



# VERBUNDBERICHT 2016



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# Inhaltsverzeichnis



## **Inhaltsverzeichnis**

Grußwort .....	3
Verbundgebiet und Struktur .....	4
Geschäftsjahr 2016 .....	6
Tarif.....	8
Planung und Verkehr.....	16
Kundenkommunikation .....	28
Freizeitverkehr.....	30
Zahlen, Daten, Fakten .....	34
Impressum.....	47





*Dr. Thomas Bauer*

*Regierungspräsident von Mittelfranken  
Vorsitzender des Grundvertrags-Ausschusses des VGN*

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

2016 war bundesweit ein Rekordjahr für den öffentlichen Personennahverkehr, mit einem Mehr an Fahrten von 1,8 Prozent. Dieses positive Ergebnis konnte der VGN mit einem Plus von 4,1 Prozent sogar deutlich übertreffen. Mehr als 243 Millionen Fahrten unternahm seine Fahrgäste mit Bussen und Bahnen. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen um 5,6 Prozent auf rund 340 Millionen Euro. Dies resultierte aus der Anhebung der Fahrpreise um durchschnittlich 3,1 Prozent zu Beginn des Geschäftsjahres, neuen Fahrgästen und tariflichen Veränderungen.

Hervorheben möchte ich an dieser Stelle das Semesterticket für den Hochschulstandort Erlangen-Nürnberg, das der VGN im Jahr 2015 eingeführt hat. Mittlerweile sind die Verträge für das dritte Jahr unterschrieben. Das Semesterticket ist gut aus der kritischen Startphase herausgekommen. Nach anfänglicher Unterstützung durch die Städte und Landkreise steht es heute auf eigenen Beinen. Die hohe Akzeptanz ist nicht zuletzt das Ergebnis der guten Zusammenarbeit mit dem Studentenwerk und den Hochschulen, die den VGN bei seiner umfassenden Marketingarbeit unterstützt haben.

Ebenfalls erfreulich ist, dass es dem VGN und seinen Unternehmen wieder gelungen ist, die Zahl der Stammkunden zu erhöhen. Trotz der niedrigen Treibstoffpreise nutzen immer mehr Pendler das JahresAbo. Mit einem neuen Vertriebsmodell für das FirmenAbo sollen zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen und neue Kunden für den ÖPNV gewonnen werden. Die Überlegungen zur Fortent-

wicklung des VGN-Tarifs zeigen, dass die Verbundpartner weitere Ideen entwickeln und prüfen. Ein nächster Schritt ist der Einstieg ins elektronische Ticketing, der für das Frühjahr 2018 vorgesehen ist.

Mit Blick auf die Zukunft wird auch die Infrastruktur weiter ausgebaut. Das sicherlich bedeutendste Projekt für unsere Region ist die Stadt-Umland-Bahn Erlangen. Ein neu gegründeter Zweckverband hat die Verantwortung für die Realisierung übernommen. Dazu vertieft er die vorliegenden Planungen und bereitet das Planfeststellungsverfahren vor. Einen ersten Schritt in Richtung StUB haben die Stadt Nürnberg und die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 zur Haltestelle Am Wegfeld bereits unternommen. Große Bauarbeiten wurden an der Bahnstrecke zwischen Bamberg und Lichtenfels durchgeführt. Im gesamten Verlauf der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld wird auch in den nächsten Jahren noch gebaut werden – eine große Herausforderung für die Bauleute aber auch für die Fahrgäste entlang der Strecke.

Wo viel in den Ausbau der Verkehrsangebote sowie den Bau und Erhalt der Infrastruktur investiert wird, ist der Bedarf an Fördermitteln hoch. Nach Jahren des Stillstands und des Bangens brachte die Einigung zum Bund-Länder-Finanzausgleich Erleichterung. Der weitere Bestand wichtiger Finanzierungsinstrumente ist gesichert: das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes wird bis 2025 unverändert fortgeführt, in der Nachfolge des auslaufenden Entflechtungsgesetzes

fließen den Ländern zusätzliche Mittel für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes zu. Die Regionalisierungsmittel, mit denen in der Hauptsache das Zugangebot im Freistaat Bayern finanziert wird, werden erhöht und bis 2030 mit 1,8 Prozent jährlich dynamisiert. Auch wenn die Erwartungen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen deutlich höher lagen, sind die Förderprogramme nunmehr für weitere Jahre gesichert, ist der Stillstand oder sogar das Aus wichtiger Projekte abgewendet.

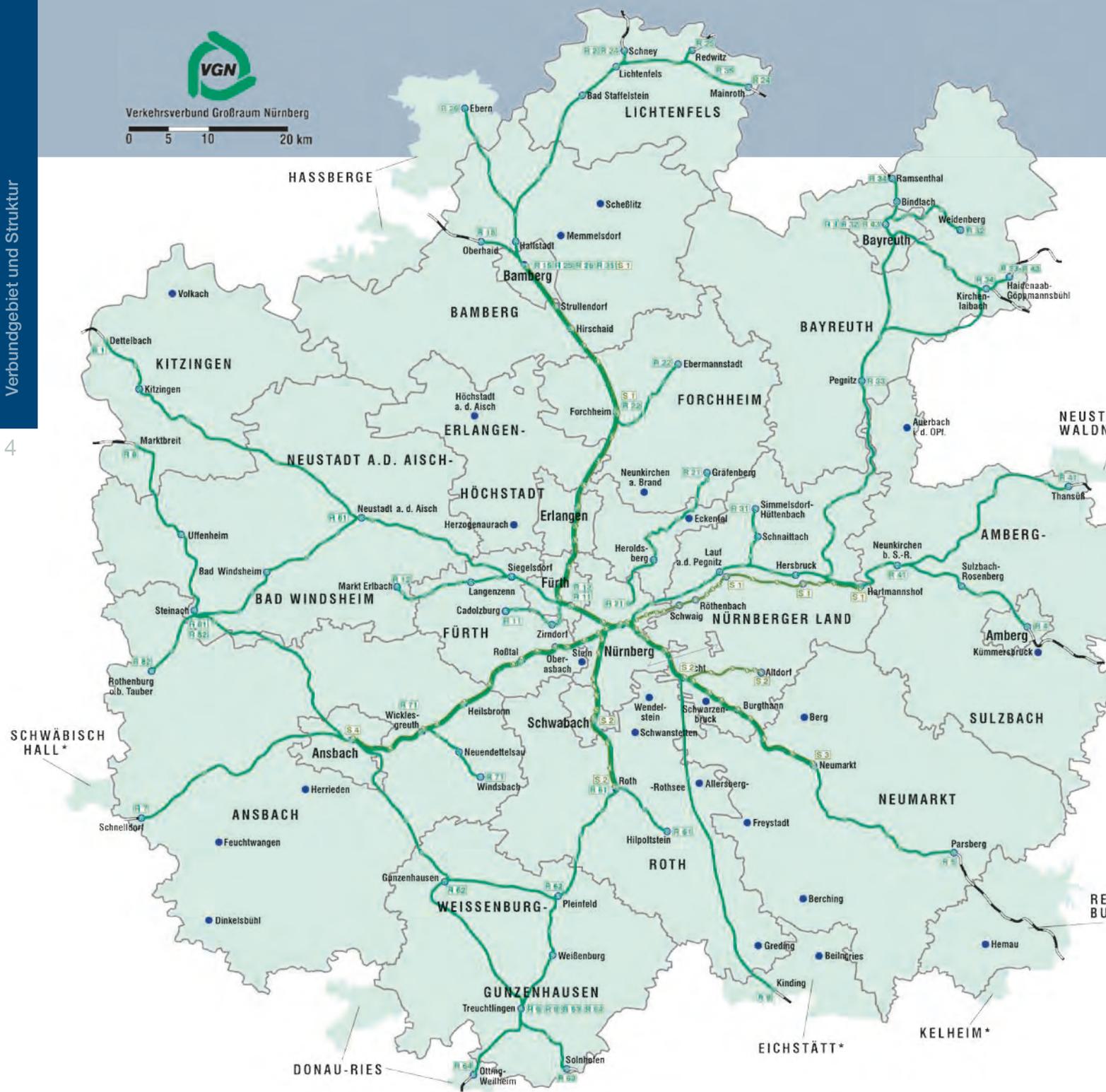
In den kommenden Jahren sehen sich Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbund vor weitere große Herausforderungen gestellt: die Weiterentwicklung des Tarifs und der Verkehrsangebote, die Digitalisierung bei Fahrgastinformation und Vertrieb, die möglichst durchgängige Barrierefreiheit oder der Beitrag, den der ÖPNV zum Klimaschutz leisten kann. Neben den fachlichen Herausforderungen ist gerade die Finanzierung dieser Aufgaben kein leichtes Unterfangen. Dazu wünsche ich allen Verbundpartnern viel Erfolg und eine fruchtbare Zusammenarbeit. Die nunmehr 30-jährige Geschichte des VGN zeigt, dass dies gelingen kann.

*Th. Bauer*



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

0 5 10 20 km



- Legende:**
- Forchheim
  - Fürth
  - FÜRTH
  - KELHEIM\*
  - Schienennetz innerhalb des VGN
  - Schienennetz der Deutschen Bahn
  - Landkreisgrenze
- Gemeinde (ca. 7000 EW und/oder Endbevölkerung)  
kreisfreie Städte  
Landkreise  
Landkreise nicht in den Verbundgremien vertreten

Stand 01.01.2016



# Verbundgebiet und Struktur des VGN

Mit einem Bedienungsgebiet von 15.100 Quadratkilometern, das entspricht in etwa einem Fünftel der Fläche des Freistaats Bayern, liegt der VGN an zweiter Stelle unter den deutschen Verkehrsverbänden. In seinem Einzugsbereich leben knapp 2,7 Millionen Menschen.

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

## ● Die Aufgabenträger

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

Bayern sind acht kreisfreie Städte und 16 Landkreise im GA vertreten.

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

## ● Die Verkehrsunternehmen

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

verkehr gmbh, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH (ESTW), Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH, Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH, Stadtverkehr Schwabach GmbH sowie die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen (GkV). Die Interessen assoziierter Verkehrsunternehmen vertritt die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen (GPV).

## ● Die Verbundgesellschaft

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

# Plus bei Fahrgästen und Einnahmen

So viele Fahrgäste wie nie zuvor waren 2016 mit Bussen und Bahnen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg unterwegs: 243,19 Millionen Fahrten weist die Verkaufstatistik aus, gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 4,1 Prozent. Die Fahrgeldeinnahmen erhöhten sich um 5,6 Prozent auf rund 340 Millionen Euro.

Mit diesem positiven Ergebnis lag der VGN sogar über dem bundesweiten Trend, der 2016 einen durchschnittlichen Fahrgastzuwachs von 1,8 Prozent und damit ein Rekordjahr für den ÖPNV verzeichnete. Hinter der erfreulichen Entwicklung im VGN steht eine Reihe äußerer Faktoren, wie etwa die gute konjunkturelle Lage, das Bevölkerungswachstum in mehreren Teilräumen sowie der Zustrom von Asylsuchenden. Auch gestiegene Übernachtungszahlen in den touristischen Gebieten dürften ihren Beitrag dazu geleistet haben: Rund 3,2 Millionen Übernachtungen und damit einen Zuwachs von fast sieben Prozent zählten die Touristiker im vergangenen Jahr alleine in Nürnberg. In Bamberg stiegen die Übernachtungszahlen um fast neun Prozent und in Bayreuth sogar um über zwölf Prozent. Zu den internen Faktoren zählen neben Verbesserungen im Angebot vor allem die Einführung des Semestertickets, das 2016 erstmals komplett in das Jahresergebnis mit einfluss, und die tariflichen Maßnahmen in Nürnberg und Fürth. Welchen Anteil die jeweiligen Einflussgrößen auf das Ergebnis hatten, lässt sich nicht gewichten und seriös quantifizieren, weshalb auf eine tiefergehende Analyse verzichtet werden muss.

## ● Mehr Stammkunden

Seit Jahren verfolgt der VGN die Strategie, mit attraktiven Angeboten bei

den Zeitkarten mehr Stammgäste zu gewinnen. Diese hat sich auch im zurückliegenden Jahr bewährt. Insgesamt waren rund 90.000 Fahrgäste mit einem jährlichen Abo des VGN unterwegs. Mit einem Plus von 7,5 Prozent ist das seit vielen Jahren erfolgreiche FirmenAbo eine wichtige Größe im Berufsverkehr. 2016 konnte der VGN das 25-jährige Jubiläum des FirmenAbos feiern, langjährigster Partner seit 1991 ist der Nürnberger IT-Dienstleister DATEV. Das Ziel möglichst viele Unternehmen für das FirmenAbo zu gewinnen, wird konsequent weiter verfolgt. Seit 2014 ergänzt das so genannte Neukunden-FirmenAbo das Ticketsortiment. Seit Januar 2017 haben nun sogar Unternehmen ab fünf Mitarbeitern über die IHK Nürnberg für Mittelfranken und die Handwerkskammer für Mittelfranken Zugang zum FirmenAbo. Weiter steigend sind auch die Absatzzahlen bei der Plus-Variante des Firmen- und JahresAbos, bei der für einen geringen Aufpreis zu bestimmten Zeiten weitere Personen mitgenommen werden können.

Das 9-Uhr-JahresAbo, das es in der Preisstufe A und seit letztem Jahr auch in Fürth in der Preisstufe B gibt, wurde Anfang 2016 in Nürnberg deutlich im Preis gesenkt. Im Gegenzug wurden Einzelfahrscheine und TagesTickets überdurchschnittlich verteuert. Rund 50 Prozent mehr Nutzer haben sich bis zum Frühjahr für das Abo ab 9 Uhr entschieden.

Mit einem Plus von 27 Prozent wurde 2016 zudem beim Absatz der Monatswertmarken für den Nürnberg-Pass ein neuer Höchstwert erreicht. Das dürfte in erster Linie auf die Zuwanderung Asylsuchender zurückzuführen sein. Bezugsberechtigt ist, wer Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch, Arbeitslosengeld II, Wohngeld oder Leistungen nach dem Asylbewerbergesetz erhält. Je nach Zuteilungsregelung in den betroffenen Kommunen erhielten Asylsuchende auch Zuschüsse oder Fahrkarten aus dem Sortiment des Bartarifs.

## ● Semesterticket kommt gut an

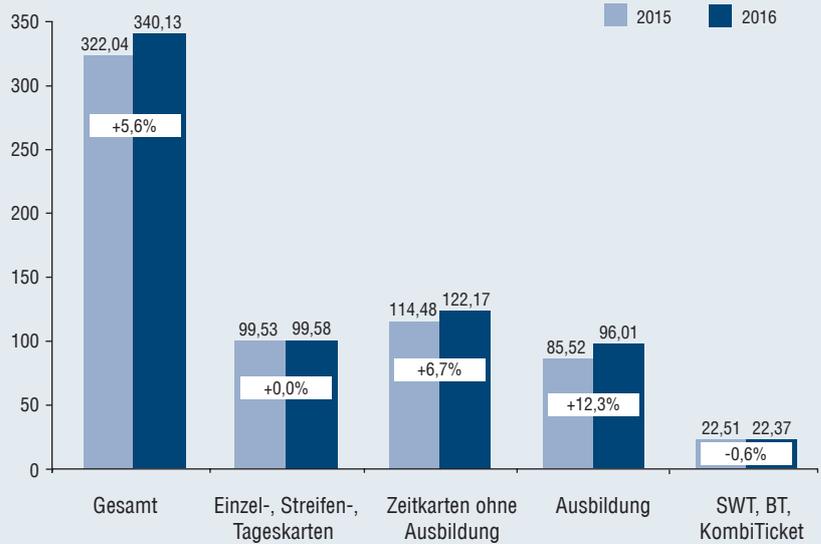
Steil nach oben zeigt die Erfolgskurve beim Semesterticket am Hochschulstandort Erlangen-Nürnberg, das mittlerweile schon ins vierte Semester geht. Für die meisten Studierenden gehört es inzwischen ganz selbstverständlich zum Studienalltag. Im ersten Jahr (Wintersemester 2015/16 und Sommersemester 2016) erwarben pro Semester im Schnitt 53.000 Studierende der teilnehmenden Hochschulen die Berechtigung zur Nutzung der Basiskarte. Die optionale Zusatzkarte mit einer Gültigkeit ohne zeitliche Einschränkungen kauften 35,56 Prozent der Studierenden. Im Studienjahr 2016/17 liegt die Quote bei voraussichtlich 39,55 Prozent.

### ● Verlagerungen innerhalb des Sortiments

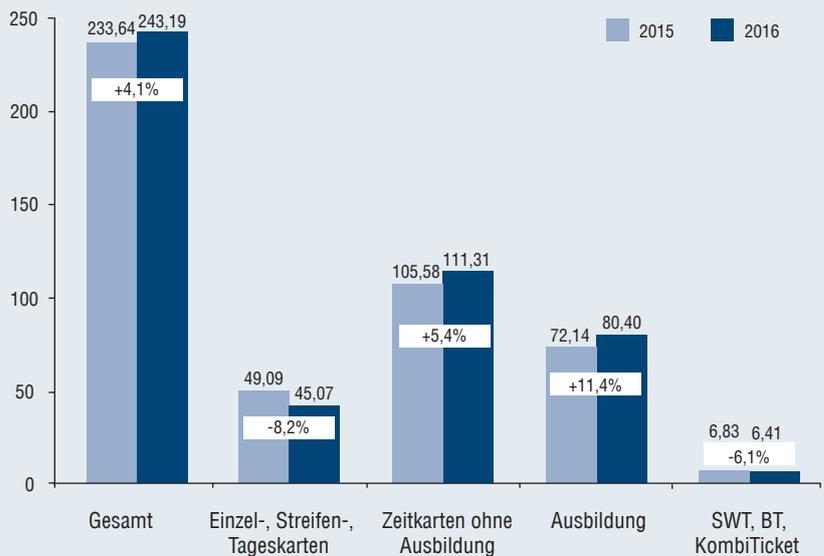
Mit der Einführung des Semestertickets fanden erhebliche Verlagerungen innerhalb des Sortiments statt. So liegt es auf der Hand, dass von Studierenden sehr viel weniger Schülerwertmarken nachgefragt wurden als vor der Einführung des Semestertickets. Spürbar zurückgegangen sind auch die Verkäufe von in der Vergangenheit gerne von Studierenden genutzten Angeboten wie dem FerienTicket (- 32 Prozent) oder dem Bergkirchweih-Ticket (- 26,8 Prozent). In welchem Maße die Nachfrage nach Einzel-, Mehrfahrten- und Tageskarten aus diesem Grund zurückging, lässt sich nicht beziffern, da die anfangs genannten Einflüsse ebenfalls stark auf die Nachfrage nach diesen Tickets wirkten. Auch die Bezuschussung von Schülermonatsmarken durch die Stadt Nürnberg dürfte Auswirkungen auf die Verkäufe von Einzel- und Mehrfahrtenkarten gehabt haben. Verbundweit blieb der Absatz von Einzelfahrkarten mit einem leichten Plus von 0,49 Prozent stabil, der Absatz des TagesTickets Solo ging mit einem Minus von rund 50 Prozent am deutlichsten zurück.



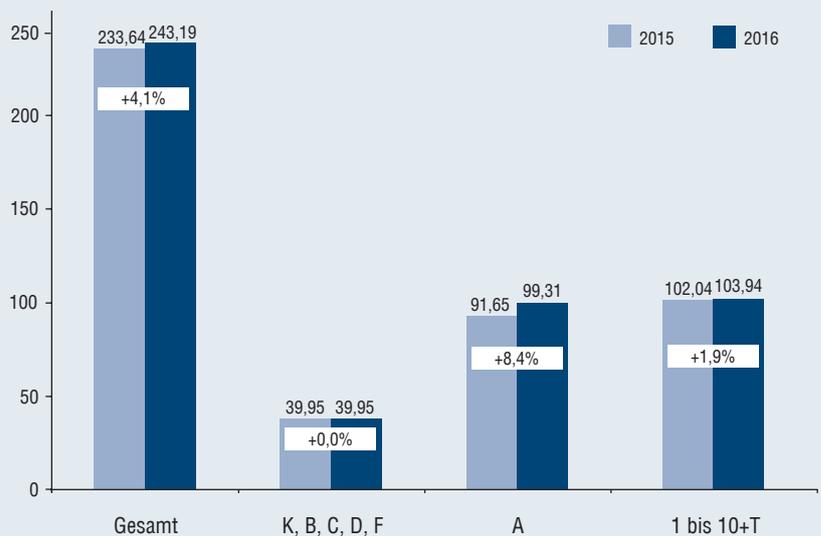
## Fahrgeldeinnahmen Januar – Dezember in Mio. Euro



## ÖV-Fahrten Januar – Dezember in Mio.



## ÖV-Fahrten nach Tarifstufen Januar – Dezember in Mio.



# Semesterticket auf Erfolgskurs

Nach dem Start des Semestertickets am Hochschulstandort Erlangen-Nürnberg zum Wintersemester 2015/16 hat sich das neue Angebot für Studierende gut entwickelt. Anfang des Jahres 2016 entschieden sich auch die Studierenden der Hochschule für Musik Nürnberg für das Semesterticket.

Da der Vertrag für das aus Basis- und Zusatzkarte bestehende Semesterticket aktuell immer nur für ein Jahr geschlossen wird, besiegelten die Geschäftsführer des Studentenwerks Erlangen-Nürnberg und des VGN, Otto de Ponte und Jürgen Haasler, im Mai 2016 mit ihrer Unterschrift die Fortführung für ein weiteres Jahr. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich bereits ab, dass die den Berechnungen zugrunde liegende Kaufquote der Zusatzkarte von 37,7 Prozent im Pilotjahr noch nicht ganz erreicht würde.

Insgesamt haben im Wintersemester 2015/16 und im Sommersemester 2016 von den durchschnittlich 53.000 Studierenden 35,56 Prozent die Zusatzkarte erworben, die volle Mobilität im gesamten VGN-Gebiet rund um die Uhr ermöglicht. Da die Kalkulation des Semesterticketpreises auf einer

angenommenen Zusatzkarten-Kaufquote von 37,7 Prozent beruhte, kam die im Vorfeld vereinbarte Ausfallgarantie der Städte und Landkreise zum Tragen – jedoch nicht in vollem Umfang. Rund 350.000 Euro erhielt der VGN von den Städten Erlangen, Fürth, Nürnberg, Bamberg und Amberg sowie 14 Landkreisen, um die durch das Nichterreichen der kalkulatorischen Kaufquote entstandenen Mindereinnahmen aus dem Verkauf des Semestertickets auszugleichen.

Mit Blick auf den guten Start des Semestertickets übernahmen die Gebietskörperschaften auch für das Wintersemester 2016/17 und das Sommersemester 2017 erneut eine Ausfallgarantie – nach den positiven Erfahrungen aus dem Pilotjahr in geringerem Umfang.



## ● Anreizmodell kam zum Tragen

Nicht zuletzt aufgrund der zielgruppen-gerechten Werbemaßnahmen und dank der guten Zusammenarbeit mit Hochschulen und Studentenwerk wurde bereits im zweiten Jahr die kalkulatorisch notwendige Kaufquote erreicht, weshalb die Politik keine Ausgleichszahlungen mehr zu leisten hatte. Im Gegenteil: Bei einer aus Wintersemester 2016/17 und Sommersemester 2017 gemittelten Kaufquote von voraussichtlich 39,55 Prozent fand erstmals das so genannte Anreizmodell Anwendung. Diese verbundweit einmalige Rabattkomponente steht dafür, dass jeder Prozentpunkt, der über dem Wert von 37,7 Prozent liegt, positiv in die Preisbildung für den folgenden Vertragszeitraum einfließt. Der Preis für die Zusatzkarte verbilligt sich somit im Wintersemester 2017/18 von 204,20 Euro auf 202,50 Euro. Darüber hinaus erfolgt die Preis-anpassung beim Semesterticket nicht wie beim übrigen VGN-Sortiment zum Jahresanfang, sondern grundsätzlich erst zu Beginn des jeweiligen Sommersemesters.

## ● 90 Prozent nutzten elektronischen Vertriebsweg

Jeweils zu Beginn eines neuen Semesters startete der VGN eine Kommunikationsoffensive: Mit Plakaten, Flyern, Anzeigen, Onlinewerbung, Infoständen und Guerilla-Aktionen an





den Hochschulen warb der VGN für das Semesterticket und dessen Zusatznutzen: Gegen Vorlage ihrer Zusatzkarte erhielten Studierende nämlich zahlreiche Rabatte für Freizeitangebote in der Region, zum Beispiel beim Bouldern, Bowlen, Paddeln oder im Fitnessstudio. Wer seine Freizeitaktivitäten mit einem Schnappschuss festhielt, konnte beim Fotowettbewerb des VGN tolle Preise gewinnen. Sämtliche Informationen dazu waren auf der Microsite „deinsommer.vgn.de“ zu finden.

Ein Blick auf die Absatzzahlen im Wintersemester 2016/17 zeigt, dass 50 Prozent der Zusatzkarten als Printticket über den VGN-Onlineshop und 40 Prozent als Handytickets und damit über die App „VGN Fahrplan & Tickets“ gekauft wurden. 90 Prozent der Stu-

dierenden nutzten also einen elektronischen Vertriebsweg.

Die Akzeptanz des Semestertickets unterschied sich von Hochschule zu Hochschule deutlich. Das war nicht überraschend, spiegelten sich darin doch die Ergebnisse der vor der Einführung des Angebotes vom Studentenwerk durchgeführten Urabstimmungen wider. Am größten war die Zustimmung an der Evangelischen Hochschule Nürnberg. Hier entschied sich fast die Hälfte aller Studierenden für den Kauf der Zusatzkarte. An der TH Nürnberg Georg Simon Ohm waren es noch rund 43 Prozent, während an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg aufgrund des bekanntermaßen hohen Anteils an Radfahrern in Erlangen etwa 33 Prozent der



Studierenden das Semesterticket im ersten Jahr in vollem Umfang nutzten.

Die Tatsache, dass aufgrund der anhaltend schwierigen Lage auf dem Wohnungsmarkt immer mehr Studierende einen weiteren Weg zur Universität in Kauf nehmen müssen, aber auch der Umstand, dass unter den Studierenden die Selbstverständlichkeit wächst, ein solches Ticket als Teil der studentischen Mobilität zu begreifen, sollten dazu beitragen, die Erfolgsgeschichte des Semestertickets weiterzuschreiben.



*VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler gratuliert Lisa Lenke zum Gewinn des Fotowettbewerbs.*



# 25 Jahre KombiTicket

Viele Veranstaltungsorte für Kultur, Sport und Freizeit sowie die Nürnberger Messe sind bestens mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen. Da liegt es nahe, die Eintrittskarten gleichzeitig als Fahrkarten zu nutzen. Das KombiTicket im VGN feierte 2016 sein 25-jähriges Jubiläum.



Michael Meeske, kaufmännischer Vorstand des 1. FCN (l.), und VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler besiegeln die Fortsetzung des KombiTicket-Vertrags.

Seit 1991 bieten die städtischen Bühnen Nürnberg (heute: Staatstheater Nürnberg) und der 1. FC Nürnberg ihren Besuchern ein „Rundum-sorglos-Paket“ an: Seither ist die Eintrittskarte gleichzeitig Fahrkarte für den ÖPNV. Der Vertrag mit dem 1. FCN wurde damals im Rahmen eines feierlichen Aktes im Nürnberger Rathaus unterzeichnet. Auch das Amt für Kultur und Freizeit der Stadt Nürnberg mit den Veranstaltungsorten Tafelhalle und Katharinenruine sowie die Stadthalle Fürth gehörten zu den Partnern der ersten Stunde. Im Laufe der Jahre sind viele neue attraktive KombiTicket-Partner hinzugekommen, die ihren Besuchern ermöglichen, den Nahverkehr zur An- und Abreise ohne weitere Kosten zu nutzen.

Je nach Vereinbarung gilt das KombiTicket für die Hin- und Rückfahrt im gesamten VGN-Gebiet bis zu vier Stunden vor Veranstaltungsbeginn oder zur An- und Abreise im Stadtgebiet Nürnberg-Fürth-Stein bis Betriebschluss inklusive NightLinern – bei Fußballspielen sogar fünf Stunden vor Anstoß. Für die Besucher einer Veranstaltung bedeutet das KombiTicket einen echten Mehrwert. Im Vergleich zur Anreise mit dem Pkw entgehen sie dem Stau, der lästigen Parkplatzsuche und sparen sich obendrein noch die Parkgebühren. ÖPNV-Nutzer, die sich sonst einen Fahrschein aus dem Sortiment gekauft hätten, sparen nicht nur Geld, sondern auch Zeit, denn das Anstehen am Fahrkartenautomaten entfällt. Die

einfache Handhabung ist vor allem für Besucher von außerhalb von Vorteil, da sie ohne spezielle Tarifenkenntnisse mit ihrer Eintrittskarte einen gültigen Fahrschein erhalten.

Die Kosten für das KombiTicket, welche der Veranstalter übernimmt, sind unter anderem abhängig vom jeweiligen Gültigkeitsbereich, dem Anteil der Besucher, die mit Bus und Bahn unterwegs sein werden, der Anbindung des Veranstaltungsortes an die öffentlichen Verkehrsmittel und der Art sowie Dauer der Veranstaltung. Bei der Kalkulation werden wie in einer Solidargemeinschaft die Ticketkosten auf alle Besucher einer Veranstaltung umgelegt.

Insgesamt haben im vergangenen Jahr 22 feste Partner das KombiTicket genutzt. Für 20 einzelne Veranstaltungen gab es ebenfalls KombiTicket-Vereinbarungen, beispielsweise für das Uni-Musical „Natürlich blond“, die Holiday on Ice-Show „Believe“ oder das Norisring-Rennen. Auch wer eine Fahrkarte für eine der Fahrten mit dem historischen „Adler“ an drei Tagen im Mai und Juli ergattert hatte, konnte im Stadtgebiet Nürnberg-Fürth-Stein bequem mit Bussen und Bahnen an- und abreisen.

## ● Messebesucher profitieren

Aussteller und Besucher am Messestandort Nürnberg profitieren ebenfalls von der optimalen Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die umfassende Mobilität an allen Messtagen gewährleistet das KombiTicket. Ein



Angebot, das 2016 mehr als 250.000 Messegäste nutzen konnten, wie z.B. zur Biofach/Vivaness. Erstmals mit KombiTicket fuhren im vergangenen Jahr die Besucher der Holz-Handwerk sowie der Fensterbau FRONTALE. Ein langjähriger Partner ist die Spielwarenmesse, die 2016 den Vertrag mit dem VGN erneut verlängerte. Jedes Jahr bieten zudem mehrere Veranstalter von Kongressen in der Nürnberger Messe ihren Besuchern die Möglichkeit der freien Fahrt mit Bussen und Bahnen.

● **Zug zum Flug**

Auch für Reisende gibt es attraktive KombiTicket-Angebote. Bei mehr als einem Dutzend Reiseveranstaltern ist mit „Rail & Fly“ die An- und Abreise zum und vom Flughafen Nürnberg bereits im Reisepreis enthalten. Neben den Schienenstrecken ist auch die U-Bahn-Linie U2, die direkt zum Flughafen fährt, in diesen Service eingeschlossen.

Für Touristen gibt es die „Nürnberg Card“: Damit können sie an zwei aufeinanderfolgenden Tagen alle Museen in Nürnberg und Fürth besichtigen sowie mit U-Bahn, Straßenbahn und Bus im gesamten Bereich Nürnberg, Fürth und Stein (Tarifzone A) fahren. Ein ähn-

liches Angebot existiert in Bamberg mit der „Bamberg Card“.

● **Entwicklung**

Seit seiner Einführung im Jahr 1991 hat sich das KombiTicket äußerst positiv entwickelt. Die Einnahmen aus KombiTicket und City-Ticket haben 2004 erstmals die Eine-Million-Euro-Marke überschritten. Bereits drei Jahre später, 2007 war die Drei-Millionen-Euro-Grenze erreicht. 2016 wurden rund

3,7 Millionen Euro mit KombiTickets umgesetzt.

Neu ist seit kurzem, dass bei Einzelveranstaltungen die Hardtickets im Logo neben der Jahreszahl den Geltungsbereich enthalten. Das erleichtert die Kontrolle. Erweiterte Ausgabeformen des KombiTickets wie Print- oder HandyTicket tragen zur weiteren Steigerung der Beliebtheit bei.



# Zeitkarten unter der Lupe

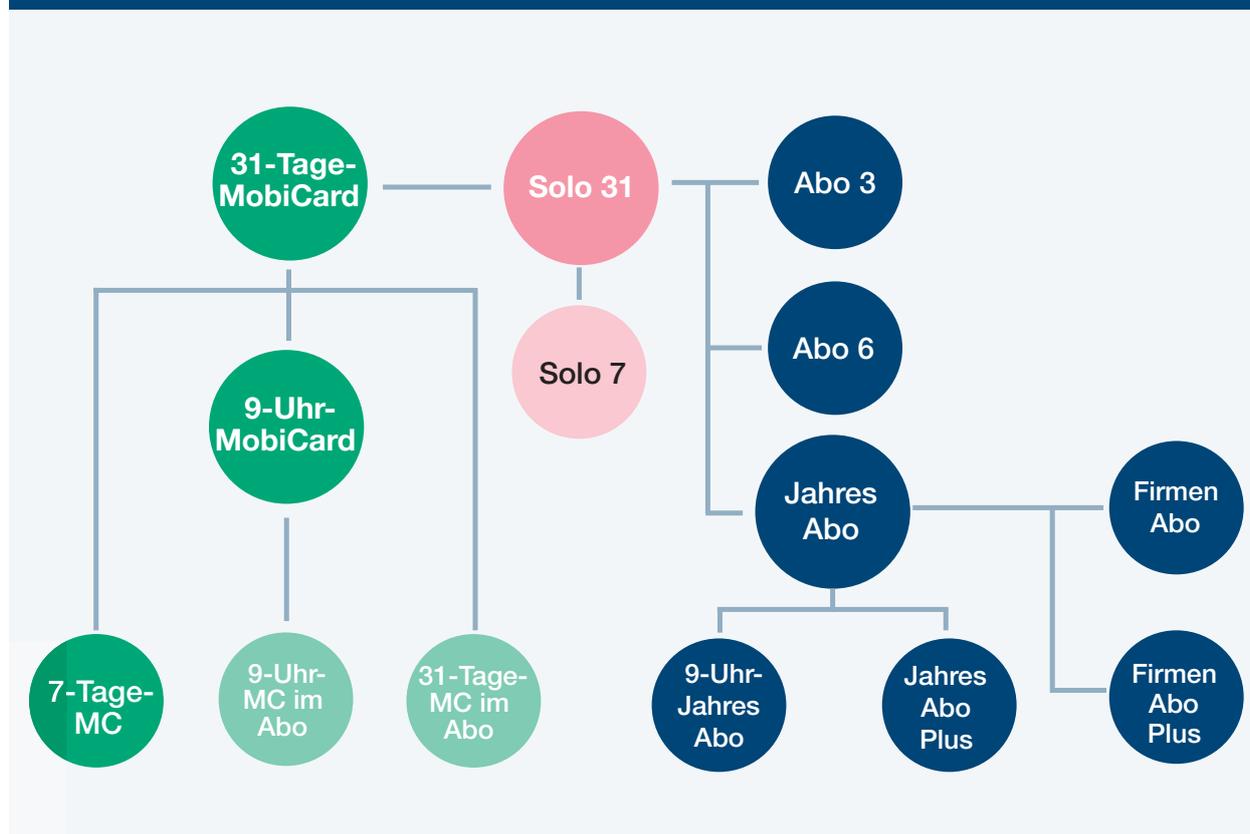
Nach der Realisierung der ersten Stufe des Tarifprojekts der Stadt Nürnberg zum Jahresbeginn 2016 folgte eine Untersuchung zur Umsetzung weiterer Tarifvorschläge für das gesamte Verbundgebiet.

Ziele des kommunalen Tarifprojekts waren die Zahl der Fahrgäste in Nürnberg zu steigern sowie mehr Fahrgeldeinnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu generieren. Dazu hatte die Stadt Nürnberg einen Gutachter beauftragt, der ein entsprechendes Maßnahmenpaket entwickelte. Flankiert wurden diese tariflichen Änderungen

von einer Erhöhung der Parkgebühren sowie einer Bezuschussung von Schülermonatsmarken durch die Stadt Nürnberg. Im Rahmen eines zunächst auf drei Jahre angelegten Pilotprojekts erfolgte zum Jahresbeginn 2016 die Umsetzung der Maßnahmen, deren Wirkung sich hauptsächlich auf das Tarifgebiet Nürnberg-Fürth und das

lokale Preisniveau beschränkte. Die übrigen Ideen erschienen anderen Verbundpartnern zunächst nicht konsensfähig, da sie die Tarifstruktur insgesamt verändern würden. Dies hätte Auswirkungen auf alle Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Deshalb wurde vereinbart, die bisher nicht konsensfähigen Bausteine für eine verbundweite

## Untersuchtes Zeitkartenportfolio





Umsetzung näher zu untersuchen, im Hinblick auf ihre Chancen und Risiken, Wechselwirkungen mit den übrigen Sortimentsteilen und insbesondere unter dem Aspekt der Einheitlichkeit und Transparenz des Verbundtarifs.

Den Auftrag für die Untersuchung erhielt das Ingenieurbüro WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung, begleitet von einer Projektgruppe mit Vertretern von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern sowie der Verbundgesellschaft. Betrachtet wurden folgende Änderungen im Zeitkartensortiment:

- Einführung einer Jahres-MobiCard im Abo mit/ohne Ausschlusszeit
- Einführung der Solo 7, persönliche Fahrkarte für sieben Tage
- Einführung der „Mix 7“, persönliche Fahrkarte inkl. Mitnahmemöglichkeit
- Einführung eines preislich reduzierten PartnerAbos
- Abschaffung der kurzfristigen Abo 3 und Abo 6
- Verlängerung der Ausschlusszeit der MobiCard auf werktags 19 Uhr

Erster Arbeitsschritt war die preisliche Einordnung der neuen Tickets in das bestehende Sortiment. Dabei hat man versucht, Rabatte für die Jahres-MobiCard durch entsprechende Aufschläge bei der monatlichen Variante aufzufangen, um Mindereinnahmen zu vermeiden. In weiteren Arbeitsschritten folgte die Ermittlung von Wandereffekten innerhalb des Sortiments und der Veränderungen im Nutzerverhalten,

die sich aus dem Preisempfinden der Käufer und den Preiselastizitäten ergeben. Diese Veränderungen wurden schließlich monetär bewertet. Auch die Imagewirkung der Maßnahmen hat die Projektgruppe betrachtet.

### ● Ergebnisse

Die Befragung von MobiCard-Kunden und die Analyse ihres Kaufverhaltens ergaben, dass nur ein kleiner Teil der Nutzer von einer Jahres-MobiCard profitieren würde. Nur rund 30 Prozent von ihnen würden vom Rabatt der Jahres-Variante profitieren. Etwa 65 Prozent dagegen müssten höhere Preise für das monatliche Ticket hinnehmen. Der Großteil der heutigen Kunden nutzt die Fahrkarte nur saisonal und kauft sie maximal sechs Mal im Jahr. Sie wären kein Potenzial für die Jahres-MobiCard. Für den Fall einer Einführung des Angebots wurden zwar Mehreinnahmen prognostiziert, allerdings wäre der Aufwand für die Umsetzung hoch, und die Kundenreaktionen auf die Verteuerung der monatlichen Tickets wären dem Image des ÖPNV wohl nicht zuträglich.

Die Differenzierung des wöchentlichen Angebots in eine Solo- und eine MobiCard-Variante wäre laut Gutachter annähernd einnahmeneutral. Auf die isolierte Einführung eines einzelnen Tickets soll allerdings verzichtet werden.

Das vorgeschlagene PartnerAbo stellt ein rabattiertes Angebot für Partner von vollzahlenden Abonnenten dar. Die Un-

tersuchung ergab, dass es keine echte Lücke im Zeitkartensortiment schließen würde, aber nach Einschätzung des Gutachters durch die Rabattierung Mindereinnahmen zur Folge hätte.

### ● Fazit

Die Bewertung der untersuchten Tarifmaßnahmen durch die Projektgruppe fiel unterschiedlich aus. Insgesamt fanden die Vorschläge nicht den erforderlichen einstimmigen Zuspruch. Es besteht aber weiterhin die gemeinsame Bereitschaft zur Weiterentwicklung des VGN-Tarifs. Nach den erheblichen Veränderungen in den letzten Jahren durch die Einführung der Stadttarife sowie die umgesetzten Maßnahmen des Nürnberger Tarifprojekts soll im Hinblick auf eine Beruhigung des Marktes zunächst auf isolierte Tarifmaßnahmen verzichtet werden. Die Verbundpartner sehen es als sinnvoll an, grundlegende Tarifänderungen gebündelt im Rahmen einer Analyse zum E-Tarif zu entwickeln, zu untersuchen und voranzutreiben.





## Landkreis Kitzingen ganz im VGN

Seit Dezember 2006 ist der Landkreis Kitzingen Mitglied im VGN, mit Sitz im Grundvertragsausschuss und im ZVGN. Das Landkreisgebiet ist nun seit Jahresbeginn 2017 voll in den VGN integriert.

Die Pendlerverflechtungen mit dem VGN-Raum sowie der Tagestourismus mit Besuchern aus dem Verbundgebiet waren der Hintergrund für die Integration des Bahnhofs Iphofen zum Fahrplanwechsel Ende 2006. Ein Jahr später folgte die Aufnahme des Bahnhofs Kitzingen in das Liniennetz des VGN. Die vielen Vorteile des Beitritts haben sich seither bestätigt. Die Pendler, etwa in den benachbarten Landkreis Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim oder nach Nürnberg, profitieren von den Vergünstigungen durch den VGN-Tarif. Die Ausflügler aus dem VGN-Raum besuchen mit TagesTicket und MobiCard in großer Zahl die Weinorte mit ihren Verkostungsmöglichkeiten und Festen. Auch das Angebot der Freizeitlinien ist seither gewachsen. Mittlerweile verkehren mit dem Mainschleifen-Express, dem Dorfschätze-Express sowie dem Bocksbeutel-Express drei Freizeitbusse ganz oder teilweise im Landkreis Kitzingen. Im vergangenen Jahr zählten diese fast 13.000 Fahrgäste.

Es lag also nahe, auch das restliche Landkreisgebiet in den VGN zu integrieren. Zum 1. September 2016 ergänzten die Bahnhöfe Buchbrunn-Mainstockheim, Dettelbach und Marktbreit das VGN-Schiennetz. Wegen der aufwän-

digeren Umstellung kamen die restlichen Buslinien zum Jahreswechsel dazu. Seitdem gilt bei Fahrten zwischen dem Landkreis Kitzingen und dem übrigen Verbundgebiet der VGN-Tarif. Im Binnenverkehr des Landkreises und für Fahrten in das Gebiet des Verkehrsunternehmens-Verbundes Mainfranken gilt der VVM-Tarif. Denn der Großteil der Pendlerbeziehungen und auch des alltäglichen Besorgungsverkehrs ist auf Würzburg ausgerichtet. Die Verbindungen mit dem Gebiet des VGN im Freizeitverkehr bestehen übrigens in beiden Richtungen. Denn für die Landkreisbevölkerung sind auch die Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen in der Städteachse oder die Ziele im Fränkischen Seenland von Interesse. Besonders beliebt bei den Sportfans sind die KombiTickets für die Spiele des Club, der Greuther Fürth oder der Nürnberg IceTigers. Bei den Heimspielen des 1. FCN ist die Nachfrage meist so groß, dass die Mainfrankenbahn mit doppelten Kapazitäten verkehrt.



Landrätin Tamara Bischof

„Der Beitritt unseres Landkreises zum VGN hat sich seit 2006 bewährt. Sowohl die Pendler, als auch der Tourismus in den Weinorten profitieren von den Angeboten des VGN. Ein sehr großer Vorteil ist die Überlappung beider Verkehrsverbünde VGN und VVM. Als einziger Landkreis in Bayern bieten wir unseren Bürgerinnen und Bürgern somit zwei Verkehrsverbünde. Damit bestehen optimale Bedingungen für die Mobilität der Menschen im Landkreis. Lohnende Ziele rücken für unsere Besucher näher heran.“



# FirmenAbo: Weiteres Kapitel aufgeschlagen

Seit 25 Jahren schreibt das FirmenAbo Erfolgsgeschichte. 2016 haben VAG und VGN ein zusätzliches Modell entwickelt, das noch mehr Menschen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen soll.

Der Berufsverkehr hat eine enorme Bedeutung im VGN. Fast ein Drittel aller Fahrten dient dem Fahrtzweck Arbeit. Vor allem die Mitarbeiter größerer Unternehmen mit guter ÖPNV-Anbindung haben bisher vom FirmenAbo profitiert. Der erste und auch heute noch größte FirmenAbo-Partner ist die DATEV. Insgesamt waren im VGN 2016 rund 27.000 Beschäftigte mit einem FirmenAbo unterwegs. Alle zusammen unternehmen etwa elf Millionen Fahrten im Jahr. Wie stark sie damit die Umwelt entlasten, wird deutlich, wenn man sich vorstellt, dass durch das FirmenAbo täglich rund 21.000 Kraftfahrzeuge weniger unterwegs sind. Würde man diese hintereinander aufstellen, reichte die Schlange ungefähr von Lichtenfels bis Nürnberg. Angesichts der weiter steigenden Zahl der Pendler leistet das FirmenAbo also einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

Relativ schnell nach Einführung des FirmenAbos 1991 haben die Absatzzahlen 1995 die 20.000er-Marke überschritten. Damit war der erste Höhepunkt erreicht, indem man viele der großen Unternehmen für das FirmenAbo gewonnen hatte. In den folgenden 20 Jahren sind

die Absatz-Zahlen um weitere 24 Prozent gestiegen.

Um noch mehr Betrieben den Weg zum FirmenAbo zu ebnen, wurde 2014 zusätzlich ein neues Modell entwickelt: das „Neukunden FirmenAbo“. Es war nicht mehr an eine feste Quote gekoppelt, die Mindestabnahmemenge von 50 Abos bestand aber weiterhin. Abhängig von der Anzahl der Neukunden, der Zahlungsweise und der Höhe des Arbeitgeberzuschusses waren 7,5 bis 15 Prozent Rabatt gegenüber dem JahresAbo möglich. Genau wie das klassische JahresAbo gibt es das FirmenAbo übrigens seit 2009 auch als Abo Plus mit Mitnahmemöglichkeit am Abend und am Wochenende.

2016 fiel die Entscheidung, das FirmenAbo auch für kleinere Unternehmen zu öffnen: Als Variante des Neukunden-FirmenAbos wurde als zunächst auf zwei Jahre befristetes Pilotprojekt das FirmenAbo ab 5 eingeführt. Seit Januar 2017 kommen Mitgliedsunternehmen der Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken (IHK) sowie der Handwerkskammer für Mittelfranken (HWK) in den Genuss dieser Vereinbarung. Voraussetzung dafür: Mindestens

fünf Mitarbeiter eines Unternehmens schließen das FirmenAbo ab, von ihnen müssen 20 Prozent Neukunden sein – bei fünf Mitarbeitern also einer. Zusätzlich verpflichtet sich der Arbeitgeber bei diesem Modell, mindestens 15 Prozent des Abo-Preises zu übernehmen.

Die Nachfrage nach dem neuen Angebot ist erfreulich – auch dank der Unterstützung durch die Partner IHK und HWK. Unter [www.vag.de/firmenabo](http://www.vag.de/firmenabo) können die Mitgliedsunternehmen der beiden Kammern einen „Schnellcheck“ durchführen, um zu ermitteln, ob das Modell für sie in Frage kommt. Sogar größere Unternehmen wurden so auf das Angebot aufmerksam. Im April 2017 konnten die ersten Teilnehmer dieses Pilotprojekts mit ihrem FirmenAbo in Busse und Bahnen einsteigen und es kommen ständig neue dazu.

*Das FirmenAbo ab 5 präsentieren (v.l.n.r.): Thomas Pirner, Präsident der Handwerkskammer für Mittelfranken, Dirk von Vopelius, Präsident der Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken, VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler und Hermann Klodner, VAG-Bereichsleiter Marketing.*

# Der erste Schritt in Richtung StUB ist erfolgt

Mit der Eröffnung der neuen Straßenbahnstrecke im Nürnberger Norden von Thon nach Am Wegfeld ist im Dezember 2016 der erste Schritt in Richtung Stadt-Umland-Bahn (StUB) erfolgt.

Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 hat Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann gemeinsam mit dem Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly und Karl-Heinz Pöverlein, Vorstand für Personal- und Sozialfragen der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, die neue rund 2,5 Kilometer lange Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 4 feierlich eröffnet. „Gerade für Pendler aus dem Nürnberger Norden ist der Ausbau eine große Verbesserung“, freute sich Herrmann. Mit rund 17 Millionen Euro habe der Freistaat mehr als die Hälfte der förderfähigen Kosten übernommen. Die Projektgesamtkosten summieren sich laut VAG auf zirka 43,6 Millionen Euro. Darin sind auch Kosten für den Straßenbau in-

klusive neuer Rad- und Fußwege, für Schallschutzmaßnahmen und die Sanierung der Brücke Götzenweg enthalten. „Das ist hervorragend angelegtes Geld“, betonte der Verkehrsminister. „Denn der öffentliche Verkehr ist gerade in Ballungszentren für unsere Bürger, die Stadtentwicklung und auch für die Umwelt von immer größerer Bedeutung.“

## ● Neuer Verkehrsknotenpunkt

Für die Straßenbahnlinie 4 der VAG beginnt mit der Streckenverlängerung zur Endhaltestelle Am Wegfeld ein neues Kapitel. Drei Haltestellen entlang der rund 2,5 Kilometer langen Trasse und eine als Ersatz für den bisherigen Endhalt Thon sind barrierearm neu gebaut

worden. Nach rund drei Jahren Bauzeit ist mit der Endhaltestelle Am Wegfeld ein neuer Verkehrsknotenpunkt im Nürnberger Norden entstanden, der für viele Umsteigemöglichkeiten und ein deutlich verbessertes Nahverkehrsangebot sorgt. Inzwischen zog die VAG eine positive Zwischenbilanz: Obwohl die Straßenbahnlinie erst seit einem halben Jahr bis zur neuen Endhaltestelle fährt und zuvor wegen der Bauarbeiten an der Hallertorbrücke ein halbes Jahr stillgelegt worden war, entsprechen die Fahrgastzahlen schon fast den prognostizierten Werten.

## ● Größter Fahrplanwechsel des Jahrzehnts

Im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 ist auch rund ein Drittel des Nürnberger Busnetzes neu ausgerichtet worden. Damit erfolgte zum 11. Dezember der größte Fahrplanwechsel des vergangenen Jahrzehnts in Nürnberg. Neben dem neu gestalteten Busnetz Nord gingen die Ringbusse an den Start. Bestehend aus den Buslinien 35 und 65 schaffen die Ringbuslinien schnelle Verbindungen und geschickte Umsteigepunkte zu anderen Buslinien sowie zu Straßen- und U-Bahnen. Gut angenommen wird nach ersten Erhebungen der VAG beispielsweise die Linie 30 von den Arcaden in Erlangen über Wegfeld, Flughafen, Herrnhütte zum Nordostbahnhof. Ebenfalls



Nürnberg's Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly (2.v.l.), Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (2.v.r.) und die VAG-Vorstände Karl-Heinz Pöverlein (l.) und Tim Dahlmann-Resing bei der Eröffnung der Neubaustrecke.

positiv ist die Entwicklung der Linie 37 (Heilig-Geist-Spital – Kriegsoffersiedlung). Sie soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 mindestens bis zu Stadtgrenze mit Anschluss an die U-Bahn-Linie U1 verlängert werden und bietet dann noch mehr Direktverbindungen und kürzere Fahrzeiten.

● **Leistungsstarkes Verkehrsmittel**

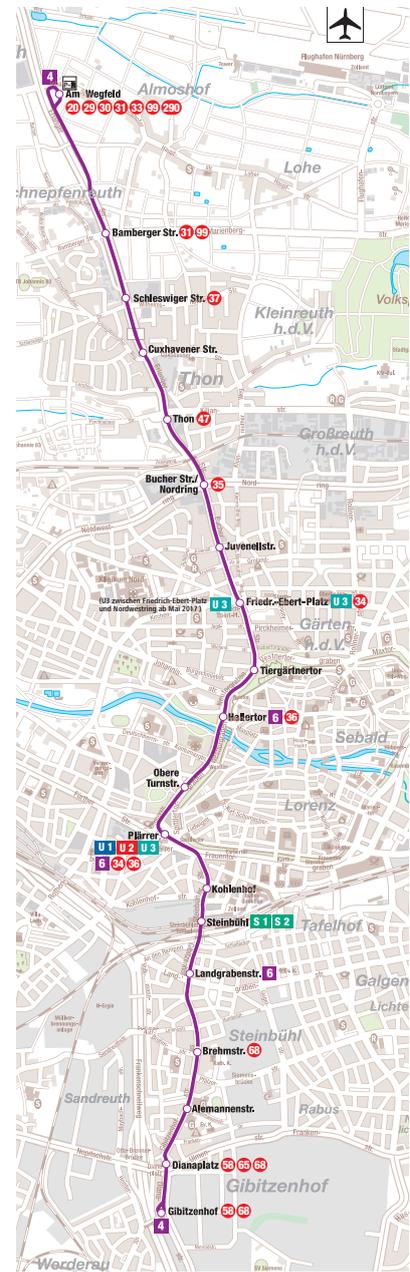
Vom Ausbau des Straßenbahn- und Busnetzes profitieren Nürnberger genauso wie Pendler aus dem Umland. Insgesamt erhoffen sich die Verkehrsplaner, dass die neue Strecke eine Entlastung des Straßenverkehrs bis zum Plärrer bringt. Aber nicht nur als leistungsstarkes Verkehrsmittel kann die Straßenbahn punkten. Sie ist mit 100 Prozent Ökostrom absolut emissionsfrei unterwegs. Die Bahnen sind zudem schnell. Von der neuen Endhaltestelle Am Wegfeld nach Thon beträgt die Fahrzeit gerade einmal sechs Minuten. Das ist nur deswegen möglich, weil die Straßenbahn auf der gesamten Neubaustrecke weitgehend unabhängig vom Individualverkehr auf einem eigenen Gleis fährt. In weiteren

zehn Minuten sind Fahrgäste dank der ÖPNV-Vorrangschaltung an den Ampeln von Thon aus am Plärrer.

Unmittelbar nach der offiziellen Eröffnung war die Linie 4 bereits am Samstag ganztags bis Betriebschluss zwischen Gibitzenhof und Am Wegfeld unterwegs. Den Regelbetrieb nahm sie mit dem Fahrplanwechsel am Sonntag, 11. Dezember, auf.

● **Ausblick: Stadtumlandbahn**

Genau an der Straßenbahn-Endhaltestelle Am Wegfeld soll einmal die Stadt-Umland-Bahn (StUB) starten und mit Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach drei Städte im Herzen der Metropolregion Nürnberg verbinden. Im April 2016 wurde der Zweckverband StUB gegründet, der die weiteren Planungen vorantreibt. Sein Ziel ist die Erstellung von Planunterlagen, die in ihrer Detailtiefe die Grundlage für ein Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz (§28 PBefG) darstellen werden. Diese Unterlagen sollen bis zum Jahr 2021 vorliegen.





## NightLiner haben in der Region an Bedeutung gewonnen

Mit einer Party und kleinen Geschenken für die Fahrgäste feierte der NightLiner Ende Januar seinen 18. Geburtstag. Am 31. Januar 1998 starteten die ersten Nachtbuslinien um 1.00 Uhr am Nürnberger Hauptbahnhof.

Seitdem bringen sie Nachtschwärmer sicher nach Hause oder zum nächsten Veranstaltungsort. Aus anfangs zwölf Linien auf Nürnberger Stadtgebiet sind 26 Linien geworden, die auch die angrenzenden Städte und Landkreise anbinden. Der NightLiner hat sich zu einer regional bedeutenden Einrichtung entwickelt. Das erklärte Armin Kroder, Landrat des Landkreises Nürnberger Land, beim offiziellen Pressetermin: „Gerade bei uns in den Landkreisen ist der NightLiner ein wichtiger Teil der Infrastruktur und bei den Eltern sehr beliebt. Die wissen es zu schätzen, dass ihre Kinder, die wegen der Entfernung nicht schnell einmal aufs Fahrrad umsteigen oder zu Fuß gehen können, mit den Bussen sicher und zuverlässig nach Hause kommen.“

Matthias Dießl, Landrat im Landkreis Fürth, bescheinigte den Nachtlinien darüber hinaus noch weiteres Ausbaupotenzial: „Die vier NightLiner-Linien im Landkreis Fürth sind ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Angebots. Sie ermöglichen den Menschen am Wochenende auch zu später Stunde heim zu kommen. Wir planen aktuell, das

NightLiner-Angebot auf dem Gebiet des Landkreises weiter auszubauen.“ Seinen Worten folgten Taten: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 richtete der Landkreis Fürth zwei neue NightLiner-Linien (N23 und N24) ein und veränderte bestehende Linien. Damit wurde erreicht, dass alle Landkreisgemeinden eine Anbindung haben. Die Gemeinden Obermichelbach, Tuchenbach, Puschendorf und Großhabersdorf werden seitdem erstmals von einem NightLiner angefahren.

Pro Nacht bringen die Busse rund 4.000 Fahrgäste ans Ziel. Am Grundkonzept hat sich in 18 Jahren nichts geändert. Den Grundstein für das NightLiner-Netz hat die VAG gelegt. „Das Konzept einer sternförmigen Abfahrt hat sich in all den Jahren bewährt“, zieht der Vorstandsvorsitzende der VAG, Josef Hasler sein Resümee nach 18 Jahren NightLiner. „So war von Anfang an gewährleistet, dass das Netz wachsen konnte und dass wir Ziele in der Region anbinden können, ohne die Struktur grundlegend zu ändern. Das und der einfache, durchgängige Stundentakt haben maßgeblich

zum Erfolg der NightLiner beigetragen.“ Noch immer sind die NightLiner am Wochenende und in den Nächten vor Feiertagen jeweils im Stundentakt unterwegs. Zentrum des Netzes ist und bleibt der Nürnberger Hauptbahnhof, an dem 14 der 26 Linien starten. Natürlich erfreuen sich die Nachtbusse bei jüngeren Fahrgästen besonderer Beliebtheit. Aber auch Eltern, die sicher sein können, dass ihre Kinder mit den NightLinern gut nach Hause kommen, Arbeitnehmer, die am Wochenende schon früh ihren Dienst antreten müssen, oder Wanderer, die frühmorgens zu einem Tagesausflug aufbrechen, wissen das nächtliche Angebot zu schätzen.

Um die „Volljährigkeit“ der NightLiner zu feiern, gab es in der Nacht vom 30. auf den 31. Januar 2016 am Nürnberger Hauptbahnhof eine Party mit Muffins und kleinen Geschenken. Außerdem durften alle Geburtstagskinder, die bis einschließlich 31. Januar 2017 selbst 18 wurden, im Monat ihres Geburtstages umsonst NightLiner fahren – als Fahrschein galt der Personalausweis. ○



# DB Regio betreibt die S-Bahn Nürnberg weiterhin

Zum Jahresbeginn 2017 stand fest: DB Regio Bayern wird die S-Bahn Nürnberg auch über Dezember 2018 hinaus betreiben. Der Entscheidung ging ein langes juristisches Tauziehen voraus.

Nachdem sich der Wettbewerber National Express Rail GmbH im Oktober 2016 aus dem Vergabeverfahren zurückgezogen hatte, kündigte im Dezember die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Vergabe an DB Regio an. Mit Erleichterung wurde diese Entscheidung in Nürnberg aufgenommen, denn sie sichert den Erhalt von rund 450 Arbeitsplätzen bei DB Regio im Großraum Nürnberg.

Ausgeschrieben hatte die BEG im Januar 2014 zwei Lose mit drei Betriebsstufen 0, 1 und 2. Ursprünglich galten die Stufen 0 und 1 als Rückfallebene, falls der erforderliche Ausbau der Infrastruktur zwischen Nürnberg und Forchheim nicht rechtzeitig abgeschlossen werden kann. Realisiert wird im Dezember 2018 die Betriebsstufe 0. Die Stufe 1 unterstellt ein zusätzliches S-Bahngleis zwischen Stadeln und Eltersdorf, Stufe 2 den viergleisigen Ausbau zwischen Erlangen und Forchheim.

Der Vertrag umfasst ein Leistungsvolumen von 7,3 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Auf den Linien S1 und S2 kommen die bekannten Triebwagen vom Typ Talent 2 zum Einsatz. Für Los 2 mit den Linien S3 bis S5 beschafft DB Regio Bayern 27 Neufahrzeuge des Typs Coradia Continental des Herstellers Alstom. Ab 2020 sollen diese zur Verfügung stehen. Bis dahin ist das vorhandene Wagenmaterial im Einsatz. Der Vertrag enthält hohe Qualitätsanforderungen der BEG, zum Beispiel zu Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Pünktlichkeit und Anschlussicherung sowie zum Sicherheitspersonal.

Das Netz der Betriebsstufe 0 besteht aus den Linien S1 Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof, S2 Roth – Nürnberg – Altdorf, S3 Nürnberg – Neumarkt und S4 Nürnberg – Ansbach – Dombühl. Hinzu kommt die neue S5, die ab 2018 zwischen Nürnberg und Allersberg verkehren wird.

## ● Wie geht es weiter?

Bis zum Start im Dezember 2018 gilt ein Übergangsvertrag. Der neue Vertrag hat dann eine Laufzeit bis 2030. Das Leistungsangebot entspricht dem heutigen Stand, neu hinzu kommt die Verlängerung der S4 von Ansbach nach Dombühl, die neue S5 von Nürnberg nach Allersberg und die vom ZVGN geforderte Taktverdichtung auf der S2 nach Altdorf. Weiterhin Wunsch bleibt die Einführung einer Nacht-S-Bahn. Noch in weiter Ferne liegt die Betriebsstufe 1 mit einem durchgehenden 20-Minuten-Takt nach Erlangen. Hier gilt es die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im Oktober 2017 abzuwarten. Dann wird sich zeigen, ob Baurecht für den Verschwenk der S-Bahntrasse über die Schmalau erteilt werden kann oder nicht. Vorsichtshalber hat der Freistaat Bayern die Planungen für eine Anbindung der Gleise im Fürther Bogen nördlich von Fürth an die Bestandsgleise als Alternativlösung beauftragt und finanziert.





# Herkulesaufgabe bewältigt: Knapp acht Monate Vollsperrung und Schienenersatzverkehr

Eine große Herausforderung für Bauleute, Planer und Fahrgäste war die Totalsperrung der Schienenstrecke zwischen Hallstadt und Lichtenfels vom 11. Januar bis 4. September 2016. Ganze 34 Wochen lang rollte hier kein Zug. Ein ausgeklügelter Schienenersatzverkehr sicherte die Mobilität von Pendlern, Schülern und Reisenden im Regionalverkehr.

Damit zum Jahresfahrplan 2018 der Schnellverkehr zwischen München und Berlin in Betrieb gehen kann, musste im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 die Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld betriebsfertig gebaut werden und auch der weitere viergleisige Ausbau bis Hallstadt erfolgen. Der Bau „unter rollendem Rad“ mit eingleisigen

in der Geschichte der DB, die geeignetere Lösung.

Während der Fernverkehr über Erfurt und Würzburg umgeleitet werden konnte, bestand vor Ort die Aufgabe, einen Schienenersatzverkehr zu realisieren, der den Ausfall der Zugverbindungen bestmöglich kompensierte. Betroffen waren der Franken-Thüringen-Express nach Sonneberg und Jena, die Verbindungen von Bamberg über Lichtenfels nach Hof und Bayreuth sowie die Strecke Bamberg/Hallstadt – Ebern. Monatelang arbeiteten die Fachleute von DB Regio Nordostbayern, agilis und der Verkehrsunternehmen am Konzept für den Schienenersatzverkehr, in Abstimmung mit den Gemeinden und Schulen.

## ● Vier Buslinien

Um einerseits schnelle Verbindungen zu ermöglichen und andererseits alle Zwischenhalte zu erschließen, sah das Konzept drei SEV-Linien zwischen Lichtenfels und Bamberg vor: Einen Expressbus, der über die Autobahn stündlich zwischen den beiden

Endpunkten verkehrte (rote Linie), einen zweistündlichen, in der Hauptverkehrszeit stündlichen Schnellbus mit Zwischenhalten in Bad Staffelstein, Ebensfeld und Zapfendorf (gelbe Linie) sowie eine Linie, die als Ersatz für die Regionalbahn stündlich alle Halte bediente (blaue Linie). Kein Zugbetrieb war zudem auf der R26 Bamberg – Ebern möglich. Hier organisierte agilis ein SEV-Angebot mit stündlichen Verbindungen zwischen Hallstadt und Ebern. Auch an mobilitätseingeschränkte Fahrgäste war gedacht. Nach Voranmeldung konnten sie in den Niederflurbussen der gelben und blauen Linie befördert werden. Soweit die Besetzung es zuließ, war dort auch die Mitnahme von Fahrrädern möglich. Ab Ende März wurde an Wochenenden und Feiertagen sowie täglich in den Pfingst- und Sommerferien sogar für einen Fahrradtransport mit Klein-LKW gesorgt.

Über den SEV informierten ein umfangreiches Fahrplanheft, die Internetseiten der Deutschen Bahn sowie von agilis und VGN, Kundenzeitschriften, Newsletter und die Medien ausführlich. Alle



Abschnitten und häufigen kürzeren Streckensperrungen hätte erhebliche Einschränkungen für die Dauer von etwa acht Jahren bedingt. Deshalb war die Totalsperrung, eine der längsten



Verbindungen waren in den Auskunftssystemen von DB und VGN enthalten, für die S1 und R2 legte der VGN einen Baustellenfahrplan mit einer Auflage von 73.000 Heften auf. Abokunden, die trotz SEV lieber mit dem Zug fahren wollten, hatten die Möglichkeit, die Zugverbindungen über Kulmbach und Bayreuth nach Nürnberg zu nutzen. Die Bahn erkannte ihr VGN-Abo auf dieser Route an.

### ● Hohe Qualität

Um vor allem Anfangsschwierigkeiten möglichst schnell abzustellen, setzten die Verkehrsunternehmen Servicekräfte als so genannte Reisendenlenker ein. Diese halfen den Fahrgästen bei Orientierung und Umstieg oder verkauften in den agilis-Bussen auch Fahrkarten. Busdisponenten griffen ein, wenn etwa

bei Staus und Verspätungen ein zusätzlicher Bus erforderlich war. Probleme im Schülerverkehr konnten durch Zusatzbusse oder Anpassungen im Fahrplan beseitigt werden. Bei der Halbzweijahresbilanz Ende April lag die Pünktlichkeit bei 95 Prozent. Rückmeldungen von Abo-Kunden, die als Baustellenfahrer ihre Erfahrungen protokollierten, haben zur Qualität des SEV wesentlich beigetragen. Sie erfassten die Pünktlichkeit, das Sitzplatzangebot und die Sauberkeit der Busse.

### ● Ausbau nach Plan

Pünktlich zum geplanten Termin am 4. September 2016 konnte der Zugbetrieb wieder aufgenommen werden. Das Konzept der Totalsperrung sowie des SEV ging auf. Für diesen Tag bot Regio Nordostbayern ein Eröffnungsticket

zum Preis von zwei Euro an, mit dem die von den Baumaßnahmen betroffenen Schienenstrecken in Oberfranken und Thüringen befahren werden konnten, inklusive der agilis-Züge. Inbegriffen war ein Gratisgetränk bei den Bahnhofsfrühschoppen mit Musik in Breitengüßbach und Ebensfeld. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 kann der Schnellverkehr zwischen München und Berlin an den Start gehen. Doch auch in den nächsten Jahren wird noch an der Ausbaustrecke gebaut. Auf Hochtouren laufen die Arbeiten, wo Baurecht besteht: nördlich von Forchheim, zwischen Baiersdorf und Erlangen sowie zwischen Eltersdorf und Erlangen. Noch in der Planungsphase befinden sich Streckenabschnitte zwischen Bamberg und Forchheim und der Abschnitt Fürth – Eltersdorf.



## Zahlen und Fakten

24 Kilometer Gleis zurückgebaut

36 Kilometer Gleis neu verlegt

Inkl. Weichen, Signaltechnik, Bahnübergänge, Schallschutz, Naturschutzmaßnahmen

4 Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut (Ebensfeld, Zapfendorf, Ebing, Breitengüßbach)

1.100 Meter Verlegung des Mains in neues Flussbett

35.000 Busfahrten im SEV

150 Busfahrten täglich

# Daten zur Mobilität

Für Verkehrsplanung, Infrastrukturausbau oder für politische Entscheidungen bilden Verkehrserhebungen und Kundenbefragungen eine wichtige Grundlage. Aber auch zur eigenen Standortbestimmung ist es gut zu wissen, wie Fahrgäste die Leistungen eines Verkehrsunternehmens oder -verbundes einschätzen.



Deshalb nimmt der VGN regelmäßig am ÖPNV-Kundenbarometer teil, das 2016 zum 18. Mal von TNS Infratest durchgeführt wurde. Außerdem startete im vergangenen Jahr das Institut für angewandte Sozialwissenschaft, infas, Deutschlands größte Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“.

Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten. Zwischen Mai 2016 und September 2017 werden bundesweit rund 135.000 Haushalte zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Die Untersuchung ist ein gemeinsames Projekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), einiger Bundesländer, Städte und Gemeinden sowie zahlreicher regionaler Verkehrsverbände und -betriebe. Im VGN-Gebiet beteiligen sich mit vertiefenden Untersuchungen die Landkreise Ansbach, Bamberg, Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Fürth, Kitzingen, Lichtenfels, Neumarkt, Neustadt a.d. Aisch-Bad Windsheim, Nürnberger Land, Roth und Weißenburg-Gunzenhausen sowie die Städte Ansbach, Nürnberg, Schwabach und Stein.

Die zentrale Aufgabe der Studie besteht darin, repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemografie von Personen und Haushalten und ihrem

Alltagsverkehr (z.B. Wege nach Zwecken und Verkehrsarten) für ein ganzes Jahr zu erhalten und wurde bereits in den Jahren 2002 und 2008 durchgeführt. MiD bietet darüber hinaus aktuelle Datengrundlagen zu wichtigen Einflussgrößen der Mobilität und bildet die Basis für Verkehrsmodelle. Nicht nur für die Verkehrsplanung, für Forschung und das wissenschaftliche Erkenntnisinteresse sind Ergebnisse der Studie von Bedeutung, auch für konkrete politische Entscheidungen liefern sie die quantitativen Hintergrundinformationen. Ergebnisse sollen ab 2018 zur Verfügung stehen.

## ● Eigene Standortbestimmung

Liefert MiD also in erster Linie Daten für die Planung, ist das ÖPNV-Kundenbarometer ein Instrument für die interne Standortbestimmung von Verkehrsunternehmen und -verbänden. Denn in dieser Studie wird die Zufriedenheit von Fahrgästen erhoben. 2016 haben 49 Verkehrsanbieter teilgenommen – so viele wie nie zuvor.

Das ÖPNV-Kundenbarometer umfasst insgesamt knapp 26.000 repräsentative telefonische Interviews mit Nutzern von ÖPNV-Verkehrsmitteln. Die Fahrgäste

werden nach ihrem Nutzungsverhalten und ihrer Zufriedenheit mit bis zu 40 Leistungsmerkmalen auf einer Skala von 1 bis 5 befragt.

Der VGN näherte sich 2016 bei der Globalzufriedenheit seinem Bestwert von 2014 an. Mit 2,69 lag er wieder deutlich über dem Branchendurchschnitt (2,83). Auch bei allen anderen Leistungen außer beim Tarif, dem Sortiment und dem gedruckten Fahrplan lag er über oder im Branchendurchschnitt. Weit besser als der Durchschnitt wurden beispielsweise der Internet-Auftritt sowie die Freundlichkeit des Personals und die Information bei Störungen und Verspätungen bewertet.

Verbessert hat sich der VGN im Vergleich zum Vorjahr vor allem bei der Fahrplan-Information an Haltestellen, bei der Pünktlichkeit, beim Linien- und Streckennetz, bei den Anschlüssen, dem Platzangebot im Fahrzeug, bei Komfort und Ausstattung an Haltestellen, Sauberkeit und Gepflegtheit an Haltestellen, der Taktfrequenz und der Bequemlichkeit im Fahrzeug.





Dank Ausbauprogramm bald barrierefrei – Bahnhof Bad Staffelstein

## Barrierefreiheit im SPNV

**Auf absehbare Zeit wird das Netz der S-Bahn Nürnberg komplett barrierefrei ausgebaut sein. Handlungsbedarf besteht dagegen weiterhin im Regionalbahnnetz, doch auch hier gibt es Fortschritte.**

Eine gute Nachricht erreichte den VGN im Dezember 2016: Der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn vereinbarten den weiteren barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen. Tags zuvor hatte der Ministerrat das „Bayerische Aktionsprogramm für barrierefreie Infrastruktur 2021“ beschlossen. Das so genannte Bayern-Paket II beinhaltet den Ausbau von zwölf wichtigen Bahnhöfen in Bayern, das Gebiet des VGN ist mit fünf Stationen vertreten. Die Bahnhöfe Ansbach und Pleinfeld sollen bis 2021 ausgebaut sein, der Umbau der Bahnhöfe Amberg, Pegnitz und Fürth wird bis zur Baureife geplant. „Damit hat sich das jahrelange Engagement des ZVGN für den barrierefreien Ausbau gelohnt. „Wir sind dem Freistaat sehr dankbar, dass er in den Gesprächen mit der Bahn die Initiative ergriffen hat und nun auch den Löwenanteil der Finanzierung übernimmt“, freute sich der Vorsitzende des ZVGN, Landrat Armin Kroder. Zuvor hatte der ZVGN dem bayerischen Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann eine Liste mit 46 Haltepunkten im Verbandgebiet übergeben, die den Ausbaubedarf dokumentiert.

„Barrierefreiheit ist uns ein großes Anliegen, deshalb ist der Freistaat auch bei zahlreichen Projekten in Vorleistung getreten. Ich erwarte aber schon von Bund und DB, dass beide ihr Engagement in diesem gesellschaftspolitisch so wichtigen Bereich deutlich verstärken“, erklärte der Verkehrsminister anlässlich der Vereinbarung. Eine Forderung, der sich der ZVGN anschließt. Auf Initiative des Freistaats hat der Bund schließlich auch sein Zukunftsinvestitionsprogramm 2016 bis 2018 (ZIP) um die Bahnhöfe Bad Windsheim, Kirchenlaibach und Bad Staffelstein erweitert. Zuvor war schon der Ausbau der Halte Oberdachstetten, Rückersdorf und Iphofen enthalten. Mit Pönalemitteln der BEG erfolgt zudem der Ausbau des Bahnhofs Uffenheim.

Das schon heute weitgehend barrierefrei gestaltete Netz der S-Bahn Nürnberg soll bis 2021 vier neue Haltepunkte erhalten: Leutershausen-Wiedersbach, Fürth-Stadeln, Fürth-Steinach und Forchheim-Nord. Die bestehenden Stationen Dombühl, Fürth-Klinikum, Erlangen-Eltersdorf, Forchheim Bahnhof und Kersbach werden ausgebaut. Zur Vorbereitung auf den künftigen Einsatz der Triebfahrzeuge vom Typ Talent 2 sollen die Bahnsteige an der

heutigen S2 für einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg auf eine Höhe von 76 Zentimetern umgebaut werden. ○





## Förderprogramme bleiben erhalten

Mit der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurde auch der Fortbestand der wichtigsten Fördertöpfe für den ÖPNV gesichert. Das bedeutet mehr Planungssicherheit für Infrastrukturprojekte der Kommunen wie auch für den SPNV.

Nach der Einigung im Oktober 2016 ist mittlerweile das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen. In der Kurzfassung: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes wird auch über das Jahr 2019 hinaus fortgeführt. Die im Zuge der Förderalismusreform seit 2007 vom Bund an die Länder geleisteten Entflechtungsmittel fließen ab 2020 den Ländern in Form von Geldern aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes zu. Die Regionalisierungsmittel wurden 2016 aufgestockt und werden bis 2030 mit 1,8 Prozent jährlich dynamisiert.

Insbesondere beim GVFG mischt sich die Freude mit der Enttäuschung über nicht erfüllte Erwartungen. Zwar ist der Fortbestand der Bundesförderung die Grundlage für kommunale Verkehrsprojekte wie die Stadt-Umland-Bahn Erlangen und die Verlängerung der Straßenbahn zum Areal an der Brunecker Straße sowie nach Kornburg. Bis 2025 bleibt das Gesetz durch eine so genannte Versteinerungsklausel jedoch unveränderbar und auf dem seit 1997 bestehenden Volumen von 332,56 Millionen Euro jährlich eingefroren. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wäre eine Erhöhung auf 500 Millionen Euro notwendig. Durch den aufgelaufenen Investitionsstau ist das GVFG heute schon um das 20-fache überzeichnet. Nicht gefördert werden auch in Zukunft Unterhalt und Sanierung der in die Jahre gekommenen Infrastruktur.

Erfreulich ist die Nachfolgeregelung für die 2019 auslaufenden Entflechtungsmittel. Sie sichert die Mittel, die für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur dringend nötig sind. Dafür erhalten die Länder weiterhin den Betrag von 1,3 Milliarden Euro pro Jahr aus dem Umsatzsteuertopf. Allerdings ist schon bei den bisherigen

Entflechtungsmitteln Ende 2014 die Zweckbindung für Verkehrsprojekte ausgelaufen. Damit Planungssicherheit besteht und die Mittel vollständig für den Infrastrukturausbau verwendet werden können, müsste erneut die Zweckbindung im Landesgesetz fixiert werden. Gute Nachrichten gab es auch zu den Regionalisierungsmitteln. Mit ihnen finanzieren die Länder das Angebot im SPNV. Sie sollen von den 1,2 Milliarden für Bayern in 2016 auf 1,6 Milliarden bis zum Jahr 2030 dynamisiert werden. Spielräume verschafft auch, dass der Anstieg der Transportpreise auf die Höhe der jährlichen Dynamisierung begrenzt werden soll.

Bei aller Erleichterung durch den Erhalt der Finanzierungsinstrumente bleibt der Nahverkehr in Deutschland unterfinanziert. Denn zur Sanierung der vielerorts maroden Infrastruktur kommen weitere Zukunftsaufgaben hinzu, wie die Digitalisierung, die Barrierefreiheit im ÖPNV und der notwendige Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz.





# BVWP 2030 eröffnet Möglichkeiten für den Nahverkehr

Vom neuen Bundesverkehrswegeplan kann künftig auch die S-Bahn Nürnberg profitieren. Mit der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ sieht der Plan unter anderem den Ausbau von drei Streckenabschnitten im Gebiet des VGN vor. Langjährige Forderungen des ZVGN werden damit erfüllt.

Zwar hat der BVWP in erster Linie den Fern- und Güterverkehr im Fokus. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schienenstrecken schafft allerdings Spielräume, die auch dem Nahverkehr zugutekommen können. Eingestuft in die höchste Kategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ ist die Ausbaustrecke Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg. Bereits seit 2011 wird der Streckenabschnitt zwischen Würzburg und Fürth als „überlasteter Schienenweg“ eingestuft. Zur Engpassbeseitigung sieht der Bundesverkehrswegeplan nun ein drittes Gleis im Abschnitt Siegelsdorf – Fürth vor. Diese bauliche Entlastung eröffnet auch Möglichkeiten für Verbesserungen im Nahverkehr, für mehr Fahrplanstabilität oder sogar den Ausbau der Strecken im Sektor West nach S-Bahn-Standard. Der VGN wird sich im Gespräch mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft deshalb dafür einsetzen, dass der Sektor West unter den veränderten Rahmenbedingungen neu untersucht wird.

Als großen Erfolg wertet der Verkehrsverbund auch die Aufnahme der Elektrifizierung der Schienenstrecke Nürnberg – Marktredwitz mit der Kategorie vordringlicher Bedarf. Die Elektrifizierung

der Franken-Sachsen-Magistrale ist die entscheidende Voraussetzung für einen Ausbau nach S-Bahn-Standard auf der rechten Pegnitzstrecke. Nur mit einem schon vorhandenen Fahrdrabt würde sich der Ausbau der Strecke nach Hersbruck und Neuhaus sowie auf der Nebenstrecke nach Schnaittach und Simmelsdorf realisieren lassen.

Auch die Ausbaustrecke Nürnberg – Passau liegt zum Teil im Gebiet des VGN. Sie ist hoch belastet durch den internationalen Fern- und Güterverkehr.

Für den Abschnitt Feucht – Neumarkt sieht der BVWP den Bau eines dritten Gleises vor. Damit dürfte es möglich sein, die S-Bahn hier künftig in einem durchgehenden Takt zu betreiben sowie eine höhere Fahrplanstabilität zu erreichen. Derzeit muss der Takt jede zweite Stunde wegen eines durchfahrenden IC unterbrochen werden. ZVGN und Verbundgesellschaft werden darauf hinwirken, dass bei den weiteren Planungen auch die Belange des Nahverkehrs berücksichtigt werden.





## In der Region vernetzt

**Praktika, Projektarbeit und Lehraufträge: Zwischen der Technischen Hochschule Nürnberg und der regionalen Nahverkehrsbranche hat sich eine vielseitige und lohnende Kooperation entwickelt. Darüber sprachen wir mit Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke und seinen Mitarbeitern Daniela Schlenker und Patrick Schwentek.**

Seit 2013 gibt es an der Technischen Hochschule Nürnberg den Masterstudiengang „Urbane Mobilität (Verkehrswesen)“. Sie verfolgen damit einen interdisziplinären Ansatz und kooperieren auch mit der Nahverkehrsbranche in der Region. Wie kam es dazu?

### Prof. Kipke:

Anlass war der wachsende Bedarf an gut ausgebildeten Fachleuten im Sektor Verkehr und Logistik. Zunehmend konzentrieren sich Wirtschaft und Bevölkerung auf die Zentren und Großstädte. Hinzu kommen steigende Energiepreise, die Aufgaben des Umwelt- und Klimaschutzes und weitere sich verändernde Rahmenbedingungen. Mit Blick auf die Zukunft erfordert das neue Strategien und entsprechend ausgebildetes Personal in den Firmen, der öffentlichen Verwaltung und bei den Verkehrsunternehmen. Gerade die Wirtschaft forderte mehr Masterabsolventen. An den Hochschulen war

das Thema Mobilität dagegen häufig noch ein Randthema.

Das klingt, als hätte man Ihnen fast die Türen eingerannt?

### Prof. Kipke:

So war es leider nicht. Wir hatten einige Anfangsschwierigkeiten und gerade in der Startphase nur wenig Unterstützung aus der einschlägigen Industrie. Bereits im Vorfeld begann jedoch die Kooperation mit der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, die uns seit 2010 wirklich sehr unterstützt hat. 2012 bekamen wir vom Freistaat grünes Licht für den neuen Studiengang. Allerdings mit der Vorgabe: keine zusätzlichen Kosten, kein zusätzliches Personal. Das war dann ein Feld für Idealisten. Die Kapazität musste aus den bestehenden Fakultäten Bauingenieurwesen, Maschinenbau und Versorgungstechnik sowie Betriebswirtschaft generiert werden. Deshalb greifen wir auch gerne auf

Lehrbeauftragte zurück, die dabei gleich den Bezug zur Praxis vermitteln.

Wie hat sich die Kooperation mit der regionalen Nahverkehrsbranche seither entwickelt?

### Prof. Kipke:

Die Kooperation ist sehr vielseitig. Sie umfasst heute Lehraufträge (Tim Dahlmann-Resing, VAG, sowie Andreas Mäder und Tilman Gänslar, VGN; Anm. d. R.), Masterarbeiten, Berufspraktika und Werksstudenten beim VGN, der VAG, bei PB Consult und auch bei staatlichen Stellen. Unser Gewinn liegt nicht nur in der Einsparung von Personalkosten oder beim Betreuungsaufwand, den wir als Hochschule nicht alleine stemmen könnten. Vor allem haben wir direkte Ansprechpartner in der Praxis und es fallen persönliche Barrieren weg. Wenn wir dann noch Absolventen im Verkehrsunternehmen haben, funktioniert es noch besser. Außerdem gibt es noch die monat-



lichen verkehrswissenschaftlichen Vorträge in Kooperation mit der DVWG (Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft). Hier engagiert sich Georg Kern, Geschäftsführer von PB Consult, sehr. Unsere Strategie war, mit der Vortragsreihe gleichzeitig auf die Hochschule aufmerksam zu machen und die DVWG als Ersatz für eine Alumni-Institution für unsere Absolventen zu werben. Wir sind eben personell nicht gut ausgestattet.

**Frau Schlenker, Sie sind wissenschaftliche Mitarbeiterin bei Professor Kipke und seit kurzem eine Vorsitzende des Jungen Forums der DVWG in Nordbayern. Über ein Jahr waren Sie als Werkstudentin beim VGN tätig und haben am Verkehrsmodell DIVAN gearbeitet. Welche Vorteile sehen Sie in der Vernetzung?**

**Daniela Schlenker:**

Die DVWG ist für mich ein wichtiges Bindeglied zwischen den Studierenden und den Unternehmen sowie Institutionen. Mit der Zeit könnten sich die Absolventen dort noch verstärkt vernetzen. Ich denke, die DVWG hat ihren Nutzen durch den Nachwuchs und die Themen, die wir einbringen. Was die Tätigkeit als Werksstudentin angeht, habe ich sehr davon profitiert, in der Praxis das anwenden zu können,

was ich bis dahin nur in der Theorie gelernt habe. Aber auch anders herum, den theoretischen Hintergrund zu dem zu bekommen, was ich in der Praxis kennengelernt habe. Man versteht, was man macht und warum man es so macht.

**Herr Schwentek, als Praktikant haben auch Sie bei der Verbundgesellschaft gearbeitet. Heute sind Sie wissenschaftlicher Mitarbeiter am NCT (Nuremberg Campus of Technology) bzw. hier an der TH. In Ihrer Masterarbeit sowie der Doktorarbeit haben Sie sich mit Verkehrsmodellen beschäftigt. Wie sind Ihre Erfahrungen?**

**Patrick Schwentek:**

Das war für mich eine aufregende Zeit. Denn als ich mich beim VGN mit Verkehrsmodellen beschäftigt habe, war man an der TH mit dem theoretischen Teil noch gar nicht so weit. Das war dann echte Projektarbeit. Dabei habe ich sehr viel gelernt, das ich danach hier an der Hochschule weitergeben konnte. Die Praxis veranschaulicht die Theorie enorm. Sehr von Vorteil war auch die Flexibilität, die mir eingeräumt wurde. Während ich meine Masterarbeit verfasst habe, konnte ich die Tätigkeit als Werksstudent zurückfahren, in der Prüfungszeit sogar pausieren.

**Vier Jahre nach dem Start des Studienganges Urbane Mobilität: Wo stehen Sie heute, Herr Professor Kipke? Und was wünschen Sie sich noch?**

**Prof. Kipke:**

Inzwischen hat sich der Studiengang etabliert und an Bedeutung über die Region hinaus gewonnen. Unsere Absolventen finden überwiegend in Ingenieurbüros eine Beschäftigung, bei Verkehrsverbänden und -unternehmen, in der Logistikbranche, in der Lehre und zum Teil in der öffentlichen Verwaltung. Wir sind stolz darauf, dass unsere Absolventen inzwischen sogar im höheren technischen Dienst der staatlichen Bauverwaltung Fuß fassen konnten. Früher hatten die ihre Mitarbeiter nur von den Universitäten rekrutiert. Unsere Absolventen schlagen sich sehr gut. Die Mobilitätsbranche ist in ihrer ganzen Breite ein riesiger Zukunftsmarkt, deshalb wird unser interdisziplinärer Studiengang noch weiter an Stellenwert gewinnen. Für die Zukunft wünsche ich mir, dass noch mehr Unternehmen und Institutionen unsere Kompetenz abrufen. Es ist noch nicht überall angekommen, aber es wird immer besser. ○

*Das Gespräch führten Manfred Rupp und Barbara Lohss.*

# Immer mehr Schnittstellen für VGN-Daten

Immer mehr Fahrgäste nutzen die Vorteile des elektronischen Ticketkaufs und der mobilen Fahrplanauskunft. Auch externe Anbieter greifen auf die Daten des VGN zurück.

So können Fahrgäste beispielsweise unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de) oder [www.bayern-fahrplan.de](http://www.bayern-fahrplan.de) sowie über die Apps „moovel“ oder „Öffi“ Fahrplanauskünfte des VGN abrufen. Seit Februar 2016 bietet auch Google Maps erstmalig für das VGN-Gebiet eine vollständige Routenplanung an. Der VGN stellt die dafür benötigten Fahrplandaten zur Verfügung. Wer unter [www.google.de/maps](http://www.google.de/maps) die Routenplaner-Funktion aktiviert und dort bei der Verkehrsmittelwahl den Button „mit öffentlichen Verkehrsmitteln“ anklickt, bekommt die nächsten Fahrtmöglichkeiten mit S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn oder Bus inklusive Fahrtzeitangabe und Informationen zu Takten angezeigt. Da

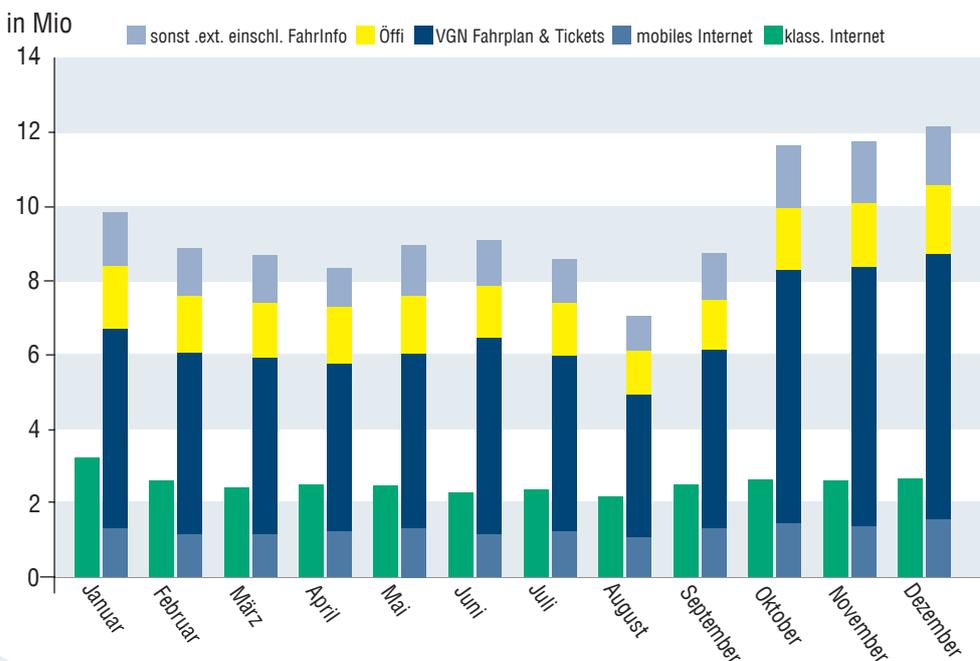
Google beispielsweise die Fußwege zur Haltestelle oder die Wege bei einem Umstieg selbst ermittelt, können im Einzelfall andere Fahrtempfehlungen zustande kommen als bei der VGN-Auskunft, obwohl Start- und Zielangaben übereinstimmen. Außerdem sind Hinweise auf Bedarfsverkehre wie Anrufsammeltaxi (AST)-Verkehre nicht verfügbar.

## ● Echtzeitauskunft als Betaversion

Informationen aus erster Hand bietet die bewährte und umfassende Fahrplanauskunft, die seit Oktober 2016 auch als Betaversion mit Echtzeitdaten

zur Verfügung steht. Unter [live.vgn.de](http://live.vgn.de) sind Abfahrtsmonitore und Verbindungsauskünfte im klassischen und mobilen Internet abrufbar. Die neue Fahrplanauskunft des VGN enthält Echtzeitdaten mehrerer Verkehrsunternehmen und kann für deren Linien nun auch kurzfristige Abweichungen vom Fahrplan anzeigen und bei der Verbindungssuche berücksichtigen.

Auch die VGN-App „Fahrplan und Tickets“ bietet Auskunft und Verbindungssuche sowie zusätzliche Informationen, z. B. zu Tarifen, kurzfristigen Fahrplanänderungen und neuen Angeboten. Außerdem können Fahrgäste ihre Fahrkarten direkt online erwerben.



Die mobilen Auskunftsdienste werden von den Kunden bei der Ermittlung ihrer Verbindung bevorzugt genutzt.

Seit dem Start des VGN Onlineshops im Juli 2015 befindet sich die Nachfrage nach Print- und HandyTickets im stetigen Aufwind. Allein im Verlauf des Jahres 2016 nahm die Zahl der registrierten Onlinekunden um mehr als 50 Prozent von 107.000 auf 168.000 zu. Das Umsatzvolumen des Onlineshops liegt mittlerweile bei rund elf Millionen Euro. Im Jahr 2016 wurden rund 870.000 Print-, Versand- und Handytickets verkauft; etwa 26 Prozent mehr als im Vorjahr (2015: rund 690.000). Ohne das Semesterticket liegt die Steigerung bei 20 Prozent.

Doch nicht nur Privatkunden greifen auf den VGN Onlineshop zu. Auch die KombiTicket-Partner des VGN verkaufen ihre Eintrittskarten mit Fahrtberechtigung zunehmend als PrintTicket über eine Schnittstelle zum VGN-Shop.





# Erfolgreich die Werbetrommel gerührt

„Musik für die Augen“ versprach die bayerische Landesgartenschau in Bayreuth. An diesem „Konzert“ teilgenommen hat auch der VGN, der mit seinem InfoMobil vor Ort war.

Beim Bahn-Familientag auf der Landesgartenschau am 10. Juli boten agilis, DB, VGN und der Verkehrsverbund Vogtland ein buntes Programm für alle Besucher. Von der Hüpfburg für die Kleinsten über den Fahrsimulator für technisch Interessierte bis hin zu Ausflugstipps für Wanderer, Radfahrer oder Städtetouristen war alles dabei.

Nicht nur an diesem Aktionstag bot der VGN den Besuchern der Landesgartenschau einen besonderen Service. Auch an allen anderen Tagen erhielten VGN-Kunden gegen Vorlage ihres Fahrscheins zwei Euro Ermäßigung beim Kauf einer Tageskarte für Erwachsene. Als besonderer Botschafter war ein Regio-Shuttle der agilis Verkehrsgesellschaft mit dem Namen „Festspiel- und Universitätsstadt Bayreuth“ bis Oktober 2016 in ganz Oberfranken unterwegs. Über 900.000 Besucher kamen zur Landesgartenschau, obwohl das Wetter nicht immer mitspielte.

Insgesamt war das VGN-InfoMobil im letzten Jahr 12 Mal im Einsatz, unter anderem auf dem Bratwurstgipfel in Pegnitz, beim Outdoortag in Happurg und beim Seenlandmarkt in Absberg. Seit der Landkreis Lichtenfels zum VGN gehört, ist auch der Korbmarkt

im September in Lichtenfels ein fester Programmpunkt des InfoMobil-Einsatzplans. Seit vielen Jahren schon steuern die VGN-Mitarbeiter alljährlich den Fränkische-Schweiz-Marathon in Ebermannstadt an. Sehr begehrt waren die Infos des VGN auch auf der Tourismusbörse beim Nürnberger Frühlingsvolksfest. Und natürlich durfte der Infobus auf der Verbrauchermesse Consumenta nicht fehlen, die im Nürnberger Messezentrum den Herbst eingeläutet hat. Aber auch für Promotion-Einsätze für das SemesterTicket kam das 12 Meter lange und 14 Tonnen schwere Gefährt zum Einsatz.

Die VGN-Mitarbeiter rührten am InfoMobil nicht nur die Werbetrommel, sondern gaben auch Auskünfte und berieten zu Fahrpreisen und Tarifen. Sie druckten persönliche Fahrpläne aus, hatten Tarifzonen- und Netzpläne zum Mitnehmen dabei und verteilten nicht zuletzt die beliebten Freizeittipps.

Vor allem auf der Consumenta waren Informationen zur Neukunden-Werbeaktion gefragt, die von November 2016 bis Februar 2017 stattfand. Neukunden, die sich für ein JahresAbo, JahresAbo Plus oder 9-Uhr-JahresAbo werben ließen, erhielten eine Dankeschön-Prämie

in Form eines Einkaufsgutscheins in Höhe von 30 Euro. Auch der Werber erhielt einen der bei Obi, Rossmann, Galeria Kaufhof, Tchibo oder MediaMarkt einlösbaren Gutscheine.

Der Erfolg der Aktion war groß. Über 1200 neue Abschlüsse wurden gezählt. 47 Prozent davon waren 9-Uhr-JahresAbos für das Stadtgebiet Nürnberg-Fürth-Stein, 45 Prozent JahresAbos ohne Ausschlusszeit.





# Neuer Rekord bei den Freizeitlinien im Jubiläumsjahr

Mit über 99.000 Fahrgästen haben die Freizeitlinien des VGN im Jahr ihres 25-jährigen Jubiläums 2016 einen neuen Rekord erreicht – trotz der regenreichen Monate im Frühjahr und Sommer. Das entspricht einer Steigerung von fast elf Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Sogar das bisherige Spitzenjahr 2014 ist damit übertrumpft worden und die magische Grenze von 100.000 Fahrgästen rückt in greifbare Nähe.

Zum Erfolg der insgesamt 24 Freizeitbuslinien hat unter anderem eine neue Linie im fränkischen Weinland beigetragen. Nach der Integration des gesamten Landkreises Kitzingen in den VGN zum 1. September 2016 nahm der Mainschleifen-Express zwischen Kitzingen und Volkach den Betrieb auf. Obwohl die neue Freizeitlinie nur zwei Monate im Einsatz war, können sich die Fahrgastzahlen durchaus sehen lassen: 2.287 Fahrgäste nutzten die Verbindung zur touristisch interessanten Mainschleife bei Volkach

mit Halten in Dettelbach, Schwarzach, Sommerach und Nordheim. Auch die beiden anderen Kitzinger Freizeitlinien Dorfschätze-Express und Kirchengurg-Express konnten mit VGN-Ticket genutzt werden. Sie verkehrten wie alle anderen Freizeitlinien vom 1. Mai bis 1. November 2016.

## ● Neuer Spitzenreiter

Mit fast 17.000 Fahrgästen überholte der Wiesenttal-Express 2016 den Spit-

zenreiter der letzten beiden Jahre, den Trubachtal-Express. An dritter Stelle blieb mit einem Zuwachs von über zehn Prozent der Hallerndorfer-Keller-Express mit 10.504 Fahrgästen. Fast doppelt so viele Fahrgäste wie im Jahr zuvor zählte der Bier-Brotzeit-Burgen-Express und verdrängte damit die Fichtelgebirgslinie II von Platz 4 auf Platz 5. Der Erfolg des Bier-Brotzeit-Burgen-Express dürfte damit zusammenhängen, dass der VGN zwei neue Freizeittipps mit Einstieg in die Linie 343 veröffentlicht hat, einmal mit Einstieg in Plech und einmal mit Einstieg in Pottenstein. Erstmals mit Fahrradanhänger waren in der Saison 2016 der Rothsee-Express, der Bocksbeutel-Express und die Fichtelgebirgslinie I unterwegs. Das Angebot der Fahrradmitnahme bei Freizeitlinien stieg damit auf sechs Linien.

## ● Beliebteste Freizeitregion

Die Fränkische Schweiz ist und bleibt die mit Abstand beliebteste Freizeitregion im VGN-Gebiet. Über die Hälfte der Fahrgäste sind hier unterwegs. Das liegt sicherlich auch daran, dass hier auf einigen Linien ein Zweistundentakt – und teilweise sogar ein Stun-





dentakt – besteht und alle Linien an Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren. Zum Vergleich: Im Bayerischen Jura, dem am wenigsten frequentierten Gebiet, fahren fast alle Linien nur an Sonn- und Feiertagen und haben zwei bis drei Fahrtenpaare pro Tag. Im Fränkischen Seenland sind 2015 zwei neue Linien hinzugekommen. Dadurch sind die durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Linie zwar etwas gesunken. Im Jahr 2016 haben sie sich aber stabilisiert. Vor allem der Rothsee-Express konnte nach dem starken Einbruch im Vorjahr wieder kräftig zulegen. Eine sehr gute Position erreicht das Fichtelgebirge sowohl bei den absoluten Fahrgastzahlen wie auch bei den Durchschnittswerten pro Linie.

### ● Am meisten Fahrgäste an Himmelfahrt

Auch 2016 war Himmelfahrt mit 3.453 Fahrgästen der mit Abstand stärkste Tag für die Freizeitlinien, gefolgt von den Wochenenden 24./25. September und 1./2. Oktober. Die klassischen Ausflugstage wie 1. Mai oder Pfingsten blieben dagegen dieses Jahr hinter den Spitzenplätzen zurück. Ungewöhnlich viele Fahrgäste waren im Juli unterwegs, aber auch die Monate August und September haben stark zugelegt.

Nach wie vor liegen Linien, bei denen Brauereien und Bierkeller in Kombination mit Wanderungen vermarktet werden, hoch im Kurs bei den VGN-Fahrgästen. Das umfangreiche Netz

der Freizeitbuslinien im VGN dürfte in Deutschland einzigartig sein. Die mittlerweile 24 Linien führen mitten in die schönsten Freizeitgebiete und sind ein attraktives und beliebtes Serviceangebot für die Fahrgäste. Von den Landkreisen und Gemeinden finanziert, sind sie ein Motor des Tagestourismus und erhöhen den Bekanntheitsgrad vieler Ziele.



# „Verkehrsnetz durchblutet die Metropolregion bis in die feinsten Adern“

Der VGN trägt seit vielen Jahren dazu bei, die touristische Attraktivität der Region zu steigern. Unter anderem präsentiert er jedes Jahr auf der Nürnberger Freizeit Messe seine druckfrischen Ausflugstipps und informiert über das Verkehrsangebot in der Region. 2016 ist er von der Messegesellschaft AFAG mit dem „Tourismus-Star“ für seine Verdienste im Regionalmarketing ausgezeichnet worden.

Seit 1966 läutet die Freizeit Messe traditionell den Frühling ein und präsentiert Freizeit- und Reiseziele von regional bis exotisch. Zum 50. Jubiläum der Freizeit Messe hat die veranstaltende Messegesellschaft im vergangenen Jahr erstmals die Auszeichnung „Tourismus-Star“ verliehen. Neben dem VGN ist das Forum „Tourismus“ der Metropolregion geehrt worden. „Der VGN ist unglaublich wichtig, weil er mit seinem Verkehrsnetz die Metropolregion bis in die feinsten Adern durchblutet. Der VGN und die Met-

ropolregion betreiben einzigartiges Regionalmarketing, das maßgeblich dazu beiträgt, dass unsere Region auch über ihre Grenzen hinaus bekannt und beliebt ist“, begründete AFAG-Geschäftsführer Heiko Könicke die Preisverleihung. Im Rahmen der offiziellen Eröffnung der Freizeit Messe überreichte er den „Tourismus-Star“ an VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler.

Für Wanderfreunde, die ihr Hobby umweltschonend und kostengünstig ausüben möchten, sind die Wandertipps des VGN längst kein Geheimtipp mehr. Rund 25.000 Prospekte fanden alleine auf der Messe reißenden Absatz. Da ist es nur konsequent, auch den Messebesuch mit dem VGN zu planen. Als kleinen Anreiz erhielten Abo-Kunden auch 2016 wieder ermäßigten Eintritt zur Freizeit Messe.

## ● „Live-Acts“ sorgen für Abwechslung

Viele Besucher der Freizeit Messe steuerten den VGN-Stand gezielt an, um sich mit den druckfrischen Ausflugstipps einzudecken. Für zusätzliche Attraktivität sorgten „Live-Acts“, wie z. B. die Vergolderin aus Schwabach, der Messebesucher bei der Arbeit über die Schulter schauen konnten. Anlass waren die Vorstellung der neuen Städtetour Schwabach sowie des Stadt- und Naturspaziergangs „Vom Rednitzgrund ins Schwabachtal“. Weinfreunde kamen am zweiten Messetag auf ihre Kosten. Die Stadt Iphofen stellte nicht nur gemeinsam mit dem VGN den neuen Freizeittipp „Vom Wein zum Main“ vor, sondern ermöglichte den Besuchern auch eine kleine Weinprobe. Kulinarische Kost-



proben aus der Oberpfalz präsentierte am folgenden Tag die Gemeinde Birgland. Außerdem gab es Insidertipps zu den Wanderungen „Zwei-Täler-Wanderung“, „Zu den sieben Quellen“ und zu den Freizeitlinien im Amberg-Sulzbacher Land. Für die Fränkische Schweiz müsste man eigentlich nicht viel Werbung machen. Sie ist nach wie vor das beliebteste Naherholungsgebiet in der Region. Trotzdem war die Stadt Pottenstein am VGN-Stand zu Gast und stellte den Freizeittipp „Zur Pottensteiner Himmelsleiter“ und die Freizeitlinien in die Fränkische Schweiz vor. „Wahrlich gute Aussichten“ gab es am letzten Messetag mit dem gleichnamigen Freizeittipp, der auch in den Markt Plech führt. Dieser nutzte die Gelegenheit, einem größeren Publikum das Programm zum 750-jährigen Jubiläum näherzubringen.

### ● Unterschiedliche Ansprüche erfüllen

Insgesamt hatten Messebesucher die Qual der Wahl zwischen 14 neuen Wandertipps, einem Ausflugstipp für Familien, einem Ringbuch für Radler und zwei neu aufgelegten Städtetouren. Bei der Konzeption der



VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler (2.v.r.) und der Fürther Landrat Matthias Dießl (2.v.l.) freuen sich über die Auszeichnung, die ihnen die AFAG-Geschäftsführer Heiko Könicke (r.) und Hermann Könicke (l.) überreichten.

neuen Tipps legt VGN-Wander-Experte Gerhard Zuber Wert darauf, unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht zu werden und das gesamte VGN-Gebiet zu erschließen. Ob Stadtnähe oder Natur pur, Wasser oder Berge, Abenteuer oder Entspannung: Die Ausflüge führen nicht nur in beliebte Gegenden wie die Fränkische Schweiz oder das Neue Fränkische Seenland. Auch stillere Ecken in der Oberpfalz oder dem Nürnberger Land lassen die Herzen von Naturliebhabern höher schlagen. „Für Genusswanderer bietet sich das Weinbaugebiet am Main an. Und auch der relativ neu zum VGN hinzugekommene Landkreis Lichtenfels hat einiges zu bieten“, beschreibt Zuber. Die Freude

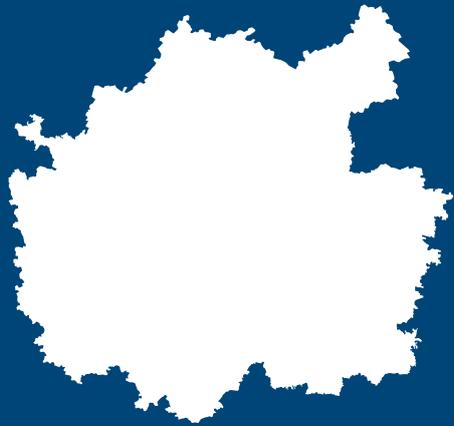
an der Natur steht im Mittelpunkt der neuen Tipps, die sowohl für sportliche wie auch für weniger ambitionierte Wanderer geeignet sind. Kulinarische Genüsse und kulturelle Erlebnisse gehören ebenso dazu wie die einfache und bequeme Anreise mit Bus und Bahn, die für Erholung von Anfang an sorgt. Die sorgfältig beschriebenen Touren mit Kartenausschnitten, Bildern, Kurzbeschreibungen, Höhenprofilen sowie Einkehrmöglichkeiten sind mehrfach getestet und beinhalten so manchen Geheimtipp. Jede Route verfügt über einen eigenen QR-Code, mit dem sich Smartphone-Besitzer die Beschreibung inklusive GPS-Daten für unterwegs herunterladen können.



### ● Neue Tipps für die Ferien

Um den Urlaub zuhause noch attraktiver zu machen, hat der VGN – wie bereits im Jahr zuvor – auch während des laufenden Jahres neue Tipps herausgebracht. Vor den Pfingstferien erschien in Zusammenarbeit mit der Stadt Neumarkt die „Neumarkter Bier-Vielfalt“. In den Sommerferien konnten Urlauber dann „Durch den Sebalder Reichswald“ wandern oder den Regnitz-Radweg erkunden. Rechtzeitig zur Integration weiterer Bahnhöfe im Landkreis Kitzingen in den VGN im September lag der neue Freizeittipp „Über die Sulzfelder Weinlagen nach Marktbreit“ vor, der eine Verbindung zwischen R1 und R8 schaffte. ○

# Zahlen, Daten, Fakten



**15.106 km<sup>2</sup>** Fläche

**2,75 Mio** Einwohner

**8** Kreisfreie Städte

**16** Landkreise

**420** Gemeinden

**257,1 Mio** Verbundbeförderungsfälle



**580** PKW/1000 Einwohner

**1,6 Mio** PKW

**340,13 Mio** Fahrgeldeinnahmen

**10** Gesellschafter

**106** Assoziierte Verkehrsunternehmen

**746** Linien



# Organe des VGN

## Gesellschafterversammlung

Tim Dahlmann-Resing	Vorsitzender
Anja Steidl	stellv. Vorsitzende

## Gesellschafter

<b>DB Regio AG</b>	<b>OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH</b>
- Torsten Heider - Anja Steidl	- N.N.
<b>VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft</b>	<b>infra fürth verkehr gmbh</b>
- Josef Hasler - Tim Dahlmann-Resing - Karl-Heinz Pöverlein	- Dr. Hans Partheimüller
<b>ESTW – Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH</b>	<b>Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STWB)</b>
- Matthias Exner	- Dr. Michael Fiedeldey
<b>Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH</b>	<b>Stadtverkehr Schwabach GmbH</b>
- Jürgen Bayer	- Winfried Klinger
<b>GPV Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH</b>	<b>GkV Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR</b>
- 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
- **Ulrich Schaller**  
Industrie- und Handelskammer Nürnberg
- **Armin Kroder**  
Landrat Landkreis Nürnberger Land
- **Manfred Leuthel**  
Vorsitzender des Betriebsrates der DB Regio AG, Mittelfranken
- **Matthias Thürauf**  
Oberbürgermeister Stadt Schwabach
- **Rainer Lehnemann**  
Vorsitzender Betriebsrat VAG
- **Klaus Keppeler**  
Regierung von Mittelfranken

# Gremien des VGN

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

## Grundvertragspartner

<b>Freistaat Bayern</b>
Regierungspräsident Dr. Thomas Bauer
<b>Stadt Ansbach</b>
Oberbürgermeisterin Carda Seidel
<b>Stadt Bamberg</b>
Oberbürgermeister Andreas Starke
<b>Stadt Bayreuth</b>
Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
<b>Stadt Erlangen</b>
Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
<b>Stadt Fürth</b>
Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
<b>Stadt Nürnberg</b>
Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
<b>Stadt Schwabach</b>
Oberbürgermeister Matthias Thürauf
<b>Landkreis Ansbach</b>
Landrat Dr. Jürgen Ludwig
<b>Landkreis Bamberg</b>
Landrat Johann Kalb
<b>Landkreis Bayreuth</b>
Landrat Hermann Hübner
<b>Landkreis Donau-Ries</b>
Landrat Stefan Rößle
<b>Landkreis Erlangen-Höchstadt</b>
Landrat Alexander Tritthart

<b>Landkreis Forchheim</b>
Landrat Dr. Hermann Ulm
<b>Landkreis Fürth</b>
Landrat Matthias Dießl
<b>Landkreis Haßberge</b>
Landrat Wilhelm Schneider
<b>Landkreis Kitzingen</b>
Landrätin Tamara Bischof
<b>Landkreis Lichtenfels</b>
Landrat Christian Meißner
<b>Landkreis Neumarkt i. d. OPf.</b>
Landrat Willibald Gailler
<b>Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim</b>
Landrat Helmut Weiß
<b>Landkreis Nürnberger Land</b>
Landrat Armin Kroder
<b>Landkreis Roth</b>
Landrat Herbert Eckstein
<b>Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen</b>
Landrat Gerhard Wägemann
<b>Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach</b>
Landrat Richard Reisinger
<b>Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (nicht stimmberechtigt)</b>
Vorsitzender Landrat Armin Kroder

**Geschäftsstelle:  
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

# Gremien des VGN

## Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Armin Kroder	Vorsitzender
Matthias Thürauf	1. stellv. Vorsitzender
Andreas Starke	2. stellv. Vorsitzender

### Stadt Ansbach

- Oberbürgermeisterin Carda Seidel

### Stadt Bamberg

- Oberbürgermeister Andreas Starke
- Dr. Michael Fiedeldey

### Stadt Bayreuth

- Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
- Stadtrat Klaus Klötzer

### Stadt Erlangen

- Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
- Stadtrat Jörg Volleth

### Stadt Fürth

- Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
- Dr. Hans Parthemüller

### Stadt Nürnberg

- Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
- Stadtrat Thorsten Brehm
- Stadtrat Lorenz Gradl
- Stadträtin Yasemin Yilmaz
- Stadträtin Renate Blumenstetter
- 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 Donau-Ries

- Landrat Stefan Rößle

### Landkreis Erlangen-Höchstadt

- Landrat Alexander Tritthart
- Kreisrat Dr. German Hacker

### Landkreis Forchheim

- Landrat Dr. Hermann Ulm
- Kreisrat Werner Wolf

### Landkreis Fürth

- Landrat Matthias Dießl
- Kreisrat Johann Völkl

### Landkreis Haßberge

- Landrat Wilhelm Schneider

### Landkreis Kitzingen

- Landrätin Tamara Bischof
- Günter Rauh

### Landkreis Lichtenfels

- Landrat Christian Meißner

### Landkreis Neumarkt i. d. OPf.

- Landrat Willibald Gailler
- Kreisrat Horst Kratzer

### Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim

- Landrat Helmut Weiß
- Kreisrat Dr. Christian von Dobschütz

### Landkreis Nürnberger Land

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

### Landkreis Roth

- Landrat Herbert Eckstein
- Kreisrat Klaus Vogel

### Landkreis Weißenburg- Gunzenhausen

- Landrat Gerhard Wägemann
- Kreisrat Werner Baum

### Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

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

# Strukturdaten

Kreisfreie Städte	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner	Beschäftigte	PKW <sup>1)</sup>	PKW/1000 EW
Amberg	50	41.861	26.361	23.757	568
Ansbach	100	41.159	26.359	23.750	577
Bamberg	55	73.331	53.070	37.834	516
Bayreuth	67	72.148	46.269	37.390	518
Erlangen	77	108.336	89.552	52.845	488
Fürth	63	124.171	46.138	59.393	478
Nürnberg	186	509.975	295.360	235.325	461
Schwabach	41	40.428	15.801	24.321	602
<b>Städteachse gesamt</b>	<b>367</b>	<b>782.910</b>	<b>446.851</b>	<b>371.884</b>	<b>475</b>
<b>Kreisfreie Städte gesamt</b>	<b>639</b>	<b>1.011.409</b>	<b>598.910</b>	<b>494.615</b>	<b>489</b>
Landkreise	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	103.568	27.581	66.006	637
Ansbach	1.972	181.314	58.912	115.770	639
Bamberg	1.168	145.570	36.129	95.081	653
Bayreuth	1.273	104.306	23.069	67.857	651
Donau-Ries (teilweise)	150	13.456	6.230	8.923	663
Eichstätt (teilweise) <sup>1)</sup>	152	11.849	4.216	7.491	632
Erlangen-Höchstadt	565	134.136	48.579	85.986	641
Forchheim	643	114.834	29.309	73.626	641
Fürth	308	114.291	23.929	72.200	632
Haßberge (teilweise)	220	22.102	5.733	14.335	649
Kelheim (teilweise) <sup>1)</sup>	14	2.235	563	1.443	646
Kitzingen (teilweise)	684	89.306	30.993	57.054	639
Lichtenfels	520	66.655	27.668	42.095	632
Neumarkt	1.344	130.385	46.697	81.249	623
Neustadt a.d. Aisch	1.268	98.751	31.650	61.969	628
Nürnberger Land	800	167.643	52.929	103.304	616
Regensburg (teilweise) <sup>1)</sup>	265	24.698	3.258	15.152	613
Roth	895	125.140	36.648	80.793	646
Weißenburg-Gunzenhausen	971	93.342	31.925	57.871	620
<b>Landkreise Gesamt</b>	<b>14.467</b>	<b>1.743.581</b>	<b>526.018</b>	<b>1.108.205</b>	<b>633</b>
<b>VGN-Gebiet Gesamt</b>	<b>15.106</b>	<b>2.754.990</b>	<b>1.124.928</b>	<b>1.602.820</b>	<b>580</b>

Stand: Gebiet: 1.1.2017 – Einwohner 31.12.2015 – Pkw-Bestand 1.1.2016 – Beschäftigtenstatistik 30.6.2016

<sup>1)</sup> Landkreise ohne Mitgliedschaft im VGN

Einwohner und Fläche	Anteil Fläche	Anteil Einwohner	Einwohner/km <sup>2</sup>
Städteachse	2,4%	28,4%	2.133
Kreisfreie Städte insg.	4,2%	36,7%	1.583
Landkreise	95,8%	63,3%	121

Einwohnerentwicklung	2012	2013	2014	2015	2016
Städteachse	775.537	760.098	764.697	772.932	782.910
Kreisfreie Städte	1.002.267	983.516	988.764	998.814	1.011.409
Landkreise	1.601.425	1.594.451	1.600.065	1.672.900	1.743.581
<b>VGN-Gebiet gesamt</b>	<b>2.603.692</b>	<b>2.577.967</b>	<b>2.588.829</b>	<b>2.671.714</b>	<b>2.754.990</b>

Entwicklung des Pkw-Bestands	2012	2013	2014	2015	2016
Städteachse	353.692	358.777	362.557	367.190	371.884
Kreisfreie Städte	470.442	476.808	481.663	488.115	494.615
Landkreise	965.985	982.056	993.492	1.050.434	1.108.205
<b>VGN-Gebiet gesamt</b>	<b>1.436.427</b>	<b>1.458.864</b>	<b>1.475.155</b>	<b>1.538.549</b>	<b>1.602.820</b>

Städteachse entspricht den Städten: Erlangen, Fürth, Nürnberg, Schwabach  
Landkreise ab 2015 inkl. Lichtenfels

## Verkehrsnetz

Betriebszweig	Anzahl Linien	Anzahl Haltestellen	Streckenlänge in km	Linienlänge in km
U-Bahn	3	46	36	39
Straßenbahn	5	79	36	40
S-Bahn	4	82	228	229
Regionalbahn	31	201	1020	1.098
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	703	8.432	10.992	11.646
darunter Bus	665	-	-	-
Linienbedarfstaxi	38	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>746</b>	<b>8.840</b>	<b>12.312</b>	<b>13.052</b>

# Betriebsleistungen

Zug-/Wagenkilometer in Mio.	2012	2013	2014	2015	2016
Regionalbahn	15,4	15,0	15,5	15,4	14,9
S-Bahn	6,7	6,7	6,7	6,5	6,2
U-Bahn	5,2	5,3	5,4	5,5	5,5
Straßenbahn	2,8	2,6	2,8	2,7	2,5
Bus	59,7	59,3	57,7	59,2	59,2
<b>Zug-/Wagenkilometer gesamt</b>	<b>89,8</b>	<b>88,9</b>	<b>88,2</b>	<b>89,3</b>	<b>88,3</b>

Platzkilometer in Mrd.	2012	2013	2014	2015	2016
Regionalbahn	9,7	9,7	10,1	10,0	9,7
S-Bahn	4,7	4,7	4,7	4,5	4,3
U-Bahn	2,5	2,6	2,6	2,6	2,7
Straßenbahn	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5
Bus	4,4	4,5	4,5	4,4	4,5
<b>Platzkilometer gesamt</b>	<b>22,0</b>	<b>22,0</b>	<b>22,4</b>	<b>22,1</b>	<b>21,7</b>

zum Teil Planwerte

## Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

Kreisfreie Städte	2012	2013	2014	2015	2016
Amberg	79.483	72.989	73.587	72.070	71.209
Ansbach	448.736	448.552	446.908	445.015	444.990
Bamberg	234.998	240.482	239.925	265.872	241.224
Bayreuth	288.686	280.802	292.093	305.568	327.811
Erlangen	381.494	394.247	406.270	512.251	557.891
Fürth	1.024.434	1.054.765	1.065.443	1.087.212	1.128.886
Nürnberg	3.025.456	3.013.197	3.010.123	2.989.662	2.909.510
Schwabach	434.096	436.774	436.774	430.826	422.924
Landkreise					
Amberg-Weilburg	817.956	781.305	781.247	750.945	754.930
Ansbach	1.387.678	1.388.191	1.388.610	1.381.893	1.381.858
Bamberg	874.102	893.003	916.649	1.235.194	783.697
Bayreuth	1.309.632	1.276.271	1.276.271	1.370.487	1.470.796
Donau-Ries (teilweise)	71.238	70.562	71.095	71.822	71.773
Erlangen-Höchstadt	611.977	622.786	632.255	462.385	504.922
Forchheim	773.616	793.867	843.515	845.485	904.314
Fürth	1.242.426	1.239.173	1.270.595	1.244.349	1.246.303
Haßberge (teilweise)	66.757	66.778	68.882	67.646	23.942
Kitzingen (teilweise)	236.562	236.696	235.639	234.693	234.693
Lichtenfels	-	-	-	1.070.574	816.896
Neumarkt	1.088.473	1.103.220	1.056.030	1.103.633	1.102.839
Neustadt a.d. Aisch	1.539.632	1.539.282	1.545.586	1.539.503	1.540.005
Nürnberger Land	4.349.801	4.162.258	4.683.404	4.257.263	4.525.663
Roth	1.013.448	1.018.988	1.018.988	1.022.014	1.084.597
Weißenburg-Gunzenhausen	1.311.720	1.310.045	1.320.246	1.330.674	1.340.232

Basis: Fahrplandaten

# Verkehrsnachfrage

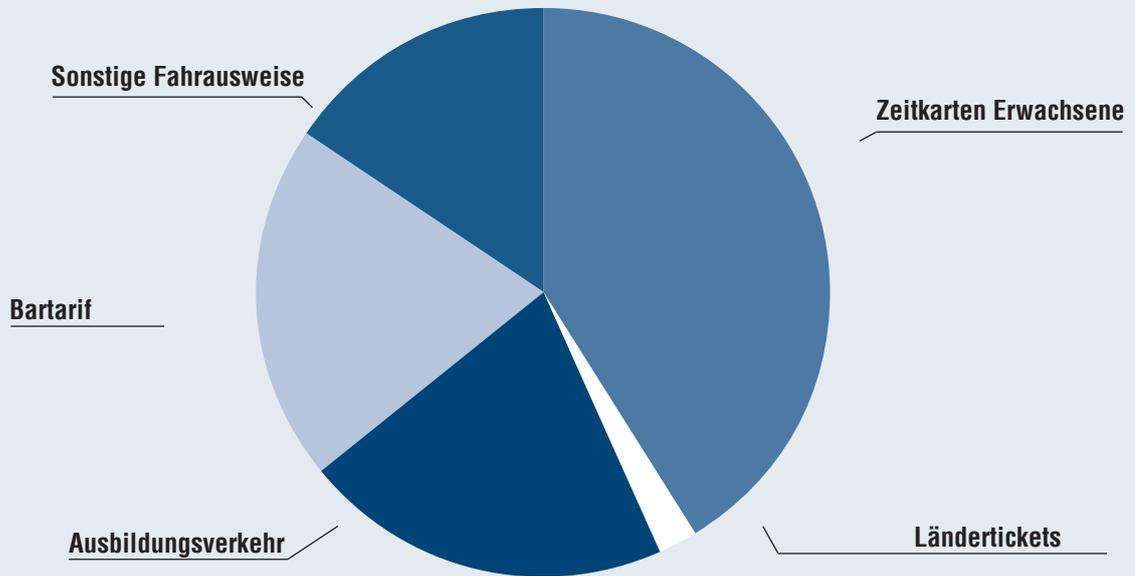
## Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2015	2016	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	31,344	32,626	1,282	4,09%
	S-Bahn	22,813	23,746	0,933	4,09%
Omnibusverkehr Franken	Bus	15,444	16,140	0,696	4,50%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	U-Bahn	94,817	98,695	3,878	4,09%
	Straßenbahn	34,164	35,562	1,397	4,09%
	Bus	34,373	35,779	1,406	4,09%
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	17,875	18,606	0,731	4,09%
	Bus	9,894	10,298	0,405	4,09%
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	14,186	14,766	0,580	4,09%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	Bus	1,093	1,138	0,045	4,09%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	Bus	5,774	6,010	0,236	4,09%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	Bus	9,064	9,435	0,371	4,09%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Regionalbahn	2,222	2,313	0,091	4,09%
	Bus	23,066	23,941	0,875	3,79%
<b>Betriebszweigbeförderungsfälle</b>	<b>Gesamt</b>	<b>316,129</b>	<b>329,055</b>	<b>12,926</b>	<b>4,09%</b>
<b>Verbundbeförderungsfälle</b>	<b>entgeltlich</b>	<b>214,865</b>	<b>223,650</b>	<b>8,785</b>	<b>4,09%</b>
	<b>unentgeltlich</b>	<b>32,129</b>	<b>33,443</b>	<b>1,314</b>	<b>4,09%</b>
	<b>Gesamt</b>	<b>246,994</b>	<b>257,093</b>	<b>10,099</b>	<b>4,09%</b>
<b>Unternehmensbeförderungsfälle</b>	<b>Gesamt</b>	<b>285,410</b>	<b>297,080</b>	<b>11,670</b>	<b>4,09%</b>
<b>Linienbeförderungsfälle</b>	<b>Gesamt</b>	<b>343,408</b>	<b>357,449</b>	<b>14,041</b>	<b>4,09%</b>
<b>Personenkilometer</b>	<b>Gesamt</b>	<b>2.759,343</b>	<b>2.872,166</b>	<b>112,823</b>	<b>4,09%</b>

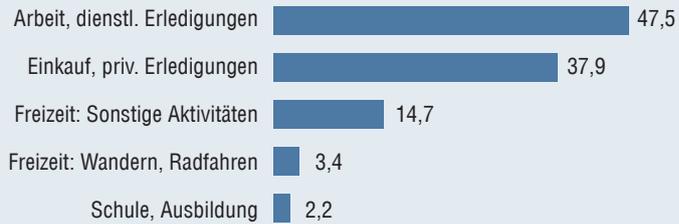
## Beförderte Personen nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2015	2016	absolut	in %
	in Mio.			
DB Regio AG	52,25	54,39	2,14	4,09%
Omnibusverkehr Franken	15,45	16,15	0,70	4,50%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	138,10	143,75	5,65	4,09%
infra fürth verkehr gmbh	24,55	25,56	1,00	4,09%
ESTW Stadtverkehr GmbH	14,19	14,77	0,58	4,09%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	1,09	1,14	0,04	4,09%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	5,78	6,01	0,24	4,09%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	9,07	9,44	0,37	4,09%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	24,92	25,87	0,95	3,82%
<b>Gesamtsumme</b>	<b>285,41</b>	<b>297,08</b>	<b>11,67</b>	<b>4,09%</b>

## Verbundbeförderungsfälle gesamt 257,1 Mio. in 2016



### Zeitkarten Erwachsene 105,8 Mio.



### Ländertickets 5,8 Mio.



### Ausbildungsverkehr 53,4 Mio.



### Bartarif 52,5 Mio.



### Sonstige Fahrausweise 39,6 Mio.



## Verbundtarif – Jahresergebnisse 2016 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Einnahmen in EURO	
	2016	Veränd. ggü. 2015	2016	Veränd. ggü. 2015
Einzelkarten Erwachsene	15.666.661	1,91%	49.418.533,35	6,63%
Einzelkarten Kind	2.107.442	-8,93%	2.889.801,48	-1,55%
4er-Ticket Erwachsene	1.643.715	1,59%	14.283.964,00	10,00%
4er-Ticket Kind	210.767	-23,75%	828.857,80	-19,26%
10er-Streifenkarte Erwachsene	570.306	-7,77%	6.387.427,20	-4,35%
10er-Streifenkarte Kind	68.105	-10,36%	381.388,00	-7,04%
TagesTicket Solo	870.638	-51,44%	5.946.766,30	-36,88%
TagesTicket Plus	1.312.473	-8,48%	19.439.198,20	-1,46%
<b>Summe Einzel, Streifen, Tages</b>	<b>22.450.107</b>	<b>-4,48%</b>	<b>99.575.936,33</b>	<b>0,05%</b>
7-Tage-MobiCard	204.419	9,89%	5.387.853,40	12,13%
31-Tage-MobiCard ohne Ausschlusszeit	139.610	-0,91%	11.785.906,20	2,01%
9-Uhr-MobiCard	234.692	-3,88%	17.015.680,90	0,50%
<b>Summe MobiCards</b>	<b>578.721</b>	<b>1,34%</b>	<b>34.189.440,50</b>	<b>2,70%</b>
<b>Summe Solo 31</b>	<b>125.003</b>	<b>7,27%</b>	<b>10.832.604,50</b>	<b>13,97%</b>
Abo 3	8.059	36,45%	759.078,70	34,65%
Abo 6	17.702	13,55%	1.469.949,80	14,64%
JahresAbo	556.963	-0,55%	38.921.913,60	2,09%
JahresAbo Plus	30.467	2,91%	2.223.497,70	6,06%
JahresAbo mit Ausschlusszeit	180.440	56,80%	6.214.100,00	22,17%
FirmenAbo	235.984	7,47%	17.235.112,10	10,66%
FirmenAbo Plus	49.698	6,12%	3.933.133,80	6,68%
<b>Summe Abos</b>	<b>1.079.313</b>	<b>8,73%</b>	<b>70.756.785,70</b>	<b>6,54%</b>
Schülermon. Selbstzahler	344.184	1,41%	22.798.549,40	1,02%
Schülermon. Kostenträger	960.548	-0,36%	51.970.135,00	3,20%
Wochenkarte Selbstzahler	92.704	-22,02%	2.613.820,10	-16,62%
Semesterticket N/ER Basiskarte	636.399	294,37%	7.029.674,25	302,12%
Semesterticket N/ER Zusatzkarte	233.828	285,18%	7.694.565,12	294,05%
Semesterticket BA/BT	312.899	-0,70%	2.309.649,45	4,78%
FirmenAbo Azubi	21.465	-9,06%	1.596.382,60	-6,74%
<b>Summe Wertmarken Azubi</b>	<b>2.602.027</b>	<b>29,01%</b>	<b>96.012.775,92</b>	<b>12,27%</b>
Sozialpass Nürnberg	173.137	26,83%	5.332.619,60	26,83%
Einkaufs- und Familienkarte Bamberg	42.338	-3,59%	982.941,80	-1,32%
Zusatzwertm. 1. Kl.	1.186	1,45%	76.630,00	5,84%
<b>Summe Sonderzeitkarten</b>	<b>216.661</b>	<b>19,31%</b>	<b>6.392.191,40</b>	<b>21,22%</b>
<b>Summe Zeitkartentarif</b>	<b>4.601.725</b>	<b>18,64%</b>	<b>218.183.798,02</b>	<b>9,09%</b>
Gruppenfahrkarten	142.777	8,46%	283.860,90	10,50%
Sonstige Sonderfahrkarten	2.567.779	-9,38%	2.875.862,00	3,34%
KombiTickets	2.554.376	-2,16%	2.398.656,04	15,27%
Schönes-Wochenende-Ticket	21.351	-6,15%	959.686,00	-6,50%
Bayern-Ticket	578.489	-2,99%	15.848.518,30	-3,14%
<b>Summe SWT, BT, KombiTicket</b>	<b>5.864.772</b>	<b>-5,33%</b>	<b>22.366.583,24</b>	<b>-0,64%</b>
<b>Fahrgeldeinnahmen</b>	<b>32.916.604</b>	<b>-1,97%</b>	<b>340.126.317,59</b>	<b>5,62%</b>
<b>Saldo Zu-/Absetzungen</b>			<b>-1.454.028,83</b>	
<b>Verkaufsergebnis 2016</b>	<b>32.916.604</b>	<b>-1,97%</b>	<b>338.672.288,76</b>	<b>5,60%</b>

# Aufwand und Ertrag – Verbundverkehr

## Aufwand und Ertrag in Mio. EUR

	2012	2013	2014	2015	2016
Verkehrserlöse (einschl. Zweckverbandzuschüsse)	286,6	293,9	302,5	313,5	330,4
sonstige Erträge (einschl. Erstattung SGB IX und § 45a PBefG)	67,4	73,5	84,2	68,2	68,8
Erträge Netto Gesamt	354,0	367,4	386,7	382,3	399,2
Aufwand – Netto	646,4	653,4	686,1	723,7	742,6
Aufwanddeckungsfehlbetrag	292,4	286	299,4	341,4	343,4
Aufwanddeckungsgrad	54,8	56,2	56,4	52,8	53,8

zum Teil Planwerte

## Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR

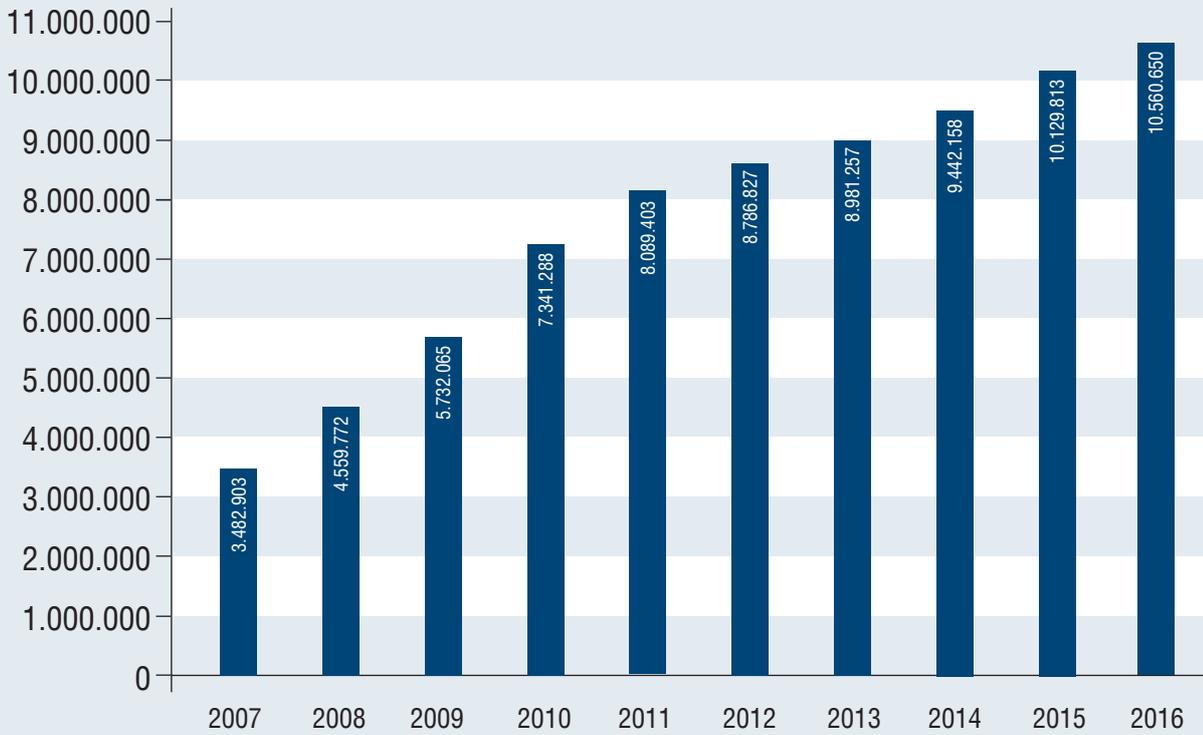
■ Erlöse ■ Aufwand



zum Teil Planwerte

# Elektronische Dienste

## Visits klassische und mobile Webseite



## Visits im Vergleich



Nicht erfasst sind die Zugriffe über die VGN-App.

## Online-Kunden im VGN

Gesamt Kunden: 167.973



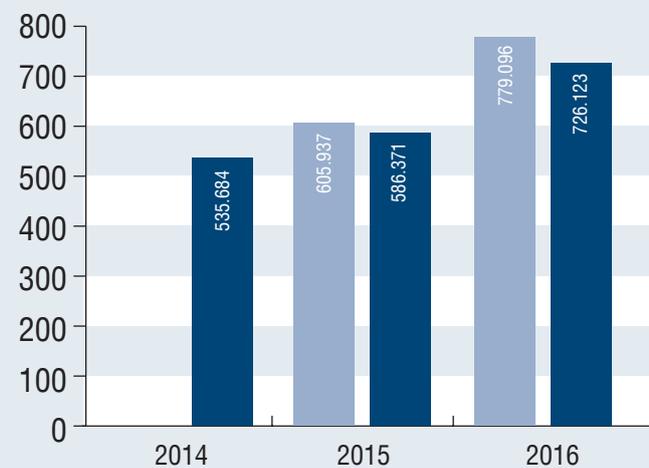
2009–2014: VAG OnlineShop und HandyTicket Deutschland  
2015: VGN Onlineshop

## Umsatz HandyTicket im VGN

Gesamtumsatz seit 2008: 9.946.929 €

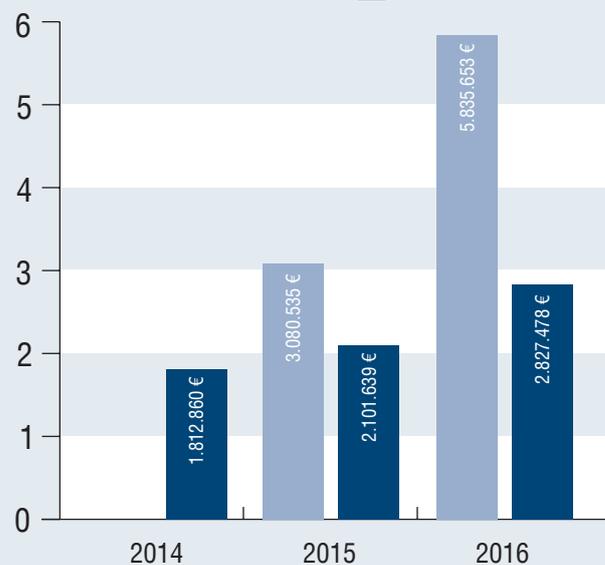
Verkaufte HandyTickets  
 ■ mit Semesterticket  
 ■ ohne Semesterticket

in Tsd.



Umsatz HandyTickets  
 ■ mit Semesterticket  
 ■ ohne Semesterticket

in Mio





## Impressum

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

Geschäftsführer:  
Jürgen Haasler  
Andreas Mäder

Redaktion:  
Barbara Lohss  
Manfred Rupp

Fotos:  
AFAG (S. 33 oben)  
DB AG/Frank Kniestedt (S. 20 oben)  
DB AG/Hannes Frank (S. 21)  
DB AG/Ralf Braum (S. 23 unten)  
DG AG/Uwe Miethe (S. 25 oben)  
Elmografico (S. 8 oben, S. 9 oben)  
Landratsamt Kitzingen (S. 14 unten)  
Lisa Lenke (S. 9 mitte)  
Regierung von Mittelfranken/Markus Mader (S. 3)  
Ronald Rinklef (S. 20 unten)  
Staatstheater Nürnberg/Jutta Missbach (S. 11 oben)  
TH Nürnberg/Lucas Brisco (S. 27)  
VAG/Claus Felix (S. 15, S. 16 S. 17 unten, S. 18, S. 24, S.48)  
VAG/Uwe Kumschier (S. 17 oben)  
VGN/Barbara Lohss (S. 9 unten, S. 26, S. 32, S. 33 unten)  
VGN/Claus Felix (S. 19, S. 25 unten)  
VGN/Gerhard Zuber (S. 14 oben, S. 23 oben, S. 29 unten, S. 30, S. 31)  
VGN/Manfred Rupp (S. 10)  
VGN/Matthias Straub (S. 11 unten)  
VGN/Susanne Dassler (S. 29)  
Werbeatelier  
Kolvenbach-Post (S. 31)

Gestaltung:  
Instant Elephant UG, Kammerstein

Druck:  
Hofmann Druck, Nürnberg



## Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

<b>VAG</b> Regio Franken	<b>DB</b>	<b>STW</b> ERLANGER STADTWERKE	<b>infra</b> fürth verkehr gmbh	<b>STWB</b> STADTWERKE BAMBERG
<b>DB</b> Frankenbus	<b>STADTWERKE</b> Bayreuth	<b>STADTVERKEHR</b> SCHWABACH GMBH	<b>GPV</b>	<b>GKV</b>

Partner im VGN