



## VERBUNDBERICHT



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# Inhaltsverzeichnis



Nürnberg Hbf

## **Inhaltsverzeichnis**

Grußwort .....	3
Verbundgebiet und Gremien .....	4
20 Jahre VGN .....	6
Verbunderweiterung .....	10
Ereignisse .....	12
Geschäftsjahr 2007 .....	16
Tarifreform .....	18
Berichte aus der Planung .....	20
Kommunikation und neue Medien .....	28
Freizeitverkehr .....	34
Zahlen, Daten, Fakten .....	38
Impressum .....	51





Dr. Rainer Müller  
Vorsitzender der Gesellschafterversammlung  
Vorstand VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg  
Geschäftsführer StWN Städtische Werke Nürnberg GmbH

## Grußwort

Zwanzig Jahre Verkehrsverbund Großraum Nürnberg sind ein guter Anlass, einen Blick auf Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu werfen. Schon lange vor der Gründung des VGN im Jahr 1987 waren die Ziele für die Gestaltung des Nahverkehrs im Großraum Nürnberg formuliert. Hauptziel war die Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr. Dazu sollten die Angebote verschiedener Verkehrsträger durch eine „Verkehrs- und Tarifkooperation“ zusammengeführt werden. Ein Fahrschein für alle Verkehrsmittel lautete die Vorgabe.

Bis heute hat man schon weit mehr erreicht, als diese nüchterne Formulierung ausdrückt: Die Mobilität der Bevölkerung im Verbundgebiet hat sich durch den Ausbau des ÖPNV erheblich verbessert. Die Fahrgastzahlen sind von 109 Millionen im Jahr 1988 auf fast 200 Millionen angewachsen, mehr als verdoppelt haben sich die Fahrgeldeinnahmen. Im gesamten Großraum und weit darüber hinaus ist der VGN zu einem Begriff geworden und erfüllt eine wichtige Klammerfunktion. In den nächsten Jahren soll sich der Verbundraum noch weiter in die Metropolregion ausdehnen.

Hinter diesem Erfolg steht die enge Zusammenarbeit von Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft. Die im Grundvertrag festgelegte Trennung von Aufgabenträger- und Unternehmensseite

schaft hier wie dort den Raum für verantwortliches, effizientes Planen und Handeln. Die Arbeit der Verbundgesellschaft ermöglicht es, auch bei schwierigen Fragen zu Konsens und Interessenausgleich zu gelangen und gemeinsam an einem Strang zu ziehen. Als Gesellschaft der Verkehrsunternehmen ist sie zugleich Geschäftsstelle des Grundvertragsausschusses und übernimmt Aufgaben im Auftrag des ZVGN.

Im Rückblick könnte man viele Ereignisse und Errungenschaften aufzählen, die zum Erfolg beigetragen haben. So hat sich das Verbundgebiet in mehreren Etappen stark erweitert. Das Verkehrsnetz des VGN ist erheblich gewachsen, die Verkehrsinfrastruktur wurde modernisiert und ausgebaut. Gleichzeitig hat die Weiterentwicklung der Tarifangebote das Verbundfahren attraktiver gemacht. Dieser Weg wird mit der aktuell begonnenen Zeitkartenreform weiter beschritten.

Besonders wer die öffentlichen Verkehrsmittel täglich nutzt, fährt heute fast konkurrenzlos günstig. Der rasante Anstieg der Benzinpreise bringt immer mehr Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen auf den ÖPNV. Dessen Bedeutung wird dadurch weiter zunehmen. Bezahlbare und möglichst umfassende Mobilität ist zudem ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Für die Ver-

kehrsunternehmen bedeutet diese Entwicklung eine große Chance wie auch Herausforderung. Die erforderlichen Leistungen und Kapazitäten müssen bereitgestellt werden. Energiepreise, knappe Ressourcen und Klimaschutz verlangen den Einsatz moderner Technologien. Mit entscheidend ist auch, wie der ÖPNV in Zukunft finanziell ausgestattet sein wird und in welchem rechtlichen Rahmen die Nahverkehrsangebote gestaltet werden können. Die aktuellen Entwicklungen machen aber eines bereits klar: Die Zukunft gehört dem ÖPNV.

# Verbundgebiet und Struktur des VGN

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 ist der Verbundraum erneut gewachsen. Zwei weitere Bahnhöfe wurden zu diesem Termin in den VGN integriert, Kitzingen und Otting-Weilheim. Die Fläche des Verbundgebietes beträgt nun 11 750 km<sup>2</sup>. Damit ist der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg weiterhin der flächenmäßig drittgrößte Verkehrsverbund Deutschlands. In seinem Einzugsbereich leben 2,2 Millionen Menschen.

Mit Ausnahme der Stadt und des nördlichen Landkreises Bayreuth sowie von Stadt und Landkreis Bamberg deckt das VGN-Gebiet den gesamten Kernbereich der Metropolregion Nürnberg ab. Der Regierungsbezirk Mittelfranken liegt komplett im Verbundgebiet, mit unterschiedlichen Anteilen werden auch alle angrenzenden Regierungsbezirke berührt.

## ● Die Aufgabenträger

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

Als operatives Organ der Aufgabenträger koordiniert der Zweckverband

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

## ● Die Verkehrsunternehmen

Die Zuständigkeit für die unternehmerischen und betrieblichen Belange verbleibt nach dem Grundvertrag bei den Verkehrsunternehmen. Ihr oberstes Entscheidungsorgan ist die Gesellschafterversammlung (GV) der Verbundgesellschaft. In ihr sind neben der DB Regio AG und dem Regionalbusunternehmen Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) die lokalen Verkehrsunternehmen der Städteachse vertreten: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, infra fürth verkehr gmbh, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH (ESTW) und Wutzer Linienverkehr GmbH. Der Gesellschafterkreis wird noch um die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen (GPV) und die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen (GkV) erweitert. Die Basis

der Zusammenarbeit bildet der Gesellschaftsvertrag.

## ● Die Verbundgesellschaft

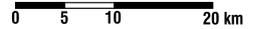
Die VGN GmbH nimmt im Auftrag ihrer Gesellschafter, des GA und des ZVGN Aufgaben des ÖPNV wahr. Dazu gehören vor allem die Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifs, die Einnahmenaufteilung, das Verbundmarketing, die Durchführung von Verkehrserhebungen, die Erstellung von Bedienungskonzepten, die Koordination des Liniennetzes sowie die Erstellung des Verbundfahrplans. Bei Zielkonflikten zwischen Grundvertragspartnern und Gesellschaftern hat die VGN GmbH vorrangig die Interessen der Grundvertragspartner zu verfolgen.



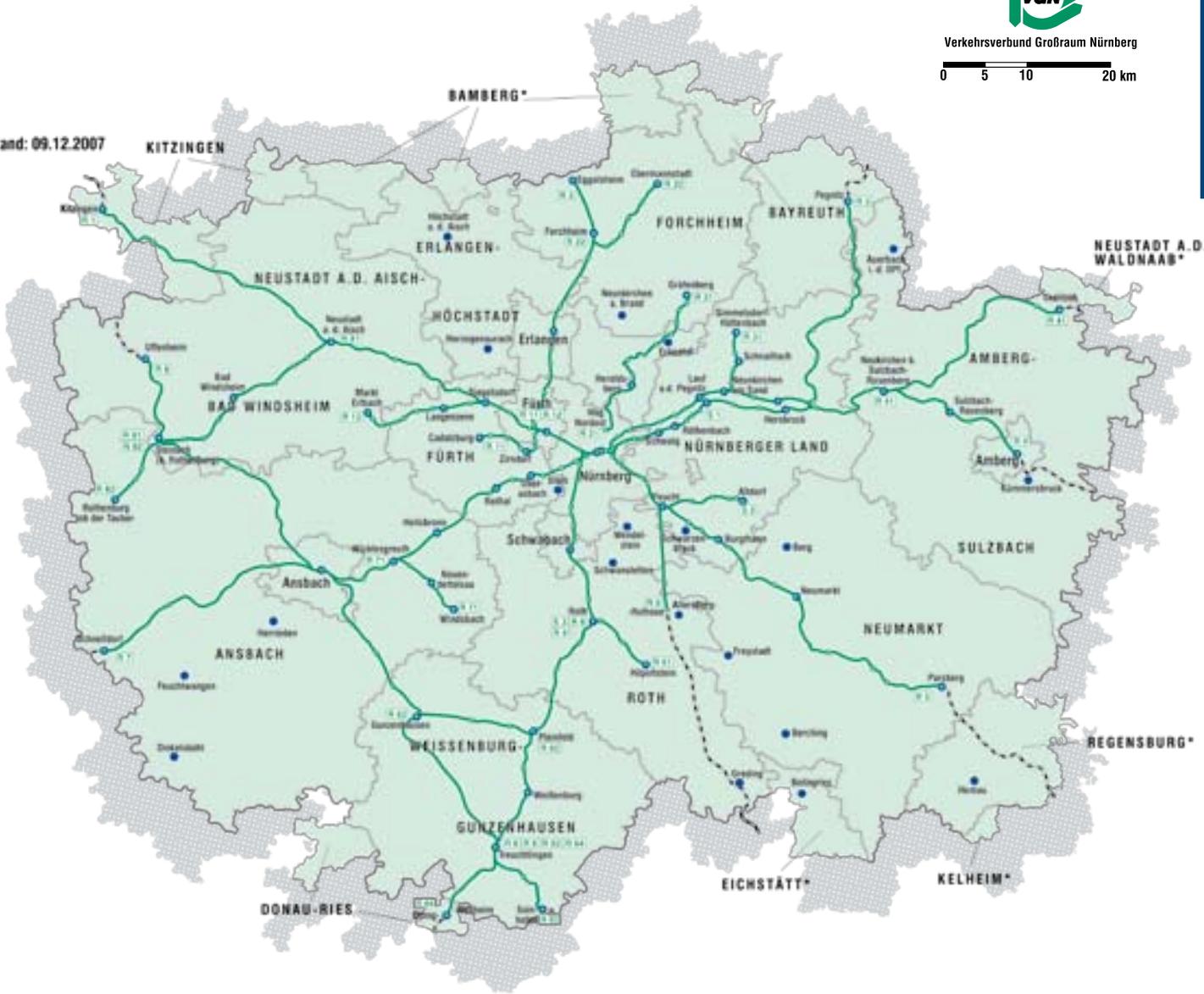
# Verbundgebiet



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Stand: 09.12.2007



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



## Kleines Jubiläum – großer Erfolg: 20 Jahre VGN

Der Startschuss für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg fiel am 27. September 1987. Die darauf folgenden 20 Jahre sind eine Erfolgsgeschichte. Ein gut ausgebautes Strecken- und Liniennetz, hohe Qualität bei Verkehrsangebot und Service, gestiegene Fahrgastzahlen und zufriedene Kunden sind die Bilanz des Verbundes heute.

Betrachtet man die Kennzahlen des VGN, drängt sich unweigerlich ein Wort auf: Wachstum. So haben sich seit dem ersten vollständigen Geschäftsjahr 1988 bis 2007 die Fahrgastzahlen von 109 auf knapp 199 Millionen erhöht. Die Zahl der Linien ist seit dem Verbundstart von 127 auf über 540 angewachsen. Das Verbundgebiet hat heute eine Fläche von 11 750 Quadratkilometern und ist damit mehr als zweieinhalb Mal so groß wie zu Beginn.

In mehreren Etappen wurde das Verkehrsgebiet des VGN erweitert. Einen Zuwachs von 80 Prozent brachten die Erweiterungen im Jahr 1997, damals wurden die Landkreise Amberg - Sulzbach, Ansbach, Neumarkt, Neustadt a.d. Aisch - Bad Windsheim und Weißenburg - Gunzenhausen vollständig in den VGN integriert. Die letzte kleinere Erweiterung fand Ende 2007 mit der Integration der Bahnhöfe Kitzingen und Otting-Weilheim statt.

### ● Ausbau von Leistungen

Die erheblichen Steigerungen bei Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen sind allerdings nicht allein auf die Ver-

Ein System kommt an.

## Der VGN wird größer!



Am **1.6.1997** werden die Landkreise Neustadt/Waldsch-Bad Windsheim, Weißenburg-Gunzenhausen, Ansbach, Neumarkt, Amberg-Sulzbach und die Stadt Amberg komplett in den Verkehrsverbund integriert. Damit wächst das VGN-Gebiet um stolze **80% auf 11.207 km²**. Für Sie bedeutet das: **Eine VGN-Fahrkarte – viele neue Ziele.**

Gerne informieren wir Sie rund um's Verbundfahren. Rufen Sie an, wenn Sie Fahrplan- oder Tarifsküferts möchten:

Das VGN-Service-Telefon: berät, hilft, gibt Tipps!	VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
0911/ 270 75 99	0911/ 283 46 46
Mo.-Do. 9-13 Uhr • Fr. 9-13 Uhr	24-Stunden-Service



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



28. Januar 1996:  
Innenminister Günther Beckstein, Mittelfrankens Regierungspräsident  
Karl Inhofer und Nürnbergs OB Peter Schönlein (von links) bei der  
Unterzeichnung des neuen VGN-Grundvertrags.

bundraumerweiterungen zurückzuführen. Auf diese entfallen nur 15 Prozent der Fahrgastzuwächse. Die wesentlichen Faktoren sind der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur und -Angeboten sowie Veränderungen beim Modal Split. Nicht zuletzt hat auch das Verbundmarketing dazu beigetragen, dass viele Bürgerinnen und Bürger immer häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

Der Großraum Nürnberg verfügt heute über ein leistungsfähiges Schienennetz. 22 Regionalbahnlinien und bislang drei S-Bahn-Linien bilden das Rückgrat des Verkehrsnetzes. In den nächsten Jahren werden noch drei weitere S-Bahn-Strecken dazu kommen. Die S1 wird bis Hartmannshof verlängert. In Nürnberg und Fürth entfällt ein großer Teil der Betriebsleistung auf das U-Bahnnetz, das ebenfalls weiter ausgebaut wird. Zwischen den Verkehrserhebungen von 1988 und 2000 sind 16,1 Millionen Fahrgäste mit der Fürther U-Bahn gefahren (Steigerung um 69 Prozent) und 90,8 Millionen mit den U-Bahnlinien in Nürnberg (Steigerung um 42 Prozent).

Mit Förderprogrammen zum Infrastrukturausbau sind verbundweit rund 90 Park & Ride-Anlagen entstanden. In der Region wurde hauptsächlich in den 90er Jahren das Verkehrsangebot durch die Einführung von Stadtverkehren in Klein- und Mittelstädten ergänzt, die Landkreise haben Regionalbuslinien

durch umfangreiche Verkehrsverbesserungsmaßnahmen verstärkt oder flächendeckende AST-Verkehre eingeführt. Mit Nahverkehrsplänen sorgen die Aufgabenträger dafür, ihre Verkehrsangebote zu erhalten und auszubauen.

Auch das Engagement im Freizeitverkehr hat sehr dazu beigetragen, dass die Angebote des VGN immer besser angenommen werden. Einen großen Sprung brachte die Einführung des Bayern-Takts 1996, die vor allem am Wochenende sowie auf den Nebenstrecken zu einem verbesserten Angebot geführt hat. Schon vorher, im Jahr 1991, ging mit der Rothsee-Linie die erste Freizeitbuslinie im VGN auf Tour, vier Jahre später erstmals mit Fahrradanhänger. Für den Ausflugsverkehr bringt der VGN jährlich neue Ausflugstipps heraus, die regelmäßig zur Freizeitmesse im Frühjahr reißenden Absatz finden.

### ● Innovationen

Das Verbundfahren wurde durch die Entwicklung neuer Tariflösungen wie der MobiCard, den TagesTickets, Jahres- und FirmenAbos oder Kombi-Tickets zunehmend attraktiver. Einen weiteren Beitrag leistete die stetig verbesserte Fahrgastinformation, insbesondere durch die neuen Medien. Zuhause und unterwegs versorgt der VGN seine Fahrgäste mit Informationen zu Fahrplan

und Tarif auf CD, im Internet oder auf dem Handy. Einen Fortschritt brachte auch die Einführung des HandyTickets. Erstmals wurden Fahrplan- und Tarifinformation direkt mit dem Kauf von Tickets mit dem mobilen Gerät verknüpft.

### ● Zufriedene Kunden

Der Einsatz aller Verbundpartner trägt Früchte. Das zeigen nicht nur die Fahrgastzahlen, sondern auch die Untersuchungen zur Kundenzufriedenheit. Seit dem Bestehen des jährlichen Kundenbarometers erhält der VGN gute Noten von seinen Fahrgästen, mehrfach stand er auf dem Siegerpodest und immer lag er bei den Zufriedenheitswerten deutlich über dem Branchenschnitt. Steigende Treibstoff- und Energiepreise sowie sinkende Zuschüsse und Ausgleichsleistungen markieren jedoch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Auf der Nachfrage- und Einnahmenseite wirken sich zudem die jeweilige Konjunkturlage und die Beschäftigtenzahlen aus. Die Erwartungen und Ansprüche der Fahrgäste bleiben dabei hoch. So gilt auch für die Zukunft: Die Verbundpartner werden sich diesen Herausforderungen stellen.



# Feiern mit den Fahrgästen: Buntes Sommer- programm zum Jubiläum



20 Jahre VGN gaben Anlass zum Feiern. Nicht sich selbst, sondern mit den Fahrgästen zu feiern lautete die Devise für das Jahr 2007. Höhepunkt war die Geburtstagsaktion am 27. September: 10 000 süße Gebäckteile in Form eines Zwanzigers verteilten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verbundgesellschaft in den Morgenstunden an Fahrgäste im ganzen Verbundgebiet.

„Guten Morgen, der VGN feiert heute seinen 20. Geburtstag. Deshalb möchten wir Sie gerne mit einer kleinen Aufmerksamkeit begrüßen“. So und ähnlich wurden Tausende von Pendlern und Schülern noch in der Dunkelheit an U-Bahnstationen und Bahnhöfen im ganzen Verbundgebiet angenehm überrascht. Eine Aktion, die bei den Kunden und in der Öffentlichkeit gut ankam, wie die spätere Erfolgskontrolle zum VGN-Sommer bestätigte. Am selben Tag konnten zudem die TagesTickets Solo und Plus ab der Preisstufe 2 verbundweit genutzt werden.

Bis zum Jubiläumstag im September durften die Fahrgäste sich eine ganze Saison lang über spezielle Jubiläumsangebote des VGN freuen. Hinter der Aktionsreihe stand die Idee, nicht eine einzige große Feier auszurichten, sondern das ganze Jahr über in der Öffentlichkeit präsent zu sein und sich vor

allem bei den Kunden zu bedanken. Begleitet wurde das Jubiläum von einer verbundweiten Plakataktion. Möglichst alle Zielgruppen sollten dabei bedacht werden: Pendler, Schüler, Senioren, Kunden die den ÖPNV für Einkäufe und Besorgungen nutzen, Ausflügler oder Fußballfans, die regelmäßig mit dem KombiTicket zu den Spielen fahren.

Zu allererst wurden aber die Fahrgäste belohnt, die dem VGN am längsten die Treue halten. Knapp 3 000 Kunden fahren seit dem Verbundstart am 27. September 1987 mit einem JahresAbo des VGN. Unter Ihnen wurden 700 Eintrittskarten für eine Abo-Party in der Stadthalle Fürth verlost. Der unterhaltssame Abend mit bekannten fränkischen Künstlern war ein voller Erfolg, wie die zahlreiche Zuschriften von Gästen anschließend bewiesen.

Der offizielle Startschuss für den VGN-Sommer fiel mit dem Beginn der Freizeitsaison. Diese wurde am 30. April mit einem abwechslungsreichen Rahmenprogramm auf dem Nürnberger Jakobsplatz eingeläutet. Die Band Tough Talk unterhielt die Besucher. Für Kinder gab es ein besonderes Unterhaltungsprogramm und auch das VGN InfoMobil war vor Ort, mit dabei alle neuen Freizeittipps für Wanderer, Radler und Familien.

Mit dem TagesTicket und der verbundweiten 9-Uhr-MobiCard sind meist die Wanderer unterwegs. Einen ganz besonderen Anreiz für eine Tour gab es für sie im Juni. Vier Wochen lang boten mehrere Gasthöfe in den Ausflugsgebieten besondere Speisekarten für VGN-Fahrgäste an. Bei Vorlage eines gültigen Tickets zahlten die Gäste Preise wie vor 20 Jahren.





Die Nutzer der MobiCard standen im Fokus eines weiteren Freizeitangebots. An besonderen Tagen erhielten sie freien Eintritt in verschiedene Freizeiteinrichtungen im ganzen Verbundgebiet. Diese Partner des VGN gewähren sonst Preisermäßigungen für Besucher mit einem VGN-Ticket. Freizeitbäder, Museen, der Kletterpark und die Erlebnisschiffahrt am Brombachsee, die Burg Pottenstein und die Maximiliansgrotte machten bei der Aktion mit. Besonders viel los war am 4. August im Tiergarten Nürnberg: 1 000 Besucher nutzten den freien Eintritt mit der MobiCard.

Eine Zeitreise unternahmten Senioren, die Glück bei einer Verlosung hatten. Mit Oldtimerbussen ging es zum Rothsee, wo sie vom Rother Landrat Herbert Eckstein begrüßt wurden. Besichtigt wurden der Historische Eisenhammer sowie die Schleuse in Eckersmühlen. Nach einer Einkehr im Seezentrum Heuberg ging es zurück nach Nürn-

berg – diesmal mit dem modernen Allersberg-Express. Für die Teilnehmer war der Tag ein Erlebnis, das sicher Anreize für weitere Ausflüge gegeben hat und, wie die Untersuchung zum VGN-Sommer zeigte, auch für eine Weiterempfehlung der Angebote des Verbundes sorgte.

Weitere Gewinnaktionen gab es in Fußgängerzonen und Einkaufstraßen in mehreren Städten sowie in Einkaufszentren in Nürnberg, Fürth, Erlangen und Ansbach. Familien mit Kindern konnten zudem Eintrittskarten für Aufführungen des Theaters Pfütze gewinnen, das in Lauf, Hersbruck, Neumarkt und Fürth Sondervorstellungen gab.

Sportliche Highlights waren ein exklusiver Platz am Spielfeldrand bei der SpVgg Greuther Fürth und ein Blick hinter die Kulissen bei einem Heimspiel des 1. FCN. Diese Gewinne spen-

dierten die beiden KombiTicket-Partner zum VGN-Sommer.

Eine größere Veranstaltung gab es schließlich zum Schulanfang im September. Rund 300 Schüler und Lehrer waren zu einer Party auf der MS Brombachsee eingeladen. Mit dieser Feier belohnte der VGN gezielt Schüler, die sich an ihrer Schule besonders verdient gemacht hatten: zum Beispiel im Bereich der Schulwegssicherheit (Coolrider, Schulbusbegleiter, Schülerlotse), als Sanitäter, in der Theatergruppe oder im Bereich Suchtprävention.

Sehr erfreulich war die gute Resonanz auf den VGN-Sommer. Wesentlichen Anteil am Gelingen hatte der Mix aus maßgeschneiderten Aktionen und vielfältigen Informationskanälen: es war für jeden etwas dabei. Man darf gespannt sein, was für das 25-jährige Jubiläum ausgearbeitet wird.



# Verbundraumerweiterung: Die Metropolregion klopft an

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 ist das Gebiet des VGN um die Bahnhöfe Kitzingen und Otting-Weilheim erweitert worden. Zu einer Ausdehnung in ganz anderer Dimension könnte es in den nächsten fünf Jahren kommen. Mittlerweile haben 13 potenzielle Beitrittskandidaten ihr Interesse bekundet.

Schon seit längerer Zeit ist der Beitritt von Stadt und Landkreis Bamberg zum VGN im Gespräch. Mit den positiven Erfahrungen nach der Integration der Städte Pegnitz und Pottenstein zeigen sich zudem Landkreis und Stadt Bayreuth an einer Verbundraumerweiterung interessiert. Darüber hinaus haben weitere Mitglieder der Metropolregion Nürnberg sowie der benachbarte Landkreis Hof mit dem VGN Kontakt aufgenommen. Geprüft wird außerdem die Integration weiterer Bahnhöfe im Landkreis Kitzingen. Dass zusammenwächst, was zusammengehört, trifft offenbar auch auf den Verkehrsraum der Metropolregion Nürnberg zu.

Diese Ansicht vertritt auch deren Ratvorsitzender und Vorsitzender des ZVGN, Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly. Mit ihm formulierten im November 2006 der Vorsitzende des GA, Regierungspräsident Inhofer, und die Geschäftsführer der Verbundgesellschaft den Grundsatz, dass jedes Mitglied der Metropolregion Nürnberg dem Verkehrsverbund beitreten kann, wenn die finanziellen Folgen geregelt sind. Auch Aufgabenträgern außerhalb der Metropolregion steht die Tür zum VGN offen, wenn die Gegebenheiten des Verkehrs dies erforderlich machen. Der Grundvertragsausschuss bestätigte in der Frühjahrssitzung des Jahres 2007 diese Auffassung.

## ● Neue Beziehungen

Die Verkehrsverflechtungen im Verbundraum sind von jeher stark durch die Pendlerverkehre in die Städteachse Nürnberg/Fürth/Erlangen geprägt. Deren Einzugsbereich reicht aber bis in die Städte und Landkreise des Netzes der Metropolregion hinein. Dort spielen außerdem die Nahbeziehungen im Berufs-, Schüler- und Besorgungsverkehr eine Rolle. Ein zukünftiger Verkehrsverbund der Metropolregion wäre deshalb im Vergleich zu heute wesentlich stärker polyzentrisch geprägt, mit weiteren Zentren in Oberfranken und der Oberpfalz. Ein einheitlicher Fahrplan und Tarif würde dort sicherlich zu Syner-

Eine zunehmende Bedeutung hat der Freizeitverkehr im VGN. Immer mehr Personen nutzen die Angebote des ÖPNV für Ausflüge. Die Erweiterungsgebiete würden zukünftig die Palette an attraktiven Zielen erheblich bereichern. Dadurch könnte etwa der Städtetourismus nach Bamberg, Bayreuth, Kulmbach oder Coburg oder der Fremdenverkehr im Fichtelgebirge profitieren.

## ● Vorteile für die Fahrgäste

Große Vorteile bringt der Beitritt zum VGN der Bevölkerung in den Erweiterungsgebieten. So profitieren die Fahrgäste in erster Linie vom einheitlichen Tarif: Umsteiger, die bislang zwei Fahrscheine für ihre Fahrt benötigten, fah-



Ab 2010 könnten weitere Sehenswürdigkeiten Oberfrankens und der Oberpfalz mit dem VGN angesteuert werden.

gieeffekten führen, beispielsweise im ÖPNV-Marketing oder in der Planung.

ren in der Regel mit einem einzigen Ticket billiger. Auch bietet das Sortiment des VGN mit Angeboten wie



## Anfragen zu möglichen Verbundraumerweiterungen



dem TagesTicket Plus, der MobiCard oder den günstigen Abos erhebliche Vorteile. Die Fahrt mit dem VGN ist in vielen Fällen günstiger als mit dem bisherigen Tarif.

Ein weiteres Plus sind die verschiedenen KombiTicket-Angebote im VGN. Für viele Veranstaltungen gelten die Eintrittskarten auch als VGN-Fahrschein zum Veranstaltungsort, andere Freizeiteinrichtungen geben einen Preisnachlass auf bestimmte Fahrkarten. Schließlich stehen den neuen Fahrgästen alle Informationsangebote des VGN zur Verfügung, so etwa die elektronische Fahrplan- und Tarifinformation, Freizeittipps und Prospekte in Verkaufsstellen und Internet.

### ● Ausgleich erforderlich

Die Preisvorteile, die eine Umstellung auf den Verbundtarif den Fahrgästen bietet, verursachen auf der Seite der

Verkehrsunternehmen allerdings Mindereinnahmen. In allen Fällen, in denen der Verbundtarif günstiger ist als die bisherigen Haustarife, entstehen die sogenannten Harmonisierungsverluste. Fällt beim Umstieg auf die Linien eines anderen Verkehrsunternehmens der zusätzliche Fahrschein für den Kunden weg, spricht man von Durchtarifierungsverlusten. Die Differenz zwischen den Einnahmen vor und nach der Verbundintegration ist den Unternehmen auszugleichen, damit sie der Umstellung des Tarifs zustimmen. Die entsprechenden Ausgleichsbeträge müssen meist aufwändig durch die Auswertung von Verkaufsstatistiken und Fahrgastbefragungen ermittelt werden. Teilweise sind hierzu neue Erhebungen erforderlich. Beides verursacht einmalige Kosten für die Beitrittskandidaten. Weitere einmalige Kosten fallen noch für die verbundweite Umstellung der Verkaufssysteme, von Zielanzeigen und die verbundkonforme Ausstattung von Haltestellen an.

### ● Langer Vorlauf

Die Berechnung der finanziellen Auswirkungen einer Verbundintegration ist sehr arbeits- und zeitintensiv. Liegen die Zahlen dann auf dem Tisch, haben die politischen Gremien der betreffenden Landkreise bzw. kreisfreien Städte über den Beitritt zu entscheiden. Geben sie grünes Licht, haben auch die beiden Verbundgremien – Gesellschafterversammlung und Grundvertragsausschuss – über den Beitritt zu beschließen. Anschließend kann die Umstellung von Vertriebs- und Informationssystemen sowie die Umrüstung von Haltestellen angegangen werden. Wegen der großen Zahl interessierter Gebietskörperschaften reicht der Zeitplan möglicher Verbunderweiterungen mindestens bis ins Jahr 2013.



# Ereignisse des Jahres

Im Jubiläumsjahr des VGN fand noch eine Reihe weiterer wichtiger Ereignisse statt: Der langjährige Vorsitzende des Grundvertragsausschusses, Regierungspräsident Inhofer, verabschiedete sich zum Jahresende in den Ruhestand. Das Verbundgebiet wurde um zwei weitere Bahnhöfe erweitert, ebenfalls eine Erweiterung erfuhr die U-Bahn in der Stadt Fürth. Drei weitere Nahverkehrsjubiläen waren zu verzeichnen.



Karl Inhofer, Regierungspräsident  
und GA-Vorsitzender 1995 - 2007

## ● Dank und Glückwünsche

Zum Jahresende 2007 verabschiedete sich der langjährige Vorsitzende des Grundvertragsausschusses, Regierungspräsident Karl Inhofer, in den Ruhestand. Seit seiner Wahl am 15. November 1995 hatte er den Vorsitz in diesem Verbundgremium der Aufgabenträger. In seiner zwölfjährigen Amtszeit wurden wichtige Entscheidungen getroffen und Weichen gestellt.

Von Anfang an hatte sich Regierungspräsident Inhofer mit Nachdruck für den Ausbau der S-Bahn im VGN eingesetzt. Umso erfreulicher ist es, dass noch im September des Jahres der Finanzierungsvertrag für die S-Bahnen von Nürnberg nach Erlangen, Ansbach und Neumarkt sowie für die Verlängerung von Lauf nach Hartmannshof unterschrieben wurde.

Als Vertreter Mittelfrankens setzte er sich im Freistaat dafür ein, dass der VGN-Raum bei der Verteilung von Fördermitteln angemessen berücksichtigt wird. Ein anderes wichtiges Standbein der ÖPNV-Finanzierung gestaltete er maßgeblich mit: die Entwicklung des Verbundtarifs. Als im Jahr 2000 die Vorstellungen von Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften zur Tarifentwicklung unvereinbar schienen, ergriff Regierungspräsident Inhofer die Initiative. Am Rande einer Nachbarschaftskonferenz der Städte auf Schloss Atzelsberg nahm er die Gelegenheit wahr, gemeinsam mit Landräten, Oberbürgermeistern und Vertretern der Verkehrsunternehmen zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen. Mit den sogenannten Atzelsberger Beschlüssen wurde ein Verfahren entwickelt, nach dem bis heute der VGN-Tarif fortgeschrieben wird.

In den Jahren seiner Amtszeit setzte sich Karl Inhofer auch für die Erweiterung des VGN-Gebiets ein. Sehr großes Augenmerk richtete er auch auf zukünftige Verbunderweiterungen. So entwickelte er den Grundsatz mit, den VGN für alle Mitglieder der Metropolregion Nürnberg offen zu halten. Man darf davon ausgehen, dass noch viele anstehende Entwicklungen von seinem unermüdlichen Einsatz geprägt sein werden. Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg dankt Karl Inhofer und wünscht ihm alles Gute für seinen Ruhestand.



### ● Neue Ziele

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 wurde das Verbundgebiet um zwei Bahnhöfe erweitert. Im Nordwesten erreichte der VGN mit dem Bahnhof Kitzingen den Main. Berufspendler in das Verbundgebiet wie Ausflügler aus Mittelfranken in die historische Weinhandelsstadt profitieren gleichermaßen von der Integration des Bahnhofs.

Südlichster Punkt im VGN wurde zeitgleich der Bahnhof Otting-Weilheim im Landkreis Donau-Ries. Der Landkreis ist seitdem auch Mitglied im GA. Anlass für die Integration waren die Pendlerbeziehungen in den benachbarten Verbundraum und nach Nürnberg sowie der Lückenschluss zum Augsburger Verkehrsverbund, in den Otting-Weilheim im August 2006 aufgenommen wurde. Für Besucher aus dem Verbundraum rückten Ziele wie Wemding und Monheim in den Einzugsbereich.



### ● Mehr Jubiläen

Gleich vier Nahverkehrsjubiläen konnten im Landkreis Nürnberger Land begangen werden. Ihren 15. Geburtstag feierten dort die Stadtverkehre in Lauf und Hersbruck. In Hersbruck starteten die Stadtbusse erstmals am 29. Juni 1992, zwei Wochen später, am 14. Juli folgte der Stadtverkehr in Lauf. Zu Jubiläumsfeierlichkeiten in beiden Städten lud Landrat Helmut Reich Gäste und Bevölkerung ein. Der VGN spendierte Sondervorstellungen des Kindertheaters Pfütze.

Die beiden Stadtverkehre sind ausgesprochen erfolgreich: Die Fahrgastzahlen steigen nach wie vor an. Zum Zeitpunkt des Jubiläums konnten rund 220 000 jährliche Fahrgäste in Hersbruck und sogar 580 000 Fahrgäste in Lauf gemeldet werden.



In beiden Städten hatte auch die Deutsche Bahn Grund zu feiern. Mit dem Verbundstart begann in Lauf im Jahr 1987 auch die Ära des S-Bahnverkehrs im VGN. In Hersbruck konnte man 2007 auf 15 Jahre Pendolino zurückblicken. Seit 1992 beträgt die Fahrzeit von dort nach Nürnberg nur noch 15 Minuten.

### ● Fürther U-Bahn gewachsen

Ihren vorläufigen Endpunkt hat die Fürther U-Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember erreicht. Neue Endstation ist seitdem an der Hardhöhe. Die rund 15 000 Bewohner des gleichnamigen Stadtviertels haben nun direkten Anschluss an das leistungsfähige Verkehrsmittel. Mit verbesserten Anschlüssen wurde auch das Fürther Busnetz an die veränderte Situation angepasst.



# VDV-Bustour „Wirtschaft in Fahrt“ Einfach unverzichtbar: Der ÖPNV

Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist unverzichtbar für die Wirtschaft. Das machten Vertreter namhafter Unternehmen gemeinsam mit Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly und dem Präsidenten der IHK, Professor Dr. Klaus Wübbenhorst, Anfang Juni in Nürnberg deutlich.

„An jedem Werktag nutzen 230 000 Fahrgäste die Linien des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) für den Berufsverkehr“, berichtete VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler, als der weiße Bus des bundesweiten Aktionsbündnisses „Wir bringen die Wirtschaft in Fahrt“ am Nürnberger Hauptmarkt Station machte. Doch auch Einzelhandel und Dienstleister profitieren vom öffentlichen Personennahverkehr: So zählt der Verkehrsverbund täglich 210 000 Fahrgäste allein im Einkaufs- und Besorgungsverkehr. Immer mehr an Bedeutung gewinnt zudem der Freizeitverkehr im VGN. Besonders in der Region werden die Fahrtenangebote

sehr geschätzt, da der Naherholungstourismus hier ein bedeutsamer Wirtschaftszweig ist.

Das Aktionsbündnis aus Wirtschaft, Verkehr und Politik hat zum Ziel, gemeinsam den Nutzen des ÖPNV hervorzuheben. Als Symbol klebten die Teilnehmer, darunter Berthold Krausert, Leiter des Personalbereichs bei der DATEV eG, Personalvorstand Walter Bockshecker von der NÜRNBERGER Versicherungsgruppe sowie Manfred Hopfengärtner, Standortleiter der Siemens AG, Unternehmenslogos sowie das Nürnberger Stadtwappen auf den Bus. Sieben Wochen lang war das

Fahrzeug des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) insgesamt auf Tour durch ganz Deutschland und machte Halt in 44 Städten.

„Für das Zusammengehörigkeitsgefühl in der Metropolregion spielt der VGN eine wichtige Rolle“, hob Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly hervor. „Die Vorbereitungen für den Beitritt von Stadt und Landkreis Bamberg, die Absicht für eine Erweiterung im Raum Bayreuth sowie das große Interesse weiterer Städte und Landkreise Oberfrankens unterstreichen den hohen Stellenwert des Verkehrsverbundes.“





Manfred Hopfengärtner (Siemens), Jürgen Haasler (VGN), Prof. Dr. Klaus Wübbenhorst (IHK Nürnberg), Dr. Ulrich Maly (Oberbürgermeister), Walter Bockschecker (Nürnberger Versicherungsgruppe), Berthold Krausert (DATEV), Dr. Rainer Müller (VAG) v.l.

Der Präsident der IHK Nürnberg, Professor Dr. Klaus Wübbenhorst, erklärte, dass aus Sicht der IHK vor allem dem Ausbau des S-Bahn-Netzes eine tragende Rolle zukomme. Sie habe ein enormes Verlagerungspotential. Allein im Bereich Erlangen könnten 8 000 Pendler von der Straße auf die Schiene gebracht werden. Damit würde sich eine Entlastung der vor allem zur Rush-hour stark frequentierten A 73 ergeben, von der letztlich auch der Wirtschaftsverkehr profitiere.

Bei der Erreichbarkeit für Mitarbeiter und Kunden setzen viele Unternehmen gezielt auf den ÖPNV. Im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg nutzen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von rund 50 Unternehmen und Behörden bereits das Firmen-Abo. In vielen Fällen bezuschussen die Firmen die umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl, wie die

drei anwesenden Unternehmensvertreter bestätigten.

„Für uns reiht sich das Thema Busse und Bahnen in unsere Firmenphilosophie des nachhaltigen Wirtschaftens ein. Wer Bus und Bahn statt Auto fährt, produziert 400-mal weniger Feinstaub und vermeidet mehr als die Hälfte CO<sub>2</sub>“, so DATEV-Personalleiter Berthold Krausert. Rund 50 Prozent der DATEV-Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen nutzen den ÖPNV.

Auch der Personalvorstand der NÜRNBERGER Versicherungsgruppe, Walter Bockschecker stellte fest: „Bei der Entscheidung für einen neuen Standort unserer Generaldirektion Ende der 90er Jahre war die leichte Erreichbarkeit mit S-Bahn, Straßenbahn, und Bus von entscheidender Wichtigkeit.“ Heute haben von den rund 2 600 Beschäftig-

ten der Generaldirektion fast 1 500 das Firmen-Abo. Die Siemens-Mitarbeiter in Erlangen, Nürnberg und Forchheim fahren ebenfalls mit einem verbilligten Firmen-Abo. Gleichzeitig werden Straßen und Parkraum im Umfeld entlastet. Ab Juli 2007 ist auch Fürth mit einbezogen, wie Standortleiter Manfred Hopfengärtner berichtete.

Um seiner Bedeutung für die Wirtschaft und besonders für den Umwelt- und Klimaschutz gerecht zu werden, bedarf der ÖPNV allerdings einer angemessenen Ausstattung mit finanziellen Mitteln. „Hier zeichnet sich derzeit ein Trend weg von der öffentlichen Hand hin zur Nutzerfinanzierung ab“, erläuterte der VAG-Vorstand und Vorsitzende der VDV Landesgruppe Bayern, Dr. Rainer Müller. „Für 2007 und 2008 rechnet der VDV Bayern bei den öffentlichen Leistungen für Schüler- und Schwerbehindertenbeförderung sowie bei der Fahrzeugförderung mit Einbußen von über 80 Millionen Euro pro Jahr.“ Allein das Aussetzen der Busförderung in den beiden Jahren wirkt sich Bayern weit auf die Neuanschaffung von rund 1 000 Bussen mit moderner, umweltfreundlicher Technologie aus. Eine Tatsache unter der nicht nur die Umwelt leidet, sondern auch der Absatz von Neufahrzeugen und somit die Industrie und Wirtschaft. Der ÖPNV hat sich in den letzten Jahren insgesamt positiv entwickelt und konnte Fahrgastzuwächse vermelden. Damit sich diese Entwicklung fortsetzt, sprachen sich die Teilnehmer für eine ausreichende Finanzierung des Nahverkehrs aus.





# Autofahrer steigen um: Der ÖPNV legt 2007 weiter zu

Auch für das Jahr 2007 verzeichnet der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) einen erfreulichen Zuwachs: Fast 199 Millionen Fahrgäste waren in diesem Jahr mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs. Das bedeutet vier Millionen Fahrten (+2,1%) mehr als 2006. Ebenso positiv haben sich die Fahrgeldeinnahmen entwickelt: Sie stiegen um 3,8 Prozent auf 203,6 Millionen Euro.

Untersucht man die positive Entwicklung näher, bestätigt sich die Zunahme von Fahrgästen in allen Tarifsegmenten, also bei Pendlern ebenso wie bei Kunden, die gelegentlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Diese Ergebnisse erfreuen umso mehr, als in den Zahlen des Vergleichsjahres 2006 noch die Sondereffekte der Fußball-WM enthalten sind. Das Großereignis bescherte damals 930 000 zusätzliche Fahrten und rund eine Million Euro an Zusatzlösen.

Dazu beigetragen haben die anhaltend gute Konjunkturlage, die Diskussion um Klimaschutz und Feinstaub sowie der drastische Anstieg der Spritpreise. Vor allem Letztere haben dazu geführt, dass immer mehr Menschen sich gezielt mit den Kostenvorteilen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und auch mit dem Leistungsangebot des VGN auseinandergesetzt und sich für den ÖPNV entschieden haben. Ein Teil der Zuwächse dürfte somit auf dauerhafte Neukunden zurückzuführen sein.

## ● JahresAbo der Renner

Überdurchschnittlich haben bei den Zeitkarten die klassischen Tickets für Pendler zugelegt. So verzeichnete das JahresAbo eine Zunahme um 5,1 Prozent. Mehr als 2 000 neue Kunden haben sich dafür entschieden. Zusammen mit dem FirmenAbo zählte der VGN über 66 000 Abonnenten. Wie groß der Preisvorteil des Abos im Vergleich zum Auto ist, zeigt übrigens der Kostenvergleichsrechner auf der VGN-Homepage ([www.vgn.de](http://www.vgn.de)), den 2007 die Besucher der VGN-Internetseiten rund 17 000-mal genutzt haben. Von der 31-Tage-MobiCard wurden über 303 000 Stück abgesetzt, was einer Steigerung um 4,8 Prozent entspricht. Insgesamt ist jeder vierte VGN-Fahrgast mit einer MobiCard unterwegs, jeder sechste fährt mittlerweile mit einem JahresAbo.

Auch bei Gelegenheitsfahrten und in der Freizeit zeichnen sich Änderungen im Verkehrsverhalten ab: Im sogenannten Bartarif stiegen die Fahrgastzahlen ebenfalls an, durchschnittlich um 3,6 Prozent. Mit Einzelfahrscheinen waren 14,5 Millionen Fahrgäste unterwegs (+3,7 Prozent), das TagesTicketPlus verzeichnete eine Zunahme um 4,5 Prozent und das TagesTicketSolo, das

in mehreren Stadtverkehren angeboten wird, sogar um 25 Prozent. Der rückläufige Trend bei den Streifenkarten setzte sich fort, ihr Absatz ging um 3,5 Prozent zurück.

## ● Öfter öffentlich

Überdurchschnittlich häufig hat sich die Bevölkerung bei den kürzeren Fahrtstrecken für die öffentlichen Verkehrsmittel entschieden: In der Preisstufe 2 nahmen die Fahrgastzahlen um 2,8 Prozent zu. Durchschnittlich stiegen die Zahlen bei den Weitfahrern (+2,1%). Vor allem sie profitieren von den Kostenvorteilen gegenüber dem Auto. Bei den ganz kurzen Strecken (Preisstufen K und S) blieb der Absatz im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Wer hier auf das Auto verzichtet will, geht zu Fuß oder fährt mit dem Rad.

Unterschiedliche Entwicklungen zeigen sich im Ausbildungsverkehr. Im Schnitt stiegen hier die Fahrgastzahlen um 1,4 Prozent. Hintergrund: Die Schülerzahlen stagnieren. Erfreulich sind allerdings steigende Absätze bei den sogenannten Selbstzahlern, also Schülern der Oberstufe, Auszubildenden und Studenten. Obwohl diese Kli-



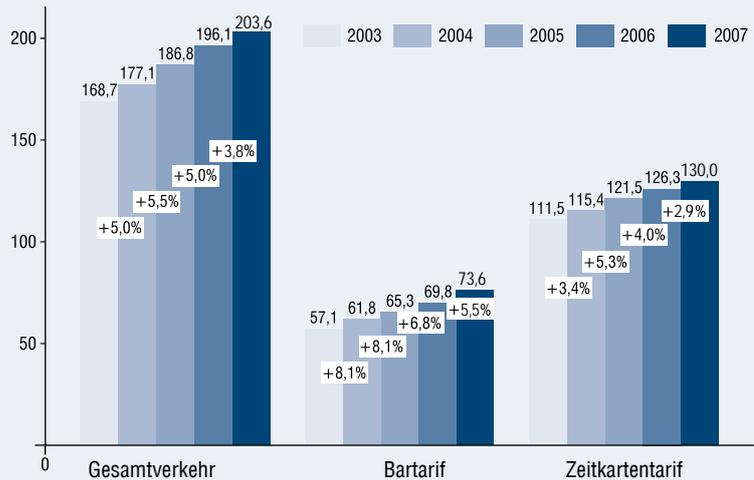
entel häufig über ein eigenes Fahrzeug verfügt, konnte der VGN Zuwächse von 5,5 Prozent bei Schülern und Azubi sowie 3,4 Prozent bei den Semesterwertmarken verbuchen.

### ● Ausbau der Angebote

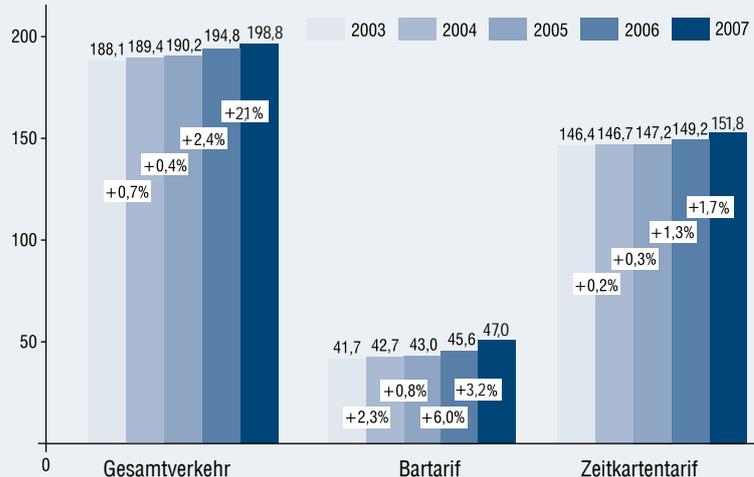
Ausschlaggebend für das gute Jahresergebnis war nicht nur der hohe Benzinpreis. Wer seine Verkehrsmittel gezielt wählt, prüft die Alternativen. Dabei ist der stetige Ausbau der Verkehrs- und Serviceangebote im VGN nicht zu übersehen. Am 4. September 2007 hatte der damalige Wirtschafts- und Verkehrsminister Erwin Huber den S-Bahn-Finanzierungsvertrag für die Strecken nach Ansbach, Neumarkt und Hartmannshof unterschrieben. In Fürth fährt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember die U-Bahn bis zur Station Hardhöhe, in Nürnberg fährt seit 2008 die U3. Verbundweit investieren Verkehrsunternehmen in moderne Fahrzeugtechnologie. Die Landkreise und kreisfreien Städte gestalten mit ihren Nahverkehrsplänen die Verkehrsangebote der Zukunft. Weiter ausgebaut werden die Informationsmöglichkeiten des VGN und die Tarifangebote. Im April 2007 startete das Handy-Ticket, zum Jahresende wurde das VGN-Sortiment um drei neue Zeitkarten erweitert. Mehr als 100 000 Anrufer nutzten die telefonischen Auskunftssysteme des VGN, 35 Millionen Zugriffe wurden auf die Internetseiten getätigt.



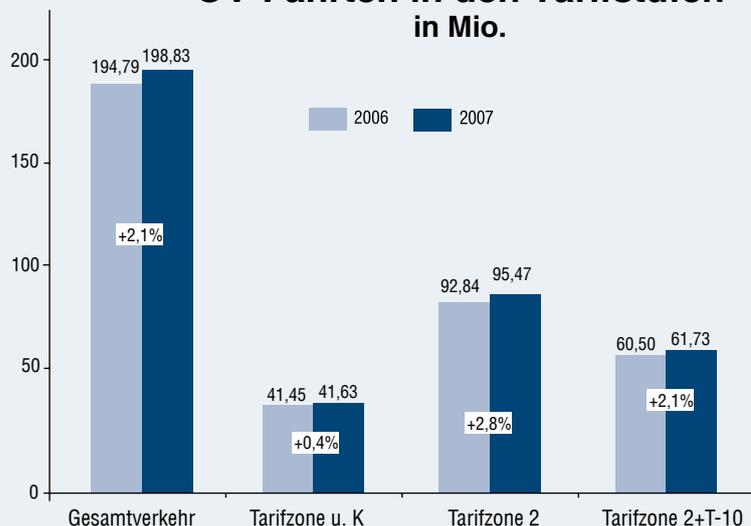
## Fahrgeldeinnahmen seit 2003 in Mio. Euro



## Fahrgäste seit 2003 ÖV-Fahrten in Mio.



## ÖV-Fahrten in den Tarifstufen in Mio.





## Zeitkarten: Die Reform

Eine höhere Tarifgerechtigkeit und mehr Transparenz wird es bei den Zeitkarten geben. Durch einen systematischen Aufbau sollen Preise nachvollziehbar werden und Fahrgäste Angebote bekommen, die genau auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind.

Untersuchungen der beiden Marktforschungsinstitute Socialdata und Professor Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) haben gezeigt, dass MobiCard-Käufer aktuell die Karte deutlich mehr nutzen als es bei Einführung des Angebotes kalkuliert worden war. Die Preise der MobiCard entwickelten sich aber nicht entsprechend überproportional, sondern lediglich parallel zu denen des restlichen Sortiments.

In der Tarif- und Sortimentspolitik ebenso unbeachtet blieb bislang, dass es sich bei den MobiCard-Nutzern um eine äußerst inhomogene Gruppe handelt. Den Untersuchungen zufolge besteht sie zu etwa je einem Drittel aus den so genannten Solonutzern, aus den Normalnutzern (bis zu 20 Übertragungen und Mitnahmen) und den Intensivnutzern (ca. 39 Mitnahmen und Übertragungen). Solange es hier einen einheitlichen Preis gibt, zahlen entweder Fahrgäste, die die MobiCard wenig nutzen, mehr als diejenigen, die das häufig tun, oder die sogenannten Vielnutzer bezahlen zu wenig, nämlich nicht den der Zahl der Fahrten entsprechenden Preis.

Die in Auftrag gegebene Untersuchung bestätigte Letzteres. Folge: Eine Zeitkartenreform. Um Lücken im Sortiment der Abokarten zu schließen, sollen Unschlüssige, weniger Bindungsfreudige oder auch Saison-Radfahrer mit Kurz-

zeitabos überzeugt werden, später doch langfristig auf den ÖPNV umzusteigen. Hierzu wird das Sortiment mit einem drei Monate gültigen Abo in der Funktion eines Schnupperangebots sowie mit einem sechs Monate lang gültigen Abo quasi als „Winterüberbrückungsangebot“ erweitert.

### ● Mehr Transparenz

Durch einen systematischen Aufbau des Tarifsystems sollen Zusatz- und Minderleistungen sowie die Dauer der Bindung an den VGN kostenmäßig stets gleich bewertet und die Preise damit nachvollziehbar werden. Die Zu- und Abschläge für diese Ticketmerkmale werden dabei auf den Preis eines Basisangebotes aufgeschlagen bzw. dieser bei einer geringeren Nutzbarkeit um den entsprechenden Betrag gekürzt.

### ● Tarifgerechtigkeit

Durch Modifizierungen im Zeitkartenbereich haben dann Fahrten, Zusatz- und Minderleistungen sowie die Dauer der Bindung einen ihrem Wert entsprechenden Preis.

### ● Neue Kunden

Mit preislich attraktiven und an die tatsächlichen Bedürfnisse angepassten Angeboten sollen potenzielle ÖPNV-Kunden angesprochen und von öffentlichen Verkehrsmitteln überzeugt werden.

### ● Mehr Stammkunden

Durch die Einführung neuer, an unterschiedliche Bedürfnisse angepasste Zeitkartenangebote sollen Stammkunden gewonnen werden. So wird es also zunächst drei neue Angebote geben: Die genannten Kurzzeitabos sowie eine persönliche 31-Tage-Karte mit dem Namen Solo 31. Sie verdeutlicht folgende Produktleistungen: die 31-Tage-Gültigkeit und die Berechtigung für den Solo-Nutzer. Die neue Karte soll als eigenständiges Produkt wahrgenommen werden und der MobiCard neben- und nicht untergeordnet sein. Die Bezeichnung für die beiden Kurzzeitabos sind: Abo 3 und Abo 6.

### ● Die Zukunft

Der geplante zweite Schritt der Zeitkartenreform soll 2009 erfolgen. Hierbei gilt es, das preisliche Spannungsverhältnis zwischen der 31-Tage-MobiCard und der Solo 31 auf ein marktgerechtes, das heißt, dem Verhalten der Nutzer

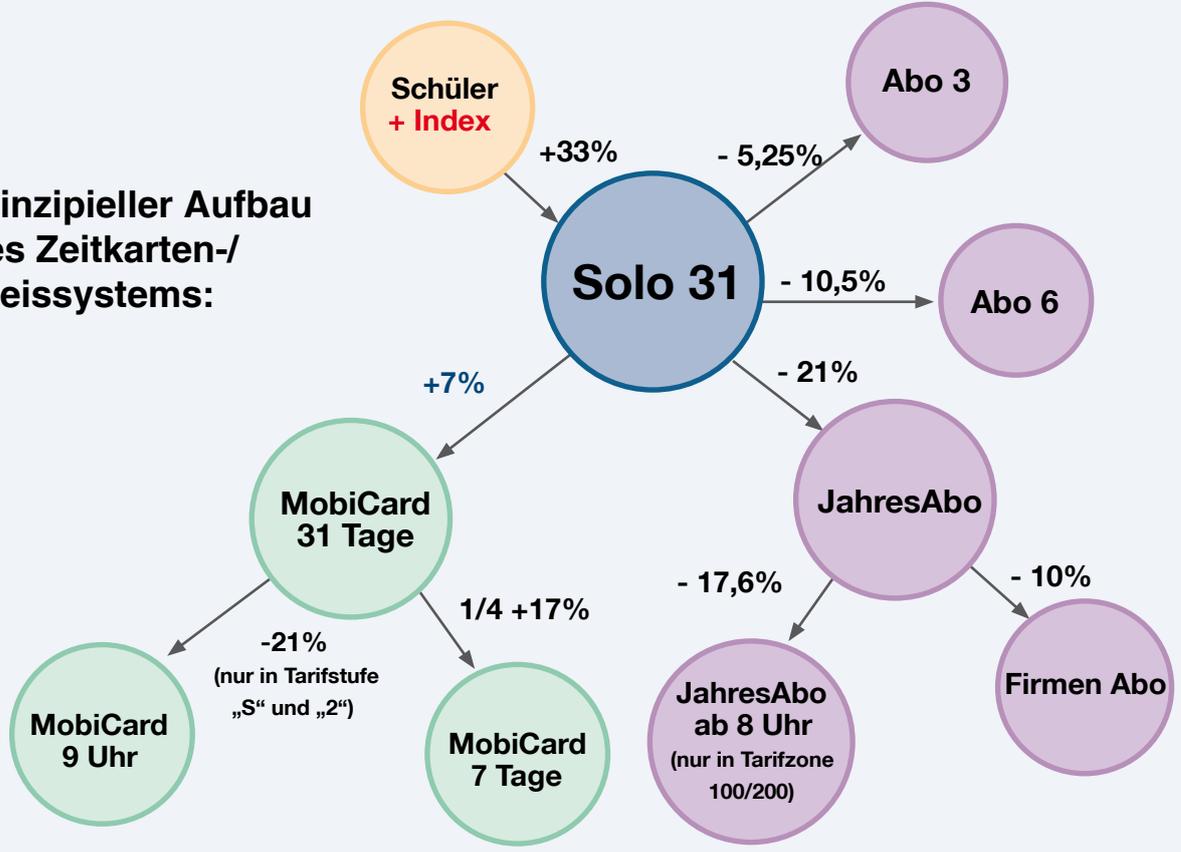


entsprechendes, gleichzeitig aber von den Kunden weiterhin akzeptiertes Niveau zu bringen. Hilfestellung werden dabei wieder die Untersuchungsergebnisse der beiden genannten Marktforschungsinstitute geben. Außerdem wird zu Jahresbeginn 2009 mit der Einführung eines Abos mit Zusatznutzen einem lange gehegten Kunden-

wunsch Rechnung getragen. Da ein solches Abo lediglich erlauben wird, weitere Personen (oder Fahrräder) mitzunehmen und im Gegensatz zur MobiCard keine Übertragbarkeit der Fahrkarte beinhaltet, muss der preisliche Aufschlag hier niedriger angesetzt werden. Im Rahmen einer Umfrage kristallisierte sich mit „Plus“ ein pas-

sender Namenszusatz für ein solches Abo heraus. Er wurde von Kundenseite deutlich bevorzugt und darüber hinaus beim Tagesticket auch nicht als irreführend angesehen.

**Prinzipieller Aufbau des Zeitkarten-/Preissystems:**



## Bauen für die Zukunft: S-Bahn-Netz wächst enorm

Einen Quantensprung gibt es für die S-Bahn zu verzeichnen: Im September unterschrieben der Bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Erwin Huber, und der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG, Dr. Volker Kefer, in Nürnberg den Bau- und Finanzierungsvertrag für die S-Bahn-Strecken Nürnberg – Ansbach, Nürnberg – Neumarkt und Lauf – Hartmannshof.

Von derzeit 67 Kilometern wird das Netz bis Ende 2010 auf 206 Kilometer anwachsen, also mehr als verdreifacht. Der Großraum Nürnberg mit seinen über 2,2 Millionen Einwohnern erhält damit einen noch attraktiveren, schnelleren und komfortableren Nahverkehr.

Im Vorfeld hatten Untersuchungen zu einer S-Bahn Nürnberg – Ansbach(–Dombühl) ein positives gesamtwirtschaftliches Ergebnis prognostiziert. Das war die Grundlage für die zusätzliche Absichtserklärung in diesem Vertrag für die Verlängerung Ansbach – Dombühl.

Bereits im Mai 2000 hatte es für eine S-Bahn Nürnberg – Ansbach im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes Großraum Nürnberg eine Standardisierte Bewertung gegeben. Es wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 2,6 ermittelt. Nach Abschluss der Rahmenplanung wurde aber erkennbar, dass die Investitionen für Fahrweg und ortsfeste Einrichtungen im Vergleich zu den einheitlichen Kostensätzen der Standardisierten Bewertung zu niedrig angesetzt waren. Die Ergebnisse der Bewertung wurden aktualisiert.

In einem zweiten Schritt erfolgte die sogenannte Leistungsphase der Entwurfplanung. Hier kam es insbesondere bei den Positionen Zugsicherungsanlagen und Haltepunkte zu nicht vorhersehbaren Preissteigerungen. Auf der Basis der neuen Version der Standardisierten Bewertung wurden nochmals Berechnungen mit aktuellen Preisständen durchgeführt. Parallel entstand eine ergänzende Machbarkeitsstudie zur Einführung eines Stundentaktes im Abschnitt Ansbach – Dombühl. Er soll den alle zwei Stunden verkehrenden RegionalExpress mit den im selben Takt fahrenden S-Bahn-Zügen, die eine optimierte Busanbindung im westlichen Landkreis Ansbach haben, ergänzen und sieht einen neuen Halt Leutershausen-Wiedersbach vor.

Die aktualisierten Planungen der S-Bahn Nürnberg-Ansbach(-Dombühl) gehen wie die aller anderen S-Bahn-Projekte von einem barrierefreien Ausbau der Bahnstationen im S-Bahn-Standard aus. Sie setzen auch voraus, dass neue S-Bahn-Fahrzeuge mit mo-



derner Ausstattung und Klimaanlage eingesetzt werden. Da diese S-Bahn mit Zügen anderer Bahnsysteme (Regional-Express, Fernverkehr, Güterverkehr) auf der vorhandenen Bahnstrecke fahren wird, sind umfangreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke durch signaltechnische Blockverdichtung erforderlich.

Das Taktangebot sieht zwischen Nürnberg und Ansbach in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit einen 20-Minuten-Takt, in den übrigen Zeiten und auch am Wochenende einen 20-/40-Minuten-Takt vor. Im Zusammenhang mit der Anbindung an Dombühl als Ergänzung der S-Bahn-Planung errechneten sich für den Gesamtabschnitt Nürnberg-Ansbach-Dombühl Investitionen in Höhe von rund 82 Mil-



tionen Euro. Sie können, da die Summe über 50 Millionen Euro liegt, in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG-Bundesprogramm aufgenommen werden. Voraussetzung: Der für die Zuwendung maßgebliche Nutzen-Kosten-Indikator muss über 1,0 liegen. Die Standardisierte Bewertung ergab einen Indikator von 1,34. Baubeginn war 2008, die Inbetriebnahme ist für Ende 2010 vorgesehen.

● **Minister gibt grünes Licht**

Den Startschuss gaben wie erwähnt am 4. September 2007 Staatsminister Erwin Huber und der Vorsitzende der DB Netz AG, Dr. Volker Kefer. Insgesamt werden in den Ausbau der Strecken und Stationen von Bund, Land und DB

knapp 200 Millionen Euro investiert. Der Ausbau der drei S-Bahn-Strecken ermöglicht engere Taktzeiten. Die neuen Verkehrsstationen erhalten wie vorgesehen einen barrierefreien Zugang und werden mit neuen Lautsprecher- und Beleuchtungsanlagen ausgestattet. Die vorhandenen Stationen werden ebenfalls den aktuellen Standards angepasst. Die Strecke Nürnberg – Neumarkt wird zweigleisig zwischen Fischbach und Feucht ausgebaut. Die Investitionssumme beläuft sich insgesamt auf rund 63 Millionen Euro. Auf der Strecke Lauf i.d.P. – Hartmannshof wird auf dem Abschnitt Lauf bis Hersbruck die Zweigleisigkeit wieder hergestellt und die Elektrifizierung komplettiert. Hier umfasst das Investitionsvolumen rund 55 Millionen Euro.

● **Die Baumaßnahmen**

In den Jahren 2008, 2009 und 2010 stehen nun zahlreiche Baumaßnahmen an den zukünftigen S-Bahnstrecken an, die zu zeitweise erheblichen Einschränkungen im ÖPNV-Angebot führen. Sie werden aber rechtzeitig durch die VGN GmbH und die DB Regio bekannt gegeben. Bereits im Jahresfahrplan 2008 sind erste Auswirkungen bemerkbar. Durch den Bau der S-Bahn nach Forchheim ergeben sich Fahrzeitverlängerungen zwischen Fürth und Erlangen. Von 20.30 Uhr bis 4.30 Uhr ist ein Streckengleis zwischen den Bahnhöfen Fürth Hauptbahnhof und Vach gesperrt, wodurch einige Züge am Abend gegenüber dem Vorjahr nicht fahren. Die linke Pegnitzstrecke (S-Bahn-Verlängerung Lauf – Hartmannshof) war in den Sommerferien 2008 gesperrt. Bei den anderen durch den S-Bahn-Bau betroffenen Strecken ist neben zeitweiligen Beeinträchtigungen auch mit im folgenden Jahresfahrplan eingearbeiteten Bauzeitzuschlägen zu rechnen.

**S-Bahn-Netz 2010**



# Großräumig gedacht: Der Regionale Nahverkehrsplan

Mit einer ersten Arbeitskreissitzung von Vertretern der VGN GmbH und der beteiligten Aufgabenträger begannen im Frühjahr 2007 die Arbeiten zum Regionalen Nahverkehrsplan.

Zur Vorgeschichte: Bereits 2003 wurde für das Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg mit Ausnahme des Zweckverbandes Nahverkehr Amberg-Sulzbach ein regionaler Nahverkehrsraum formal abgegrenzt. Dieser umfasst alle Landkreise und kreisfreien Städte im Regierungsbezirk Mittelfranken, die Landkreise Forchheim und Neumarkt sowie einzelne Gemeinden in den Landkreisen Bamberg, Bayreuth und Kitzingen.

Der Regionale Nahverkehrsplan dient vorrangig dazu, Planungen für Linien, die mehr als einen Aufgabenträger be-

treffen, abzustimmen. Grundlage dabei sind die lokalen Nahverkehrspläne der jeweiligen Aufgabenträger.

Zu den Aufgaben des ZVGN gehört auch, an der SPNV-Planung des Freistaates Bayern mitzuwirken. Dazu sollen im regionalen Nahverkehrsplan Zielvorstellungen und konkrete Forderungen als politischer Wille des Zweckverbandes formuliert werden. Des Weiteren werden im Regionalen Nahverkehrsplan Empfehlungen erarbeitet, wie die Schienenzubringerverkehre optimiert werden können.

## ● Erste Ergebnisse

Der Regionale Nahverkehrsplan wird modular aufgebaut sein. In einem ersten Schritt des Arbeitsplanes wurden bereits die Rahmenbedingungen und Ziele festgelegt und der Bestand von Grundlagendaten aufgenommen zum Verkehrsangebot, zur Raum- und Siedlungsstruktur sowie zur Verkehrsnachfrage.

Insgesamt gibt es 221 Linien im regionalen Nahverkehrsraum, die das Gebiet von mehr als einem Aufgabenträger betreffen. Das sind 38 Prozent aller Linien im Untersuchungsgebiet. Damit wird das Ausmaß der grenzüberschreitenden Verkehrsverflechtungen im Regionalen Nahverkehrsraum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg deutlich.

Zum großen Teil werden die Verkehrsverflechtungen durch die Pendlerströme bestimmt. Die Abbildung 1 zeigt sehr anschaulich, wie diese Ströme stark auf die Städteachse im Zentrum des regionalen Nahverkehrsraumes ausgerichtet sind. Klar zu erkennen ist aber auch die Bedeutung der zentralen Orte in der Region als Zielorte für die Pendler.

Schwerpunkte bei der Bearbeitung des Regionalen Nahverkehrsplanes werden demnach die Verflechtungen zwischen der Stadt und dem Landkreis Ansbach, dem Landkreis Roth, der Stadt Schwabach und der Stadt Nürn-

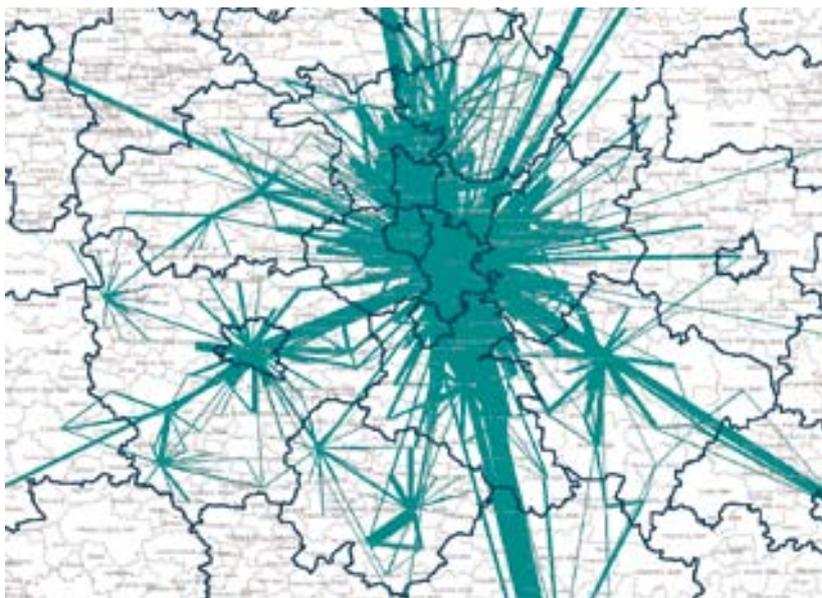


Abbildung 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2006  
(ohne Binnenverkehr im ZNAS-Gebiet)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit



berg sein, ebenso zwischen der Stadt und dem Landkreis Fürth, sowie dem Raum Erlangen mit den Landkreisen Erlangen - H $\ddot{u}$ chst $\ddot{a}$ dt und Forchheim.

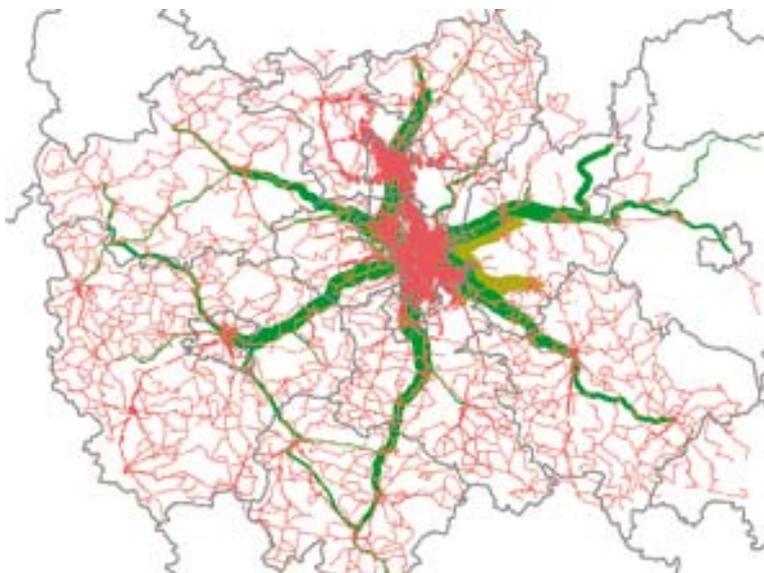
### ● **Übergreifend planen**

Im zweiten Teil der Untersuchung soll nun herausgearbeitet werden, ob in den einzelnen lokalen Nahverkehrsplänen vorgesehene Maßnahmen, die grenzüberschreitende Linien betreffen, auch Auswirkungen auf das Angebot im Gebiet eines benachbarten Aufgabenträgers haben. In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob sich Synergieeffekte ergeben, wenn Defizite übergreifend behoben werden. Ein gemeinsames Vorgehen könnte günstiger sein, als getrennte, lokal begrenzte Maßnahmen.

Dieser Teil des Regionalen Nahverkehrsplanes wird gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in räumlich und verkehrlich zusammenhängenden Blöcken abgearbeitet.

In den nachfolgenden Arbeitsschritten werden die Schienenzubringerverkehre analysiert und Empfehlungen für deren Optimierung abgeleitet. Ziel ist es, die Fahrgastpotentiale im Einzugsbereich der Schienenstrecken noch mehr auszuschöpfen und somit die Nachfrage auf den Zügen weiter zu stärken (Abb. 2).

Der letzte Teil widmet sich den aktuellen SPNV-Planungen. Dazu sollen die Ergebnisse der vorliegenden Gutachten ausgewertet und dargestellt und die Zielvorstellungen der Mitglieder im ZVGN formuliert werden. ○



**Abbildung 2: Verkehrsnachfrage im ÖPNV** Quelle: Divan, Verkehrserhebung 2000 (ohne Binnenverkehr im ZNAS-Gebiet)

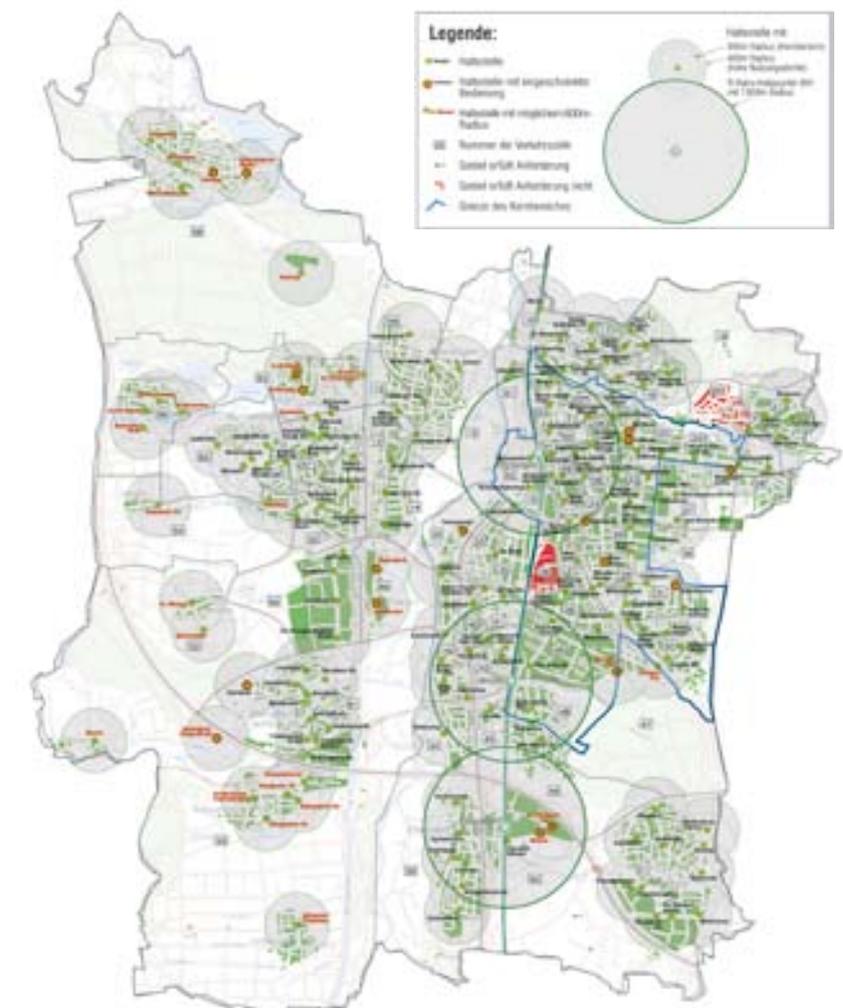
# Lokale Nahverkehrspläne: Verbesserungen im ÖPNV

Die Nahverkehrspläne in den Städten Erlangen und Schwabach sowie in den Landkreisen Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Neumarkt, Nürnberger Land und Roth wurden 2007 fertig gestellt. Der Nahverkehrsplan führt bei manchen Aufgabenträgern zu deutlichen Verbesserungen des ÖPNV.

So wurde zum Beispiel in der Stadt Schwabach der Start für eine neue Buslinie beschlossen, die ab Ende 2008 die Ortsteile Dietersdorf und Wolkersdorf an den S-Bahnhof Katzwang anbinden soll. Dietersdorf, der einzige Ortsteil Schwabachs, der bislang noch nicht an den Stadtverkehr angebunden war, hat somit nicht nur eine attraktive Verbindung nach Schwabach und Nürnberg, seine Anbindung erfüllt jetzt auch die Vorgaben des Nahverkehrsplans für den Grenzwert.

Im Landkreis Nürnberger Land beschloss der Kreistag mit dem Nahverkehrsplan ein Investitionsprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr, das ein Volumen von rund 400 000 Euro im Jahr aufweist. Mit diesem Engagement soll landkreisweit der Grenzwert für alle Ortschaften über 150 Einwohnern erreicht werden. Neben zahlreichen Verbesserungen auf bestehenden Linien werden vier neue die „weißen Flecken“ im Liniennetz des Landkreises Nürnberger Land beseitigen.

Der Landkreis Forchheim nutzte den Nahverkehrsplan unter anderem, um den Wettbewerb zu fördern. Ein externes Ingenieurbüro erarbeitete sogenannte Linienbündel. Ziel war es, die Fahrpläne zu optimieren, aber auch (entsprechend einem Beschluss des Kreistages) Kostentransparenz durch die schrittweisen Ausschreibungen der Linienbündel zu gewinnen.

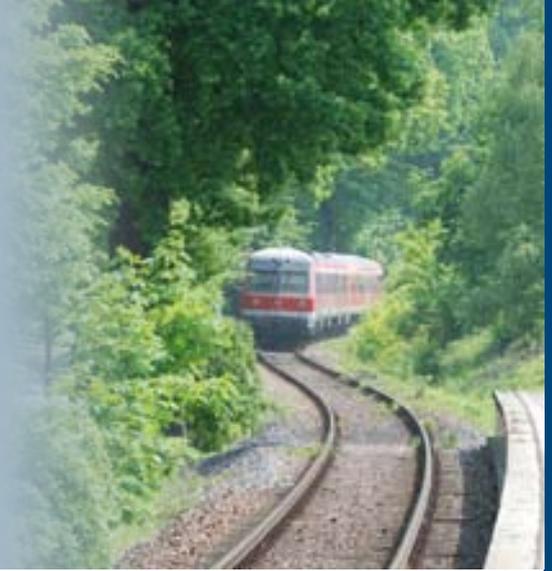


In der Stadt Erlangen war Ende 2004 ein Sparpaket mit einer maßvollen Reduzierung in Zeiten schwacher Nachfrage umgesetzt worden. Um flächendeckend ein attraktives Angebot sicher zu stellen, wurden jetzt jedoch die ursprünglich deutlich höher angesetzten Sparziele reduziert. Die im Nahverkehrsplan vor-

gesehenen Maßnahmen beinhalten unter anderem die Anbindung des neuen Stadtteils Röthelheimpark (umgesetzt 2007) und eine verbesserte Anbindung des Universitätsgeländes an den Westen und Süden der Stadt sowie an die im Bau befindliche S-Bahn.



# Mehr Komfort und Sicherheit



Baumaßnahmen an der Rangaubahn sowie am Haltepunkt Sachsen standen 2007 an. Finanziert wurden sie aus dem so genannten 46-Millionen-Euro-Programm, das aus einem Rahmenvertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG stammt. Seit 1995 können damit Nahverkehrsanlagen im VGN-Gebiet ausgebaut werden.



Sechs Haltepunkte an der Rangaubahn waren 2007 für einen barrierefreien Ausbau vorgesehen. Begonnen wurde im Sommer mit den Stationen Fürth-Westvorstadt, Dambach, Weiherhof, Egersdorf und Cadolzburg. Die Anlagen erhielten neue, 55 Zentimeter hohe, modulare Bahnsteige, passend für die Leichten Innovativen Nahverkehrs-Triebwagen – kurz LINT genannt. Diese setzt die Mittelfrankenbahn seit 2008 auf den Dieselstrecken im Verbundgebiet ein. Weiteren Komfort für die Fahrgäste bringen die barrierefreien Zugänge sowie die neue Ausstattung mit Wetterschutz, Beleuchtung, Uhren und Infovitriten. Komplett fertiggestellt soll alles 2008 sein - einschließlich der neuen Lautsprecheranlagen. Die Alte Veste wird später ausgebaut, da hier zusätzlich ein Bahnübergang angepasst werden muss.



Aufgrund einer fehlenden Bahnsteig- sowie ungünstig gelegenen Straßenerunterführung kam es am Haltepunkt Sachsen oft zu gefährlichen Situationen: Fahrgäste überquerten einfach die Gleise. Um Abhilfe zu schaffen und gleichzeitig die Station aufzuwerten, wurde sie in das Programm aufgenommen. So wurden 2007 eine Bahnsteigunterführung sowie Treppenzugänge beiderseits der Bahn gebaut und die Außenbahnsteige mit einer Höhe von 76 Zentimetern erneuert. Vorausschauend auf die geplante S-Bahn Nürnberg – Ansbach – (Dombühl) erfolgten Ausbau und Ausstattung nach S-Bahn-Standard. 2008 sollen alle Bauschäden beseitigt sein, damit ist diese Maßnahme dann abgeschlossen.



Was bleibt: Am Haltepunkt Triesdorf sind noch letzte Arbeiten auszuführen, danach werden im Zuge des Ausbaus des S-Bahn-Netzes die Stationen Feucht-Ost sowie Hartmannshof mit Geldern aus dem Programm finanziert. Grundsätzlich besteht weiterer Bedarf zum Beispiel für barrierefreie Zugänge oder Vermeidung riskanter Gleisüberschreitungen. Ein Nachfolgeprogramm zur Finanzierung ist aber derzeit nicht in Sicht.



# Neuer Bahnhof, bessere Anbindung



Mit der S-Bahn von Nürnberg nach Ansbach soll im Anschluss zwischen Ansbach und Dombühl annähernd ein Stundentakt realisiert werden. Außerdem ist geplant, den Bahnhof Leutershausen-Wiedersbach zu reaktivieren.



zukünftig nur noch zur Bahn und dienen so neben der Gemeindeerschließung dem Zu- und Abbringerverkehr. Das Fahrtenangebot auf diesen drei Linien ist so dimensioniert, dass das Angebot den Vorgaben des Nahverkehrsplans entspricht. Zwischen 5 Uhr morgens und 18 Uhr ist der Hauptort Leutershausen durch die drei Linien fast durchgehend an die stündlich von und nach Ansbach verkehrenden Züge angebunden. Über das Konzept wird im Landkreis Ansbach noch entschieden.

## ● Potenzielle Umsteiger

Im zweiten Teil der Untersuchung erfolgte eine Modellrechnung zur Verkehrssimulation. Auf der Basis vorhandener Strukturdaten, Fahrgastzahlen und Fahrplandaten wurden die zukünftige Nachfrage auf den Buslinien und der Anteil der Umsteiger in Leutershausen-Wiedersbach prognostiziert. Zudem ließ sich abschätzen, inwieweit durch die Reaktivierung des Bahnhofs und das Zubringerkonzept neue Fahrgäste gewonnen werden können, Autofahrer also bereit wären, auf den ÖPNV umzusteigen. Ergebnis auf Basis der aktuellen Nachfrage: Es kann von einem Potenzial von 300 Fahrten pro Person und Tag ausgegangen werden (Ein-, Aus- und Umsteiger). Bezieht man die Fahrgäste mit ein, die durch das verbesserte Angebot gewonnen werden, sind etwa 380 bis 500 Fahrgäste täglich zu erwarten.

Dieser liegt etwa 2,5 Kilometer vom Ortskern Leutershausens entfernt. Um eine möglichst hohe Auslastung zu erreichen, wurde die VGN GmbH mit einem entsprechenden Buskonzept für den Zubringerverkehr beauftragt. In das Konzept wurden drei vorhandene Buslinien einbezogen, die im Einzugsbereich des neuen Haltepunkts liegen. Die Linien 701, Ansbach – Leutershausen – Dombühl, 703, Ansbach – Leutershausen – Schillingsfürst, und 731, Ansbach – Leutershausen – Colmburg. Sie erschließen heute mehrere Gemeindegebiete und binden diese nach Ansbach an. Alle drei Linien übernehmen in Zukunft den Zu- und Abbringerverkehr für den Bahnhof Leutershausen-Wiedersbach, wobei die Zeiten zum Umsteigen mi-

nimiert sind. Die Fahrpläne werden so gestaltet, dass das Angebot den Vorgaben des Nahverkehrsplans entspricht und etwaige Defizite behebt.

## ● Das Konzept

Ausgehend von diesen Vorgaben soll die Linie 731, Colmburg – Leutershausen – Ansbach, mit ihrem derzeitigen Verlauf grundsätzlich beibehalten werden. Bei allen Fahrten wird aber der Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach angefahren. Die Weiterführung der Linie bis Ansbach ist erforderlich, um alle Orte in diesem Streckenabschnitt bis nach Ansbach anzubinden. Die beiden anderen Linien, 701 und 703, verkehren



## ● Zusammenfassung

Da in Ansbach mit der Bahn nur das Zentrum direkt erreicht wird, viele Arbeitsplätze aber in den Außenbereichen der Stadt liegen, entfällt hier der Reisezeitvorteil der Bahn. So wird deutlich, dass das Schienenangebot kein vollständiger Ersatz für die direkte Busverbindung nach Ansbach ist. In der Simulation nutzten weiterhin zahlreiche Fahrgäste die Linie 731. Aus diesem Grunde dürfte für den Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach mit 380 Fahrgästen der untere Wert aus der Prognose realistischer sein.

Die standardisierte Bewertung für die S-Bahn Nürnberg – Ansbach (– Dombühl) der Firma Intraplan Consult (Juni 2007) geht bei ihrer Untersuchung von ca. 360 potentiellen Fahrgästen aus und erreicht damit eine ähnliche Größenordnung.

Die Umsetzung des Buskonzepts erfordert einen Aufwand von geschätzten 260 000 Euro. Unterstellt man durch das im Vergleich zu heute verbesserte Verkehrsangebot einen Fahrgastzuwachs um fünf Prozent im Berufspendler- sowie Freizeitverkehr, reduziert sich der Betrag auf etwa 235 000 Euro. Weiterhin sind die Ausgleichsbeträge für die Schülerbeförderung sowie die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter abzuziehen.

Nach dem erarbeiteten Verkehrskonzept übernehmen die drei Buslinien 701, 703 und 731 den Zu- und Abbringerverkehr am Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach. Die Orte zwischen Leutershausen und Ansbach werden weiterhin von der Linie 731 bedient. Die Vorgaben des Nahverkehrsplanes zur Bedienungshäufigkeit in der Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeit sind erfüllt, auch Anforderungen an die Erschließung von Orten sowie die Erreichbarkeit zentraler Orte sind fast vollständig mit dem Verkehrsangebot abgedeckt. Eine Reaktivierung des Haltepunktes Leutershausen-Wie-

dersbach bringt für bestimmte Ziele in Verbindung mit P&R einen Zeitgewinn, teilweise auch für kombinierte Fahrten mit Bus und Bahn. Deshalb steigen nach der Modellrechnung Autofahrer auf den ÖPNV um. Für den anderen Teil bleibt nach wie vor der Individualverkehr schneller.

Diese Verkehrsverbesserungen im ÖPNV sind allerdings nicht kostenneutral zu erreichen. Nach Abzug von Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen ist mit einem sechsstelligen Betrag zu rechnen, der vom Aufgabenträger übernommen werden muss. ○



Bahnhof Leutershausen-Wiedersbach: In wenigen Jahren könnten hier wieder Züge halten.

# Zum Geburtstag das Beste: Kunden empfehlen den VGN

**Auf dem Markt erfolgreich agieren kann nur, wer ihn kennt. Daher sind Befragungen zur Kundenzufriedenheit seit Jahren fester Bestandteil des VGN-Marketings. Das Ergebnis 2007 bestätigt: Der Verbund liegt über dem Branchendurchschnitt.**

Mit einem guten Wert von 2,82 gemessen auf einer 5er-Skala (1 = vollkommen zufrieden und 5 = unzufrieden) erzielte der VGN bundesweit den dritten Platz unter den teilnehmenden Verbänden. Durchgeführt wurden die Interviews wieder vom Marktforschungsinstitut TNS Infratest. Von Ende April bis Anfang Juni 2007 fragte es 14 220 VGN-Fahrgäste. Außerdem wurden bundesweit repräsentativ 1 206 Interviews geführt, um die Branchendurchschnitte zur Globalzufriedenheit und weiterer Merkmale zu ermitteln.

Spitzenreiter ist der VGN bei der Bewertung bezüglich Komfort und Ausstattung der Haltestellen (3,10), Sauberkeit an Haltestellen (3,07) und Sicherheit an Haltestellen abends (3,19). Gute Werte erzielte er auch für seine Informationsmedien wie den Internetauftritt (2,49) und Haltestellenaushänge (2,73) sowie für Schnelligkeit, Liniennetz und Freundlichkeit des Personals (2,51-2,81). Sicher in den Fahrzeugen fühlen sich ganz viele Kunden – auch nachts. Hier wurden im Vergleich zum Vorjahr Pluspunkte gesammelt (2,94). Der Wert für das Preis-Leistungsverhältnis lag wie die Jahre zuvor über dem Branchendurchschnitt (3,45), hat sich sogar leicht verbessert.

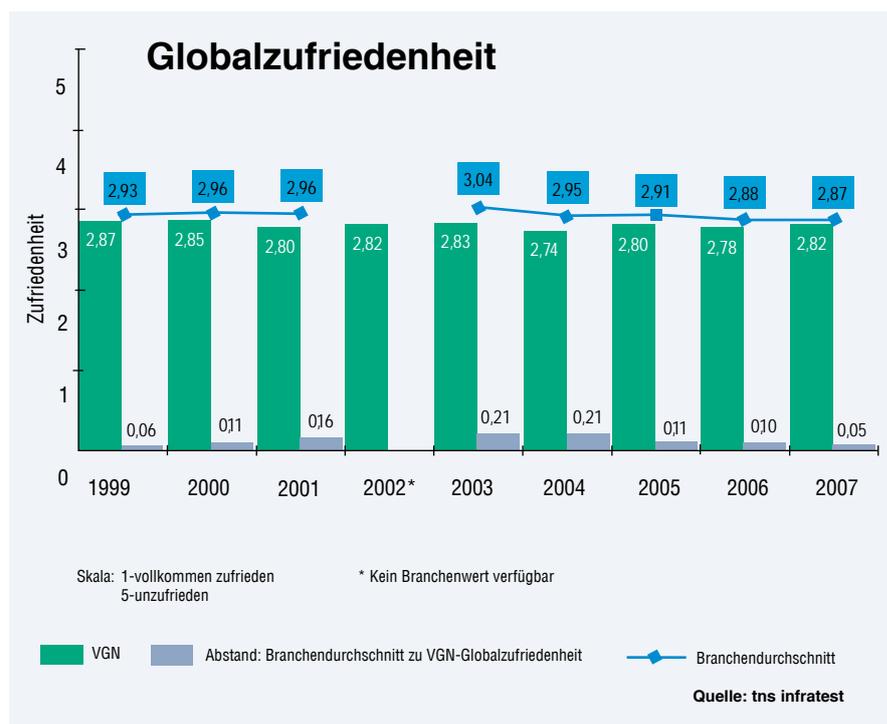
Sozusagen auf Augenhöhe mit den anderen Verbänden befindet sich der VGN mit seinem Tarifsystem. Für das „Fahrplanbuch zu Hause“ erzielte er seit Beginn der Messungen gute Werte. In

den letzten Jahren konnten diese gesteigert werden, was möglicherweise auch auf das immer umfangreicher werdende Angebot an Linienfahrplänen zurückzuführen ist. Sie ergänzen das Fahrplanbuch ideal.

## ● Der VGN-Sommer

Einen im wahrsten Sinne des Wortes sonnigen 20. Geburtstag erlebte der „VGN-Sommer“. Die Kunden stufte die gleichnamige Kampagne hierzu und die entsprechenden Einzelaktionen

als glaubwürdig, sympathisch, zum VGN passend, innovativ, ja pfiffig ein. Erfolgsfaktoren waren sicherlich der richtige Mix aus maßgeschneiderten Aktionen und eine entsprechende, ausführliche Information für die Kunden. So war für jeden etwas dabei, konnte jeder mühelos das attraktivste Angebot für sich finden. Durchgeführt wurden dann im Herbst eine Erfolgskontrolle bei der Bevölkerung des Verbundraums sowie eine Befragung von Teilnehmern während ausgewählter Aktionen – ebenfalls von der Target Group, Nürnberg. Insgesamt wurden 2 396 Personen in-





terviert, davon 2 165 bevölkerungsrepräsentativ zur Gesamtkampagne und 231 Teilnehmer zu einzelnen Aktionen. Gut einem Fünftel der Befragten ist der „VGN-Sommer“ aufgefallen. Großen Anteil an der Bekanntheit hatten Anzeigen in den regionalen Tageszeitungen und die Sonderbeilage. Die besten Werte erzielten bei der Bevölkerung die Netzgültigkeit der TagesTickets am VGN-Geburtstag, die Brezelverteilung und die Geburtstagsbeilage. Von den Teilnehmern wurde die Gesamtkampagne noch besser benotet: Hier erzielten die einzelnen Aktionen Traumwerte. Ja, ein Fünftel der Teilnehmer bestätigte gar, den VGN weiter empfehlen zu wollen. Ergebnis: Der VGN wird als wichtig und kompetent wahrgenommen!

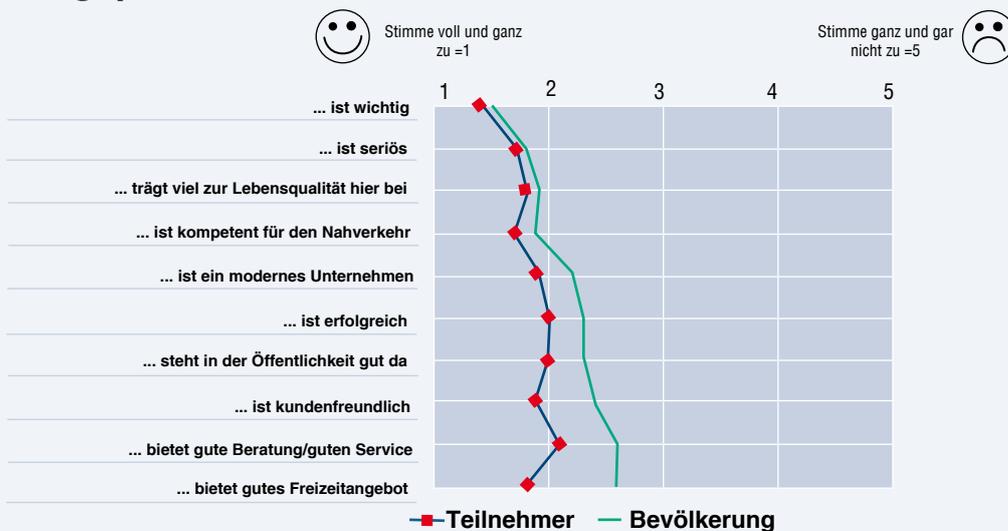
### ● Tarifbenchmarking

Der VGN ist im bundesweiten Vergleich preiswert, für Familien sogar der preiswerteste Verbund. Das bestätigt eine von der DB Regio im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz beauftragte Benchmarkstudie. Durchgeführt hat das Projekt IBM Business Services, Frankfurt, in der Zeit von November 2006 bis Februar 2007 auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Daten und anhand von Normierungen. Untersucht wurden 20 Verbünde sowie drei verbundfreie Regionen in Deutschland. Als Harmonisierungsfaktor hat IBM die Kaufkraft in den einzelnen Regionen einbezogen.

Die Ergebnisse im Einzelnen: Beim Freizeitverkehr ist der VGN unter den drei Günstigsten, auch beim Durchschnittspreis. Bei den Kurzstrecken steht der Verbund an fünfter Stelle und bei Strecken bis zu zehn Kilometern an zweiter. Mit den Preisen für das JahresAbo liegt der VGN im günstigsten Drittel.



## Imageprofil VGN



► **Der VGN wird als wichtig und kompetent wahrgenommen!**

Quelle: Target Group, VGN-Sommer

# Wenn das Handy klingelt: Neue Technologie erfolgreich



**Startschuss für eine zukunftsweisende Technologie: Im April 2007 begann die Pilotphase für das HandyTicket und sehr schnell zeigte sich der Erfolg. Der Einstieg in einen modernen Vertriebsweg sowie eine mobile Fahrplaninformation ist gelungen. Die Nutzer schätzen Komfort wie Flexibilität beim Ticketkauf.**

Seit 2006 gibt es in Deutschland mehr Handyverträge als Einwohner. Doch es wird nicht nur telefoniert mit dem Mobiltelefon: Das Handy entwickelt sich auch zunehmend zum persönlichen Assistenten, als Informations- und Bezahlmedium beispielsweise. Weshalb sollte man es also nicht auch für Fahrkartenverkauf und Kundeninformation nutzen?

Zehn deutsche Nahverkehrsregionen waren schließlich beteiligt, als im April letzten Jahres die neue Technologie eingeführt wurde: das gesamte VGN-Gebiet, Chemnitz, Dresden, Düsseldorf, Essen, Hamburg, Lübeck, Oberlausitz-Niederschlesien, Ulm, Vogtland und Wuppertal. Die Stadtwerke Münster schlossen sich im Oktober, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg mit dem Raum Köln/Bonn im April 2008 an, die Stadtwerke Erfurt folgten im Mai.

Zusammen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen wurde mit dieser Technologie ein einheitlicher Standard für einen modernen Vertriebsweg geschaffen. Der VGN hat sich von Anfang an für das Projekt engagiert, war zuerst stellvertretend und ist in der Zwischenzeit federführend an der Projektleitung beteiligt. Vor allem Gelegenheitsnutzer, Touristen und Geschäftsreisende sollen hier angesprochen und gewonnen werden. Die Verkehrsunternehmen erhoffen sich damit auch Neukunden. Betrachtet man die Ergebnisse einer

deutschlandweiten Befragung, geht die Rechnung auf. Primär sind die Käufer von HandyTickets tatsächlich Gelegenheitsnutzer, die in der Freizeit oder für Besorgungen unterwegs sind. Sie legen Wert auf Komfort und Flexibilität beim Fahrscheinkauf.

## ● 2 000 Tickets pro Monat

Die Zahlen geben dem VGN auch weiterhin recht: Ein Jahr nach dem Start zählte er bereits 3 000 registrierte Nutzer (bundesweit 19 000), jeden Monat kommen rund 250 neue Kunden hinzu. Seit dem Start hat der VGN bis zu diesem Zeitpunkt fast 20 000 Einzelfahrscheine und TagesTickets verkauft, mittlerweile über 2 000 pro Monat.

Rund 37 Prozent der HandyTicket-Käufer ordern und zahlen nunmehr ausschließlich auf diesem Weg Fahrscheine, der Rest der Kunden erwirbt sie unterschiedlich häufig auch am Automaten oder in Verkaufsstellen. 76 Prozent der Befragten zeigen sich sehr zufrieden oder zufrieden, 86 Prozent wollen das HandyTicket weiter empfehlen und 20 Prozent nutzen Busse und Bahnen jetzt sogar häufiger als zuvor.



## ● Karte plus Info

Ein solcher Erfolg ist natürlich nur möglich, weil auch der Fahrgast erhebliche Vorteile hat. Ab sofort erreicht er den ÖPNV jederzeit und von jedem Standort aus. Das HandyTicket erleichtert derzeit nicht nur den Kauf von Einzelfahrscheinen und TagesTickets für alle Tarifstufen, der Fahrgast erhält auch

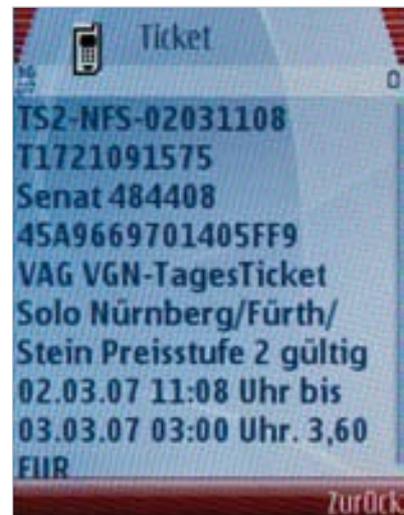
eine ausführliche elektronische Fahrplanauskunft. Es profitiert also auch derjenige, der wenig Orts- und/oder Tarifkenntnisse hat. Er kann sich auf diesem Wege informieren beziehungsweise die passende Preisstufe für sein Ticket ermitteln lassen.

Unterstützt wurde und wird das Projekt durch eine ausführliche Werbe- und Informationskampagne: über Infoscreens in den U-Bahnhöfen, Plakate, Annoncen und durch Kundenzeitschriften. Hauptmedium bei der Kampagne sind zwei Flyer mit dem Titel „Willkommen im 21. Jahrhundert, liebe Fahrkarte!“ Auch zwei Aktionstage im Dezember 2007 und Mai dieses Jahres mit günstigeren Preisen trugen zum Bekanntheitsgrad und zu neuen Kunden bei.

● **Komfortabel**

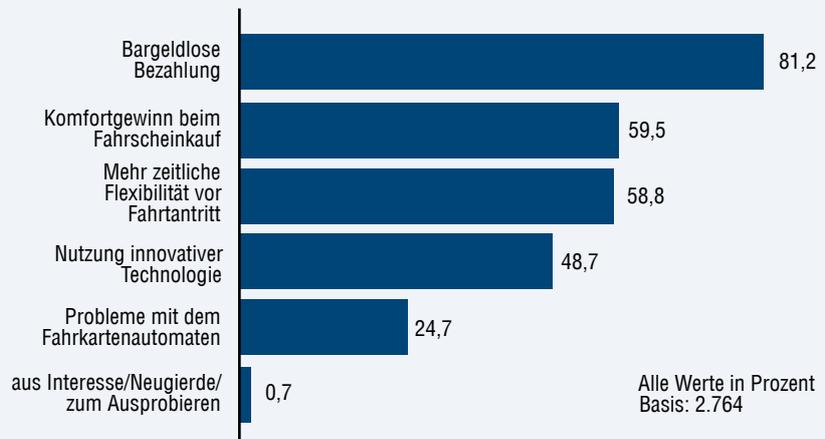
Die Anmeldung zur Teilnahme am HandyTicket-Verfahren im VGN ist einfach. Sie erfolgt einmalig über die VGN- oder VAG-Internetseiten. Danach lädt der Kunde seinen persönlichen „Fahrscheinautomaten“ in Form eines Java-Programms aufs Handy. In wenigen Schritten lassen sich dann die Tickets lösen. Sie werden automatisch aufs Handy übertragen. In Sekundenschnelle ist der Fahrschein da. Hierbei fallen lediglich die Gebühren des Netz-anbieters an. Abgerechnet werden die Ticketkäufe dann wahlweise per Lastschrift, Prepaid-Konto oder Kreditkarte. Die bisherigen Erfahrungen bestätigen die Bedeutung des Projekts für die Weiterentwicklung der Verkaufs- und

Informationssysteme. Daher sollen das Verfahren weiter optimiert und eine breitere Zielgruppe erreicht werden.



**Gründe für die Anmeldung**

- Aus welchen Gründen hatten Sie sich für die Anmeldung des HandyTickets entschlossen?



HandyTicket Pilotprojekt von VDV Mitgliedsunternehmen/Dechamps



# Schneller zu mehr Information

Gute Verbindungen und viel Service bieten Verkehrsunternehmen und VGN ihren Kunden. Umso wichtiger ist es, über diese Angebote umfassend zu informieren. Mit der nochmals erweiterten Version hat sich die elektronische Fahrplanauskunft EFA zu einem universellen Werkzeug entwickelt. Noch komfortabler und schneller liefert sie eine Vielzahl hilfreicher Informationen.

Der Kern der Informationsangebote des VGN ist die elektronische Fahrplanauskunft. 29 000 Verbindungen täglich werden den Fahrgästen auf den Linien verbundweit angeboten. Wer fahren will, möchte aber auch wissen, was die Fahrt kostet, welches das günstigste Ticket für seinen Fahrtwunsch ist, wo die nächste Haltestelle liegt oder wie er nach dem Ausstieg ans Ziel kommt. Neben der leichten Orientierung vor Ort, ist vor allem eine schnelle und intuitive Orientierung im Informationsangebot wichtig. Um es vorweg zu nehmen: Das und noch vieles mehr kann die neue EFA.

Seit 1990 gibt es die elektronische Fahrplaninformation im VGN, damals noch eher ein Instrument für Experten. Fünf Jahre später kam die Auskunft dann als EFA Win für Jedermann auf den Markt, 1997 folgte der erste Fahrplan auf CD. Im Internet ist die elektronische Fahrplanauskunft seit 1998 verfügbar. Seitdem wurde sie immer weiter entwickelt, leistungsfähiger und fortwährend dem Stand der Technik angepasst. Neben dem raschen technischen Wandel haben vor allem die Erfahrungen aus dem Einsatz in den Kundenbüros und auch Anregungen von Kunden die Entwicklung vorangetrieben. Was die Auskunft heute alles kann, ist kinderleicht mit der Maus zu erfahren.

## ● Schnell im Bild

Ortskenntnisse muss niemand haben, wenn er Infos zu seinem Fahrtwunsch sucht. Für die Eingabe von Start und Ziel kann man sich schnell und einfach im Kartencontrol-Fenster (Abb. 1) bewegen. Die Navigation durch das Verbundgebiet oder eine ausgewählte Stadt geht spielerisch mit der Maus. In der digitalen Karte kann man auf den Maßstab zoomen, den man für die räumliche Orientierung wünscht. Die Auswahl von Start oder Ziel erfolgt dann mit einem Klick auf die nächstgelegene Haltestelle oder auf einen markanten Punkt. Fährt man mit dem Mauszeiger nur über eine Haltestelle, zeigt EFA für einen schnellen Überblick einen Abfahrtsmonitor (Abb. 2) mit den nächsten Fahrtmöglichkeiten an.

Ist die Auskunft berechnet, lassen sich noch weitere hilfreiche Zusatzinformationen anzeigen, wie Umgebungspläne zu Haltestellen, ein Stadtplanausschnitt oder etwa der Fahrplan für die betreffenden Linien. Auch die Verläufe der einzelnen Linien können als Karte abgerufen werden. Zu Bahnhofhaltepunkten gibt es zudem einen Link auf den Stationsteckbrief der BEG.

## ● Tarifberatung inklusive

Wichtig für Fahrgäste ist natürlich die Frage nach dem Fahrpreis. Auch dazu

gibt EFA umfassend und komfortabel Antwort. Auf die Schnelle erhält der Nutzer einen Überblick über die Preise der geläufigsten Tickets für die ermittelte Tarifstufe. Ein Mausklick führt auf Wunsch auch zum Kostenvergleich mit dem PKW, zu den kompletten Preistabellen und in der aktuellen Version zu einem Berater für Zeitkarten (Abb.3).

Welche Möglichkeiten sich dem Besucher der Fahrplanauskunft auftun, probiert man am besten aus. Selbst der ungeübte Nutzer wird sich zurechtfinden. Denn zu allen Links und Feldern auf der Internetseite erscheinen bei Berührung mit dem Mauszeiger automatisch ein Hilfetext oder weiterführende Informationen.

## ● Neue Medien immer beliebter

Das Angebot an Service und Information auf der Homepage des VGN wird von den Fahrgästen sehr geschätzt und auch bei den Befragungen zum ÖPNV-Kundenbarometer entsprechend gut bewertet. Ein Beweis dafür sind ebenso die kontinuierlich ansteigenden Nutzerzahlen. Um rund 30 Prozent erhöhte sich die Anzahl der Besuche der Seite [www.vgn.de](http://www.vgn.de) auf nunmehr 5,57 Millionen Visits im Jahr. Insgesamt wurden die einzelnen Seiten über 32 Millionen Mal aufgerufen, dabei wurden über 25 Millionen Fahrtauskünfte berechnet. Für viele Fahrgäste ist es wichtig, sich



Abb. 1: Kartencontrol-Fenster



Abb. 2: Abfahrtsmonitor



Abb. 3: Fahrpreisinformation

unterwegs über die Fahrtmöglichkeiten informieren zu können. Ein solcher Service wird von Stammkunden sehr geschätzt, erleichtert aber auch Personen, die nur gelegentlich die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, den Zugang zum ÖPNV. Schon seit dem Jahr 2000 ist es möglich. Mit einem WAP-Handy Fahrplanauskünfte des VGN herunterzuladen, 95 000 Nutzer haben im Jahr 2007 dieses Angebot in Anspruch genommen. Weitere rund 7 000 Auskünfte wurden als SMS verschickt. Mit dem HandyTicket-Programm des VGN haben die Nutzer nun die Möglichkeit, Fahrplanauskünfte anzufordern und sich anschließend gleich das

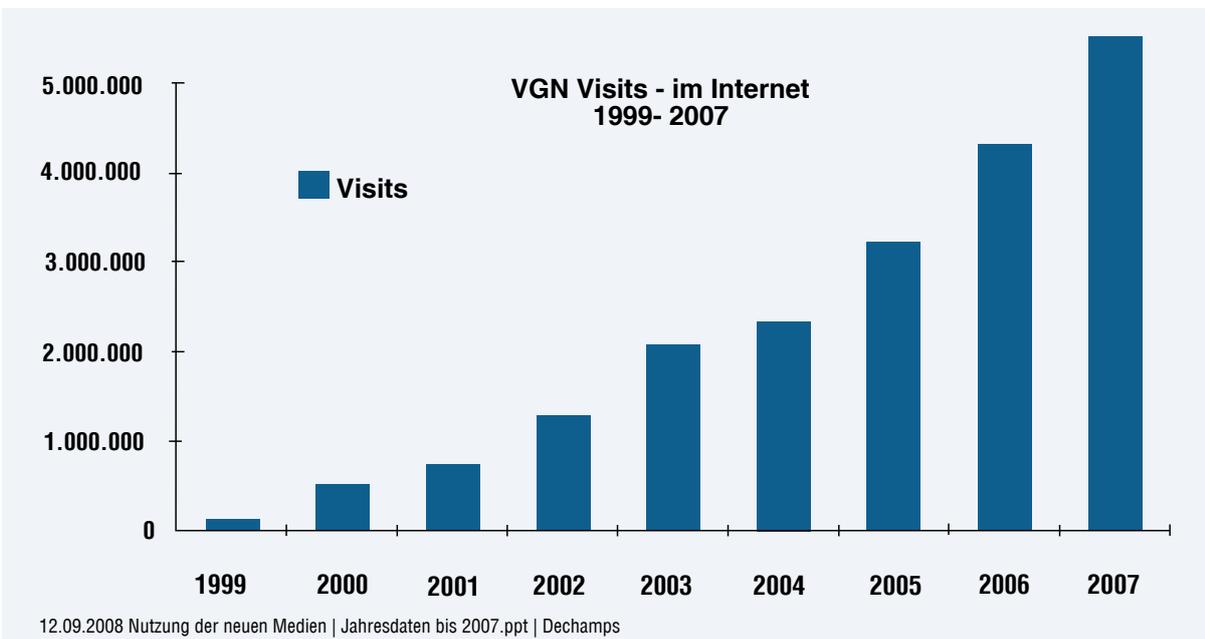
passende Ticket auf das Mobiltelefon zu laden. Die ersten Ergebnisse zeigen, dass dieser Service sehr gut bei den Nutzern ankommt.

● **Telefonservice hoch im Kurs**

Nach wie vor beliebt sind die telefonischen Auskunftsmöglichkeiten. Die gewünschten Verbindungen erfahren Anrufer zum Beispiel über eine kostenlose Service-Nummer des VGN. Hinter dem Code INFOVGN steht die Rufnummer 0800 4636846. Über sie gelangen die Anrufer zu einer sprachgesteuerten automatischen Fahrplanauskunft.

Seit Juni 2000 steht dieser Service zur Verfügung. Mit 69 000 Anrufen im Jahr bewegt sich die Nachfrage auf nach wie vor hohem Niveau.

Wer den persönlichen Kontakt bevorzugt oder etwa Fragen zum Tarif sowie anderen Themen hat, der kann rund um die Uhr die Nummer des VGN Info-Telefon wählen: 0911 27075-99. An 365 Tagen im Jahr stehen die freundlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für 24 Stunden zur Verfügung. Fast 45 000 Anrufe wurden in 2007 dort bearbeitet. Untergebracht ist diese beliebte Einrichtung in der Leitstelle der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft. ○



# Die Freizeitlinien boomen

Seit Jahren erfolgreich sind die Freizeitbusse des VGN. Diese speziell für Ausflügler konzipierten Linien erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Wie jedes Jahr stiegen auch 2007 die Fahrgastzahlen weiter an. Einen erfolgreichen Start legten zwei neue Freizeitlinien hin: der BBB-Express zu Bier, Burgen und Brotzeit sowie der FrankenPfalz-Express.

Ein ganzes Netz von Linien steht den Ausflüglern im Verbundgebiet zur Verfügung. Fast 900 Kilometer Schienennetz bilden das Rückgrat, dazwischen erschließen zahlreiche Buslinien auch am Wochenende die Naherholungsgebiete. Eine Besonderheit sind die speziell eingerichteten Freizeitbuslinien, die saisonal verkehren und ausgesuchte Ziele in den Ausflugsregionen ansteuern.

Immer mehr Fahrgäste entdecken daher den ÖPNV als bequemes und kostengünstiges Verkehrsmittel in der Freizeit. Ein Viertel der VGN-Kunden gibt an, die Linien regelmäßig für Freizeitzwecke zu nutzen. Doch auch den umgekehrten Fall gibt es: Durch die attraktiven Fahrtenangebote und Tickets im Ausflugsverkehr lernen Personen den öffentlichen Personennahverkehr kennen, die im Alltag bis dahin aus Gewohnheit ausschließlich auf den PKW setzten.

## ● Wertvolles Instrument

Als wertvolles Marketinginstrument gelten die Freizeitlinien auch den für den Tourismus Verantwortlichen im Verbundgebiet. Ist doch der Naherholungstourismus ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor in der Region. Bayernweit entfallen übrigens 63 Prozent der touristischen Bruttoumsätze auf Tagesausflüge. Die Freizeitlinien sorgen nicht nur für die Erschließung der Ausflugsziele

durch öffentliche Verkehrsmittel: Unterstützt durch eine umfassende Information in den Prospekten, durch Veröffentlichungen und Messeauftritte des VGN werden Erholungssuchende immer wieder auf den Geschmack gebracht, steigt der eine oder andere auf den ÖPNV um. Der Freizeitverkehr ist nicht zuletzt eine der Triebfedern, die hinter den geplanten Erweiterungen des Verbundraumes stehen.

## ● Das Freizeitmekka

Bekannte Linien sind vor allem der Bocksbeutel-Express oder die Linie zum Brombachsee. Wasserfreunde fahren mit der Rothsee-Linie an den gleichnamigen See. Wer gerne wandert, gut und günstig einkehrt, schätzt seit Jahren den Freizeitbus nach Auerbach, den Birgland-Express oder die Linie in den Steigerwald. Als Neuerungen bereichern nun seit 2007 zwei weitere Freizeitlinien die Auswahl. Dabei hat sich Neuhaus an der Pegnitz zu einem Freizeitmekka entwickelt. Der Ort ist mit dem Pendolino in nur 30 Minuten

vom Nürnberger Hauptbahnhof aus zu erreichen und liegt im „Dreiländereck“ von Mittelfranken, Oberfranken und Oberpfalz: ein idealer Ausgangspunkt für Wanderungen, Fahrradtouren und Schlemmerausflüge. Hier starten gleich drei Freizeitbuslinien. Außerdem macht die neue Linie 440 von Hersbruck durch das Pegnitztal Halt auf ihrem Weg nach Königstein.

## ● BBB-Express

Fränkisch ausgesprochen könnte die Linie 313 für die Zielorte Plech, Betzenstein und Pottenstein stehen. Seinen Namen hat der Freizeitbus aber von Bier, Brotzeit und Burgen, die es vor Ort zu entdecken und genießen gibt. Im Verlauf der Linie liegen zudem der Freizeitpark Fränkisches Wunderland, die Stadt Betzenstein mit ihrem historischen Stadtkern und dem beheizten Freibad und natürlich Pottenstein mit seinen bekannten Attraktionen Burg, Felsenbad und Teufelshöhle.





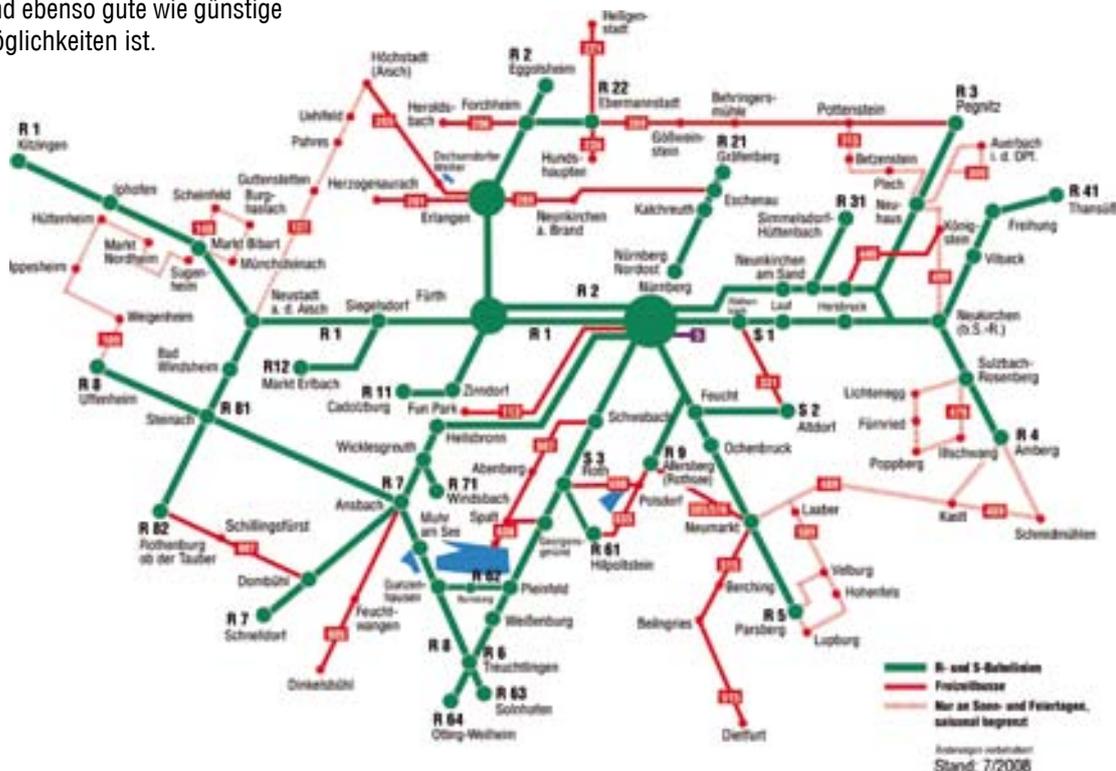
### ● FrankenPfalz-Express

Die fränkischen und oberpfälzer Gemeinden im „Dreiländereck“ haben sich zur Arbeitsgemeinschaft FrankenPfalz zusammengeschlossen, um gemeinsam ihre Region zu vermarkten. Ein Erfolg dieses Zusammenschlusses ist der neue FrankenPfalz-Express, der zu Höhlen, Hütten und „Hausgemachtem“ führt und neben dem Bahnhof in Neuhaus auch die Pendolino-Halte Etzelwang und Neunkirchen bei Sulzbach-Rosenberg anfährt. Er erschließt ein großartiges Wandergebiet mit Höhepunkten wie Maximiliansgrotte und Osterhöhle, den bewirtschafteten Hütten auf dem Ossinger und dem Zant und dem romantischen Ortskern von Königstein. In Sulzbach-Rosenberg startet außerdem der Birgland-Express, die Linie, die bekannt für herrliche Wanderziele und ebenso gute wie günstige Einkehrmöglichkeiten ist.

Wie beliebt diese Angebote des VGN sind, spiegelt sich auch in den Fahrgastzahlen wider, seit Jahren nehmen sie stetig zu. 2007 wurde wie in den Vorjahren eine Rekordzahl erreicht, über 30 000 Fahrgäste nutzten die Freizeitlinien. Spitzenreiter ist der fast legendäre Bocksbeutel-Express, der es allein auf mehr als 11 000 Besucher gebracht hat. Besonders erfreulich aber war der Start der beiden Newcomer: Der BBB-Express schaffte aus dem Stand mehr als 3 500 Fahrgäste und der FrankenPfalz-Express zählte in seiner kurzen Saison über 700 Ausflügler. Die Linie nahm erst mit den Sommerferien im August 2007 ihren Betrieb auf.

### ● Neue Linien 2008

Nochmals drei neue Linien gingen 2007 für das nachfolgende Jahr in Planung. Mit Aussicht auf eine große Nachfrage wurde im Aischgrund von Neustadt nach Höchststadt der „Aischgründer BierExpress“ ins Leben gerufen. Sechs Brauereien bieten hier im Wechsel jeden Sonntag vom 1. Mai bis 1. November Führungen an. Mit einem Fahrradanhänger ausgestattet geht der „Labertal-Express“ für Wanderer und Radler zwischen Neumarkt, Parsberg und Hohenfels auf Tour. Seit August 2008 erschließt außerdem der „Lauterach-Express“ von Amberg über Schmidmühlen, Hohenburg und Kastl nach Neumarkt neue Gebiete im Osten des Verbundgebietes.



# Viel los in der Freizeit



Jedes Jahr präsentiert der VGN seine neuen Ausflugstipps auf der Freizeitmesse in Nürnberg. Viele Besucher scheinen diese Tage regelrecht herbei zu sehnen. Denn die Prospekte zu Wanderungen, Erlebnistagen und Radtouren finden vom ersten Tag an reißenden Absatz.

Im Alltag ist das Verkehrsangebot des VGN unverzichtbar. Auf den Linien fahren jeden Werktag rund 750 000 Fahrgäste, ein Großteil davon in die Arbeit oder in die Schule. Doch immer mehr nutzen die Bürgerinnen und Bürger den öffentlichen Personennahverkehr auch in der Freizeit. Das zeigen die Erhebungen des Marktforschungsinstitut TNS Infratest zum jährlichen ÖPNV Kundenbarometer. Im Jahr 2007 hatten 25 Prozent der befragten Fahrgäste angegeben, die VGN-Linien mindestens an ein bis zwei Tagen pro Woche oder öfter für Freizeitfahrten zu nutzen. Dieser Wert stieg in den letzten Jahren kontinuierlich an: Er lag im Vorjahr bei 22 Prozent, 2004 noch bei 18 Prozent. Die Freizeitangebote im VGN werden immer beliebter.

Dazu tragen die Ausflugstipps und Bücher, die der Verkehrsverbund jedes Jahr herausgibt, einen großen Teil bei. Zur Messe Ende Februar erschienen 14 neue Prospekte mit Tourenvorschlägen für Wanderer, drei Flyer mit Radtouren ins Verbundgebiet sowie drei Erlebnistage. Darunter befanden sich Highlights wie die Weinstadt Iphofen, die neue Freizeitlinie in die Fränkischen Schweiz und die Ausflüge mit dem Allersberg-Express und rund um den Rothsee. Doch genauso wurden auch andere Freizeitgebiete gewürdigt. Viele lohnende Ziele liegen direkt vor den Toren der Stadt. So etwa das Walderlebniszentrum Tennenlohe bei Erlangen oder

die „Weitblicke und kleinen Schluchten“, die eine Tour nach Kalchreuth empfiehlt. Auch mitten in der Stadt gibt es viel zu erleben, 2007 vor allem in der Stadt Fürth. Ein ganzes Jahr lang feierte man dort das Jahrtausendfest. 1000 Jahre Fürth waren Anlass für einen speziellen VGN-Erlebnistag.

## ● Städtetouren

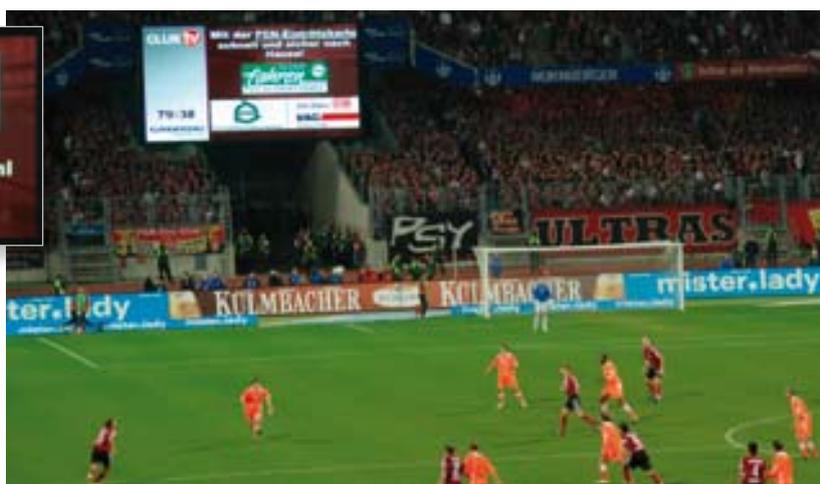
In den letzten Jahren nahm deutschlandweit besonders der Städtetourismus zu. Nicht nur die großen Metropolen sind einen Besuch wert sondern auch die Vielzahl kleinerer Städte mit ihren Sehenswürdigkeiten und oft besonderem Flair. Grund genug, einmal die Städte und Gemeinden im VGN genauer anzusehen. Dass

es sich lohnt, zeigt die Sammlung mit Ausflügen in Städte und Gemeinden Frankens sowie der Oberpfalz, die der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg als Ringbuch auf den Markt brachte. Der Vorteil von Städtetouren: Sie bieten sich für alle Jahreszeiten an und können auch bei schlechterem Wetter unternommen werden. Auch für Senioren sind sie sehr gut geeignet.

## ● Familien unterwegs

Eine Alternative zu Fernseher und Computerspielen anzubieten, war das Anliegen von Autor Dr. Max Schäfer. Für Familien stellte er ein Stempelheft mit familiengerechten Tagesausflügen zusammen. Hinter der Broschüre steckte die Idee, Kinder mit unterschiedlichen Erlebnismöglichkeiten zu begeistern und zur aktiven Freizeitgestaltung anzuregen. Dazu hatte Max Schäfer 19 verschiedene Touren im VGN-Gebiet zusammengestellt, die zu Fuß und zum Teil mit dem Rad unternommen werden können. Sie führen in die Natur, auf Gipfel, in Wälder, sogar in Höhlen und aufs Wasser, zu Ritterburgen oder zum Fossilensammeln in den Steinbruch. Bei jeder Tour konnte man sich unter Vorlage eines gültigen Fahrausweises einen Stempel abholen. Als besonderen Anreiz verlost der VGN 100 attraktive Preise.





### ● Bei Großveranstaltungen präsent

Freizeit wird nicht nur im kleinen Kreis der Familie verbracht sondern manchmal auch auf Großveranstaltungen. Dass gerade hier die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln sich anbietet, liegt auf der Hand. Deshalb zeigt der Verbund auch bei großen Veranstaltungen Flagge. Bei jedem Heimspiel des 1. FCN präsentierte der VGN auf der Großleinwand die Zuschauerzahlen. Die Tausenden von Zuschauern wurden dabei auf die Fahrtmöglichkeiten mit Bussen und Bahnen zum Stadion und nachhause aufmerksam gemacht.

Auch bei weiteren Sportereignissen war der VGN vor Ort, so etwa beim Fränkische Schweiz Marathon und dem Radrennen rund um die Nürnberger Altstadt. Direkt im Start-Ziel-Bereich war hier der Infobus gut postiert und Anlaufstelle für Besucher, die sich zu Ausflügen und Fahrten mit dem ÖPNV informieren wollten.

### ● Freizeit ohne Auto

Eine PR-Aktion des Funkhauses Nürnberg war eine gute Gelegenheit darauf hinzuweisen, in der Freizeit das Auto auch mal stehen zu lassen und lieber die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Die hohen Benzinpreise waren der Anlass für die Autoschieber-Aktion von Radio Gong 97.1. Ohne Sprit blieb

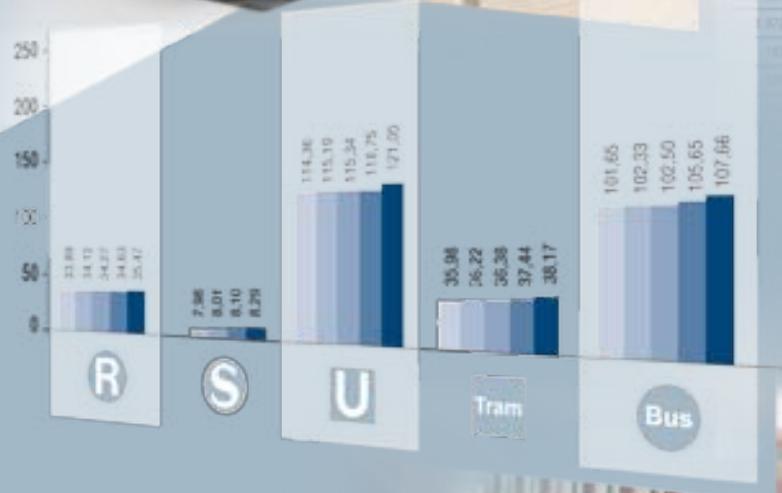
das Gong-Mobil auf dem Nürnberger Kornmarkt stehen und musste in einem Wettbewerb von mehreren Teilnehmern geschoben werden. Zum Beweis, dass es auch einfacher und meist günstiger geht, wurde für das VGN-Fahren geworben. Alle Teilnehmer erhielten am Ende Tickets für die Fahrt mit Bus und Bahn.



# Zahlen, Daten, Fakten



	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
...	44.736	22.207	21.209	471
...	46.960	23.699	21.822	460
...	104.772	76.296	51.857	495
...	141.917	98.809	91.265	643
...	236.264	162.680	213.580	900
...	38.682	12.545	21.725	560
...	757.786	399.331	384.401	507
...	842.453	436.337	431.538	511
Verkehr in gW				
	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
...	107.487	23.689	67.748	630
...	192.917	49.858	114.568	626
...	12.338	3.045	8.281	671
...	21.781	6.489	17.827	812
...	15.878	5.267	8.744	549
...	3.893	2.288	5.430	425
...	10.044	37.915	84.099	643
...	10.086	22.956	72.500	648
...	15.435	71.289	71.289	464
...	109	1.438	1.438	647
...	12.333	16.805	16.805	618
...	37.346	7.758	7.758	607
...	25.000	42.521	42.521	629
...	10.000	100.000	100.000	623
...				625
...				638
...				630



# Organe des VGN

## Gesellschafterversammlung

Dr. Rainer Müller Peter Heider	Vorsitzender stellv. Vorsitzender
-----------------------------------	--------------------------------------

## Gesellschafter

### Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

- **Carsten Fregin**  
Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft,  
Infrastruktur, Verkehr und Technologie

- **Matthias Dießl**  
Landrat Landkreis Fürth

- **Dr. Ulrich Maly**  
Oberbürgermeister Stadt Nürnberg

- **Wolfgang Vogelhuber**  
Regierung von Mittelfranken

- **Dr. Hans-Joachim Lindstadt**  
Industrie- und Handelskammer Nürnberg

- **Manfred Leuthel**  
Vorsitzender des Betriebsrates der  
DB Regio AG, Regionalverkehr Franken

- **Rainer Lehnemann**  
Vorsitzender Betriebsrat VAG

DB Regio AG	OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH
- Dr. Bernd Rosenbusch - Hilmar Laug	- Peter Heider - Karl-Heinz Winkler
VAG - Verkehrs-Aktiengesellschaft	ESTW - Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH
- Herbert Dombrowsky - Dr. Rainer Müller - Josef Hasler	- Matthias Exner
infra fürth verkehr gmbh	Wutzer Linienverkehr GmbH
- Dr. Hans Partheimüller	- Karl Ludwig Wutzer
GPV - Gesellschaft Privater Ver- kehrsunternehmen im VGN mbH	GkV - Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR
- Hans Bauernfeind - Werner Reck - Werner Geiger	- Manfred Tylla - Roland Moritzer

## Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler  
Prof. Dr. Willi Weißkopf

# Gremien des VGN

## Grundvertrags-Ausschuss

Dr. Thomas Bauer	Vorsitzender
Dr. Ulrich Maly	1. stellv. Vorsitzender
Herbert Eckstein	2. stellv. Vorsitzender

## Grundvertragspartner

<b>Freistaat Bayern</b>	<b>Landkreis Forchheim</b>
Regierungspräsident Dr. Thomas Bauer	Landrat Reinhardt Glauber
<b>Stadt Ansbach</b>	<b>Landkreis Fürth</b>
Oberbürgermeisterin Carda Seidel	Landrat Matthias Dießl
<b>Stadt Erlangen</b>	<b>Landkreis Kitzingen</b>
Oberbürgermeister Dr. Siegfried Balleis	Landrätin Tamara Bischof
<b>Stadt Fürth</b>	<b>Landkreis Neumarkt i. d. OPf.</b>
Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung	Landrat Albert Löhner
<b>Stadt Nürnberg</b>	<b>Landkreis Neustadt a. d. A.- Bad Windsheim</b>
Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly	Landrat Walter Schneider
<b>Stadt Schwabach</b>	<b>Landkreis Nürnberger Land</b>
Oberbürgermeister Matthias Thürauf	Landrat Armin Kroder
<b>Landkreis Ansbach</b>	<b>Landkreis Roth</b>
Landrat Rudolf Schwemmbauer	Landrat Herbert Eckstein
<b>Landkreis Bayreuth</b>	<b>Landkreis Weißenburg- Gunzenhausen</b>
Landrat Hermann Hübner	Landrat Franz Xaver Uhl
<b>Landkreis Erlangen-Höchstadt</b>	<b>Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach</b>
Landrat Eberhard Irlinger	Vorsitzender Oberbürgermeister Wolfgang Dandorfer
<b>Landkreis Donau-Ries</b>	<b>Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (nicht stimmberechtigt)</b>
Landrat Stefan Rößle	Vorsitzender Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly

Geschäftsstelle:  
Verkehrsverbund Großraum  
Nürnberg GmbH

# Gremien des VGN

## Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

### Stadt Ansbach

- Oberbürgermeisterin Carda Seidel

### Stadt Erlangen

- Oberbürgermeister Dr. Siegfried Balleis
- Stadträtin Felizitas Traub-Eichhorn

### Stadt Fürth

- Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
- Dr. Hans Partheimüller

### Stadt Nürnberg

- Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
- Stadtrat Thorsten Brehm
- Stadtrat Jürgen Fischer
- Stadtrat Lorenz Gradl
- Bürgermeister Dr. Klemens Gsell
- Stadtrat Marcus König
- Stadtrat Konrad Schuh
- Stadtrat Kilian Sendner

### Stadt Schwabach

- Oberbürgermeister Matthias Thürauf

### Landkreis Ansbach

- Landrat Rudolf Schwemmbauer
- Kreisrat Uwe Schreiner
- Kreisrat Dr. Gerhard Schorndanner

### Landkreis Bayreuth

- Landrat Hermann Hübner

### Landkreis Erlangen-Höchstadt

- Landrat Eberhard Irlinger
- Kreisrat Jörg Bubl

### Landkreis Donau-Ries

- Landrat Stefan Rößle

### Landkreis Forchheim

- Landrat Reinhardt Glauber
- Kreisrat Willi Müller

### Landkreis Fürth

- Landrat Matthias Dießl
- Kreisrat Johann Völkl

### Landkreis Kitzingen

- Landrätin Tamara Bischof

### Landkreis Neumarkt i. d. OPf.

- Landrat Albert Löhner
- Kreisrat Arnold Graf

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

- Landrat Walter Schneider
- Kreisrat Dr. Wolfgang Mück

### Landkreis Nürnberger Land

- Landrat Armin Kroder
- Bürgermeister Konrad Rupprecht
- Bürgermeister Wolfgang Plattmeier

### Landkreis Roth

- Landrat Herbert Eckstein
- Kreisrat Udo Weingart

### Landkreis Weißenburg- Gunzenhausen

- Landrat Franz Xaver Uhl
- Kreisrat Werner Baum

### Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

- Oberbürgermeister Wolfgang Dandorfer
- Landrat Richard Reisinger
- Kreisrat Hubert Jungbauer

**Gewinn- und Verlustrechnung**  
**der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)**  
**für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007**

	€	€	Vorjahr	
			T€	T€
1. Umsatzerlöse		4.025.254,35		3.847
2. Sonstige betriebliche Erträge		1.096.750,22		1.175
		5.122.004,57		5.022
3. Materialaufwand:				
a) Aufwendungen für Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-25.240,10		-26	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.218.579,75	-1.243.819,85	-946	-972
4. Personalaufwand:				
a) Löhne und Gehälter	-1.684.045,82		-1.632	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 198.531,36 €; Vj. 184 T€	-485.816,01	-2.169.861,83	-509	-2.141
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-99.536,93		-115
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-1.618.275,41		-1.802
		-9.489,45		-8
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	12.272,71		10	
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.149,76	10.122,95	-1	9
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		633,50		1
10. Sonstige Steuern		-633,50		-1
11. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00		0

## Bilanz

der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)  
zum 31. Dezember 2007

AKTIVSEITE	€	€	Vorjahr	
			T€	T€
<b>A. Anlagevermögen</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		171.928,00		74
II. Sachanlagen		86.238,00		85
III. Finanzanlagen		50.000,00		
Summe A:		308.166,00		159
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
I. Vorräte				
Waren		30.759,14		32
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	170.339,35		94	
2. Forderungen gegen Gesellschafter	464.272,95		469	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	213.337,50	847.949,80	246	809
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		202.018,38		234
Summe B:		1.080.727,32		1.075
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		10.676,38		15
Gesamtsumme:		1.399.569,70		1.249

PASSIVSEITE	€	€	Vorjahr	
			T€	T€
<b>A. Eigenkapital</b>				
Gezeichnetes Kapital		38.000,00		38
<b>B. Rückstellungen</b>				
Sonstige Rückstellungen	237.550,00	237.550,00	379	379
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	424.436,14		680	
2. Sonstige Verbindlichkeiten	699.583,56	1.124.019,70	152	832
davon				
aus Steuern	137.427,04 €; Vj. 146 T€			
im Rahmen der sozialen Sicherheit	8.814,77 €; Vj. 3 T€			
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		0,00	0	0
Gesamtsumme:		1.399.569,70		1.249

## Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2006	2007	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	34,628	35,468	0,841	2,43
	S-Bahn	8,096	8,293	0,197	2,43
Omnibusverkehr Franken	Bus	15,325	15,696	0,372	2,43
Verkehrsaktiengesellschaft	U-Bahn	101,094	103,061	1,967	1,95
	Straßenbahn	37,442	38,171	0,729	1,95
	Bus	45,004	45,880	0,876	1,95
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	17,658	17,988	0,330	1,87
	Bus	17,061	17,380	0,319	1,87
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	15,071	15,286	0,214	1,42
Wutzer Linienverkehr GmbH	Bus	1,199	1,122	-0,077	-6,43
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Bus	11,987	12,298	0,311	2,60
<b>Betriebszweigbeförderungsfälle</b>	<b>Gesamt</b>	<b>304,564</b>	<b>310,642</b>	<b>6,078</b>	<b>2,00</b>
<b>Verbundbeförderungsfälle</b>	<b>entgeltlich</b>	<b>194,785</b>	<b>198,828</b>	<b>4,043</b>	<b>2,08</b>
	<b>unentgeltlich</b>	<b>29,105</b>	<b>29,709</b>	<b>0,604</b>	<b>2,08</b>
	<b>Gesamt</b>	<b>223,889</b>	<b>228,537</b>	<b>4,647</b>	<b>2,08</b>
<b>Unternehmensbeförderungsfälle</b>		<b>261,929</b>	<b>267,176</b>	<b>11,612</b>	<b>4,54</b>

## Beförderte Personen 2006 und 2007 nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2006	2007	absolut	in %
	in Mio.			
Verkehrsaktiengesellschaft	146,73	149,58	2,86	1,95
infra fürth verkehr gmbh	29,90	30,46	0,56	1,87
ESTW Stadtverkehr GmbH	15,07	15,29	0,21	1,42
DB Regio AG	41,72	42,74	1,01	2,43
Omnibusverkehr Franken	15,32	15,70	0,37	2,43
Wutzer Linienverkehr GmbH	1,20	1,12	-0,08	-6,43
Assoziierte Verkehrsunternehmen	11,99	12,30	0,31	2,60
<b>Gesamtsumme</b>	<b>261,93</b>	<b>267,18</b>	<b>5,25</b>	<b>2,00</b>

## Beförderte Personen in Mio. (Verbundbeförderungsfälle)

Fahrausweisgattungen	2006	2007	Veränderung	
	in Mio.	in Mio.	absolut	in %
Barverkehr	41,742	43,262	1,520	3,64
Allgemeine Zeitkarten	92,948	94,625	1,677	1,80
Ausbildungsverkehr	57,332	58,106	0,774	1,35
Sozialpässe	2,763	2,835	0,072	2,62
<b>Summe entgeltlich beförderter Personen</b>	<b>194,785</b>	<b>198,828</b>	<b>4,043</b>	<b>2,08</b>
Sonstige und Schwerbehinderte	29,105	29,709	0,604	2,08
<b>Gesamtsumme</b>	<b>223,889</b>	<b>228,536</b>	<b>4,647</b>	<b>2,08</b>

## Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2007 nach Betriebszweigen

Fahrten im ÖPNV innerhalb der Städteachse Jahr 2007			
Städte	Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Fahrten insgesamt
Nürnberg	111.450.850	43.127.305	154.578.155
Fürth	12.929.106	18.837.740	31.766.846
Erlangen	12.006.096	8.552.288	20.558.384
Schwabach	576.811	2.081.305	2.658.116
<b>Gesamt</b>	<b>136.962.864</b>	<b>72.598.638</b>	<b>209.561.502</b>

## Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen 2007

Betriebszweige	Linien Anzahl	Haltestellen Anzahl	Streckenlänge km	Linienlänge km
U-Bahn	2	41	32	32
Straßenbahn	6	79	35	43
S-Bahn	3	33	65	67
Regionalbahn	22	158	773	831
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	510	6.562	7.736	8.390
darunter Bus	495	-	-	-
Linienbedarfstaxi	15	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>543</b>	<b>6.873</b>	<b>8.641</b>	<b>9.363</b>

## Verbundtarif – Jahresergebnisse 2007 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Fahrgäste		Einnahmen in EURO	
	2007	Veränd. ggü. 2006	2007	Veränd. ggü. 2006	2007	Veränd. ggü. 2006
Einzelkarten Erwachsene	10.587.310	3,25%	12.175.406	3,25%	23.593.358,00	5,90%
Einzelkarten Kind	2.013.810	6,18%	2.315.882	6,18%	2.006.667,00	6,69%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Erwachsene	866.276	-1,75%	4.989.750	-1,75%	5.045.283,70	-1,69%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Kind	195.596	1,34%	1.126.633	1,34%	554.841,50	1,57%
10er-Streifenkarte Erwachsene	1.522.511	-4,81%	8.967.590	-4,81%	12.809.984,10	-3,56%
10er-Streifenkarte Kind	180.018	-4,96%	1.060.306	-4,96%	757.110,40	-2,59%
TagesTicket Solo	1.782.401	24,91%	6.648.356	24,91%	6.282.640,60	26,92%
TagesTicket Plus	1.061.817	4,52%	5.978.030	4,52%	10.787.102,40	5,76%
CityTicket DB BC	927.725	10,97%	578.075	-24,01%	530.951,83	20,12%
Gruppenfahrten	29.195	-3,47%	57.222	-3,47%	91.903,45	0,90%
KombiTickets	2.008.159	6,45%	1.259.901	7,72%	1.660.642,78	7,70%
BayernTicket	334.455	4,93%	743.492	7,95%	7.614.493,00	14,20%
Schönes WochenendeTicket	25.433	-22,85%	60.790	-23,35%	845.539,00	-14,71%
sonstige Sonderfahrkarten	485.440	13,75%	1.066.971	-1,46%	1.025.893,58	2,19%
<b>Summe Bartarif</b>	<b>22.020.146</b>	<b>4,92%</b>	<b>47.028.403</b>	<b>3,17%</b>	<b>73.606.411,34</b>	<b>5,48%</b>
7 Tage-MobiCard	197.703	7,92%	2.599.792	7,92%	4.291.070,28	7,35%
31 Tage-MobiCard	303.014	4,81%	27.643.978	4,81%	17.598.552,49	5,31%
9 Uhr-MobiCard	321.107	-4,15%	25.007.813	-4,15%	14.770.568,05	-2,59%
FirmenAbo	214.816	-0,95%	6.874.107	-0,95%	11.258.871,20	0,06%
FirmenAbo (pauschal)	151	0,00%	2.819	0,00%	13.795,95	0,00%
Jahres-Abo	430.887	6,79%	23.651.410	6,79%	22.093.236,80	8,33%
Jahres-Abo (Barzahler)	33	-23,26%	1.811	-23,26%	27.724,80	-19,11%
Jahres-Abo m. Auss.	135.736	0,07%	4.275.684	0,07%	4.397.229,20	0,70%
Familientarif Erlangen	15.569	-7,89%	800.714	-7,89%	268.450,32	-7,31%
<b>Summe Zeitfahrausweise Jedermann</b>	<b>1.619.016</b>	<b>2,45%</b>	<b>90.858.128</b>	<b>1,96%</b>	<b>74.719.499,09</b>	<b>3,48%</b>
<b>Sozialpass Nürnberg</b>	<b>56.683</b>	<b>2,62%</b>	<b>2.835.284</b>	<b>2,62%</b>	<b>1.621.133,80</b>	<b>3,34%</b>
Monatswertmarken Schüler Selbstzahler	302.907	5,50%	14.509.245	5,50%	16.045.861,20	6,11%
Monatswertmarken Schüler Kostenträger	874.307	-0,09%	41.879.291	-0,09%	36.104.945,30	0,34%
Semesterwertmarken	35.853	3,39%	1.717.382	3,39%	1.437.398,99	5,10%
<b>Summe Zeitfahrausweise Schüler/Azubi</b>	<b>1.213.067</b>	<b>1,35%</b>	<b>58.105.918</b>	<b>1,35%</b>	<b>53.588.205,49</b>	<b>2,13%</b>
<b>Sonstige Fahrkarten</b>	<b>4.062</b>	<b>-0,41%</b>			<b>65.952,39</b>	<b>4,03%</b>
Summe Zeitkarten	2.892.828	1,99%	151.799.330	1,74%	129.994.790,77	2,91%
Fahrgeldeinnahmen					203.601.202,11	3,83%
Saldo Zu-/Absetzungen					-369.885,13	
<b>Verkaufsergebnis 2007</b>	<b>24.912.974</b>	<b>4,57%</b>	<b>198.827.734</b>	<b>2,08%</b>	<b>203.231.316,98</b>	<b>3,83%</b>

## Strukturdaten 2007 Gebietsstand 31.12.2007

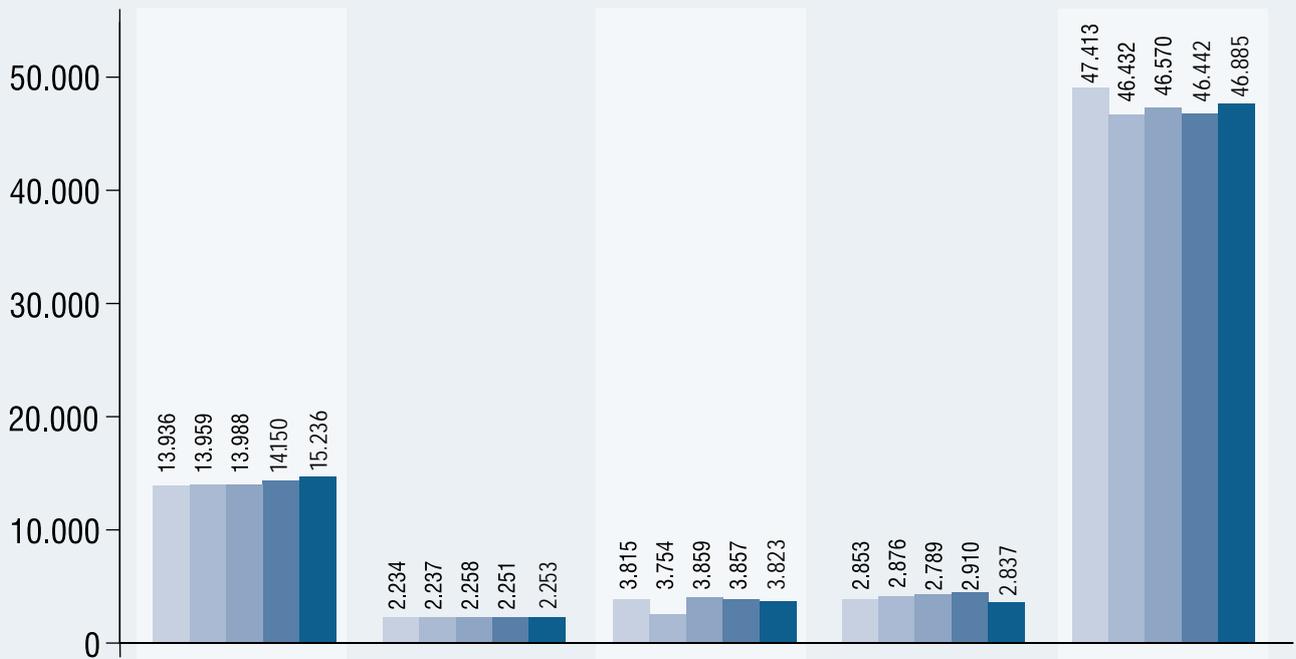
Kreisfreie Städte	Fläche in qkm	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg	50	44.298	22.307	25.309	571
Ansbach	100	40.360	23.699	23.822	590
Erlangen	77	104.222	76.286	54.857	526
Fürth	63	113.927	38.820	59.265	520
Nürnberg	186	500.964	262.680	245.560	490
Schwabach	41	38.682	12.545	24.725	639
<b>Städteachse Gesamt</b>	<b>367</b>	<b>757.795</b>	<b>390.331</b>	<b>384.407</b>	<b>507</b>
<b>Kreisfreie Städte Gesamt</b>	<b>517</b>	<b>842.453</b>	<b>436.337</b>	<b>433.538</b>	<b>515</b>
Landkreise	Fläche in qkm	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	107.453	23.689	67.749	630
Ansbach	1.972	182.907	49.856	114.568	626
Bamberg (teilweise)	183	12.338	3.045	8.281	671
Bayreuth (teilweise)	325	27.781	6.489	17.827	642
Donau-Ries (teilweise)	150	13.476	5.267	8.744	649
Eichstätt (teilweise)	100	8.683	2.288	5.430	625
Erlangen-Höchstadt	565	130.884	37.515	84.099	643
Forchheim	643	113.322	22.956	72.500	640
Fürth	308	114.182	19.495	71.289	624
Kelheim (teilweise)	14	2.222	509	1.438	647
Kitzingen (teilweise)	174	27.691	12.359	16.905	610
Neumarkt	1.344	128.595	37.398	78.038	607
Neustadt a.d. Aisch	1.268	99.363	25.520	62.535	629
Nürnberger Land	800	167.700	44.259	104.415	623
Regensburg (teilweise)	265	24.362	2.569	15.224	625
Roth	895	125.279	29.432	79.987	638
Weißenburg-Gunzenhausen	971	93.973	26.945	59.204	630
<b>Landkreise Gesamt</b>	<b>11.232</b>	<b>1.380.211</b>	<b>349.591</b>	<b>868.233</b>	<b>629</b>
<b>VGN-Gebiet Gesamt</b>	<b>11.750</b>	<b>2.222.664</b>	<b>785.928</b>	<b>1.301.771</b>	<b>586</b>

Zu beachten: Einwohnerstand 30.6.07 – Pkw-Bestand 1.1.2007 – Beschäftigtenstatistik 30.6.07

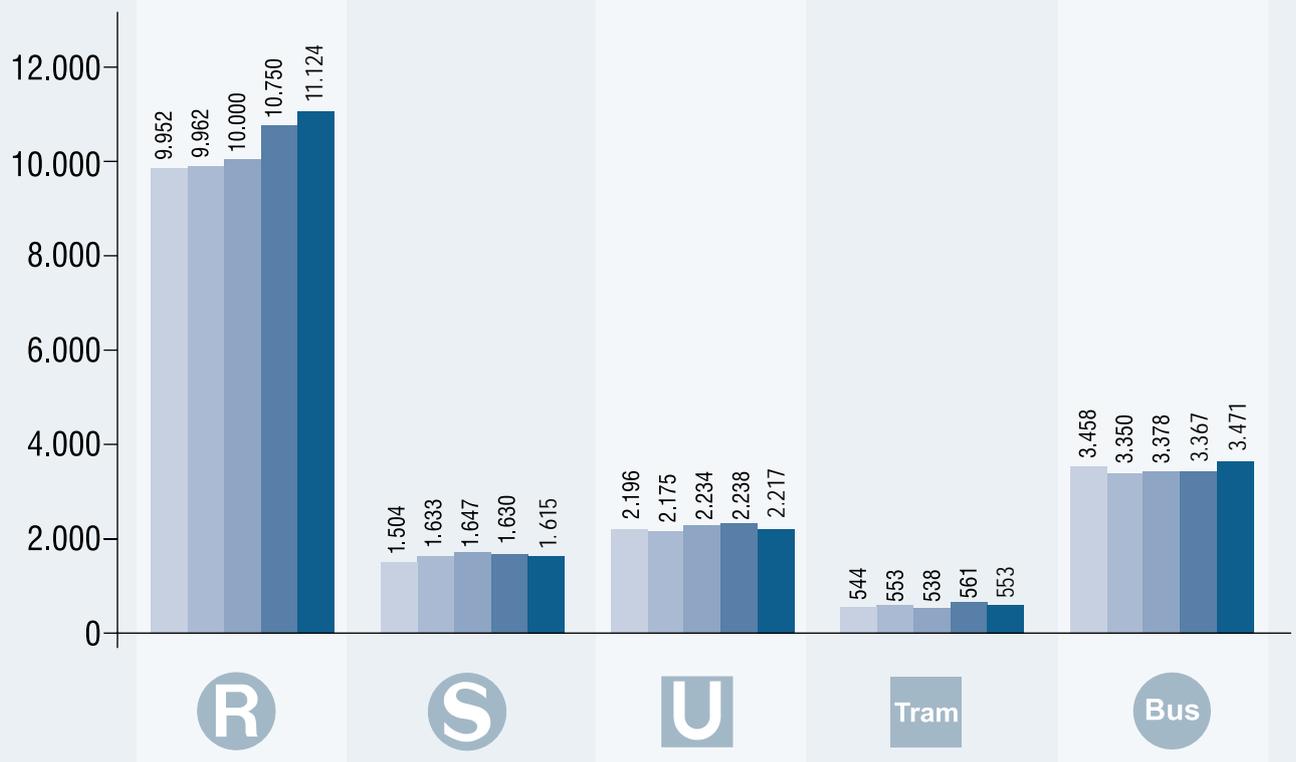
Einwohner je qkm 2007: Städteachse: 2065  
 Kreisfreie Städte: 1630  
 Landkreise: 123

2003 2004 2005 2006 2007

### Zug-/Wagenkilometer in Tsd.

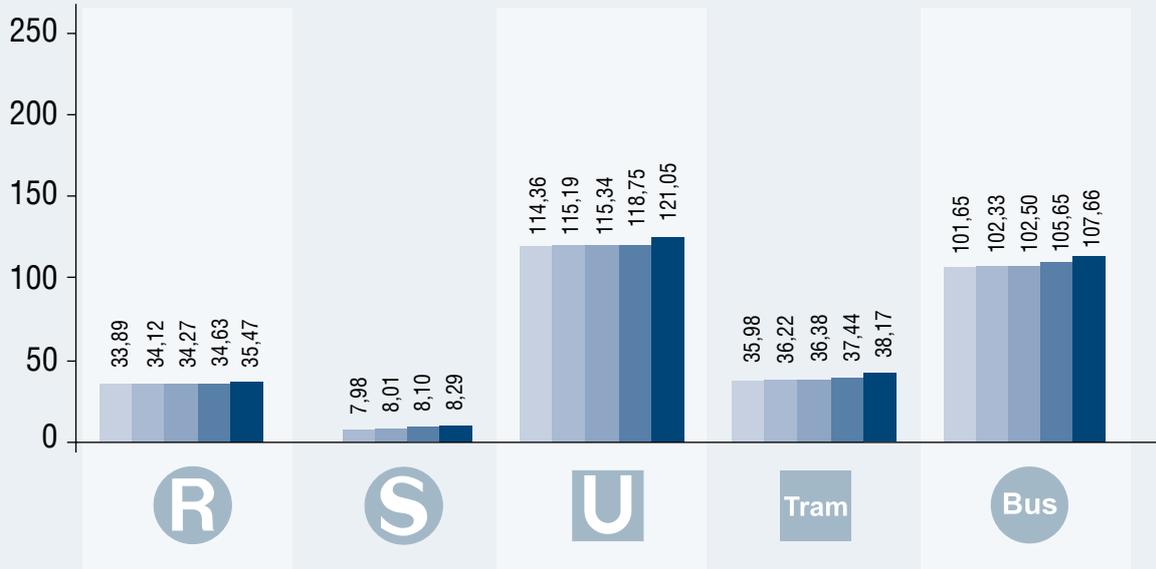


### Platzkilometer in Mio. (4 Personen je qm Stehplatz)



2003 2004 2005 2006 2007

### Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern in Mio.



### Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR



## Der VGN im Überblick

Verkehrsgebiet	2005	2006	2007
Kreisfreie Städte	6	6	6
Kreise	17 (davon 7 teilw.)	17 (davon 7 teilw.)	17 (davon 7 teilw.)
Fläche	11.542 qkm	11.620 qkm	11.750 qkm
Einwohner	2,19 Mio.	2,20 Mio.	2,22 Mio.
Pkw-Bestand	1,24 Mio.	1,27 Mio.	1,30 Mio.
Pkw/Tsd. Einwohner	567	579	586

Verkehrsbedienung			
Verkehrsunternehmen			
- Gesellschafter	8	8	8
- Assoziierte Unternehmen	83	83	86
Haltestellen	6.755	6.763	6.873
Linien (Gesamt)			
- S-Bahn	3	3	3
- Regionalbahn	20	21	22
- U-Bahn	2	2	2
- Straßenbahn	6	6	6
- Bus	509	507	510

Betriebsleistungen *1)	2005	2006	2007
Nutz-Zug-/Nutz-Wagen-Kilometer (Gesamt)	69,5 Mio. km	69,6 Mio. km	72 Mio. km
- S-Bahn	2,3 Mio. km	2,3 Mio. km	2,3 Mio. km
- Regionalbahn	14,0 Mio. km	14,1 Mio. km	14,1 Mio. km
- U-Bahn / Straßenbahn	6,6 Mio. km	6,8 Mio. km	6,6 Mio. km
Bus	46,6 Mio. km	46,4 Mio. km	47,9 Mio. km
Platzkilometer	17.797,0 Mio. km	18.545,0 Mio. km	18.979,0 Mio. km
<b>Verbundbeförderungsfälle</b>	<b>218,0 Mio.</b>	<b>223,9 Mio.</b>	<b>228,5 Mio.</b>

Aufwand und Ertrag - Verbundverkehr *1)			
Erträge - Netto (Gesamt)	241,0 Mio. EUR	246,4 Mio. EUR	253,9 Mio. EUR
Verkehrserlöse einschl. Zweckverbandzuschüsse	194,6 Mio. EUR	203,2 Mio. EUR	210,8 Mio. EUR
sonst. Erträge (einschl. Erstattung SchwbG und Ausgleichszahlungen § 45a PBefG)	46,4 Mio. EUR	43,2 Mio. EUR	43,1 Mio. EUR
Aufwand - Netto	481,4 Mio. EUR	490,9 Mio. EUR	499,2 Mio. EUR
Aufwanddeckungsfehlbetrag	240,4 Mio. EUR	244,5 Mio. EUR	245,3 Mio. EUR
Aufwanddeckungsgrad	50,1 %	50,2 %	50,9 %

\*1) z.T. Planwerte



## **Impressum**

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

Telefon 0911 27075 - 0  
Fax 0911 27075 - 50  
info@vgn.de  
www.vgn.de ( <http://www.vgn.de/> )

Geschäftsführer:  
Jürgen Haasler  
Prof. Dr. Willi Weißkopf

Redaktion:  
Manfred Rupp,  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, VGN  
Elisabeth Porzner-Reuschel

Fotos:  
Stadt Kitzingen / Helmut Beer  
NN / Karlheinz Daut (S. 7)  
Nürnberg Luftbild/ Hajo Dietz  
Claus Felix  
Funkhaus Nürnberg  
NN / Thomas Geiger (S. 6)  
NZ / Hagen Gerullis (S. 20)  
VDV / Jörg Müller  
OVF  
PW Stadtmarketing  
Regierung von Mittelfranken  
VAG / Peter Roggenthin  
Stadt Bayreuth  
Verkehrsamt Wemding  
VGN

Gestaltung:  
sign of renitence gmbh & co. kg, Nürnberg

Druck:  
Fahner GmbH, Nürnberg

Gestaltung der Werbemittel:  
Werbeatelier Kolvenbach-Post, Nürnberg



**Verkehrsverbund Großraum Nürnberg**



Partner im VGN