürbar wird. Die Verwaltung eines Abonnements für den öffentlichen Nahverkehr im VGN ist mittlerweile in vielen Fällen ganz einfach online möglich. Ein Abonnement kann durch den Kunden heute bequem im VGN Onlineshop unter shop.vgn.de/meinabo bestellt werden. Wie bei der bisherigen Papierversion des Abos, wird auch hier ein Passbild benötigt, das problemlos im Onlineshop hochgeladen werden kann. Auch eine Änderung der Adresse oder der Bankverbindung – vieles, wofür man früher ins KundenCenter

musste, kann man nun direkt über den Bereich MeinAbo im VGN-Onlineshop selbst erledigen. Das erspart den Kunden Wege und Wartezeiten im KundenCenter.

Im nächsten Schritt arbeiten die Partner im Verkehrsverbund an der Erweiterung des eTicket im VGN-Onlineshop um die Gruppe der Schüler und Auszubildenden (als HandyTicket und als Ticket zum Ausdrucken). Auch die Solo 31 soll in Zukunft einfach über das Smartphone kaufbar sein.



Abo statt Auto

Einen Monat
GRATIS
fahren!

Rund 20 Prozent mehr neue Kunden

Alle Neukunden, die vom 1. November 2018 bis 1. Januar 2019 mit einem JahresAbo starteten, bekamen dank der Aktion „Abo statt Auto“ einen zusätzlichen Monat geschenkt.

Kunden langfristig zu binden, ist schon seit geraumer Zeit das Ziel des VGN und der in ihm zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen. Das JahresAbo ist neben dem FirmenAbo die günstigste Möglichkeit für Pendler, mobil zu sein. Im Vergleich zu einer Monatskarte (Solo31) zahlen Nutzer des JahresAbos im Schnitt ohnehin nur für 9,5 Monate. Mit dem zusätzlichen Gratismonat schaffte der VGN einen weiteren Anreiz, auf den klimafreundlichen ÖPNV umzusteigen und leistete damit auch einen Beitrag zum aktiven Klimaschutz. Alleine im VGN-Gebiet sparen Busse und Bahnen pro Jahr über 192.000 Tonnen CO₂ ein.

Da es nicht das Ziel der Kampagne sein konnte, eine Fahrkarte dauerhaft zu subventionieren, war der Aktionszeitraum auf drei Monate begrenzt. Finanziert wurden die Kampagne und auch der Preisnachlass für die geworbenen Kunden aus dem Marketingetat der VGN GmbH.

Verbundweit wurde mit Plakaten und Zeitungsanzeigen bei einer Gesamtauflage von über 360.000 Exemplaren geworben. Eine noch größere Reichweite erzielte die Online-Werbung auf nordbayern.de, vgn.de, shop.vgn.de. Darüber hinaus wurde In-

App Premium Werbung mit den Regiohelden an Autofahrer, die im Stau standen, gesendet. Ergänzt wurde die Aktion durch Funkspots, Videoclips auf den InfoScreens in Nürnberg sowie den Busmonitoren in mehreren Stadtverkehren. Auch auf der Verbrauchermesse Consumenta Ende Oktober in Nürnberg informierten die VGN-Mitarbeiter über die Vorteile der JahresAbos. Sehr gut kamen hier die Eiskratzer an, die im Hinblick auf den bevorstehenden Winter als Werbegeschenk verteilt wurden.

Vergleicht man die Neukundenentwicklung während des Aktionszeitraums mit der des Vorjahreszeitraums, zeigt sich eine deutliche Steigerung. Insgesamt war ein Plus von rund 20 Prozent Neukunden zu verzeichnen. In absoluten Zahlen haben während des Aktionszeitraums 5.356 neue Kunden ein JahresAbo, JahresAbo Plus oder 9-Uhr-JahresAbo abgeschlossen (Vorjahr: 4.444).



Digitaler Vertrieb auf dem Vormarsch

Einfach, schnell und bequem wollen Kunden ihre Tickets erwerben. Möglich machen das digitale Dienste.

Der Ticketkauf per Smartphone oder Computer wird bei allen Kundengruppen immer beliebter. In Preisstufe A (Nürnberg – Fürth) wird z.B. inzwischen jeder vierte Einzelfahrschein per Smartphone gekauft. Über 260 Millionen Verbindungsauskünfte errechnet der VGN pro Jahr. Mehr als die Hälfte davon wird über die VGN-App abgefragt.

Insgesamt zählte der VGN-Onlineshop 300.000 registrierte Nutzer im November 2018. Damit hat sich die Anzahl der Kunden innerhalb von kurzer Zeit verdreifacht. Im November 2015 waren es noch rund 100.000 registrierte Nutzer. Im vergangenen Jahr erwarben diese mehr als 1,5 Millionen Fahrkarten – ein Plus von 39 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Bezieht man die Semestertickets mit ein, waren es sogar mehr als 1,6 Millionen verkaufte

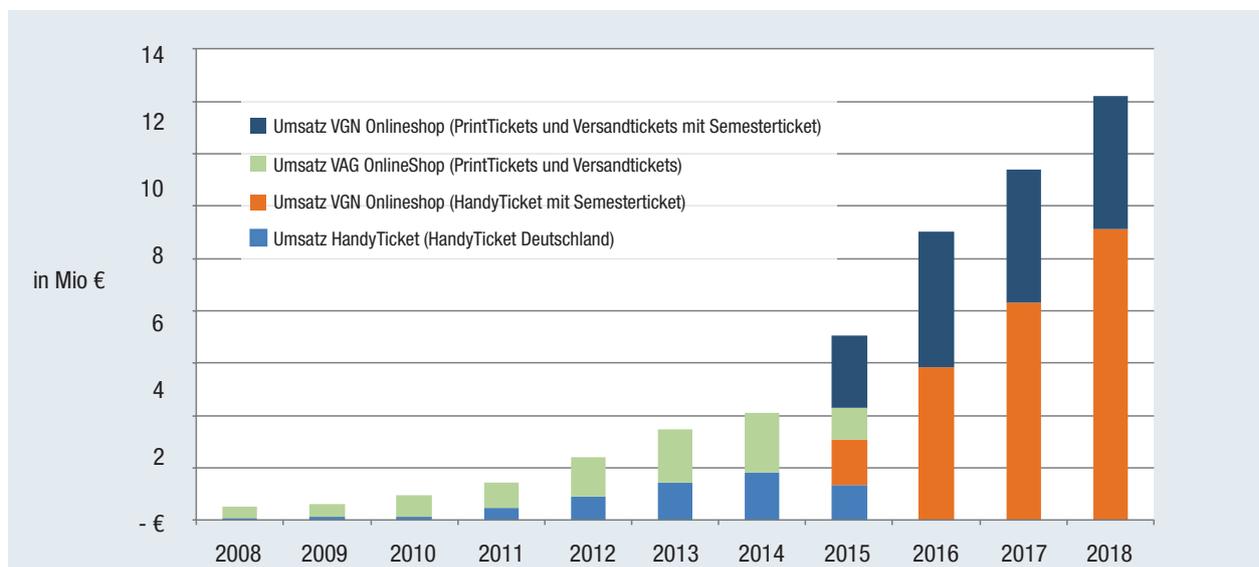
Fahrkarten. Der weit überwiegende Teil davon entfällt auf das HandyTicket. Mit ihm machen sich Fahrgäste unabhängig von Kleingeld, Automaten oder Verkaufsstellen und erhalten den Rabatt für Mehrfahrtenkarten. Insgesamt verzeichnete der Onlineshop 2018 mehr als 16 Millionen Euro Umsatz – 2,5 Millionen Euro bzw. 18 Prozent mehr als im Vorjahr.

Beim Semesterticket ist der Online-Vertrieb von Anfang an Standard. Die Basiskarte, die alle Studierenden mit der Einschreibung erwerben, wird generell im VGN-Onlineshop heruntergeladen. Beim Kauf der Zusatzkarte wählen 91 Prozent ebenfalls den elektronischen Vertrieb in Form von Print- oder HandyTickets. Nur neun Prozent holen sich das Ticket am Automaten.

● Mobile Nutzung nimmt zu

Während die Nutzungszahlen der VGN-App weiter steigen, hat die Website ihren Zenit überschritten. Gerade die detaillierteren Informationen werden vom Kunden aber immer noch dort recherchiert. Besuchten 2016 noch rund 10,5 Millionen Besucher die VGN-Seite, waren es 2018 noch rund 9,5 Millionen. 70 Prozent der Zugriffe erfolgte von einem mobilen Endgerät. Immer mehr Kunden nutzen die App „VGN-Fahrplan & Tickets“. Hier zählte der VGN im vergangenen Jahr bereits etwa 644.000 Nutzer. Alleine im September und Oktober 2018 luden sich jeweils mehr als 16.000 Kunden die App herunter. Rund zwei Drittel von ihnen nutzen ein Smartphone mit Android-Betriebssystem, während rund ein Drittel ein iPhone nutzt.

Umsatz VGN Onlineshop – alle Kanäle pro Jahr – inkl. Semesterticket





Wettbewerb führt zu Veränderungen

Der Wettbewerb um die Vergabe von Nahverkehrsleistungen hat auch im VGN in den letzten Jahren zugenommen. Infolgedessen ist im vergangenen Jahr über die Einführung einer Vertriebsanreizregelung in verschiedenen VGN-Gremien diskutiert worden. Ein Kompromissmodell steht jetzt.

Zunächst einmal ist der Vertrieb von Fahrkarten originäre Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Laut Artikel 4, §2, Absatz 2 des Gesellschaftervertrags soll jedoch die Verbundgesellschaft in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ein Konzept zur Aufteilung der Vertriebskosten der Verbundunternehmen entwickeln. Mit der Einführung neuer Online-Vertriebskanäle und seit der Zusammenführung von HandyTicket und Onlineshop zum VGN Onlineshop wurde eine einheitliche und gemeinschaftliche Finanzierung elektronischer Vertriebskanäle erreicht. Zwischen dem Einnahmenanspruch einzelner Verkehrsunternehmen und deren erzielten Fahrgeldeinnahmen besteht jedoch immer noch eine Schieflage. Um diese Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen, verfolgte der VGN im Arbeitskreis Marketing, in der Projektgruppe Zukunft VGN und im Arbeitskreis ÖPNV der Landkreise und kreisfreien Städte die Einführung einer Vertriebsanreizregelung.

● Zweistufiges Kompromissmodell

In mehreren Abstimmungsrounds mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern wurde 2018 ein zweistufiges Kompromissmodell für eine Vertriebsanreizregelung erarbeitet. Die erste Stufe schließt die Zeit bis Ende 2028 ein. Diese lange Übergangszeit ist notwendig, weil die Ausschreibung von Verkehren langfristig erfolgt. Deshalb fallen alle neu vergebenen Verkehre (auch neue Konzessionen zum Beispiel bei eigenwirtschaftlichen Verkehren) bzw. Konzessionsverlängerungen, die 27 Monate nach den entsprechenden VGN-Gremienbeschlüssen den Betrieb aufnehmen, unter die Übergangsregelung. Ab 1. Januar 2029 sollen alle Vertriebswege in eine endgültige, über alle Unternehmen und für alle Sortimente einheitliche Vertriebsanreizregelung überführt werden.

Für die Umsetzung der Vertriebsanreizregelung sind umfangreiche Beschlüsse und Vertragsänderungen nötig. Erfolgt ist inzwischen ein jeweils einstimmiger Beschluss der Eckpunkte in der Gesellschafterversammlung und im Grundvertragsausschuss. Nun müssen der Gesellschaftsvertrag der VGN GmbH, der

Einnahmeverteilungsvorgang, der Muster-Assoziierungsvertrag für Ausschreibungen geändert sowie ein neuer Muster-Assoziierungsvertrag erarbeitet werden. Darüber hinaus gilt es, dem Aspekt Rechnung zu tragen, dass durch die zunehmende Verlagerung von vertrieblichen Aufgaben auf die VGN GmbH und die Finanzierung über die Verbundgesellschaft zusätzlicher Aufwand entsteht.



E-Tarif: Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Neue Chancen im Vertrieb und bei der Abrechnung von Fahrten eröffnen sich durch die Möglichkeiten der Digitalisierung. Der VGN beschäftigt sich schon seit längerem mit diesem Thema. 2018 wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Vor kurzem erschien der Abschlussbericht.

Die Initialzündung zur Vergabe der Studie kam gleichermaßen von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern im VGN. Die enge Zusammenarbeit hat sich in der Projektgruppe E-Tarif während der gesamten Projektdauer fortgesetzt. Etwa 30 Vertreterinnen und Vertreter von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, BEG und der Genehmigungsbehörde haben in insgesamt sechs Workshops gemeinsam mit den beauftragten Experten der WVI GmbH, der Universität Kassel und dem Fraunhofer IVI zunächst drei verschiedene E-Tarif-Szenarien als Basis für die weiteren Untersuchungen entwickelt. In einer Abschlusspräsentation vor der VGN-Gesellschafterversammlung und den Grundvertragspartnern im Nürnberger Rathaus standen die Einnahme- und Nachfragewirkungen sowie Vertriebskostenbetrachtungen in den drei Szenarien im Vordergrund. Außerdem gaben die Gutachter Empfehlungen für weitere Umsetzungsbetrachtungen.

Als Ziele der Machbarkeitsstudie definierte die Projektgruppe im wesentlichen drei Punkte:

- **Einfachheit und Verständlichkeit** – der Kunde soll einfach und intuitiv seine Fahrtberechtigung erhalten.
- **Tarifergiebigkeit** – Erhöhung des Kundennutzens bei gleichzeitigem Sichern von Erlösen.
- **Nachfragesteigerung** – Gewinnen neuer Nutzer durch Setzen von Anreizstrukturen

Die drei entwickelten Tarif-Szenarien haben zum einen gemeinsam, dass attraktive Rabatte zur Nutzung des ÖPNV anregen. Zum anderen profitieren vor allem Seltener- und Gelegenheitskunden von einer völlig neuen Methode, an ihre Fahrtberechtigung zu gelangen. Der Kauf eines Tickets vor der Fahrt und die korrekte Wahl der Preisstufe ist dabei nicht mehr notwendig. Ein entsprechendes Hintergrundsystem erfasst Ein- und Ausstieg und ermittelt nach der Fahrt den korrekten Fahrpreis automatisch.

Während sich in **Szenario 1** (Rabatt-Tarif 50 Prozent) für Abo-Kunden nichts ändert, haben Gelegenheitskunden die Möglichkeit, durch die Zahlung eines

Basispreises von zehn Euro pro Monat (analog zur BahnCard) einen Rabatt von 50 Prozent auf Einzelfahrten des VGN zu erhalten. Um die daraus entstehenden Einnahmenverluste zu kompensieren, müsste der Bartarif um 15 Prozent erhöht werden. Gelegenheitsfahrer ohne Rabattkarte müssten dann im Vergleich zum Status quo tiefer in die Tasche greifen, während diejenigen Kunden mit Rabattkarte umso mehr sparen, je mehr sie fahren. Die Betroffenheit aus Gesamtkun-





densicht durch die erforderlichen Preis-
anpassungen ist in diesem Fall jedoch
gering, da 75 Prozent Zeitkartenkunden
sind. Die Gutachter erwarten für dieses
Modell eine Nachfragesteigerung von ein
bis drei Prozent.

In **Szenario 2**, dem FahrRabatt Tarif, wird
nicht mehr zwischen Zeitkarten- und Ge-
legenheitskunden unterschieden, sondern
die tatsächliche Nutzung aller Kunden ab-
gerechnet. In Abhängigkeit vom Umsatz
gibt es drei Rabattstufen. Je mehr Fahr-
ten im Monat anfallen, desto schneller
erreicht man die jeweiligen Stufen, die
an das derzeitige Preisgefüge von Bar-
tarif und Zeitkarten angelehnt sind. Zu
einem Tagesgrundpreis wird nach ge-
fahrenen Kilometern abgerechnet. Diese
Art der Preisermittlung kann zum einen
als gerechter angesehen werden. Zum
anderen kann es aufgrund dessen aber
auch dazu kommen, dass vor allem Fahr-
gäste mit nur einem Fahrtwunsch am Tag
und innerhalb einer Tarifzone zukünftig
mehr zahlen. Dennoch werden Nachfra-
gezuwächse von zwei bis fünf Prozent
prognostiziert.

Szenario 3 sieht das Bürgerticket in Kom-
bination mit dem RabattTarif 50 Prozent
vor. Alle Bürger mit Anschluss an den
ÖPNV tragen mit einer solidarischen Ab-
gabe in Höhe von 1,42 Euro pro Monat
den Basispreis und erhalten im Gegenzug
50 Prozent Rabatt auf den Bartarif. Davon
profitieren alle Bürgerinnen und Bürger,
so dass die Nachfragezuwächse mit rund
einer Million Fahrten (zehn Prozent) am
stärksten ausfallen. Auch in diesem Mo-
dell gibt es weiterhin Zeitkarten. Deren
Preis würde um die Höhe des Bürgerbei-
trags reduziert.

Alle drei Szenarien benötigen entspre-
chende technische Neusysteme, mit
denen die E-Tarifprodukte umgesetzt wer-
den können. Speziell für eine kurzfristige
Umsetzung bietet sich die Rabattkarte 50
Prozent auf Basis einer Check-in/Check-
out-Smartphone App an. Die Investitionen
dafür wären mit rund 900.000 Euro über-
schaubar – unter anderem deshalb, weil
am vorhandenen Tarif festgehalten wird.

Wird in Betracht gezogen, das VGN-Zo-
nensystem durch einen neuen elektroni-

schon (z.B. entfernungsabhängigen Tarif
aus Szenario 2) zu ersetzen, sind weitaus
höhere Investitionen in die Vertriebsinfra-
struktur notwendig. Langfristig bietet sich
hierfür deshalb ein Be-in/Be-out-System
an. Die Investitionen in diese Infrastruk-
tur sind beträchtlich und liegen bei rund
25 Millionen Euro. Darüber hinaus muss
ein solches System erst zur Marktreife
entwickelt werden, was voraussichtlich
mindestens fünf Jahren dauern wird. Um
die laufenden Kosten auf lange Sicht re-
duzieren zu können, müssten außerdem
bisherige Vertriebswege wie Automaten
und Entwerter abgebaut werden.

Zusammenfassend kann festgestellt wer-
den, dass alle drei Szenarien die gefor-
derten Ziele erfüllen. Allerdings setzen
sie unterschiedliche Prioritäten. Welches
Szenario weiter verfolgt werden soll, wird
nun in den Gremien des VGN diskutiert.



Neu geordnet: Tarifzonen im Landkreis Fürth

Als eines der größten und aufwändigsten Projekte im Bereich des ÖPNV bezeichnete der Landkreis Fürth die Tarifzonenänderung, die am 1. Januar 2019 in Kraft trat. Das Landkreisgebiet ist seither in nur noch fünf Tarifzonen unterteilt, vorher waren es 20 Tarifteilzonen.



Drei Jahre intensiver Vorbereitung investierten die Verkehrsplaner im Landratsamt in Abstimmung mit der VGN GmbH in das Projekt. Ein wichtiges Ziel der Neugestaltung war die Zusammenlegung von Hauptort und Teilorten von Städten und Gemeinden in jeweils eine Tarifzone. Dadurch zahlen die Fahrgäste, zum Beispiel bei Fahrten nach Nürnberg, bei gleicher Route nun alle denselben Preis, unabhängig davon in welchem Teilort sie ein-

steigen. Historisch bedingt war das bis dato anders. Neben der Reduzierung der Tarifzonen wurden auch neutrale Zonen geschaffen oder verschoben, in denen sich mehrere Orte oder Städte befinden. „Wir werden häufig günstiger, manchmal teurer, aber auf alle Fälle einfacher“, resümierte Landrat Matthias Dießl die Auswirkungen auf die Fahrpreise. Durch die Vergünstigungen für viele Fahrgäste entstehen den Unternehmen Minderein-

nahmen in Höhe von rund 612.000 Euro, die der Landkreis den Verkehrsunternehmen ausgleicht. Dem gegenüber stehen Mehreinnahmen von rund 127.000 Euro. Grundsätzlich wurde darauf geachtet, Verteuerungen für die Fahrgäste zu vermeiden und auch die finanziellen Auswirkungen für den Landkreis in Grenzen zu halten. Dazu führte die Verbundgesellschaft Berechnungen zu verschiedenen Tarifvarianten durch.





Besondere Vorteile ergaben sich für Fahrgäste aus den Städten Zirndorf, Oberasbach und Stein, die nun in einer gemeinsamen neutralen Zone liegen. Bei Fahrten nach Nürnberg gilt dort die Preisstufe A, in das Stadtgebiet Fürth die Preisstufe B. Für diese Preisstufen wird das vergünstigte 9-Uhr-JahresAbo angeboten. In der Preisstufe B ist zudem das Sonderticket zur Michaeliskirchweih erhältlich. Wie erwähnt, waren in einigen Fällen Verteuerungen nicht zu vermeiden: So etwa bei Binnenfahrten in der neutralen Zone, dafür greift hier aber die Kurzstreckenregelung. Durch den Wegfall der Teilzonen kommt zum Beispiel bei der Relation Roßtal – Nürnberg anstelle der vorherigen Preisstufe 3+T die Preisstufe 4 zur Anwendung.

● Information und Beratung

Die Tarifänderung hatte Auswirkungen für alle Fahrgäste, deren Fahrten im Landkreis starten oder enden oder die den Landkreis durchfahren. Deshalb war es wichtig, die breite Öffentlichkeit umfassend zu informieren. Schon frühzeitig informierte das Landratsamt die Bevölkerung über die Medien sowie das Landkreismagazin. Unmittelbar vor der Umstellung starteten breit angelegte Wer-

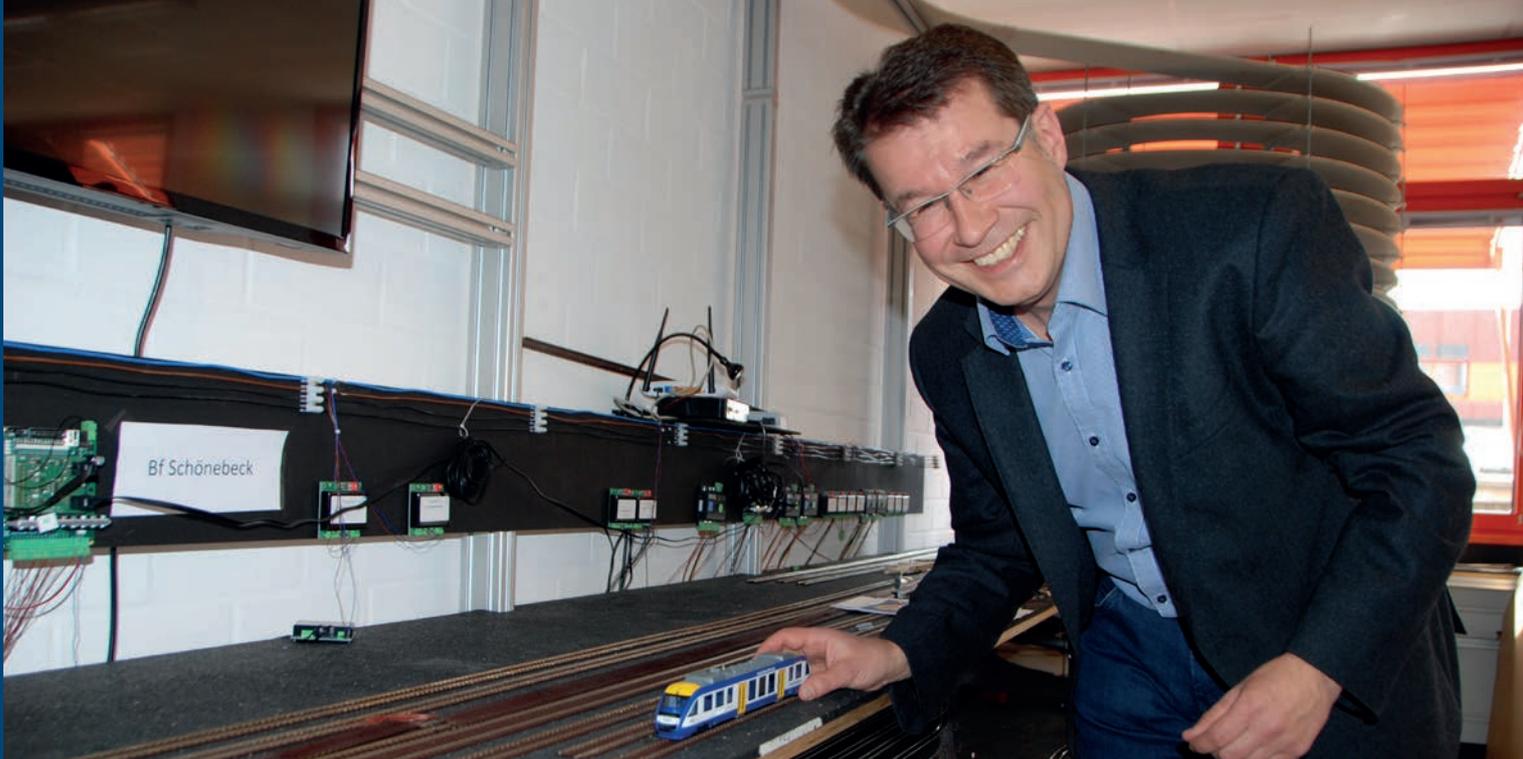
bemaßnahmen, die auf die bevorstehenden Änderungen hinwiesen. Ausführliche Informationen hielten die Internetseiten von Landkreis, Gemeinden und VGN bereit. Von zentraler Bedeutung war die aufwändige Aktualisierung der elektronischen Fahrplan- und Tarifauskunft des VGN. Damit konnten die Fahrgäste rechtzeitig die neuen Fahrpreise für ihre

Verbindungen abrufen. Persönliche Beratung boten das VGN-Service-Telefon und eine eigens eingerichtete Hotline des Landratsamtes. Die Statistik des Landratsamtes zeigt, dass der größte Bedarf an Beratung im Dezember bestand. Schon im Februar hatte sich die Bevölkerung auf die Änderungen eingestellt.

„Mit unserem Tarifprojekt sind wir einen neuen Weg gegangen. Es freut mich sehr, dass wir die Reduzierung von 20 Tarifteilzonen auf 5 Tarifzonen umsetzen konnten. Neben den laufenden Verbesserungen des Verkehrsangebotes im Landkreis Fürth haben wir zusätzlich erreicht, dass die Nutzung des ÖPNV im Landkreis Fürth deutlich vereinfacht wurde und damit an Attraktivität gewinnt.“

Landrat Matthias Dießl





Mobilität im Wandel

Der wichtige Beitrag des Verkehrssektors für den Klimaschutz und weitere aktuelle Entwicklungen verändern die Herausforderungen für den ÖPNV aber auch dessen Chancen. Wir sprachen darüber mit Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, Leiter des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrssysteme an der Universität Kassel. Für den VGN erstellte er gemeinsam mit WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung und dem Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme die Machbarkeitsstudie zum E-Tarif.

Wie wird sich in den nächsten Jahren die Mobilität verändern?

Es gibt aktuell mehrere starke Trends: Das ist zum einen die Digitalisierung, die viele neue Möglichkeiten bietet. Zum anderen die demographischen Veränderungen, die schon sichtbar sind und lang-

sam, aber stetig ablaufen. Und da ist der Strukturwandel, mit wachsenden Städten und zumeist schrumpfenden peripheren Räumen. Dadurch vergrößern sich die Unterschiede im Mobilitätsverhalten in Stadt und Land noch mehr. In den Städten hat der ÖPNV in den letzten Jahren Marktanteile hinzugewonnen, ebenso der Radverkehr. Im ländlichen Raum ist der Pkw mit Abstand dominierend und das wird weiter zunehmen.

Welche Bedeutung wird das autonome Fahren haben?

Die Automatisierung ist ein richtiges Hype-Thema. Das konzentriert sich im Moment vor allem auf den Individualverkehr und wird zunächst auf den Autobahnen eine Rolle spielen. Bis das autonome Fahren in den Städten ankommt, werden noch einige Jahre vergehen. Aber Nürnberg hat mit der fahrerlosen U-Bahn schon bewiesen, dass man mit Hilfe der Technik die Qualität verbessern kann. Vor allem in dünn besiedelten ländlichen

Räumen wird die Automatisierung dem ÖPNV künftig noch weitere Vorteile bieten. Aber man sollte die Erwartungen vorerst nicht zu hoch schrauben.

Sie haben den Radverkehr angesprochen. Ist der eine Konkurrenz für den ÖPNV?

Zwischen ÖPNV und Radverkehr bestehen eher Wechselwirkungen als eine wirkliche Konkurrenz. Beides kann sich ergänzen. Bei den längeren Reiseweiten ist der ÖPNV konkurrenzlos. Das wird sich mit den Pedelecs ein Stück weit verändern. Aber der ÖPNV bietet noch weitere Vorteile: Er ist immer nutzbar, unabhängig vom Wetter, barrierefrei, verlässlich und dank der Fahrgastinformation gut planbar. Es geht mehr darum, die Mobilität mit Fahrrädern, Rollatoren, Kinderwagen und auch Verleihsystemen besser in den ÖPNV zu integrieren. Denn das verkehrspolitische Ziel muss sein, den Umweltverbund zu stärken und den privaten Pkw-Verkehr und -Besitz zurückzudrängen.





Auch mit Hilfe von Carsharing?

In den Ballungsräumen sind öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad bei vielen Alltagswegen nicht langsamer als der Pkw. Es gibt allerdings auch in Großstädten Zeitlagen oder Relationen, bei denen der öffentliche Nahverkehr keine attraktiven Verbindungen bietet. In diesen Fällen ist es gut, wenn man auf Carsharing zurückgreifen kann, so dass man auch ohne eigenes Auto flexibel und schnell unterwegs ist. Allerdings sollte man die Wirkungen der Sharing Economy nicht überschätzen, ich bin da sehr vorsichtig.

Der größte Teil der städtischen Verkehrsprobleme hat seinen Ursprung allerdings im Umland.

Ja, in diesem Bereich ist der Marktanteil des ÖPNV noch zu gering. Deshalb sind Verkehrsmittel, wie bei Ihnen die StUB, wie das Karlsruher Modell oder die RegioTram hier in Kassel, die richtige Lösung. Solche Systeme braucht man viel häufiger und zwar für die längeren Reiseweiten. Bislang ist vor allem der Binnenverkehr im Fokus. Ein gutes Beispiel ist Kopenhagen, das für seinen hohen Fahrradanteil im Binnenverkehr hochgehalten wird. Der Pkw-Verkehr aus dem Umland nimmt dort weiter zu. Das Klima werden wir nicht retten, wenn wir uns nur auf die Stadtverkehre und die kurzen Reiseweiten konzentrieren. Es erfordert einen Paradigmenwechsel beim

Schieneverkehr. Die Angebote und die Infrastruktur im Fern- und Regionalverkehr müssen massiv ausgebaut werden. Dazu gehören die Stadt-Umland-Verkehre. Auch die regionalen Busverkehre müssen auf bestimmten Achsen mit Schnellbuslinien verstärkt werden. Hier sind die Verkehrsverbünde gefordert.

Die Angebote und die Infrastruktur im Fern- und Regionalverkehr müssen massiv ausgebaut werden.

Was müsste sich bei den Verbänden ändern?

Das Ziel sollte sein, den ÖPNV als Integrator für alle Verkehrsdienstleistungen zu etablieren. Das heißt integrierte Tarife, übergreifender Vertrieb und Kommunikation. Dafür müssen die ÖPNV-Anbieter IT-Unternehmen werden, dürfen aber ihr Kerngeschäft nicht vergessen, wie es bei der Deutschen Bahn oft den Anschein hat. In der Branche ist eine stärkere Zusammenarbeit wichtig. Sie ist sehr kleinteilig, denn man braucht den Maßanzug vor Ort. Aber eine gewisse Standardisierung könnte helfen. Gegenüber anderen Anbietern wie etwa Google, Daimler oder Uber haben die Verbände aber einen großen Vorteil. Sie wissen um die Probleme vor Ort und haben im Hinblick auf die unterschiedlichen Interessen von Stadt und Land, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern viel Erfahrung und eine hohe Kompetenz. Der Kompetenznachteil liegt bei der IT, außerdem ist die Nahverkehrsbranche relativ träge. Aber der ÖPNV ist eben ein komplexes Thema.

Welches sind die wichtigsten Handlungsfelder?

Ganz zentral ist das harte Angebot. Wenn das nicht da ist, kann man wenig Verkehr verlagern. Im Freizeitverkehr ist zwar noch etwas Luft, aber in den Spitzenzeiten sind die Kapazitäten ausgereizt. Wenn wir CO2 einsparen wollen, müssen

wir die Schieneninfrastruktur und das Angebot massiv ausbauen. Es geht vor allem um die längeren Reiseweiten, mit 20 bis 30 Kilometern, wie zum Beispiel bei der StUB. In diesem Bereich kann man viel CO2 einsparen. Auch die Fahrpreise haben einen steuernden Effekt, aber im Vergleich zum Angebot ist der nachrangig. Im Busverkehr kann man kurzfristig etwas verbessern, bei der Infrastruktur dauert das länger, deshalb sollte man frühzeitig damit beginnen.

Wichtig ist das so genannte Mobilitätsmanagement, dazu gehört zielgerichtete Information, um Verhalten zu ändern. Verhalten spielt sich in Routinen ab, die man aber aufbrechen kann. Viele Personen wären grundsätzlich bereit, ihre Mobilität zu verändern, aber sie wissen nur wenig von den Alternativen. Da ist es Aufgabe, diese Menschen zu informieren und an den ÖPNV heranzuführen. Auf der anderen Seite gibt es Personen, die durch Sachzwänge objektiv an den Pkw gebunden sind. Dann gibt es noch die

subjektiv gebundenen, die lehnen den ÖPNV schlichtweg ab. Wo sich die Kommunikation lohnt, kann man mit Marktforschung gut ausloten. Die VAG macht das schon seit vielen Jahren mit Socialdata.

„Nur mit Anreizen werden wir die Klimaziele nicht erreichen. Restriktive Maßnahmen gehören auch dazu.“

Was müsste die Politik dazu tun?

Man kann mit dem Fahrpreis und dem Angebot Anreize schaffen, das ist politisch leicht umsetzbar. Aber nur mit Anreizen werden wir die Klimaziele nicht erreichen. Restriktive Maßnahmen gehören auch dazu. Der Begriff ist zwar negativ besetzt, aber sie sorgen dafür, den Umstieg zu erleichtern. Wir müssen als Wissenschaftler über solche Wege nachdenken. Wie Push- und Pull-Maßnahmen sich wirksam ergänzen, weiß man leider nur durch Beispiele aus dem Ausland. Ein gutes Beispiel für nachhaltige Mobilität ist Wien, hier greift beides: Angebot, Fahrpreis, Parkraumbewirtschaftung, Kontrollen, Dienstgeberabgabe. Bei öffentlichen Veranstaltungen wie Vorträgen und Podiumsdiskussionen stelle ich fest, dass immer mehr Menschen das Thema Verkehrswende aufgreifen. Ich glaube, dass ein großer Teil der Bevölkerung weiter ist als die meisten Politiker denken. Deutschland liegt ordnungspolitisch weit hinten. Wenn man die Klimaziele ernst nimmt, muss man drastisch umsteuern. Der ÖPNV hat lange an mangelnder Wertschätzung gelitten. Über das Thema Klimaschutz kommen wir dahin, den ÖPNV wieder wertzuschätzen.

Wegen des 365-Euro-Tickets wird Wien gerne als Vorzeigebispiel genannt.

Wien ist ein gutes Beispiel für nachhaltige Mobilität – aber nicht wegen des 365-Euro-Tickets. Seit 15 bis 20 Jahren wird dort eine konsequent nachhaltige Verkehrspolitik und integrierte Stadtplanung betrieben. Im ÖPNV gibt es ein sehr gutes Angebot, die U-Bahn hat man stetig ausgebaut. Das Liniennetz bietet eine sehr gute Erschließung, etwa 97 Prozent der Bevölkerung wohnen nicht mehr als 300 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt. Allerdings ist Wien auch viel kompakter und dichter als die meisten Städte. Über Jahrzehnte integrierter Stadt- und Verkehrsplanung hat man dieses Niveau erreicht. Die Fahrpreise spielen



natürlich auch eine Rolle, aber die waren schon immer relativ niedrig. Vor allem wirkt heute die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung.

Mehr als der Fahrpreis?

Verkehrspolitisch gesehen, ja. Die Verkehrswende hat viel mit Flächenaufteilung zu tun. Fahrradverkehr, Elektromobilität mit Pedelecs und E-Rollern brauchen Fläche, ÖPNV-Beschleunigung ebenfalls. Das alles funktioniert nur, wenn man den Pkw zurückdrängt. Die Frage ist, ob die Politik da mitzieht. Nur wenn die Rahmenbedingungen passen, kann man auch mit niedrigen Fahrpreisen etwas erreichen. Preispolitische Maßnahmen haben durchaus eine Wirkung, sie sind aus meiner Sicht aber nicht die effektivste Lösung. Wenn ich möglichst viel Verkehr vom Auto auf den ÖPNV verlagern will, ist es sinnvoller, das Geld ins Angebot zu stecken, als in den Tarif.

Also mehr Angebot und höhere Kapazitäten.

Niedrige Fahrpreise führen kurzfristig vielleicht zu mehr Fahrgästen. Das geht aber bald zu Lasten von Qualität, Pünktlichkeit, Komfort und Kundenzufriedenheit und kostet am Ende wieder Fahrgäste.

Dennoch beschäftigen Sie sich mit neuen Tarifmodellen. Zum Beispiel mit der Machbarkeitsstudie zur Einführung eines E-Tarifs im VGN.

Das Hauptanliegen ist dabei nicht, den ÖPNV besonders günstig zu machen. Nahverkehr hat einen hohen Wert und er darf und soll auch etwas kosten. So vermeide ich Kannibalisierung, wie etwa den Gewinn neuer Fahrgäste zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs, und der Tarif behält seine Funktion als Steuerungsinstrument. Mit einem elektronischen Tarif nutzen wir die Möglichkeiten, die die Digitalisierung uns bietet und erleichtern so den Zugang zum ÖPNV. Die Fahrgäste kommen einfacher an ihr Ticket und der Verbund



„Wenn ich möglichst viel Verkehr vom Auto auf den ÖPNV verlagern will, ist es sinnvoller, das Geld ins Angebot zu stecken, als in den Tarif.“

hat deutlich mehr Gestaltungsmöglichkeiten. Die Bandbreite reicht von einem Bürgerticket mit einem geringen Solidarbeitrag und einer nutzungsabhängigen Komponente bis hin zum differenzierten Tarif mit Rabatten, Tagesbestpreis oder einer leistungsgerechten Preisbildung auf Basis von Entfernungen. Vor allem

für Gelegenheitskunden, für die es mit etwa 3 bis 15 Fahrten im Monat keine attraktiven Produkte im klassischen Tarif gibt, können ganz neue Tarifprodukte entwickelt werden. Für welches Modell man sich auch entscheidet, der Tarif sollte verständlich und transparent sein. ○



Digitaler Ausbau: WLAN in Bussen und Bahnen

Die Nutzung von Smartphones in allen Lebenslagen gehört zum Alltag und bestimmt auch in den öffentlichen Verkehrsmitteln das tägliche Bild. In vielen Verkehrsmitteln surfen die Fahrgäste mittlerweile kostenlos via WLAN.

Fahrgäste aus allen Altersgruppen nutzen die schnelle Möglichkeit, sich über Mails, Nachrichten oder Postings in sozialen Medien auszutauschen. Doch das WLAN im Bus oder an der Haltestelle macht es ebenso möglich, bequem Infos zu Fahrplänen oder zum Fußweg von der Haltestelle ans Ziel abzurufen sowie sich über Verspätungen und Störungen zu informieren. An Haltestellen und Stationen beschleunigt das WLAN etwa den Nutzern des HandyTickets den Zugang zum VGN Onlineshop. Möglich wurde dieser Service durch Fördermittel des Landes im Rahmen des Projekts BayernWLAN. In den landesweiten Aufbau eines Netzes mit künftig rund 40.000 Hotspots sind auch die öffentlichen Verkehrsmittel einbezogen. Dazu bezuschusst der Freistaat die Ausrüstung von 20 Bussen je Landkreis oder kreisfreier Stadt mit bis zu 2000 Euro je Fahrzeug. Kommunen mit besonderem Handlungsbedarf erhalten Mittel für zehn weitere Busse. Die Förderung ist als Anschubfinanzierung für einen weiteren Ausbau gedacht.

Beim Start 2017 zählten drei Verbundlandkreise zu den acht Pilotregionen in Bayern: der Landkreis Amberg-Weilburg mit der Stadt Amberg sowie die beiden mittelfränkischen Landkreise Fürth und Erlangen-Höchstadt. Im Rahmen des Förderprogramms ist auch in den Landkreisen Bamberg, Haßberge, Kitzingen, Neumarkt und Nürnberger Land die Aus-

rüstung von Bussen erfolgt oder in Vorbereitung.

Vorreiter unter den Stadtverkehren war Ansbach. Schon ab Dezember 2015 ließen dort die Stadtwerke alle Stadtbusse mit WLAN nachrüsten, damals noch ohne Förderung. Auch in Amberg, Bayreuth, Erlangen, Fürth und Neumarkt sind mit Routern ausgestattete Busse unterwegs. Im August 2018 folgte der Stadtverkehr in Gunzenhausen. Einen Monat später meldete der Stadtverkehr Schwabach die vollständige Ausrüstung seines Fuhrparks.

Zunehmend entwickelt sich das Angebot des kostenlosen Surfens zum Standard, wenn Buslinien im Wettbewerb vergeben werden, etwa in den Landkreisen Nürnberger Land, Roth und Forchheim. So gut wie abgeschlossen ist dieser Prozess in den Landkreisen Fürth und Erlangen-Höchstadt. Zum Teil sind auch die Fahrzeuge auf eigenwirtschaftlich betriebenen Linien mit Routern ausgestattet. Bei Verstärkerbussen, die nur zeitweise im Einsatz sind, lohnt sich der Aufwand nicht.

● Massiver Ausbau in Nürnberg

Eine Aufgabe größeren Ausmaßes ist der Ausbau in Nürnberg. Mittlerweile wird freies Internet in 178 eigenen Bussen der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft angeboten, zudem in 30 Fahrzeugen von Auftragsunternehmen. Mit der Runder-

neuerung der 14 Straßenbahnen vom Typ GT6N werden auch diese sukzessive mit Routern nachgerüstet. Der erste neue U-Bahn-Zug vom Typ G1 ist bereits ausgestattet. Mit Fördermitteln konnten bislang elf U-Bahnhöfe mit Hotspots versorgt werden: Weißer Turm, Maximilianstraße, Plärrer, Lozenzkirche, Wöhrder Wiese, Rathenauplatz, Hauptbahnhof, Flughafen, Frankenstraße, Messe und Scharfreitering. Fünf weitere Stationen bekommen 2019 noch WLAN. Surfen ist heute schon an 13 Bus- und Straßenbahnhaltestellen möglich. Neben den eigenen Mitteln und der Förderung über BayernWLAN finanziert die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft den Service auf einem weiteren Weg. Im Busverkehr bietet sie das Surfen über das Netz @mobiconnect, bei dem Nutzer nach dem Login kurz auf eine Werbeseite geleitet werden.



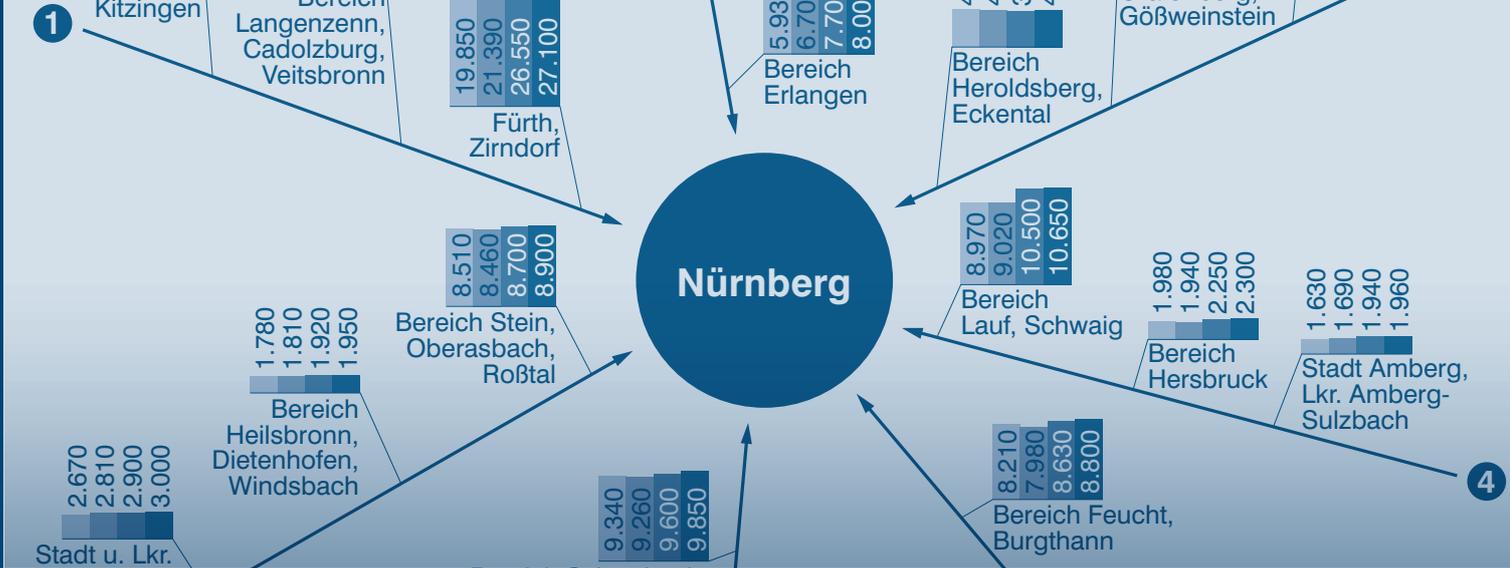


● Service kommt gut an

Die Erfahrungen mit WLAN in Fahrzeugen und an Haltestellen sind positiv. In Umfragen fanden die Fahrgäste das Angebot durchwegs gut und wünschen eine Ausweitung auf alle Linien oder Fahrzeuge. Ein großer Teil nutzt das WLAN bei der Fahrt häufig oder regelmäßig. Erwartungsgemäß steht das Surfen bei Schülerinnen und Schülern hoch im Kurs. Positive Effekte sind mitunter mehr Ruhe und weniger Vandalismus in den Fahrzeugen. In den Landkreisen Fürth und

Erlangen-Höchstadt fanden Befragungen auch auf Linien mit Pendlerverkehr statt. Hier hatte die Gruppe der 25- bis 50-Jährigen den größten Anteil. Im Landkreis Erlangen-Höchstadt nutzten im September 2017 15.400 Fahrgäste in 19 Bussen den Service. Im Mai 2019 verzeichnete das Landratsamt mit rund 54.750 Nutzern in 43 Fahrzeugen einen Rekordwert. Wie sehr die Nachfrage steigt, zeigt auch die Statistik der VAG. Zählte man im Januar 2018 bereits 210.000 Logins, liegt die Zahl der Verbindungen mittlerweile bei über 700.000 pro Monat. ○





Verkehrsentwicklungsbericht 2018

Alle zwei Jahre nimmt der VGN amtliche Statistiken und Prognosen sowie Daten aus Verkehrserhebungen und dem Zahlenwerk des Verkehrsverbundes unter die Lupe. Die jüngsten Ergebnisse sind im Verkehrsentwicklungsbericht 2018 zusammengefasst.

Der Bericht beschreibt und bewertet die Entwicklung des Verkehrsgeschehens im VGN anhand der Veränderungen bei den Strukturdaten, den Betriebsleistungs- und Angebotsdaten sowie der Nachfrageentwicklung im ÖPNV und im Individualverkehr. Auf 55 Seiten mit zahlreichen Tabellen und Abbildungen stellt er die Verkehrsentwicklung im VGN dar und liefert gute Argumente für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Laut den Ergebnissen der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern werden bis 2036 die regionalen Unterschiede in der Einwohnerentwicklung bestehen bleiben. Für den VGN-Raum zeigt sich ein ähnliches Bild wie für ganz Bayern, allerdings ist die Spannweite zwischen Plus und Minus nicht so groß. Für das gesamte Verbundgebiet gehen die Prognosen von einem moderaten Zuwachs von 1,3 Prozent aus.

Die Städte Nürnberg und Fürth sollen bis 2036 um über 30.000 Einwohner wachsen. Fürth hätte dann fast 136.000 Einwohner (+10.000). Die Städte Amberg und Bayreuth müssen mit Einwohnerverlusten rechnen. Auch in den Landkreisen verläuft die Entwicklung sehr unterschiedlich. Während den Landkreisen Neumarkt oder Nürnberger Land Zuwächse vorausgesagt

werden, sollen Lichtenfels und Bayreuth Einwohner verlieren. In den beitragsinteressierten Gebietskörperschaften im nordöstlichen Oberfranken stellt sich die Bevölkerungsentwicklung durchwegs negativ dar.

Wie schon in den letzten Jahren zeigt sich, dass der Alterungsprozess der Bevölkerung trotz der Wanderungsgewinne nicht mehr gestoppt, allenfalls abgemildert werden kann. Schon 2022 wird die Altersgruppe der über 60-Jährigen die größte Altersgruppe sein. Laut einer Untersuchung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nutzen nur sechs Prozent dieser Bevölkerungsgruppe täglich den ÖPNV, während ihn 54 Prozent nie nutzen. In diesem Segment neue Kunden zu gewinnen, wird eine enorme Herausforderung für die Verbundpartner sein.

Auch die Entwicklung der Schülerzahlen wird im aktuellen Verkehrsentwicklungsbericht betrachtet. Nach vielen Jahren mit rückläufigen Schülerzahlen zeichnet sich eine Trendwende ab: Ab dem Schuljahr 2016/17 haben sich die Schülerzahlen im VGN erstmals wieder geringfügig erhöht. Der Zuwachs beschränkt sich derzeit noch auf die drei Großstädte in der Städteachse und auf Bamberg und Bayreuth. Bayernweite Prognosen gehen davon aus,

dass auch in einigen VGN-Landkreisen die Schülerzahlen steigen. In Gebieten mit negativer Bevölkerungsentwicklung kann jedoch nicht mit einer Trendumkehr gerechnet werden.

● Attraktives ÖPNV-Angebot wirkt sich positiv aus

Nach wie vor stehen die Pendlerströme im Fokus des Berichts. Sie sind so stark wie nie zuvor: In den letzten 20 Jahren hat sich die Anzahl der Berufseinpendler nach Nürnberg in den sieben auf Nürnberg aus-





Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern

Veränderungen 2016 bis 2036

■	-7,5 % bis unter -2,5 %	abnehmend
■	-2,5 % bis unter 2,5 %	stabil
■	2,5 % bis unter 7,5 %	zunehmend
■	7,5 % bis unter 12,5 %	stark zunehmend

gerichteten Pendlerachsen um fast 20.000 erhöht, was einer Zunahme von über 18 Prozent entspricht. Der bundesweite Trend der zunehmenden Arbeitsplatzmobilität ist also auch im VGN erkennbar und wird in Zukunft für ein noch höheres Verkehrsaufkommen im Verbundgebiet sorgen.

Interessant ist vor allem die Langzeitbetrachtung von ÖPNV und MIV. Der Vergleich der Verkehrsentwicklung vor dem Verbundstart im Jahr 1985 mit dem Jahr 2015 zeigt, dass sich in den letzten 30 Jahren das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr um 56 Prozent erhöht hat – jedoch nicht auf allen Pendlerachsen in gleichem Maße. Ein attraktives Zugangebot kann sich durchaus positiv auf das Verkehrsaufkommen auswirken. Es kann das Wachstum des Individualverkehrs

bremsen bzw. sogar zu einem Rückgang führen, wie die folgenden Beispiele zeigen: Zwischen Nürnberg, Lauf und Hersbruck, dem so genannten „Pegnitzkorridor“, gibt es das größte Zugangebot innerhalb des VGN. Auf diesem Streckenabschnitt verkehren täglich weit mehr als 200 Regionalbahnen der Linien R3 und R4 sowie die S-Bahnen der Linie S1. Die Zuwächse im MIV innerhalb des Pegnitzkorridors in den letzten 30 Jahren liegen hier bei nur neun Prozent und damit weit unter dem „VGN-Durchschnitt“ von 56 Prozent. Sogar zurückgegangen ist der Individualverkehr zwischen 2010 und 2015 auf der Strecke zwischen Nürnberg und Ansbach. 2010 ging die S4 nach Ansbach an den Start. Auch zwischen Pegnitz und Bayreuth ist der Individualverkehr in der Zeit von 2010 bis 2015 um etwa fünf Prozent zurück-

gegangen. Stadt und Landkreis Bayreuth traten 2010 dem VGN bei.

Auf der anderen Seite macht sich der Ausbau von Straßen negativ bemerkbar: Zwischen Roth und Weißenburg, wo die B2 teilweise mehrspurig ausgebaut und damit attraktiver gemacht wurde, ist der Individualverkehr zwischen 1985 und 2016 überdurchschnittlich um 63 Prozent gewachsen. Alle Anzeichen und Entwicklungen im MIV deuten darauf hin, dass der Pendlerdruck weiter steigt. Die aufgezeigten Entwicklungen unterstreichen die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus des regionalen Schienenverkehrs im Verbundgebiet, insbesondere des S-Bahn-Netzes.





Regionalbusdesign setzt Maßstäbe

Im einheitlichen Design fahren immer mehr Linienbusse als Werbeträger in eigener Sache durch Landkreise und Städte. Der Look mit hohem Wiedererkennungswert macht den ÖPNV vor Ort präsent und damit auch das Verkehrssystem des VGN.

Bereits 2015 beschloss der Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan nach umfangreichen Abstimmungen ein verbundweit einheitliches Gestaltungskonzept für Fahrzeuge im regionalen Busverkehr. Sehr erfreulich ist, dass mittlerweile die große Mehrheit der Landkreise im VGN sowie auch zwei kreisfreie Städte das Regionalbusdesign umsetzen bzw. das Design in ihren Gremien abgestimmt haben und zukünftig umsetzen werden.

Als Bestandteil ihres ÖPNV-Marketings geben viele Landkreise in ihrem lokalen Nahverkehrsplan das Design für die Außengestaltung der öffentlichen Busverkehre verbindlich vor. Zudem findet es auch Anwendung bei der Vergabe von Verkehrsleistungen durch die Landkreise. Unterstützt wurde und wird die Umsetzung des Busdesigns durch die Regierung

von Mittelfranken. Vor dem Hintergrund, dass die Fördermittel in Mittelfranken regelmäßig nicht ausreichen, um allen Anträgen auf Busförderung entsprechen zu können, hatte die Regierung das Auswahlverfahren seinerzeit neu um die Bedingung der Außengestaltung der Busse im VGN-Design erweitert.

● Gestaltungsaufbau

Um der heterogenen Struktur des Verkehrsverbundes mit seinen über 20 Aufgabenträgern Rechnung zu tragen, wurde der Gestaltungsrahmen der Fahrzeuge so definiert, dass zum einen das System VGN einheitlich zur Geltung kommt, zum anderen aber auch jeder Aufgabenträger individuell in Erscheinung tritt. Ganz wesentlich zur Akzeptanz des Konzepts hat

beigetragen, dass der jeweilige Landkreis oder die jeweilige Stadt die Farbgebung nach eigenen Vorstellungen entscheiden kann, zum Beispiel in der Landkreis- oder Stadtfarbe. Ein unten auf allen vier Seiten des Fahrzeugs umlaufender Farbstreifen bedeckt rund ein Drittel der Fläche vom Boden zum Fenster. Zudem besteht die Möglichkeit sich hinter der zweiten Achse, am Heck und in einem kleinen Bereich an der Front mit eigenem Logo, Wappen oder Schriftzug zu präsentieren. Somit wird das planerische und finanzielle Engagement des Aufgabenträgers für den ÖPNV erkennbar gemacht. In der Bevölkerung stärkt die Gestaltung der Fahrzeuge die Identifikation mit „ihrem“ Nahverkehrsangebot. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren hat in vielen Fällen auch der Verkehrsunternehmer die Möglichkeit,





sich an diesen Positionen am Fahrzeug zu präsentieren.

Exakt definiert sind auch die seitlichen Positionen für die Anbringung des rund 80 Zentimeter großen VGN-Logos auf der Fahrerseite sowie des Schriftzuges „Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“. Im Frontbereich gilt als Mindeststandard ohnehin für alle Fahrzeuge das Anbringen eines VGN-Signets an einer für den Fahrgast gut einsehbaren Stelle. Damit ist für diese auf einen Blick deutlich, dass es sich um ein VGN-Verkehrsmittel handelt in dem zum Beispiel der für die vorherige Zugfahrt gelöste Fahrschein zur Weiterfahrt genutzt werden kann. Das Design

wird im Übrigen nicht nur bei Gelenk- oder 12-Meter-Bussen angewendet, sondern auch bei Kleinbussen, wie sie z.B. im Bedarfsverkehr zum Einsatz kommen.

● Umsetzung und Erfahrungen bei den Aufgabenträgern

Ende 2018 hat der Landkreis Nürnberger Land als erster die Umstellung seiner Busflotte auf das einheitliche Regionalbusdesign abgeschlossen. Bei den Fahrgästen kommt die Gestaltung mit weißem Fahrzeug und hellgrünem Streifen in den Farben des Landkreislogos sehr gut an, bestätigt die Landkreisverwaltung. Die

Busse zeigen sehr anschaulich, wie viel ÖPNV im Landkreis bereits für die Bevölkerung vorhanden ist. Die Fahrzeuge dienen damit als hervorragender Werbeträger für den öffentlichen Nahverkehr. Im September 2019 wird im Landkreis Erlangen-Höchstadt das letzte Linienbündel im Landkreislayout in Betrieb gehen. Auch bei weiteren Aufgabenträgern, in deren Gebiet die Umstellung sukzessive erfolgt, erkennen nun viele Kunden, dass es sich bei den Bussen nicht um Schulbusse handelt, sondern um öffentlichen Verkehr, der von allen Fahrgästen mit einem VGN-Fahrschein genutzt werden kann.





S1 Nordost: Neue Haltepunkte für die S-Bahn

Wichtige Meilensteine erreichten die Planungen für die Haltepunkte Forchheim-Nord und Bamberg-Süd. Im März 2018 unterzeichnete Staatsminister Joachim Herrmann den Planungsvertrag mit der Deutschen Bahn zur künftigen Station Bamberg-Süd. Im Oktober startete das Anhörungsverfahren zur Planänderung für den neuen Haltepunkt Forchheim-Nord.

2006 legten sich im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens zur Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 die Deutsche Bahn und der Freistaat Bayern auf einen Ausbau ohne die beiden Haltepunkte fest. Nach deren Einschätzung stand den hohen Kosten ein zu geringes Fahrgastpotenzial gegenüber. Ein nachträglicher Bau erschien noch unwahrscheinlicher. Denn die Gleise der S-Bahn verlaufen in Mittellage zwischen den außenliegenden Fernverkehrsgleisen. Der

Bau neuer Haltepunkte erfordert deshalb das Aufspreizen der äußeren Gleise sowie einen höheren Aufwand für einen barrierefreien Zugang zu den Mittelbahnsteigen.

Anders sah man die verkehrliche Bedeutung der Haltepunkte in den beiden Städten Forchheim und Bamberg. Denn die Entwicklungsperspektiven sprachen für ein wachsendes Potenzial und somit für den Bau. Erste Verhandlungen mit der BEG und dem Freistaat Bayern im Jahr 2011 endeten ohne Erfolg. Nach weiteren

langen und kontroversen Abstimmungen zwischen allen Beteiligten gelang in den Jahren 2017 und 2018 schließlich die Einigung. Beide Stationen sind nun planerisch abgesichert und fester Bestandteil des weiteren Bahnausbaus zwischen Forchheim und Bamberg.

● Forchheim-Nord

In enger Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sowie der Stadt und dem Landkreis Forchheim führte die Verbundgesellschaft in den Jahren 2013 und 2014 neue Erhebungen und eine anschließende Potenzialanalyse durch. Im Ergebnis konnte für Forchheim-Nord mit 1.160 Ein- und Aussteigern ein ausreichendes Fahrgastpotenzial nachgewiesen werden, der geforderte Schwellenwert liegt bei 1.000. Die größte ermittelte Nutzergruppe sind die Schüler und Lehrer der drei unmittelbar angrenzenden Schulen: Grund- und Mittelschule, Realschule und berufliches Schulzentrum.

Der Haltepunkt fand durch ein Änderungsverfahren zur Planfeststellung Eingang in



Baub Abschnitt Forchheim (Karte: DB AG)



die Planungen. Zur Lage wurden sechs verschiedene Varianten geprüft. Er wird nun nördlich des heutigen Standorts der Fußgängerunterführung Dietrich-Bonhoeffer-Straße liegen und von dort aus über eine barrierefreie Rampe zugänglich sein. Durch einen, technisch weiterhin möglichen, zusätzlichen Zugang nördlich des Bahnsteigs könnten in Zukunft die Wege zwischen Haltepunkt und den Schulstandorten weiter verkürzt werden. Eine Finanzierung dieses zusätzlichen Zugangs ist bisher allerdings noch nicht in Sicht. Der Bau des neuen Haltepunkts wird über das Ausbauprojekt finanziert. Die Stadt Forchheim ist an der Finanzierung des Umbaus der Unterführung beteiligt. Sie übernimmt auch den Bau einer P+R-Anlage auf einem nahegelegenen Grundstück.

● Bamberg-Süd

Den Weg für den Haltepunkt Bamberg-Süd machte der Stadtratsbeschluss für die ebenerdige Durchfahrung des Bamberger Hauptbahnhofs durch den

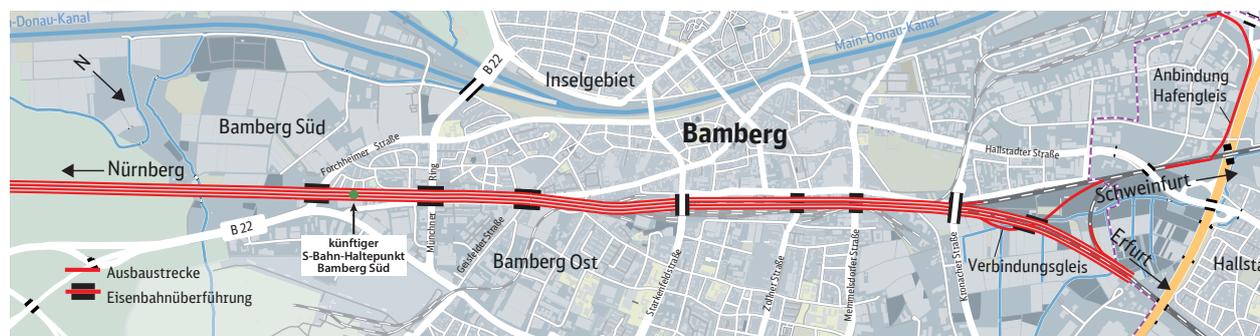
Fernverkehr frei. Im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 wurde zwischen Bahn und Stadt Bamberg heftig um den Verlauf und die Ausgestaltung des viergleisigen Ausbaus gerungen. Nach jahrelanger und intensiver Auseinandersetzung mit dem Projekt, erfolgte am 6. März 2018 der Beschluss. Noch im selben Monat war mit der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung auch der S-Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd gesichert.

Das von der Verbundgesellschaft ermittelte und mit allen Beteiligten abgestimmte Potenzial liegt bei knapp 900 (878) Ein- und Aussteigern pro Tag. Die größten Nutzergruppen stellen die Umsteiger aus bis zu drei Stadtbuslinien, gefolgt von Besuchern der Brose Arena dar. Die Einwohner und Arbeitsplätze im fußläufigen Einzugsbereich steuern mit 400 Ein- und Aussteigern zum Nutzerpotenzial bei.

Bedeutsam für die Nutzung der Station ist besonders die Brose Arena. In der drittgrößten Multifunktionshalle Bay-

erns finden zahlreiche Veranstaltungen, wie Konzerte, Sportveranstaltungen, Kongresse und Messen mit hohen Besucherzahlen statt. Diese flossen mit in die Potenzialuntersuchung ein. Vom gewählten Standort an der Nürnberger Straße aus ist sie mit kurzem Fußweg zu erreichen. Die Stadt Bamberg prüft noch, ob sich die Erreichbarkeit des Haltepunkts von der Brose Arena aus durch einen zusätzlichen Zugang von der Forchheimer Straße noch einmal deutlich verbessern lässt.

Auch wenn der ermittelte Wert derzeit noch unter 1.000 Ein- und Ausstiegen liegt, ist durch Entwicklungsperspektiven vor allem im Bereich der Arbeitsplätze in Zukunft noch eine deutliche Steigerung der Ein- und Aussteigerzahlen zu erwarten.



Bauabschnitt Bamberg (Karte: DB AG)



Die S5 kommt 2020

Eigentlich hätte das Netz der S-Bahn Nürnberg zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 um rund 25 Kilometer wachsen sollen. Nun geht die künftige S5 Nürnberg – Allersberg voraussichtlich im Sommer 2020 in Betrieb. Sie ersetzt den bisherigen Allersberg-Express.

Dann stehen voraussichtlich die neuen S-Bahnen der Baureihe Coradia Continental (ET 1440) des Herstellers Alstom für den Einsatz bereit. Die spurtstarken Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sind bestens für den S-Bahnbetrieb auf der Schnellfahrstrecke geeignet. Sie sind vollständig barrierefrei und bieten mit Klimatisierung, kostenfreiem WLAN und Steckdosen zum Aufladen von Geräten viel Komfort. Wie in der Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) vorgesehen, sollen die neuen Triebzüge auf den

Strecken nach Ansbach, Neumarkt und Allersberg eingesetzt werden.

Die Umstellung der Strecke Nürnberg – Allersberg auf S-Bahnbetrieb sollte mit Inkrafttreten des neuen Verkehrsdurchführungsvertrages zwischen BEG und DB Regio Bayern bereits im Dezember 2018 stattfinden. Übergangsweise wären dann die umgebauten Intercity-Garnituren des München-Nürnberg-Express' auf der S5 verkehrt, bis die neuen S-Bahnen kommen. Dieser Fahrzeugtausch war zum Fahrplanwechsel jedoch nicht möglich,

da die für den Regional-Express vorgesehenen Skoda-Doppelstockzüge noch nicht eingesetzt werden können. Ihnen fehlt bislang die vollständige Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt.

● Wieder mehr Fahrten

Mit dem Einsatz der neuen Züge kann das Fahrtenangebot zwischen Nürnberg und Allersberg wieder verdichtet werden, ergänzt durch den zweistündlichen Regional-Express. Mangels geeigneter Fahrzeuge musste 2013 der Fahrplan des Allersberg-Express' ausgedünnt werden, trotz erheblicher Proteste des hauptsächlich betroffenen Landkreises Roth und des ZVGN. Mit dem Einsatz der neuen S-Bahnen kann das von der BEG bestellte Angebot in vollem Umfang gefahren werden. Im Gegensatz zu den Skoda-Doppelstockzügen bewähren sich die Fahrzeuge der Baureihe ET 1440 schon auf vielen Strecken in Deutschland. Produktion sowie Zulassung der Züge bei Alstom in Salzgitter, als Voraussetzung für die geplante Inbetriebnahme zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2020, laufen bislang planmäßig.





Die S2 zieht bei Takt und Bahnsteighöhen gleich

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verkehrt die S2 zwischen Nürnberg und Altdorf auch in den Nebenverkehrszeiten im 20/40-Minuten-Takt. Eine Vereinheitlichung steht auch bei den Bahnsteighöhen im Netz der S-Bahn an.

In der Nebenverkehrszeit sowie am Wochenende fahren auf der gesamten Strecke der S2 nun jeweils zwei Züge pro Stunde. Bislang galt in diesen Zeiträumen zwischen Nürnberg und Altdorf ein 40-Minuten-Takt. Damit ist eine der Forderungen, die der ZVGN im Vorfeld der Ausschreibung der S-Bahn Nürnberg stellte, erfüllt. In der Auftragsbekanntmachung zum S-Bahn-Verkehrsvertrag hatte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Taktverdichtung als Eventualposition berücksichtigt. Seit Dezember 2018 haben die Fahrgäste auf der Achse Nürnberg – Altdorf abends und am Wochenende nun das gleiche Fahrplanangebot wie die Fahrgäste auf den anderen S-Bahn-Strecken im VGN.

● Einheitliche Bahnsteighöhe

Das gemeinsame Konzept von Deutscher Bahn und BEG für streckenbezogene Zielbahnsteighöhen sieht für das Netz der S-Bahn Nürnberg eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern vor. Dieser einheitliche Standard von Bahnsteigen und damit auch Fahrzeugen ermöglicht den Fahrgästen einen durchwegs barrierefreien

Ein- und Ausstieg. Aktuell weisen die 23 Bahnsteige an der Strecke Roth – Nürnberg – Altdorf noch eine Höhe von 96 Zentimetern auf und müssen deshalb angepasst werden. Der relativ einfache Weg wäre ein Anheben der Gleise um 20 Zentimeter. Wie eine im Auftrag des Freistaats Bayern erstellte Machbarkeitsstudie jedoch ergab, kann diese ursprünglich vorgesehene Lösung nicht an allen Stationen angewandt werden. Stattdessen müssen die betreffenden Bahnsteige abgesenkt und damit grundlegend erneuert werden. Gegenüber der früheren Planung verzögert sich so deren Fertigstellung. Der aktuelle Zeitplan sieht vor, dass bis Anfang 2022 für alle Stationen Baurecht vorliegt. Direkt im Anschluss sollen die Bauarbeiten starten. Bei einzelnen Stationen, an denen einfache Verhältnisse vorliegen, strebt die Bahn eine frühere Genehmigung und Realisierung an.

Mit der Verfügbarkeit der neuen Züge vom Typ Coradia Continental werden diese auf den S-Bahnlinien nach Neumarkt, Ansbach und Allersberg eingesetzt. Die bisherigen Talent 2 kommen dann auf der S1 sowie der S2 zum Einsatz. Wegen der beschriebenen baulichen Verzögerung an den Haltepunkten der S2 Roth – Altdorf passen bis zur Fertigstellung der Bahnsteige diese Fahrzeuge nicht zur noch vorhandenen Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern. Für diese Übergangszeit besteht auf der S2 leider keine Barrierefreiheit. Mit Abschluss der Baumaßnahmen sind im Nürnberger S-Bahn-Netz dann alle Bahnsteige kompatibel mit der Einstiegshöhe der Fahrzeuge. Damit ist die durchgängige Barrierefreiheit des Systems mit derzeit 120.000 Ein-, Aus- und Umsteigern täglich gewährleistet.



Viel Aufmerksamkeit für das Thema Mobilität

Die Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs hervorzuheben und treue Kunden in ihrem Verhalten zu bestätigen, sind die Ziele der Imagekampagne, die 2018 mit drei aufmerksamkeitsstarken Motiven startete.

Mit Motiven, die auf den ersten Blick nichts mit dem Nahverkehr zu tun haben, erregte der VGN Aufmerksamkeit. Die 2018 gestartete Imagekampagne soll ein positives Bewusstsein für den ÖPNV schaffen, indem sie die Leistungsfähigkeit und die Vorteile des Gesamtsystems ÖPNV in der Metropolregion aufzeigt. In drei Wellen sind 2018 die Themen Leistungsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Sortiment aufgegriffen worden.

„Wir arbeiten an Ihrer idealen Linie“ lautete beispielsweise der Slogan zum ersten Motiv. Die einmal geweckte Aufmerksamkeit wurde dazu genutzt, weitere Informationen zum Thema zu platzieren. Das geschah mit Hilfe sogenannter Advertorials, redaktionell gestalteter Seiten in verschiedenen Tageszeitungen im VGN-Gebiet. Jedes Thema wurde hier journalistisch aufbereitet, Fahrgäste kamen zu Wort und ein unabhängiger Experte beantwortete Fragen. Andreas Starke, Vorsitzender der Metropolregion Nürnberg und Oberbürgermeister der Stadt Bamberg betonte beim Thema „Leistungsfähigkeit“ beispielsweise die Funktion des VGN als „Klammer der Metropolregion“. Passend zum Thema „Umweltschutz“ forderte Richard Mergner, Landesvorsitzender des BUND Naturschutz „Vorfahrt für Busse und Bahnen“. Beim Schwerpunkt „Sortiment“ bescheinigte Gerd Probst, unabhängiger Berater und Tarifexperte, dem VGN, mit den TagesTickets ein „vorbildlich einfaches und günstiges Angebot“ vorzuhalten.



Neben den Anzeigen und redaktionell gestalteten Seiten in den Tageszeitungen waren die Motive auf Großflächenplakaten, City Lights und an vielen Haltestellen zu sehen sowie online oder als Postkartenmotive zu finden. Für die Microsite zur Kampagne unter vgn.de/gut wurden die Inhalte der unterschiedlichen Themenfelder noch einmal speziell für das Internet aufbereitet.

● Anzeigenmotive zum Leben erweckt

Um noch weitere Anreize zu setzen, die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems ÖPNV in der Metropolregion auszuprobieren, holte der VGN die Werbemotive



teilweise von den Plakaten und erweckte sie zum Leben. Ergänzend zum Motiv mit dem Zebra konnten sich die Besucher des Tiergartens Nürnberg an einem Aktionstag zum Beispiel schminken lassen, Karten ausmalen oder Grüße verschicken. Besonders großen Anklang fanden die „lebenden Bäume“ in den Fußgängerzonen in Nürnberg, Fürth, Erlangen, Bamberg und Bayreuth. Die als Bäume verkleideten Stelzenläufer waren nicht nur ein beliebtes Fotomotiv, sondern machten auch auf den Beitrag des öffentlichen Nahverkehrs zum Umweltschutz aufmerksam. Zusammen mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen, die Busse der neuesten Generation präsentierten, zeigte der VGN, wie umweltfreundliche



VGN. Natürlich gut.





Manni Semester wirbt für das Semesterticket

Das Semesterticket wird immer beliebter. Nicht zuletzt dank der zielgruppengerechten Werbung hat der Absatz des Tickets im Wintersemester 2018/19 einen neuen Höchststand erreicht.

Die Studierenden der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, der Technischen Hochschule Nürnberg, der Evangelischen Hochschule Nürnberg sowie der Hochschule für Musik Nürnberg erwerben mit der Einschreibung automatisch die Basiskarte mit zeitlich eingeschränkter Nutzungsmöglichkeit aller Verkehrsmittel im VGN. Die volle Mobilität bietet die Zusatzkarte, die optional zugekauft werden kann. Die Kaufquote hat im Wintersemester 2018/19 mit 46,78 Prozent einen neuen Höchststand erreicht. Im Wintersemester 2017/18 lag die Quote noch bei rund 44 Prozent. Trotz leicht gesunkener Studierendenzahl hat sich die Zahl der Käufer um rund 800 auf mehr als 24.800 erhöht. Im Vergleich zum ersten Jahr der Einführung ist das ein Anstieg um

rund zehn Prozent. Die Basiskarte wird generell im VGN-Onlineshop heruntergeladen, bereits 91 Prozent der Studierenden wählen auch beim Kauf der Zusatzkarte den elektronischen Vertrieb in Form von Print- oder HandyTickets. Lediglich neun Prozent kaufen das Ticket am Automaten.

Von Beginn an hat der VGN das Semesterticket offensiv an den Hochschulen beworben. Mit Info-Ständen, Plakaten, Print- und Online-Werbung sowie Guerilla-Aktionen sorgte das Semesterticket immer wieder für Aufsehen. Sehr positiv

gestaltete sich die Zusammenarbeit mit den Hochschulen und dem Studentenvorwerk. Der VGN erhielt die Chance, die Semesterticket-Werbung auch an sehr exponierten Stellen zu präsentieren, wie z.B. an Validierungsautomaten oder auf den Mensa-Tabletts. Besonders gut kamen die Kaffeebecher mit Weltraummotiv bei den Studierenden an. Aber auch die Semesterkalender in DIN A2-Format fanden reißenden Absatz.

Zusätzlich zu den bewährten Werbeträgern wie Plakaten, Bannern, Internet, Infoscreen und Vor-Ort-Information installierte der VGN im Februar 2018 einen Instagram-Kanal. In erster Linie sollte er dazu dienen, die Rabattpartner des Semestertickets bekannter zu machen und die Sympathiewerte für das Semesterticket noch weiter zu steigern. Seither ist das Meerschweinchen Manni Semester als offizieller Botschafter des Semestertickets für Erlangen-Nürnberg unterwegs. Die Erfahrung hat gezeigt, dass auf Instagram Stories besser funktionieren. Deshalb hat Manni schon einiges erlebt – vom Wandern auf dem 5-Seidla-Steig bis zum 1000-Miles-Run in Erlangen. Beliebt sind auch die 2019 eingeführten Kochsessions und Montagsswitze. Derzeit hat Manni 685 Abonnenten.





Freizeitlinien: 100.000er-Marke geknackt

Die VGN-Freizeitbuslinien werden immer beliebter. 2018 haben sie zum ersten Mal in ihrer über 25-jährigen Geschichte die magische Grenze von 100.000 Fahrgästen überschritten.



Seit einigen Jahren liegen die Fahrgastzahlen der VGN-Freizeitlinien auf einem konstant hohen Niveau von über 90.000 Fahrgästen. Mit exakt 100.004 Fahrgästen auf 24 Linien wurde in der vergangenen Saison vom 1. Mai bis 1. November erstmals die 100.000er-Marke geknackt. Einen großen Anteil daran hatten die „Zugpferde“ Trubachtal- und Wiesenttal-Express. Sie bilden seit Jahren zusammen das Spitzenduo der Freizeitlinien. Rund ein Drittel aller Fahrgäste nutzten im vergangenen Jahr diese beiden Buslinien. Mit 17.393 Fahrgästen beförderte der Trubachtal-Express so viele wie nie zuvor während seines zehnjährigen Bestehens. Der Spitzenreiter unter den Freizeitbussen bedient die Haltestellen entlang des 5-Seidla-Steigs von Gräfenberg über Thuisbrunn, Egloffstein und Obertrubach bis Gößweinstein. Dort besteht Anschluss an den zweitplatzierten Wiesenttal-Express. Dieser pendelt zwischen den Schienenthalpunkten Peg-

nitz und Ebermannstadt. Mit knapp 10.000 Fahrgästen steht der Hallerndorfer Keller-Express an dritter Stelle der beliebtesten Freizeitlinien. Er bringt Fahrgäste an Wochenenden und Feiertagen von Forchheim bis zum Fußes des Kreuzbergs, der mit seinen Kellem ein beliebtes Ausflugsziel ist.

● Gottesgarten-Express

Neu an den Start ging 2018 der Gottesgarten-Express, der vom Bahnhof in Burgkunstadt über Altenkunstadt, Weismain, Weihermühle und Kleinziegenfeld bis Göräu den Main hinauf fährt. Trotz der Kombination mit zwei neuen VGN-Freizeit-tipp erreichte der Gottesgarten-Express in seiner ersten Saison noch keinen sehr großen Bekanntheitsgrad. Dabei bietet er mit seinem Fahrradanhänger, der sogar für e-Bikes geeignet ist, gerade Radfahrern attraktive Fahrtmöglichkeiten. Im Frühsommer 2019 erschien ein neues Rad-Ringbuch, das die Vorteile dieser Linie in den Fokus rückt.

● KombiTicket-Lösung

Eine Steigerung von über 200 Prozent erlebte der Kleine-Brombachsee-Express in der vergangenen Saison. Das lag zum einen an der direkten Anbindung an den Bahnhof Pleinfeld und zum anderen am

KombiTicket mit der Tourismusregion. Seit Mai 2018 können Urlauber im Fränkischen Seenland mit ihrer Gästekarte den Altmühlsee- sowie den Kleinen-Brombachsee-Express kostenlos nutzen. Dem Altmühlsee-Express bescherte diese Regelung eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 70 Prozent.

● Die meisten Fahrgäste im Mai

Fahrgaststärkster Monat war auch 2018 wieder der Mai. Dabei lagen die Schwerpunkte je nach Jahreszeit auf unterschiedlichen Gebieten: Während in den Monaten Mai, Juni und Juli die Freizeitlinien Hochsaison hatten, die Bierkeller ansteuerten, waren die Linien im Fränkischen Weinland zwischen August und September am besten ausgelastet.



Mit dem VGN auf Tour

Urlaub in der näheren Umgebung liegt im Trend. Die fränkische Tourismusbilanz wies für 2018 zum fünften Mal in Folge ein Rekordergebnis aus. Dass viele attraktive Ausflugsziele quasi vor der Haustüre liegen, zeigte einmal mehr der VGN mit seinen Freizeittipps.

Insgesamt 18 neue Freizeittipps, darunter zwei Städtetouren, eine Drei-Tages-Tour und eine Radtour sowie eine Kinderwanderung und eine Sammlung von zehn Fahrradtouren speziell für Familien hat der VGN auf der Freizeit-Messe im März 2018 vorgestellt. Ein Schwerpunkt lag dabei auf dem Landkreis Haßberge, der seit Anfang Januar 2018 komplett zum VGN gehört.

Dank der guten Verbindung mit dem Regionalexpress ist der östlichste Landkreis Unterfrankens für Besucher aus der Metropolregion Nürnberg attraktiv. Gleich drei neue Wandertipps, eine Radtour und zwei Städtetouren in die Region der Burgen und Schlösser stellte der VGN vor. Auch für weitere Ziele im Verkehrsverbund wurde geworben. Schließlich liegen elf namhafte Tourismusregionen im über 15.000 Quadratkilometer großen VGN-Gebiet.

Bereits im Vorfeld der Freizeit-Messe hatte das VGN-Team kräftig die Werbetrommel gerührt. Bei der Pressekonferenz stellte Gerhard Zuber zusammen mit Flughafenchef Dr. Michael Hupe den Journalisten neue Ziele in Nah und Fern vor. Dr. Hupe zeigte sich dabei ebenso begeistert von der guten Anbindung der Terminals an die U-Bahn wie von den neuen Busverbindungen nach Fürth und Erlangen.

Beim offiziellen Rundgang zur Eröffnung der Messe war neben Bürgermeistern, Landräten und der Messeleitung auch Landtagspräsidentin Barbara Stamm zu Gast am VGN-Stand. Messechef Henning Könicke dankte bei dieser Gelegenheit Gerhard Zuber für dessen langjähriges

Engagement im Freizeitverkehr des VGN und überreichte zum Abschied ein kleines Präsent.

Besucher, die sich gezielt für eine Region interessierten, erhielten wie gewohnt zusätzliche Insidertipps von den Freizeitpartnern des VGN am Messestand. An jedem Messtagspräsentierte sich eine andere Region, so dass sich der VGN in seiner ganzen Vielfalt zeigen konnte.

● Auf Tour mit der Bahn

Als Service für alle, die zumindest einen Teil der Sommerferien zuhause verbrachten, gab es pünktlich zu Ferienbeginn einen neuen Prospekt mit Ausflugstipps für die ganze Familie von VGN und DB Regio Bayern: „Unterwegs in der Region – auf Tour mit der Bahn“. Darin wurden 23 Ausflugsziele im VGN vorgestellt, die bequem und staufrei mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Ne-

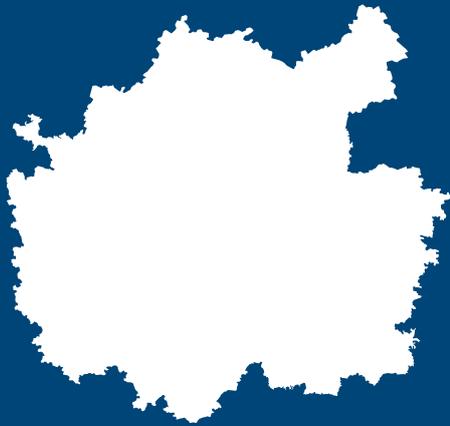
ben ausgewählten Wanderungen für Erwachsene waren auch spezielle Rad- und Wander-Touren für Kinder enthalten, wie z. B. die Kinderwanderung „Für kleine Kaiser und Schluchtenpioniere“ bei Lauf/Pegnitz. Viele der im Prospekt vorgestellten Reiseziele boten Eintrittsermäßigungen bei Vorlage eines gültigen DB- oder VGN-Tickets. Neben den Ausflugstipps gab es ein attraktives Gewinnspiel: In Kooperation mit dem Tourismusverband Franken verlost den VGN und DB Regio Bayern ein Wochenende im Fränkischen Weinland sowie zehn Bayern-Tickets und zwanzig VGN-TagesTickets. ○

Bild oben: Heiko Könicke (AFAG), der Lichtenfelder Landrat Wilhelm Schneider, Landtagspräsidentin Barbara Stamm, VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler, Gerhard Zuber (VGN), Henning Könicke (AFAG) und Nürnbergs Bürgermeister Christian Vogel (v.l.) schauten am VGN-Stand vorbei.



Werner Baum, erster Bürgermeister von Treuchtlingen (Mitte), Gerhard Zuber (links) und Jürgen Haasler präsentierten den neuen VGN-Freizeittipp „Im Tal der Biber“.

Zahlen, Daten, Fakten



15.843 km² Fläche

2,86 Mio Einwohner

8 Kreisfreie Städte

16 Landkreise

439 Gemeinden

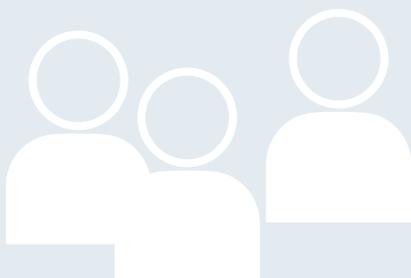


255,6 Mio Verbundbeförderungsfälle

596 PKW/1000 Einwohner

1,7 Mio PKW

365,7 Mio Fahrgeldeinnahmen



10 Gesellschafter

125 Assoziierte Verkehrsunternehmen

778 Linien



- Legende:**
- Forchheim: Gemeinde (über 7000 EW und/oder Endhaltepunkte)
 - Fürth: kreisfreie Städte
 - FÜRTH: Landkreise
 - KKLHEIM*: Landkreise nicht in den Verbundgremien vertreten
 - Schienennetz innerhalb des VGN
 - Schienennetz der Deutschen Bahn
 - Landkreisgrenze



Stand 01.01.2018

Verbundgebiet und Struktur des VGN

Mit einem Bedienungsgebiet von 15.800 Quadratkilometern, das entspricht mehr als einem Fünftel der Fläche des Freistaats Bayern, liegt der VGN an zweiter Stelle unter den deutschen Verkehrsverbänden. In seinem Einzugsbereich leben 2,86 Millionen Menschen.

Seit den Erweiterungen im Jahr 2010 deckt das VGN-Gebiet den kompletten Kernbereich der Europäischen Metropolregion Nürnberg ab. Zum 1. Januar 2015 ist der Landkreis Lichtenfels dem VGN beigetreten, der bis dahin nur teilweise integrierte Landkreis Kitzingen liegt seit 2017 mit seinem ganzen Gebiet im VGN. Dem folgte zum 1. Januar 2018 der Landkreis Haßberge mit der Integration seiner restlichen Gemeinden. Vollständig im Verbundraum liegt der Regierungsbezirk Mittelfranken, mit unterschiedlichen Anteilen werden auch alle angrenzenden Regierungsbezirke berührt.

● Die Aufgabenträger

Basis des gesamten Vertragswerks des VGN ist der Grundvertrag. Er definiert die Ziele und Aufgaben des Verkehrsverbundes und regelt die Zusammenarbeit der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr. Damit liegt die politische Verantwortung für den allgemeinen ÖPNV in den Händen der kreisfreien Städte und Landkreise. Das entsprechende Verbundgremium ist der Grundvertragsausschuss (GA). Zu Tarifänderungen und anderen wichtigen Entscheidungen ist seine Zustimmung erforderlich. Bei übergreifenden Verbundangelegenheiten fällt dem GA das Letztentscheidungsrecht zu. Neben

dem Freistaat Bayern sind acht kreisfreie Städte und 16 Landkreise im GA vertreten. Als operatives Organ der Aufgabenträger koordiniert der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) die Zusammenarbeit der Städte und Landkreise und beteiligt sich an der Finanzierung der verbundbedingten Aufwendungen. Bei der Verkehrsplanung kommt dem ZVGN die Aufgabenträgerschaft für den übergreifenden regionalen Busverkehr zu. Gemäß Artikel 18 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) wirkt er an der SPNV-Planung mit.

● Die Verkehrsunternehmen

Die Zuständigkeit für die unternehmerischen und betrieblichen Belange verbleibt nach dem Grundvertrag bei den Verkehrsunternehmen. Ihr oberstes Entscheidungsorgan ist die Gesellschafterversammlung (GV) der Verbundgesellschaft (VGN GmbH). Vertragliche Basis ist der Gesellschaftsvertrag. Gesellschafter sind die DB Regio AG, das Regionalbusunternehmen Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), seitens der kommunalen Verkehrsunternehmen die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, infra fürth verkehr gmbh, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH (ESTW), Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH, Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH, Stadtverkehr

Schwabach GmbH sowie die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen (GkV). Die Interessen assoziierter Verkehrsunternehmen vertritt die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen (GPV).

● Die Verbundgesellschaft

Die VGN GmbH nimmt im Auftrag ihrer Gesellschafter sowie des GA und des ZVGN Aufgaben des ÖPNV wahr. Dazu gehören vor allem die Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifs, die Einnahmeverteilung, Marketingmaßnahmen für den Verbundverkehr, die Durchführung von Verkehrserhebungen, die Erstellung von Bedienungskonzepten, die Koordination des Liniennetzes sowie die Erstellung des Verbundfahrplans.

STADT A. D. DNAAB*

REGENSBURG*

Organe des VGN

Gesellschafterversammlung

Tim Dahlmann-Resing Anja Steidl	Vorsitzender stellv. Vorsitzende
------------------------------------	-------------------------------------

Gesellschafter

DB Regio AG	OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH
- Torsten Heider - Anja Steidl	- Holger Waldhausen
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	infra fürth verkehr gmbh
- Josef Hasler - Tim Dahlmann-Resing - Magdalena Weigel	- Marcus Steuerer
ESTW – Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH	Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STWB)
- Matthias Exner	- Dr. Michael Fiedeldey
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	Stadtverkehr Schwabach GmbH
- Jürgen Bayer	- Winfried Klinger
GPV Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH	GkV Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR
- Werner Geiger	- Dominique Kinzkofer - Roland Moritzer

Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

- **Carsten Fregin**
Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr
- **Ulrich Schaller**
Industrie- und Handelskammer Nürnberg
- **Dr. Ulrich Maly**
Oberbürgermeister Stadt Nürnberg
- **Dirk Richter**
Vorsitzender des Betriebsrates der DB Regio AG, Mittelfranken
- **Susanne Leuner**
Regierung von Mittelfranken
- **Jürgen Rötzer**
Vorsitzender Betriebsrat VAG

Gremien des VGN

Grundvertrags-Ausschuss

Dr. Thomas Bauer	Vorsitzender
Dr. Ulrich Maly	1. stellv. Vorsitzender
Matthias Dießl	2. stellv. Vorsitzender

Grundvertragspartner

Freistaat Bayern	Regierungspräsident Dr. Thomas Bauer	Landkreis Fürth	Landrat Matthias Dießl
Stadt Ansbach	Oberbürgermeisterin Carda Seidel	Landkreis Haßberge	Landrat Wilhelm Schneider
Stadt Bamberg	Oberbürgermeister Andreas Starke	Landkreis Kitzingen	Landrätin Tamara Bischof
Stadt Bayreuth	Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe	Landkreis Lichtenfels	Landrat Christian Meißner
Stadt Erlangen	Oberbürgermeister Dr. Florian Janik	Landkreis Neumarkt i. d. OPf.	Landrat Willibald Gailler
Stadt Fürth	Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung	Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	Landrat Helmut Weiß
Stadt Nürnberg	Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly	Landkreis Nürnberger Land	Landrat Armin Kroder
Stadt Schwabach	Oberbürgermeister Matthias Thürauf	Landkreis Roth	Landrat Herbert Eckstein
Landkreis Ansbach	Landrat Dr. Jürgen Ludwig	Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	Landrat Gerhard Wägemann
Landkreis Bamberg	Landrat Johann Kalb	Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach	Landrat Richard Reisinger
Landkreis Bayreuth	Landrat Hermann Hübner	Nicht stimmberechtigte Mitglieder	Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, Vorsitzender Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Carsten Fregin Vorsitzender der Gesellschafterversammlung, Tim Dahlmann-Resing
Landkreis Donau-Ries	Landrat Stefan Rößle		
Landkreis Erlangen-Höchstadt	Landrat Alexander Tritthart		
Landkreis Forchheim	Landrat Dr. Hermann Ulm		

**Geschäftsstelle:
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

Gremien des VGN

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	
OB Dr. Ulrich Maly	Vorsitzender
LR Matthias Dießl	1. stellv. Vorsitzender
LR Armin Kroder	2. stellv. Vorsitzender

Stadt Ansbach

- Oberbürgermeisterin Carda Seidel

Stadt Bamberg

- Oberbürgermeister Andreas Starke
- Dr.-Ing. Michael Fiedeldey

Stadt Bayreuth

- Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
- Stadtrat Klaus Klötzer

Stadt Erlangen

- Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
- Stadtrat Jörg Volleth

Stadt Fürth

- Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
- Marcus Steurer

Stadt Nürnberg

- Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
- Stadtrat Thorsten Brehm
- Stadtrat Lorenz Gradl
- Stadträtin Yasemin Yilmaz
- Stadträtin Renate Blumenstetter
- Stadtrat Andreas Kriegelstein
- Stadtrat Kilian Sendner
- Stadtrat Konrad Schuh

Stadt Schwabach

- Oberbürgermeister Matthias Thürauf

Landkreis Ansbach

- Landrat Dr. Jürgen Ludwig
- Kreisrat Walter Schwab
- Kreisrat Hans Henninger

Landkreis Bamberg

- Landrat Johann Kalb
- Kreisrat Carsten Joneitis
- Kreisrat Georg Kestler

Landkreis Bayreuth

- Landrat Hermann Hübner
- Kreisrat Karl Lothes

Landkreis Donau-Ries

- Landrat Stefan Rößle

Landkreis Erlangen-Höchstadt

- Landrat Alexander Tritthart
- Kreisrat Dr. German Hacker

Landkreis Forchheim

- Landrat Dr. Hermann Ulm
- Kreisrat Werner Wolf

Landkreis Fürth

- Landrat Matthias Dießl
- Kreisrat Johann Völkl

Landkreis Haßberge

- Landrat Wilhelm Schneider
- Susanne Lutz

Landkreis Kitzingen

- Landrätin Tamara Bischof
- Günter Rauh

Landkreis Lichtenfels

- Landrat Christian Meißner

Landkreis Neumarkt i. d. OPf.

- Landrat Willibald Gailler
- Kreisrat Horst Kratzer

Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim

- Landrat Helmut Weiß
- Kreisrat Dr. Christian von Dobschütz

Landkreis Nürnberger Land

- Landrat Armin Kroder
- Kreisrat Konrad Rupprecht
- Kreisrätin Martina Baumann

Landkreis Roth

- Landrat Herbert Eckstein
- Kreisrat Klaus Vogel

Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

- Landrat Gerhard Wägemann
- Kreisrat Werner Baum

Zweckverband Nahverkehr Amberg-Weizsach

- Landrat Richard Reisinger
- Oberbürgermeister Michael Cerny
- Stadtrat Helmut Wilhelm

Strukturdaten

Kreisfreie Städte	Fläche in km ²	Einwohner ¹⁾	Beschäftigte	PKW ²⁾	PKW/1000 EW
Amberg	50	42.127	27.511	24.527	582
Ansbach	100	41.729	27.452	24.716	592
Bamberg	55	77.644	54.695	39.820	513
Bayreuth	67	73.986	47.688	38.747	524
Erlangen	77	111.411	90.790	54.302	487
Fürth	63	127.250	48.472	61.476	483
Nürnberg	186	517.274	311.312	242.017	468
Schwabach	41	40.730	16.327	25.363	623
Städteachse gesamt	367	796.665	466.901	383.158	481
Kreisfreie Städte gesamt	639	1.032.151	624.247	510.968	495
Landkreise	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	103.036	28.916	67.929	659
Ansbach	1.972	183.617	61.763	119.972	653
Bamberg	1.168	146.949	38.867	98.231	668
Bayreuth	1.273	103.643	23.848	69.533	671
Donau-Ries (teilweise)	150	13.415	6.423	9.174	684
Eichstätt (teilweise) ¹⁾	152	12.323	4.390	7.938	644
Erlangen-Hochstadt	565	135.824	52.755	88.642	653
Forchheim	643	115.952	31.781	75.586	652
Fürth	308	116.848	25.211	74.702	639
Haßberge	956	84.557	28.042	56.489	668
Kelheim (teilweise) ¹⁾	14	2.266	490	1.508	665
Kitzingen	684	90.729	32.780	59.279	653
Lichtenfels	520	66.902	28.712	43.456	650
Neumarkt	1.344	133.152	49.959	85.254	640
Neustadt a.d. Aisch	1.268	99.981	33.243	64.538	646
Nürnberger Land	800	169.980	54.585	107.172	630
Regensburg (teilweise) ¹⁾	265	25.003	3.559	15.729	629
Roth	895	126.764	39.289	88.045	695
Weißenburg-Gunzenhausen	971	94.279	33.184	60.205	639
Landkreise Gesamt	15.204	1.825.220	577.797	1.193.382	654
VGN-Gebiet Gesamt	15.843	2.857.371	1.202.044	1.704.350	596

Gebietsstand 1.1.2018

Stand Einwohner 30.06.2018 – Pkw-Bestand 1.1.2018 – Beschäftigtenstatistik 30.6.2018

¹⁾ Landkreise ohne Mitgliedschaft im VGN

Einwohner und Fläche	Anteil Fläche	Anteil Einwohner	Einwohner/km ²
Städteachse	2,3%	27,9%	2.170
Kreisfreie Städte insg.	4,0%	36,1%	1.615
Landkreise	96,0%	63,9%	120

Einwohnerentwicklung	2015	2016	2017	2018
Städteachse	772.932	782.910	787.976	796.665
Kreisfreie Städte	998.814	1.011.409	1.020.664	1.032.151
Landkreise	1.672.900	1.743.581	1.813.578	1.825.220
VGN-Gebiet gesamt	2.671.714	2.754.990	2.834.242	2.857.371

Entwicklung des Pkw-Bestands	2015	2016	2017	2018
Städteachse	367.190	371.884	377.919	383.158
Kreisfreie Städte	488.115	494.615	503.313	510.968
Landkreise	1.050.434	1.108.205	1.170.082	1.193.382
VGN-Gebiet gesamt	1.538.549	1.602.820	1.673.398	1.704.350

Städteachse entspricht den Städten: Erlangen, Fürth, Nürnberg, Schwabach

Verkehrsnetz

Betriebszweig	Anzahl Linien	Anzahl Haltestellen	Streckenlänge in km	Linienlänge in km
U-Bahn	3	48	36	40
Straßenbahn	5	78	35	40
S-Bahn	4	84	251	252
Regionalbahn	31	204	1.045	1.123
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	735	8.709	11.692	12.346
darunter Bus	697	-	-	-
Linienbedarfstaxi	38	-	-	-
Gesamt	778	9.123	13.059	13.801

Betriebsleistungen

Zug-/Wagenkilometer in Mio.	2014	2015	2016	2017	2018
Regionalbahn	15,5	15,4	14,9	16,9	17,2
S-Bahn	6,7	6,5	6,2	6,7	6,9
U-Bahn	5,4	5,5	5,5	5,6	5,7
Straßenbahn	2,8	2,7	2,5	3,0	3,0
Bus	57,7	59,2	59,2	59,0	61,9
Zug-/Wagenkilometer gesamt	88,2	89,3	88,3	91,3	94,7

Platzkilometer in Mrd.	2014	2015	2016	2017	2018
Regionalbahn	10,1	10,0	9,7	11,7	11,9
S-Bahn	4,7	4,5	4,3	4,6	4,8
U-Bahn	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7
Straßenbahn	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
Bus	4,5	4,4	4,5	4,5	4,7
Platzkilometer gesamt	22,4	22,1	21,7	24,2	24,7

zum Teil Planwerte

Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

Kreisfreie Städte	2014	2015	2016	2017	2018
Amberg	73.587	72.070	71.209	64.581	71.002
Ansbach	446.908	445.015	444.990	445.126	439.762
Bamberg	239.925	265.872	241.224	265.287	327.937
Bayreuth	292.093	305.568	327.811	325.485	324.767
Erlangen	406.270	512.251	557.891	512.585	575.729
Fürth	1.065.443	1.087.212	1.128.886	1.063.814	1.115.231
Nürnberg	3.010.123	2.989.662	2.909.510	2.896.566	2.979.522
Schwabach	436.774	430.826	422.924	444.495	443.002
Landkreise					
Amberg-Weizsach	781.247	750.945	754.930	723.787	757.125
Ansbach	1.388.610	1.381.893	1.381.858	1.381.022	1.556.742
Bamberg	916.649	1.235.194	783.697	1.177.732	1.334.487
Bayreuth	1.276.271	1.370.487	1.470.796	1.445.388	1.439.332
Erlangen-Höchstadt	632.255	462.385	504.922	497.036	497.097
Forchheim	843.515	845.485	904.314	798.317	861.821
Fürth	1.270.595	1.244.349	1.246.303	1.249.376	1.249.854
Haßberge (ab 2018 ganzes Gebiet)	68.882	67.646	23.942	68.252	582.525
Kitzingen	235.639	234.693	234.693	512.295	512.202
Lichtenfels	-	1.070.574	816.896	1.078.880	917.874
Neumarkt	1.056.030	1.103.633	1.102.839	1.100.328	1.099.199
Neustadt a.d. Aisch	1.545.586	1.539.503	1.540.005	1.660.931	1.432.735
Nürnberger Land	4.683.404	4.257.263	4.525.663	4.289.638	4.244.109
Roth	1.018.988	1.022.014	1.084.597	1.117.365	1.114.964
Weißenburg-Gunzenhausen	1.320.246	1.330.674	1.340.232	1.326.612	1.325.781

Basis: Fahrplandaten

Verkehrsnachfrage

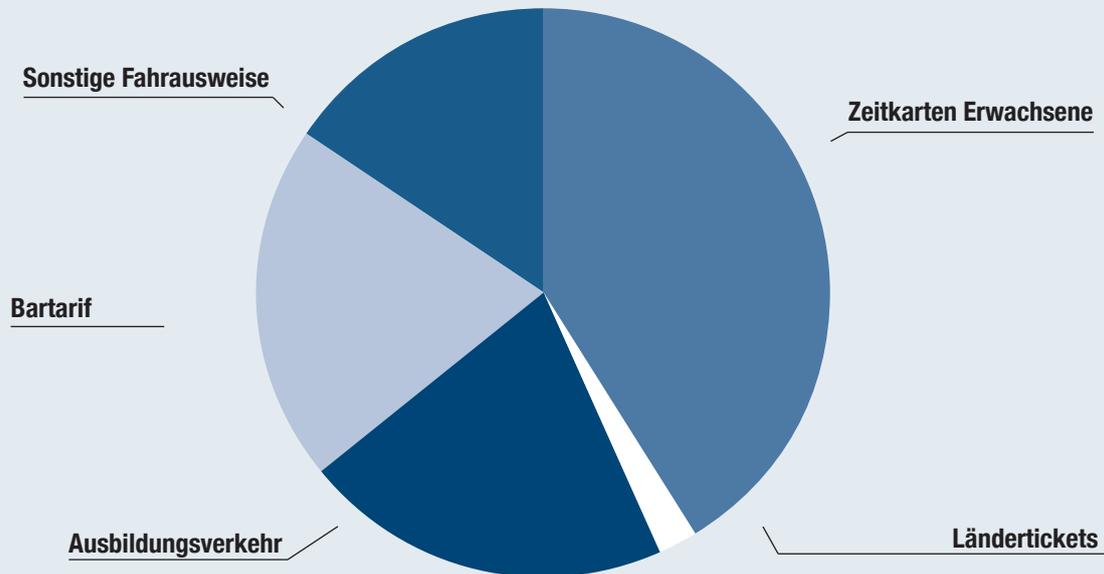
Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2017	2018	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	30,676	31,412	0,737	2,40%
	S-Bahn	22,233	22,767	0,534	2,40%
Omnibusverkehr Franken	Bus	11,512	12,000	0,488	4,24%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	U-Bahn	105,672	104,708	-0,964	-0,91%
	Straßenbahn	35,405	35,082	-0,323	-0,91%
	Bus	40,490	40,120	-0,369	-0,91%
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	17,611	17,451	-0,161	-0,91%
	Bus	10,366	10,272	-0,095	-0,91%
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	12,993	12,875	-0,119	-0,91%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	Bus	1,116	1,105	-0,010	-0,91%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	Bus	6,226	6,169	-0,057	-0,91%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	Bus	8,615	8,536	-0,079	-0,91%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Regionalbahn	2,290	2,433	0,143	6,24%
	Bus	21,453	22,793	1,339	6,24%
Betriebszweigbeförderungsfälle	Gesamt	326,658	327,723	1,065	0,33%
Verbundbeförderungsfälle	entgeltlich	221,883	222,606	0,723	0,33%
	unentgeltlich	32,874	32,981	0,107	0,33%
	Gesamt	254,757	255,587	0,830	0,33%
Unternehmensbeförderungsfälle	Gesamt	293,714	294,671	0,957	0,33%
Linienbeförderungsfälle	Gesamt	355,463	356,622	1,159	0,33%
Personenkilometer	Gesamt	2.846,062	2.855,340	9,278	0,33%

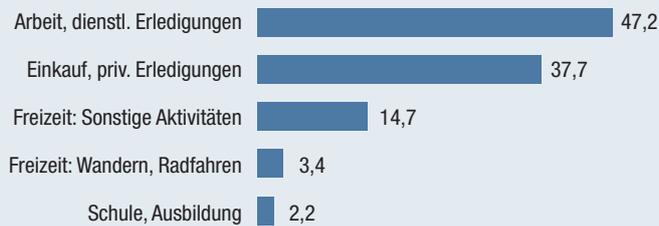
Beförderte Personen nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2017	2018	absolut	in %
	in Mio.			
DB Regio AG	51,08	52,25	1,16	2,28%
Omnibusverkehr Franken	11,53	12,00	0,47	4,11%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	153,62	152,04	-1,58	-1,03%
infra fürth verkehr gmbh	24,74	24,48	-0,25	-1,03%
ESTW Stadtverkehr GmbH	13,01	12,87	-0,13	-1,03%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	1,12	1,11	-0,01	-1,03%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	6,23	6,17	-0,06	-1,03%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	8,62	8,54	-0,09	-1,03%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	23,77	25,22	1,45	6,12%
Gesamtsumme	293,71	294,67	0,96	0,33%

Verbundbeförderungsfälle gesamt 255,6 Mio. in 2018



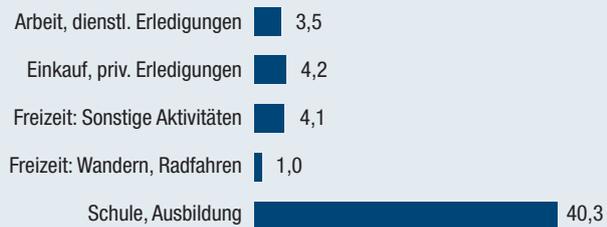
Zeitkarten Erwachsene 105,1 Mio.



Ländertickets 5,8 Mio.



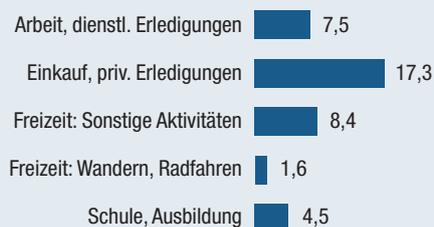
Ausbildungsverkehr 53,1 Mio.



Bartarif 52,2 Mio.



Sonstige Fahrausweise 39,3 Mio.



Verbundtarif – Jahresergebnisse 2018 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Einnahmen in EURO	
	2018	Veränd. ggü. 2017	2018	Veränd. ggü. 2017
Einzelkarten Erwachsene	16.488.404	2,59%	55.104.570,31 €	6,12%
Einzelkarten Kind	2.078.490	-1,60%	3.126.268,49 €	4,67%
4er-Ticket Erwachsene	1.595.577	-3,41%	14.801.776,30 €	0,16%
4er-Ticket Kind	191.125	-6,09%	816.785,70 €	-0,42%
10er-Streifenkarte Erwachsene	509.723	-6,26%	6.065.703,70 €	-3,00%
10er-Streifenkarte Kind	63.577	-1,27%	375.104,30 €	2,20%
TagesTicket Solo	668.618	-12,05%	4.676.910,30 €	-10,94%
TagesTicket Plus	1.385.038	4,18%	22.083.024,50 €	8,67%
Summe Einzel, Streifen, Tages	22.980.552	1,07%	107.050.143,60 €	4,23%
7-Tage-MobiCard	183.027	-4,40%	5.201.346,50 €	-1,13%
31-Tage-MobiCard ohne Ausschlusszeit	134.752	-4,66%	12.167.236,40 €	-1,85%
9-Uhr-MobiCard	205.746	-10,06%	16.193.570,80 €	-6,31%
Summe MobiCards	523.525	-6,77%	33.562.153,70 €	-3,95%
Summe Solo 31	122.887	-5,54%	11.355.403,00 €	-2,37%
Abo 3	7.060	-9,71%	714.635,90 €	-5,16%
Abo 6	18.850	-2,66%	1.657.451,90 €	2,54%
JahresAbo	565.770	-0,03%	41.421.634,60 €	2,75%
JahresAbo Plus	33.393	3,15%	2.540.107,70 €	5,65%
JahresAbo mit Ausschlusszeit	246.915	8,62%	8.966.268,00 €	11,95%
FirmenAbo	283.389	10,84%	21.496.663,60 €	13,31%
FirmenAbo Plus	56.379	6,10%	4.421.692,80 €	5,28%
Summe Abos	1.211.756	4,32%	81.218.454,50 €	6,49%
Schülermon. Selbstzahler	344.338	-0,14%	23.969.506,70 €	3,01%
Schülermon. Kostenträger	960.174	3,47%	54.447.370,60 €	6,15%
Wochenkarte Selbstzahler	79.255	-14,58%	2.413.187,60 €	-9,99%
Semesterticket N/ER Basiskarte	625.008	-0,92%	7.553.160,00 €	1,20%
Semesterticket N/ER Zusatzkarte	267.567	4,87%	9.229.065,55 €	7,26%
Semesterticket BA/BT	313.978	1,02%	2.370.638,72 €	4,07%
FirmenAbo Azubi	25.435	16,42%	1.930.557,30 €	17,84%
Summe Wertmarken Azubi	2.615.755	1,22%	101.913.486,47 €	4,82%
Sozialpass Nürnberg	176.729	-5,36%	5.602.309,30 €	-2,60%
Einkaufs- und Familienkarte Bamberg	39.643	-2,91%	937.423,10 €	-0,87%
Zusatzwertm. 1. Kl.	1.207	-0,90%	83.308,50 €	1,66%
Summe Sonderzeitkarten	217.579	-4,90%	6.623.040,90 €	-2,30%
Summe Zeitkartentarif	4.691.502	0,54%	234.672.538,57 €	3,45%
Gruppenfahrkarten	128.146	6,42%	271.419,00 €	5,78%
Sonstige Sonderfahrkarten	3.436.814	31,89%	3.450.876,73 €	22,51%
KombiTickets	2.221.947	-19,61%	2.592.348,93 €	-0,75%
Schönes-Wochenende-Ticket	16.345	-26,20%	836.554,00 €	-15,56%
Bayern-Ticket	563.129	4,39%	16.797.763,50 €	4,28%
Summe SWT, BT, KombiTicket	6.366.381	5,20%	23.948.962,16 €	5,11%
Fahrgeldeinnahmen	34.038.435	1,74%	365.671.644,33 €	3,78%
Saldo Zu-/Absetzungen			-630.910,68 €	
Verkaufsergebnis 2018	34.038.435	1,74%	365.040.733,65 €	3,89%

Aufwand und Ertrag – Verbundverkehr

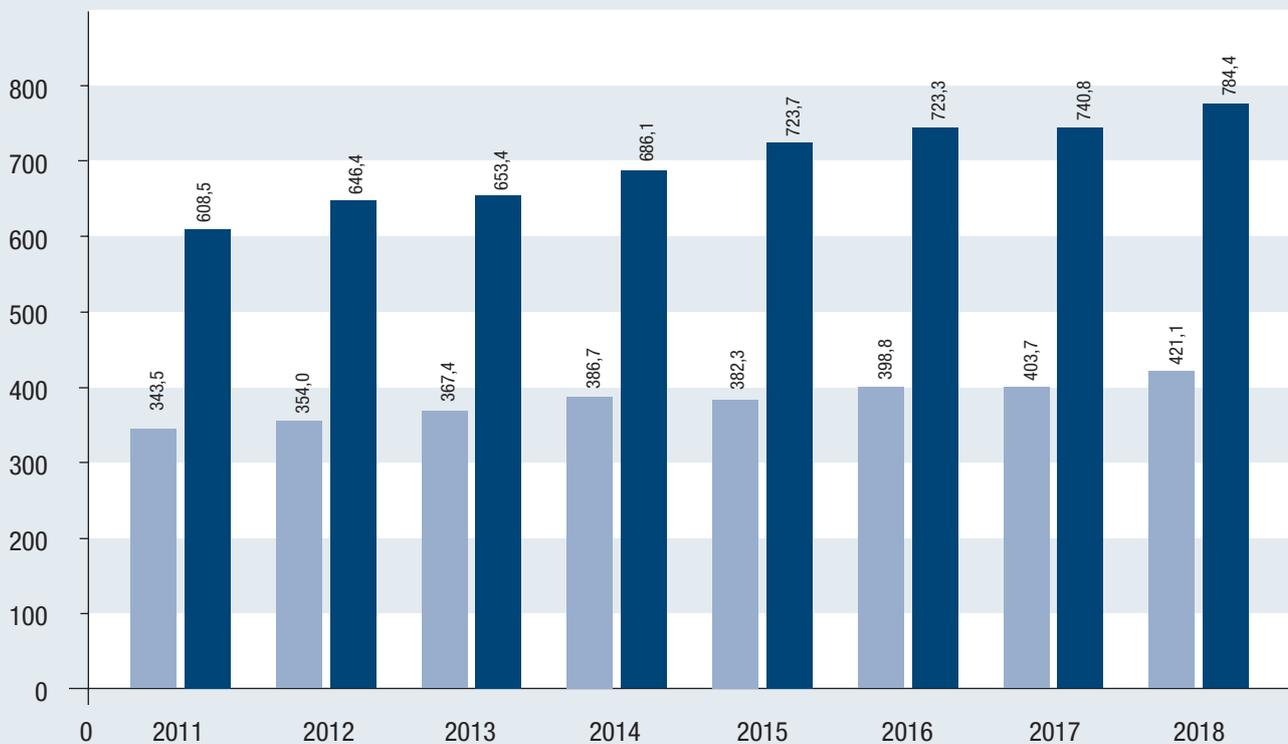
Aufwand und Ertrag in Mio. EUR

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verkehrserlöse (einschl. Zweckverbandzuschüsse)	293,9	302,5	313,5	330,2	341,8	352,1
sonstige Erträge (einschl. Erstattung SGB IX und § 45a PBefG)	73,5	84,2	68,2	68,6	61,9	69,0
Erträge Netto Gesamt	367,4	386,7	382,3	398,8	403,7	421,1
Aufwand – Netto	653,4	686,1	723,7	723,3	740,8	784,4
Aufwanddeckungsfehlbetrag	286	299,4	341,4	324,5	337,1	363,3
Aufwanddeckungsgrad	56,2	56,4	52,8	55,1	54,5	53,7

zum Teil Planwerte

Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR

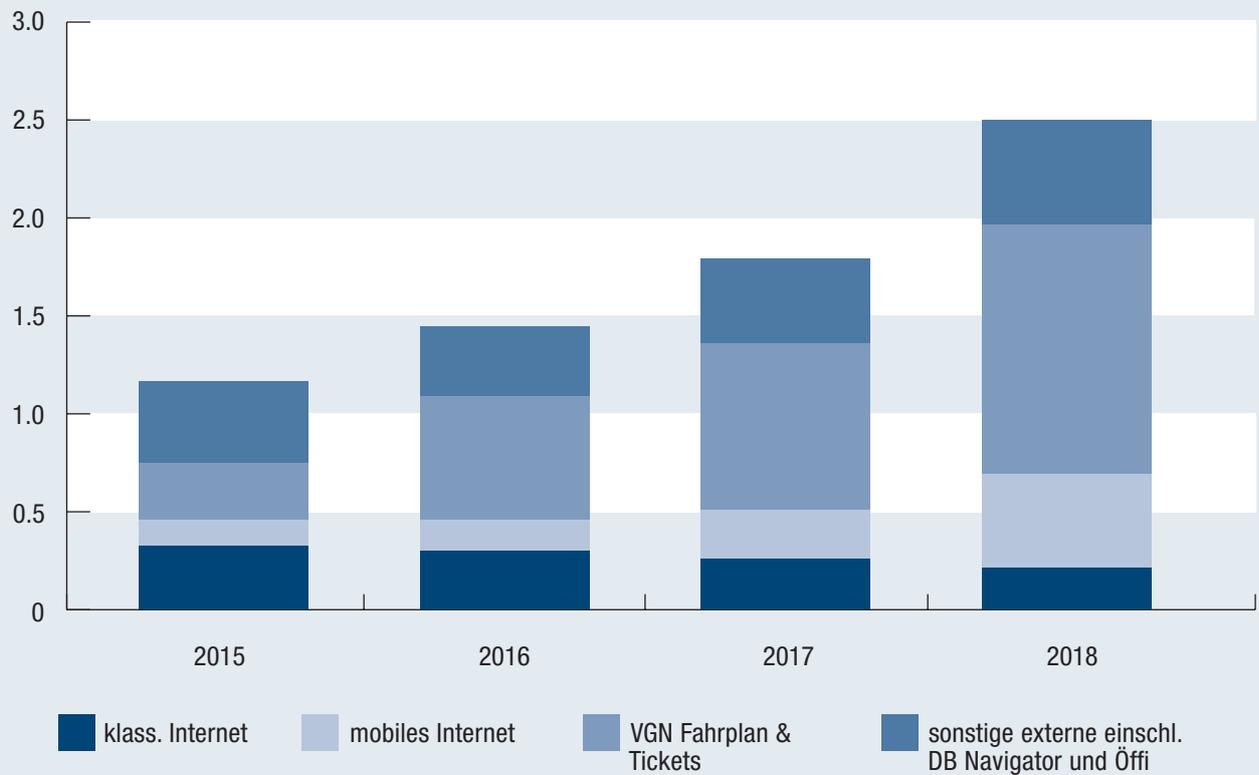
■ Erlöse ■ Aufwand



zum Teil Planwerte

EFA gerechnete Fahrten (normalisiert)

Mio



Umsatzentwicklung Onlineshop

Jahresdaten	Umsatz HandyTicket (HandyTicket Deutschland)	Umsatz VGN Onlineshop (HandyTicket mit Semesterticket)	Umsatz VAG OnlineShop (PrintTickets und Versandtickets)	Umsatz VGN Onlineshop (PrintTickets und Versandtickets mit Semesterticket)
2007	35.904,75 €		229.132,00 €	
2008	103.137,00 €		413.177,00 €	
2009	125.958,40 €		520.100,00 €	
2010	162.702,00 €		799.353,00 €	
2011	484.777,00 €		964.505,00 €	
2012	902.952,00 €		1.521.377,00 €	
2013	1.425.426,19 €		2.069.367,00 €	
2014	1.812.859,71 €		2.304.179,00 €	
2015	1.361.953,19 €	1.718.581,43 €	1.229.505,00 €	2.751.590,50 €
2016		5.835.653,30 €		5.212.266,72 €
2017		8.321.439,50 €		5.091.838,40 €
2018		11.101.761,73 €		5.091.839,40 €



Impressum

Herausgeber:
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)
Rothenburger Str. 9
90443 Nürnberg
Telefon 0911 27075-0
Fax 0911 27075-50
E-Mail info@vgn.de
www.vgn.de
mobil.vgn.de

Geschäftsführer:
Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Redaktion:
Barbara Lohss
Manfred Rupp

Bildnachweis:
Ansbacher Bäder und Verkehrs GmbH (S. 17)
anyaberkut/fotolia (S. 11)
Brose Bamberg/Daniel Löb (S. 25 oben)
DB AG/Hannes Frank (S. 24 oben)
DB AG/Martin Busbach (S. 27 unten)
Landkreis Roth/Raitzel (S. 23 oben)
Landratsamt Erlangen-Höchstadt (S. 18 unten)
Landratsamt Fürth (S. 12, 13, 19 unten)
Merz Reisen (S. 23 Mitte)
Stadt Schwabach/Michael Schoplocher (S. 23 unten)
VAG/Claus Felix (S. 17 oben, 18/19 oben)
VAG/Samantha Zoul (S. 14 unten)
wikipedia commons/Eastpath (S. 15 oben)
VGN/Claus Felix (S. 9 oben links, unten 26)
VGN/Harald Sippel (S. 22 oben/unten rechts)
Diverse Bilder:
VGN/Barbara Lohss
VGN/Jonas Hüsam
VGN/Manfred Rupp
VGN/Susanne Dassler
VGN/Thorsten Wüst

Gestaltung:
Instant Elephant UG, Kammerstein

Druck:
Hofmann Druck, Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

VAG	DB Regio Franken	ESTW ERLANGER STADTWERKE	infra fürth verkehr gmbh	STW3 STADTWERKE BAMBERG
DB Frankenbus	STADTWERKE Bayreuth	STADTVERKEHR SCHWABACH GMBH	GPV	GKV

Partner im VGN