



VERBUNDBERICHT 2013



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis



Inhaltsverzeichnis

Grußwort	3
Verbundgebiet und Struktur	4
Geschäftsjahr 2013	6
Kommunikation & Service	8
Planung	16
Betrieb	22
Hintergrund	26
Freizeitverkehr	32
Zahlen, Daten, Fakten	36
Impressum	51





Dr. Thomas Bauer
Regierungspräsident von Mittelfranken,
Vorsitzender des Grundvertrags-Ausschusses des VGN

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

mehr als 228 Millionen Fahrten haben die Fahrgäste des VGN im Berichtsjahr 2013 mit Bussen und Bahnen unternommen. Bei den Stammkunden verzeichnet der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg weiterhin Zuwächse. Immer mehr Menschen sind mit einem jährlichen Abo des VGN unterwegs und setzen täglich auf den ÖPNV. Die Einnahmen der Verkehrsunternehmen sind um 3,7 Prozent auf 299,3 Millionen Euro gestiegen, doch weist die Statistik bei der Zahl der Fahrten eine geringe Abnahme um 0,6 Prozent aus. Sie ist hauptsächlich auf die demografische Entwicklung und den damit verbundenen Rückgang der Schülerzahlen zurückzuführen. Vor allem im ländlichen Raum, der die 15 Verbundlandkreise prägt, wird die wirtschaftliche Basis des ÖPNV zunehmend geschwächt. Aber auch die Stadtverkehre mit ihren hochwertigen Leistungsangeboten sehen sich mit Blick auf die reduzierten Zuschüsse durch Bund und Land vor großen Herausforderungen.

Sehr erfreulich sind die Strategien, mit denen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft diesen Entwicklungen begegnen. In ihren Nahverkehrsplänen setzen die Landkreise und Städte auf einen weiteren Ausbau des Nahverkehrs. Mit neuen Bedienungskonzepten gelingt es, den wirtschaftlichen Begrenzungen Rechnung zu tragen und auf der anderen Seite dennoch zusätzliche Verbindungen zu schaffen. Die Quali-

tät der Mobilitätsangebote wird durch zahlreiche Serviceleistungen der Unternehmen und der Verbundgesellschaft erhöht. Das Angebot reicht vom direkten Dialog mit den Besuchern im Kundenbüro, am Infostand und rund um die Uhr am Infotelefon bis hin zur breiten Palette elektronischer Informations- und Vertriebswege, die stetig erweitert werden. Das Ticketangebot für Berufspendler ergänzt eine neue Variante des FirmenAbos.

Auch beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird nach vorne gedacht. Denn mit den demografischen und strukturellen Veränderungen ist der ÖPNV in der Region wie im Verdichtungsraum auch künftig stark gefordert. Das regionale Schienennetz wie auch die städtischen Schienennetze müssen entsprechend angepasst und leistungsfähig ausgebaut werden. Dazu werden mit den Gebietskörperschaften, für das regionale Netz auch gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, Konzepte erarbeitet. Mögliche Lösungen werden auf den Prüfstand gestellt. Nicht jedes sinnvolle Projekt ist bei den gegebenen Rahmenbedingungen wirtschaftlich tragfähig. Und in Zeiten allseits knapper Kassen kann nicht jedes volkswirtschaftlich sinnvolle Projekt finanziert werden. Abzuwarten bleibt daher auch, wie auf Bundesebene über die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung entschieden wird. Es ist jedoch wichtig voraus zu denken und die Möglichkeiten für den weiteren Ausbau der Ver-

kehrsinfrastruktur frühzeitig zu klären. Dafür setzt sich der ZVGN gemeinsam mit der Verbundgesellschaft ein.

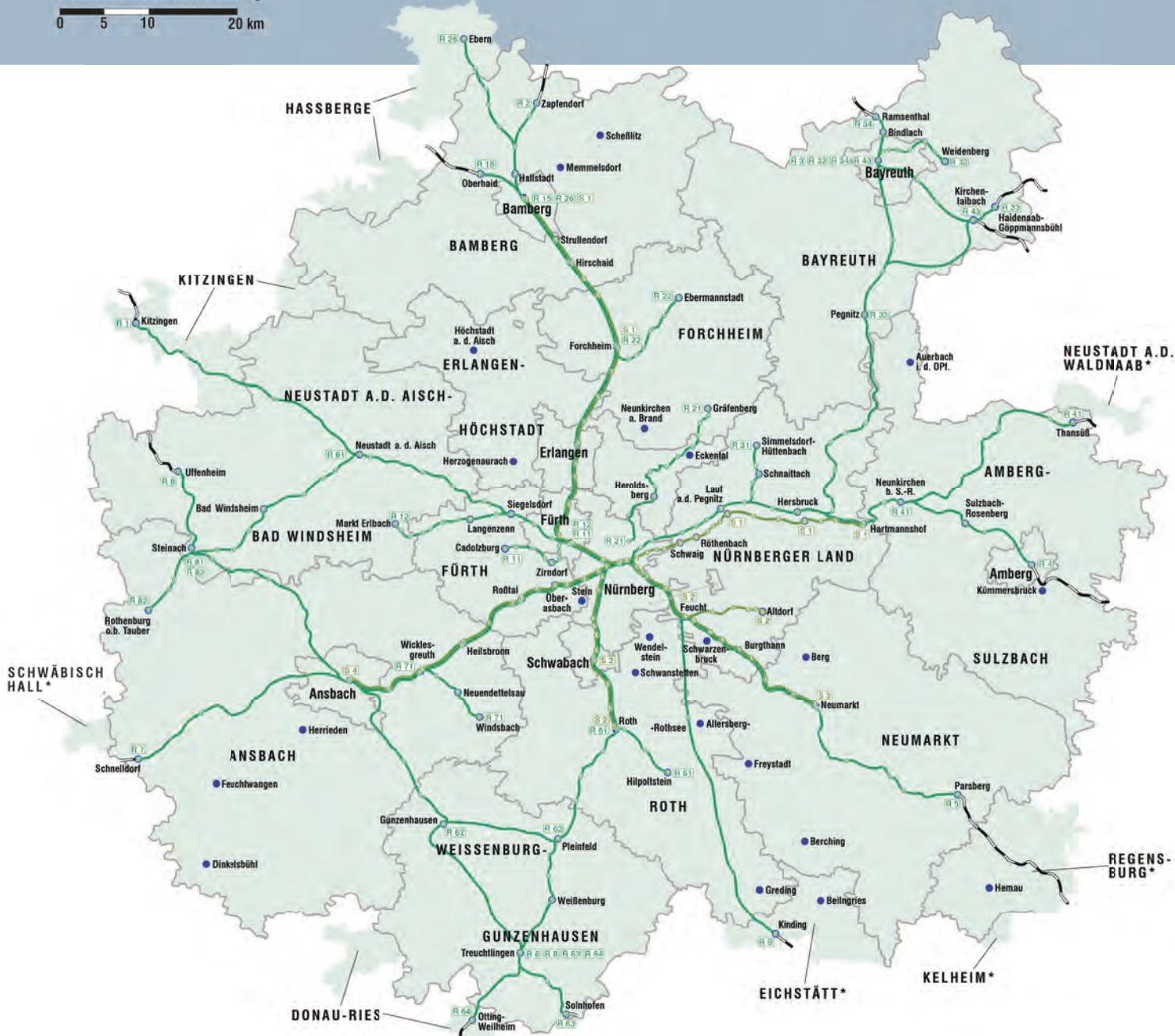
Neben dem Ausbau geht es zunehmend um die Sicherung der erreichten Standards bei den Verkehrsangeboten sowie den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur. Über den Fortbestand und die Ausstattung der Finanzierungsinstrumente verhandeln Bund und Länder noch. Wie auch immer die Ergebnisse ausfallen werden, der Nahverkehr befindet sich in einer Zeit des Umbruchs. Die Veränderungen betreffen den demografischen Wandel ebenso wie die Anforderungen durch den Klimaschutz und die Energiewende. Auch der Rechtsrahmen hat sich mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zum 1. Januar 2013 und der damit einhergehenden Anpassung an das europäische Recht geändert.

Zu den Themen Infrastruktur, ÖPNV-Finanzierung und Personenbeförderungsgesetz geben drei Hintergrundbeiträge in diesem Bericht einen Überblick. Daneben finden Sie noch weitere lesenswerte Beiträge zu den Leistungen der Verbundpartner. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

0 5 10 20 km



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

Stand 01.01.2014



Verbundgebiet und Struktur des VGN

Mit einem Bedienungsgebiet von 14.076 Quadratkilometern, das entspricht in etwa einem Fünftel der Fläche des Freistaats Bayern, liegt der VGN an dritter Stelle unter den deutschen Verkehrsverbänden. In seinem Einzugsbereich leben rund 2,6 Millionen Menschen.

Seit den Erweiterungen im Jahr 2010 deckt das VGN-Gebiet den kompletten Kernbereich der Europäischen Metropolregion Nürnberg ab. Vollständig im Verbundraum liegt der Regierungsbezirk Mittelfranken, mit unterschiedlichen Anteilen werden auch alle angrenzenden Regierungsbezirke berührt.

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 wurde der Regionalbahnhof Kinding in den VGN integriert. In Vorbereitung ist die Integration des Landkreises Lichtenfels zum 1. Januar 2015. Umfangreiche Untersuchungen und Berechnungen hat die Verbundgesellschaft 2013 zu möglichen Verbundbeitritten der Stadt und des Landkreises Coburg sowie der Landkreise Kulmbach und Kronach durchgeführt. In der Zwischenzeit haben Stadt und Landkreis Coburg sich gegen einen Beitritt entschieden. Die Landkreise Kulmbach und Kronach treten aufgrund der anfallenden Kosten zumindest vorerst nicht bei.

● Die Aufgabenträger

Die Basis des gesamten Vertragswerks im 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 sowie dem Erfolgsplan und der Erfolgsrechnung für den Verbundverkehr ist seine Zustimmung erforderlich. Bei übergreifenden Verbundangelegenheiten fällt dem GA das Letztentscheidungsrecht zu. Derzeit sind acht kreisfreie Städte und 15 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 und das Regionalbusunternehmen Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), seitens der kommunalen Verkehrsunternehmen die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, infra fürth verkehr gmbh, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH (ESTW), Bayreuther Verkehrs- und Bäder-GmbH, Stadtverkehr Schwabach GmbH und 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 Einnahmenaufteilung, Marketingmaßnahmen für den Verbundverkehr, die Durchführung von Verkehrserhebungen, die Erstellung von Bedienungskonzepten, die Koordination des Liniennetzes sowie die Erstellung des Verbundfahrplans.



Leichter Rückgang bei den Fahrten im VGN

Abnehmende Schülerzahlen drücken das Ergebnis

Licht und Schatten zeigt das Ergebnis des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) für das Geschäftsjahr 2013. Nach der Hochrechnung der Verkaufszahlen haben die Fahrgäste insgesamt 228,4 Millionen Fahrten mit Bussen und Bahnen zurückgelegt. Das entspricht einem leichten Rückgang von 0,6 Prozent. Erfreuliche Zuwächse gibt es bei den Stammkunden, immer mehr Fahrgäste sind mit einem Abo des VGN unterwegs. Die Einnahmen erhöhten sich um 3,7 Prozent auf 299,3 Millionen Euro.

Die Entwicklung ist hauptsächlich von den deutlich sinkenden Schülerzahlen der unteren und mittleren Jahrgangsstufen geprägt. Im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulwegs erwerben die Landkreise und Kommunen als Kostenträger Schülermonatsmarken für diese Altersgruppen. Hier beschert der demografische Wandel den Verkehrsunternehmen bereits spürbaren Gegenwind. Dieser Trend wird sich in den folgenden Jahren weiter fortsetzen und die Verkaufsergebnisse drücken. Auf der anderen Seite gelingt es jedoch, vor allem bei den Berufspendlern, mehr Fahrgäste langfristig zu überzeugen und als Kunden an den ÖPNV zu binden, sogar bei anhaltend niedrigen Benzinspreisen. Nimmt man die Kostenträger-Schüler aus der Betrachtung heraus, zeigt sich bei den Fahrgastgruppen, die durch Angebotsverbesserungen und Marketingmaßnahmen erreicht werden können, bei den Fahrten ein Zuwachs von 0,6 Prozent.

● Aktualisierte Nutzungshäufigkeiten

Die für 2013 ermittelte Anzahl der Fahrten entspricht nicht realen Fahrgästen, es handelt sich um einen statistischen Wert, der sich aus der Hochrechnung verkaufter Tickets mit den durchschnittlichen Nutzungshäufigkeiten je Fahrkartenart ergibt. Diese

Hochrechnung hat der VGN mit den nun vorliegenden Daten aus der verbundweiten Verkehrserhebung 2012 aktualisiert und für den Vergleich der Geschäftsjahre 2012 und 2013 herangezogen. Die Erhebung zeigt, dass die Fahrgäste Zeitkarten und TagesTickets heute deutlich intensiver nutzen als in früheren Jahren und im Schnitt mehr Fahrten mit einem gekauften Ticket unternehmen. Tatsächlich setzen die Menschen bei ihrer Mobilität immer häufiger auf den ÖPNV und optimieren dabei die Wahl des verwendeten Tickets. Aus diesem Grund wurden die jeweiligen Hochrechnungsfaktoren anhand der Erhebungsdaten aktualisiert. Damit verändert sich auch die Gesamtzahl der berechneten Fahrten. Für das Vergleichsjahr 2012 stieg diese von 223,6 Millionen nach der früheren Hochrechnung auf 229,7 Millionen unter Anwendung der aktualisierten Faktoren.

● Mehr Stammkunden gewonnen

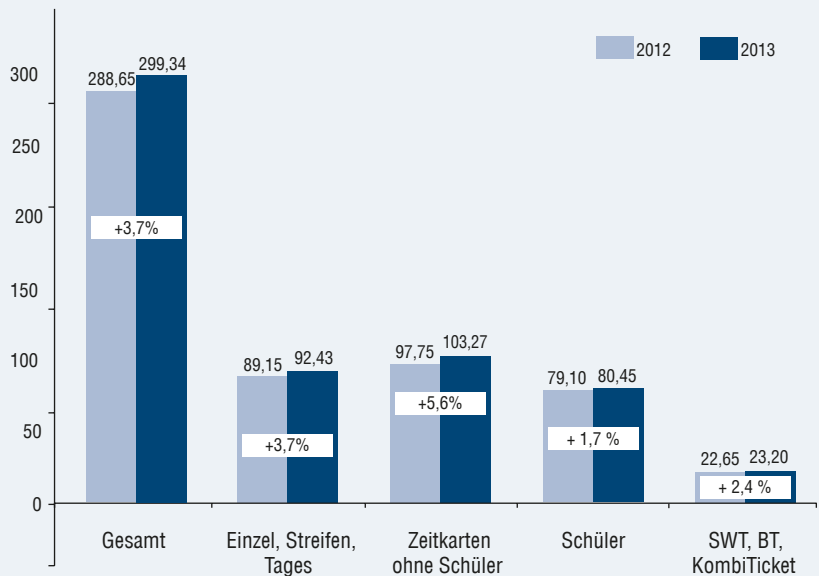
Die oben erwähnte Optimierung der Ticketwahl steht noch in Zusammenhang mit der Reform des Zeitkartensortiments Anfang 2008. Das Angebot an Zeitkarten ist seither modular aufgebaut und entsprechend den Nutzungsmöglichkeiten preislich gestaffelt. Bei der Wahl ihres Tickets orientieren sich die

Fahrgäste zunehmend an der tatsächlichen Nutzung und wählen das für sie beste Preis-Leistungs-Verhältnis. Die MobiCard entwickelt sich wie geplant zum klassischen Familienticket. Sie wählen hauptsächlich Fahrgäste, die die Möglichkeit der Mitnahme weiterer Personen sowie die Übertragbarkeit nutzen wollen. Insgesamt nahmen die Verkäufe der MobiCard-Varianten um 2,9 Prozent ab. Singlenutzer wechseln entsprechend zur Solo 31 sowie zu den Abos. Die Preisvorteile der Abos sind der Grund für einen Zuwachs von 3,5 Prozent bei den Jahres- und FirmenAbos. Insgesamt sind nun rund 78.000 Fahrgäste mit einem jährlichen Abo des VGN unterwegs.

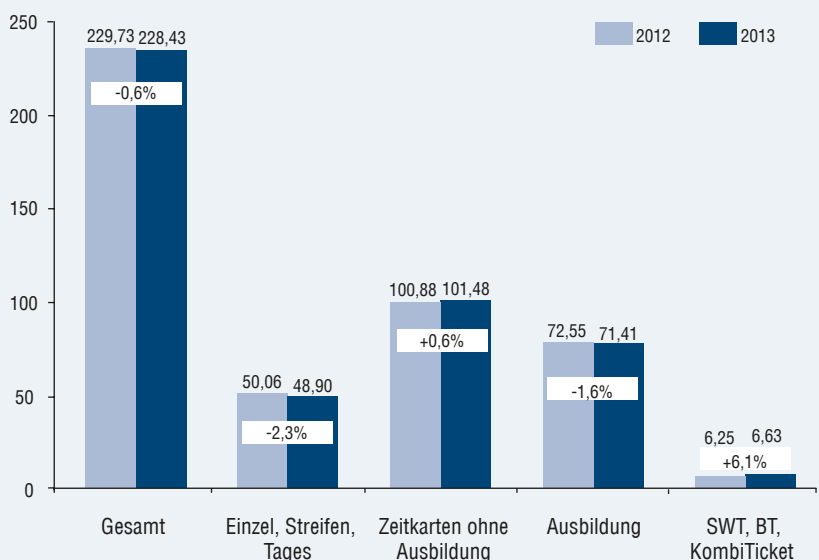
● Mehr Einzelfahrscheine verkauft

Auch im Gelegenheitsverkehr rechnen die Fahrgäste genauer nach und wählen das für die jeweilige Fahrt günstigste Ticket. Der Absatz von Fahrkarten stagniert mit einer geringen Abnahme von 0,25 Prozent, die Zahl der Fahrten geht um 2,3 Prozent zurück. Gekauft werden vermehrt Einzelfahrkarten, dafür weniger häufig das TagesTicket Solo. Der rückläufige Trend bei den Streifenkarten setzt sich fort. Ihre Verkäufe gehen seit Jahren zurück, 2013 um nochmals 5,9 Prozent. Mehr Käufer findet erneut das TagesTicket

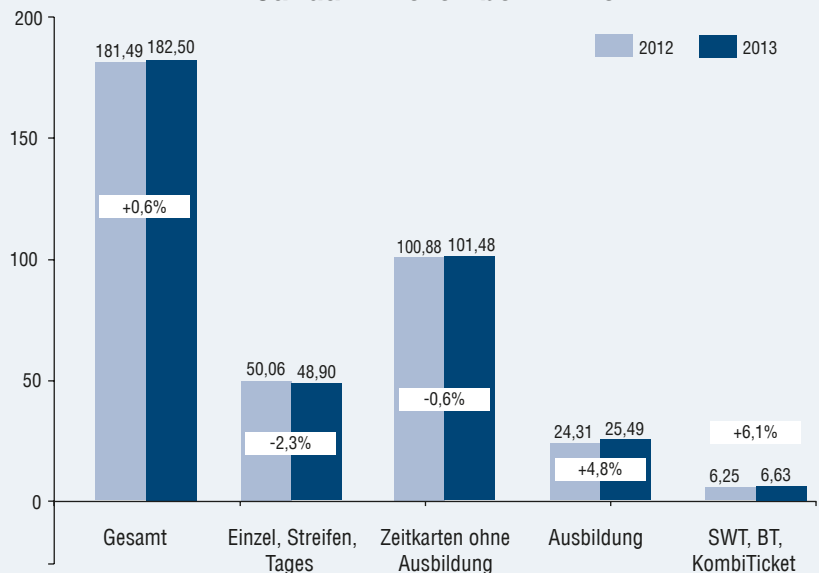
Fahrgeldeinnahmen Januar – Dezember in Mio. Euro



ÖV-Fahrten Januar – Dezember in Mio.



ÖV-Fahrten ohne Schüler Kostenträger Januar – Dezember in Mio.



Plus, das vor allem als Familien- und Freizeitticket genutzt wird.

● Sinkende Schülerzahlen bereiten Sorge

Wie eingangs erwähnt, verzeichnet der VGN im Ausbildungsverkehr deutliche Fahrgastverluste. Insgesamt wurden in diesem Bereich 1,6 Prozent weniger Fahrten unternommen. Ursache sind Rückgänge bei den Kostenträger-Schülern, sie schlagen im Jahresergebnis mit einem Minus von 2,3 Millionen Fahrten sowie Mindereinnahmen von 1,3 Millionen Euro zu Buche. Gemildert werden diese Rückgänge derzeit noch durch Mehrverkäufe bei den Selbstzahlern, d. h., den Schülern der oberen Jahrgangsstufen und den Auszubildenden sowie durch ein Absatzplus bei den Semesterwertmarken. Trotzdem wird durch immer weniger nachrückende Schüler die Basis auf absehbare Zeit merklich geschwächt. Das ist eine bedenkliche Entwicklung, die den gesamten ÖPNV treffen wird, vor allem bei den Verkehrsangeboten im ländlichen Raum, bei denen der Schülerverkehr das Rückgrat darstellt.

Mehr Beschäftigte profitieren

Pilotphase für das Neukunden-FirmenAbo verlief erfolgreich



Erfreuliche Zuwächse kann der VGN bei den Stammkunden verzeichnen: Immer mehr Fahrgäste entscheiden sich für eine Zeitkarte. Dank der attraktiven Preisvorteile haben Jahres- und FirmenAbos 2013 einen Zuwachs von 3,5 Prozent erreicht. Mit einer neuen Variante des FirmenAbos ermöglicht der VGN jetzt noch mehr Unternehmen den Einstieg ins FirmenAbo.



Das 1991 erstmals aufgelegte FirmenAbo des VGN hat sich seither gut etabliert: Innerhalb weniger Jahre schnellten die Abo-Zahlen in die Höhe. Bereits 1995 zählte der VGN über 20.000 FirmenAbos. Dann waren jedoch lange Zeit keine nennenswerten Steigerungen mehr zu erzielen. Der Grund: Die Hürde für den Einstieg ins FirmenAbo lag relativ hoch. Denn das FirmenAbo war ursprünglich für größere Unternehmenseinheiten konzipiert worden. Dabei war es Absicht neue Kunden durch Preisvorteile zu gewinnen und eine Subventionierung bereits vorhandener Käufer von Zeitkarten zu vermeiden.



Die Unternehmen konnten wählen zwischen einem verbundweit gültigen FirmenAbo und einem, das tarifbezogen für den Weg zur Arbeit galt. Je nach gewähltem Modell mussten 40 bzw. 50 Prozent der Mitarbeiter, mindestens jedoch 50 Personen, ein FirmenAbo abschließen. Insbesondere abseits der Nürnberger Innenstadt war das Interesse gering. Oft war die geforderte Mindestabnahmequote der Grund, weshalb neue Kooperationen nicht zustande kamen. Vor allem Unternehmen mit Schichtarbeitern konnten die Quote nicht erfüllen.



Ein weiterer Nachteil des alten FirmenAbo-Modells war die Anonymität der Kunden. Die Verteilung der Wertmarken lag in den Händen der Unternehmen. Diese Erleichterung im Vertrieb



Rabatt beim Neukunden-FirmenAbo

7,5%	Grundrabatt auf den Preis des VGN-JahresAbos
+ 2,5%	für einen Arbeitgeberzuschuss von mindestens 15% des Ticketpreises oder mindestens 10 Euro im Monat
+ 2,5%	für Jahresvorauszahlung des Fahrpreises aller FirmenAbo-Abnehmer
+ 2,5%	für mindestens 10% zusätzliche Neukunden im Vergleich zum Vorjahr bzw. zur Mindestquote
= 15%	Bis zu 15% Rabatt sind maximal möglich!

schloss eine persönliche Kundenbetreuung jedoch aus. Dabei zeigt die Erfahrung, dass die Fluktuation der Abo-Kunden bereits im ersten Vertragsjahr sinkt, wenn sie individuell betreut werden. Ziel einer Neuauflage des FirmenAbos war es also nicht nur den Tarif zu optimieren sondern auch den Vertriebskanal durch den Kontakt zum Kunden zu verbessern.

Mit der Einführung der „Plus-Variante“ von Jahres- und FirmenAbo mit Mitnahmemöglichkeit am Abend und am Wochenende im Jahr 2009 schloss der VGN eine Lücke im Sortiment, was zu einer weiteren Steigerung auch bei den FirmenAbos führte. Auch die neuen S-Bahn-Züge, die seit 2012 im Einsatz sind, lieferten Pendlern zusätzliche Anreize, auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. Doch immer noch lag ein großes Potential brach. Eine Analyse der VAG ergab, dass es alleine in Nürnberg über 300 größere Arbeitgeber mit insgesamt über 100.000 Mitarbeitern gibt, die gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind und noch keinen FirmenAbo-Vertrag abgeschlossen haben.

● Zugang erleichtert

Um den Stammkundenanteil weiter zu erhöhen und neue Potenziale im Bereich der Firmenkunden zu erschließen, sollten die Zugangsvoraussetzungen zum FirmenAbo sowie dessen Bonus-

regelungen reformiert werden – zunächst in einer zweijährigen Pilotphase.

Mit dem seit 2012 getesteten so genannten Neukunden-FirmenAbo erhalten auch kleinere Unternehmen eine Möglichkeit der Kooperation, da es nicht mehr an eine Quote gekoppelt ist. Mindestabnahmemenge sind jedoch weiterhin 50 FirmenAbos. Insgesamt müssen 20 Prozent neue Kunden einsteigen. Abhängig von der Anzahl der Neukunden, der Zahlungsweise und einem möglichen Arbeitgeberzuschuss können so 7,5 bis 15 Prozent Nachlass auf den Preis eines JahresAbos erreicht werden. Alle Rabattsätze werden jährlich überprüft und gegebenenfalls neu angepasst. Gegen eine Servicepauschale von einem Euro pro Monat übernimmt die VAG die Verwaltung der Abo-Kunden und entlastet damit die Personalabteilung des Partnerunternehmens.

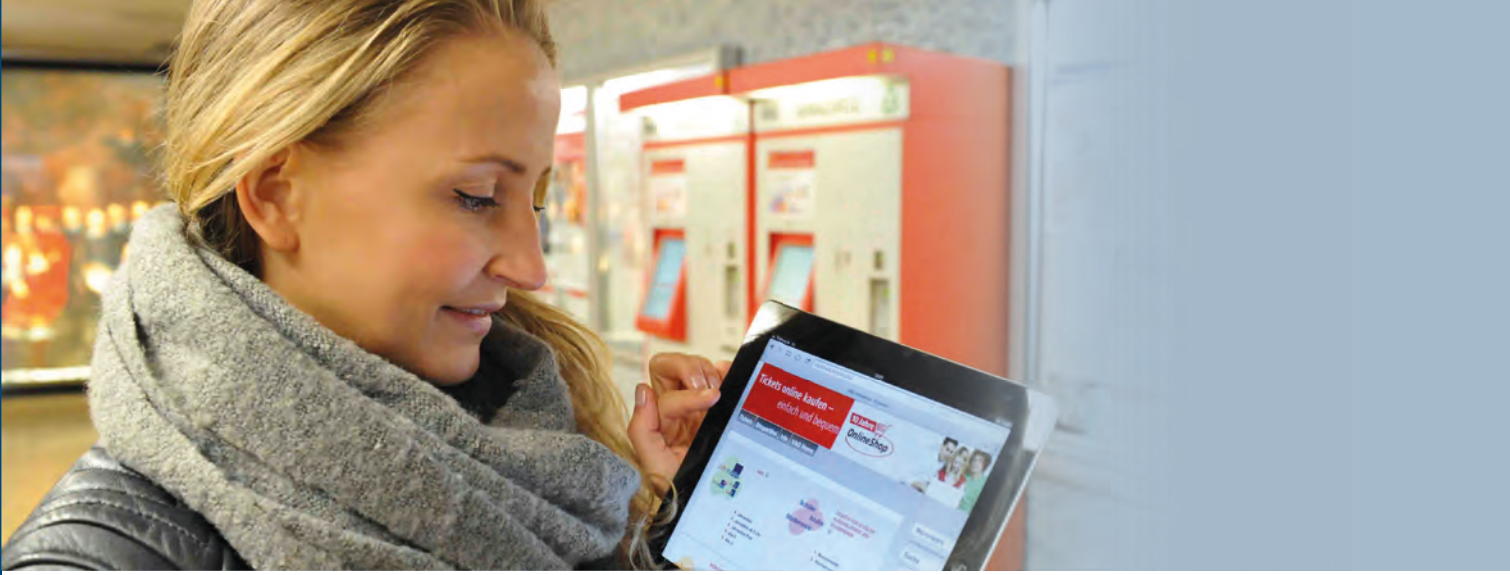
Bereits in der Pilotphase haben sich 13 Unternehmen mit über 2.200 teilnehmenden Mitarbeitern für das FirmenAbo entschieden. Zum 1. Januar 2014 ist das Neukunden-FirmenAbo in den Regeltarif übergegangen. Nach wie vor gibt es auch noch die beiden anderen Abo-Modelle.

Eines der ersten Unternehmen, das einen Neukunden-FirmenAbo-Vertrag abgeschlossen hat, ist das Nürnberger Bosch-Werk in der Zweibrückener

Straße mit rund 2.100 Mitarbeitern. Da viele von ihnen in wechselnden Schichten arbeiten, war die Mindestabnahmekquote von 40 bzw. 50 Prozent bisher eine unüberwindbare Hürde. Dank des neuen Modells kommen nun die Beschäftigten, die mit der U2 und der S1 eine sehr gute Anbindung an den Nahverkehr haben, in den Genuss des zehnpromtigen Rabatts.

Inzwischen profitieren über 26.000 Beschäftigte in 66 Unternehmen von den Vorteilen des FirmenAbos. Etwa acht Prozent von ihnen besitzen ein FirmenAbo Plus. „Mit dem Neukunden-FirmenAbo ist es uns gelungen, wieder viele Fahrgäste als Stammkunden für den ÖPNV zu gewinnen“, freut sich VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler. Insgesamt waren 2013 rund 78.000 Fahrgäste mit einem jährlichen Abo des VGN unterwegs.





Elektronische Dienste werden immer mobiler

Fahrplaninfo und Ticketkauf aus einer Hand

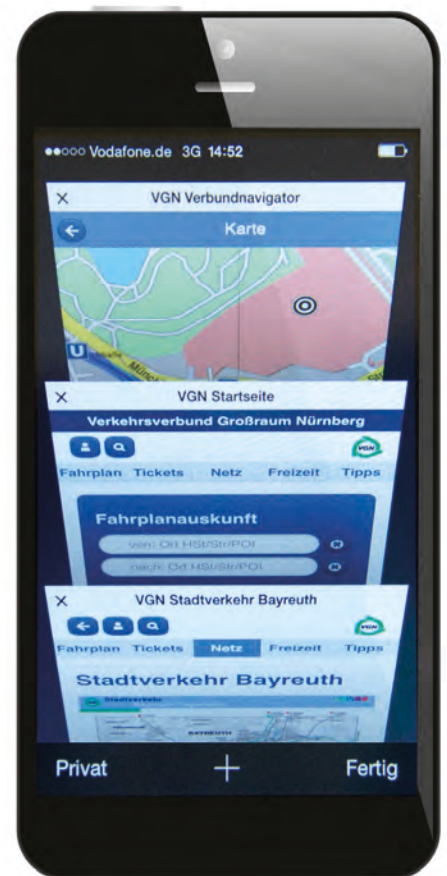
Elektronische Dienste erleichtern den Zugang zum ÖPNV enorm. Ihre Bedeutung nimmt stetig zu. Mit knapp neun Millionen Besuchern im klassischen und mobilen Internet erreichte der VGN 2013 einen neuen Rekord. Vor allem die mobilen Anwendungen sind auf dem Vormarsch.

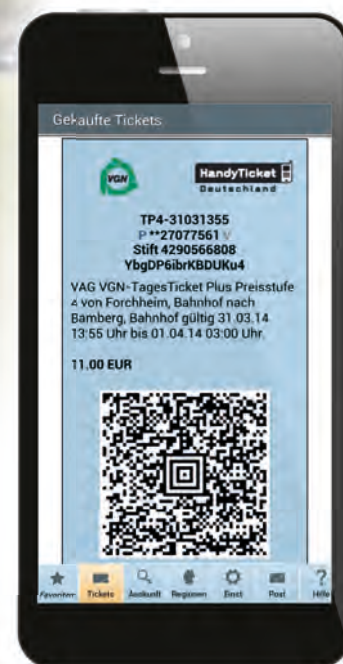
Heute nutzen Kunden für Fahrplanauskünfte und Ticketkauf immer häufiger das Smartphone. Seit Anfang des Jahres 2013 sind nahezu alle Funktionen der klassischen Webseite auch auf mobil.vgn.de im mobilen Web abrufbar - von der Fahrplanauskunft bis zum Download von Freizeittipps. Die speziell für mobile Endgeräte entwickelte Webseite mobil.vgn.de hat 2013 mehr als drei Mal so viele Besucher gezählt wie im Vorjahr. Von 500.000 so genannten Visits im Jahr 2012 stieg die Anzahl der Nutzer auf über 1,8 Millionen. Erstmals rückläufig waren dagegen die Besuche auf der klassischen Webseite. Sie sanken um rund eine Million auf etwas über 7,1 Millionen Visits im Jahr 2013. In der Summe stellt die Anzahl von knapp neun Millionen Besuchern jedoch eine neue Bestmarke dar.

Neben der mobilen Webseite nutzen die Fahrgäste viele weitere Anwendungen: Für das iPhone gibt es die Applikation FahrInfo VGN. Darüber hinaus können sich Kunden mit Apps von Drittanbietern wie „Öffi“ oder „moovel“ in-

formieren. Derzeit entwickelt der VGN komplett neue Anwendungen für das iPhone sowie für Android und Windows Phone, die voraussichtlich ab Herbst 2014 verfügbar sein werden. Sie bieten neben der Verbindungsauskunft einen Abfahrtsmonitor mit Echtzeitdaten, den Ticketkauf über den künftigen VGN MobileShop, Netzpläne und Freizeittipps. Für ältere Mobiltelefone werden die WAP-Auskunft sowie die SMS-Auskunft angeboten, solange keine Investitionen für den weiteren Betrieb erforderlich sind.

Die Informationsmöglichkeiten werden immer umfangreicher: Fahrplanauskunft, Tarifinformation und Vertrieb verschmelzen zusehends zu einer Dienstleistung aus einer Hand. Die elektronische Fahrplanauskunft bietet neben der reinen Verbindungsauskunft gleichzeitig die Berechnung des Fahrpreises sowie grafisch aufbereitete Umgebungspläne mit Fußwegen von und zur Haltestelle. Weitere Vorteile: mit mobilen Endgeräten ist sie immer und überall verfügbar und jeweils auf dem aktuellen Fahrplanstand.





● Ticketkauf online

Bisher war der elektronische Ticketkauf über zwei Vertriebswege möglich: Zum einen als HandyTicket, das der VGN seit 2007 anbietet. Mehr als 30.000 Kunden nutzen es bereits. Viele neue Nutzer konnte der VGN mit der Aktion gewinnen, am ersten Adventswochenende mit dem HandyTicket zum halben Preis zu fahren. Über eine weitere Rabattaktion freuten sich die Kunden des anderen Vertriebswegs im Oktober 2013: zum zehnjährigen Bestehen des Online-Shops der VAG gab es zehn Tage lang zehn Prozent Rabatt auf TagesTickets, MobiCards und die Solo 31.

Die Kooperation mit HandyTicket Deutschland läuft 2015 aus. Zu diesem Zeitpunkt sollen die beiden elektronischen Vertriebswege HandyTicket und OnlineShop im neuen MobileShop des VGN zusammengeführt werden. Dieser wird künftig vom VGN betrieben und von den Gesellschaftern gemeinschaftlich finanziert.

● Informationen in Echtzeit

Ob Busse oder Bahnen fahrplanmäßig verkehren, erfahren die Fahrgäste heute schon an vielen Haltestellen und auch unterwegs, auf elektronischen Anzeigern oder etwa unter start.vag.de, bahn.de/frankenbus sowie über die Live-Auskunft der DB. Die so genannten Echtzeitdaten sollen künftig auch in die Fahrplanauskunft des VGN übernommen werden.

Integriert wird die Fahrplaninformation dann in DEFAS, die bayernweite Plattform der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) für Echtzeitauskünfte. Der VGN hat sein Auskunftssystem mit einem Update auf diesen Dienst vorbereitet. Jetzt erfolgen noch die Anpassung der Datenströme zwischen VGN, Verkehrsunternehmen und BEG sowie die Einrichtung der Tarifberechnung auf der DEFAS-Plattform. Fahrplandaten, die von Unternehmen nicht direkt an DEFAS geliefert werden können, bereitet die Verbundgesellschaft auf und stellt sie DEFAS zur Verfügung. Die umfangreichen digitalen Kartenwerke pflegt der VGN weiterhin.

● Ausblick: E-Ticket

Neben den heutigen elektronischen Vertriebswegen plant der VGN mittelfristig die Einführung von E-Tickets auf der Basis von Chipkarten oder Barcodes. Hierfür wird zunächst in einem ersten Schritt die Kontrollfähigkeit getestet. 2013 fassten die Gesellschafter des VGN und der Grundvertragsausschuss den Beschluss zur Umsetzung einer elektronischen Kontrolle im Verbundgebiet. Dabei setzt der VGN wie viele andere Verkehrsunternehmen und -verbände auf den erprobten Standard der VDV-Kernapplikation. Im Gegensatz zu anderen Bundesländern stellt der Freistaat Bayern allerdings keine Fördermittel für die Einführung bereit, so dass die Frage der Finanzierung lange Zeit offen blieb. Durch die nun beschlossene gemeinschaftliche Finanzierung der notwendigen Investitionen durch einen Tarifaufschlag von 0,2 Prozent konnten endgültig die Weichen für die Umsetzung der ersten Stufe, der verbundweiten elektronischen Kontrolle, in den nächsten Jahren gestellt werden.





Gut beraten

Persönlich vor Ort

Auch im Zeitalter von Online-Diensten und Smartphone-Apps ist die Beratung von Mensch zu Mensch noch immer gefragt. Im VGN bieten die Verbundpartner zahlreiche Möglichkeiten des persönlichen Kontakts.

Egal, ob es um Fahrplanauskünfte, Ticketkauf, Abo-Beratung oder Tarifauskünfte geht: Fahrgäste finden vielerorts kompetente Ansprechpartner – zum Beispiel in den Kundenbüros, in Landratsämtern, an den Infotelefonen sowie am Infobus und den mobilen Ständen von VGN, VAG, DB oder agilis bei vielen Veranstaltungen. Einige private Verkehrsunternehmen bieten in ihren Reisebüros Beratung an. Und gerade im ländlichen Raum ist auch der Busfahrer eine wichtige Kontaktperson für Fragen zum Nahverkehr.

In den größeren Städten sind es die Kundenbüros der Verkehrsunternehmen, die als Anlaufstelle dienen, wie beispielsweise die Reisezentren der Deutschen Bahn in Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Erlangen, Fürth, Neumarkt und Nürnberg. Auch das KundenCenter der VAG im Verteilergeschoss des Nürnberger Hauptbahnhofs ist gut besucht: Hier gehen täglich bis zu 2.500 Kunden ein und aus. Weitere Kundenbüros unterhalten die Erlanger Stadtwerke am Hugentotenplatz, die infra fürth verkehr am Fürther Hauptbahnhof, die Stadtwerke Bamberg in der Promenadestraße, die Bayreuther Verkehrsbetriebe an der Zentralen Omnibushaltestelle und die Stadtwerke Neumarkt am Busbahnhof. In Bayreuth

finden Fahrgäste das agilis-Kundencenter in der Bahnhofstraße.

● Rund um die Uhr erreichbar

Über die Öffnungszeiten der Kundenzentren hinaus stehen telefonische Ansprechpartner zur Verfügung. Das Info-Telefon des VGN ist unter der Rufnummer 0911 27075-99 ebenso wie das Servicetelefon der VAG unter der Rufnummer 0911 283-4646 rund um die Uhr erreichbar. Über 12.000 Anrufe gehen jeden Monat hier ein. Die Servicenummer des VGN wird jährlich über 50.000 Mal gewählt.

● Vor Ort gut beraten

Die InfoMobile von VGN und VAG hatten 2013 zahlreiche Einsätze im ganzen Ver-

bundgebiet – bei Großveranstaltungen wie Volksfesten, sportlichen Events, Gewerbeschauen, Infotagen zu Themen wie Mobilität, Energie oder Umwelt, vor Einkaufszentren und in Fußgängerzonen sowie bei FirmenAbo-Partnern. Viele treue Stammkunden hat das Service-Team des VGN beispielsweise auf der Freizeit-Messe im Frühjahr. Hier decken sich Freizeitfahrgäste rechtzeitig vor dem Saisonstart mit druckfrischen Freizeittipps ein. Der Einsatz des InfoMobils auf der Consumenta im Herbst ist aus VGN-Sicht vor allem deswegen lohnend, weil bei dieser Verbrauchermesse alle Verbrauchergruppen angesprochen werden. So werden auch potentielle Kunden erreicht, die sonst wenig Kontakt zum VGN haben.





Beliebtes Kleinformat

Der Linienfahrplan ist immer dabei

Seit 1990 gibt es ihn, die große Nachfrage ist ungebrochen: Der beliebte Linienfahrplan im Hemdentaschenformat hat seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ein neues Gewand. Zuvor wurde ein neues Konzept zur Zusammenstellung der verschiedenen Auflagen erstellt und im Kundendialog getestet.

Mit einer Gesamtauflage von rund einer Million sind die handlichen Fahrplanheftchen wieder erschienen. Sie sind kostenlos in den Kundenbüros, in der VGN-Geschäftsstelle und bei vielen weiteren Ausgabestellen zu haben. Mit

jeder Erweiterung des Verbundgebiets und durch die stetigen Verbesserungen des Verkehrsangebots ist die Zahl der Linien und damit auch der Einzelausgaben gestiegen. Mehr Übersicht für die Kunden sowie ein einfacheres Handling bei der Verteilung der Heftchen waren deshalb die Ziele einer Neukonzeption. Dabei wurden die einzelnen Linien neu nach Gemeindegebieten und Landkreisen oder Teilbereichen zusammengefasst und das Angebot übersichtlicher strukturiert. Die Zahl der Sorten verringerte sich von 98 im Jahr 2012 auf nunmehr 60.

Durch die optimierte Gestaltung können sich die Kunden leichter im Angebot zurechtfinden. So sind die Ausgaben nach Städten bzw. Landkreisen farblich sortiert. Auch bei dickeren Exemplaren haben die Nutzer einen guten Überblick über die enthaltenen Linien. Das ergab eine während der Freizeitmesse 2013 durchgeführte Befragung von Kunden. Dass durch die Zusammenfassung von Linien mitunter die Fahrplanhefte dicker werden, war für die Befragten kein Problem. Für sie überwiegen die Vorteile des neuen Konzepts eindeutig. Im täglichen Gebrauch werden die Linienfahrpläne meist kurz vor der Fahrt genutzt, das zeigt die Vorteile des handlichen Formats. Übrigens: mehr als 91 Prozent der Befragten waren die Fahrplanheftchen bekannt, drei Viertel von ihnen nutzen sie auch. Der Bezug der Linienfahrpläne ist meist problemlos. Verbesserungsvorschläge werden kaum gemacht, nur eine Minderheit der Nutzer, nämlich sechs Prozent, wünscht sich eine größere Schrift. Die hohe Zufriedenheit mit dem beliebten Informationsmedium ist Ansporn für die Zukunft. Das Angebot wird auch künftig nutzergerecht weiterentwickelt.



Clever kombinieren

Werbekampagnen für den Nahverkehr

Die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs bringen der VGN und seine Partnerunternehmen immer wieder ins Bewusstsein der Öffentlichkeit – auch mal auf neuen Wegen und gewürzt mit einer Prise Humor.

Stammkunden zu gewinnen ist eines der großen Ziele des VGN. Wie in den Vorjahren gab es deshalb auch 2013 eine Neuauflage der Preiswerbung mit dem Tankstellenmotiv. Zielgruppe waren in erster Linie Pendler, denen auf diese Weise das günstige JahresAbo als Alternative zum eigenen Auto nähergebracht werden sollte. Neben dieser „klassischen“ Werbung – beispielsweise auf CityLight-Plakaten oder mit Zeitungsanzeigen – startete der VGN in Zusammenarbeit mit dem ADAC eine ungewöhnliche Werbekampagne direkt an Tankstellen. Das Motto „Wer clever kombiniert, fährt besser“ konnte an 144 Tankstellen direkt auf den Zapfhähnen platziert werden. Die dort beworbene Internetadresse (adac.vgn.de) führte direkt zu einer Landingpage, die Autofahrer zu einem cleveren Mobilitätsmix aufforderte. Um das Sparpotenzial des ÖPNV gegenüber dem eigenen Auto zu

unterstreichen, beinhaltete die Seite einen Link zum Sparrechner des VGN. Mehr als 9.000 Besucher nutzen den Mobilitätsberater jeden Monat.



● „So einfach geht Freizeit“

Auch im Gelegenheitsverkehr rechnen die Fahrgäste genauer nach und wählen in der Regel das für ihre Bedürfnisse günstigste Ticket. Mehr Käufer fand beispielsweise wieder das TagesTicket Plus, das vor allem von Familien und in der Freizeit genutzt wird. Sämtliche

Vorteile dieses Tickets stellt seit 2013 ein animiertes Video auf der Internetseite des VGN (vgn.de/tagesticket/plus) anschaulich und leicht verständlich dar. Das Motto: „So einfach geht Freizeit“.

● „Das wäre Ihnen mit uns nicht passiert“

Lust aufs Busfahren machte die infra fürth verkehr gmbh mit einer originellen Kampagne, die mit einem Augenzwinkern die Vorteile der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem Pkw verdeutlichte. Auf Plakaten in der Fürther Innenstadt, über Postkarten, Radio und die infra-Medien wurden verschiedene Missgeschicke aufs Korn genommen, die Autofahrern widerfahren können. Und zu jedem Motiv gab es eine passende Mitmach-Aktion, bei der die Teilnehmer etwas gewinnen konnten. Den Auftakt machte im März das Thema „Tausche Knöllchen gegen TagesTicket!“ Denn Busfahrer müssen sich keine Sorgen machen, wegen Parkzeitüberschreitung ein „Knöllchen“ zu kassieren. Alle, die einen Strafzettel wegen Parkzeitüberschreitung bei der infra fürth verkehr gmbh zusammen mit einer Quittung einreichten, erhielten dafür ein TagesTicket Solo für den Stadtbereich Fürth.

Im Mai engagierte das Verkehrsunternehmen Schauspieler des Improvisationstheaters „6aufKraut“ als Einparkhilfen auf der Fürther Freiheit. Autofahrer, die den „Service“ in Anspruch nahmen, bekamen ebenfalls





ein TagesTicket als Dankeschön. Im Juli eskortierten stilette gekleidete Portiers mit Regenschirm Fahrgäste durch einen selbst verursachten Regenschauer, während im August ein neues Warthäuschen eingeweiht wurde. Einen Wettbewerb im Reifenwechsel veranstaltete die infra im September und schließlich gab es im Dezember für die schönsten Weihnachtsmann-Bilder eine MobiCard zu gewinnen. Mit einem Quiz, das die Ortskenntnis der Teilnehmer testete, setzte der Fürther Verkehrsbetrieb seine Kampagne 2014 fort.

● Wenn. Dann. VAG

Mit einer neuen Markenkampagne, die mit der Neugier der Betrachter spielt, hat die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft 2013 begonnen, die Stärken des ÖPNV ins rechte Licht zu rücken. Diese verfolgt drei Ziele: Zum einen soll sie Kunden darin bestätigen, dass sie mit ihrer Verkehrsmittelwahl richtig liegen. Zum anderen soll sie neue Kunden davon überzeugen, dass es viele Vorteile hat, Busse und Bahnen zu nutzen und dies in der Regel komfortabel, schnell sowie schonend für den Geldbeutel ist. Und sie soll auf einprägsame Weise deutlich machen, wie leistungsfähig der ÖPNV in Nürnberg ist, wie umfassend das Angebot und wie die Umwelt und alle Bürgerinnen und Bürger davon profitieren.

Als Großflächenplakaten und als CityLight-Plakat sind fünf unterschied-

liche Motive überall in der Stadt bzw. an Haltestellen und in den Fahrzeugen zu sehen. Mit sympathischen Motiven und prägnanten Texten transportiert die Kampagne die Botschaften der VAG auf informative, motivierende und emotionale Weise. Beispielsweise die Tatsache, dass bis zu 600.000 Menschen täglich sicher an ihr Ziel kommen. Oder dass die VAG die Umwelt entlastet. Wer die Plakate von weitem sieht, erkennt im ersten Moment nur die Schlüsselworte wie z.B. „Wenn Urlaub dann VAG“. Erst

bei näherem Hinsehen sind die Zwischentexte zu erkennen und erklären den Slogan: „Wenn ich in den Urlaub fliegen möchte, dann bringt mich die VAG ganz schnell zum Flughafen.“ Weitere Motive belegen die Umweltfreundlichkeit von Bussen und Bahnen und zeigen, dass die Lebensqualität in einer Stadt wie Nürnberg wesentlich durch einen leistungsstarken ÖPNV geprägt wird. 2014 wurde die Kampagne mit weiteren Motiven fortgesetzt.



Nahverkehrsplan Bamberg

Gemeinsame Planung für Stadt und Landkreis

Im Hinblick auf die starken wirtschaftlichen sowie verkehrlichen Verflechtungen haben Landkreis Bamberg und Stadt Bamberg als erste Aufgabenträger im VGN gemeinsam einen Nahverkehrsplan von der Verbundgesellschaft bearbeiten lassen. Anfang 2013 wurde dieser von den beiden politischen Gremien beschlossen.

An der Umsetzung der im Nahverkehrsplan formulierten Ziele wird aktuell gearbeitet. So soll das ÖPNV-Angebot auf drei verkehrlich bedeutsamen Achsen verbessert und der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden. Aus nordwestlicher Richtung verläuft der Verkehrskorridor Priesendorf/Trunstadt – Bischberg – Bamberg. Im Nordosten liegt die Achse Scheßlitz

– Memmelsdorf – Bamberg. Mit dem südwestlichen Landkreisgebiet bestehen Verkehrsverflechtungen auf der Achse Schlüsselfeld/Ebrach – Burgebrach – Bamberg.

● Übergreifend planen

Die engen verkehrlichen Verflechtungen zwischen Stadt und Umland spie-

geln sich auch darin wider, dass fünf Linien der Stadtwerke Bamberg auch angrenzende Nachbargemeinden anfahren. Daneben werden diese Gemeinden von Regionalbuslinien bedient, die den Landkreis Bamberg an die Stadt Bamberg anbinden. Hierdurch ergeben sich tagsüber bis zu drei und mehr Fahrten je Stunde. Im Prinzip zielen Stadt- und Regionalbussysteme auf jeweils unter-





schiedliche Erschließungsfunktionen ab. Deshalb sind die Fahrpläne der vorhandenen Linien bislang nicht aufeinander abgestimmt, in bestimmten Zeitlagen werden teilweise Parallelfahrten angeboten.

Mit der Neuplanung soll nun das Verkehrsangebot unter Berücksichtigung der unterschiedlichen verkehrlichen Ziele optimiert werden. Dabei gilt es, die systembedingten Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Vorteile des Stadtbussystems sind die dichte, nahezu flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets sowie die Verknüpfung der Linien am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in der Bamberger Innenstadt. Die hohe Haltestellendichte verlängert jedoch die Fahrzeiten, insbesondere für die Fahrgäste mit längeren Fahrtstrecken. Zudem muss bei Fahrten zum oder vom Bahnhof meist umgestiegen werden.

Die Regionalbusse binden dagegen umsteigefrei an den Bahnhof an, dazu mit kürzeren Fahrzeiten, da nur ausgewählte Haltestellen bedient werden. Auf der anderen Seite bieten sie nur eine beschränkte Erschließung der Innenstadt und nur wenige Umstiegsmöglichkeiten auf den Stadtverkehr.

Ziel ist es, die beiden Verkehrssysteme enger zu verzahnen und damit das Verkehrsangebot zu verbessern.

Für die drei Korridore bieten sich nun zwei unterschiedliche Betriebs- und Fahrplankonzepte an. Nach dem ersten verkehren Regionalbuslinien im Stundentakt zwischen der Stadt und dem Landkreisgebiet. Sie ergänzen sich mit dem vorhandenen 30- oder 60-Minuten-Takt des Stadtverkehrs, so dass sich im gemeinsamen Bedienungsgebiet ein 20- bzw. 30-Minuten-Takt ergibt. Das zweite Konzept lässt die Regionalbuslinien in den angrenzenden Umlandgemeinden enden. Dort besteht dann jeweils direkter Anschluss an den Stadtverkehr.

Bei beiden Konzepten soll sowohl der ZOB im Zentrum Bambergs als zentraler Umsteigepunkt der Stadtverkehrslinien als auch der am Rande der Innenstadt liegende Bahnhof für die Anschlüsse mit den Zügen, insbesondere in die Städteachse Erlangen/Fürth/Nürnberg, bedient werden. Die Anforderungen des Schülerverkehrs sehen vor, dass weiterhin Regionalbusse in den dafür notwendigen Zeitlagen bis in die Bamberger Innenstadt durchgebunden werden.

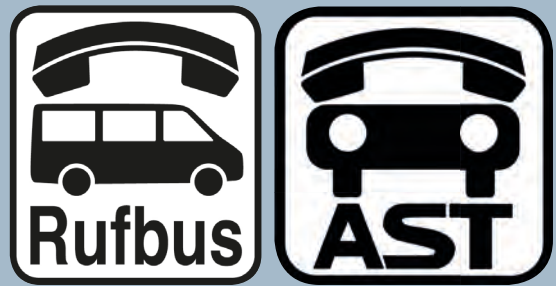
● Befragung gibt Aufschluss

Um die Planung mit weiteren Fakten zu unterstützen, soll die Bevölkerung in den drei Korridoren über ihr Mobilitätsverhalten befragt werden. Auch die vorliegenden Planungsvarianten werden dabei vorgestellt. Hierzu ist für Ende 2014 eine repräsentative Befragung von Haushalten vorgesehen, die extern vergeben werden soll. Für die Planung relevant sind insbesondere Aussagen zu folgenden Fragen: Mit welchem Verkehrsmittel gelangen die Landkreisbewohner nach Bamberg? Welche Ziele werden in Bamberg aufgesucht? Wie wirkt sich ein mehrmaliger Umstieg auf die Nutzung des ÖPNV aus? Welchen Einfluss haben Restriktionen für den Individualverkehr (Parkraumbewirtschaftung, Ampelvorrangschaltung für Busse) auf die Verkehrsmittelwahl?

Auf der Grundlage der Befragungsergebnisse wird die Verbundgesellschaft in enger Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und den Gebietskörperschaften ein Konzept zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes erarbeiten und vorstellen. ○

Bedarfsverkehre

Bei Anruf Bus



Im Verbundgebiet bewähren sich bedarfsgesteuerte Fahrtenangebote seit vielen Jahren. Besonders im ländlichen Raum, der schon heute eine geringe Bevölkerungsdichte aufweist, nimmt mit dem demografischen Wandel die Bedeutung solcher Angebotsformen weiter zu.

Gerade in den ländlich geprägten Teilräumen haben der Rückgang der Schülerzahlen sowie die Zunahme an älteren Mitbürgern deutliche Auswirkungen auf die Angebote im ÖPNV. Bei einer insgesamt rückläufigen Bevölkerungsentwicklung ist eine Daseinsvorsorge ohne flexible Bedienungsformen künftig undenkbar.

Seit den 1990er Jahren kommen Bedarfsverkehre vorzugsweise in der so genannten Schwachverkehrszeit (SVZ) zum Einsatz, also in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende. Mittlerweile finden sie auch in den Nebenverkehrszeiten (NVZ) stärkere Verbreitung, zur weiteren Verbesserung des Angebots oder als Ersatz für bislang reguläre Linienfahrten.

Um den vorhandenen sowie potenziellen Fahrgästen die Nutzung der bedarfsorientierten Verkehre zu erleichtern, setzt man im VGN auf eine Vereinheitlichung der Angebotsformen und auf gemeinsame Qualitätsstandards. Durch abgestimmte Vermarktungsstrategien sollen die Bedarfsverkehre von der Bevölkerung als flexibles, einfach zu nutzendes sowie hochwertiges ÖPNV-Angebot erkannt werden.

Derzeit ist ein Entwurf zur Vereinheitlichung der bedarfsgesteuerten Verkehrsangebote im Rahmen einer Anpassung der Assoziierungsverträge in der Abstimmung mit den Gesellschaftern.



● Beispiele im Landkreis Neumarkt

Im vergangenen Jahr ist im Verbundgebiet eine Reihe neuer Bedarfsverkehre in Betrieb gegangen. So setzt beispielsweise der Landkreis Neumarkt auf eine flächendeckende ÖPNV-Versorgung, die durch Bedarfsangebote ergänzt wird. 2013 starteten sieben neue Rufbus-Linien, die in acht Gemeinden von Montag bis Freitag zusätzliche Fahrtmöglichkeiten bieten.

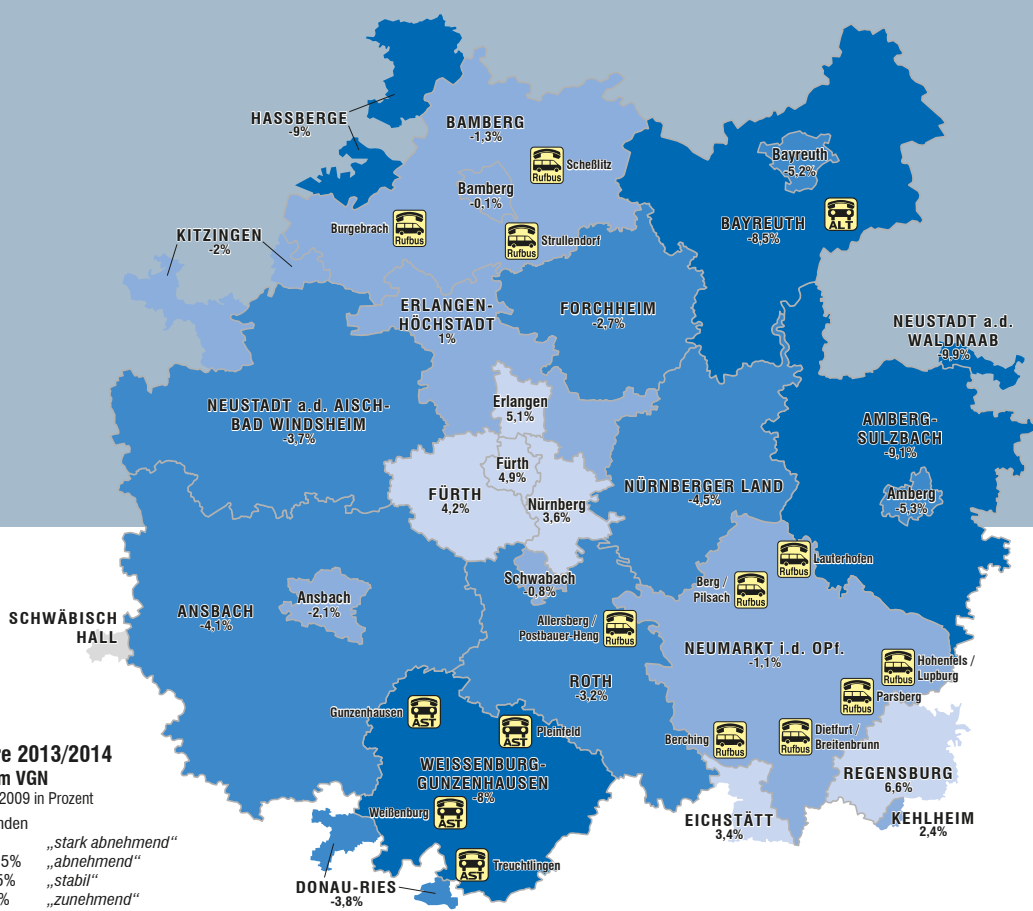
Allen Linien liegt ein konkreter Fahrplan mit Abfahrtszeiten an den einzelnen

Haltestellen zugrunde, tatsächlich angefahren werden allerdings nur jene Stationen, zu denen rechtzeitig eine Bestellung eingegangen ist. Die Anmeldung erfolgt bis jeweils 60 bzw. 90 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit unter der kostenfreien Telefonnummer 0800 6065600 der Fahrtwunschzentrale von DB Regio Bus Bayern. Alternativ kann die Fahrt im Internet unter www.fahrtwunschzentrale.de bestellt werden. Die Fahrtwunschzentrale übernimmt auch Auskunft, Bestellannahme und Beauftragung für Rufbuslinien, die nicht von DB Frankenbus betrieben werden.

**Neue Bedarfsverkehre 2013/2014
Bevölkerungsprognose im VGN**

Veränderung 2029 gegenüber 2009 in Prozent

- keine Werte vorhanden
- bis unter -7,5% *„stark abnehmend“*
- 7,5% bis unter -2,5% *„abnehmend“*
- 2,5% bis unter 2,5% *„stabil“*
- 2,5% bis unter 7,5% *„zunehmend“*



Im nördlichen Landkreis Neumarkt fiel am 1. April 2013 der Startschuss für die Rufbusse in den Gemeinden Berg, Lauterhofen und Pilsach. Sie bieten mehrere Fahrmöglichkeiten aus allen Ortsteilen in den jeweiligen Gemeindehauptort sowie in die Kreisstadt

Neumarkt. Die Busse verkehren in Zeitlagen, in denen es bisher noch kein ÖPNV-Angebot gab. Bei der Fahrplangestaltung wurde großer Wert darauf gelegt, die bestehenden Regionalbuslinien nicht zu konkurrenzieren. Die neuen Rufbus-Linien im nördlichen Landkreis fahren erstmals auch abends bis ca. 21 Uhr. Der Landkreis stellt damit auch Berufstätigen mit spätem Arbeitsende, zum Beispiel im Einzelhandel, ein Angebot zur Verfügung.

erstellt und mit dem Landkreis Neumarkt sowie den betroffenen Gemeinden abgestimmt. Die Vergabeverfahren führte der Landkreis durch, er erhielt im Rahmen eines Sonderprogrammes des Freistaats Bayern eine Förderung von 70 Prozent der ungedeckten Kosten. Das restliche Defizit teilt sich der Landkreis mit den jeweiligen Gemeinden. Die neuen Rufbussysteme wurden der Öffentlichkeit bei mehreren Presseterminen vorgestellt. Zur Einführung stellte der VGN Flyer mit allen erforderlichen Informationen für die Bevölkerung zur Verfügung.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurden weitere Rufbus-Linien im Raum Parsberg eingerichtet. Sie binden an das Stadtzentrum sowie den Bahnhof Parsberg an, wo Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten zu den Zügen in Richtung Neumarkt und Regensburg bestehen.

Die Rufbuskonzepte wurden von der Verbundgesellschaft

Zusammen mit den bereits bestehenden bedarfsgesteuerten Systemen wird mittlerweile die Mehrzahl der Gemeinden im Landkreis Neumarkt von Rufbus-Verkehren bedient. Außerdem sind 2013 neue Planungen für Rufbus-Linien in weiteren Gemeinden aufgenommen worden.



Nötig aber nicht wirtschaftlich

Keine Verlängerung der U2 bis Stein

Angesichts der hohen Verkehrsbelastung auf der B14 im Bereich der Ortsdurchfahrt Stein und einer schnellen Verbindung mit der U-Bahn von Röthenbach in die Nürnberger Innenstadt, ruhten die Hoffnungen auf einer möglichen Verlängerung der U2 bis Stein. Am Ende musste der Plan zu den Akten gelegt werden.

Seit dem 27. September 1986 endet die U2 an der Station Röthenbach, nur rund einen Kilometer von der Stadtgrenze entfernt. Jenseits davon wiederholt sich täglich das gleiche Schauspiel, wenn sich im Schnitt 35.000 Fahrzeuge auf der B14 durch Stein zwängen. Deshalb hatte man schon 1994 im Zuge der 2. Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplanes Großraum Nürnberg für den Sektor West die Möglichkeiten für eine Verlängerung der U-Bahn untersucht. Nach der Standardisierten Bewertung konnten für die verschiedenen Varianten nur Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) von 0,33 bis 0,66 erreicht werden, also weit unter der Förderfähigkeit.

Eine weitere Untersuchung betrachtete 1997 nicht nur den Streckenabschnitt Stein – Röthenbach sondern die verkehrlich naheliegende Verbindung von Stein in die Nürnberger Innenstadt. Mit diesem so genannten fiktiven Ohnefall mit einer U2 von Stein bis Plärrer hätte sich ein NKI von 1,70 ergeben. Allerdings haben die Fördermittelge-

ber Bund und Freistaat Bayern diese Vorgehensweise nicht anerkannt.

Bei zwischenzeitlich veränderten Rahmenbedingungen – Strukturentwicklung, Verkehrsnachfrage und ÖPNV-Angebot, automatisierter Betrieb auf der U2 sowie modifiziertes Bewertungsverfahren – sollte geprüft werden, wie die Chancen für eine Verlängerung der U2 heute stehen. Dazu hat der ZVGN gemeinsam mit dem Landkreis Fürth und den Städten Stein und Nürnberg eine gutachterliche Einschätzung in Auftrag gegeben. Die neue Studie untersuchte, welche Wirkungen diese Veränderungen auf die Bewertungsfaktoren haben. Eine neue Standardisierte Bewertung hätte nur Sinn, wenn die Veränderungen einen positiven Einfluss haben. Die Ergebnisse stellte das Ingenieurbüro Intraplan im September 2013 vor.

Positive Wirkungen gehen demnach von den Freizeiteinrichtungen Palm Beach und „Faber-Castell Erleben“ aus. Ebenso vom geplanten

Einkaufszentrum Forum Stein sowie dem Entwicklungsgebiet Weiherberg. Kostensenkend und damit positiv wirkt sich zudem der automatisierte Betrieb der U2 aus. Negative Effekte lassen sich von der Entwicklung der Einwohner-, Beschäftigten- und Schülerzahlen ableiten. Diese fallen geringer aus, als im Ursprungsgutachten unterstellt. Auch die Verkehrsbelastung im relevanten Korridor ist seither nicht gestiegen. Das neue Bewertungsverfahren führt tendenziell ebenfalls zu negativen Wirkungen. Ohne tiefere Untersuchung ließen sich die Auswirkungen der geänderten Trassenführung nicht abschätzen. Unter dem Strich schätzt der Gutachter die Chancen für einen Nutzen-Kosten-Indikator über 1 als eher gering ein.

Kommt die S-Bahn im Sektor West?



Die dritte Ausbaustufe der S-Bahn Nürnberg sieht eine Bedienung nach S-Bahn-Standard auf den Strecken nach Neustadt a. d. Aisch, Markt Erlbach und Cadolzburg vor. Eine von der BEG in Auftrag gegebene Studie zum so genannten Sektor West untersuchte die Machbarkeit und Förderfähigkeit.

Geprüft wurden verschiedene Fahrplanvarianten, der Investitionsbedarf, die Auswirkungen auf die verkehrliche Nachfrage sowie die gesamtwirtschaftliche Tragfähigkeit. Die Fahrplankonzeptionen basierten jeweils auf dem 20/40-Minuten-Taktraster der S-Bahn oder auf einem 30-Minuten-Takt. Untersucht wurden außerdem die Elektrifizierung der Nebenstrecken und eine Durchbindung der Züge bis Nürnberg, soweit dies betrieblich machbar ist. Die letztlich erfolversprechende Variante wurde dem standardisierten Bewertungsverfahren unterzogen und im Ergebnis für gesamtwirtschaftlich sinnvoll erachtet.

● Fahrplankonzeption

Der so genannten Vorzugsvariante liegt ein 30-Minuten-Taktraster zugrunde. Dieses erfordert im Vergleich zum 20-Minuten-Takt einen deutlich geringeren finanziellen Aufwand für den Ausbau der Infrastruktur. Bei der Rangaubahn wären größere positive Nachfragewirkungen nur bei einem noch dichteren Takt als heute zu erwarten gewesen. Dies liegt vor allem daran, dass in der Untersuchung die Verlängerung der U3 bis Gebersdorf unterstellt wurde. Mit dem zugehörigen Buszubringersystem ergibt sich damit bereits eine bessere ÖPNV-Anbindung nach Nürnberg im Vergleich mit dem Ist-Zustand.

Auf der nachfragestarken Strecke Würzburg – Nürnberg bietet das Konzept nahezu ganztägig einen Expressverkehr im 30-Minuten-Takt mit Halten in Kitzingen, Iphofen, Markt Bibart, Neustadt/Aisch Bahnhof, Emskirchen, Siegelsdorf und Fürth. Am Haltepunkt Neustadt Mitte ist ein stündlicher Halt vorgesehen. Ein weiterer Zug bedient stündlich alle Halte zwischen Neustadt/Aisch und Nürnberg. Die Zenngrundbahn (R12) verkehrt ganztägig bis Nürnberg. Die Rangaubahn (R11) bietet wie bisher einen Halbstundentakt bis Fürth. Eine Durchbindung nach Nürnberg ist betrieblich nicht machbar. Die Untersuchung zeigte, dass eine Elektrifizierung der Rangaubahn keine fahrplanmäßigen Vorteile (Beschleunigung, Fahrzeitgewinnung) brächte und somit verzichtbar ist.

Im Ergebnis zeigen sich deutliche Zuwächse bei der Nachfrage durch den Expressverkehr mit den Fahrzeitgewinnen und der Verdichtung des Angebots. Positive Effekte ergeben sich auch aus der Durchbindung der Zenngrundbahn bis Nürnberg. Die Studie ermittelte einen Investitionsaufwand von 83 Millionen Euro. Mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,08 ist das Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll.

● Ausblick

Erschwert wird die Realisierung nicht nur durch die offene Situation der Förderung von Investitionen durch den Bund nach 2019. Auch die Mehrleistungen im Verkehrsangebot, bei der Vorzugsvariante belaufen sich diese auf 620.000 Zugkilometer im Jahr, müssen finanziert werden. Ohne eine deutliche Erhöhung der Zuweisung von Regionalisierungsmitteln an den Freistaat Bayern erscheint eine Bestellung dieser zusätzlichen Leistungen jedoch fraglich.





S-Bahn Nürnberg auf Erfolgskurs

Fahrgäste honorieren das hohe Qualitätsniveau

Weiter auf Erfolgskurs fährt die S-Bahn Nürnberg: Nach der großen Erweiterung des S-Bahn-Netzes 2010 gab es 2013 weitere Verbesserungen, die sich auch bei den Fahrgastzahlen positiv bemerkbar machen.

Die S-Bahn Nürnberg ist eine der pünktlichsten in ganz Deutschland. Im gesamten S-Bahn-Netz des VGN stieg die Pünktlichkeit von durchschnittlich 93,4 Prozent im Jahr 2011 auf 97,2 Prozent im Jahr 2013 und 98,3 Prozent im ersten Quartal 2014. Berücksichtigt man, dass S1, S3 und S4 die Gleise mit dem Fern- und Güterverkehr teilen, ist dieser Wert umso beachtlicher. Zum Vergleich: Im DB-Konzern beträgt die Pünktlichkeit für den Regionalverkehr im ersten Quartal 2014 „nur“ 96,4 Prozent.

Auch bei der Barrierefreiheit steht die Nürnberger S-Bahn gut da. Schon heute sind 69 der 77 Stationen barrierefrei zugänglich, das entspricht einem Anteil von 90 Prozent. Bis 2018 soll das komplette Netz der S-Bahn mit den bereits bestehenden sowie den noch neu zu bauenden Haltepunkten ohne Einschränkungen nutzbar sein. Um die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste zu erhöhen, hat DB Regio Franken 2013 mit finanzieller Unterstützung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) im S-Bahn-Netz Nürnberg die Zugbegleitung durch Sicherheitspersonal verdreifacht.

Ganz offensichtlich honorieren die Fahrgäste das durch viele einzelne Maßnahmen inzwischen erreichte hohe Qualitätsniveau der S-Bahn Nürnberg: Seit der großen Netzerweiterung im Dezember 2010 stiegen bis 2013 die Fahrgastzahlen um 5,4 Prozent.

● Mehr Fahrten nach Erlangen

Für Pendler zwischen Nürnberg und Erlangen setzt die DB seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 in den Hauptverkehrszeiten vier zusätzliche S-Bahnen je Richtung ein. Seither sorgen die Züge im morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehr für Entlastung auf der stark nachgefragten Strecke. Da sie die Fernverkehrsgleise nutzen müssen, fahren sie am Nürnberger Hauptbahnhof von Gleis 6/7 oder Gleis 12 ab. Zwischen Nürnberg und Fürth ist kein Halt in Steinbühl und an der Rothenburger Straße möglich. Aufgrund der fehlenden Bahnsteigverfügbarkeit am Fürther Hauptbahnhof halten die zusätzlich eingesetzten S-Bahnen in Fürth-Unterfarnbach. Hier ist der Umstieg in die U-Bahn und zahlreiche Buslinien

möglich. Trotz dieser Einschränkungen bieten die zusätzlichen Züge insgesamt mehr Fahrtmöglichkeiten und damit mehr Kapazitäten.

● Fahrräder dürfen mitfahren

Nach erfolgreicher Testphase ging die Regelung, dass Fahrräder in allen Zügen der S-Bahn Nürnberg nachmittags ohne Einschränkungen mitgenommen werden dürfen, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in den Regelbetrieb über. Das bedeutet, die Fahrradbeförderung ist in der S-Bahn Nürnberg nun dauerhaft an Wochentagen bereits ab 8.00 Uhr morgens möglich. Samstags, Sonn- und Feiertags darf das Fahrrad wie bisher rund um die Uhr mitfahren. Möglich wurde dieser zusätzliche Service für Fahrgäste durch den Einsatz der neuen Fahrzeuge der Baureihe ET 442, die über mehr Türen sowie Mehrzweckabteile verfügen und auch zeitliche Verzögerungen beim Ein- und Aussteigen durch ihre Spurtstärke und höhere Geschwindigkeit ausgleichen können.



● Ausschreibung des S-Bahn-Netzes

Der Freistaat Bayern hat die Verkehrsleistungen der S-Bahn Nürnberg in den Wettbewerb gegeben. Neben den heutigen S-Bahn-Strecken S1 Bamberg – Hartmannshof, S2 Roth – Altdorf, S3 Nürnberg – Neumarkt, S4 Nürnberg – Ansbach wird auch die Verlängerung nach Dombühl und als zukünftige S5 der heutige Allersberg-Express Teil der Vergabe sein. Aufgrund des Umfanges des zu vergebenden Netzes wurden die Leistungen in zwei Losen ausgeschrieben.

Der Vergabe des S-Bahn-Netzes Nürnberg wurde ein Teilnahmewettbewerb vorangeschaltet. Die Abgabefrist der ausgewählten Bewerber läuft bis Oktober 2014. Der Zuschlag soll im Januar 2015 erfolgen. Die Inbetriebnahme ist dann für Dezember 2018 vorgesehen.

Die Verbundgesellschaft war im Auftrag des ZVGN an den Vorbereitungsrunden beteiligt und hat sich bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für eine frühzeitige Information der Gebietskörperschaften nach Veröffentlichung der Unterlagen eingesetzt sowie die Belange des Schülerverkehrs und der Sonderverkehre eingebracht.

Da die Infrastruktur in Richtung Bamberg noch nicht fertiggestellt ist, werden drei Betriebsstufen ausgeschrieben. Die Betriebsstufen 0 und 1 sind dabei Rückfallebenen. Die Betriebsstufe 2 be-

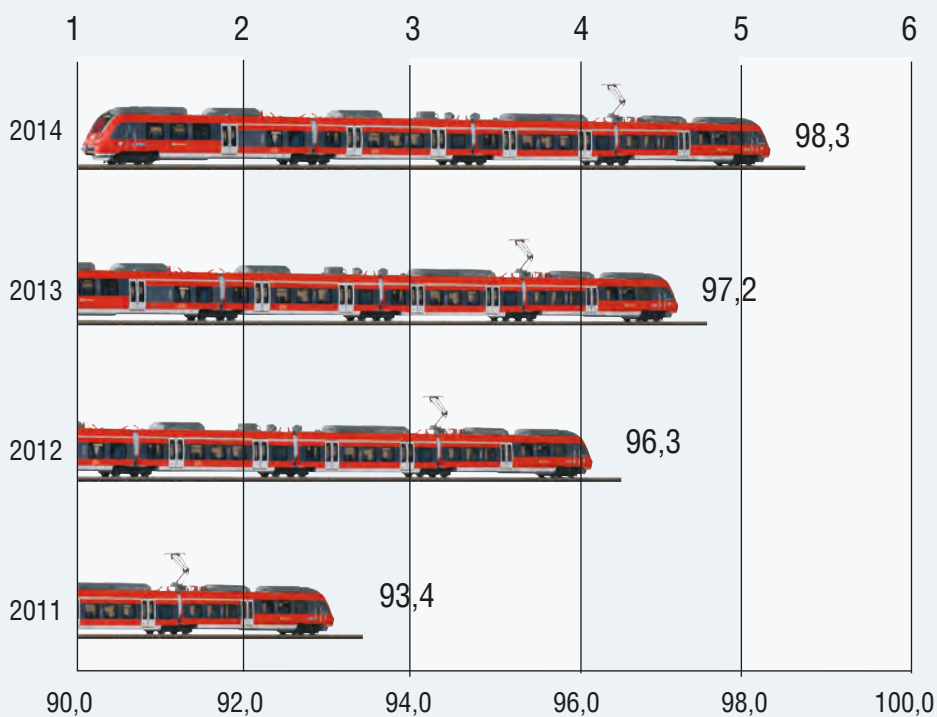
rücksichtigt den viergleisigen Ausbau zwischen Erlangen und Forchheim und die Neubaustrecke Fürth – Eltersdorf für die S-Bahn.

Der künftige Fernverkehr auf der Ausbaustrecke wird betriebliche Veränderungen auch bei der S-Bahn zur Folge haben. So soll in der Betriebsstufe 2 der Bamberger Ast der S1 nach Neumarkt mit der heutigen S3 nach Neumarkt verknüpft werden. Die S-Bahn

Hartmannshof – Nürnberg soll als S2 bis Roth durchgebunden werden. Als S3 und S4 verkehren weiterhin die Züge von Nürnberg nach Altdorf bzw. Ansbach und Dombühl. Der bisherige Allersberg-Express wird zur S5. Das Fahrplanangebot basiert auf dem heutigen Fahrplan-Taktraster. Dieses soll teilweise ausgeweitet werden.



Gesamtnetz Jahresvergleich 2011 - I/2014





Damit die Räder zuverlässig rollen

Werkstätten sichern den Betrieb

Nach Betriebsschluss geht hier die Arbeit erst richtig los: In den Werkstätten der Verkehrsunternehmen herrscht rund um die Uhr reger Betrieb, um die Räder sicher und zuverlässig am Rollen zu halten.



Schienenfahrzeuge haben sehr hohe Sicherheitsanforderungen zu erfüllen. Gesetzliche Vorgaben, hohe Erwartungen der Kunden hinsichtlich des Komforts und vermehrte Computersteuerung haben den Aufwand für die Instandhaltung in den letzten Jahren kontinuierlich in die Höhe getrieben. DB Regio Franken hat mit dem Bau

einer neuen Werkstatt am Standort Nürnberg auf die gestiegenen Anforderungen reagiert.

Nach insgesamt drei Jahren Bauzeit wurden am 18. Oktober 2013 die 130.000 Quadratmeter großen Werksanlagen im Stadtteil Gostenhof feierlich eingeweiht. Die Bahn investierte 66 Millionen Euro, rund ein Drittel der Summe steuerte der Freistaat bei. Der Neubau war notwendig geworden, weil die bisher auf zwei Standorte verteilten Werkstätten der DB in Nürnberg nicht mehr den Anforderungen entsprachen. So war die Infrastruktur der Werkstatt in der Regensburger Straße beispielsweise nicht mehr für die Instandhaltung der neuen Elektrotriebzüge für die S-Bahn-Nürnberg geeignet.

● Ressourcen schonender Betrieb

Durch die Zusammenlegung der beiden Nürnberger Werkstätten können längerfristig Kosten und Umweltauswirkungen verringert sowie die Qualität verbessert werden. Maßnahmen wie Regenwassernutzung in der Zug-

Außenreinigung, tageslichtabhängige Steuerung der Hallenbeleuchtung oder Wärmerückgewinnung in der Lüftungsanlage ermöglichen einen Ressourcen schonenden Betrieb. Derzeit entsteht auf dem Dach der neuen Werkstatthalle eine Photovoltaikanlage. Dafür hat DB Regio Franken 12.000 qm Dachfläche an die Deutsche Solar-Kraftwerke GmbH in Fürth vermietet. Weiterhin werden aufgrund strenger Auflagen im Planfeststellungsverfahren mit über zehn Einzelmaßnahmen aktiv die Schallemissionen erheblich reduziert.

Norbert Klimt, Vorstand DB Regio sagte bei der Einweihung: „Wir sind stolz auf die neuen Anlagen. Sie untermauern unsere Ziele: hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen, Umweltvorreiter und moderner Verkehrsdienstleister in einem zu sein. Wir bedanken uns beim Freistaat Bayern für die Unterstützung und bei der Stadt Nürnberg für die gute Zusammenarbeit.“ Mit der neuen, für den nordbayerischen Schienenpersonennahverkehr zentral gelegenen Werkstatt, werden circa 200 Arbeitsplätze in der Instandhaltung direkt und



noch einmal rund 750 für DB Regio am Standort Nürnberg indirekt gesichert.

Insgesamt können in der Werkstatthalle, die fast doppelt so groß ist wie ein Fußballfeld, bis zu vier Triebfahrzeuge, acht Triebzüge und sechs Reisezugwagen gleichzeitig instandgehalten werden. Regelmäßig zu Gast sind hier die Züge der BR VT 648 und VT 642 für die Mittelfrankenbahn, Reisezugwagen mit elektrischer Lokomotive der bestehenden S-Bahn Nürnberg, Doppelstockreisezugwagen mit elektrischer Lokomotive der Relation München – Nürnberg sowie auch die neuen Elektrotriebzüge ET 442 für die S-Bahn Nürnberg und den Franken-Thüringen-Express.

● Weitere Schienenwerkstätten

Neben S-Bahnen und Regionalbahnen sind U-Bahnen und Straßenbahnen weitere schienengebundene Nahverkehrsmittel im Stadtverkehr. Für ihren Betrieb unterhält die VAG Verkehrsbetriebe Nürnberg zwei Schienenwerkstätten. Der 2003 in Betrieb genommene und 2010 erweiterte Straßenbahn-Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße ist einer der modernsten in Deutschland. In Langwasser sorgen die Mitarbeiter der U-Bahn-Werkstatt rund um die Uhr für die Verfügbarkeit der rund 100 U-Bahnen.

Ein Thema, das sich bedingt durch die lange Lebenszeit der Fahrzeuge wie ein roter Faden durch alle Schie-

nenwerkstätten zieht, ist das Obsoleszenzmanagement. Damit wollen die Verkehrsbetriebe sicherstellen, dass Bauteile, die nicht mehr lieferbar sind, rechtzeitig bevorratet oder durch andere Komponenten ersetzt werden können. Einerseits wird der Anteil elektronischer Komponenten in den Fahrzeugen immer größer: Klimaanlage, Fahrgastinformationssysteme, Türschließkantenüberwachung, Brandmeldeanlagen und Möglichkeiten der Ferndiagnose sind heute Standard. Auf der anderen Seite ist die Fertigung der elektronischen oder mechanischen Komponenten meist auf wenige Jahre begrenzt und wird in immer kürzeren Zyklen durch Nachfolgeprodukte abgelöst, die teilweise nicht kompatibel sind.



● Portal gegründet

Da viele Verkehrsunternehmen vor solchen Problemen stehen, gründete die VAG zusammen mit der Deutschen Bahn, den Berliner Verkehrsbetrieben und der Schweizer Bundesbahn ein Austauschportal im Internet. Das Portal bietet allen Betreibern von Schienenfahrzeugen die Möglichkeit, Informationen zum Thema Obsoleszenz auszutauschen. Hier wird beispielsweise darüber berichtet, wenn ein Hersteller ankündigt, ein Ersatzteil nicht mehr herzustellen. Es werden Erfahrungen der anderen Betreiber abgefragt, alternative Möglichkeiten diskutiert, Restbestände angeboten und eventuell die Reparatur bei einem Betreiber gebündelt. ○



Neues Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Nach jahrelangen Diskussionen um die Anpassung des deutschen Rechts an die EU-Verordnung 1370/2007 ist am 1. Januar 2013 das neue PBefG in Kraft getreten. Die Gesetzesnovelle hat Auswirkungen auf die Praxis bei der Vergabe von Verkehrsleistungen sowie der Genehmigung von Linienverkehren.

Bereits seit 2009 ist die Verordnung 1370/2007 geltendes Recht in den Mitgliedstaaten der EU. Sie regelt entscheidende vergabe- und beihilferechtliche Fragen. Die Anpassung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes ließ allerdings noch einige Jahre auf sich warten. Nach langem politischen Ringen und dem Abgleich der Interessen von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern konnte die Novelle in Kraft treten.

Das PBefG bietet nun einen eindeutigen Rechtsrahmen auf nationaler Ebene. Verkehrsleistungen sind demnach grundsätzlich in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben, wenn zu ihrer Finanzierung öffentliche Mittel eingesetzt werden. Staatliche Ausgleichsleistungen, wie etwa für die Beförderung von Personen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) oder die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen (§ 148 SGB IX), gelten jedoch nicht als Beihilfen und bedingen somit kein Vergabeverfahren. In bestimmten Fällen sind Ausnahmen möglich, wie zum Beispiel Direktvergaben an kommunale Verkehrsunternehmen oder bei einem Auftragsvolumen unterhalb bestimmter Schwellenwerte.

Die Seite der Verkehrsunternehmen begrüßt, dass das Gesetz eigenwirtschaftlichen Verkehren weiterhin Vorrang einräumt. Gleichwohl muss aber gese-

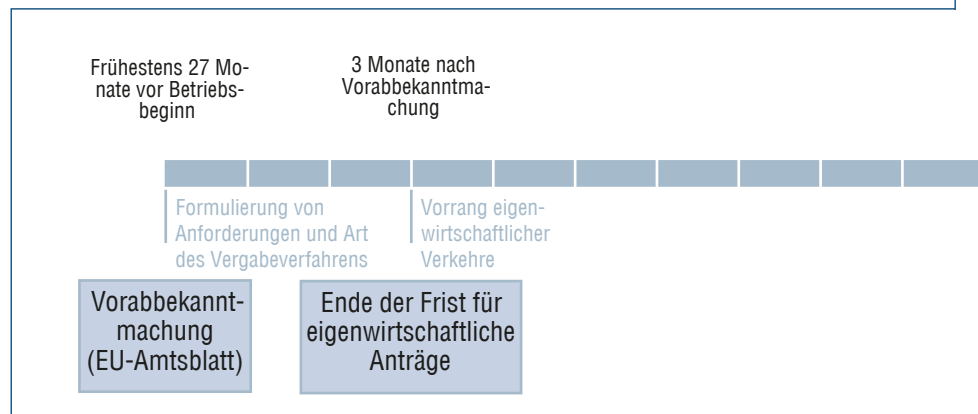
hen werden, dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit steigenden Kosten und rückläufigen Schülerzahlen das eigenwirtschaftliche Erbringen von Verkehrsleistungen immer schwieriger, wenn nicht gar unmöglich machen.

Gestärkt wird die Stellung der Aufgabenträger. Sie können in ihren Nahverkehrsplänen den für die ausreichende Verkehrsbedienug notwendigen Umfang des Verkehrsangebots und auch Qualitätsstandards definieren. Kann ein entsprechendes Verkehrsangebot nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, führen notwendige Zuschüsse aus öffentlichen Kassen zu einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der meist im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung vergeben wird.

Dieser neue Rechtsrahmen verändert die Situation auch im VGN. Bei Anwendung des früheren PBefG betrafen

Linien genehmigungen durchwegs eigenwirtschaftliche Verkehre. Etwaige Zuschusszahlungen durch den Aufgabenträger oder Gemeinden hatten den Status der Eigenwirtschaftlichkeit nicht in Frage gestellt. Genehmigungen gemeinwirtschaftlicher Linien gab es bislang nicht. Künftig werden Verkehrsleistungen überwiegend über öffentliche Dienstleistungsaufträge und im Wettbewerb vergeben. Ob sich dadurch die bisherige Unternehmenslandschaft verändern wird, muss man beobachten. Denn es wird nicht immer das alteingesessene Verkehrsunternehmen sein, das den Zuschlag für die ausgeschriebene Leistung erhält. Bislang haben vor allen Dingen die privaten Busunternehmen Ausschreibungen im VGN gewonnen.

Planungssicherheit erhalten die Unternehmen durch die Vorgaben zum Verfahrensablauf bei der Vergabe





öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Er beginnt mit einer Vorabkennzeichnung frühestens 27 Monate vor dem geplanten Betriebsbeginn. Sie enthält Angaben zum Fahrplan, dem Beförderungsentgelt sowie zu Standards. Es kann darauf hingewiesen werden ob eine Vergabe für ein Netz, Teilnetz, Linienbündel oder eine Linie vorgesehen ist. Basis dieser Vorgaben ist in der Regel der Nahverkehrsplan. Verkehrsunternehmen haben nun die Möglichkeit innerhalb einer Frist von drei Monaten einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen. Der beantragte Verkehr muss aber den Anforderungen des Aufgabenträgers entsprechen, eine Auswahl einzelner ertragreicher Linien oder Fahrten – so genannte Rosinenpickerei – ist nicht zulässig. Frühestens 12 Monate nach der Vorabkennma-

chung kann der Aufgabenträger das Vergabeverfahren einleiten. Nach der Vergabe hat das beauftragte Unternehmen bis spätestens sechs Monate vor Betriebsbeginn seinen Antrag zu stellen.

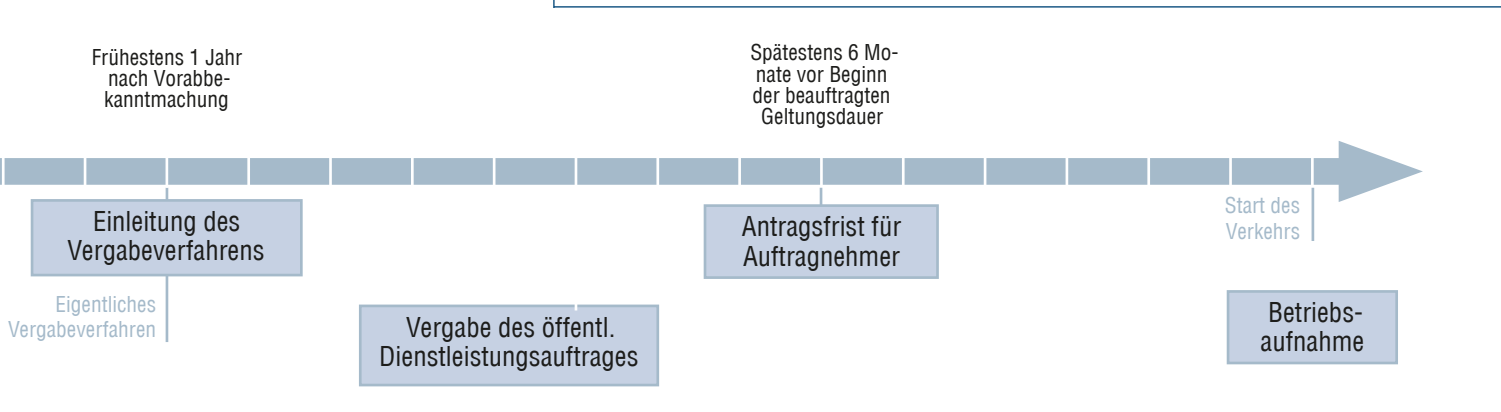
● **Linienbündel**

Zunehmend betreffen öffentliche Dienstleistungsaufträge nicht mehr einzelne Verbesserungsmaßnahmen oder Linien. Die Aufgabenträger schreiben vermehrt Linienbündel aus, die im Nahverkehrsplan definiert sein müssen. Diese bieten im Vergleich mit der Ausschreibung einzelner Linien mehr betriebliche Spielräume und somit Vorteile für eine möglichst günstige Kalkulation. Die Konzeption der Linienbündel erfolgt in der Regel bei der Bearbeitung des Nahverkehrsplans in Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft und auf der Grundlage der geografischen

und verkehrlichen Gegebenheiten. Dabei wird grundsätzlich angestrebt, die Interessen der vorhandenen Verkehrsunternehmen und die des jeweiligen Aufgabenträgers in Einklang zu bringen. Dazu gehört auch die Ausgewogenheit zwischen den wirtschaftlichen Vorteilen einer Zusammenfassung von Linien und einem mittelstandsfreundlichen Zuschnitt der Bündel.

Zum Teil werden Gespräche mit den Unternehmen geführt um die Möglichkeit eines gemeinschaftlich getragenen eigenwirtschaftlichen Antrags zu erörtern. Denn auch bei der Zusammenarbeit mehrerer Verkehrsunternehmen können Synergieeffekte genutzt werden. Auch in diesem Fall hätte ein eigenwirtschaftlicher Antrag Vorrang vor der Vergabe über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

Ablauf von Vergabeverfahren



ÖPNV-Finanzierung: Quo vadis?

Der demografische Wandel und die begleitenden strukturellen Veränderungen, knappe Ressourcen, steigende Energiekosten und eine sanierungsbedürftige Infrastruktur stellen den ÖPNV vor große Herausforderungen. Die Zukunft wichtiger Finanzierungsinstrumente ist jedoch ungewiss.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Aufgabe der Daseinsvorsorge ist mit hohen Kosten in den Bereichen Betrieb und Infrastruktur verbunden. Zum Betrieb gehören Aufwendungen für Fahrzeuge und Personal, Energie und Kraftstoffe, Wartung und Reparatur, Kapitaldienste, Versicherungen sowie weitere Dienstleistungen. Daneben erfordern der Bau und der Erhalt der Infrastruktur ausreichende Mittel. Beispiele sind die regionalen und städtischen Schienennetze mit Stationen und Verkehrsanlagen, Betriebsleitsysteme, Betriebshöfe, Haltestellen, Busbahnhöfe oder Park & Ride-Plätze.

Neben den Ersatzinvestitionen und über das Maß der inflationsbedingten Entwicklung hinaus steigen die Kosten weiter an, vor allem für Energie, Personalaufwendungen, Trassenentgelte und Stationsgebühren. Hinzu kommt vielerorts die Sanierung der Jahrzehnte alten Infrastruktur. Die bei weitem nicht ausreichenden Mittelzuweisungen des Bundes sowie knappe Kassen bei Aufgabenträgern und Kommunen haben

bereits zu einem Investitionsstau geführt, der kaum mehr abgebaut werden kann.

● Wer finanziert den ÖPNV?

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs speist sich aus einer Vielzahl von Quellen: Einen Beitrag leisten verschiedene Fördertöpfe und Gesetze, staatliche Tarifausgleichsleistungen (Schülerverkehr, Schwerbehinderte), Haushaltsmittel der Länder und Kommunen, z.B. durch Verkehrsverträge, die Kostenfreiheit des Schulwegs oder den Defizitausgleich. Bei kommunalen Verkehrsunternehmen bietet der Querverbund weitere Möglichkeiten. Einen großen Teil tragen die Nutzer durch den Kauf von Tickets bei. Der Gesamtaufwand im VGN betrug 2013 rund 651 Millionen Euro. Mit 279,8 Millionen Euro (netto) deckten die Fahrgelderlöse knapp 43 Prozent des Aufwands ab. Die restlichen 371 Millionen (57 Prozent) stammten aus den verschiedenen steuerfinanzierten Quellen.

● Ungewisse Zukunft

Über die Zukunft der beiden wichtigsten Finanzierungsinstrumente des Bundes wird derzeit verhandelt. Die Regionalisierungsmittel stellt der Bund den Ländern insbesondere für die Bestellung von Zugleistungen im SPNV zur Verfügung. Aber auch Maßnahmen im allgemeinen ÖPNV können damit finanziert werden, z.B. für die Verknüpfung von Bus und Bahn. Aktuell beträgt das Volumen rund 7,3 Milliarden Euro jährlich, die nach einem ausgehandelten Schlüssel auf die Länder verteilt werden. Nach vorherigen Kürzungen erhöhen sich die Mittel seit 2008 wieder um 1,5 Prozent pro Jahr. Allerdings wird die Dynamisierung durch





stark steigende Energiepreise sowie Trassen- und Stationsentgelte mehr als aufgezehrt. Eine von Bundesländern, dem Deutschen Städtetag und dem VDV in Auftrag gegebene Studie zum Finanzierungsbedarf stellt fest, dass das Regionalisierungsgesetz unterfinanziert ist. Es wird gefordert, die Mittel jährlich um 2,5 Prozent für den Inflationsausgleich sowie für Mehrleistungen zu dynamisieren. Die Regionalisierungsmittel sind nur noch für das Jahr 2014 gesichert. Derzeit verhandeln Bund und Länder über das künftige Volumen und den Aufteilungsschlüssel.

Ebenfalls unsicher ist die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Um die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu verbessern stellt der Bund seit 1971 Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung. Die Landesprogramme wurden mittlerweile durch das Entflechtungsgesetz abgelöst, das ebenso wie das Bundesprogramm Ende 2019 ausläuft. Sowohl für das GVFG (Bund) als auch das Entflechtungsgesetz wird über Nachfolgelösungen verhandelt. Obwohl alle Studien zeigen, dass deutlich höhere Investitionsmittel benötigt werden, ist

fraglich ob die bislang vom Bund bereitgestellten Mittel für den Ausbau und den Erhalt der Infrastruktur wenigstens gesichert werden können.

● Nutzerfinanzierung

Deshalb ist es erforderlich, den Finanzierungsanteil der Nutzer weiter zu erhöhen. Einsparpotenziale durch die Optimierung von Betriebsabläufen und Strukturen haben die Verkehrsunternehmen weitgehend ausgeschöpft. Ein höherer Anteil der Nutzerfinanzierung kann durch eine Steigerung der Erlöse sowie der Nachfrage erreicht werden. Die moderate jährliche Anhebung der Tarife ist notwendig um wenigstens die inflationsbedingten Kostensteigerungen abzufangen. Allerdings kann die strukturelle Unterfinanzierung auf diesem Weg nicht beseitigt werden. Neue Fahrgäste können gewonnen werden durch angepasste Verkehrskonzepte, Qualitätsverbesserungen, die Senkung von Zugangshürden mit erleichteter Fahrplan- und Tarifinformation sowie moderne Vertriebs- und Tarifsysteme wie das elektronische Ticketing. Allerdings erfordern solche Ansätze zunächst weitere Investitionen.

● Ausblick

Die Politik ist aufgefordert, sich bei der künftigen finanziellen Ausstattung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht allein von haushaltspolitischen Überlegungen leiten zu lassen sondern sich an der gesellschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des ÖPNV zu orientieren. Ein zukunftsfähiger und nachhaltiger ÖPNV muss Ziel bleiben. Das erfordert weiterhin wirtschaftliches Handeln und einen effizienten Einsatz von Mitteln. Bei der Planung und Realisierung von Projekten werden Priorisierung und Interessenabwägung zunehmend eine Rolle spielen. Standards müssen auf den Prüfstand gestellt werden. Auch Kürzungen beim Verkehrsangebot werden nicht ausbleiben soweit nicht bedarfsorientierte flexible Angebotsformen einen Ausgleich schaffen können. Auch neue Wege der Abgabenfinanzierung, wie bei den europäischen Nachbarn oder den USA, müssen geprüft werden. Dabei ist, wie generell bei der Finanzausstattung des ÖPNV, der Gesetzgeber gefragt.



Infrastrukturkampagne in Nürnberg

Deutschlands Infrastruktur bröckelt: Nicht nur die Mittel für den weiteren Ausbau des ÖPNV sind knapp. Zusehends fehlt auch das Geld für den Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Darauf machten am „Deutschland-Tag des Nahverkehrs“ 2013 zahlreiche Verkehrsunternehmen und -verbände aufmerksam, so auch in Nürnberg.

Der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland befördert rund 30 Millionen Fahrgäste täglich, Tendenz steigend. Doch ihm fehlen bereits jetzt mehr als drei Milliarden Euro, um die Infrastruktur wieder fit zu machen. Schon frühzeitig hat eine Untersuchung im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des Deutschen Städtetages und 13 Bundesländern aus dem Jahr 2009 aufgezeigt, dass allein für turnusmäßige Reinvestitionen in die Fahrwege und Bahnhöfe von U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen jährlich 550 Millionen Euro benötigt werden. Dem gegenüber stehen 220 Millionen Euro, die Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber aus Eigenmitteln aufbringen können. Die Kürzungen bei der Finanzausstattung des ÖPNV in den vergangenen Jahren haben zu einem erheblichen Investitionsstau geführt. In die Jahre gekommene Fahrwege und Verkehrsanlagen konnten vielerorts nicht ausreichend instand gehalten oder gar saniert werden.



Vor diesem Hintergrund priorisiert der Fördermittelgeber Bund mittlerweile den Erhalt und die Sanierung der Infrastruktur gegenüber dem Aus- und Neubau. Diese Ausrichtung zeigt sich im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien von 2013 und in der Konzeption des künftigen Bundesverkehrswegeplans. Das grundlegende Problem der

Unterfinanzierung des ÖPNV und insbesondere der Verkehrsinfrastruktur ist damit aber nicht gelöst. Denn angesichts der Zukunftsaufgaben durch knapper werdende Ressourcen, den Klimawandel sowie die demografische Entwicklung wird auch ein weiterer Ausbau der Infrastruktur vonnöten sein. Ein Beispiel für den Bedarf im VGN ist die dritte Ausbaustufe des Nürnberger S-Bahn-Netzes mit den Strecken im so genannten Sektor West (R1, R11 und R12) sowie im Sektor Nordost (R3, R31)





● Bundesweiter Aktionstag

Der von der Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ und dem VDV ins Leben gerufene Aktionstag zeigte, dass der Sanierungsbedarf im Nahverkehr kein lokales Problem ist, sondern ein bundesweites. Mit der konzertierten Aktion wiesen die teilnehmenden Verkehrsunternehmen auf die Verantwortung von Bund und Ländern hin, eine ausreichende und angemessene ÖPNV-Finanzierung langfristig sicherzustellen.

Ziel der auf mehrere Jahre angelegten Kampagne ist es, in der Bevölkerung – aber vor allem auch in der Politik – Bewusstsein zu schaffen für die Bedeutung der Infrastruktur. Gerade im öffentlichen Personennahverkehr gibt es Bedarf für neue Investitionen sowie für Reinvestitionen in die bestehenden Verkehrswege und Anlagen. Um auf die Problematik aufmerksam zu machen, hat die VAG unter anderem zwei Busse mit Motiven der Infrastrukturkampagne gestaltet. Sie bildeten am Deutschlandtag des Nahverkehrs am 12. September 2013 die Kulisse für die regionale Pressekonferenz. „Um das Nahverkehrsnetz in seinem Bestand funktionsfähig zu erhalten, sind Investitionen dringend erforderlich“, betonte VAG-Vorstandsvorsitzender Josef Hasler vor Medienvertretern. Gerade die Sanierung, Modernisierung und Erneuerung der bestehenden Infrastruktur sei bisher nicht im erforderlichen Maß wahrgenommen worden, so Hasler. Alleine um das bestehende Angebot zu erhalten, müsse die VAG bis 2030 rund 1,2 Milliarden Euro investieren



sowie für den Unterhalt aufbringen. Pro Jahr sind das etwas mehr als 67 Millionen Euro.

In Nürnberg sind bis 2030 weitere Investitionen in Höhe von rund 1,4 Milliarden Euro fällig, wenn Maßnahmen aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan umgesetzt werden sollen wie beispielsweise die Stadt-Umland-Bahn nach Erlangen, die Straßenbahn in die Brunecker Straße oder die Altstadtquerung. Das wären im Durchschnitt 78 Millionen Euro pro Jahr. „Da der ÖPNV in vielerlei Hinsicht extrem positiv zu bewerten ist, ist das mehr als gerechtfertigt“, erklärte Josef Hasler dazu.

Angesichts der Mammutaufgaben und des Investitionsstaus im ÖPNV setzen die Verkehrsunternehmen die Kampagne fort: Auf Länderkonferenzen diskutieren Experten sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger, wie die aktuellen Infrastrukturprobleme

in Deutschland langfristig beseitigt werden können und zeigen konkreten Bedarf auf. Den Auftakt machten im Frühjahr 2014 die Länderkonferenzen Bremen, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. Im Sommer folgten Länderkonferenzen in Hamburg und München. Der „Deutschlandtag des Nahverkehrs“ am 10. September 2014 soll einen Schritt weiter gehen und durch eine gemeinsame Aktion in Berlin eine hohe bundesweite Aufmerksamkeit für das Thema Infrastrukturfinanzierung schaffen. Dutzende Verkehrsunternehmen aus ganz Deutschland – darunter auch die VAG – werden sich an diesem Tag mit den im Look der Initiative gebrandeten Bussen an einer Sternfahrt nach Berlin beteiligen und damit für eine aufmerksamkeitsstarke Kulisse im Berliner Regierungsviertel sorgen.





VGN-Freizeittipps

Touren mit Qualität

Mit immer wieder neuen Freizeitipps lädt der VGN seine Fahrgäste zu Ausflügen ins Verbundgebiet ein. Mehr als 20 Touren für Wanderer und Radler sind 2013 erschienen. Eine weitere Neuerung: Zu allen Touren kann man nun auch die GPS-Daten herunterladen. So findet man garantiert ans Ziel.

Die Vielfalt der auf der Nürnberger Freizeitmesse präsentierten Ausflugstipps reicht vom Stadtpaziergang im Nürnberg Süden bis zur Neuauflage der Pendolino-Wanderung mit 22 Kilometern Länge, vom Tal der Fränkischen Rezat zu den Höhen des Fichtelgebirges und vom Weg durch malerische Weinberge bis zur Tour zu sieben Privatbrauereien im Landkreis Bamberg. Speziell für Familien mit Kindern wurde eine Kinderwanderung für „Schlossherren und Felsenkraxler“ aufgelegt.

Kostenlos erhältlich sind auch drei Ringbücher für Radler, die in die Lenkertasche eingelegt werden können. Sie enthalten Touren, die in voller Länge

an einem Tag oder in mehreren kurzen Etappen gefahren werden können. Sie führen in das Amberg-Sulzbacher Land, auf eine große Runde zwischen Bamberg und Bayreuth sowie von Kitzingen durch den Steigerwald nach Hirschaid. Alle Prospekte gibt es traditionell als Druckversion sowie als PDF-Download. Im Schnitt wird der elektronische Service rund 20.000 Mal im Monat genutzt. Wer unterwegs ein GPS-Gerät oder ein Smartphone mit Navigations-App nutzen möchte, kann sich zu jeder VGN-Tour gleich die zugehörigen GPS-Tracks herunterladen.

● Hohe Qualität

Die Ideen für die Wandertouren des Verkehrsverbundes entstehen übrigens nicht in der VGN-Geschäftsstelle sondern zuhause bei engagierten Mitarbeitern. Eigene Recherchen und Hinweise von Freunden sowie Kunden sind

die Grundlage der neuen Freizeitipps. Mehr als 300 sind seit dem ersten Prospekt im Jahr 1990 entstanden. Gründliches Kartenstudium führt zu einem ersten Entwurf. Bis eine Empfehlung für die Fahrgäste daraus wird, wird eine Tour mehrmals zum Test abgewandert. Dabei wird die Verständlichkeit der Wegbeschreibung ebenso geprüft wie die Zuverlässigkeit der Wegmarkierungen. Auch zwischenzeitliche Veränderungen entlang der Strecke können so noch eingearbeitet werden. Die Probelaufe finden am Wochenende gemeinsam mit Freunden statt, dabei werden gleich die GPS-Daten erfasst. Der Verkehrsverbund kooperiert außerdem mit dem Fränkischen Albverein, der sich um das Wegenetz kümmert. Die Freizeitkunden des Verkehrsverbundes können mittlerweile auf www.vgn.de/freizeit die einzelnen Touren bewerten und kommentieren. Hinweise zu Änderungen am Weg oder zu den Öff-





nungszeiten von Freizeiteinrichtungen und Gasthäusern werden dann gleich in die Onlineversionen eingearbeitet.

● Neues Ziel im Altmühltal

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurde der Regionalbahnhof Kinding in den VGN integriert. Davon profitieren seither nicht nur die Berufspendler aus dem Landkreis Eichstätt und dem südlichen Landkreis Roth, die mit VGN-Tickets günstiger fahren. Auch die Ausflügler aus der Städteachse können nun mit einem TagesTicket Plus die Marktgemeinde im Altmühltal besuchen. Schon im Vorfeld entstand ein neuer VGN-Freizeittipp. Die abwechslungsreiche Tour führt zunächst nach Neumarkt und von dort mit dem Bus am alten Ludwigskanal und später dem Main-Donau-Kanal entlang bis Beilngries. Nach einem Stadtrundgang beginnt dort die 17 Kilometer lange Wanderung. Sie folgt dem Altmühltal Panoramaweg und bietet, wie der Name vermuten lässt, wunderbare Blicke von den Talhängen ins Altmühltal. Auf dem Weg liegen das Schloss Hirschberg, das Freizeitzentrum Kratzmühle, der sehenswerte Torfelsen und die ehema-

ligen Burgställe bei Emmendorf sowie das Kindinger Hügelgräberfeld. Erfrischungen bieten die Kneippanlage bei Kinding und die örtliche Gastronomie. Zurück geht es mit dem Regional-Express in 27 Minuten nach Nürnberg.



Publikumsliebliche und Geheimtipps

Rund 90.000 Fahrgäste zählten die 20 VGN-Freizeitlinien bei ihren Fahrten in die fränkischen und Oberpfälzer Wandergebiete in der Saison 2013. Ein besonderes Ereignis wurde beim Bocksbeutel-Express gefeiert.

Aus dem Verkehrs- und Service-Angebot des VGN sind die Freizeitbusse nicht mehr wegzudenken. Sie bringen Wanderer und Radler direkt zu den lohnenden Zielen. Ihre Routen sind auf die vielfältigen Interessen der Besucher zugeschnitten. Die einen fahren in bekannte Freizeitregionen wie die Fränkische Schweiz, das Fränkische Seenland, das Fichtelgebirge oder das Weinparadies Franken. Andere erschließen Geheimtipps im Oberpfälzer Jura, im Tourismusgebiet FrankenPfalz und im Birgland. Gemessen nach Fahrgastzahlen waren der Wiesental-Express und der Trubachtal-Express mit jeweils mehr als 15.000 Besuchern die Spitzenreiter, gefolgt von der Rothsee-Linie und dem Bocksbeutel-Express, mit 8.300 bzw. rund 7.100 Fahrgästen.

Besonders hoch in der Gunst der Ausflügler stehen die Freizeitbusse mit einem kulinarischen Hintergrund. Dazu gehören die Linien, die sich der fränkischen Braukunst und den zahlreichen Kellern widmen. Die Oberpfalz lockt

neben Tälern und Wacholderheiden mit ihrer guten und preiswerten Gastronomie und erfreut sich so einer treuen Stammkundschaft. Ein Dauerbrenner ist der Bocksbeutel-Express, die wohl bekannteste der Freizeitlinie im VGN.

● Großer Bahnhof

Einen besonderen Empfang mit Begrüßungskomitee, Blaskapelle und Hoheiten gab es am 23. Juni 2013 für Willy Gerngroß (83) aus Roth. Er wurde am Bahnhof in Markt Bibart als 100.000ster Fahrgast des Bocksbeutel-Express' begrüßt. Vertreter des Landkreises Neustadt a. d. Aisch – Bad Windsheim, des Weinparadieses Franken, der Ge-

meinden, des Verkehrsunternehmens Thürauf sowie des VGN überraschten den Jubiläumsfahrgast mit Frau, Enkeln und Freunden bei einem Ausflug zur Weinparadiesscheune bei Bullenheim. Neben einem Begrüßungsschoppen durfte er sich über Weingeschenke, Tickets sowie einen Gutschein für eine Drei-Tages-Fahrt nach Prag freuen. Wie viele Nutzer der Freizeitlinie war Willy Gerngroß zum wiederholten Mal Fahrgast im Bus. Der Bocksbeutel-Express ergänzt sich übrigens seit 2010 mit dem Kirchenburg-Express des Landkreises Kitzingen, auf den in Hüttenheim zur Weiterfahrt nach Iphofen umgestiegen werden kann. Beide Linien beförderten zusammen 10.500 Fahrgäste. ○



Gute Kombination

Fahren und Genießen

Im Freizeit-Marketing kooperiert der VGN mit verschiedenen Partnern: zum Beispiel mit dem Tourismusverband Franken, vielen Sport- und Kulturveranstaltern sowie Freizeiteinrichtungen. Eine neue Kooperation ist der Verkehrsverbund mit dem Bierland Oberfranken e.V. eingegangen.

Mittlerweile verkehren sieben VGN-Freizeitlinien zu Brauereien und Bierkellern in Franken. Sie sind bei den Fahrgästen sehr beliebt und werden von den Landkreisen und Gemeinden gefördert und finanziert. Denn schließlich ist der Tagestourismus wie auch die fränkische Bierkultur ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor in den Zielgebieten. Da das Kulturgut vor Ort konsumiert wird, liegt es nahe, für die Anreise sowie eine sichere Heimfahrt den ÖPNV zu nutzen.

Information über die Fahrmöglichkeiten steht deshalb an erster Stelle. Deshalb nutzt das Webportal www.bierland-oberfranken.de bei der Präsentation der Mitgliedsbrauereien den Homepage-Service des VGN. Mit ihm können Routenplaner auf den Internetseiten direkt mit der Fahrplanauskunft verlinkt werden. Der Zielort (= Brauerei) ist dann schon vorgegeben, der Besucher gibt nur noch den Startort ein und bekommt seine Verbindungen angezeigt. Auf diese Weise erreicht der VGN auch Interessierte, die bis dahin noch nicht an eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln gedacht haben. Den Brauereigasthöfen werden zudem Aushangtafeln für die Fahrpläne der nächstgelegenen Haltestellen zur Verfügung gestellt.

Daneben werden noch weitere Möglichkeiten der Zusammenarbeit genutzt. Beide Partner bieten über ihre gewohnten Kommunikationskanäle auch Informationen zu den Angeboten des jeweils anderen. So etwa zu den Wandertipps und Freizeitbussen des VGN oder über Veranstaltungen der Brauereien. So werden zum Beispiel in Getränkemärkten mit den Bierkästen von Mitgliedsbrauereien Flyer des VGN verteilt. Weitere Aktionen waren bisher die Produktion von Ausflugstipps gemeinsam mit TV Oberfranken, der Einsatz des VGN-InfoMobils beim Pegnitzer Bratwurstgipfel sowie gemeinsame Messeauftritte.



Zahlen, Daten, Fakten



Organe des VGN

Gesellschafterversammlung

Anja Steidl	Vorsitzende
Tim Dahlmann-Resing	stellv. Vorsitzender

Gesellschafter

DB Regio AG	OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH	VAG - Verkehrs-Aktiengesellschaft
- Dr. Bernd Rosenbusch - Anja Steidl	- Frank Westermann - Karl-Heinz Winkler	- Josef Hasler - Tim Dahlmann-Resing - Karl-Heinz Pöverlein
infra fürth verkehr gmbh	ESTW - Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH	BVB Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH
- Dr. Hans Partheimüller	- Matthias Exner	- Jürgen Bayer
Stadtverkehr Schwabach GmbH	GPV - Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH	GkV - Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR
- Winfried Klinger	- Werner Geiger	- Dominique Kinzkofer - Roland Moritzer

Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

- | | | |
|--|---|---|
| - Carsten Fregin
Bayer. Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr | - Klaus Keppeler
Regierung von Mittelfranken | - Rainer Lehnemann
Vorsitzender Betriebsrat VAG |
| - Armin Kroder
Landrat Landkreis Nürnberger Land | - Ulrich Schaller
Industrie- und Handelskammer Nürnberg | - Klaus Rubach
Geschäftsführer STWB Stadtwerke Bamberg GmbH |
| - Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister Stadt Nürnberg | - Manfred Leuthel
Vorsitzender des Betriebsrates der DB Regio AG, Regio Mittelfranken | |

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 Forchheim	Landrat Dr. Hermann Ulm
Stadt Ansbach	Oberbürgermeisterin Carda Seidel	Landkreis Fürth	Landrat Matthias Dießl
Stadt Bamberg	Oberbürgermeister Andreas Starke	Landkreis Haßberge	Landrat Wilhelm Schneider
Stadt Bayreuth	Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe	Landkreis Kitzingen	Landrätin Tamara Bischof
Stadt Erlangen	Oberbürgermeister Dr. Florian Janik	Landkreis Neumarkt i. d. OPf.	Landrat Willibald Gailler
Stadt Fürth	Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung	Landkreis Neustadt a. d. A.-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	Oberbürgermeister Michael Cerny
Landkreis Bayreuth	Landrat Hermann Hübner	Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (nicht stimmberechtigt)	Vorsitzender Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
Landkreis Donau-Ries	Landrat Stefan Rößle		
Landkreis Erlangen-Höchstadt	Landrat Alexander Tritthart		

**Geschäftsstelle:
Verkehrsverbund Großraum
Nürnberg GmbH**

Gremien des VGN

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Dr. Ulrich Maly	Vorsitzender
Armin Kroder	1. stellv. Vorsitzender
Matthias Dießl	2. stellv. Vorsitzender

Stadt Ansbach
- Oberbürgermeisterin Carda Seidel
Stadt Bamberg
- Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bayreuth
- Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
- Stadtrat Klaus Klötzer
Stadt Erlangen
- Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
- Stadtrat Jörg Volleth
Stadt Fürth
- Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
- Dr. Hans Partheimüller
Stadt Nürnberg
- Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
- Stadtrat Thorsten Brehm
- Stadtrat Lorenz Gradl
- Stadträtin Yasemin Yilmaz
- Stadtrat Michael Ziegler
- Stadtrat Markus König
- 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 Erlangen-Höchstadt
- Landrat Alexander Tritthart
- Kreisrat Dr. German Hacker

Landkreis Donau-Ries
- Landrat Stefan Rößle
Landkreis Forchheim
- Landrat Dr. Hermann Ulm
- Kreisrat Werner Wolf
Landkreis Fürth
- Landrat Matthias Dießl
- Kreisrat Johann Völkl
Landkreis Haßberge
- Landrat Wilhelm Schneider
Landkreis Kitzingen
- Landrätin Tamara Bischof
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
- Landrat Willibald Gailler
- Kreisrat Horst Kratzer
Landkreis Neustadt a. d. A.- Bad Windsheim
- Landrat Helmut Weiß
- Kreisrat Dr. Christian von Dobschütz
Landkreis Nürnberger Land
- Landrat Armin Kroder
- Bürgermeister 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 Dieter Amann

Gewinn- und Verlustrechnung
der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013

	Vorjahr			
	€	€	T€	T€
1. Umsatzerlöse		5.128.972,59		6.770
2. Sonstige betriebliche Erträge		1.405.124,60		1.364
		6.534.097,19		8.134
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-23.939,76		-29	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.251.722,69	-1.275.662,45	-2.888	-2.917
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	-2.227.318,82		-2.085	
b) Soziale Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-593.036,28	-2.820.355,10	-568	-2.653
davon für Altersversorgung 202 T€				
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-120.675,14		-127
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-2.316.586,25		-2.436
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	32,83		0	
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-8,33	24,50	0	0
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		842,75		1
10. Sonstige Steuern		-842,75		-1
11. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00		0

Bilanz

der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
zum 31. Dezember 2013

AKTIVSEITE			Vorjahr	
	€	€	T€	T€
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	44.338,00		65	
2. Geleistete Anzahlungen	100.000,00	144.338,00	0	65
II. Sachanlagen				
Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung		157.727,00		196
III. Finanzanlagen				
Beteiligungen		50.000,00		50
Summe A:		352.065,00		311
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Waren		43.088,50		37
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	139.552,55		181	
2. Forderungen gegen Gesellschafter	290.564,71		53	
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.915,06		2	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	20.444,65	452.476,97	22	258
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		17.829,34		427
Summe B:		513.394,81		722
C. Rechnungsabgrenzungsposten		75.924,68		30
Gesamtsumme:		941.384,49		1.063

PASSIVSEITE			Vorjahr	
	€	€	T€	T€
A. Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital		52.000,00		52
B. Rückstellungen				
Sonstige Rückstellungen		357.380,00		355
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	429.756,82		408	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	44.162,69		168	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	58.084,98		80	
davon aus Steuern	42 T€; (Vj. 63 T€)			
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	12 T€; (Vj. 13 T€)	532.004,49		656
Gesamtsumme:		941.384,49		1.063

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2012	2013	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	45,085	44,829	-0,256	-0,57%
	S-Bahn	14,322	14,241	-0,081	-0,57%
Omnibusverkehr Franken	Bus	20,999	20,880	-0,119	-0,57%
Verkehrsaktiengesellschaft	U-Bahn	101,373	100,797	-0,577	-0,57%
	Straßenbahn	37,243	37,032	-0,212	-0,57%
	Bus	41,089	40,855	-0,234	-0,57%
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	20,210	20,095	-0,115	-0,57%
	Bus	11,967	11,899	-0,068	-0,57%
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	15,505	15,416	-0,088	-0,57%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	Bus	1,073	1,067	-0,006	-0,57%
Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH		8,825	8,775	-0,050	-0,57%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Bus	23,077	22,946	-0,131	-0,57%
Betriebszweigbeförderungsfälle	Gesamt	340,770	338,832	-1,939	-0,57%
Verbundbeförderungsfälle	entgeltlich	229,733	228,427	-1,307	-0,57%
	unentgeltlich	40,448	40,218	-0,230	-0,57%
	Gesamt	270,182	268,645	-1,537	-0,57%
Unternehmensbeförderungsfälle		308,858	307,101	-1,757	-0,57%
Personenkilometer		3.542,607	3.522,453	-20,154	-0,57%

Beförderte Personen 2012 und 2013 nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2012	2013	absolut	in %
	in Mio.			
Verkehrsaktiengesellschaft	152,11	151,25	-0,87	-0,57%
infra fürth verkehr gmbh	29,16	28,99	-0,17	-0,57%
ESTW Stadtverkehr GmbH	15,50	15,42	-0,09	-0,57%
DB Regio AG	58,11	57,78	-0,33	-0,57%
Omnibusverkehr Franken	21,00	20,88	-0,12	-0,57%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	1,07	1,07	-0,01	-0,57%
Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH	8,83	8,77	-0,05	-0,57%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	23,08	22,95	-0,13	-0,57%
Gesamtsumme	308,86	307,10	-1,76	-0,57%

Beförderte Personen in Mio. (Verbundbeförderungsfälle)

Fahrausweisgattungen	2012	2013	Veränderung	
	in Mio.	in Mio.	absolut	in %
Barverkehr	50,06	48,90	-1,16	-2,32%
Allgemeine Zeitkarten	102,96	103,30	0,34	0,33%
Ausbildungsverkehr	72,55	71,41	-1,14	-1,56%
Sozialpässe	4,17	4,82	0,65	15,61%
Summe entgeltlich beförderter Personen	229,73	228,43	-1,31	-0,57%
Sonstige und Schwerbehinderte	40,45	40,22	-0,23	-0,57%
Verbundbeförderungsfälle Gesamt	270,18	268,64	-1,54	-0,57%

Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2013 in der Städteachse

Fahrten im ÖPNV innerhalb der Städteachse			
Städte	Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Fahrten insgesamt
Nürnberg	115.380.627	44.647.982	160.028.610
Fürth	12.514.078	18.233.042	30.747.120
Erlangen	13.078.494	9.316.187	22.394.681
Schwabach	660.325	2.382.646	3.042.970
Gesamt	143.451.162	74.579.857	216.213.381

Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen 2013

Betriebszweige	Linien Anzahl	Haltestellen Anzahl	Streckenlänge km	Linienlänge km
U-Bahn	3	46	35	39
Straßenbahn	5	74	33	37
S-Bahn	4	80	228	229
Regionalbahn	28	189	968	1.026
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	631	7.941	9.854	10.508
darunter Bus	611	-	-	-
Linienbedarfstaxi	20	-	-	-
Gesamt	671	8.330	11.118	11.839

Verbundtarif – Jahresergebnisse 2013 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Fahrgäste		Einnahmen in EURO	
	2013	Veränd. ggü. 2012	2013	Veränd. ggü. 2012	2013	Veränd. ggü. 2012
Einzelkarten Erwachsene	13.847.297	3,95%	17.724.540	3,95%	39.865.218,80	9,63%
Einzelkarten Kind	2.211.591	-6,34%	2.830.836	-6,34%	2.735.960,48	-3,49%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Erwachsene	1.438.994	-3,51%	9.209.562	-3,51%	13.476.858,92	2,07%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Kind	248.463	0,52%	1.590.163	0,52%	1.068.727,26	5,81%
10er-Streifenkarte Erwachsene	669.291	-11,56%	2.964.959	-11,56%	6.759.851,42	-7,92%
10er-Streifenkarte Kind	84.450	-14,67%	374.113	-14,67%	430.695,13	-11,18%
TagesTicket Solo	1.928.458	-13,33%	6.306.058	-13,33%	9.482.698,50	-7,11%
TagesTicket Plus	1.448.824	1,33%	7.896.091	1,33%	18.605.540,00	5,11%
Summe Einzel, Streifen, Tages	21.877.368	-0,25%	48.896.323	-2,32%	92.425.550,51	3,68%
7 Tage-MobiCard	187.859	3,21%	3.204.875	3,21%	4.603.196,60	7,26%
31 Tage-MobiCard ohne Ausschlusszeit	148.870	-11,12%	16.150.906	-11,12%	11.537.810,70	-7,20%
9 Uhr-MobiCard	249.029	-1,85%	19.446.675	-1,85%	15.961.644,50	2,68%
Summe MobiCards	585.758	-2,90%	38.802.455	-5,56%	32.102.651,80	-0,52%
Solo 31	104.517	13,09%	6.955.606	13,09%	8.139.853,50	16,30%
Abo 3	5.539	-7,73%	368.620	-7,73%	477.771,50	-5,76%
Abo 6	15.809	4,49%	964.349	4,49%	1.200.389,70	9,32%
JahresAbo	556.473	2,02%	32.403.423	2,02%	35.617.400,70	5,85%
JahresAbo Plus	28.828	14,13%	1.912.161	14,13%	1.915.704,00	19,14%
JahresAbo mit Ausschlusszeit	112.678	1,85%	5.437.840	1,85%	4.529.655,60	3,40%
FirmenAbo	196.024	5,95%	7.648.856	5,95%	12.958.844,00	10,37%
FirmenAbo Plus	39.846	10,41%	2.174.396	10,41%	3.029.960,10	17,67%
Summe Abos	948.745	3,88%	44.514.500	4,27%	57.092.027,70	12,48%
Schülermon. Selbstzahler	370.031	6,17%	17.724.485	6,17%	23.756.715,00	10,19%
Schülermon. Kostenträger	958.836	-4,79%	45.928.244	-4,79%	47.074.243,80	-2,67%
Wochenkarte Selbstzahler	125.831	-4,85%	1.390.433	-4,85%	3.128.143,50	-0,19%
Wochenkarte Kostenträger						
Semesterwertmarken	69.184	7,80%	3.313.914	7,80%	3.415.998,85	14,27%
Semesterticket	294.317	3,78%	2.324.358	3,34%	1.498.452,64	-1,52%
FamilienAbo Azubi	22.754	5,26%	732.397	5,32%	1.573.649,20	7,42%
Summe Schüler/Azubi	1.840.953	-0,88%	71.413.830	-1,56%	80.447.202,99	1,78%
Sozialpass Nürnberg	104.833	15,61%	4.817.076	15,61%	3.228.856,40	15,61%
Summe Zusatzwertm. 1. Kl.	1.134	-1,31%			65.593,10	1,42%
Summe Sonderzeitkarten	105.967	15,39%	4.817.076	15,61%	3.294.449,50	15,29%
Summe Zeitkarten	3.592.392	0,57%	172.898.614	-0,30%	183.713.883	3,92%
Gruppenfahrkarten	108.388	-2,06%	212.440	-2,06%	219.160,80	2,89%
Sonstige Sonderfahrkarten	2.446.930	32,05%	2.376.105	24,16%	2.641.996,90	22,77%
KombiTickets	2.095.456	7,01%	1.257.274	7,01%	1.505.911,86	-2,21%
Schönes WochenendeTicket	32.174	-11,93%	69.496	-11,93%	1.367.236,00	-7,55%
BayernTicket	678.992	-2,18%	2.716.276	-5,18%	17.462.435,00	1,15%
Summe Sonstige Fahrausweise	5.361.940	15,25%	6.631.590		23.196.740,56	2,42%
Fahrgeldeinnahmen	30.155.924	2,24%	228.426.527	-0,57%	299.336.174,46	3,72%
Saldo Zu-/Absetzungen					-1.107.634,06	
Verkaufsergebnis 2013	30.155.924	2,24%	228.426.527	-0,57%	298.228.540,40	3,85%

Strukturdaten 2013 Gebietsstand 31.12.2013

Kreisfreie Städte	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW ¹⁾	PKW/1000 EW
Amberg	50	41.630	24.603	23.047	554
Ansbach	100	39.706	24.541	22.442	565
Bamberg	55	70.922	49.016	36.465	514
Bayreuth	67	71.160	43.291	36.077	507
Erlangen	77	105.355	88.460	51.268	487
Fürth	63	119.039	40.469	56.230	472
Nürnberg	186	496.363	278.637	228.167	460
Schwabach	41	39.341	14.561	23.112	587
Städteachse Gesamt	367	760.098	422.127	358.777	472
Kreisfreie Städte Gesamt	639	983.516	563.578	476.808	485
Landkreise	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	103.213	26.005	63.641	617
Ansbach	1.972	178.514	55.334	110.441	619
Bamberg	183	143.947	33.553	90.607	629
Bayreuth	325	104.754	22.630	65.519	625
Donau-Ries (teilweise)	150	13.253	5.921	8.544	645
Eichstätt (teilweise)	152	11.441	3.682	6.987	611
Erlangen-Höchstadt	565	131.431	43.475	82.701	629
Forchheim	643	113.397	26.942	70.721	624
Fürth	308	114.279	22.584	69.307	606
Haßberge (teilweise)	220	21.912	5.523	13.873	633
Kelheim (teilweise)	14	2.199	555	1.370	623
Kitzingen (teilweise)	174	27.229	14.204	16.054	590
Neumarkt	1.344	127.250	42.489	76.977	605
Neustadt a.d. Aisch	1.268	97.422	29.189	59.345	609
Nürnberger Land	800	164.603	48.404	98.904	601
Regensburg (teilweise)	265	24.089	2.928	14.534	603
Roth	895	123.301	33.172	77.241	626
Weißenburg-Gunzenhausen	971	92.217	29.392	55.290	600
Landkreise Gesamt	13.437	1.594.451	445.982	982.056	616
VGN-Gebiet Gesamt	14.076	2.577.967	1.009.560	1.458.864	566

Zu beachten: Einwohnerstand 30.6.2013 – Pkw-Bestand 1.1.2013 – Beschäftigtenstatistik 30.6.

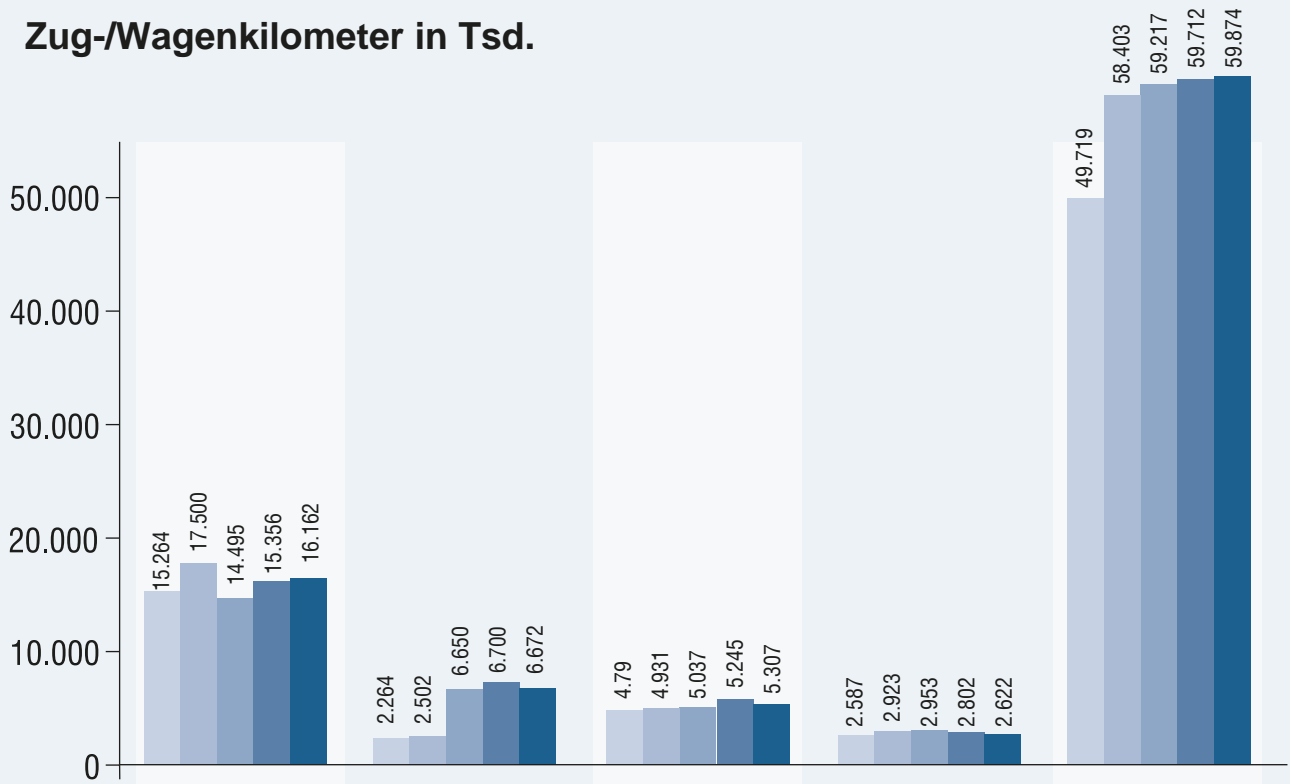
¹⁾ zensusbereinigt (Zensus 2011)

²⁾ ab 1.1.2009 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen und Außerbetriebsetzungen

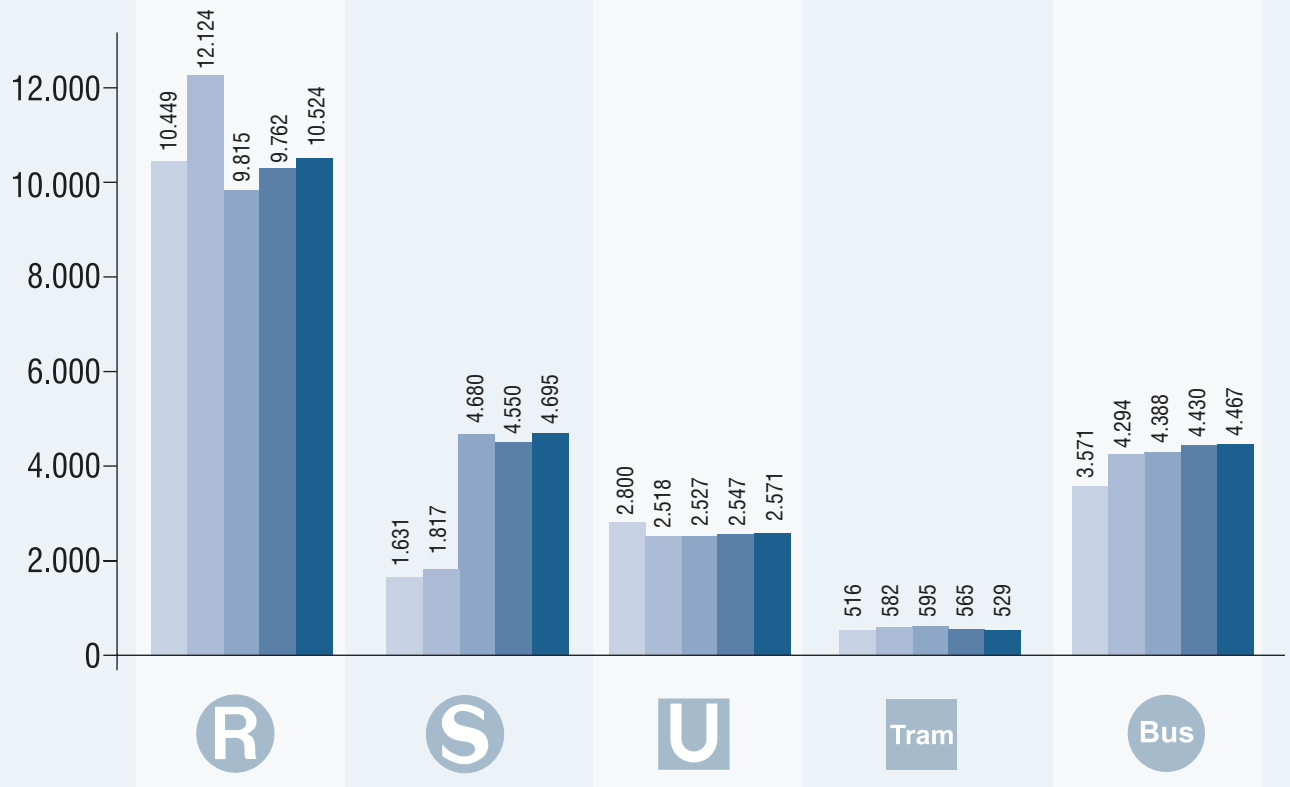
Einwohner je km² 2013: Städteachse: 2.071
Kreisfreie Städte: 1.539
Landkreise: 119

2009 2010 2011 2012 2013

Zug-/Wagenkilometer in Tsd.

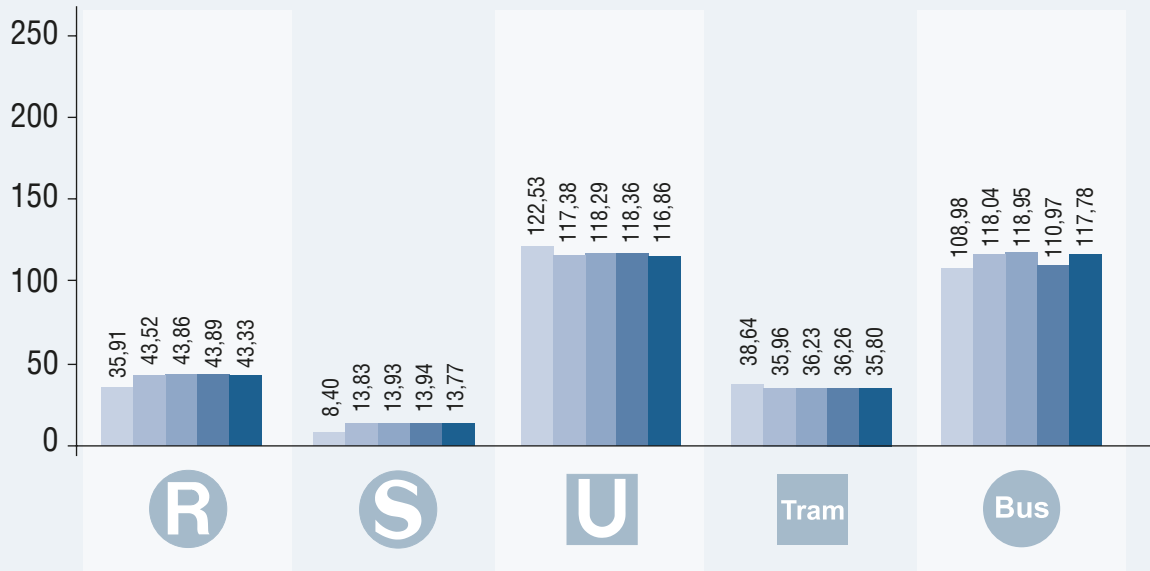


Platzkilometer in Mio. (4 Personen je qm Stehplatz)

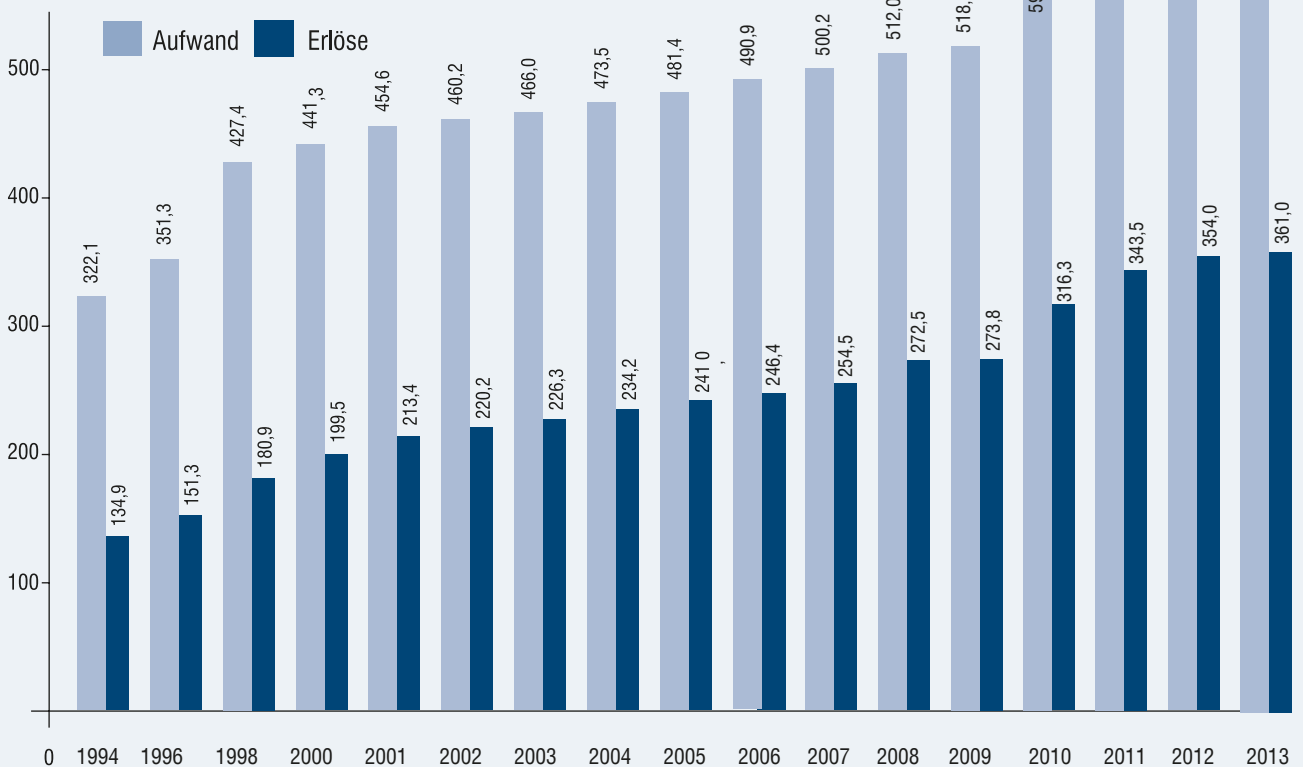


2009 2010 2011 2012 2013

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern in Mio.



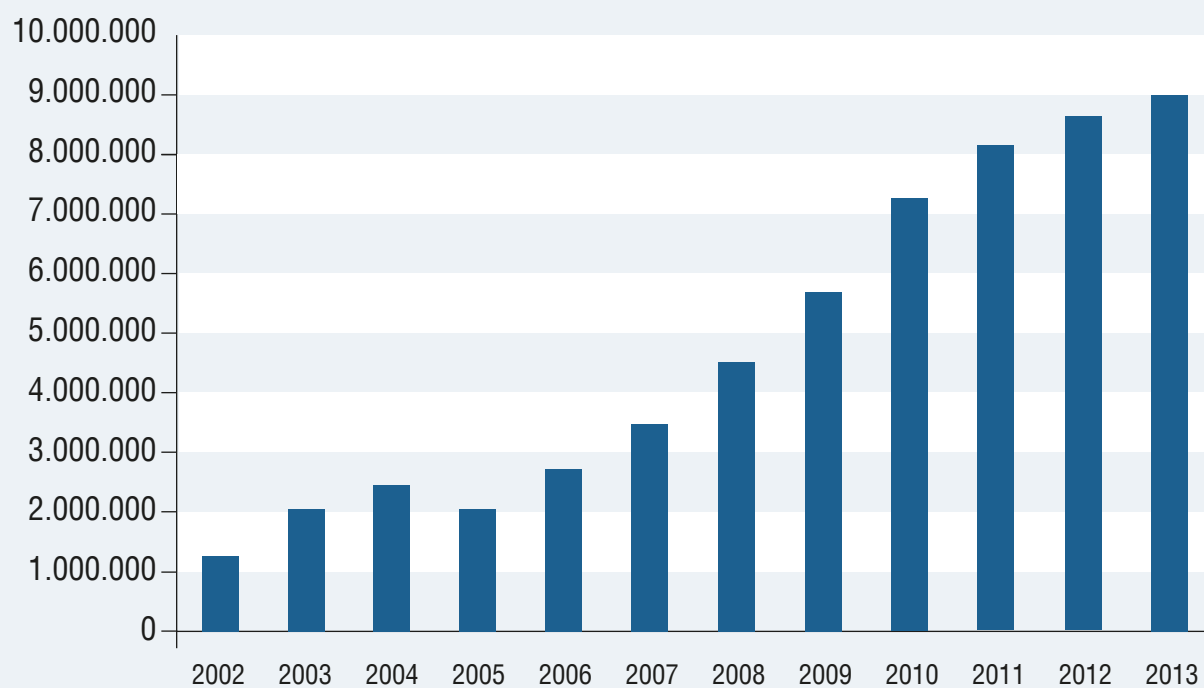
Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR



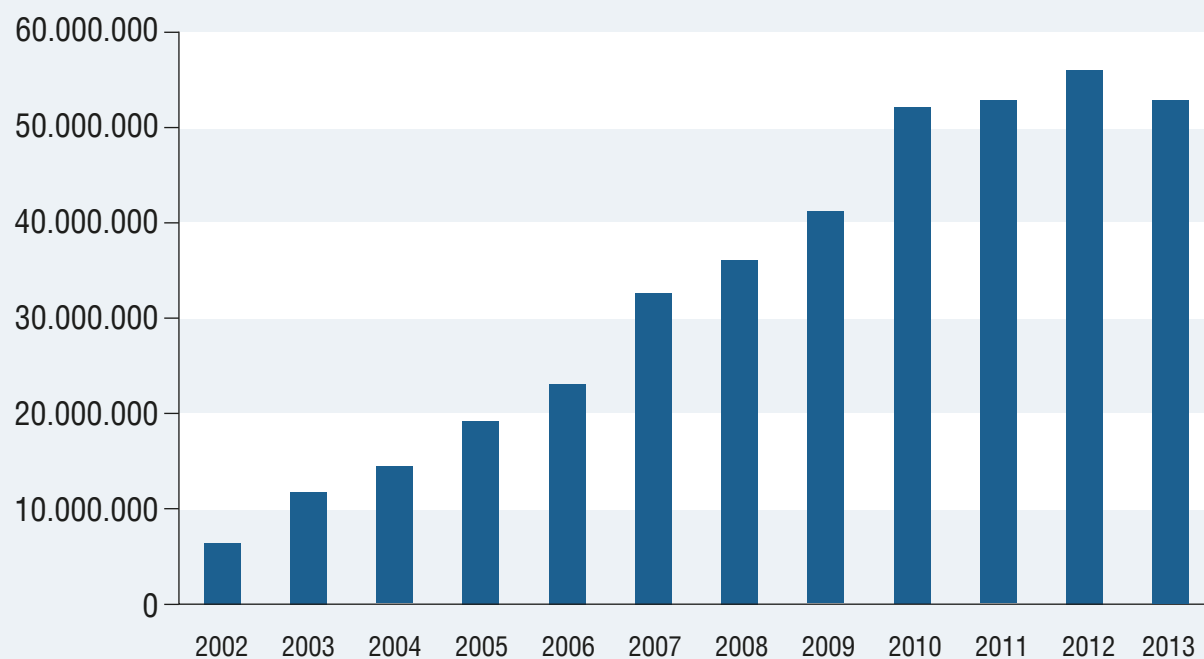
*) vorläufig, Stand Juli 2014

Nutzung der Auskunftsdienste www.vgn.de und mobil.vgn.de

Visits

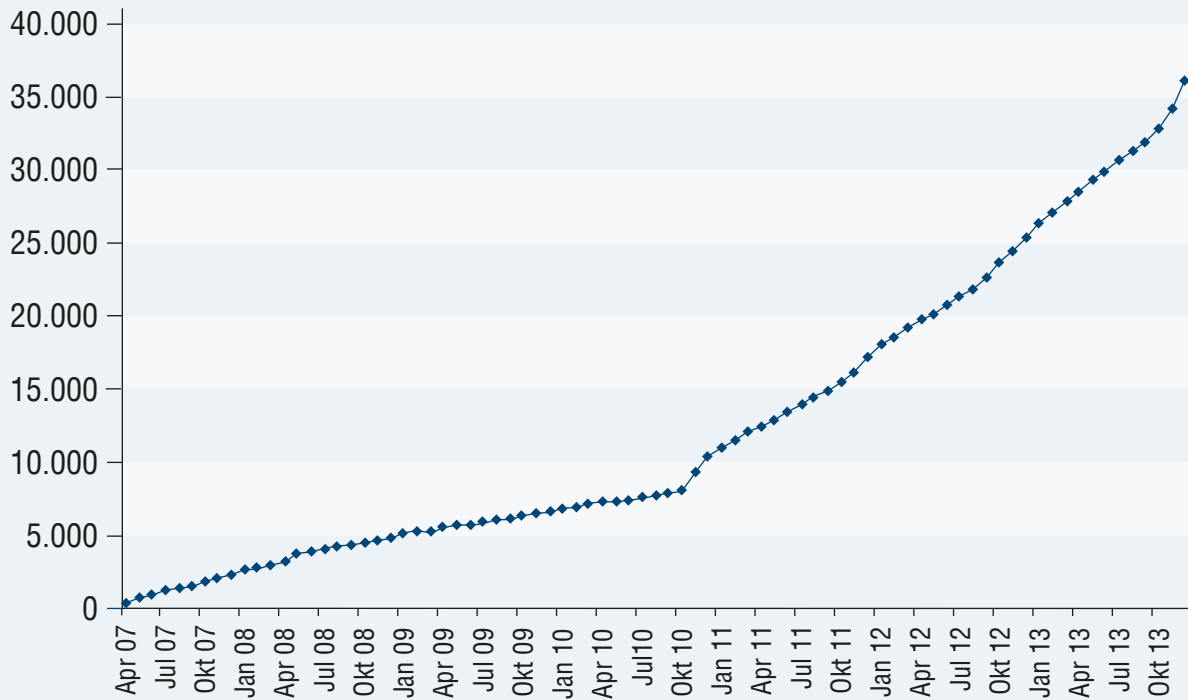


Page Impressions



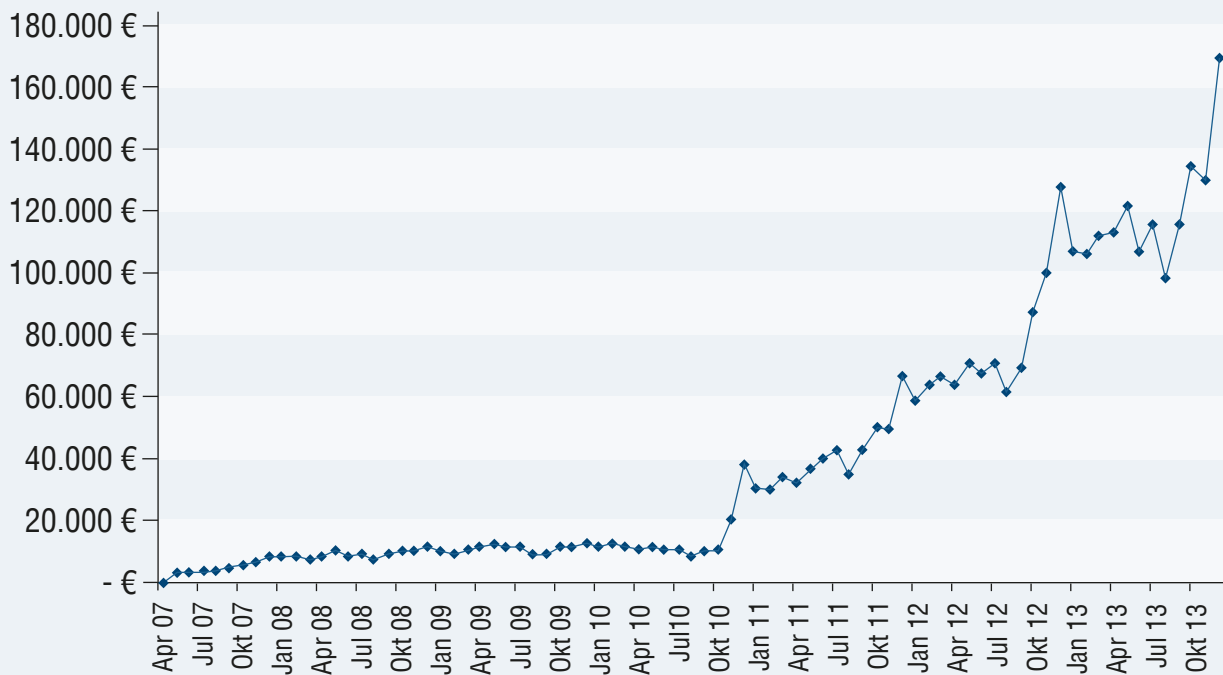
Kundenentwicklung

Gesamt Kunden: 36.003



Umsatzentwicklung

Gesamtumsatz 2013: 1.425.426 €



Der VGN im Überblick

Verkehrsgebiet	2010	2011	2012	2013
Kreisfreie Städte	8	8	8	8
Kreise	18 (davon 6 teilw.)	18 (davon 6 teilw.)	18 (davon 6 teilw.)	18 (davon 6 teilw.)
Fläche	14.024 qkm	14.024 qm	14.024 qm	14.076 qm
Einwohner	2,6 Mio.	2,6 Mio.	2,6 Mio.	2,6 Mio.
Pkw-Bestand	1,4 Mio.	1,4 Mio.	1,4 Mio.	1,5 Mio.
Pkw/Tsd. Einwohner	537	544	544	566

Verkehrsbedienung				
Verkehrsunternehmen				
- Gesellschafter	9	9	9	9
- Assoziierte Unternehmen	100	102	100	101
Haltestellen	8.168	8.282	8.289	8.330
Linien (Gesamt)	656	666	665	671
- S-Bahn	4	4	4	4
- Regionalbahn	28	28	28	28
- U-Bahn	3	3	3	3
- Straßenbahn	6	6	5	5
- Bus	616	625	625	611

Betriebsleistungen *)	2011	2012	2013
Nutz-Zug-/Nutz-Wagen-Kilometer (Gesamt)	88,7 Mio. km	89,8 Mio. km	90,6 Mio. km
- S-Bahn	6,6 Mio. km	6,7 Mio. km	6,7 Mio. km
- Regionalbahn	14,9 Mio. km	25,4 Mio. km	16,2 Mio. km
- U-Bahn / Straßenbahn	8,0 Mio. km	8,0 Mio. km	7,9 Mio. km
Bus	59,2 Mio. km	59,7 Mio. km	59,8 Mio. km
Platzkilometer	22.004 Mio. km	22.818 Mio. km	22.785 Mio. km

Aufwand und Ertrag - Verbundverkehr *)			
Erträge - Netto (Gesamt)	343,5 Mio. EUR	354,0 Mio. EUR	361,0 Mio. EUR
Verkehrserlöse einschl. Zweckverbandzuschüsse	268,3 Mio. EUR	286,6 Mio. EUR	296,6 Mio. EUR
sonst. Erträge (einschl. Erstattung SchwbG und Ausgleichszahlungen § 45a PBefG)	75,2 Mio. EUR	67,4 Mio. EUR	64,4 Mio. EUR
Aufwand - Netto	608,5 Mio. EUR	646,4 Mio. EUR	651,2 Mio. EUR
Aufwanddeckungsfehlbetrag	265,0 Mio. EUR	292,4 Mio. EUR	290,2 Mio. EUR
Aufwanddeckungsgrad	56,4 %	54,8 %	55,4 %

*) z.T. Planwerte



Impressum

Herausgeber:
Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg (VGN)
Rothenburger Straße 9
90443 Nürnberg

Telefon 0911 27075 - 0
Fax 0911 27075 - 50
E-Mail info@vgn.de
www.vgn.de
mobil.vgn.de

Geschäftsführer:
Andreas Mäder
Jürgen Haasler

Redaktion:
Manfred Rupp, VGN
Barbara Lohss

Fotos:
Deutsche Bahn AG/Georg Wagner (S. 21)
Deutsche Bahn AG/Gustavo Alabiso (S. 28 unten,
Titelseite)
Deutsche Bahn AG/Max Lautenschläger (S. 23 li.)
Deutsche Bahn AG/Reinhard Mederer (S.24/25 oben)
Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe (S.28/29)
Frankentourismus/ALT/Hub (S. 33 oben, Titelseite)
infra fuerth verkehr gmbh
PIKO Spielwaren GmbH (S. 23)
Markt Kinding (S. 33 Mitte)
Regierung von Mittelfranken
Reiner Rück
Stadtwerke Bamberg
Sven Grundmann, Agentur news5 (S. 25 unten,
Titelseite)
VAG/Claus Felix (mehrere Bilder)
VAG/Peter Roggenthin (S. 12 oben)
Vera Gabler (S. 18)
VGN/Claus Felix (mehrere Bilder)
VGN/Gerhard Zuber
VGN/Jonas Hüsam
VGN/Manfred Rupp
VGN/Tobias Zuber
Werbeagentur Kolvenbach-Post

Gestaltung:
Instant Elephant UG, Fürth

Druck:
Hofmann Druck, Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

VAG

DB BAHN
Regio Franken

ESTW
ERLANGER STADTWERKE

DB BAHN
Frankenbus

infra
fürth verkehr gmbh

BVB

STADTVERKEHR
SCHWABACH GMBH

GPV

GkV

Partner im VGN