

JahresAbo
Die Fahrkarte mit Sparsinn



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

R9 Express
Allersberg - Nürnberg
15 Minuten



25 JAHRE VGN

ERFOLG DURCH PARTNERSCHAFT

INHALTSVERZEICHNIS

Editorial	3
Grußworte	4
Start in eine neue Epoche	10
Das Schienennetz: Rückgrat des Nahverkehrs	12
Schnittstellen erleichtern den Umstieg	13
Verkehrliches Rückgrat der Metropolregion	20
Zeitzeugen erinnern sich	25
Für jeden das passende Ticket	34
Der VGN als Freizeitpartner	35
Service überall und rund um die Uhr	38
Vernetzt denken – Verkehrsplanung im VGN	40
Der Blick nach vorne	46
Impressum	47



*Andreas Mäder und Jürgen Haasler
Geschäftsführer der VGN GmbH*

EDITORIAL

25 Jahre VGN – das sind 25 Jahre Nahverkehrsgeschichte im Großraum Nürnberg.

Ein Zeitabschnitt, auf den wir gemeinsam zurückblicken wollen. Die Geschichte des VGN beginnt jedoch schon früher: Von den ersten Überlegungen bis zum Start des Verkehrsverbundes 1987 war es ein langer Weg. Niemand kann diese Entwicklung besser beschreiben als Zeitzeugen, die maßgeblich an der Entstehung des VGN beteiligt waren. Wir freuen uns deshalb ganz besonders, dass der frühere Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, Dr. Horst Weigelt, der ehemalige VAG-Vorstandsvorsitzende Dr. Wolfgang Krug und der langjährige VGN-Geschäftsführer, Prof. Dr. Willi Weißkopf, die Schatzkiste ihrer Erinnerungen geöffnet haben und in einem spannenden Gespräch die Hintergründe der Verbundgründung aufrollen.

Natürlich darf auch ein Überblick über die Ereignisse der letzten 25 Jahre nicht fehlen, der sich – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – wie ein roter Faden durch dieses Heft zieht. Schlaglichter werfen wir unter anderem auf Themen wie den Infrastrukturausbau, die Ticket- und Serviceangebote, die Verkehrsplanung im VGN oder den Freizeitverkehr.

Viel haben die Partner im Verkehrsverbund in den letzten 25 Jahren miteinander erreicht: Das Verkehrs- und Liniennetz

wurde ausgebaut, die Fahrtenangebote und Serviceleistungen erweitert, die Fahrgastzahlen haben sich mehr als verdoppelt. Auch das Gebiet des VGN ist gewachsen. Die 2,6 Millionen Bewohner des Verbundraums können heute ein umfassendes Verkehrsangebot nutzen. Zwischen der Gründung des VGN und dem diesjährigen Jubiläum liegt die tägliche gute Arbeit aller Verbundpartner: der Verkehrsunternehmen, der Städte und Landkreise sowie der Verbundgremien. Gemeinsam mit Ihnen setzt die Verbundgesellschaft die Idee und den Auftrag der Gründerväter fort. Bei sich verändernden Rahmenbedingungen geht es nun um den Erhalt und weiteren Ausbau des ÖPNV als Zukunftsaufgabe.





Dr. Thomas Bauer

*Regierungspräsident von Mittelfranken,
Vorsitzender des Grundvertragsausschusses des VGN*

Es gibt gewiss viele Beschlüsse, Ereignisse oder Kennzahlen, die als Beleg für die 25-jährige Erfolgsgeschichte des VGN dienen können. Die größte Errungenschaft und Leistung, die an dieser Stelle genannt werden muss, ist sicherlich die Gründung des Verkehrsverbundes selbst. Vor dem Hintergrund des stark anwachsenden regionalen Verkehrs und mit dem Ziel, das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr im Großraum Nürnberg auszubauen, haben sich schon in den 1970-er Jahren die Oberbürgermeister und Landräte der Industrieregion Mittelfranken, angrenzender Landkreise sowie der Stadt Ansbach für die Einrichtung einer „Verkehrs- und Tarifkooperation“ entschieden. Es war eine wegweisende Entscheidung und zugleich schwierige Aufgabe, die unterschiedlichen Interessen der Städte und Landkreise, der kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen, der damaligen Bundesbahn sowie von Bund und Land zu vereinbaren. In Ihrer Verantwortung für die Region ist es den Gründervätern des VGN jedoch gelungen, Interessengegensätze aufzulösen, Kompromisse zu schließen und sich auf ein gemeinsames Vertragswerk zu einigen, das bis heute Bestand hat. Es war damals in Deutschland einzigartig, dass alle Gebietskörperschaften eines Wirtschaftsraumes, fünf kreisfreie Städte und zehn Landkreise aus drei Regierungsbezirken sich auf einen gemeinsamen Verkehrsverbund geeinigt haben, wie der damalige Regierungspräsident von Mittelfranken, Heinrich von Mosch, zum Verbundstart feststellte.

Der Gründung des VGN folgten 25 Jahre erfolgreicher Arbeit aller Verbundpartner. Das Gebiet des VGN hat sich seit dem Start im September 1987 enorm vergrößert, weitere Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen sind hinzu gekommen. Seit dem Beitritt der Regionen Bamberg und Bayreuth im Jahr 2010 sind nun alle kreisfreien Städte und Landkreise des Kernbereichs der Europäischen Metropolregion Nürnberg als Mitglieder und Partner im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg vertreten. Das stärkt auch den Zusammenhalt in der Metropolregion. Erheblich ausgebaut wurden zudem das Schienennetz und die Verkehrsangebote im VGN. Die Attraktivität des ÖPNV wurde somit deutlich gesteigert, die Fahrgastzahlen konnten bis heute mehr als verdoppelt werden. Diese Beispiele zeigen, dass die Verbundpartner die Idee der Gründerväter erfolgreich weitergeführt haben. Dem VGN wünsche ich auch weiterhin so viel Erfolg.

Th. Bauer



Dr. Ulrich Maly

*Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Vorsitzender des ZVGN*

Die Verflechtungen des Ballungsraums Nürnberg – Fürth – Erlangen mit den umgebenden Landkreisen sowie der ansteigende PKW-Verkehr veranlassten Planer und Kommunalpolitiker bereits Ende der 1960er Jahre, Lösungsansätze für die zunehmenden Verkehrsprobleme zu entwickeln. Es war schließlich klar, dass es dazu einer übergreifenden und regionalen Lösung bedurfte. Ziele waren die Verbesserung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr, der Ausbau eines leistungsfähigen Schnellbahnnetzes mit S- und U-Bahn und die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger im Großraum Nürnberg. Die Idee eines gemeinsamen Verkehrsverbundes war geboren, der dann im September 1987 Wirklichkeit wurde.

Die Bilanz nach 25 Jahren kann sich sehen lassen. Die Netze von U- und S-Bahn sind mit Förderung durch Bund und Land auf eine Länge von 35 bzw. 224 Kilometern Streckenlänge angewachsen. Zahlreiche Haltepunkte wurden in den vergangenen Jahren modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Die Linien von Stadt- und Regionalverkehren sind miteinander verknüpft, neu gebaute Busbahnhöfe und Park & Ride-Anlagen erleichtern den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. Die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger haben die Fahrtenangebote auf vielen Linien erweitert. Der ÖPNV im Verbundgebiet hat so einen hohen Standard erreicht und wird von der Bevölkerung entsprechend gut angenommen. Rund 900.000 Fahrgäste sind werktags mit

GRUSSWORTE

den Bussen und Bahnen des VGN unterwegs, immer mehr nutzen sie auch in der Freizeit.

Bis heute ist der Ausbau des Nahverkehrs im Verbundgebiet weit voran geschritten, wenngleich noch nicht abgeschlossen. Beispiele geben die Untersuchungen zu den Sektoren West und Nordost, zur Stadt-Umland-Bahn oder der Reaktivierung der Hesselbergbahn. Weitere kommunale Verkehrsprojekte stehen auf der Agenda. Zudem kommt die bestehende Infrastruktur in die Jahre. Die Anlagen müssen unterhalten, saniert und zum Teil erneuert werden. In Zeiten knapper Kassen stehen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen große Zukunftsaufgaben bevor, die ohne eine Fortführung und Anpassung der staatlichen Förderung nicht zu bewältigen sind. Dem ÖPNV stellen sich neue Herausforderungen durch den demografischen Wandel, die Energiewende und den Klimaschutz. Es ist gut zu wissen, dass der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg auf Kompetenz, gute Partnerschaften und eine bewährte Zusammenarbeit bauen kann.





Anja Steidl

Geschäftsleiterin DB Regio Franken

Vorsitzende der Gesellschafterversammlung

Will man die Entwicklung des VGN in den vergangenen 25 Jahren mit wenigen Worten beschreiben, so bieten sich die Begriffe Zusammenarbeit, gegenseitiger Respekt, Wachstum und Erfolg an. Die Gründung des Verkehrsverbundes geschah in der Gewissheit, dass eine zukunftsorientierte Gestaltung des ÖPNV zum Nutzen der Fahrgäste nur auf dem Wege der Kooperation von Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen möglich ist. Es mag für alle Beteiligten zum Start des VGN ungewohnt gewesen sein, planerische und auch unternehmerische Entscheidungen, wie etwa die Fortschreibung des Tarifs, nicht mehr alleine treffen zu können. Heute ist es lange bewährte Praxis, den ÖPNV im Verbundgebiet gemeinschaftlich zu gestalten und weiterzuentwickeln. In den zurückliegenden 25 Jahren ist es immer gelungen, wichtige Verbundentscheidungen gemeinsam zu treffen – und zwar einstimmig, so wie es die Verbundverträge auch vorsehen. Dass dies nicht immer einfach war und ist, kann sich jeder vorstellen. Acht kreisfreie Städte, 15 Landkreise sowie mehr als 100 Verkehrsunternehmen sind heute im VGN vertreten. Hier gilt es, die manchmal diametralen Interessen aller VGN-Partner und die Kundenwünsche gleichermaßen zu berücksichtigen und in Einklang zu bringen.

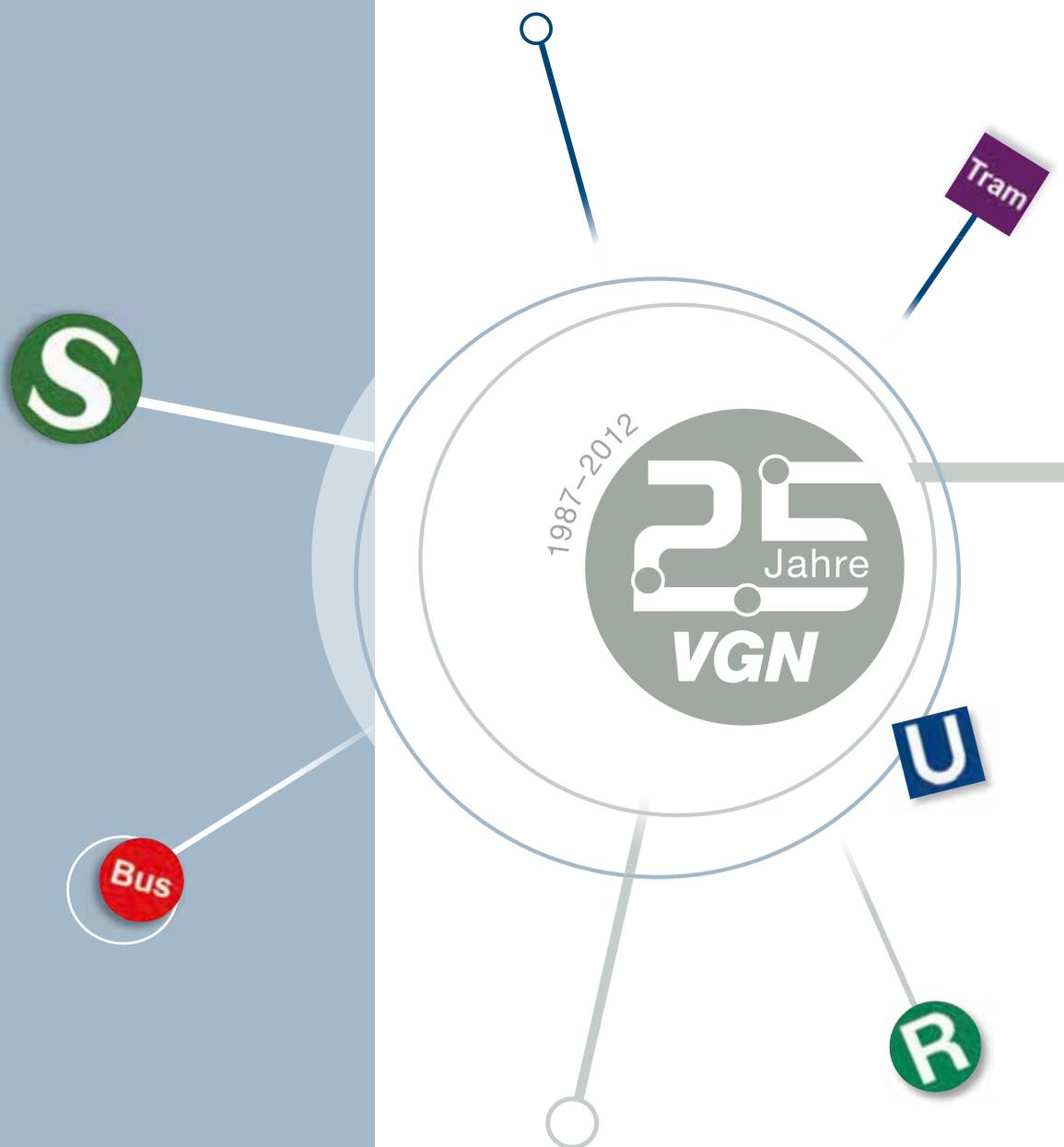
Im flächenmäßig zweitgrößten Verkehrsverbund Deutschlands leben 2,6 Millionen Menschen, denen im VGN-Gebiet ein gut ausgebautes Schienennetz von mehr als 1000 Kilometern

Länge sowie über 660 Linien zur Verfügung stehen. Doch der VGN bietet noch weit mehr als die Möglichkeit alle Verkehrsangebote mit einem einzigen Fahrschein zu nutzen. Er hält auch ein breites Sortiment an Tickets, hohe Planungs- und Marketingkompetenzen und eine Fülle an Informations- und Serviceangeboten bereit. So ist es besonders der Arbeit der Verbundgesellschaft zu verdanken, dass der ÖPNV immer mehr als echte Alternative zum eigenen Auto erkannt wird und die Fahrgastzahlen kontinuierlich ansteigen. Knapp 223 Millionen Mal haben die Fahrgäste im letzten Jahr Busse und Bahnen genutzt. Der Verbund leistet so einen großen Beitrag, die Verkehrsprobleme der Region zu lösen, die Lebensqualität in Stadt und Land zu erhöhen, die Mobilität Aller sicherzustellen und das Klima zu schützen. Gute Ziele auch für die nächsten 25 Jahre. Herzlichen Dank an den VGN für diese Leistung.



EINE ZEITREISE MIT DEM VGN

GUT VERNETZT SEIT 1987



DIE ERSTEN JAHRE DER VGN WIRD WIRKLICHKEIT

26./27.9.1987
Doppelter Paukenschlag

Mit einem doppelten Paukenschlag wird am 26. und 27. September 1987 der Verkehrsverbund für die Fahrgäste Wirklichkeit: Zuerst mit der Eröffnung der ersten S-Bahnstrecke S1 von Nürnberg nach Lauf, einen Tag später folgt der Verbundstart.



27.2. - 5.5.1988
Erste Fahrgastbefragung



19.12.1986
**Unterzeichnung der
Verbundverträge**

1972
**Gründung
der APÖN**

1979
**Arbeitsgemeinschaft
DB/VAG**

18.3.1987
Eintragung der VGN GmbH



24.9.1988

Auf dem ersten Abschnitt der U2 Nord vom Plärrer über Opernhaus bis Hauptbahnhof wird der U-Bahn-Betrieb aufgenommen. Die U2 fährt von Röthenbach kommend ab Plärrer auf eigener Trasse.

1972

Gründung der APÖN (Arbeits- und Planungsgemeinschaft zur vorbereitenden Untersuchung der Integration des öffentlichen Nahverkehrs im Raum Nürnberg – Fürth – Erlangen – Schwabach).

1979

Gründung der Arbeitsgemeinschaft DB/VAG zur Konkretisierung der Ziele und

finanziellen Auswirkungen einer Verkehrs- und Tarifkooperation im Großraum Nürnberg.

19. DEZEMBER 1986

Die Vertreter des Bundes und des Freistaats Bayern, Oberbürgermeister der fünf kreisfreien Städte, zehn Landkreise sowie fünf Verkehrsunternehmen im künftigen VGN unterzeichnen die Verbundverträge.

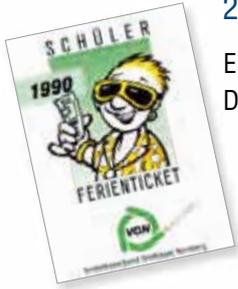
Mit vertreten war Regierungspräsident Heinrich von Mosch, Vorsitzender der APÖN und erster Vorsitzender des Grundvertrags-Ausschusses des VGN.

18. MÄRZ 1987

Eintragung der VGN GmbH in das Handelsregister. Geschäftsführer der Verbundgesellschaft werden Norbert Mahr und Dr. Willi Weißkopf.

27.7.1989

Erstes Ferienticket für die Dauer der Sommerferien.



1990
Erster Freizeitprospekt

Rechtzeitig vor Beginn der Ausflugs-saison stellt der VGN im Februar 1990 den Prospekt „Freizeit-Ziele“ vor, der zeigt, dass viele attraktive Ausflugsziele gut mit Bussen und Bahnen zu erreichen sind.



1990

1990
Zusätzliche Fahrten am Dienstleistungsabend

1989
OVF wird Gesellschafter

Omnibusverkehr Franken (OVF) wird neuer VGN-Gesellschafter.

23.11.1989
Freifahrt für DDR-Bürger

1.1.1989

Unter dem Namen Familien-Tages-/ Wochenendkarte (F2/F10) wird ein Freizeitticket für die ganze Familie eingeführt – Vorläufer des heutigen TagesTickets Plus.



27.5.1990

Erste Linienfahrpläne im Hemdtaschenformat

24.9.1990
Ausbau von P+R-Plätzen



27. FEBRUAR – 5. MAI 1988

Als Grundlage für die weitere Verbesserung des Verkehrsangebots sowie für die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen werden seit 1988 verbundweite Fahrgastbefragungen durchgeführt.

23. NOVEMBER 1989

Die Öffnung der Grenzen der ehemaligen DDR Anfang November 1989 über-

schwemmt die nordbayerischen Städte regelrecht. Um die „Trabbi-Flut“ einzugrenzen, entschließt sich der VGN, ab 23. November allen DDR-Besuchern Freifahrt im gesamten Verbundgebiet zu gewähren. Als Nachweis genügt ein DDR-Ausweis des Reisenden. Diese Regelung gilt bis zum 31. Dezember 1989. Knapp 200.000 Besucher machen von diesem Angebot Gebrauch.

1990

Der VGN reagiert auf das geänderte Ladenschlussgesetz mit zusätzlichen Fahrten nach 20 Uhr für die Kunden und Beschäftigten.

24. SEPTEMBER 1990

Der Freistaat Bayern und die DB unterzeichnen einen Vertrag zum Ausbau von P+R-Plätzen mit einem Finanzvolumen von 20 Millionen DM.

START IN EINE NEUE EPOCHE

Ein Fahrschein, ein Fahrplan, ein Tarif – was sich so einfach anhört, bedurfte jahrelanger Vorbereitungen. Bis der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) am 27. September 1987 an den Start gehen konnte, war es ein langer Weg.

Bereits 1972 formulierte eine Arbeits- und Planungsgemeinschaft die Verbesserung des Angebots im ÖPNV als wichtiges Ziel eines Verkehrsverbunds. Der Gesamtverkehrsplan Großraum Nürnberg (GVGN) gab 1978 Empfehlungen für den Ausbau eines Schnellbahnsystems aus S- und U-Bahn, ein enges Zusammenwirken zwischen den Verkehrsmitteln in der Fläche und dem Schnellbahnnetz sowie für einen Verkehrs- und Tarifverbund als optimale Organisationsform. Anfang der 1980er Jahre konkretisierte die Arbeitsgemeinschaft von DB und VAG den künftigen Gemeinschaftstarif, die Einnahmenaufteilung und die weitere verwaltungsmäßige Abwicklung innerhalb des Verbundes.

Mit „großem Bahnhof“ wurde am 26. und 27. September 1987 eine neue Epoche in der Verkehrsgeschichte des Großraums Nürnberg eingeläutet. Zuerst mit der Eröffnung der ersten S-Bahnstrecke S1 von Nürnberg nach Lauf, einen Tag später begann das, was heute selbstverständlich ist: Verbundfahren mit einem gemeinsamen Tarif, einer Fahrkarte für alle Verkehrsmittel und einem Fahrplanbuch. Volksfeststimmung herrschte in Lauf, wo viele Prominente nach den Eröffnungsreden in den Sonderzug Richtung Nürnberg stiegen. Dieser hielt an mehreren Stationen, bevor er den Nürnberger Hauptbahnhof als Ziel der Feierlichkeiten erreichte. Mit Freifahrten, Gratis-Brezeln und Freibier nahm die Bevölkerung regen Anteil daran.

Die gelungene Verknüpfung des Ballungsraums mit der angrenzenden Fläche stellten die Redner als besonderes Markenzeichen des VGN heraus. „Das ist eine neue, zukunftsweisende Konzeption für die Gestaltung des ÖPNV“, lobte Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke. „Es ist in der Bundesrepublik einmalig, dass alle Gebietskörperschaften eines Wirtschaftsraumes, fünf kreisfreie Städte und zehn Landkreise aus drei



Vorfreude auf den Verbundstart: StWN-Generaldirektor und Vorsitzender der Gesellshafterversammlung Lothar Netter, DB-Präsident Dr. Horst Weigelt, VGN-Geschäftsführer Dr. Willi Weißkopf, VGN-Pressesprecher Hans-Jürgen Mellwig und VGN-Geschäftsführer Norbert Mahr.

Regierungsbezirken sich schon beim ersten Anlauf für den Verkehrsverbund entschieden haben“, betonte der maßgeblich am Erfolg beteiligte damalige Regierungspräsident von Mittelfranken, Heinrich von Mosch. „Wenn der Satz stimmt: ‚Was lange währt, wird endlich gut‘, dann muss der Nürnberger Verkehrsverbund ein großer Erfolg werden“, mutmaßte Ministerpräsident Franz Josef Strauß. Er sollte Recht behalten. Schon nach kurzer Zeit hatten die Fahrgäste den Verbund angenommen und nutzten seine Vorteile, wie die Kombinierbarkeit mehrerer Verkehrsmittel, die Vereinfachung des Fahrkartensystems, die zum Teil schneller und besser gewordenen Verbindungen sowie die günstigeren Fahrpreise. Nach einem Jahr „Verbundfahren“ hatte sich die Zahl der Fahrgäste der ersten S-Bahn zwischen Nürnberg und Lauf glatt verdoppelt. Unter Einbeziehung der parallel verlaufenden Linien blieb unter dem Strich ein deutlicher Zuwachs von 43 Prozent. Ein Erfolg, der bis heute anhält: Verbundweit zählte der VGN im Jahr 2011 rund 223 Millionen Fahrgäste – und damit mehr als doppelt so viele wie zu den Anfangszeiten. ○



29.9.1990

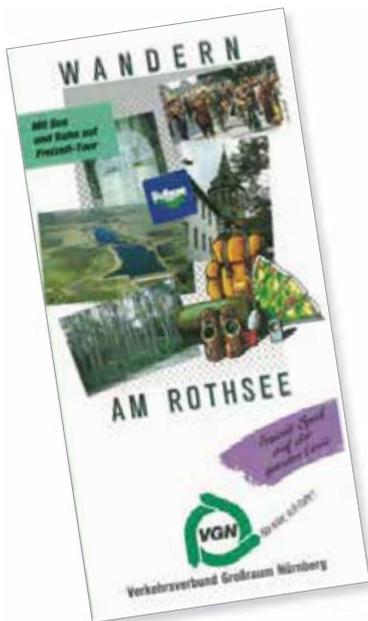
Eröffnung der S-Bahn-Station Dürrenhof und Einweihung des U2-Streckenabschnitts von Hauptbahnhof bis Rathenauplatz.

1991



25.4.1991
Erstes KombiTicket

Das erste KombiTicket mit den Städtischen Bühnen Nürnberg ermöglicht die kostenlose Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel im VGN mit der Eintrittskarte.



1.6.1991
Erster Freizeitbus

Die Rothseelinie 609 zwischen Nürnberg Langwasser und dem Naherholungsgebiet Rothsee nimmt ihren Betrieb auf. Die Busse verkehren samstags sowie an Sonn- und Feiertagen vier Mal pro Tag und brauchen etwa 40 Minuten von Nürnberg bis zum Rothsee.

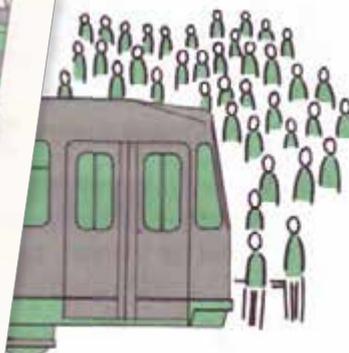


1.6.1991
Eine Erfolgsgeschichte beginnt

Die MobiCard ersetzt die Umwelt-FlexiCard. Die MobiCard ist übertragbar und unabhängig vom Kalendermonat 31 Tage lang gültig. Es gibt sie mit und ohne Ausschlusszeit für alle Tarifstufen.

1.6.1991
Erstes FirmenAbo

Einen besonderen Anreiz für Berufspendler, vom Pkw auf Busse und Bahnen umzusteigen, bietet das FirmenAbo. Es wird an Firmen vergeben, die wenigstens 50 Jahreswertmarken abnehmen. Außerdem müssen sich mindestens 50 Prozent der Mitarbeiter daran beteiligen. Die ersten Verträge werden mit der Nürnberger Hypothekbank (16.7.1991) und der DATEV (29.10.1991) abgeschlossen.



DAS SCHIENENNNetz: RÜCKGRAT DES NAHVERKEHRS

Der Ausbau eines leistungsfähigen Schnellbahnnetzes mit S- und U-Bahn war eines der maßgeblichen Ziele bei der Gründung des VGN. Heute hat das Schienennetz großen Anteil an der Attraktivität des Verkehrsangebots im Verbundgebiet und den erheblich gestiegenen Fahrgastzahlen.

Seit der Gründung des Verbundes wurde das Schienennetz im VGN kontinuierlich ausgebaut. Zeitgleich mit dem VGN ging im September 1987 die erste S-Bahnlinie S1 Nürnberg – Lauf (links d. Pegn.) an den Start. Der Ausbau der nächsten Strecken folgte: 1992 nahm die S2 nach Altdorf den Betrieb auf und 2001 die S-Bahn nach Roth. Nachdem das S-Bahn-Netz so auf eine Länge von 67 Kilometern angewachsen war, erfolgte 2010 ein regelrechter Quantensprung: Das Netz verdreifachte sich auf eine Gesamtlänge von 224 Kilometern. Neu hinzu kamen die S-Bahn-Strecken von Nürnberg nach Ansbach, Bamberg und Neumarkt sowie die Verlängerung der S1 von Lauf nach Hartmannshof. In einer Rekord-Bauzeit wurden über 30 Stationen vollständig umgebaut, bei zehn Stationen mussten die Bahnsteige verlängert werden, zwei neue Haltepunkte in Feucht-Ost und Happurg sind entstanden. In den zukunftsweisenden Ausbau investierten der Freistaat Bayern und die DB rund 400 Millionen Euro.

Der Ausbau des Schienennetzes fand auch auf anderen Regionalstrecken statt. Ein wichtiges Ereignis war beispielsweise die Generalsanierung der Gräfenbergbahn. 1999 konnte der Betrieb nach einjähriger Sperrung und einer 48 Millionen Mark teuren Sanierung wieder aufgenommen werden. Heute ist die Gräfenbergbahn aus dem Streckennetz des VGN nicht mehr wegzudenken – sowohl für Pendler wie auch für den Freizeitverkehr. An einem durchschnittlichen Werktag nutzen rund 5.000 Fahrgäste die Bahn, am Wochenende sind täglich etwa 2.000 Ausflügler mit ihr unterwegs, an Spitzentagen sogar bis zu 5.000.

Die Inbetriebnahme des schnellsten Nahverkehrs Deutschlands auf der Strecke Allersberg – Nürnberg stellt einen weiteren

Meilenstein dar. 1992 fiel der Beschluss, die Regionalbahnhöfe Allersberg und Kinding einzurichten. Von diesem Zeitpunkt an begleitete der VGN die Planungen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006. Seitdem verkehrten hier der München-Nürnberg-Express mit einer Spitzengeschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde sowie der Allersberg-Express mit 140 Stundenkilometern. Das regionale Schienennetz im VGN hat heute eine Länge von mehr als 1000 Kilometern.

Das Rückgrat des städtischen Schienenverkehrs in Nürnberg und Fürth bildet die U-Bahn mit einem Netz von 35 Kilometern Länge. Rund 118 Millionen Fahrgäste nutzen das schnelle städtische Verkehrsmittel pro Jahr. Bereits 1978 erreichte die erste U-Bahnlinie U1 von Langwasser-Süd aus die Nürnberger Altstadt und 1985 den Hauptbahnhof in Fürth. Zum Verbundstart 1987 wurde mit dem zweiten Bauabschnitt der U2-Nord vom Hauptbahnhof zum Rathenauplatz begonnen. Seit 2008 verkehren die ersten vollautomatischen Züge Deutschlands zwischen Gustav-Adolf-Straße und Maxfeld. Mit dem Friedrich-Ebert-Platz erreichte die U3 2011 einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Derzeit wird in beiden Richtungen weiter gebaut bzw. geplant.

Obwohl schon viel erreicht wurde, ist der Infrastrukturausbau noch nicht abgeschlossen. Der Pendlerverkehr in die Städteachse ist nach wie vor ein wesentliches regionales Verkehrsproblem. Aktuell laufen die Untersuchungen für den Ausbau der Schienenstrecken im Sektor Nordost (rechte Pegnitzstrecke und Schnaittachtal) sowie im Sektor West (Strecken nach Neustadt/Aisch, Markt Erlbach und Cadolzburg). Weitere Planungen betreffen die Stadt-Umland-Bahn Erlangen. Außerdem sieht der Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg den weiteren Ausbau des Nürnberger Straßenbahnnetzes vor. ○

SCHNITTSTELLEN ERLEICHTERN DEN UMSTIEG

Ein weiteres Ziel bei der Gründung des Verkehrsverbundes war die Verknüpfung der Verkehrsträger im Großraum Nürnberg. Neben der Benutzung mit einem gemeinsamen Tarif ging es auch darum, den Zugang zu den Verkehrsmitteln zu verbessern – sowohl entlang der Schienenstrecken als auch in den Städten mit Schnittstellen zwischen Stadt- und Regionalverkehr.

Eine finanzielle Grundlage für den Bau und Ausbau von Nahverkehrsanlagen im Gebiet des VGN haben der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn 1995 mit der Unterzeichnung eines Rahmenvertrags über rund 90 Millionen DM (46 Millionen Euro) geschaffen. Er schuf die Möglichkeit, an mehreren Bahnstationen Nahverkehrsanlagen neu zu errichten oder auszubauen, wie zum Beispiel durch barrierefreie Zugänge, neue Bahnsteigkanten, Gleisinfrastruktur, Signal- und Fernmeldeeinrichtungen, Fahrgastinformationssysteme oder Wetterschutzeinrichtungen. Als neue Anlagen realisiert wurden bislang die Haltepunkte Zirndorf-Kneippallee, Feucht-Ost, Nürnberg-Steinbühl und Wilhermsdorf-Mitte. Derzeit im Bau ist Neustadt-Mitte. Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 soll der neue Haltepunkt in Betrieb gehen. An rund 20 weiteren Stationen sind Unterführungen gebaut worden, noch in Planung ist aktuell der Osttunneldurchstich am Nürnberger Hauptbahnhof.

Um möglichst vielen Fahrgästen verbesserte Umsteigemöglichkeiten bieten zu können, wurde 1997 das so genannte Programm zum Ausbau der Schnittstellen im ÖPNV aufgelegt. Es hatte zum Ziel, die vor allem die Verknüpfung zwischen Bus und Schiene zu verbessern. Im Fokus dieses Programms stand der Zu- und Abbringerverkehr an den Bahnhöfen. Seither sind mit Fördermitteln von Bund und Land mehrere Busbahnhöfe errichtet worden, so in Neumarkt, Spardorf, Gunzenhausen, Ansbach, Herzogenaurach, Neunkirchen am Brand, Rothenburg, Weißenburg, Allersberg und Schwabach.

Um die Verkehrsbelastung in den Städten zu reduzieren, sollte den Fahrgästen möglichst früh die Möglichkeit des Umsteigens

auf den ÖPNV angeboten werden. Dazu wurden, ergänzend zum Zu- und Abbringerverkehr durch Busse, entlang der Schienenstrecken zahlreiche P+R-Anlagen geplant und gebaut. Bereits 1990 beschloss der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn ein Programm in Höhe von 20 Millionen DM zum Ausbau von P+R-Plätzen, das zunächst auf fünf Jahre begrenzt war, aber mehrmals verlängert wurde. Ursprünglich waren 35 Anlagen geplant, rund 60 wurden dann tatsächlich gebaut. Heute nutzen die Fahrgäste an insgesamt 112 P+R Anlagen rund 12.400 Pkw-Stellplätze und fast 12.000 Fahrrad-Stellplätze zum Umsteigen auf den ÖPNV.

Mit den bisherigen Fördermitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde viel erreicht – sowohl was den Ausbau der Schienenstrecken als auch den Neubau und die Modernisierung bestehender Anlagen wie Haltepunkte, Bahnsteige, Busbahnhöfe und P+R-Anlagen betrifft. Auf den Infrastrukturausbau ist der größte Teil des Anstiegs der Fahrgastzahlen in den letzten 25 Jahren zurückzuführen. Der hohe Standard und die Attraktivität des ÖPNV kann jedoch nur durch weitere und notwendige Investitionen in Ausbau, Unterhalt oder Sanierung gehalten werden. Viele der bestehenden Gleise, Bauwerke und Anlagen sind in die Jahre gekommen und erfordern einen erheblichen Aufwand für ihren Erhalt. Eine Nachfolgeregelung für das 2019 auslaufende GVFG-Programm wird deshalb dringend erwartet. Es geht darum, die hohe Qualität des ÖPNV auch in Zukunft zu erhalten und nach Möglichkeit weiter zu verbessern.

20.10.1991
Schnellbuslinie zum Flughafen

Zwischen dem Nürnberger Hauptbahnhof und dem Flughafen fährt der City-Airport-Express (VGN Linie 20) täglich von 5 Uhr bis kurz vor Mitternacht im 30-Minuten-Takt



22.5.1993

Eröffnung des Streckenabschnitts der U2 von Rathenauplatz bis Schoppershof.

1992

Verbundtariferweiterungen in den Landkreisen Neustadt/Aisch-Bad Windsheim, Weißenburg/Gunzenhausen und Forchheim.

1992
VGN im Btx

Rechtzeitig zu seinem fünfjährigen Bestehen hat der VGN sein über Btx abrufbares Informations- und Serviceprogramm vervollständigt.

1992



Testwoche für Autofahrer

Unter dem Motto „Raus aus dem Stau“ findet in der Woche vom 26.3. bis 1.4. bundesweit eine vom „Stern“ begleitete Testwoche für Autofahrer statt, an der sich zehn Verkehrsverbünde beteiligen, darunter der VGN. Fazit der Tester: Der ÖPNV ist weitaus besser als sein Ruf.

1.1.1992

Für das Stadtgebiet Fürth gilt flächendeckend der Kurzstreckentarif.



1.6.1992

Die MobiCard bekommt eine „kleine Schwester“: Die 7-Tage MobiCard.

29.6.1992

Start des Stadtverkehrs in Hersbruck.

14.7.1992

Der Stadtverkehr in Lauf startet.



21.11.1992

Eröffnung der S2 von Nürnberg über Feucht nach Altdorf.

4.8.1993
Das Fahrrad fährt mit

Inhaber einer MobiCard oder einer Familien-Tages-/Wochenendkarte können unter Beachtung der Ausschlusszeiten anstelle einer Person ein Fahrrad kostenlos mitnehmen.



1994

1993

1.9.1993

Verbundtariferweiterung im Landkreis Neumarkt.



29.6.1994

Spatenstich zum Bau der S-Bahn-Strecke Nürnberg – Schwabach – Roth

28.8.1993

Startschuss für Stadtbusverkehr in Neumarkt.



10.12.1993

Der Landtag beschließt das Bayerische Nahverkehrsgesetz (Bay ÖPNVG). Die Zuständigkeit für den ÖPNV wird den kreisfreien Städten sowie Landkreisen als freiwillige Aufgabe übertragen. Neu ist die Gewährung von ÖPNV-Zuweisungen. Das Gesetz tritt zum 1. Januar 1994 in Kraft.



Oktober 1993

Die millionste MobiCard wird verkauft. Mister Milli wird Maskottchen.



1995

Mai 1995

Als erste Fahrradbuslinie im VGN fährt die Rothseelinie von Langwasser zum Rothsee.



4.5.1995

Einführung des neuen Fahrplanauskunftsystems EFAwin, bei dem vom Computer zu Hause aus Informationen online abgerufen werden können.

24.8.1994 FirmenAbo



1.1.1995 Hotelfahrkarte

27.5.1995 Schönes-Wochenende-Ticket

1995 Einrichtung des VGN-Infotelefon

15.10.1995 Start des AST-Verkehrs Fürth



1.9.1995

Rahmenvertrag zum Bau und Ausbau von Nahverkehrsanlagen zwischen DB und Freistaat Bayern in Höhe von 90 Millionen DM wird geschlossen. Mit Hilfe der Fördermittel werden nachfolgend fünf Haltepunkte neu errichtet, an rund 20 weiteren Stationen wird die Infrastruktur ausgebaut, auf mehreren Streckenabschnitten wird die Leistungsfähigkeit gesteigert.

25.9.1994

Einführung von Anrufsammeltaxi-Verkehren im Landkreis Forchheim und in Schwabach.



24. AUGUST 1994

Mit der Barmer Ersatzkasse beteiligen sich nun insgesamt 50 Firmen und Institutionen am FirmenAbo, 17.000 Beschäftigte profitieren davon.

1995

Unter der Rufnummer 2707599 erhalten VGN-Fahrgäste von Montag bis Freitag Auskünfte zum Tarifangebot und zum

Fahrplan. 80 bis 100 Anrufe pro Tag werden schon kurz nach der Einrichtung des Angebots gezählt. Das Infotelefon ist heute rund um die Uhr besetzt, im Jahr rufen rund 57.000 Fahrgäste an.

1. JANUAR 1995

Die VGN Hotelfahrkarte wird eingeführt. Der Zimmer-Ausweis gilt als Fahrausweis. 17 Hotels und Pensionen beteiligen sich

zu Beginn an diesem Angebot. Heute beteiligen sich mehr als 60 Hotels.

27. MAI 1995

Das Schönes-Wochenende-Ticket der Bahn gilt seit Ende Mai 1995 auch in allen Verkehrsmitteln des VGN.

15. OKTOBER 1995

Start des AST-Verkehrs im Landkreis

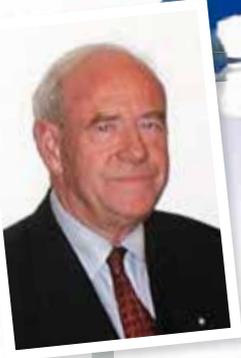
1996

7.3.1996
Künstleredition der MobiCard

Präsentation einer Künstleredition der MobiCard zum fünfjährigen Bestehen.

1.6.1996
Verbundtariferweiterung
Neustadt/Aisch-Bad Windsheim
Weißenburg-Gunzenhausen

31.10.1995
Regierungspräsident
Heinrich von Mosch
geht in Ruhestand



2.6.1996
MobifonCard

In begrenzter Auflage von 6000 Exemplaren erscheint im Juli 1996 die MobifonCard, eine Kombination aus MobiCard und Telefonkarte.



2.11.1995

Beginn des Stadtverkehrs
in Roth und Büchenbach.



2.6.1996

Unter der Regie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wird stufenweise auf nahezu allen Schienenstrecken in Bayern der integrale Taktfahrplan eingeführt. Im VGN-Raum steigt das Schienenverkehrsangebot um rund 15 Prozent. Auf allen Nebenstrecken fahren die Züge auch am Wochenende nach Taktfahrplan.



27.1.1996

Eröffnung des neuen Streckenabschnitts der U2 von Schoppershof bis Herrnhütte.



27.1.1996
Neuer Grundvertrag

Fürth. Das Anrufsammeltaxi bindet in sechs Bedienungsgebieten an die Bahnhöfe an.

ausschusses des VGN. Die Nachfolge als Regierungspräsident und GA-Vorsitzender tritt Karl Inhofer an.

bleibt die umfassende Zusammenarbeit der Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV unter Einbeziehung der im VGN-Raum tätigen Verkehrsunternehmen in einem Verkehrsverbund.

31. OKTOBER 1995

Regierungspräsident Dr. h. c. Heinrich von Mosch geht in Ruhestand. Seit seinem Amtsantritt 1975 war er Vorsitzender der APÖN und Wegbereiter des VGN, von 1987 bis 1995 Vorsitzender des Grundvertrags-

27. JANUAR 1996

Im Rahmen der Regionalisierung geht die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder über. Ein neuer Grundvertrag muss abgeschlossen werden. Oberstes Vertragsziel

1. JUNI 1996

Verbundtariferweiterung in den Landkreisen Neustadt/Aisch-Bad Windsheim und Weißenburg-Gunzenhausen.



1997

**1997
Ein System kommt an**

Unter diesem Motto feiert der VGN mit zahlreichen Aktionen sein zehnjähriges Bestehen. Unter anderem lädt der VGN erstmals Kinder ins Theater ein. Weil die Nachfrage sehr groß und die Reaktionen überaus positiv waren, werden diese Einladungen auch in den kommenden Jahren fortgesetzt.

**August 1998
Der VGN im Internet**

„Ein Netz präsentiert sich im Netz“ heißt das konzeptionelle Design und der Navigationsansatz zur Darstellung des VGN im Internet. 3.000 Besucher zählte die Homepage www.vgn.de zum Start im August, heute über eine Million im Monat.



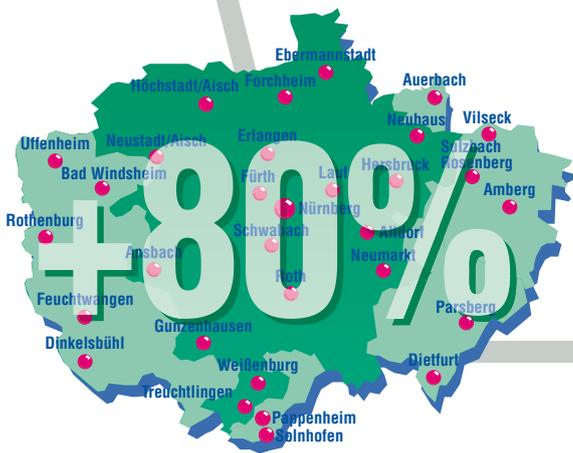
**1.6.1997
Busbahnhof Neumarkt**

**1998
Linie 509 mit Fahrradanhänger**

**1998
Die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN (GKV) wird neuer Gesellschafter**

**1998
Neue Freizeitbuslinie im Landkreis Neumarkt**

**1998
Neue Busbahnhöfe**



**1.6.1997
Das Verbundgebiet wächst**

**1.6.1997
Die GPV wird neuer Gesellschafter**



1998

1. JUNI 1997
Die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN (GPV) wird neuer Gesellschafter im VGN.

1. JUNI 1997
Die Landkreise Neumarkt, Weißenburg-Gunzenhausen, Ansbach, Neustadt an der Aisch, Bad Windsheim und Amberg-Weilburg treten mit ihren restlichen Ge-

bietsteilen dem VGN bei. Das Verbundgebiet wächst auf 11.352 Quadratkilometer.

1. JUNI 1997
Busbahnhof Neumarkt mit Haltestellen für 19 Busse wird eingeweiht.

1998
Neue Busbahnhöfe in Spardorf, Heilsbrunn, Gunzenhausen und Ansbach.

1998
OVF-Busse mit Fahrradanhänger fahren auf der Linie 509 im Sommer von Neumarkt ins Altmühltal.

31. JANUAR 1998
Für Wochenenden wurde ein Nachtbus-Linienverkehr eingerichtet, der anfangs mit 12 Linien sternförmig vom Hbf. ausgehend zwischen 1 Uhr und 4 Uhr jeweils zur



1999 Neue TagesTickets

Mit den TagesTickets Solo und Plus strukturiert der VGN das Tageskartenangebot neu. Die Tickets lösen die früheren Tages- und Familientageskarten ab. Besonders das TagesTicket Plus entwickelt sich zum Inbegriff des Freizeittickets im VGN.



1.9.1999

Offizieller Start der Stadtverkehre Gunzenhausen und Weißenburg.



1999
AST-Verkehre im
Landkreis Roth

November 1999
Neue Busbahnhöfe

1999

10.9.1999
Wiederinbetriebnahme
der Gräfenbergbahn

1.3.1999
Ortsverkehr in Burgthann

5.12.1998

Die U1 durchquert in Fürth die Innenstadt und erreicht die Bahnhöfe Rathaus und Stadthalle.



31.1.1998
Kein Typ für eine Nacht



vollen Stunde startet. Der Nightliner wird innerhalb kurzer Zeit sehr gut angenommen. Das Angebot wird stetig ausgebaut und auf die Nachbarlandkreise ausgedehnt. Heute fahren über 30 Nachtbuslinien mehr als 500 Haltestellen im VGN-Gebiet an.

1999

Landkreis Roth baut seine AST-Verkehre weiter aus. Das Anrufsammeltaxi fährt

jetzt auch in Schwanstetten, Rohr und Kammerstein. Bedarfsbusse verkehren von Roth nach Allersberg und Abenberg.

1. MÄRZ 1999

Einführung eines Ortsverkehrs in Burgthann.

10. SEPTEMBER 1999

Innerhalb eines Jahres werden auf der

gesamten Strecke die Gleise samt dem Unterbau und alle Bahnsteige erneuert. Außerdem erhalten alle bestehenden Haltepunkte ein einheitliches Design. Insgesamt werden 48 Millionen DM in den Ausbau der Strecke investiert.

NOVEMBER 1999

Neue Busbahnhöfe in Neunkirchen a. Brand und Rothenburg o. d. T.

VERKEHRLICHES RÜCKGRAT DER METROPOLREGION

Wachstum zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte des VGN. Seit der Gründung im Jahr 1987 hat sich das Verbundgebiet fast verdreifacht. Heute ist der VGN verkehrlich gesehen das Rückgrat der Metropolregion.

Zu Beginn deckte das Verbundgebiet mit fünf kreisfreien Städten sowie vier ganz und sechs teilweise integrierten Landkreisen eine Fläche von 4.593 Quadratkilometern ab. Rund 1,4 Millionen Menschen lebten damals im Verbundraum. Im Kern entsprach er der Planungsregion 7, der Industrieregion Mittelfranken, mit weiteren Anteilen benachbarter Landkreise sowie der Stadt Ansbach. Insgesamt zwölf Verkehrsunternehmen – darunter fünf Gesellschafter – stellten mit 127 Linien das Verkehrsangebot. Im ersten vollständigen Geschäftsjahr 1988 konnten 109,1 Millionen beförderte Fahrgäste und Fahrgeldeinnahmen von umgerechnet 80,9 Millionen Euro verbucht werden.

In mehreren Etappen ist der VGN zum flächenmäßig zweitgrößten Verbund Deutschlands gewachsen. Der erste Pauenschlag erfolgte 1997: Durch die Vollintegration der bis dahin nur teilweise integrierten Landkreise ist der VGN um 80 Prozent gewachsen. Im September 2005 folgte der Anschluss des südlichen Landkreises Bayreuth mit den Städten Pegnitz und Pottenstein. Kleinere, aber umso feinere Erweiterungen standen 2006 und 2007 an: Mit den Städten Iphofen und Kitzingen trat der unterfränkische Landkreis Kitzingen dem VGN bei. Außerdem wurde als Lückenschluss zum benachbarten Augsburger Verkehrsverbund der Bahnhof Otting-Weilheim integriert. Der schwäbische Landkreis Donau-Ries trat dem VGN bei.

Der nächste große Meilenstein folgte im Jahr 2010: Mit dem Beitritt der Städte und Landkreise Bamberg und Bayreuth sowie einem Teil des Landkreises Hassberge wuchs das Verbundgebiet auf rund 14.000 Quadratkilometer an und umfasst seither das gesamte Kerngebiet der Metropolregion Nürnberg sowie kleinere Teile angrenzender Landkreise mit insgesamt 2,6 Millionen

Einwohnern. Das Strecken- und Liniennetz bilden derzeit etwa 660 Linien von rund 100 Verkehrsunternehmen, darunter vier S-Bahn-, 28 Regionalbahn-, drei U-Bahn-, fünf Straßenbahn- sowie über 600 Buslinien. Das verbundweite Schienennetz mit über 1000 Kilometern Streckenlänge bildet das verkehrliche Rückgrat der Metropolregion. Bis zum Jahr 2011 wurden mit 222,8 Millionen Fahrgästen und Einnahmen in Höhe von 267,4 Millionen Euro die Werte aus den Zeiten des Verbundstarts mehr als verdoppelt.

Grundsätzlich wird jedem Mitglied der Metropolregion die Möglichkeit eingeräumt, dem VGN beizutreten, sofern die finanziellen Folgen geregelt sind. Auch Gebiete außerhalb der Metropolregion können sich dem VGN anschließen, wenn nennenswerte verkehrliche Verknüpfungen dies nahelegen. Weitere Städte und Landkreise in Oberfranken und der nördlichen Oberpfalz haben in der Zwischenzeit ihr Interesse bekundet. Die abschließenden Entscheidungen seitens der Gebietskörperschaften sowie der jetzigen Verbundpartner werden vorbereitet.

Erweiterungsbereiche:

- Verbundgebiet 1987
- Erweiterungsbereiche 06/1992
- Erweiterungsbereiche 09/1992
- Erweiterungsbereiche 1993
- Erweiterungsbereiche 06/1996
- Erweiterungsbereiche 06/1997
- Erweiterungsbereiche 09/2005
- Erweiterungsbereiche 12/2006
- Erweiterungsbereiche 12/2007
- Erweiterungsbereiche 01/2010



27.11.1999
U2 and fly

Die U2 erreicht ihren Endhaltepunkt am Flughafen. Damit besitzt Nürnberg als erster internationaler Flughafen in Deutschland einen eigenen U-Bahn-Anschluss.



November 2000
Mobilitätskampagne

Nachdem erstmals die Schallgrenze von zwei DM für einen Liter Super-Benzin überschritten wird, startet der VGN eine Mobilitätskampagne, die die Kosten des Autofahrens mit den Fahrpreisen der öffentlichen Verkehrsmittel vergleicht.



2000

März 2000

Der VGN bietet seinen Kunden als erster Verkehrsverbund eine Fahrplanauskunft für WAP-Handys an.



Mai 2000

Im Mai 2000 geht die automatische telefonische Fahrplanauskunft in Betrieb. Das System mit elektronischer Spracherkennung versteht auch Fränkisch.



Juli 2000

Bargeldloses Bezahlen mit der Geldkarte an Automaten möglich.



Juli 2000

Neue Busbahnhöfe Weißenburg und Allersberg gehen in Betrieb.

Juli 2000
Atzelsberger Beschlüsse

Im Juli 2000 einigen sich die im Verbund zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften darauf, die Fahrpreise jährlich an die Entwicklung der Kosten bei den Verkehrsunternehmen anzupassen. Grundlage dafür ist ein branchenspezifischer Warenkorbindex, in den unter anderem die Entwicklung der Energiepreise und Personalkosten mit einfließt.



2001
10 Jahre MobiCard

Jeder dritte Fahrgast fährt mit einer MobiCard. Mehr als 7 Millionen Exemplare wurden bislang verkauft.

Mai 2001
Bocksbeutel-Express

Der Bocksbeutel-Express geht an den Start. Schon in seiner ersten Saison im Jahr 2001 gilt die Linie als Senkrechtstarter. Auf Antrieb können damals rund 3.500 Fahrgäste verzeichnet werden, was bereits ein Rekord ist. Mit jedem weiteren Jahr schrauben sich die Fahrgastzahlen weiter in die Höhe. Mittlerweile haben rund 90.000 Fahrgäste die Fahrt mit dem Bocksbeutel-Express genossen.



2001

9.6.2001

Mit der neuen, 26 Kilometer langen Strecke von Nürnberg nach Roth wächst das S-Bahn-Netz im VGN auf 67 Kilometer an. Die S-Bahn fährt mit 120 km/h in weniger als 30 Minuten von Nürnberg nach Roth. Die Stadtbusverkehre in Roth und Schwabach werden dem neuen Fahrplan angepasst und neue Busbahnhöfe eingeweiht.





2002

Seit Sommer 2002 ermöglicht der neue Haltepunkt Heroldsberg Nord den Berufspendlern der Firma Schwan-Stabilo einen Direktanschluss an ihren Arbeitsplatz.

8.11.2002

„Hinschauen statt Wegschauen“ ist das Motto der Coolrider. Unter Federführung der VAG startet das Gemeinschaftsprojekt „Fahrzeugbegleiter im Schülerverkehr“ in Zusammenarbeit mit Polizei, Nürnberger Schulen, Lehrern, Schülern und Eltern. Bislang wurden rund 2000 Coolrider an Schulen im VGN-Gebiet ausgebildet.



2002



Oktober 2002

Seit Oktober 2002 ist die automatische telefonische Fahrplanauskunft kostenlos.

Oktober 2002

Die neue Komfortauskunft geht in Betrieb. Allein im Dezember 2002 werden von dem System eine Million Fahrplanauskünfte berechnet, im gesamten Jahr sind es 5,3 Millionen.

VGN Seenland SkateTour

14.7.2001

Erste VGN Seenland-Skate-Tour über 42 Kilometer von Spalt bis Absberg am Brombachsee. Alle 1500 Teilnehmer können mit dem KombiTicket Busse und Bahnen kostenlos benutzen.





Öffneten die Schatzkiste ihrer Erinnerungen an die Verbundgründung (v.l.): Prof. Dr.-Ing. Willi Weißkopf, VGN-Geschäftsführer von 1987 bis 2011, Dr.-Ing. E.h. Horst Weigelt, von 1979 bis 1993 Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg und Dr.-Ing. Wolfgang Krug, ehemals oberster Verkehrsplaner der Stadt Nürnberg und VAG-Vorstandsvorsitzender.

ZEITZEUGEN ERINNERN SICH

„Wir ritten öfter auf des Messers Schneide“

Der Gründung des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg geht eine lange Geschichte voraus. Bereits Mitte der 1960er Jahre gab es erste Überlegungen in diese Richtung. Was bis zur Gründung zu bewältigen war, mit welchen „Tricks“ die Gründer arbeiten mussten und wie es zum „Urknall“ kam – daran erinnern sich Dr.-Ing. Wolfgang Krug, Dr.-Ing. E.h. Horst Weigelt und Prof. Dr.-Ing. Willi Weißkopf.

Herr Dr. Krug, Sie wurden von Dritten als „Seele des Verbundes“ bezeichnet. Wie kam es dazu?

Dr. Krug:

„Ich habe immer an den Verbund geglaubt. Es war ja ein langer Weg bis zur Verbundgründung 1987. Der Ur-Urknall ist sicher im Baureferat und im Stadtplanungsamt der Stadt Nürnberg erfolgt. Aber er hatte auch ein Umfeld. Und dieses Umfeld war die Industrieregion Mittelfranken. Das war in den 60er Jahren. Die Städte Nürnberg, Fürth, Erlangen und auch Schwabach haben erkannt, dass sie zusammengehören, zusammenarbeiten müssen. Die erste säkulare Tat dieser Industrieregion war die Sicherung der Wasserversorgung. Da wurden Strukturen aufgebaut, die auch für das drängende Problem des Verkehrs anzuwenden waren.“



Als oberster Verkehrsplaner und später als VAG-Vorstandsvorsitzender begleitete Dr. Wolfgang Krug die Verhandlungen zur Gründung der Verbundes von Anfang an.

Dr. Weißkopf:

„Mitte der 60er Jahre hat sich gezeigt, dass auf den Stadtverkehr Probleme zukommen, die alleine mit dem Ausbau der Straßen nicht zu bewältigen waren. Im eigenen städtischen Verkehr sollten U-Bahn, Unterpflasterstraßenbahn oder Stadtbahn die Probleme lösen. Aber man hat auch erkannt, dass die Probleme nicht an der Stadtgrenze enden, sondern dass der Regionalverkehr das eigentliche Problem darstellt und deshalb mit einbezogen werden muss.“

Dr. Krug:

„Den Durchbruch brachte die Gebietsreform 1972. Da rückten die vier Städte, die bis dahin durch die Landkreise getrennt waren, unmittelbar aneinander, es entstand die Städteachse. Der damalige Regierungspräsident, Karl Burkhardt, rief in der Aula des Baumeisterhauses alle zusammen, die Oberbürgermeister und Landräte. Da wurden die ersten Grundzüge der Zusammenarbeit auf dem Verkehrssektor gezogen.“

Dr. Weigelt:

Inzwischen war mit dem Hamburger Verkehrsverbund der weltweit erste Nahverkehrsverbund gestartet. Unter dem Motto „Ein Netz, ein Fahrplan, eine Fahrkarte“ konnten dort U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Busse und Schiffe mehrerer Unternehmen mit Zeitgewinnen benutzt werden. Meine Erfahrungen als Hauptabteilungsleiter Schnellbahnverkehr im HVV sowie als Chef des S-Bahn-Baus bei der Bundesbahndirektion Hamburg konnte ich ab 1979 in Nürnberg mit einbringen.“

Dr. Weißkopf:

„Man muss sehen, Ende der 60er Jahre, als in München – auch mit Blick auf die Olympischen Spiele – schon sehr konkret geplant wurde, hat in Nürnberg der Generalverkehrsplan Nürnberg/Fürth das erste Mal die Worte Gemeinschaftstarif, Tarifverbund, Verkehrsverbund in den Mund genommen.“

Dr. Krug:

„Ein Teil des Urknalls ist auch im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu finden, das die Gemeinden überhaupt erst in die Lage versetzt hatte, eine Infrastruktur aufzubauen. Die Idee war dann, nach dem Muster anderer Städte ein Arbeitsbüro zu

gründen. So kam es zunächst zur Gründung der Arbeits- und Planungsgemeinschaft zur vorbereitenden Untersuchung der Integration des öffentlichen Nahverkehrs im Raum Nürnberg – Fürth – Erlangen – Schwabach (APÖN), im Jahr 1972.“

Dr. Weißkopf:

„Das Ganze hat begonnen mit den vier Städten Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach. Als erster Landkreis ist dann nicht ein mittelfränkischer, sondern der Landkreis Neumarkt dazugekommen. Danach kamen Erlangen-Höchststadt, Forchheim und dann erst die mittelfränkischen Zentrallandkreise Nürnberger Land, Fürth und Roth. Interessant war dabei, dass von Anfang an auch Verkehrsunternehmen in der APÖN vertreten waren.“



Seit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft DB/VAG im Jahr 1979 arbeitete Dr. Willi Weißkopf für den gemeinsamen Verkehrsverbund. Aufgabenschwerpunkte: Tarifsysteem, Einnahmeverteilung und Vertragsangelegenheiten.

Dr. Krug:

„Ein ganz wichtiger Punkt war, dass 1975 Heinrich v. Mosch Regierungspräsident wurde und dann den Vorsitz der APÖN übernommen hat. Er hat sich furchtbar reingehängt in diese Aufgabe. Ihm ist es schließlich gelungen, die vielen unterschiedlichen Interessen der Verkehrsunternehmen, des Freistaats und der kommunalen Gebietskörperschaften auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen.“

Warum hat man eigentlich mit diesem unhandlichen Begriff APÖN gearbeitet? Im Grunde ging es doch damals schon um die Gründung eines Verbundes.

Dr. Weigelt:

„Das Wort Verbund durfte nicht erwähnt werden. Unter dem Druck der Bundesregierung musste die Bundesbahn die Nahverkehrsdefizite begrenzen. Die Erfahrungen mit den großen Verbänden in den Regionen München, Frankfurt, Stuttgart und Rhein-Ruhr führten so zu einem Zögern gegenüber den kleineren. Die Vorgabe für die Direktion Nürnberg lautete deshalb: Planung ja, aber nur kein größeres Defizit.“

Dr. Krug:

„Nicht nur der Bund, auch der Stadtkämmerer hat das mit großem Argwohn betrachtet. Es gab die strikte Vorgabe, dass sich der Zuschussbedarf der VAG durch einen Verbund nicht ändern darf. Deshalb dann dieser seltsame Begriff APÖN. Auf dem Briefkopf haben wir übrigens nur „ÖN“ verwendet, also öffentlicher Nahverkehr. Mit solchen Tricks musste jahrelang gearbeitet werden, so nach dem Motto *ceterum censeo* ... (im Übrigen schätze ich ...), dass irgendwann ein Verbund doch kommt.“

Dr. Weißkopf:

„Der Verkehrsprobleme wegen war es schlichtweg notwendig, auf einen Verbund hinzuarbeiten. Damals, Ende der 60er Jahre, hatte München so ungefähr 110.000 Einpendler täglich und Nürnberg/Fürth/Erlangen etwa 100.000. Also im Grunde eine ähnliche Größenordnung.“

Dr. Weigelt:

„Die Einwohnerzahl des Großraums Nürnberg war zwar niedriger als in anderen großen Räumen, aber die internen arbeitsplatzbezogenen Pendlerströme waren überproportional größer. Dieser Umstand war für die Planer Berechtigung, wenn nicht sogar Verpflichtung, das Vorhaben der Verbundgründung weiter zu betreiben.“

In welchem Zusammenhang stehen eigentlich S-Bahn und Verkehrsverbund?

Dr. Krug:

„Das ist fast ein Henne-oder-Ei-Problem. Es war klar, auch wenn der Verkehrsverbund das Endziel sein sollte, dass erst einmal die S-Bahn gesichert werden musste.“



Dr. Horst Weigelt hatte als Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg strikt auf die Kosten zu achten.

Dr. Weißkopf:

„Oder anders herum: Man hat aus den Erfahrungen aus anderen Räumen sehr schnell und klar für Nürnberg erkannt: Eine S-Bahn ohne Verbund bringt nichts. Wir wussten damals schon aus Verkehrserhebungen, dass ungefähr jeder vierte oder fünfte Fahrgast aus dem Regionalverkehrszug auch noch mit einem Stadtverkehrsmittel weiterfährt. Und wir wussten auch aus den Erfahrungen von Frankfurt oder Stuttgart, dass die Zahl der Umsteiger auf etwa 50 Prozent ansteigt, wenn dieses Umsteigen keinen zusätzlichen Aufpreis kostet. Das heißt also, jeder zweite Fahrgast vom regionalen Schienenverkehr benutzt auch städtische Verkehrsmittel. Deswegen diese Aussage: die S-Bahn braucht den Verbund.“

Also liefen die Vorbereitungen für den Verbund und die S-Bahn parallel?

Dr. Weißkopf:

„Ja, untermauert wurde das in der S-Bahn-Denkschrift von 1973. Allerdings genügte diese nicht als Basis eines Finanzierungsabkommens, deshalb wurde zwischen 1975 und 1978 der Gesamtverkehrsplan Großraum Nürnberg (GVGN) erarbeitet – unter der Federführung der Bezirksregierung, aber finanziert vom Freistaat Bayern. Auf der Basis dieses Gesamtverkehrsplans haben dann 1978 die Verhandlungen über den S-Bahn-Finanzierungsvertrag begonnen. Der Gesamtverkehrsplan hat als Mindestlösung einen Gemeinschaftstarif für alle Verkehrsmittel gefordert und einen Verkehrs- und Tarifverbund als optimale Organisationsform dafür empfohlen.“

Dr. Krug:

„Gleichzeitig haben wir mit dem ersten gemeinsamen Fahrplan im Januar 1978 einen Schritt in Richtung Verbund unternommen. Damals erreichte die U-Bahn die Altstadt und den Hauptbahnhof. Es ist uns gelungen, einen gemeinsamen Fahrplan mit Bahn und Post herauszugeben. Da waren die zukünftigen S-Bahn-Strecken als Linien N1, N2, N3 drin. Die drei Streifen auf dem Fahrplan stehen für die drei Unternehmen Bahn, Post und VAG. Und die Abkürzung VGN stand damals für „Verkehr Großraum Nürnberg“. Daraus haben wir auf die Schnelle das VGN-Logo entwickelt, und es freut mich immer wieder zu sehen, dass es bis heute Bestand hat.“



Die Männer der ersten Stunde studieren noch einmal Berichte von der Verbundgründung 1987.

Dr. Weißkopf:

„Die Arbeit für einen künftigen Verkehrsverbund wurde konkreter mit Gründung der Arbeitsgemeinschaft von DB und VAG (AGM DB/VAG) im Jahr 1979. Sie machte sich Gedanken über den Verbundtarif, die Abgrenzung des Verbundgebiets und die Einnahmenaufteilung. In der Arbeitsgemeinschaft waren Mitarbeiter von DB und VAG vertreten und es gab einen begleitenden

Ausschuss, in dem Vertreter der Städte und Landkreise saßen. Ein konkretes Ergebnis dieser Arbeitsgemeinschaft war zum Beispiel schon im Jahr 1982 ein regionaler Dauerkartentarif. Da gab es preisliche Vorteile für die Kunden aus dem späteren Verbundraum. Das heißt, man hat damals schon Finanzierungsprinzipien angewandt, die dann auch später im VGN Anwendung fanden. Das war die erste Vorstufe im Zeitkartenbereich für den späteren Verbundtarif.“

Sowohl der Bund wie auch die Stadt Nürnberg hatten die Vorgabe gemacht, dass ihre jeweiligen Verkehrsunternehmen durch den Verbund nicht wirtschaftlich schlechter gestellt werden dürften. Wie wurde dieses Problem gelöst?

Dr. Weißkopf:

„Ein Teil der Lösung kam durch die Kooperationsförderung, die das Nahverkehrsprogramm Bayern gebracht hat. Da gab es für den Durchtarifizierungsverlust einen Zuschuss pro Buskilometer. Das hat aber nicht ausgereicht. Es war klar: Die preislichen Vorteile der Fahrgäste bringen den Verkehrsunternehmen finanzielle Nachteile. Diese müssen ausgeglichen werden. Und zwar von der Gebietskörperschaft, aus der der Fahrgast kommt. Man hat folgendermaßen argumentiert: Die Städter haben durch den Verbund zum gleichen Preis ein besseres Angebot. Sie können wahlweise mit der Straßenbahn, U-Bahn oder S-Bahn fahren. Die hauptsächlichen Nutzer der Preisvorteile sind aber die Landkreisbewohner, die mit ihrer Fahrkarte zusätzlich die innerstädtischen Verkehrsmittel benutzen können.

Dr. Weigelt:

„Das war der Schub, den jeder begriffen hat: der finanzielle Vorteil für die Umsteiger.“

Dr. Weißkopf:

„Der wirklich große Vorteil kam für die Umsteiger und für die, die sich früher haben entscheiden müssen: Kaufe ich mir eine Fahrkarte für die VAG oder für die DB. Jetzt hatten sie eine Fahrkarte und konnten damit alle Verkehrsmittel benutzen. Heute nutzt etwa jeder zweite Fahrgast neben dem SPNV noch ein städtisches Verkehrsmittel.“

Dr. Weigelt:

„Wir waren aufgefordert, auch für die S-Bahn eine möglichst wirtschaftliche Lösung zu finden. Bei der ersten Strecke, der S1 Nürnberg – Lauf (links der Pegnitz), waren die technischen Voraussetzungen günstig. Es gelang uns mit mäßigen Investitionskosten zusätzliche Stationen, einen Taktfahrplan und moderne Züge bieten zu können. Danach folgten die Strecken nach Roth und Altdorf. Auch Altdorf war technisch relativ einfach. Ein kleiner Exkurs: Die S-Bahn nach Roth aber erforderte eine Entlastung der Hauptstrecke. Dazu wurde für den Fernverkehr eine Trasse durch den Reichswald zwischen Feucht und Roth in die Planung aufgenommen. Eine von mir in Auftrag gegebene Studie hat dann allerdings ergeben, dass die bogenreiche Fernverbindung nach München so nicht mehr konkurrenzfähig gewesen wäre. Deshalb habe ich dem DB-Vorstand eine direkte Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Ingolstadt vorgeschlagen. Die alte Fernstrecke wurde für die Nutzung durch die S-Bahn und den Güterverkehr ausgebaut und die Reichswaldtrasse entfiel.“



Über den Einzugsbereich und die Größe des Verbundgebiets wurde damals heiß diskutiert.

Dr. Krug:

„Der Großraum Nürnberg hatte noch einige Trümpfe, zum Beispiel die Zusage der Verkehrsminister auf Bundes- und Landesebene, dass Nürnberg nicht schlechter gestellt werden darf als München. Der Durchbruch für die S-Bahn war jedoch die Zusage der Stadt Nürnberg, rund zehn Prozent der Kosten des S-Bahn-Baus zu übernehmen, ähnlich wie in München. Das hat Dr. Urschlechter damals direkt in die Hand genommen und sogar am Kämmerer vorbei gemacht.“

Dr. Weißkopf:

„Auf Bundesebene wurde auch getrickst: 1982 gab es einen Kabinettsbeschluss in Bonn zur Situation der Bahn in Verbänden, in dem festgelegt wurde, dass die Bahn nur noch in Verbände darf, wenn der Zuschussbedarf nicht steigt. Es wusste jeder, dass das nicht einzuhalten war. Aber so haben die formalen Beschlüsse gelaute. Diesen im Grunde nie erfüllbaren Kabinettsbeschluss musste man nun mit einer Trickformulierung aushebeln. Sie lautete: Wenn das Fahrplanangebot der Bahn nicht mehr fremdbestimmt werden kann, wenn es die Bahn oder der Bund selbst festlegt, dann gilt dieser Beschluss als erfüllt. Das war ein wichtiges Verbundprinzip.“

Dr. Krug:

„Auch die Mitbestimmung war drauf und dran, die ganzen Verbundverträge nicht zu akzeptieren, wenn nicht bestimmte Forderungen erfüllt worden wären. Es ging vor allen Dingen um Arbeitsplatzsicherung. So weit ging die Solidarität mit den Arbeitnehmern eines anderen Verkehrsunternehmens nicht. Denn durch die S-Bahn würden ja bestimmte innerstädtische Linien obsolet werden. Deshalb war das Kooperations- oder Nicht-Konkurrenzabkommen ein wesentlicher Teil des S-Bahn-Finanzierungsvertrags. Wir ritten da öfter auf des Messers Schneide.“

Wir sind jetzt also in der Phase, als eine S-Bahn-Strecke vorhanden war. Richtete sich die Verbundgröße eigentlich nach dem geplanten S-Bahn-Netz?

Dr. Weißkopf:

„Da gab es völlig unterschiedliche Auffassungen. Die DB wollte den Verbund möglichst klein halten, damit ihr die Kosten nicht aus dem Ruder laufen. Die kommunale Seite wollte einen größeren Verbund.“

Dr. Weigelt:

„Die primitivste Argumentation war doch: Der Berufsverkehr ist ein Zuschussgeschäft. Das hat man damals gesagt. Wenn ich den Raum also erweitere, erhöht sich mein Defizit. Daraus ist eine jahrzehntelange Zurückhaltung entstanden. Später hat man diese einfache Haltung überprüft.“



Hatte taktische Lösungen im Blick: Dr. Willi Weißkopf.

Dr. Weißkopf:

„Ich habe damals schon zu Dr. Weigelt gesagt: Sie müssen schauen, einen möglichst großen Verbund zu bekommen, dann erhalten Sie mehr Ausgleichsleistungen nach der EG-Verordnung 1191.“

Dr. Weigelt:

„Meine war eine pragmatische Begründung und Dr. Weißkopf hat die taktische Lösung im Blick gehabt.“

Dennoch ist der Verbund rasant gewachsen.

Dr. Weißkopf:

„Die Erweiterungen nach 1987 haben im Grund mit dem ersten Verbundtag begonnen. Sie haben begonnen mit der Einführung der Familientageskarte F10, mit der man verbundweit mit mehreren Personen fahren konnte. Das war der Hauptgrund, dass viele Landkreise den Verbundtarif haben wollten. Später kam dann die Metropolregion. Da spielten verkehrliche Überlegungen weniger eine Rolle als politische.“

Neben der Verbundgröße und dem Gemeinschaftstarif war die Aufteilung der Einnahmen ein wichtiges Thema. Wie wurde das geregelt?

Dr. Krug:

„Das war das Schwierigste, deshalb hat es lange gedauert. Stichwort: Alteinnehmensicherung. Jeder musste seine Alteinnahmen vor Verbundgründung offen legen und die hat er zunächst einmal wieder bekommen.“

Dr. Weißkopf:

„Aus den anderen Verbänden war die Aufteilung nach Betriebsleistungsgrößen, zum Beispiel nach Platzkilometern oder nach Kosten bekannt. Nach Platzkilometern hatte man bis dahin auch die Verkehrsleistung zwischen Nürnberg und Fürth abgerechnet. Da spielten dann die eingesetzten Kapazitäten die entscheidende Rolle, unabhängig von der Besetzung der Fahrzeuge. So wollte man es für die Zukunft nicht. Eine Aufteilung nach Kosten hatte zum Beispiel in Frankfurt funktioniert. Das ging aber nur, weil die Kostendeckungsgrade von S-Bahn und Stadtwerken dort nahezu identisch waren. Bei uns hätte das wegen der sehr unterschiedlichen Kostendeckungsgrade nicht geklappt. Deswegen wurde es so gemacht, wie Dr. Krug bereits sagte, nach Alteinnahmen. Aber gleichzeitig haben wir uns verpflichtet, ein so genanntes nachfrageabhängiges Verfahren in den nächsten Jahren zu installieren. Das heißt: so wie der Fahrgast mit den Unternehmen fährt und Fahrgelder bringt, so sollen die Unternehmen das Geld bei der Einnahmeaufteilung auch bekommen.“

Dr. Krug:

„Wir haben immer schon in die Zukunft gedacht ...“

Bis zur Einführung des nachfrageorientierten Einnahmeaufteilungsverfahrens hat es aber doch ziemlich lange gedauert.



Dr. Wolfgang Krug (rechts) präsentiert den Vorläufer des Verbundfahrplans aus dem Jahr 1978.



Stimmen überein, dass die Verbundgründung der richtige Weg war (v.l.): Dr. Willi Weißkopf, Dr. Horst Weigelt, Dr. Wolfgang Krug.

Dr. Weißkopf:

„Das ist auch nicht ganz einfach. Wir haben schon 1988 die erste verbundweite Fahrgastbefragung durchgeführt um mit den Daten das Verfahren zu entwickeln. Das Problem: Sie müssen einer Fahrt einen bestimmten Geldwert zuweisen. Den Wert einer Fahrt zu ermitteln, ist relativ schwierig. Wie macht man das bei einer Monatskarte? Wenn einer 40 Mal mit der Monatskarte fährt, ist eine Fahrt einen Euro wert. Fährt er 80 Mal, ist eine Fahrt nur noch 50 Cent wert. Also mussten wir gleichzeitig zu einer solchen Fahrgastbefragung auch herausfinden, wie die Fahrtenhäufigkeit bei Zeitkarten ist. Das war noch einfach. Im Bartarif gibt es Fahrgäste, die ihre Fahrt unterbrechen. Hier mussten wir die Wahrscheinlichkeit der Fahrtunterbrechung bei einer Streifenkarte oder einer Einzelfahrkarte ausfindig machen. Später haben wir das Verfahren um unternehmensspezifische Fahrtenhäufigkeiten erweitert. Schließlich kam noch die so genannte Unternutzung hinzu. Ein Kunde mit einer Fahrkarte der Preisstufe 10 fährt innerhalb Nürnbergs zusätzlich vom Weißen Turm bis Eberhardshof. Welchen Anteil der Gesamtfahrt rechnen wir der VAG und welchen der DB zu? Mit solchen Fragen haben wir uns beschäftigt und mit jeder Verkehrserhebung konnten wir dazulernen. Da kommt man schon in den Bereich von Verkehrs- und Mobilitätsforschung hinein.“

Das hört sich sehr kompliziert an. Hätte es eine Alternative zum Verbund gegeben?

Dr. Weißkopf:

„Nein, es gibt heute fast flächendeckend überall Verbundtarife. Wenn man es damals nicht gemacht hätte, wäre es zehn Jahre später gekommen. Es war schlichtweg der richtige Weg.“

Dr. Weigelt:

„Jeder, der mit dem Ausbau des ÖPNV im Großraum Nürnberg betraut war, wusste letztlich, dass es nicht ohne den gemeinsamen Verbundtarif geht.“

Wie sehen Sie das bisher Erreichte und die Zukunft des VGN?

Dr. Krug:

„Der Verbund hat große Vorteile gebracht, aber es wird schwierig sein, das Erreichte unter sich ständig verändernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu erhalten. Diese Erfahrung habe ich in meinem Berufsleben gemacht: Oftmals erleben wir ein Optimum, nur zu dem Zeitpunkt wissen wir nicht, dass es das Optimum ist.“

15.12.2002
Reaktivierung des
Bahnhofs Schnelldorf

12.12.2002
Doku-Zentrum



10.9.2003

Der VGN hat Optik und Struktur seiner Website optimiert. Noch schnellere und direktere Strukturen ermöglichen den Zugriff auf ca. 1000 HTML-Seiten sowie mehrere tausend PDF-Dokumente.

1.1.2003
Neuer Einnahmevertrag

Oktober 2003
JahresAbo für
Siemens
Mitarbeiter



2003

2003 Lokale Nahverkehrspläne

Die Städte Erlangen und Schwabach sowie die Landkreise Ansbach, Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Neustadt/Aisch-Bad Windsheim, Neumarkt, Nürnberger Land und Roth haben die VGN GmbH mit der Erstellung ihrer lokalen Nahverkehrspläne beauftragt.



Mai 2003
Schulportal
„Pauk & Ride“

15.3.2004
VGN erhält den Bayeri-
schen ÖPNV-Preis



2004
EFA kennt AST

Nach aufwändiger Entwicklungsarbeit werden Anfang 2004 die AST-Verkehre in die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) des VGN integriert. Das gesamte Verkehrsangebot ist nun elektronisch abrufbar.

12. DEZEMBER 2002

Die Straßenbahn fährt zum Doku-Zentrum.

15. DEZEMBER 2002

Reaktivierung des Bahnhofs Schnelldorf. Der Bahnhof wird neuer Endpunkt der R7.

1. JANUAR 2003

Ein neuer Einnahmevertrag tritt in Kraft. Die Fahrgeldeinnahmen wer-

den künftig nach einem nachfrageorientierten Schlüssel verteilt. Die Datengrundlage bilden Zählungen und Befragungen mit denen das tatsächliche Verkehrsverhalten der Fahrgäste ermittelt wird.

MAI 2003

Unter der Adresse www.schule.vgn.de geht das Schulportal „Pauk & Ride“ für Schüler, Lehrer und Eltern online.

OKTOBER 2003

Die Siemens AG in Erlangen bezuschusst alle Mitarbeiter, die ein JahresAbo abschließen. Das so genannte „Siemens-Modell“ stellt eine weitere Variante des beliebten FirmenAbos dar.

15. MÄRZ 2004

Für preiswürdig wird von der Jury das VGN-Konzept „Ausbau und Vermarktung



5.9.2004

Inbetriebnahme des neuen Haltepunkts Nürnberg Steinbühl an der S-Bahn-Strecke von Nürnberg nach Roth.

1.9.2005
Zehn Millionen MobiCards

Im Sommer 2005 kann ein markanter Verkaufserfolg der MobiCard vermeldet werden. Zehn Millionen Exemplare sind seit ihrer Einführung 1991 verkauft worden.

2004



4.12.2004

Die U1 fährt in Fürth bis zum Klinikum.



4.12.2004
Neuer Busbahnhof

1.9.2005
Verbundraumerweiterung Pegnitz/Pottenstein

21.6.2004

Für seine besonderen Verdienste um den Fränkischen Tourismus erhält der VGN eine Ehrenurkunde vom Tourismusverband Franken. Honoriert werden die enge Zusammenarbeit mit den Tourismusstellen auf örtlicher und regionaler Ebene und der Beitrag zum umweltverträglichen Tourismus.

2005

Dezember 2005

Norbert Mahr, seit 1. April 1987 Geschäftsführer der VGN GmbH für den Bereich Marketing, verabschiedet sich nach 18 Jahren in den Ruhestand. Nachfolger wird Jürgen Haasler.



des Freizeit-Liniennetzes im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“ angesehen. Neben den ÖPNV-Verbindungen werden den Fahrgästen mittlerweile komplette Vorschläge für ihre Freizeitgestaltung in vielfältiger Form angeboten sowie spezielle Tarifangebote gemacht.

4. DEZEMBER 2004

Neuer Busbahnhof in Herzogenaurach.

9. MAI 2005

Ein weiterer Service für Fahrgäste ist online: ein großer Veranstaltungskalender ist seit Mai 2005 auf der VGN-Homepage abrufbar.

1. SEPTEMBER 2005

Durch die Verbundraumerweiterung im südlichen Landkreis Bayreuth hat sich das Verbundgebiet im Vergleich zum Vorjahr

um 173 Quadratkilometer vergrößert. Neu hinzugekommen sind die Städte Pegnitz und Pottenstein mit knapp 20.000 Einwohnern.

1. SEPTEMBER 2005

Die elektronische Fahrplanauskunft kennt jetzt jedes Haus im Verbundraum mit der richtigen Hausnummer und bietet eine „Tür-zu-Tür“-Auskunft an.

FÜR JEDEN DAS PASSENDE TICKET

Zu einem dichten Verkehrsnetz und guten Fahrtenangebot gehört eine Auswahl an Tickets, die den Mobilitätsbedürfnissen verschiedener Zielgruppen gerecht wird. In den 25 Jahren seines Bestehens hat der VGN sein Angebot kontinuierlich ausgebaut. Die Fahrgäste finden heute ein breites und klar strukturiertes Sortiment vor, in dem es für jeden Zweck das passende Ticket gibt.

Die klassischen Tickets für gelegentliche Fahrten – Einzelfahrscheine und Streifenkarten – werden heute durch die TagesTickets Solo und Plus ergänzt. Vorläufer waren die früheren Familien-Tages-Karten (F2/F10). Zu einem wahren Renner hat sich das TagesTicket Plus entwickelt. Es bietet die Mitnahme weiterer Personen sowie am Wochenende zwei Tage Gültigkeit. Als Fahrkarte gerade für Familien hat es wesentlich zum Erfolg des VGN im Freizeitverkehr beigetragen.

Einzelfahrscheine und TagesTickets können seit 2007 auch per Handy gekauft werden. Dieser neue Vertriebsweg zielt insbesondere auf Gelegenheitskunden sowie jüngere Fahrgäste ab, Über 20.000 Kunden nutzen inzwischen ihr Handy als persönlichen Fahrkartenautomaten. Bequem und beliebt ist auch der Kauf von Fahrkarten über den OnlineShop.

Zu den wichtigsten Erfolgsmodellen im Sortiment des VGN gehören die Abos. Mit ihnen ist heute jeder fünfte Fahrgast unterwegs. Immer mehr Pendler erkennen die preislichen Vorteile von Jahres- und FirmenAbo, die angesichts rasant steigender Spritkosten immer beliebter werden. Zur Zeitkarte für Familien hat sich dank ihrer Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit die 1991 eingeführte MobiCard entwickelt. Allerdings hat sich das Nutzerverhalten im Lauf der Zeit so entwickelt, dass es Ende 2007 erforderlich war, das Zeitkartensortiment neu zu strukturieren. Mehr Transparenz und Tarifgerechtigkeit wurden mit der Einführung eines Grundangebots sowie ergänzender modularer Leistungen erreicht. Die Basis bildet seither die Solo 31, ein Ticket ohne Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit. Von ihm leiten sich die Preise aller anderen Zeitkarten ab, gestaffelt nach ihren Nutzungsmöglichkeiten.



Im Zuge der Zeitkartenreform wurde zudem das Spektrum der Abonnements erweitert. Mit höchster Kundenbindung sind die jährlichen Abos die günstigsten Zeitkarten. Quasi als Einstiegsmodelle sowie als Angebot für saisonale Fahrgäste kamen Abo 3 und Abo 6 mit kürzerer Laufzeit hinzu. Einem häufigen Kundenwunsch trägt das 2009 eingeführte JahresAbo Plus Rechnung. Es bietet auch für Stammkunden die familienfreundliche Option der Mitnahme weiterer Personen. Rund ein Drittel aller Fahrten entfallen auf den Ausbildungsverkehr. Hier wurde das Sortiment um die Schülerwochenkarte ergänzt.

Seit seiner Einführung 1991 erfreut sich das KombiTicket wachsender Beliebtheit bei Veranstaltern und Besuchern. 2011 wurden 1,9 Millionen KombiTickets verkauft. Besucher von Sport- und Kulturveranstaltungen und auch Urlauber können mit ihrer Eintrittskarte bzw. ihrem Flugticket kostenlos die Verkehrsmittel des VGN benutzen.

DER VGN ALS FREIZEITPARTNER

Der Freizeitverkehr hat sich im Laufe der Jahre zu einem Markenzeichen des VGN entwickelt. Rund 40 Millionen Fahrten, das sind etwa 20 Prozent des gesamten Fahrgastaufkommens, sind heute der Freizeit zuzuordnen. Das beliebte Serviceangebot bringt Vorteile für die Fahrgäste, die Verkehrsunternehmen und nicht zuletzt die Freizeitregionen im Verbundgebiet.

Mit dem ersten Freizeitprospekt, den der VGN bereits 1990 herausbrachte, begann die Erfolgsgeschichte. Den Durchbruch brachte die Einführung des Bayern-Taktes 1996. Mit dem Stundentakt auf Hauptstrecken sowie Zwei-Stunden-Takt auf Nebenstrecken nahmen die Fahrtmöglichkeiten am Wochenende deutlich zu. Dies nahm der VGN zum Anlass, Fahrtenangebote und Ausflugsziele entlang der Schienenstrecken zu bewerben.

Im nächsten Schritt wurde die Vermarktung auf Buslinien ausgedehnt, die auch am Wochenende ausreichend Fahrtmöglichkeiten boten: Die Idee der Freizeitlinien war geboren – die bereits 1991 gestartete Rothseelinie bekam Verstärkung. Heute erschließen 22 Freizeitbuslinien von Mai bis November den VGN-Fahrgästen attraktive Ziele in der Metropolregion. 77.500 Fahrgäste nutzten alleine im letzten Jahr die Möglichkeit des Kurzurlaubs direkt vor der Haustüre. Zum absoluten Renner hat sich dabei das TagesTicket Plus entwickelt, das 2011 rund 1,4 Millionen Mal verkauft wurde.

Mit der Verbundraumerweiterung 2010 gewann der VGN eine attraktive Wintersportregion hinzu. Zum Ochsenkopf verkehren auch im Winter die Fichtelgebirgslinien, um die Ausflügler auf Pisten, Loipen oder zu Schneewanderungen zu bringen. Im Laufe der Jahre hat der VGN sein Angebot an Prospekten erheblich erweitert. Zu Wandervorschlägen und Radtouren kamen Erlebnistage und Städtetouren. Großer Beliebtheit erfreuen sich auch die „Erlebnistipps für Groß & Klein“, eine Sammlung von über 80 Freizeiteinrichtungen, die VGN-Fahrgästen Rabatte einräumen. Wanderungen für Familien mit Kindern oder Tipps für Betriebsausflüge runden das Angebot ab. Jedes Jahr erscheinen 20 bis 30 neue kostenlose Flyer in

einer Auflage von einer halben Million. Insgesamt bietet der VGN heute rund 200 Freizeittipps an. Damit ist er zum Publikumsmagnet auf der Freizeitmesse in Nürnberg geworden. Die Prospekte stehen auch im Internet zum Download bereit, seit kurzem sogar mit GPS-Daten.



Der Freizeitverkehr war neben den Pendlerbeziehungen mit ein Grund für die späteren Erweiterungen des Verbundgebietes in Unterfranken – Kitzingen, Iphofen, Landkreis Hassberge – sowie in Oberfranken mit den Regionen Bamberg und Bayreuth. Denn der Tagestourismus ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in vielen Zielgebieten. Die Besucher- und Umsatzzahlen haben sich nach dem Beitritt vielerorts spürbar erhöht.

Für sein Engagement in „Ausbau und Vermarktung des Freizeit-Liniennetzes“ wurde der Verbund im Jahr 2004 mit dem Nahverkehrspreis des Bayerischen Verkehrsministeriums und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ausgezeichnet. ○

2006

Das aufregendste Ereignis des Jahres ist die Fußball-Weltmeisterschaft mit fünf Spielen in Nürnberg und vier Wochen Höchstleistung seitens der Verkehrsunternehmen. Insgesamt zählt die Stadt Nürnberg 710.000 Besucher. Über 930.000 Fahrten werden in diesen vier Wochen von den Besuchern unternommen. Das Zusatzangebot von DB und VAG summiert sich auf rund 124.000 Fahrzeug- und Zugkilometer. Die Mitarbeiter leisten 27.000 zusätzliche Arbeitsstunden.



**26.4.2007
HandyTicket**

Das Handy dient seit April 2007 als persönlicher Fahrkartenautomat im VGN und zunächst neun weiteren Nahverkehrsregionen Deutschlands. Nach einem Jahr zählt der VGN bereits 3.000 registrierte Nutzer, heute sind es rund 21.000.



2006

**10.8.2006
Spatenstich für die S-Bahn**



**1.1.2007
neuer Assoziierungsvertrag**

2007



**10.12.2006
Neues Ziel für Weinfreunde**

R9 Express
Allersberg – Nürnberg



**10.12.2006
Schnellster Nahverkehr Deutschlands**

Mit der Eröffnung des Regionalbahnhofes Allersberg wird das Schienennetz des VGN um die R9 erweitert. Seit dem 10. Dezember 2006 verkehrt hier der München-Nürnberg-Express mit einer Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h, der Allersberg-Express mit 140 km/h.

10. FEBRUAR 2006

Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags für den Bau bzw. Ausbau der S-Bahn von Nürnberg – Forchheim – Bamberg. Er umfasst 170 Millionen Euro. Der Spatenstich für den viergleisigen Ausbau zwischen Nürnberg und Fürth erfolgt am 10.8.2006.

10. DEZEMBER 2006

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember

2006 wird Iphofen in das VGN-Gebiet integriert. Ausschlaggebend dafür waren die Verkehrsströme zwischen Iphofen und dem benachbarten Landkreis Neustadt/Aisch-Bad Windsheim sowie nach Nürnberg.

1. JANUAR 2007

Der Assoziierungsvertrag wird neu gefasst. Damit rüsten sich die Verantwortlichen im VGN ein Stück mehr für den

Wettbewerb im ÖPNV. Mit dem neuen Vertrag, der die Einbindung privater und kommunaler Verkehrsunternehmen in den VGN regelt, werden z. B. erstmals Mindeststandards für die Qualität von Dienstleistungen geregelt.

4. SEPTEMBER 2007

Unterzeichnung des S-Bahn-Finanzierungsvertrags für den Ausbau der Stre-



4.9.2007
S-Bahn-Finanzierungsvertrag
für das Ergänzungsnetz

Dezember 2007
Zeitkartenreform

Abo 3

Abo 6



2008
Fahrgastrekord

Erstmals hat der VGN die 200-Millionen-Marke geknackt.

2008
Mobilitätsberater
unter www.vgn.de



27.9.2007
20 Jahre VGN

10.000 süße Gebäckteile in Form eines Zwanzigers verteilen VGN-Mitarbeiter in den Morgenstunden an Fahrgäste im gesamten Verbundgebiet.



Dezember 2007

Nach zwölfjähriger Amtszeit als Regierungspräsident und Vorsitzender des Grundvertragsausschusses im VGN verabschiedet sich Karl Inhofer in den Ruhestand. Er ist Initiator der Atzelsberger Beschlüsse von 2000 und schuf die Grundlagen zur Erweiterung des VGN im Gebiet der Metropolregion Nürnberg. Nachfolger im Amt des Regierungspräsidenten und als GA-Vorsitzender wird Dr. Thomas Bauer.



2008



8.12.2007

Die U1 erreicht in Fürth die Hardhöhe.

9.12.2007

Verbundraumerweiterung
Kitzingen/Otting-Weilheim

cken nach Ansbach, Neumarkt und Lauf-Hartmannshof. Bis 2010 soll das S-Bahn-Netz von derzeit 67 auf über 224 Kilometer ausgebaut werden.

DEZEMBER 2007

Mehr Tarifgerechtigkeit und Transparenz bringt die Zeitkartenreform, die eine Systematisierung der Zeitkartenpreise beinhaltet. Mit dem Abo 6 und Abo 3

bietet der VGN neue Varianten mit einer kürzeren Laufzeit an. Die Solo 31 ergänzt das Zeitkartenangebot für Single-Nutzer.

9. DEZEMBER 2007

Zum Fahrplanwechsel werden Kitzingen und Otting-Weilheim integriert. Die Fläche des Verbundgebiets beträgt nun 11.750 Quadratkilometer. In seinem Einzugsbereich leben 2,2 Millionen Menschen.

2008

Als neue Serviceleistung bietet der VGN auf seiner Internetseite den „Mobilitätsberater“ an. Für jede Verbindung und jeden Zweck zeigt er jeweils das günstigste Ticket an. Außerdem berechnet er die Ersparnis im Vergleich zum JahresAbo und der PKW-Nutzung. Besonders Berufspendler nutzen häufig die Möglichkeit des Kostenrechners.

SERVICE ÜBERALL UND RUND UM DIE UHR

Von der Fahrplanauskunft über den Ticketkauf per Handy bis hin zur Mobilitätsberatung: Seinen Fahrgästen bietet der VGN rund ums Fahren mit Bussen und Bahnen umfassende Serviceleistungen, die einzelne Verkehrsunternehmen allein in diesem Umfang oft nicht anbieten könnten. Gerade bei technischen Lösungen ermöglicht es der gemeinsame Verbund, auf dem neuesten Stand zu sein.

Mehr als einmal hat der VGN die Vorreiterrolle bei der Einführung neuer Technologien übernommen. Zum Beispiel bot er seinen Kunden im Jahr 2000 als erster Verkehrsverbund eine Fahrplanauskunft für WAP-Handys an. Im selben Jahr folgte die erste spracherkennende Fahrplanauskunft für den Nahverkehr in Deutschland. 2007 startete der VGN zusammen mit zehn weiteren Regionen das Pilotprojekt „HandyTicket“, heute „HandyTicket Deutschland“. Derzeit arbeiten die IT-Experten am E-Ticketing im VGN.

Mit Abstand wichtigstes Informationsmedium ist heute das Internet. Mit bis zu sechs Millionen Seitenaufrufen pro Monat ist die elektronische Fahrplanauskunft die am häufigsten abgerufene Dienstleistung unter www.vgn.de. Sie bietet Auskünfte für den kompletten Weg von Tür zu Tür, verschiedene Ausgabeformate inklusive Karten und Plänen. Der Mobilitätsberater zeigt, welche Tickets für welchen Zweck am günstigsten sind und wie viel man im Vergleich zur Fahrt mit dem Pkw sparen kann. Auch der Link zum Ticketshop fehlt nicht. Keine Wünsche offen lassen auch der Downloadbereich und die Freizeitseiten.

Immer bedeutender werden die mobile Auskunft und der Fahrscheinkauf per Handy. Mit Einführung der Apps für iPhone und Android-Handys machten diese mobilen Dienste einen gewaltigen Sprung nach vorne.

Kunden, die telefonische oder persönliche Beratung bevorzugen, können das 1995 eingeführte Infotelefon nutzen oder die kostenlose automatische Telefonauskunft. Beide Dienste sind

an allen Tagen und rund um die Uhr erreichbar. In den Kundencentern der Verkehrsunternehmen und der Geschäftsstelle des VGN stehen kompetente Mitarbeiter Rede und Antwort zu allen Fragen rund um den ÖPNV.

Rechtzeitig vor Beginn der Wandersaison präsentiert der VGN jedes Jahr auf der Freizeit-Messe seine neuen Freizeittipps und ist auch auf der Consumer-Messe vertreten. Das VGN-Infomobil tourt regelmäßig durch das gesamte Verbundgebiet. Mit vielen größeren Kommunen arbeitet der VGN zusammen, um Neubürger zu informieren. Sie erhalten bei der Anmeldung an ihrem neuen Wohnort eine Mappe mit nützlichen Informationen zum VGN und dem Verkehrsangebot vor Ort.

Nach wie vor große Bedeutung haben die gedruckten Medien, wie das große Verbundfahrplanbuch und die kostenlosen Linienfahrpläne im Westentaschenformat. Eine hohe Erwartungshaltung zeigen die Kunden in Bezug auf die Aktualität der Fahrplanauskunft. Haltestellen und Bahnsteige werden verstärkt mit dynamischen Anzeigen ausgestattet. Mit dem Einsatz rechnergesteuerter Betriebsleitsysteme stehen zunehmend Daten für die Fahrplanauskunft in Echtzeit sowie für die Anschluss-sicherung zur Verfügung.





14.6.2008

Als erste vollautomatische U-Bahnlinie Deutschlands nimmt die U3 ihren Betrieb auf. Die Besonderheit: Sie teilt sich die Strecke teilweise mit der konventionell betriebenen U2, was weltweit einmalig ist.



Juli 2008
Tickets selbst drucken

Besonders bequem und kundenfreundlich sind die PrintTickets, die der VAG-Online-Shop seit Juli 2008 anbietet.

14.12.2008

Mit dichterem Takt am Wochenende und mehr Zügen morgens sowie in den späten Abendstunden ist die Mittelfrankenbahn seit dem Fahrplanwechsel unterwegs. 3,2 Millionen Zugkilometer umfasst die Verkehrsleistung pro Jahr, das sind 400.000 mehr als vor dem Start unter neuem Namen.



1.5.2009
Rekorde bei den Freizeitlinien

So viele Freizeitlinien wie nie zuvor starten am 1. Mai 2009 in die Saison: 14 an der Zahl. Auch die Zahl der Fahrgäste ist gestiegen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sie sich von 31.000 auf 61.000 fast verdoppelt.

2009



2009
Fahrradmitnahme

Seit April 2009 gilt die bayernweite Familienkomponente bei der Fahrradmitnahme in Zügen auch in allen VGN-Verkehrsmitteln. In Begleitung ihrer Eltern oder Großeltern können Kinder bis 14 Jahre ihre Fahrräder kostenlos mitnehmen, wenn die Erwachsenen bereits einen Fahrschein für ihre Räder gelöst haben.

2009
JahresAbo Plus



Einem häufigen Kundenwunsch trägt das JahresAbo Plus Rechnung. Es bietet nun auch im Stammkundenbereich die familienfreundliche Option der Mitnahme weiterer Personen.



2009
Mobile Dienste

Der VGN hat seinen Fahrplanservice für Handynutzer erweitert. Unter mobil.vgn.de ist es möglich, die neue Fahrplanauskunft mit mobilen Endgeräten zu nutzen. Sie ist passgenau auf die kleinen Displays von Handys zugeschnitten.



VERNETZT DENKEN – VERKEHRSPLANUNG IM VGN

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung und stark anschwellenden Pendlerströmen in den 1960er Jahren wuchsen die Verkehrsprobleme in den Städten. Die Einsicht, dass Verkehr regional geplant und gemeinsam organisiert werden muss, führte letztlich zur Gründung des VGN.



Verbundweit sind die Haltestellen im Verkehrsnetz erfasst.

Die Bedeutung der Verkehrsplanung als eine der wichtigsten Aufgaben im VGN spiegelt sich deshalb auch im Verbundvertrag wider: im Grundvertrag, im Gesellschaftsvertrag der Verbundgesellschaft sowie in der Satzung des Zweckverbandes (ZVGN). Zu den Aufgaben der VGN GmbH gehört unter anderem, das Liniennetz und das betriebliche Leistungsangebot zu koordinieren sowie die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln zu planen. Neben der Gestaltung des aktuellen Verkehrsangebotes geht es auch um dessen Anpassung für die Zukunft. Zu diesem Aufgabenspektrum gehören: Verkehrserhebungen und -untersuchungen, konzeptionelle Verkehrsplanung, Verkehrsanalysen und -prognosen und das Erstellen von Produkt- und Bedienungskonzepten. Zudem ist die Verbundgesellschaft Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Regional- und Bauleitplanung.

Zu den großräumigen Projekten der letzten 25 Jahre, die auch weiterhin aktuell sind, gehören der Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie die Sektorenuntersuchungen im Rahmen der

Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans für den Großraum Nürnberg (GVGN). Derzeit laufen Untersuchungen zu einem Betrieb nach S-Bahn-Standard im Sektor West mit der Strecke Nürnberg – Neustadt (Aisch) und den Nebenstrecken nach Cadolzburg und Markt Erlbach sowie zum Sektor Nordost mit der rechten Pegnitzstrecke und der Schnaittachtalbahn. Beide Studien sind von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in Auftrag gegeben und werden von der VGN GmbH im Auftrag des ZVGN fachlich begleitet. Zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gehören ebenso die zahlreichen Maßnahmen im Rahmen des 46-Millionen-Euro-Programms, des P+R-Ausbau-Programms sowie des so genannten Schnittstellenprogramms, mit dessen Förderung in mehreren Klein- und Mittelstädten Busbahnhöfe zur Verknüpfung von Bus und Schiene sowie von Regional- und Stadtverkehren entstanden sind.

Die Bedeutung der Verkehrsplanung erhielt einen weiteren Schub durch die Regionalisierung und das Bayerische Nahverkehrsgesetz (BayÖPNVG). Dem ZVGN kommt neben den Aufgaben der Infrastrukturplanung und Objektplanung seither auch die Aufgabenträgerschaft für den übergreifenden ÖPNV zu. Beispiele dafür sind die Untersuchung zur Verlängerung der U3 in den Landkreis Fürth, die Erschließung des Gewerbeparks Nürnberg – Feucht – Wendelstein und die Stadt-Umland-Bahn Erlangen. Außerdem wirkt der ZVGN nach Artikel 18 Bay-ÖPNVG bei der SPNV-Planung mit und vertritt so die Interessen seiner Mitglieder gegenüber dem Freistaat Bayern bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft. Aktuelle Beispiele sind die Reaktivierung der Hesselbergbahn sowie die Haltepunkte Forchheim-Nord und Bamberg-Süd an der S1.

Ein bedeutsames Projekt, gemeinsam vom Zweckverband und der Bayerischen Straßenbauverwaltung finanziert und von der Verbundgesellschaft für den ÖPNV fachlich bearbeitet, ist die Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg, kurz DIVAN. Sie umfasst umfangreiche Informationen über Siedlungs- und Nutzungsstrukturen, das Verkehrsaufkommen in 1.835 Verkehrszellen sowie ein rechnergestütztes Verkehrssimulationsmodell für den motorisierten Individualverkehr und den ÖPNV. Damit können die Auswirkungen von Änderungen der Siedlungsstrukturen und von Ausbaumaßnahmen im Straßen- und ÖPNV-Netz simuliert werden. Den Straßenbauern und Nahverkehrsplanern steht somit ein umfassendes und einheitliches Planungsinstrument zur Verfügung. DIVAN kam bereits bei zahlreichen Projekten erfolgreich zum Einsatz.



DIVAN simuliert die Belastung von Strecken.

Mit dem Bayerischen Nahverkehrsgesetz wurden ab 1994 die kreisfreien Städte sowie die Landkreise zu Aufgabenträgern für den allgemeinen ÖPNV. Nach Artikel 13 können sie zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in ihrem Gebiet Nahverkehrspläne erstellen. Bestandteile der Planung sind die Analyse des Angebots, die Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung, die Definition verkehrlicher Ziele und die Entwicklung entsprechender Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele. Auf diesem Wege wurde seither das Verkehrs- und Leistungsangebot in den Städten und Landkreisen im Verbundgebiet vielerorts verbessert und ausgebaut. Im Auftrag von acht Städten und Landkreisen und in Zusammenarbeit mit deren Verwaltungen hat die Verbundgesellschaft Nahverkehrspläne bearbeitet. Von 14 Aufgabenträgern wurde sie mittlerweile mit der Fortschreibung der Pläne beauftragt.

Im Zusammenhang mit den Nahverkehrsplänen sowie im Rahmen eigenständiger Aufträge haben die Planer weitere lokale Konzepte erstellt und umgesetzt. So wurde das Angebot für die Fahrgäste durch den Ausbau von Stadt- und Ortsbusverkehren, Bedarfsverkehren mit AST und Rufbussen oder die beliebten Freizeitbuslinien erweitert. Auch wenn bislang viel erreicht wurde: Die Aufgaben und Herausforderungen in der Verkehrsplanung enden nicht. Der Infrastrukturausbau ist noch nicht abgeschlossen, die Verkehrsbelastungen durch den Pendlerverkehr – aber auch durch den Güterverkehr auf Schiene und Straße – nehmen zu, die Ressourcen schwinden. Die finanziellen Möglichkeiten von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sowie der demografische Wandel erfordern neue Bedienungskonzepte. ○

2010



1.8.2010 EntdeckerPass

60 Partner in der Metropolregion Nürnberg bieten mit dem EntdeckerPass freien oder deutlich ermäßigten Eintritt in Freizeiteinrichtungen an. Mit enthalten ist ein Tag freie Fahrt im VGN. Im folgenden Jahr beteiligen sich mehr als 100 Einrichtungen.



2010 175 Jahre Eisenbahn

Gemeinsam mit Nürnberg und Fürth feiert die DB das große Bahnjubiläum. Die Sonderausstellungen im DB Museum, dem Museum Industriekultur sowie im Doku-Zentrum, die mit dem KombiTicket erreichbar sind, ziehen Tausende Besucher an.



1.1.2010 Verbundraumerweiterung

Die Regionen Bamberg und Bayreuth sowie ein Teil des Landkreises Hassberge treten dem VGN bei. Damit deckt der VGN den kompletten Kernbereich der Metropolregion Nürnberg ab. Das Verbundgebiet ist auf 14.000 Quadratkilometer mit rund 2,6 Millionen Einwohnern angewachsen.



6.1.2010

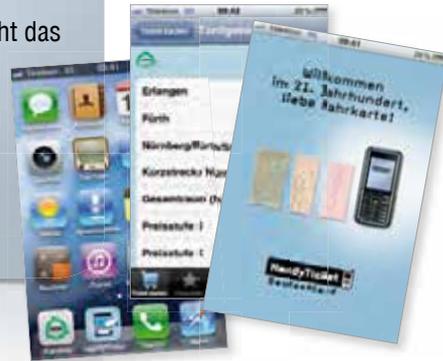
Der Landkreis Bayreuth bringt ein schneesicheres Winter-sportgebiet in den VGN. Am 6.1.2010 fahren erstmals Freizeitbusse von Bayreuth in die Ochsenkopfre-gion. Ab 2010 verkehren die Busse als Fichtelgebirgslinien im Takt.



**HandyTicket
Deutschland**

November 2010 iPhone App

Einen Sprung nach oben macht das HandyTicket mit der Verfügbarkeit der iPhoneApp. Innerhalb von drei Monaten steigt die Zahl der Nutzer von rund 8.000 auf mehr als 11.000.



Oktober 2010

Mit neuer Technologie wird die automatische telefonische Fahrplanauskunft des VGN noch leistungsfähiger und bietet mehr Möglichkeiten. Das intelligente Dialogsystem führt den Anrufer schneller ans Ziel, die Auskünfte gibt es auch per SMS und Fax.



12.12.2010 Herzo-Express

Der neue Herzo-Express erschließt als Schnellbuslinie das Herzogenauracher Gewerbe- und Wohngebiet Herzo Base und pendelt zwischen Herzogenaurach und Erlangen. Das Linien- und Fahrplan-konzept ist in Zusammenarbeit mit Stadt, Landkreis und den großen Unternehmen entstanden.



12.10.2010

Mit vier Linien, 224 Kilometern Streckenlänge und 74 Stationen geht die neue S-Bahn in Betrieb. Rund 400 Millionen Euro haben Bund und Freistaat Bayern in die Verdreifachung des Netzes investiert. Für Hersbruck, Ansbach und Neumarkt haben die VGN-Planer auf den S-Bahn-Takt abgestimmte Stadtbushkonzepte entwickelt.

September 2010 Relaunch der Website

Die VGN-Website erhält ein neues Gesicht und eine noch bedienungsfreundlichere Navigation. Neu: der umfangreiche Downloadbereich mit individuellen Empfehlungen für die Freizeitgestaltung.





10.6.2011
RBL im Einsatz



10.12.2011
Divan steht vollständig zur Verfügung



12.12.2010
Agilis

Dezember 2011

Prof. Dr.-Ing. Willi Weißkopf tritt die Freistellungsphase der Altersteilzeit an und verabschiedet sich somit nach 24 Jahren als dienstältester Verbundgeschäftsführer Deutschlands. Nachfolger wird Andreas Mäder.



2011



1.1.2012
Neue Tarifstufen



23.2.2011
Redesign für die S2

10.12.2011

Das Nürnberger Nahverkehrsnetz wächst weiter. Im Norden Nürnbergs werden die neuen U3-Bahnhöfe Kaulbachplatz und Friedrich-Ebert-Platz eingeweiht. Im Süden erschließt die neue Straßenbahn durch den Celtistunnel den direkten Weg vom Hauptbahnhof in die Südstadt.



12. DEZEMBER 2010

Zwischen Neumarkt und Parsberg fährt Agilis als neues SPNV-Unternehmen im VGN.

23. FEBRUAR 2011

DB Regio Franken und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) stellen den ersten modernisierten Reisezugwagen für die S-Bahn-Linie S2 vor. Insgesamt werden bis Juli 2012 alle 48 für die S2

vorgesehenen Wagen einem umfassenden Redesign unterzogen. Rund vier Millionen Euro werden so in die S-Bahn Nürnberg investiert.

10. JUNI 2011

Von der Einführung des landesweiten RBL auf den DB-Regionalbuslinien profitieren auch die Fahrgäste im VGN. Die Vernetzung von Betriebsdaten ermöglicht

die Sicherung der Anschlüsse der Busse an die Bahn, die flexible Bedienung bei Bedarfsverkehren. Per Mobile Tagging können die aktuellen Abfahrtszeiten auf dem Handy angezeigt werden.

10. DEZEMBER 2011

Im Dezember wurde die gemeinsame Verkehrsdatenbasis DIVAN für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und

Verkehrserhebung 2012

Vom 11. Februar bis 29. November sind Zähler und Interviewer auf allen VGN-Linien unterwegs. Zum fünften Mal in seiner Geschichte erhebt der VGN wertvolle Daten für Einnahmenaufteilung und Planung. Mehr als 600.000 Fahrgäste sollen befragt werden.



27.9.2012

Festakt zum Verbundjubiläum im Historischen Rathausaal der Stadt Nürnberg

25 Jahre VGN

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg wird 25. Bis zum Festakt am 27. September 2012 tourt das VGN-InfoMobil durch die Landkreise und kreisfreien Städte im Verbundgebiet.



2012

März 2012 Gutachten zur Stadt-Umland-Bahn Erlangen



März 2012

Neuer Service für Wanderer und Radler: Für VGN-Freizeitipps stehen erstmals die GPS-Daten der Touren zum Download bereit. So können Wanderer und Radler unterwegs ein Navigationsgerät nutzen.



2. August 2012

Gute Chancen für die Reaktivierung der „Hesselbergbahn“ zwischen Dombühl und Feuchtwangen. Eine aktuelle Studie bescheinigt der Strecke ein ausreichend großes Nachfragepotenzial. Sobald die Reaktivierungskriterien vollständig erfüllt sind, ist das Bayerische Verkehrsministerium zur Bestellung eines stündlichen Regionalverkehrs bereit.



motorisierten Individualverkehr (MIV) im Großraum Nürnberg fertiggestellt. Den Eigentümern, der Bayerischen Straßenbauverwaltung und dem ZVGN, steht somit ein umfassendes und einheitliches Planungsinstrument zur Verfügung.

01. JANUAR 2012

Zum Jahresbeginn werden zwei neue Tarifstufen eingeführt: In Nürnberg, Fürth

und Stein (Tarifzonen 100/200) gilt die Tarifstufe A, im Binnenverkehr der Stadt Fürth die Tarifstufe Z. Die Finanzsituation und die Entwicklung der Kosten im ÖPNV erfordern eine stärkere finanzielle Beteiligung der Fahrgäste am Nahverkehrsangebot in diesen Städten. Für den Stadtverkehr Ansbach gilt künftig der Kurzstreckentarif anstelle der bisherigen Tarifstufe S.

MÄRZ 2012

Die Untersuchungen zur Stadt-Umland-Bahn Erlangen (StUB) sind abgeschlossen. Alternativ zur StUB wurde auch ein regional optimiertes Busnetz als Variante untersucht. Vorteil der StUB ist der höhere verkehrliche Nutzen, Vorteil der Buslösung die deutlich niedrigeren Kosten. Die politischen Gremien entscheiden bis zum Herbst 2012.

DER BLICK NACH VORNE

Die Geschichte des VGN vom Start am 27. September 1987 bis heute stand ganz unter dem Zeichen des Wachstums. Gewachsen sind das Verbundgebiet und die Zahl der Verbundpartner. Mit dem gemeinsamen Einsatz für den ÖPNV in der gesamten Region sind neue Partnerschaften entstanden, bestehende wurden gestärkt. Die Verkehrs- und Serviceangebote für die 2,6 Millionen Menschen, die heute im Verbundgebiet leben, wurden erheblich erweitert, das Verkehrsnetz deutlich ausgebaut. Mit knapp 223 Millionen Fahrten haben die Fahrgastzahlen erneut Rekordhöhe erreicht.

Für die Zukunft geht es nun darum, das Bestehende zu erhalten und bei veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nach Möglichkeit weiter zu entwickeln. Der Ausbau des regionalen Schienennetzes ist noch nicht abgeschlossen. Entlang der S1 nach Bamberg wird in den Abschnitten Fürth – Erlangen und Forchheim – Bamberg auch künftig gebaut werden. Der ZVGN ist weiterhin bestrebt, die Einrichtung der neuen Haltepunkte Forchheim-Nord und Bamberg-Süd zu erreichen. Bei der S4 stehen die Verlängerung von Ansbach nach Dombühl und die Inbetriebnahme des Haltepunkts Leutershausen-Wiedersbach an. Für die Haupt- und Nebenstrecken in den Sektoren West und Nordost werden aktuell die Möglichkeiten für einen Ausbau und Betrieb nach S-Bahn-Standard geprüft. Die Aussichten auf eine Reaktivierung von Teilen der ehemaligen Hesselbergbahn bedeuten eine große Chance für eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im südlichen Landkreis Ansbach.

Da ein Teil der Verkehrsinfrastruktur mittlerweile schon Jahrzehnte alt, abgenutzt und auch technisch nicht mehr auf dem neuesten Stand ist, kommen neben dem Ausbau nun auch der Erhalt und die Erneuerung der Anlagen als wichtige Aufgaben hinzu. Eine zukunftsweisende Neuregelung der Infrastrukturförderung für die Zeit nach dem Auslaufen der Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Jahr 2019 wird deshalb dringend erwartet.

Eine große Herausforderung stellt sich künftig mit dem demografischen Wandel der Gesellschaft. Erste Anzeichen machen sich im VGN bereits durch die rückläufige Entwicklung der Schülerzahlen bemerkbar. Dabei ist der Schülerverkehr mit

den Fahrgeldeinnahmen sowie Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG ein Schwergewicht bei der Finanzierung der Verkehrsangebote. Insbesondere im ländlichen Raum ist er das Rückgrat und die finanzielle Basis des Nahverkehrs schlechthin. Damit der ÖPNV auch weiterhin seine Funktion der Daseinsvorsorge erfüllen kann, bedarf es neuer Angebots- und Betriebskonzepte. Dabei wird man verstärkt auf die flexiblen Bedienungsformen mit einer zentralen Disposition von Fahrtbestellungen und Fahrzeugen setzen.

Einen wichtigen Beitrag zu zwei anderen Zukunftsthemen kann der ÖPNV in den nächsten Jahren und Jahrzehnten leisten: zum Klimaschutz und zur Energiewende. Sowohl was den Ausstoß von Treibhausgasen als auch die Einsparung von Energie anbelangt, trägt er heute schon einen gewichtigen Teil dazu bei. Durch die Nutzung neuer Fahrzeugtechnologien und eine Erhöhung seines Anteils am Gesamtverkehr kann der ÖPNV seine Bedeutung noch weiter ausbauen. Voraussetzungen sind eine gut ausgebaute Infrastruktur, ein attraktives Leistungsangebot und die gesicherte Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Nach den Erfolgen der ersten 25 Jahre stehen nun neue und große Aufgaben für die kommenden Jahrzehnte an. Mit Tatkraft werden die Verbundpartner sich ihnen stellen. Dabei können sie auf die Errungenschaften der Gründerväter, Kompetenz und die bewährte Zusammenarbeit im VGN bauen.



Impressum

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

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

Geschäftsführer:
Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Redaktion:
Barbara Lohss
Manfred Rupp, VGN

Fotos:
DB AG
DB Regio Franken
Dinkelsbühl/TVF
Erlebnis Ochsenkopf
FN/Mark Johnston
Günter Kögler
infra fürth verkehr gmbh
Lothar Röhl
NN/Günther Distler
NN/Harald Sippel
Nordbayerische Nachrichten Pegnitz/Irene Lenk
NZ/Bernd Hafenrichter
PZ/Lena Müller
Regierung von Mittelfranken
Stadt Nürnberg
Stadt Nürnberg/Christine Dierenbach
Tourismusverband Franken
VAG/Claus Felix
VAG/Hans-Martin Schmidt
VGN/Claus Felix
VGN/Hagen Gerullis
VGN/Harald Sippel
VGN/Peter Roggenthin
VGN/Thomas Geiger

Gestaltung:
Instant Elephant UG, Fürth

Druck:
Hofmann Druck, Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

VAG	DB BAHN Regio Franken	ESTW ERLANGER STADTWERKE	DB BAHN Frankenbus	
infra fürth verkehr gmbh	BVB	STADTVERKEHR SCHWABACH GMBH	GPV	GKV

Partner im VGN