



VERBUNDBERICHT 2009



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis



Inhaltsverzeichnis

Grußwort	3
Verbundgebiet und Gremien	4
Ereignisse	6
Geschäftsjahr 2009	10
Tarif	12
Studien	14
Berichte aus der Planung	16
Kundenkommunikation	22
Freizeitverkehr	28
Zahlen, Daten, Fakten	32
Impressum	47





Dr. Thomas Bauer
Regierungspräsident von Mittelfranken
Vorsitzender des Grundvertrags-
ausschusses im VGN

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Zahl an Fahrgästen wie auch an Fahrgeldeinnahmen stieg 2009 bei der VGN nicht mehr wie in den Vorjahren. Mit 201,3 Millionen Fahrgästen erreichte der Verkehrsverbund dennoch seinen zweitbesten Wert seit Bestehen. Offenbar ging aber die zurückliegende Wirtschaftskrise nicht spurlos am öffentlichen Personennahverkehr in unserer Region vorüber. Die aktuelle Entwicklung deutet allerdings eine Rückkehr zum bisherigen, positiven Trend an.

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg konnte sein Gebiet zum 1. Januar 2010 deutlich erweitern. Diese Erweiterung um die Regionen Bamberg und Bayreuth sowie einen Teil des Landkreises Haßberge war mit großem Einsatz vorbereitet worden und stärkt auch den Zusammenhalt in der Europäischen Metropolregion Nürnberg.

Noch ein weiteres Großereignis bedurfte vielfältiger Anstrengungen. Bis zum Start der neuen S-Bahnlinien im Dezember 2010 standen (und stehen auch weiterhin) umfangreiche Baumaßnahmen an – und zwar an vier Strecken

gleichzeitig. Streckensperrungen und die Einrichtung von Schienenersatzverkehren waren unvermeidlich. Wie die Bauarbeiten war auch die Organisation der Busverkehre nicht einfach zu bewerkstelligen, damit tausende Fahrgäste gut informiert waren und trotz der Sperrungen den öffentlichen Personennahverkehr weiterhin nutzen konnten. Von den Fahrgästen haben wir fast ausschließlich eine positive Resonanz erhalten.

Natürlich müssen die Verkehrsunternehmen, die Aufgabenträger und die Verbundgesellschaft kontinuierlich weiterarbeiten. Die Verkehrsangebote im VGN haben zwar ein hohes Niveau, das Streckennetz ist gut ausgebaut, mit Blick auf die Zukunft stehen aber weitere Planungen an. Geprüft wird unter anderem die Erweiterung des S-Bahnnetzes in den sogenannten Sektoren West und Nordost. Die Untersuchungen werden von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft finanziert und von der Verbundgesellschaft begleitet.

Weiterentwickelt werden auch die Fahrkartenangebote und die Service-

leistungen des VGN. Wir bemühen uns, das breite Sortiment der Fahrkarten stetig auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abzustimmen. Wichtig ist es auch, den Bewohnern im Verbundgebiet den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr weiter zu erleichtern. Der Ausbau der Informationsangebote, insbesondere im Internet und für Handys, ist hierzu ein wichtiger Beitrag.

Viele Aufgaben warten auf die Verbundpartner. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesellschaft, der aktuell über hundert Verkehrsunternehmen im VGN und die im Grundvertragsausschuss vertretenen Gebietskörperschaften werden die Aufgaben in bewährter Weise angehen, um den öffentlichen Personennahverkehr weiterhin zu einem Markenzeichen der Europäischen Metropolregion Nürnberg zu machen.

Ihr

Dr. Thomas Bauer

Verbundgebiet und Struktur des VGN

Zum Jahreswechsel 2009/10 ist das Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg nochmals deutlich angewachsen. Seine Fläche beträgt nun 14.000 Quadratkilometer, das entspricht einem Fünftel der Fläche des Freistaats Bayern. Im Einzugsbereich des VGN leben rund 2,6 Millionen Menschen.

Am 1. Januar 2010 wurden die Städte und Landkreise Bamberg und Bayreuth komplett in den VGN integriert. Zeitgleich ist auch der Landkreis Haßberge mit einem Teil seines Gebietes beigetreten. Der Verbundraum deckt damit den kompletten Kernbereich der Europäischen Metropolregion Nürnberg ab. Vollständig im Verbundgebiet liegt der Regierungsbezirk Mittelfranken, mit unterschiedlichen Anteilen werden auch alle angrenzenden Regierungsbezirke berührt.

● Die Aufgabenträger

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

Als operatives Organ der Aufgabenträger koordiniert der Zweckverband

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

● Die Verkehrsunternehmen

Die Zuständigkeit für die unternehmerischen und betrieblichen Belange verbleibt nach dem Grundvertrag bei den Verkehrsunternehmen. Ihr oberstes Entscheidungsorgan ist die Gesellschafterversammlung (GV) der Verbundgesellschaft (VGN GmbH). Vertragliche Basis ist der Gesellschaftsvertrag. Gesellschafter sind die DB Regio AG und das Regionalbusunternehmen Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), seitens der kommunalen Verkehrsunternehmen die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, infra fürth verkehr gmbh, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH (ESTW), Stadtverkehr Schwabach GmbH und die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen (GkV). Mit Wirkung zum 1. Juli 2010 hat auch die Bayreuther Verkehrs- und Bäder-GmbH Gesellschafterstatus. Die Interessen asso-

ziierter Verkehrsunternehmen vertritt die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen (GPV).

● Die Verbundgesellschaft

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

Legende:

- Forchheim
 - Fürth
 - FÜRTH
 - KELHEIM *
 - Schienennetz innerhalb des VGN
 - Schienennetz der Deutschen Bahn
 - Landkreisgrenze
 - Verbundgebiet alt
 - Verbundgebietweiterung 2010
- Gemeinde (über 7000 EW und/oder Endhaltepunkte)
kreisfreie Städte
Landkreise
Landkreise nicht in den Verbundgremien vertreten

Verbundgebiet



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

0 5 10 20 km



Stand: 01.01.2010

Großer Paukenschlag: Bamberg, Bayreuth und Haßberge im VGN

Die Regionen Bamberg und Bayreuth sind zum 1. Januar 2010 komplett dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) beigetreten. Gemeinsam mit Stadt und Landkreis Bamberg hat sich auch der Landkreis Haßberge mit einem Teil seines Gebietes angeschlossen. Die Region Bayreuth trat mit der Stadt und dem bis dahin nicht integrierten, nördlichen Landkreisgebiet bei.

Mit dem Beitritt der fünf Städte und Landkreise zum VGN sind neue Partnerschaften entstanden, bestehende wurden verstärkt. Der Landkreis Bayreuth war bereits seit der Integration des südlichen Teils mit Pegnitz und Pottenstein im Jahr 2005 im Grundvertragsausschuss (GA) sowie im Zweckverband (ZVGN) vertreten. Die beiden anderen Landkreise sowie Städte sind nun ebenfalls stimmberechtigte Mitglieder in diesen Verbundgremien. Auch auf der Seite der Verkehrsunternehmen wurde der VGN erweitert. Elf private und kommunale Unternehmen sind neu hinzugekommen.

Die Weichen für die formellen Beitritte wurden in der Gesellschafterversammlung am 17. März 2009 sowie in den Sondersitzungen von ZVGN und GA

am 2. bzw. 23. Juli 2009 gestellt. Seit dem 1. Juli 2010 ist die Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH auch Gesellschafter im VGN. Die Stadtwerke Bamberg sind als beratendes Mitglied in der Gesellschafterversammlung vertreten.

● Gewinn für alle

Der Anschluss der Regionen Bamberg und Bayreuth an den VGN bedeutet eine deutliche Aufwertung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Metropolregion Nürnberg. Für deren gesamten Kernbereich ist nun nur noch ein einziger Fahrschein nötig. Das erleichtert den Zugang zum ÖPNV erheblich. Für viele Bewohner wurde das Angebot mit Bus und Bahn somit zu einer echten Alternative zum Individualverkehr.

Doch auch die Fahrgäste im bisherigen Verbundgebiet haben die Erweiterung des VGN begrüßt. So profitieren etwa Pendler aus dem Altraum, die ihren Arbeits- oder Ausbildungsort in Bayreuth oder Bamberg haben, vom Verbundtarif. Im Freizeitverkehr kommt die Bereicherung um erstklassige Ziele wie Bamberg und Bayreuth, den Naturpark Haßberge oder das Fichtelgebirge gut an. Aber auch die Bamberger und Bayreuther können attraktive Landschaften wie etwa das Fränkische Seenland mit einem VGN-Ticket erreichen.

Spürbar zeigten sich die Vorteile des Verbundtarifs bei den Fahrpreisen. So verbilligte sich eine Fahrt vor allem für Umsteiger, die mehrere Linien und Verkehrsmittel nutzten und dafür bislang mehrere Fahrscheine benötigten. Auch





viele Weitfahrer in den Regionalzügen konnten sich freuen, da der Zonentarif des VGN für sie günstiger ist als der kilometerbezogene Tarif der DB.

Grundsätzlich hat man die Angleichung der Tarife so ausgelegt, dass keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Preisniveaus entstanden sind. In Einzelfällen war dies jedoch nicht zu erreichen, zum Beispiel dann, wenn die Systematik des bisherigen Haustarifs nicht auf den Verbundtarif zu übertragen war. In anderen Fällen konnten Rabatte durch Dritte nicht mit dem VGN-Tarif übernommen werden, wie etwa die Preisnachlässe durch die BahnCard oder das Jobticket Bayern der DB.

● Bamberg und Haßberge

Einen gemeinsamen Mehrwert für alle Beteiligten und Vorteile für die gesamte Region Bamberg sah der Bamberger Landrat Dr. Günther Denzler in der Integration seines Landkreises in den VGN: „Damit profitieren wir von einem erhöhten Maß an Mobilität und günstigen Verkehrsanbindungen weit über die Landkreisgrenzen hinaus“, erklärte er beim gemeinsamen Pressetermin am 3. Dezember 2009. Für den Bamberger Oberbürgermeister Andreas Starke war der Beitritt „die logische Konsequenz der Zugehörigkeit zur Metropolregion Nürnberg“. Mit dem Beitritt und dem durchgängigen Tarifangebot



von Nürnberg bis nach Bamberg leistete man einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität der Metropolregion. Auch als Reiseziel würde Bamberg nun noch spannender.

Tatsächlich hatten viele Fahrgäste schon auf die Integration gewartet, wie die zahlreichen Anfragen im Vorfeld zeigten. Für Fahrten aus dem übrigen Verbundgebiet nach Bamberg gilt seit dem 1. Januar 2010 der VGN-Tarif. Im reinen Binnenverkehr der Stadtwerke Bamberg wird mit einer Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2014 noch deren Haustarif angewandt. Im Hinblick auf die Verflechtungen des Landkreises Haßberge mit der Region Bamberg lag die Integration der kompletten Schienenstrecke Bamberg – Ebern nahe. Zwei Regionalbuslinien und einzelne Haltestellen im Landkreisgebiet wurden ebenfalls in die Verbundraumerweiterung einbezogen.

● Region Bayreuth

Dass der Beitritt zum VGN die Mobilität vieler Menschen in der Region Bayreuth erhöhen wird, bekräftigte

der Bayreuther Oberbürgermeister Dr. Michael Hohl: „Mit einem einheitlichen Tarif, der das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln vereinfacht, werden sie noch besser an das Verkehrsnetz der Metropolregion angebunden sein“. Keinen Zweifel, dass sich die breite Palette der Vorteile auch bei den Fahrgastzahlen niederschlagen wird, ließ beim gemeinsamen Pressegespräch am 2. Dezember 2009 Landrat Hermann Hübner. „Nach den positiven Erfahrungen aus dem Anschluss des südlichen Landkreises an den VGN im Jahr 2005 sind wir glücklich, jetzt den abschließenden Schritt zu tun und mit dem gesamten Landkreis beizutreten“, so Hübner. Eine gute Grundlage ist die schnelle Anbindung Bayreuths über die Schienenstrecke Nürnberg – Bayreuth. Der flächengrößte Landkreis Oberfrankens ist mit fünf Regionalbahnlinien gut in das Schienennetz der Metropolregion eingebunden. Buslinien in die Fränkische Schweiz und das Fichtelgebirge erschließen lohnende Ausflugsziele.



Verbundraumerweiterung: Im Endspurt nochmals zugelegt



Damit der Verbundstart in den Regionen Bayreuth und Bamberg sowie im Landkreis Haßberge auch reibungslos gelingt, haben alle Beteiligten in den Landkreisen und Städten, bei Verkehrsunternehmen und in der Verbundgesellschaft nochmals kräftig angepackt.

Schon im Vorfeld war die Bevölkerung in den Erweiterungsgebieten über den Beitritt zum Verkehrsverbund informiert worden. Vor allem die Berichterstattung in den Medien über die politischen Beschlüsse der Gremien von Städten und Landkreisen sorgte für großes Interesse. Frühzeitig informierten sich daher die Fahrgäste über die tariflichen Änderungen. Vor allem in den Kundenbüros der Stadtwerke und den Reisezentren der DB in den Bahnhöfen Bamberg und Bayreuth holten Bürgerinnen und Bürger erste Informationen und persönliche Beratung ein. Bei Fragen zu Fahrkarten und Preisen gab ein Flyer einen ersten Überblick.

Eine flächendeckende Informationskampagne folgte dann Anfang Dezember in der Region Bayreuth sowie in Stadt und Landkreis Bamberg und dem Gebiet um Ebern im Landkreis Haßberge. Mit je einem Anschreiben des Landrates bzw. Oberbürgermeisters erhielten die Haushalte eine Broschüre, die alles um den Verbundstart erklärte. Sie stellte den neuen Fahrgästen das Verbundgebiet sowie die breite Palette der VGN-Tickets vor. Die Broschüre gab außerdem einen Überblick über Auskunftsmethoden und Ansprechpartner. Auch an Freizeittipps war gedacht. Begleitet war die Kampagne von Rundfunkwerbung und Anzeigen in den Tageszeitungen. Dabei wurde auch auf die Besuche des VGN InfoMobils in Bamberg, Bayreuth und Ebern hin-

gewiesen. Unterstützt wurde das VGN-Team von Mitarbeitern der Stadtwerke Bamberg, der Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH, des OVF sowie privater Verkehrsunternehmen. In den folgenden Monaten war der Infobus noch mehrmals im Erweiterungsraum unterwegs. Beratung für Fahrgäste leistet seit Jahresbeginn auch das neue Verkaufsbüro des OVF in Bamberg.

Natürlich waren auch Fahrplaninformationen in den neuen Verbundgebieten gefragt. Von den kostenlosen Linienfahrplänen wurden rund 67.000 Exemplare für den Raum Bamberg und 58.000 zur Region Bayreuth aufgelegt, die in an den Bahnhöfen und in den Kundenbüros erhältlich waren.

● Große Leistung

Noch mehr wurde hinter den Kulissen gearbeitet, um den Verbundstart vorzubereiten. Vieles haben die Verkehrsunternehmen vor Ort geleistet: Das Personal in den Kundenbüros und im Fahrdienst wurde umfassend geschult, Haltestellen umgerüstet, Zielanzeigen von Fahrzeugen angepasst und die Verkaufssysteme umgestellt. Dabei wurde für einen reibungslosen Übergang vom Haustarif auf den VGN-Tarif gesorgt. Entlang der Schienenstrecken wurden an den Bahnhöfen und Haltestellen die Fahrscheinautomaten umgerüstet sowie neue installiert. Tausende Schüler im Erweiterungsraum erhielten zum

Jahreswechsel neue Verbundpässe und Wertmarken.

Die Verkehrsunternehmen im alten Verbundraum waren ebenfalls von der Erweiterung betroffen, denn verbundweit mussten die Verkaufs- und Informationssysteme angepasst werden. Mehrere Buslinien wurden neu nummeriert, um den Linien im Raum Bamberg sowie Bayreuth durchgängige Nummernbereiche zuordnen zu können.

In den Monaten vor dem Starttermin wurden die elektronischen Informationssysteme um die neuen Gebiete ergänzt. Nicht nur die Fahrpläne der rund 100 neuen Verbundlinien mussten erfasst werden: Für die grafischen Ausgaben wurden alle Haltestellen und Linienverläufe georeferenziert, das heißt mit genauen Koordinaten erfasst. Seither sind auch für den erweiterten VGN-Raum Umgebungspläne für alle Haltestellen verfügbar, lassen sich Karten mit den Fahrtrouten anzeigen. Fahrplanauskünfte können sogar mit Adressen und Fußwegen berechnet werden. Verfügbar sind nun auch Pläne der Liniennetze in den Landkreisen Bamberg und Bayreuth sowie des Stadtverkehrs in Bayreuth.

Das dicke Fahrplanbuch des VGN, der Verbundfahrplan, wurde ebenfalls erweitert: Die Gesamtzahl von 650 Linien machte ein größeres Format erforder-



lich, ähnlich dem früheren Kursbuch der Bahn. Dadurch hat sich die Seitenzahl im Gegenzug auf 1.500 verringert, was die Handhabung des Bestsellers erleichtert. Die Auflage betrug 25.000 Exemplare.

folgende Wandersaison. Sie führen in die Landkreise Bamberg und Bayreuth sowie in den Naturpark Haßberge.

● Begehrte Ziele

Starkes Interesse hatten die Fahrgäste des VGN an den neuen Freizeitzielen im Verbundgebiet. Sehr gefragt waren die Prospekte zu den Städtetouren Bamberg und Bayreuth, je 25.000 Stück wurden von ihnen schon für die Wintersaison aufgelegt. Sie wurden sehnlich erwartet, denn bereits Wochen vor der Erweiterung des Verbundraumes fragten viele Fahrgäste aus der Städteteichse Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach in den Kundenbüros und in der VGN-Geschäftsstelle Ausflugsstipps zum Weltkulturerbe Bamberg sowie zur Wagnerstadt Bayreuth nach.

Ein besonderes Angebot stellte der Landkreis Bayreuth seinen Gästen zur Verfügung: Im Januar und Februar 2010 verstärkte er den Sonntagsverkehr auf den Linien in die Ochsenkopfreion. So wurde das erste Schigebiet im VGN für die Ausflügler noch besser erschlossen. Besucher mit einem VGN-Ticket erhalten seitdem einen Preisnachlass bei der Fahrt mit der Seilbahn auf den höchsten Berg im Verbundraum. Sieben weitere Freizeittipps befanden sich schon in Vorbereitung für die nach-





Gebremste Fahrt nach Rekordjahr

Die Konjunkturkrise beeinflusste 2009 vorübergehend auch den Nahverkehr. Im Jahr 2010 zeigen die Ergebnisse wieder nach oben.

Ein Plus bei den Einnahmen, aber etwas weniger Fahrgäste, so lautet die kurze Zusammenfassung des Ergebnisses für das Geschäftsjahr 2009. Insgesamt wurden knapp 201,3 Millionen Fahrten mit Bussen und Bahnen durchgeführt. Das waren 1,8 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Damit konnte das Rekordergebnis des Jahres 2008 nicht mehr wiederholt werden, trotzdem wurden die zweithöchsten Fahrgastzahlen seit Verbundstart erzielt. Eine Steigerung gab es bei den Fahrgeldeinnahmen, sie erhöhten sich um 1,6 Prozent auf 223,6 Millionen Euro. Der Zuwachs fällt damit geringer aus als die Tarifierhebung von 2,9 Prozent zum 1. Januar 2009.

Einfluss auf diese Entwicklung hatten mehrere Faktoren, allen voran das wirtschaftliche Umfeld. Dass konjunkturelle Einflüsse sich auch in der ÖPNV-Nachfrage bemerkbar machen, zeigte sich in diesem Jahr einmal von der negativen Seite. So waren laut Arbeitsmarktstatistik der Regierungsbezirk Mittelfranken und die Stadt Nürnberg besonders stark von der Wirtschaftskrise betroffen. Kurzarbeit, Arbeitslosigkeit und ein schlechteres Konsumklima blieben nicht ohne Auswirkungen auf die Nachfrage im ÖPNV. Offensichtlich schränkten sich viele Personen bei Fahrten ein, legten kürzere Strecken vermehrt zu Fuß oder mit dem Rad zurück. Geringer ausgefallen sind auch die Verkäufe von KombiTickets.

Eine weitere Ursache wird im Rückgang der Benzinpreise ab Herbst 2008 gesehen. Hatte der drastische Anstieg des Vorjahres noch zu einer starken Zunahme bei den ÖPNV-Fahrten geführt, wird hinter dem nachfolgenden Einbruch eine gegenläufige Wirkung vermutet. Einen gewissen Einfluss hatten zudem die Streckensperrungen und Schienenersatzverkehre bei den Baumaßnahmen für die S-Bahn. Es wird vermutet, dass vor allem Gelegenheitskunden vom Zug auf das Auto ausgewichen sind.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen kann der VGN mit dem vorliegenden Jahresergebnis und einer Fahrtenzahl erneut über der Marke von 200 Millionen durchaus zufrieden sein. Verglichen mit anderen Branchen wurden im ÖPNV auch bundesweit gute Ergebnisse erzielt. Die ersten Ergebnisse für das Jahr 2010 lassen eine Rückkehr zur bisherigen positiven Entwicklung erwarten.

● Öfter per Pedes

In wirtschaftlich schwierigeren Zeiten wird offenbar bei der Nutzung von Bussen und Bahnen gespart. Besonders mit Gelegenheitsfahrten etwa im Einkaufs- und Besorgungsverkehr haben sich die Fahrgäste zurückgehalten. So ging 2009 der Absatz von Einzelfahrscheinern um 3,2 Prozent sowie von Streifenkarten um 6,4 Prozent zurück. Mit 1,9 Prozent leicht rückläufig wa-

ren die Verkaufszahlen des TagesTickets Plus. Ein deutliches Plus von 9,2 Prozent dagegen verzeichnete das TagesTicket Solo. Vor allem Fahrgäste, die mehr als zwei Fahrten am Tag durchführten, wanderten vermehrt von Einzelfahrscheinern und Streifenkarten zu diesem Ticket ab. Gänzlich auf ÖV-Fahrten verzichtet wurde besonders in den kleinen Stadtverkehren sowie bei den Kurzstrecken. In den Tarifstufen S und K, also bei Entfernungen, die zu Fuß bewältigt werden können, nahmen die Fahrten überproportional um 2,7 Prozent ab.

● Mehr Stammkunden

Erneut wurde das Ziel, mehr Stammkunden zu gewinnen, erreicht. Entgegen dem allgemeinen Trend nahm die Zahl der verkauften Abos um 3,5 Prozent zu. Die größten Posten sind das JahresAbo (+ 3,1%) sowie das FirmenAbo (+ 3,0%). Mit diesen Tickets waren fast 70.000 Kunden unterwegs. Auf niedrigerem Niveau, jedoch mit enormen Zuwachsraten, entwickelten sich die Abos mit kurzer Laufzeit. Das Abo 3 legte um 18,9 Prozent zu, das Abo 6 sogar um 83 Prozent. Eine Zunahme von 65 Prozent verzeichnete die persönliche Monatskarte Solo 31. Bei der 31-Tage-MobiCard gingen die Verkäufe um 18,9 Prozent zurück. Diese Entwicklung war teils konjunkturbedingt, zum größeren Teil ließ sich der Rückgang aber durch Wanderungen hin zur Solo 31 sowie den Abos erklä-



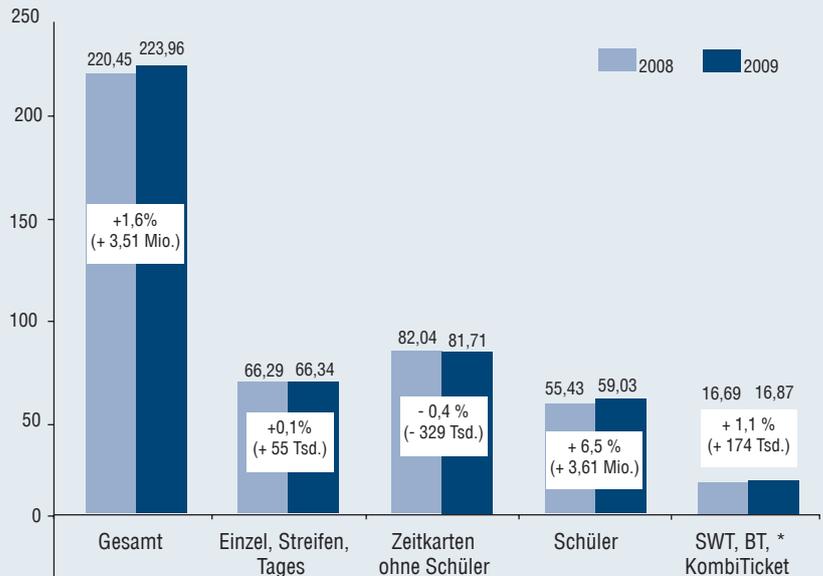
ren. Diese Verschiebungen innerhalb des Sortiments waren als Bestandteil der ab 2008 umgesetzten Zeitkartenreform einkalkuliert. Dabei hatte man den Preis für die MobiCard stärker an die intensive Nutzung des Tickets angepasst. Auf der anderen Seite wurden mit der Solo 31 sowie dem erweiterten Angebot bei den Abos preiswertere Alternativen geschaffen, die bei den Kunden gut ankamen. Seit Umsetzung der Reform zum 1. Januar 2008 konnten in beiden Jahren knapp 38.000 Zeitkarten (MobiCard, Solo 31 und Abos) mehr abgesetzt werden und die Einnahmen in diesem Segment um rund 10 Prozent gesteigert werden.

● Zuwachs im Schülerverkehr

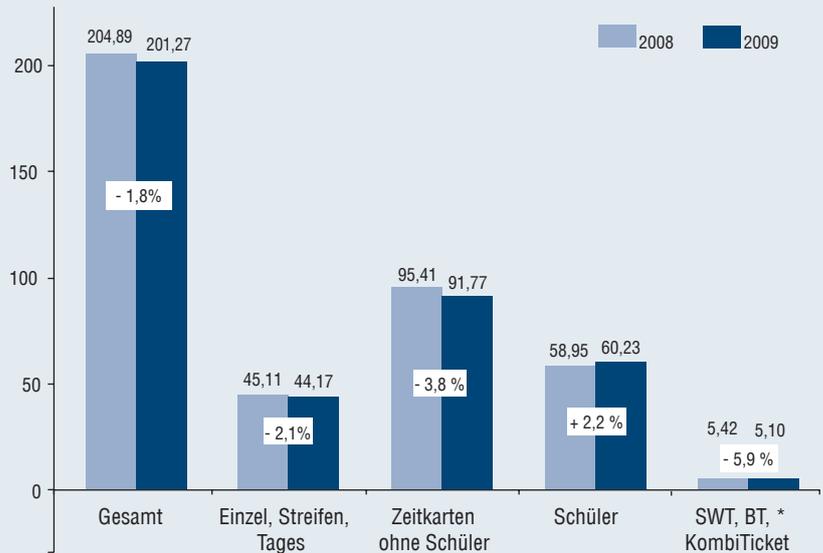
Die im Herbst 2008 neu eingeführte Schülerwochenkarte legte im Jahr 2009 erheblich zu. Mit ihr überbrücken Schüler und Auszubildende Monate mit Ferientagen oder Blockunterricht. Die Einführung des kostengünstigen Tickets führte bei der bisher verwendeten 7-Tage-MobiCard zu einer Verringerung des Absatzes um 40.000 Stück, die allerdings durch eine Absatzsteigerung bei der Schülerwochenkarte um 60.000 Stück mehr als kompensiert wurde. Insgesamt war im Ausbildungsverkehr ein Plus von 5,8 Prozent bei den Stückzahlen sowie 2,17 Prozent bei den Fahrten zu verzeichnen. Erfreulich war die Zunahme um 16 Prozent bei den Verkäufen des Semestertickets.



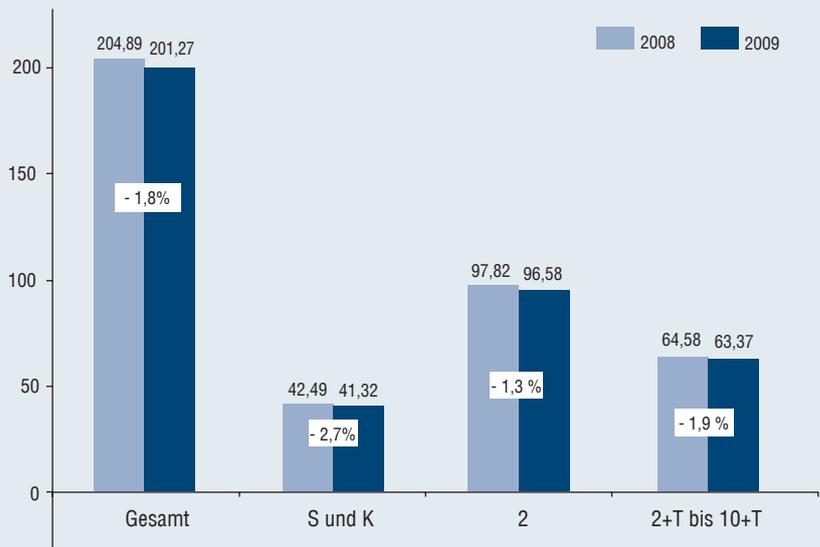
Fahrgeldeinnahmen Januar – Dezember 2009 in Mio. Euro



ÖV - Fahrten Januar – Dezember 2009 in Mio.



ÖV - Fahrten in den Tarifstufen Januar – Dezember 2009 in Mio. Euro





Erfolgsmodelle: Die Abos des VGN

Seinen Anteil an Stammkunden konnte der VGN in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld nicht nur sichern sondern noch weiter ausbauen. Die Zahl der verkauften Abos nahm im Jahr 2009 um 3,5 Prozent zu. Auch der Rückblick auf die letzten 20 Jahre bestätigt die erfolgreiche Entwicklung der Abo-Familie.

Ein wesentliches Ziel der Verkehrs- und Umweltpolitik ist die weitere Verlagerung von Fahrten auf den öffentlichen Personennahverkehr. Zum Erhalt und Ausbau der entsprechenden Verkehrsangebote sowie Infrastruktur ist auf der Seite der Verkehrsunternehmen langfristig eine verlässliche Sicherung der Fahrgeldeinnahmen von größter Bedeutung. Die Marketingstrategie des VGN zielt deshalb schon seit vielen Jahren auf die Erhöhung des Anteils von Stammkunden sowie eine verstärkte Kundenbindung ab. So wurde bereits in den ersten Jahren nach Verbundgründung die Sortiments- und Preispolitik auf den vermehrten Absatz von Abonnements ausgerichtet. Ein positiver Nebeneffekt war und ist die Sammlung und Systematisierung von Kundeninformationen. Sie ist, wie in vielen anderen Branchen auch, eine entscheidende Größe im Direktmarketing und somit wertvoller Baustein im Marketing-Mix. Weitere Vorteile sind die Minimierung des Aufwands im Vertrieb der Verkehrsunternehmen und die Vereinfachung des Ticketkaufs für die Fahrgäste.

● Abgerundetes Sortiment

Besonders in den Anfangsjahren wurde das Ziel der Erhöhung des Stammkundenanteils auf dem Weg der Preispolitik verfolgt. So wurden zu Beginn der 90-er Jahre die Preise im Zeitkartensortiment deutlich weniger angeho-

ben als im Bartarif. Dadurch sollten die Fahrgäste vermehrt zum Kauf von Zeitkarten angeregt werden. Erhebliche Steigerungen des Absatzes konnten in den Folgejahren durch eine gezielte Sortimentsgestaltung erreicht werden. So folgte dem JahresAbo, das beim Verbundstart 1987 in das Sortiment aufgenommen wurde, im Jahr 1991 die Einführung des FirmenAbos.

Oberste Zielsetzung bei der Konzeption des FirmenAbos war das Generieren von Neuverkehr und nicht eine bloße Rabattierung von Bestandskunden. Deshalb ist der 10-prozentige Nachlass, den der VGN nochmals auf den Preis für das JahresAbos gibt, an bestimmte Mindestkriterien bezüglich der Abnahmemenge und der Teilnehmerquote innerhalb des betreffenden Unternehmens geknüpft. Die Verwaltung und Abrechnung der Abonnements laufen zentral über einen Ansprechpartner im jeweiligen Unternehmen, was zu einer Minimierung der Vertriebskosten führt. Die Firmenpartner engagieren sich zudem bei der Akquisition neuer Kunden. Im Hintergrund stehen dabei oft die Parkplatznot im Umfeld der Arbeitsstätten sowie die Kosten für Parkrauminvestitionen und -bewirtschaftung. Dieses war 2003 auch Anlass für eine Vereinbarung mit der Siemens AG, die ihren Mitarbeitern einen festen Zuschuss auf das JahresAbo gewährt. Die Rabattierung geschieht bei dieser Sonderform des FirmenAbos

nicht durch den VGN sondern durch das Unternehmen selbst. Im Jahr darauf folgte auf Wunsch des Unternehmens die mit einem Preisaufschlag versehene Halbjahres-Variante.

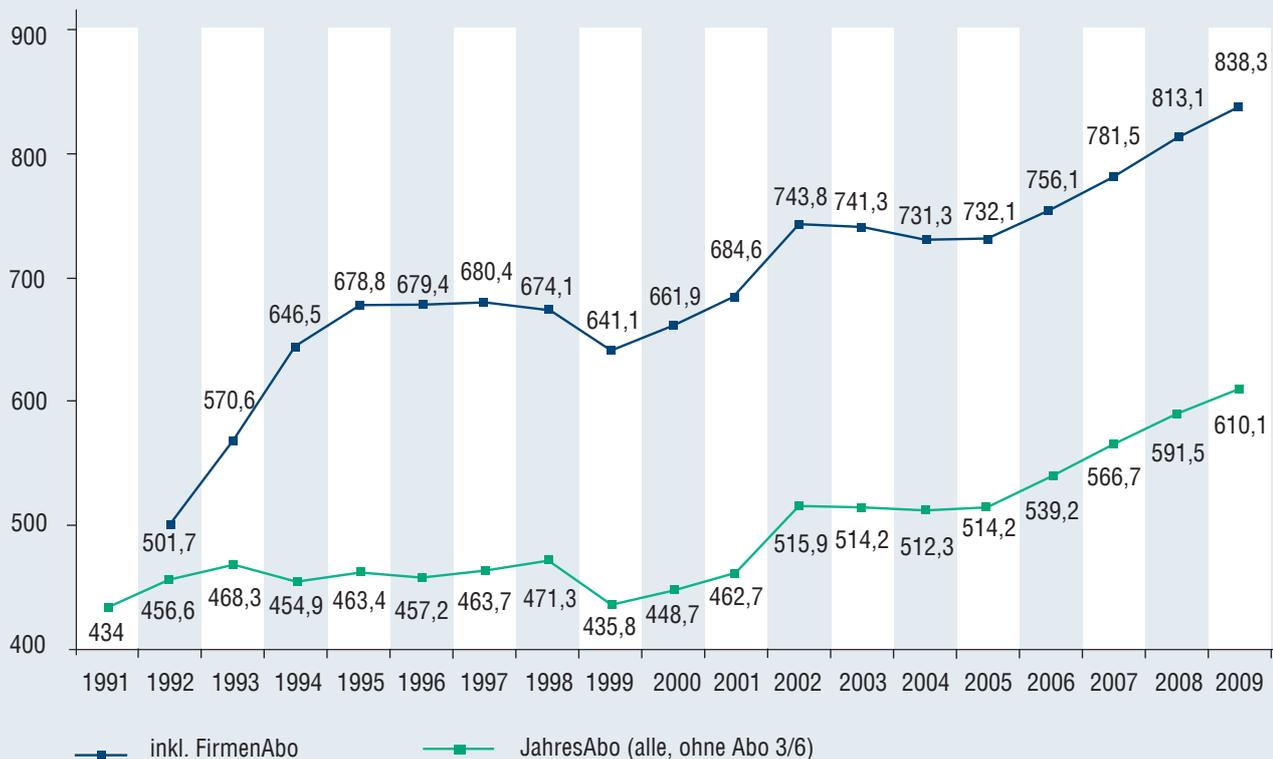
Die Idee der Abos mit kürzerer Laufzeit wurde dann mit der ersten Stufe der Zeitkartenreform im Jahr 2008 nochmals aufgegriffen. Seither ergänzen als Schnupperangebot das Abo 3 mit einer Laufzeit von drei Monaten sowie das Abo 6 für sechs Monate das Sortiment. Letzteres wird gerne zur Überbrückung der Wintermonate genutzt.

Einem häufigen Kundenwunsch tragen auch das JahresAbo Plus sowie das FirmenAbo Plus Rechnung. Diese beiden Varianten wurden im Zuge des zweiten Schrittes der Zeitkartenreform 2009 eingeführt. Sie bieten nun auch im Stammkundensegment die familienfreundliche Option der Mitnahme weiterer Personen. Mit einem preislichen Aufschlag kann dieses Leistungsmerkmal für bestimmte Zeiträume zugekauft werden.

● Erfreuliche Entwicklung

Betrachtet man die Verkaufsentwicklung der letzten 20 Jahre, gehören die Abos zweifellos zu den Erfolgsmodellen im Sortiment des VGN. Ihr Anteil an den gesamten Fahrgeldeinnahmen wuchs in diesem Zeitraum von 12,2 Prozent auf 19,6 Prozent, das entspricht einer Steigerung von rund 70

Verkäufe JahresAbo und FirmenAbo



Prozent. Bezogen auf die Stückzahlen erhöhte sich der Anteil der Abos um rund 60 Prozent. Auch die absoluten Zahlen sprechen für sich: Der Absatz von Jahres- und FirmenAbos stieg von gut einer halben Million im Jahr 1992 auf zuletzt 838.000 Stück, das entspricht einer Steigerung von 67 Prozent. Mittlerweile wird knapp ein Fünftel aller Fahrten im VGN mit einem Abo durchgeführt.

Auffallend ist die Zunahme der Abo-Verkäufe im Jahr 2009 bei gleichzeitigem Rückgang des Anteils von Monatskarten und MobiCards am Gesamtvolumen. Eindeutig wirken hier die Maßnahmen der Zeitkartenreform. Die Anpassung des Preises der MobiCard an die veränderte Nutzungsstruktur auf der einen und die günstigen Alternativen mit den Abonnements auf der anderen Seite, führten

zur erwarteten Zunahme des Anteils an Stammkunden.

Die Entwicklungen zeigen, dass es gelungen ist, mit den verschiedenen Abo-Angeboten die Fahrgäste längerfristig an den ÖPNV zu binden. Beigetragen haben dazu die Erweiterungen des Sortiments wie auch eine entsprechende Preispolitik, die den Absatz der Tickets für Stammkunden gefördert hat. ○



Hoher Nutzen braucht Investition

Seine enorme Leistungsfähigkeit und seinen hohen Standard beweist der ÖPNV täglich. Jeden Werktag nutzen 850.000 Fahrgäste Busse und Bahnen im Verbundgebiet.

In den zurückliegenden zehn Jahren nahmen die Fahrgastzahlen im VGN um mehr als 15 Prozent zu. Die Voraussetzungen dafür wurden mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, des Fahrtenangebots sowie zahlreicher Serviceleistungen geschaffen. Auf der Liste möglicher zukünftiger Projekte stehen die Komplettierung des S-Bahn-Netzes mit den Strecken in den Sektoren West sowie Nordost (Seite 20), die Stadt-Umland-Bahn Erlangen und der barrierefreie Ausbau von Haltepunkten entlang der Regionalbahnstrecken. Auf der Agenda stehen auch zentrale Omnibusbahnhöfe, wie etwa vor dem Bahnhof in Bamberg sowie der Neubau und die Erweiterung von P+R-Anlagen.

Diese Projekte wie auch die laufenden Erneuerungsinvestitionen und die Anpassung an neue technische und gesetzliche Anforderungen verlangen eine entsprechende finanzielle Ausstattung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Den hohen Bedarf belegt auch eine Studie, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag und 13 Bundesländern in Auftrag gegeben und 2009 vorgestellt hat. Anlass dazu waren mehrere politische Entscheidungen, die den ÖPNV durch Mittelkürzungen erheblich belasteten, zuletzt der beschlossene Rückzug aus dem Förderprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsge-

setz (GVFG) mit dem Wegfall der verkehrlichen Zweckbindung nach 2013 und dem Auslaufen des Programms 2019.

Allein durch Fahrgeldeinnahmen und Haushaltsmittel von Städten und Landkreisen lässt sich ein guter ÖPNV auf Dauer aber nicht finanzieren. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass die Politik dessen hohen Nutzen anerkennt, seine Finanzierungsinstrumente erhält und weiterentwickelt.

● Gewinn für alle

Die Investitionen von Verkehrsunternehmen und Kommunen in den öffentlichen Personennahverkehr sind gut angelegt. Das ÖPNV-Angebot dient der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung sowie dem Umwelt- und Klimaschutz und ist wichtiger Standortfaktor für Unternehmen. Vor allem führen die Investitionen zu einem gesamtwirtschaftlichen Nutzen, der die Ausgaben bei weitem übersteigt. Dabei ergeben sich auch beachtliche regionalwirtschaftliche Effekte. Das zeigt eine fundierte Untersuchung, die die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg in Auftrag gegeben hat. Demnach bringt jeder Euro, den das Verkehrsunternehmen erhält, einen Nutzen von rund fünf Euro. Von jedem Euro, den die VAG ausgibt, fließen knapp drei Viertel in die Metropolregion zurück, knapp die Hälfte verbleibt in Nürnberg.



So belebt der ÖPNV die heimische Wirtschaft, sichert und schafft tausende Arbeitsplätze in der Region.

Um den gemeinwirtschaftlichen Nutzen zu quantifizieren, bediente sich die Studie anerkannter wissenschaftlicher Methoden. Dabei wurden drei Wirkungskreise betrachtet: zuerst die Ausgaben der Kommune für den ÖPNV sowie die Infrastruktur im motorisierten Individualverkehr. Im Weiteren wurden die Kosten der Verkehrsteilnehmer für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bzw. für ihre PKW untersucht. Der dritte Wirkungskreis betraf die Belastung der Allgemeinheit, etwa durch Unfall- und Umweltkosten.

Die Kosten- und Nutzeneffekte wurden anhand eines Reduktionsszenarios genau quantifiziert. Untersucht wurde, welche Folgen sich ergäben, wenn zum Zwecke der Kosteneinsparung das Fahrtenangebot im ÖPNV um 50 Prozent reduziert würde. Das Ergebnis war eindeutig: Den Kosteneinsparungen für die Stadt stünden erhebliche Mehrausgaben für den Individualverkehr gegenüber. Wegen des Ausweichens vieler Fahrgäste auf

den PKW müssten das Straßennetz entsprechend leistungsfähig ausgebaut sowie zusätzliche Parkhäuser errichtet und unterhalten werden.

Eine spürbare Mehrbelastung entstünde auch für die Verkehrsteilnehmer. Die höheren Ausgaben für den PKW würden die Einsparungen beim Kauf von Fahrkarten bei weitem übersteigen. Deutlich negative Auswirkungen zeigte das Reduktionsszenario auch für die Allgemeinheit. Der Anstieg des motorisierten Individualverkehrs hätte steigende Unfallzahlen sowie Umweltkosten zur Folge.

Insgesamt entstanden im Reduktionsszenario Einsparungen in Höhe von 22 Millionen Euro, jedoch auch höhere Kosten von 107 Millionen Euro. Im Umkehrschluss ergibt sich aus der Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots ein Gesamtnutzen, der knapp fünfmal höher ist als die Aufwendungen.

● Wirtschaft profitiert

Eindrucksvoll sind auch die Ergebnisse zu den regionalwirtschaftlichen Effekten. Als Verkehrsunternehmen kauft die VAG Sachgüter und Dienst-

leistungen ein, zahlt Löhne und Gehälter, Sozialabgaben, Beiträge zur Altersversorgung und Konzessionsabgaben. Die gesamten jährlichen Ausgaben in Höhe von 230 Millionen Euro fließen zu 74 Prozent direkt in die Metropolregion, zu 49 Prozent in die Stadt. Betrachtet man die weitere Wertschöpfungskette, dann vermehrt sich der regionale Nutzen. Denn auch die beauftragten Unternehmen bringen ihre Einnahmen in Form von Löhnen und Investitionen in den Kreislauf ein (indirekte Effekte). Schließlich führen alle direkt und indirekt entstandenen Einkommen, Abgaben und Steuern zu weiteren Folgen im Wirtschaftskreislauf (induzierte Effekte). Erheblich sind auch die Beschäftigungseffekte des ÖPNV. Wie die Studie belegt, trägt allein die VAG neben ihren eigenen 1.800 Beschäftigten auch zur Sicherung weiterer 2.500 Arbeitsplätze in der gesamten Metropolregion bei. Eine anschauliche Kurzfassung der Studie gibt es bei der VAG in der Reihe Fakten & Daten, Band 5.



Gesamtwirtschaftliche Effekte der VAG (schematische Darstellung)



Weitblick: Nahverkehrspläne im VGN

Der Nahverkehrsplan hat sich als wertvolles Instrument zur Gestaltung des ÖPNV-Angebotes sowie zur Definition und Umsetzung verkehrspolitischer Ziele bewährt. In mehreren Landkreisen und Städten entsteht derzeit die zweite Generation von Nahverkehrsplänen im Zuge der Fortschreibung.

Neun Aufgabenträger im Gebiet des VGN hatten in den Jahren 2004 bis 2008 jeweils Nahverkehrspläne beschlossen, die in Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft entstanden sind. Diese Städte und Landkreise haben zwischenzeitlich Aufträge zur Fortschreibung ihrer Pläne vergeben. Ebenfalls für eine Bearbeitung des Nahverkehrsplans durch die VGN GmbH haben sich die Stadt Ansbach sowie die Landkreise Fürth und Weißenburg-Gunzenhausen entschieden, darüber hinaus auch die Stadt und der Landkreis Bamberg nach dem Beitritt zum Verkehrsverbund am 1. Januar 2010. Damit ist die VGN GmbH zum überwiegenden Teil von den Aufgabenträgern mit der Planerstellung betraut. Die übrigen Gebietskörperschaften bearbeiten ihre Pläne intern, gemeinsam mit einem externen Gutachter oder verzichten auf eine Erstellung.

● Planung im Landkreis Fürth

Mit der Fertigstellung der S-Bahn Nürnberg – Ansbach verbessert sich auch das SPNV-Angebot im Landkreis Fürth, in dem sechs der 14 Stationen entlang der neuen S4 liegen. Da die S-Bahn in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt verkehren wird, beabsichtigt der Landkreis Fürth, die Anbindung von Regionalbuslinien an die S-Bahn weiter auszubauen. In Planung befinden sich eine Linie von Großhabersdorf über Ammerndorf zum S-Bahnhalte Roßtal

sowie eine Linie zwischen Zirndorf, Ober-, Unterasbach und Stein. Verbesserungen sind zudem für bestehende Buslinien geplant. Auch die wichtige Linie 113, die das Bibertal mit dem Nürnberger U-Bahnnetz verbindet, soll mit zusätzlichen Fahrten und einem Taktverkehr ausgebaut werden.

Diese erheblichen Veränderungen von Liniennetz und Fahrtenangebot wurden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans bereits vorausschauend berücksichtigt – bei der Angebotsanalyse sowie anschließenden Bewertung von Defiziten. Dabei wurde der Richtwert nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung unterstellt, also der Standard oberhalb der Mindestbedienung (Grenzwert). Die Untersuchung ergab eine geringere Zahl an Unterschreitungen des Richtwertes im südlichen Landkreis, allerdings ohne unmittelbaren Handlungsbedarf. Ein anderes Bild ergab sich für den Norden des Landkreisgebietes. Hier lag die Zahl der festgestellten Mängel im Angebot deutlich höher. Auch wurden einige dieser Defizite bei der Bewertung mit einem kurzfristigen Handlungsbedarf eingestuft.

Auf Basis dieser Analyseergebnisse werden jetzt die Verbesserungsmaßnahmen entwickelt, die erforderlich sind, um in allen Teilen des Landkreises Fürth eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen. Neben den

Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebots legt der Nahverkehrsplan auch übergeordnete verkehrspolitische Ziele fest. Besonders die Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes spielen hier eine wichtige Rolle.

● Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Begonnen haben auch die Arbeiten der VGN GmbH zum Nahverkehrsplan des Landkreises Weißenburg – Gunzenhausen. Die Ergebnisse der Angebotsanalyse und der Defizitbewertung zeigen ein relativ gutes ÖPNV-Angebot für die Haltepunkte an den Bahnlinien. Dagegen weisen die Orte abseits der Schienenachsen häufig Defizite auf. Dabei wurde oftmals ein kurzfristiger Handlungsbedarf festgestellt.

Weite Bereiche des Landkreises sind durch eine ländliche Siedlungsstruktur mit geringer Bevölkerungsdichte und einer Vielzahl kleinerer Ortschaften geprägt. Da einerseits großer Handlungsbedarf bei der Beseitigung von Defiziten besteht, andererseits aber bedingt durch die Raumstruktur oft nur ein geringes Nachfragepotenzial unterstellt werden muss, sind bei der Problemlösung vor allem bedarfsorientierte Bedienungsformen einzubeziehen.

Nahverkehrspläne im Verkehrsverbund

nach der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung 1998

Stand: 2010



0 10 20 km



Legende:

Fürth kreisfreie Städte
FÜRTH Landkreis
 KITZINGEN nur Teilbereiche im Verbund integriert
 Grenze ZVG

Bearbeitung des NVP durch:
 VGN GmbH
 externer Gutachter / Verwaltung
 kein Nahverkehrsplan

NVP Fortschreibung /
 Erstellung durch VGN
 Fortschreibung
 Erstellung

● Klimaschutz verankert

Die anhaltende Diskussion um den Klimaschutz und die notwendige CO₂-Reduzierung nimmt verstärkt auch in der Verkehrsplanung ihren Platz ein. Während in der ersten Generation von Nahverkehrsplänen primär Defizite im Verkehrsangebot aufgezeigt und Maßnahmen zu deren Beseitigung entwickelt wurden, rücken jetzt vermehrt langfristige verkehrspolitische Ziele in den Fokus. Bei der aktuellen Bearbei-

tung der neuen Nahverkehrspläne wird deshalb auch die Definition konkreter Umweltziele diskutiert.

Ein übergreifendes Klimaschutzkonzept hat die Stadt Ansbach bereits entwickelt. Auch im Nahverkehrsplan der Stadt soll der Klimaschutz nun fest verankert werden. So hat der projektbegleitende Arbeitskreis eine deutliche Reduzierung des PKW-Fahrer-Anteils am Modal Split bis zum Jahr 2020 als Ziel definiert. Innerhalb gewisser

Bandbreiten sollen sich die Anteile des PKW-Verkehrs (Fahrer und Mitfahrer), Fahrrad- und Fußgänger sowie ÖPNV-Anteil entwickeln: Unter anderem soll der Anteil der PKW-Fahrer um neun bis 17 Prozent verringert und der ÖPNV-Anteil um acht bis 16 Prozent gesteigert werden. Da insbesondere die Belastungen durch den ein- und ausbrechenden Verkehr reduziert werden müssen, wäre eine gemeinsame Festlegung der Ziele mit dem umgebenden Landkreis Ansbach erforderlich. ○



Bequemer Weg zur Bahn

Die Planung des Osttunneldurchstichs am Nürnberger Hauptbahnhof sowie der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Neuhaus/Pegnitz standen 2009 unter anderem auf dem Programm.

Die Finanzierung der Tunnelmaßnahme am Nürnberger Hauptbahnhof erfolgt durch den 46-Mio.-Euro-Rahmenvertrag zum „Bau bzw. Ausbau von Nahverkehrsanlagen im Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg“.

Zurzeit werden die Gleisanlagen des Hauptbahnhofes durch drei Bahnsteigtunnel erschlossen, wobei nur der westliche zum Südausgang führt. Durch einen zweiten „Durchstich“ sollen sich Vorteile für den Verkehr ergeben und die städtebauliche Situation

verbessert werden. Für rund 55.000 Bewohner und 25.000 Beschäftigte im Gebiet südöstlich des Hauptbahnhofs werden sich damit die Fußwege zum Bahnhof und auch in die Altstadt erheblich verkürzen, die Umsteigezeiten von der Straßenbahn-Haltestelle Widhalmstraße zu den Zügen deutlich reduzieren.

Da der Freistaat aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetzes nur Maßnahmen fördern kann, die den Nahverkehr betreffen, mit dem Osttunnel aber auch die Verbindung zwischen Südstadt und Altstadt verbessert wird, waren langwierige Verhandlungen über eine entsprechende Finanzierung der verschiedenen Beteiligten nötig.

Der Freistaat, die Deutsche Bahn, die Stadt Nürnberg und der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) vereinbarten zunächst, eine Untersuchung zu den Nutzungsabsichten der Passanten am derzeitigen Südausgang. Ergebnis der 2009 durch den VGN erhobenen Studie: Rund 25 Prozent der Befragten gehen durch die Bahnunterführung von einem Stadtteil zum anderen.

Noch im Berichtsjahr wurde die Stadtverwaltung beauftragt, gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Freistaat den Osttunneldurchstich zu planen und zu realisieren sowie eine Kostenvereinbarung vorzubereiten.

Die schwierigen und langwierigen Grundstücksverhandlungen der Stadt mit den Gesellschaften der Deutschen Bahn begannen 2009 und dauern an. Parallel dazu laufen die Abstimmungen über die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Kommune und der Deutschen Bahn. Die Realisierung des gesamten Projektes ist für den Zeitraum 2011/2012 geplant.

● Barrierefreier Ausbau

Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Neuhaus/Pegnitz – ein ausreichend dimensionierter Mittelbahnsteig, die Verlegung eines Überholgleises und eine neue Bahnsteigunterführung – waren ursprünglich ebenfalls Bestandteil des 46-Mio.-Euro-Programms. Wegen der Überschreitung des Finanzrahmens entschied das Verkehrsministerium jedoch, das Projekt aus Pönalen zu finanzieren.

Im Sommer 2009 begannen dann die Bauarbeiten bei laufendem Betrieb. Nachdem zwei Personenaufzüge eingebaut waren, konnte das Projekt bis auf Restarbeiten noch im selben Jahr abgeschlossen werden. Weil beim Umbau auch Gleise verlegt wurden, haben sich Betriebssicherheit und Kapazität der Strecke deutlich erhöht. Die Baukosten betragen gut fünf Millionen Euro.



Ausbau der S-Bahn: Perfekter Schienenersatzverkehr

Ein umfangreiches Bauprogramm stand 2009 entlang der zukünftigen S-Bahnlinie S1 an. Um möglichst effizient zu arbeiten, wurden zahlreiche Maßnahmen gebündelt und die betreffenden Streckenabschnitte komplett gesperrt. In den Sommerferien ersetzten sechs Wochen lang Busse den Zug. Mit Erfolg.

Viel zu tun war auf mehreren Abschnitten der künftigen S1. Zusätzliche Gleise waren zu verlegen, Weichen zu erneuern, behindertengerechte Bahnsteige mussten gebaut, bestehende verlängert sowie Brücken verbreitert werden. Auch die Oberleitungen sowie die Leit- und Sicherungstechnik wurden angepasst. Ein Großteil der Maßnahmen fand in den Sommerferien statt. Von der Totalsperrung betroffen waren während dieser Zeit die Streckenabschnitte Forchheim – Bamberg sowie Lauf – Hartmannshof. Zwischen Nürnberg und Forchheim stand in der heißen Bauphase nur ein Gleis für den Zugverkehr zur Verfügung. Lediglich zwei Züge pro Stunde und Richtung konnten hier fahren.

● Perfekte Vorbereitung

Frühzeitig begann die Information über Streckensperrungen und Schienenersatzverkehr. Landratsämter, Gemeinden und Straßenbaubehörden wurden bereits im Vorjahr in die Planungen einbezogen. Die Fahrgäste wurden, ebenfalls sehr früh, über die Medien benachrichtigt. An den Bahnhöfen und in den Zügen informierte die DB durch Plakate, Durchsagen, Banner, Faltblätter und Handzettel. In Bamberg, Erlangen und Hersbruck veranstaltete sie Infotage. Personal beriet die Fahrgäste vor Ort. Die Fahrpläne der Schienenersatzverkehre waren schon vier Wochen vor den Sperrungen in den Auskunftssystemen von DB und VGN. Auch während der Sommerferien konnten sich

Fahrgäste jederzeit an die Mitarbeiter von DB Station & Service wenden. Für sie galt in diesen sechs Wochen eine Urlaubssperre.

● Optimierter Busverkehr

Relativ leicht war es, den Schienenersatzverkehr (SEV) zwischen Lauf und Hartmannshof einzurichten, auch aufgrund der Erfahrungen mit kurzfristigen Sperrungen im Vorjahr. Ein besonders ausgeklügeltes Bussystem wurde für die Strecke nach Bamberg entwickelt. Zwischen Erlangen und Bamberg waren Busse mit Halten an allen Bahnhöfen unterwegs. Spezielle Schnellbusse verkehrten von Nürnberg nach Bamberg sowie in den Teilabschnitten Erlangen – Bamberg, Erlangen – Forchheim sowie Forchheim Bamberg.

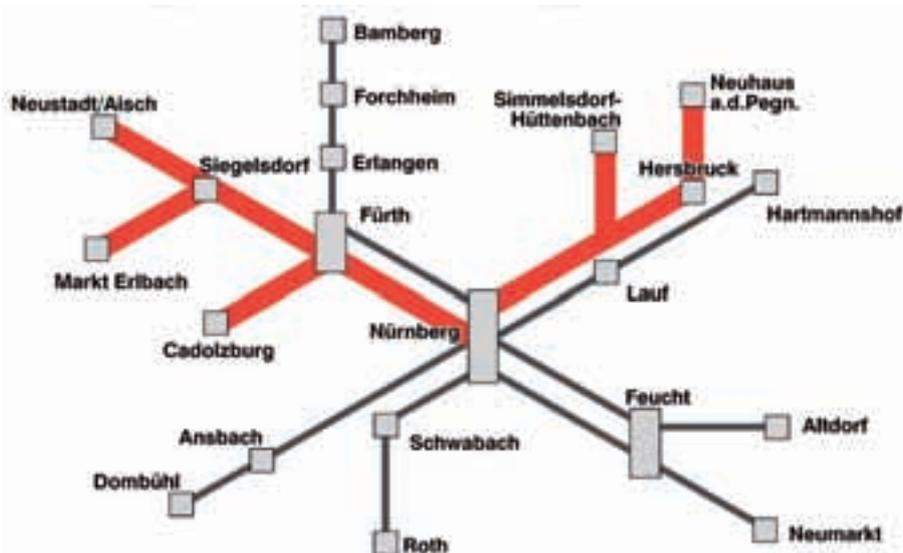
Mindestens 60 Busse fuhren täglich. Zugbegleiter und so genannte Reisedenker standen auch nachts und am Wochenende für Fragen der Fahrgäste vor Ort zur Verfügung. Der Einsatz der Fahrzeuge wurde von Buskoordinatoren des OVF in Nürnberg und Bamberg organisiert.

Die Bilanz: Die Buslinien waren durchwegs pünktlich, die Kapazitäten reichten aus. Bei tausenden von Fahrgästen jeden Tag gingen nur rund 50 Beschwerden ein, aber auch viel Lob. Die Presse berichtete positiv. Somit war dieses Konzept die Grundlage für die Streckensperrungen 2010. ○



Planen für die Zukunft: Das maximale Netz

Zwei Planungsprojekte sollen die Untersuchungen zu einem Gesamt-S-Bahn-Netz im VGN abschließen. Ein Gutachten prüft den SPNV-Ausbau im sogenannten Sektor Nordost mit der rechten Pegnitzstrecke. Im Sektor West sind die Schienenstrecken nach Neustadt, Cadolzburg und Markt Erlbach im Fokus.



diesen Regionalverkehr werden Verbesserungen unterstellt.

● Entlastung im Westen

Die zweite Korridoruntersuchung betrifft den Sektor West mit den Schienenstrecken nach Neustadt a. d. Aisch, Markt Erlbach und Cadolzburg. Anlass ist die gegebene Überlastung der Strecke Nürnberg – Neustadt/Aisch – Würzburg durch den Fern- und Güterverkehr. Diese lässt weder die prognostizierten Steigerungen im Güterverkehr noch den erforderlichen Ausbau des Personennahverkehrs zu. Die Studie soll unterschiedliche Varianten für einen S-Bahn-Betrieb im gesamten Westkorridor untersuchen. Dabei werden jeweils die Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen sowie die Anforderungen an den Infrastrukturausbau ermittelt. Auftraggeber der Untersuchung ist, wie auch beim Sektor Nordost, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Für den ZVGN werden beide Planungen von der Verbundgesellschaft fachlich begleitet.

Das Gutachten umfasst die rechte Pegnitzstrecke von Nürnberg über Lauf, Hersbruck bis nach Neuhaus sowie die Nebenstrecke von Neunkirchen am Sand nach Simmelsdorf-Hüttenbach. Die hohe Siedlungs- und Bevölkerungsdichte im Pegnitztal lassen ein hohes Fahrgastpotenzial erkennen, das einen S-Bahnbetrieb auch auf der Strecke rechts der Pegnitz rechtfertigt. Die Untersuchung beinhaltet drei Arbeitspakete: Fahrplanstudien, Fahrgastprognosen, Ermittlung der Infrastrukturkosten. Eine infrastrukturelle Voraussetzung für das Gesamtprojekt ist die Elektrifizierung dieser Strecke. Diese ist im Bundesverkehrswegeplan für die Verbindung Nürnberg – Markt-

redwitz bislang vorgesehen und wird im Gutachten grundsätzlich unterstellt.

Für die Fahrplanstudien wurden zwei unterschiedliche Planfälle definiert: eine Variante mit einem S-Bahnverkehr im 20-Minuten-Takt zwischen Nürnberg und Hersbruck mit einer stündlichen Weiterführung bis Neuhaus a. d. Pegnitz. Die zweite Variante unterstellt einen 30-Minuten-Takt der S-Bahn bis Hersbruck und eine zusätzliche Express-S-Bahn mit Halten in Lauf und Hersbruck sowie im oberen Pegnitztal. Überlagert wird der S-Bahn-Betrieb durch den Franken-Sachsen-Express und die Regionalexpress-Züge nach Bayreuth und Marktredwitz. Auch für



U3 im Landkreis Fürth: Wechselvolle Geschichte

Eine ereignisreiche Entwicklung nahmen die Planungen für eine Verlängerung der U3 in den Landkreis Fürth. Nachdem eine gesamtwirtschaftliche Bewertung für eine Förderung des Projekts sprach, folgte mit dem Bürgerentscheid in Zirndorf und den Ergebnissen zu reduzierten Planfällen das Aus.

Das hohe Verkehrsaufkommen im Biberttal und die damit verbundene Belastung der Städte Zirndorf und Oberasbach durch den Individualverkehr waren der Anlass, nach einer zukunftsfähigen Lösung für diesen Bereich des Landkreises Fürth zu suchen. Ein Weg zeichnete sich mit dem Nürnberger Beschluss zum Ausbau der U3 bis Gebersdorf ab. Auch waren mit dem Einsatz der fahrerlosen U-Bahn auf dieser Strecke neue Grundlagen für die Bewertung einer Weiterführung gegeben.

Eine neue Untersuchung prüfte dann eine Verlängerung der U3 in den Landkreis Fürth durch eine oberirdische sowie eine unterirdische Variante der Streckenführung im Stadtgebiet Oberasbach. Bei beiden Varianten sollte ein weiterer, nördlicher Ast der U3 über das geplante Wohngebiet Altfeld bis nach Zirndorf führen. Die Standardisierte Bewertung ergab für beide Planfälle einen Nutzen-Kosten-Faktor über 1,0, also die Förderfähigkeit des Projekts. Variante 1 (mit unterirdischer Streckenführung) wies trotz höherer Investitionskosten aber mit besserer Erschließung des Stadtgebiets einen Wert von 1,2 auf, die oberirdische Variante 2 einen Wert von 1,15. Di-

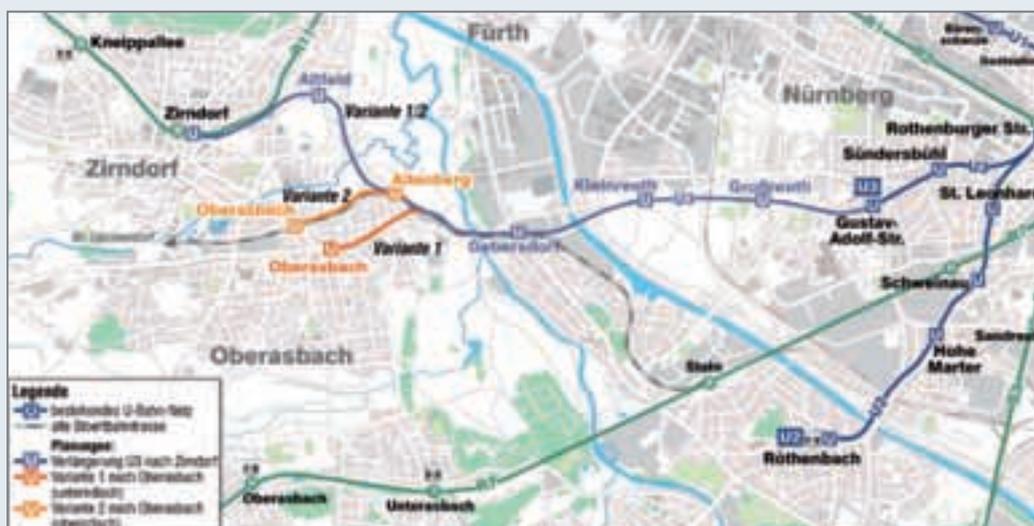
ese Nutzen-Kosten-Untersuchung und die im Anschluss in Auftrag gegebene und nach dem Verfahren erforderliche Folgekostenrechnung waren jedoch ab dem 27. September 2009 obsolet. In einem Bürgerentscheid sprachen sich die Zirndorfer mehrheitlich gegen einen Ausbau der U3 bis zum Bahnhof Zirndorf und eine Bebauung des Altfelds aus.

Nach dem Wegfall des Zirndorfer Astes wurde entschieden, eine neuerliche Bewertung der verbliebenen Streckenabschnitte nach Oberasbach durchzuführen. Optional wäre im Anschluss eine Verlängerung bis zu einem weiter westlich geplanten Endpunkt mit einer Verknüpfung zu Park & Ride sowie einem Buszubringersystem denkbar

gewesen. Die Untersuchung zeigte jedoch, dass eine Verlängerung der U3 allein auf Oberasbacher Gebiet keinen gesamtwirtschaftlichen Nutzen mehr brächte und somit nicht mit Fördermitteln zu finanzieren wäre. Der Nutzen-Kosten-Faktor von Variante 1 lag bei 0,44, der Wert für Variante 2 lag im negativen Bereich. Somit erübrigten sich weitere Planungsschritte.

Die weiteren Untersuchungen für eine bessere Verkehrsanbindung dieses Raumes konzentrieren sich nun auf die Möglichkeiten einer Reaktivierung des Schienenverkehrs auf der Trasse der früheren Bibertbahn sowie eine mögliche Durchbindung der Rangaubahn von Fürth Hbf nach Nürnberg.

Verlängerung der U3 in den Landkreis Fürth



Der VGN: Eine starke Marke

Stärken wie Schwächen zu kennen und den eigenen Standort bestimmen: Das sind Grundlagen des VGN-Marketings.

Seit 1999 ist der Verbund im bundesweiten ÖPNV-Kundenbarometer vertreten. Im Frühjahr 2009 beteiligte er sich außerdem am MetropolMonitor des Marktforschungsinstituts Puls.

Wie bekannt ist der VGN in der Metropolregion Nürnberg und wie aufgeschlossen ist die Bevölkerung gegenüber dem ÖPNV? 500 Bürgerinnen und Bürger, rund 300 mit Wohnsitz im Verbundgebiet, wurden von Puls telefonisch danach gefragt. Die Ergebnisse stimmen optimistisch.

70 Prozent der Befragten in der Metropolregion kennen das Kürzel des VGN. Im Verbundgebiet sind es 87,4 Prozent, außerhalb noch immerhin 43,7 Prozent. Zum Vergleich: Ein halbes Jahr nach Gründung des VGN lag sein Bekanntheitsgrad im Verbundgebiet bei 51 Prozent. Seither hat sich viel getan. Die Mehrheit der VGN-Kenner, ordnet heute das Kürzel völlig richtig zu. Bei ihnen steht der Begriff für öffentliche Verkehrsmittel. Unter seinem vollen Namen „Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“ kennen ihn im Verbundgebiet 88,7 Prozent, in der Metropolregion 79 Prozent und in den Gebieten außerhalb des VGN noch 63,3 Prozent.

Nach ihrer Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel befragt, liegen die Be-

wohner im VGN vorn: 30,8 Prozent nutzen die Linien mehrmals pro Woche, für die gesamte Metropolregion liegt der Wert bei knapp 25 Prozent. Außerhalb des VGN-Gebiets sind nur etwa 16 Prozent regelmäßige Nutzer des ÖPNV. Im Zuge der Verbundraumerweiterung kommt aber möglicherweise Bewegung in diese Situation. Im Augenblick ist die Aufgeschlossenheit für den ÖPNV bei Bewohnern, die keine Kunden sind, besonders außerhalb der Verbundgrenzen noch relativ gering. Hier halten 85,7 Prozent die Nutzung von Bussen und Bahnen für eher beziehungsweise sehr unwahrscheinlich. Im VGN liegt dieser Wert dagegen mit 73,7 Prozent deutlich niedriger.

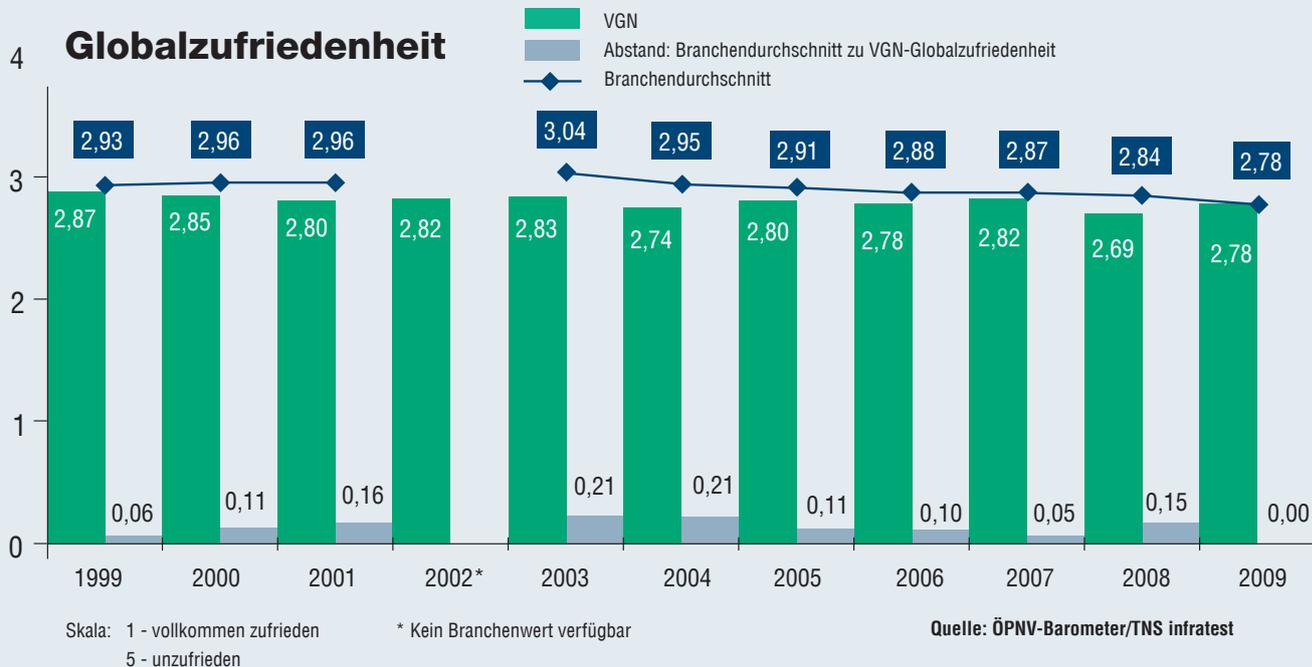
● Kundenbarometer

Am ÖPNV-Kundenbarometer von TNS Infratest beteiligten sich 30 Verbünde und Verkehrsunternehmen. Verbundweit wurden 500 Fahrgäste befragt. Bei der Globalzufriedenheit erhält der VGN 2009 einen Wert von 2,78. Damit erreicht er das Vorjahresergebnis von 2,69, seinen bisher besten, gemessenen Wert nicht ganz, liegt jedoch

genau im Branchendurchschnitt von 2,78. Ein Trend auf das vorherige Niveau deutet sich allerdings bei der Untersuchung für das Jahr 2010 an.

Den Spitzenwert erzielt erneut die Schnelligkeit mit einem Wert von 2,40. Außerdem zählen wichtige Leistungen wie die Printfahrplaninformation zu Hause (2,51), der VGN-Internetauftritt (2,53), der sich sogar deutlich verbessert hat (+0,09), die Fahrplaninformation an Haltestellen (2,67) sowie das Linien-/Streckennetz (2,68) zu den Stärken des VGN.

Eher kritisch bewerteten die Kunden unter anderem das Preis-Leistungs-Verhältnis (3,45), dies wird bei Monopolanbietern wie dem ÖPNV erfahrungsgemäß schlechter eingestuft, sowie Informationen bei Störungen und Verspätungen (3,43) und das Tarifsystem (3,27). Bei 20 von 26 gemessenen Leistungen liegt der VGN klar über dem Durchschnitt und mit keiner darunter. Die Standortbestimmung fällt also insgesamt positiv aus.





Mobile Dienste – Schnelle Info zu jeder Zeit

Der VGN baut seine mobilen Dienste weiter aus. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, möchte auch jederzeit über den aktuellen Fahrplan informiert werden. Den kann er mit seinem Handy jetzt überall abrufen. Mit den so genannten mobilen Diensten oder per Anruf.

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg hat seinen Fahrplanservice für Handynutzer erweitert. Unter mobil.vgn.de ist es möglich, die neue Fahrplanauskunft mit mobilen Endgeräten, die über einen Internetbrowser verfügen, zu nutzen. Sie ist passgenau auf die kleinen Displays von Handy und Co zugeschnitten und zeigt nicht nur die gewünschten Verbindungen inklusive der Fahrpreise, sondern bietet auch Kartenausschnitte mit der Umgebung der Haltestellen.

Wer bei Start oder Ziel eine Adresse eingibt, für den ermittelt die Auskunft auch gleich den Fußweg zur nächsten Haltestelle und stellt ihn ebenfalls in der Karte dar. Bei Handys mit GPS-Ortungsfunktion kann der aktuelle Standort eingegeben werden. Bereits drei Monate, nachdem das Angebot eingeführt wurde, verzeichnete die Auskunft monatlich mehr als 4000 Besucher mit durchschnittlich 27.000 Seitenaufrufen.

● Auch mit dem iPhone

Für Nutzer eines Apple iPhone hat der VGN das Programm „FahrInfo VGN“

entwickelt und im Dezember 2009 für den Download freigegeben. Kostenlos wird es seitdem jeden Monat rund 1.600 Mal im AppStore von Apple neu heruntergeladen. Die trendige Fahrplanauskunft zählt monatlich 36.000. Anfragen. Neben Auskünften zu Verbindungen und Preisen sowie den Abfahrten von der gewählten Haltestelle (Abfahrtsmonitor) lassen sich die Haltestellen in der Umgebung des aktuellen Standorts anzeigen. Auch die Schienennetzpläne für Nürnberg, Fürth und den Gesamttraum sind integriert. Für ältere Handy-Modelle stehen natürlich weiterhin die bewährten Auskunftssysteme per SMS und WAP zur Verfügung. Die 6.600 HandyTicket-Nutzer im VGN haben in ihrer Handy-Anwendung ebenfalls eine Fahrplanauskunft integriert.

● Per Anruf

Mit einem Festnetztelefon oder Handy besteht die Möglichkeit, die automatische Fahrplanauskunft unter der kostenlosen Buchstabennummer 0800 / INFOVGN oder 0800 / 4636846 abzurufen. Diese Telefonauskunft gibt es schon seit dem Jahr 2000. Jetzt wurde sie überarbeitet und technisch auf den

neuesten Stand gebracht. Mit intelligenten Dialogen kommt der Anrufer nun schneller und komfortabler an die gewünschten Infos. Diese kann er sich wahlweise auch als Fax oder SMS zusenden lassen – in Zukunft außerdem als Mail. Die automatische, sprachgesteuerte Fahrplanauskunft wurde 2009 rund 36.000 Mal angewählt.

Natürlich gibt es auch noch die persönliche Auskunft. Wer diese Beratung unterwegs wünscht, erreicht rund um die Uhr das VGN Info-Telefon unter 0911 / 27075-99. Das VGN Info-Telefon wurde im Jahr 2009 rund 50.000 Mal angerufen.



Verkehrserziehung einmal anders

Neue Wege, um junge Menschen für richtiges Verhalten in Bussen und Bahnen zu sensibilisieren geht die infra fürth verkehr gmbh. In der Sprache der Kids setzt sie das richtige Verhalten in Bus und Bahn in Szene.

Vier Videospots unter dem Titel „Cool to School“ zeigen seit letztem Jahr wie man sich in öffentlichen Verkehrsmitteln gut und sicher verhält. Ein völlig neues Konzept zur Verkehrserziehung nicht nur in der Kleeblattstadt und neben den Coolridern eine weiteres Projekt zu diesem wichtigen Thema.

„Wir dachten an keinen klassischen Erklärfilm“, sagt Regisseur Stefan Pfeil. „Uns lag an einer modernen Bildsprache, die den Sehgewohnheiten unserer jungen Zielgruppe entspricht.“ Und so entstanden vier Videoclips, die jetzt in den Fürther Bussen sowie in allen Schulen der Stadt gezeigt werden. Inzwischen setzen Verkehrsbetriebe von sechs weiteren Städten die Videos ein. Die infra fürth verkehr gmbh bietet die Spots auch anderen an.

„Wir wollten ein Medium, das alle Jugendlichen erreichen kann und zwar zu allen Zeiten, in denen Busse unterwegs sind“, beschreibt Klaus Dieregsweiler, Prokurist der infra fürth verkehr gmbh, die Motivation.

„Wir erklärten dem Regisseur die einzelnen Themen, also Einsteigen, freie Türen nutzen, richtiges Verhalten im Bus sowie

Vandalismus und Müll vermeiden“, so Dieregsweiler. „Bald stand fest: Hauptdarsteller der Clips sollten ein Footballspieler sowie Kinder und Jugendliche sein.“ Doch die mussten erst einmal gefunden werden.

Aushänge in den Fahrplanvitriolen, Hinweise im Internet, CityLightPoster in den Buswartehäuschen, Flyer und Plakate in allen Fürther Schulen und Freizeiteinrichtungen sowie Artikel in den Medien und Radiospots mit DJ Polique, Musiker Tommy Reeve und TV-Moderatorin Charlotte Engelhardt, die später auch in der Jury saßen, warben für das Casting „Fürth sucht den Super-Checker“. Auch die Nachbarstädte Nürnberg, Erlangen und der Landkreis Fürth wurden mit Infomaterial versorgt.

Anfang April 2009 war es dann soweit: Über 500 Bewerber und Bewerberinnen zwischen acht und 16 Jahren kamen in die Grüne Halle nach Fürth, um sich für eine Rolle in den Videoclips zu qualifizieren. Die Produzenten Adi Osterer und Uwe Stanz von SEO-Entertainment sowie Klaus Dieregsweiler wählten 40 Darsteller aus. Diese durften dann zusammen mit Regisseur Stefan Pfeil in einer Straßenbahn und in einem Bus die Spots drehen.

Die Kinder und Jugendlichen zeigen in den Videoclips dem Footballspieler, der sich in vielen Situationen falsch verhält, wie man es richtig



macht und bringen ihn auf den Weg – ohne große Worte. Zu sehen sind die Spots unter www.stadtverkehr-fuerth.de oder www.cool-to-school.de.





● **Kalle's Roadshow**

Statt Film im Bus oder Theater in der U-Bahn hatten Schüler und Schülerinnen der Johann-Daniel-Preißler-Schule in Nürnberg und der Geschwister-Scholl-Hauptschule in Röthenbach an der Pegnitz im Juli den Bus im Theater. Bei einer mitreißenden Aufführung des Theaters Kalle's Road Show aus Dortmund beschäftigten sich die Jugendlichen mit verschiedenen Themen rund um den öffentlichen Nahverkehr – und zwar kreativ. Sie waren zum Mitspielen eingeladen, ohne erhobenen Zeigefinger, zu einem Mix aus schauspielerischen Szenen sowie musikalischen und spielerischen Einlagen.

Aufführungen wie diese bieten die Möglichkeit, größere Gruppen von Schülern auf soziales Verhalten in den Verkehrsmitteln aufmerksam zu machen und sie direkt in die Kommunikation einzubeziehen. Die Jugendlichen waren begeistert wie auch Margitta Schilling, Sozialpädagogin an der Geschwister-Scholl-Hauptschule: „Es hat den Kindern und mir sehr viel Spaß gemacht. Besonders freue ich mich darüber, dass ich die Veranstaltung gut in meine Arbeit integrieren kann. Die heutigen sechsten Klassen werde ich so spielerisch an eine spätere Coolrider-Ausbildung heranführen.“

Den jungen Schauspielern schien es zu gefallen. So mancher möchte jetzt

tatsächlich Coolrider werden wie Yonca Engin, 16 Jahre, Schülerin der Johann-Daniel-Preißler Schule: „Ich fand alles ganz toll und habe auch mehrfach mitgespielt. Ich möchte gerne so eine Ausbildung machen. Beworben habe ich mich schon, vielleicht klappt es ja beim nächsten Mal.“

● **Coolrider: Noch nie so viele**

Erst im Mai 2009 wurde eine Schülerin der Preißler Schule von Innenminister Joachim Herrmann und VAG-Vorstand Rainer Müller als 1000ste Coolriderin ausgezeichnet. Die Bilanz dieses Jahres kann sich insgesamt sehen lassen: 268 Schülerinnen und Schüler von 26 Schulen in 19 Städten und Gemeinden der Metropolregion Nürnberg haben ihren Dienst als Coolrider aufgenommen. Noch nie waren es so viele. Die jugendlichen Fahrzeugbegleiter wurden für ihr Engagement bei der Jahresveranstaltung in Nürnberg ebenfalls vom Staatsminister und dem Vorstandsmitglied geehrt.

Joachim Herrmann lobte die Jugendlichen für ihren Einsatz in Bussen und Bahnen. Wörtlich sagte er: „Toll, dass ihr euch kümmert!“ Er bat die neuen Coolrider aber auch, das Interesse nicht zu verlieren, selbst wenn die erste Begeisterung nachlasse. Mit inzwischen über 1200 Coolridern in Mittelfranken hätten diese die 500 Mitglieder der Si-

cherheitswacht in Bayern weit hinter sich gelassen, so der Minister.

Nürnberg's dritter Bürgermeister Dr. Klemens Gsell und der stellvertretende Leiter des Abschnitts Mitte im Polizeipräsidium Mittelfranken, Adolf Blöchl, machten deutlich, dass Coolrider jede Menge Sozialkompetenz hätten, die auch für den einen oder anderen Arbeitgeber ein Kriterium sei, wenn es um die Vergabe eines Ausbildungsplatzes gehe. In jedem Fall würden die Jugendlichen ein Leben lang von dieser Tätigkeit profitieren.

Für ein Jahr ehrenamtliches Engagement wurden Schülerinnen und Schüler aus Altdorf, Eckental, Erlangen, Fürth, Gräfenberg, Lauf, Neumarkt/Opf. und Röthenbach an der Pegnitz geehrt.





Ferienland VGN: Das Freizeitpaket für die ganze Familie

Der Urlaub zu Hause wird immer beliebter. Die lohnenden Ziele der Region werden wieder entdeckt und geschätzt. Viele Familien verzichten in wirtschaftlich schwierigen Zeiten auch auf den Auslandsurlaub und nutzen die Freizeitangebote in der Umgebung. Grund genug für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), die wichtige Zielgruppe „Familie“ anzusprechen.

So stellte der Verbund bei einem Presetermin Ende Juli unter dem Motto „Für jeden Ferientag mehr als einen VGN-Tipp“ seine „Ferien-Laune-Staune-Land“-Kampagne vor. Ausflüge mit und im VGN, der als Ferienland mit Charme präsentiert wurde, standen im Mittelpunkt dieser Aktion. Dafür wurde ein eigenes Logo entwickelt, das gute Stimmung vermitteln und neugierig auf Entdeckungen im Verbundgebiet machen sollte. Als Werbeträger wurden CityLight Boards, Plakate, Anzeigen in Tageszeitungen und Veranstaltungskalendern eingesetzt.

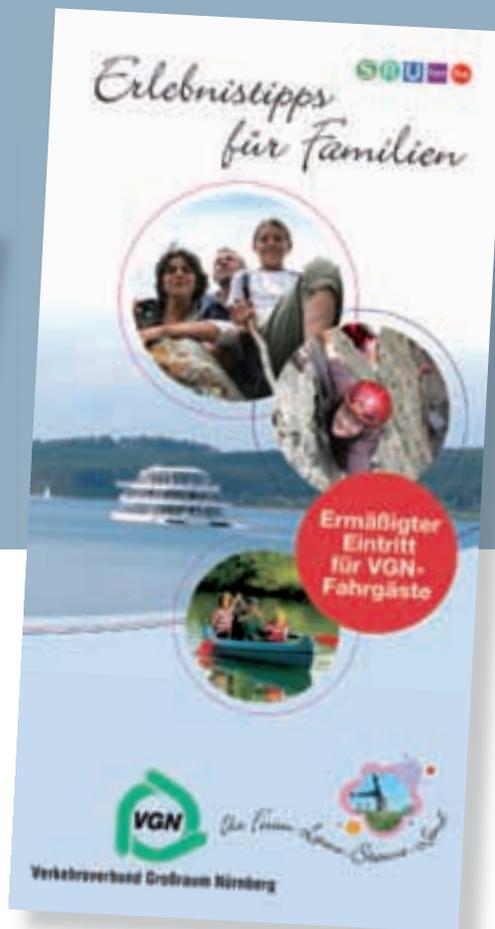
Eine große Sammlung von Vorschlägen für die Ferien enthielt die Broschüre „Erlebnistipps für Familien“. Auf 56 Seiten stellte sie Freizeiteinrichtungen im VGN-Gebiet vor, die spannende Erlebnisse auf der Erde, zu Wasser und in der Luft garantierten. Die Palette reichte von Tierexpeditionen über Wassersport bis hin zu Höhlentouren, Kletterabenteuern oder Reitkursen. Für schlechtes

Wetter wurden Indoorspielplätze und Museen vorgestellt, die unter anderem auch Kinderführungen für wissbegierige kleine Besucher anboten. So wurden beispielsweise im Germanischen Nationalmuseum historisches Spielzeug oder im DB Museum Loks und Triebwagen gezeigt.

Einen zusätzlichen Anreiz gaben bei dieser Aktion Preisnachlässe, die alle Partner VGN-Fahrgästen gewährten. Bei Vorlage einer MobiCard sowie eines TagesTickets mit verbundweiter Gültigkeit erhielt man einen Rabatt. Manche Anbieter gewährten auch bei weiteren Tickets einen Nachlass. Im Prospekt fanden sich zu den einzelnen Einrichtungen Kontaktdaten sowie Infos zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Öffnungszeiten und vielem mehr. Die Auflage von 20.000 Exemplaren war nach nur wenigen Wochen vergriffen. Für 2010 wurde daher eine Erhöhung auf 30.000 Hefte geplant.

● Wandern mit Kindern

Dass Wandern für Kinder nicht langweilig sein muss, bewiesen zwei Prospekte, die der Verkehrsverbund zu Touren für Familien aufgelegt hat, etwa den interessanten und lehrreichen Goldkegelweg von Ezelsdorf nach Postbauer-Heng. In Ezelsdorf wurde 1953 ein kegelförmiger goldener Hut gefunden, der heute im Germanischen Nationalmuseum ausgestellt ist. Bei dieser Wanderung gab es auf mehreren Tafeln Informationen über diesen Goldkegel, die Geschichte seiner Entdeckung sowie die Keltenzeit. Der Wanderweg mit Start am Bahnhof Oberferrieden (mit der R5 vom Nürnberger Hauptbahnhof in etwa 20 Minuten zu erreichen) ist ein Projekt der Arbeitsgemeinschaft Geschichte an der Hauptschule Burgthann in Zusammenarbeit mit dem Germanischen Nationalmuseum. Dort kann der Kegel auch begutachtet werden, zum Beispiel an einem Regentag.



● Neue Freizeittipps

Mit einem weiteren Prospekt begann der Verkehrsverbund eine Serie neuer Freizeittipps, die in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden soll: „Kinder wandern mit dem VGN“. Mit der Broschüre „Zu Rittern und alten Grenzen“, die speziell für Kinder konzipiert wurde, konnten sie in den Ferien unterwegs Fragen beantworten. Als Schauplatz der Geschichten wählte der VGN das Gebiet zwischen Bärnfels und Obertrubach in der Fränkischen Schweiz – erreichbar mit der Gräfenbergbahn und dem Trubachtal-Express. Inzwischen sind noch Prospekte zu Wanderungen „Für Kapitäne und Gipfelstürmer“ in der Fränkischen Schweiz sowie „Für Schluchtenforscher und Wasserratten“ im Fränkischen Seenland hinzugekommen.

● Spannende Spiele

Im Ferienpaket des Verkehrsverbundes befanden sich auch zwei Spielaktionen für Familien und Jugendliche. Zum einen gab es eine Neuauflage der VGN-Ferienrallye, die bis dahin in Zusammenarbeit mit Jugendämtern und Gemeinden veranstaltet wurde, ab 2009 aber für Jedermann angeboten wurde. Die Rallye bestand aus sechs verschiedenen Ausflügen mit Bus und Bahn. Zu jeder Etappe mussten Fragen beantwortet werden, darunter Wissensfragen, die man zuhause lösen konnte, aber auch solche, zu denen die Antworten nur unterwegs zu finden waren. Die Anleitung zum Spiel stand im Internet, auf der Homepage des VGN. Die besten Teilnehmer erhielten MobiCards und Sachpreise.

Noch spannender ging es bei einer weiteren Aktion zu. Der Verbund organisierte am 15. August das Brettspiel mit Kultcharakter und Spiel des Jahres 1983, Scotland Yard. Es wurde für 13 Gruppen ausgearbeitet und mit einer Einsatzzentrale organisiert. Damit auch alles glatt ging, wurde es vorher mit einer Studentengruppe getestet. Wie bei der bekannten Vorlage des Spieleklassikers von Ravensburger machten sich bei dieser Live-Version mehrere

Detektiv-Teams mit grünen VGN-Kappen und öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Jagd nach Mister X. Das Spiel war ein so großer Erfolg, dass es danach viele Anfragen von Gruppen gegeben hat. Der VGN empfiehlt daher Mister X weiterhin für Jugendgruppen, Schulklassen und Familien. Die Anleitung dazu ist unter www.vgn.de/misterx zu finden.

Für Schüler, Studenten und Azubis gab es wieder das VGN-FerienTicket zum „Taschengeldpreis“. Vom 1. August bis zum 14. September konnten sie damit werktags ab 9 Uhr sowie am Wochenende rund um die Uhr fahren. Auch für einzelne Tagesausflüge wurde Entsprechendes angeboten: die Ferientages-Karte. ○



Freizeittipps:

Wandern und Städtetouren boomen

Die Freizeittipps des VGN finden reißenden Absatz. Rechtzeitig zur Messe Freizeit – Touristik und Garten 2009 legte der Verbund rund 40 neue Prospekte für Wanderer, und Radler auf. Auch drei neue Freizeitbücher sind erschienen.

18 neue Tipps mit Wanderungen, 14 Freizeitlinien-Prospekte, zwei Radtouren, vier Erlebnistage und zwei Neuauflagen bisheriger Prospekte stellte der VGN auf der Freizeitmesse vor. Wandern und Städtetourismus boomen. Immer mehr Familien verbringen ihren Urlaub zuhause. Das wurde auch durch den Absatz des Ausflugsführers zu Städten und Gemeinden im Verbundgebiet deutlich. Daher hat der VGN die zweite, überarbeitete Auflage „Reizvolle Städtetouren rund um Nürnberg“ um sieben weitere Ziele in Franken und der Oberpfalz ergänzt. In den Städten und größeren Orten im Verbundgebiet gibt es viele Attraktionen auf engem Raum. Auf meist kurzen Fußwegen lassen sich die Innenstädte erkunden, Sehenswürdigkeiten besichtigen und Freizeiteinrichtungen besuchen. Diese Ziele sind also auch für Senioren bestens geeignet. Alle vorgestellten Städte und Gemeinden sind mit VGN-

Linien bequem zu erreichen. So kann man nach der Stadtbesichtigung noch gemütlich einkehren.

● Qualitätswege

Gemeinsam mit dem Wirtschaftsgeographen und Wegereferenten des Fränkischen Albvereins, Andreas Schettler, hat der Verbund nach dem viel beachteten Wanderführer zu den Erzwegen nördlich von Sulzbach-Rosenberg unter dem Titel „Die südlichen Erzwege“ einen zweiten Band mit 14 Genusswanderungen zwischen Sulzbach-Rosenberg, Amberg und Kastl heraus gebracht. Diese Themenwege verbinden die alte Industrie- und Bergbaugeschichte mit den Naturschönheiten und kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten vor Ort. Auf gut markierten Pfaden führt der Weg durch bislang wenig erschlossene Gegenden mit stillen Wäldern, kargen Sandebenen, durch idyllische

Tallandschaften und über Bergrücken mit wunderbarer Aussicht. Der Qualitätsweg ist mit dem Gütesiegel „Wanderbares Deutschland“ ausgezeichnet. Ausgestattet ist das Ringbuch mit ausführlichen Beschreibungen, Karten und Höhenprofilen, Einkehrtipps und Hinweisen, wie man mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Start der jeweiligen Wanderung beziehungsweise wieder nach Hause kommt.

● Erlebnis SandBand

Eine Entdeckungsreise für Groß und Klein bietet die Broschüre „Ein SandBand für Mensch und Natur“. Sie ist eine Empfehlung für Naturliebhaber, Familien und Schulklassen. Es geht um eine sechs Kilometer lange Schneise mit einem 18 Stationen umfassenden Naturerlebnis- und Lehrpfad unterhalb einer Stromleitungstrasse im Lorenzer Reichswald. Gleich vor den Toren





der Nürnberger Stadtteile Falkenheim und Kettlersiedlung liegt dieser Korridor aus offenen, waldfreien Biotopen. In dem vom Bezirk Mittelfranken und E.ON Netz unterstützten Projekt schufen der Landschaftspflegeverband Nürnberg und der Forstbetrieb Nürnberg ein Mosaik aus unterschiedlichen Lebensräumen.

Hier kann man wandern und viel entdecken: nicht nur spezielle Pflanzen, sondern auch Tiere, die sich an die Sandböden angepasst haben wie etwa den Sandlaufkäfer oder den Ameisenlöwen. Unterbrochen wird der Korridor durch den alten Ludwigskanal. Danach gibt es nicht nur weiter viel zu entdecken, sondern auch zu „erfüllen“: ein Barfußpfad wurde dort eingerichtet. Das SandBand ist Erlebnis pur, sensibilisiert aber auch für die Schönheit dieser inzwischen bedrohten Lebensräume.

● **Der „Ring der Zeugenberge“**

Ein Freizeittipp, der aus dem Angebot herausragt, ist die Broschüre zum „Ring der Zeugenberge“, den ebenfalls Andreas Schettler konzipiert hat. Neumarkts Oberbürgermeister Thomas Thuman und VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler stellten das Bändchen, das

es in sich hat, während der Messe am Stand des Landkreises Neumarkt vor. Auf 36 Seiten beschreibt der Wanderführer sechs lohnende Panoramawanderungen durch die einzigartige Landschaft des Neumarkter Beckens. Und das bieten die einzelnen Etappen im „Ring der Zeugenberge“: markante Erhebungen mit einem herrlichen Ausblick, Täler und stille Wiesenebenen. Der Hauptweg, die Zeugenberggrunde, ist ebenfalls mit dem Gütesiegel „Wanderbares Deutschland“ ausgezeichnet worden. Alle Etappen beginnen und enden an den Bahnhöfen in Neumarkt, Pölling oder Postbauer-Heng.

● **Wandern im Neuland**

Neu waren natürlich auch Freizeittipps, die in das erweiterte Verbundgebiet nach Kitzingen sowie in den Landkreis Donau-Ries einladen. So führt eine Wanderung von Kitzingen in die Sulzfelder Weinlagen. Am südlichen Ende des VGN-Raums verläuft eine Tour vom Bahnhof Otting-Weilheim über Berge und Täler nach Treuchtlingen. Aber auch der alte Verbundraum wird immer wieder vorgestellt. So etwa mit dem Ausflug in das Spalter Hügelland, dem Freizeittipp zu verschlungenen Pfaden im Rangau oder einem 16 Kilometer

langen Weg rund um die Kornburg, vor den Toren Nürnbergs.

Fast alle Ausflugstipps hat Gerhard Zuber, der Freizeitexperte des VGN, entwickelt und die meisten von ihnen in der Freizeit selbst getestet und erwandert. Es gibt eben immer etwas zu entdecken, und mit den zukünftigen Erweiterungen des VGN in Oberfranken wird dem Freizeitexperten das Neuland auf keinen Fall ausgehen. Alle Prospekte sind das ganze Jahr über im VAG-KundenCenter im Hauptbahnhof Nürnberg, in der VGN-Geschäftsstelle an der Rothenburger Straße 9 und im Internet unter www.vgn.de/freizeit erhältlich.



Rekorde bei den Freizeitlinien

Gleich zwei Rekorde gibt es bei den Freizeitlinien zu verzeichnen: Am 1. Mai 2009 starteten 14 Freizeitbuslinien in die neue Saison – so viele wie nie zuvor. Auch die Zahl der Fahrgäste ist gestiegen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sie sich fast verdoppelt.

Seit dem Start des ersten Freizeitbusses im Verkehrsverbund im Jahr 1991, der damaligen Rothseelinie 609 von Langwasser nach Allersberg und Roth, hat sich viel getan. Immer mehr Landkreise und Gemeinden zeigten Interesse daran, solche speziell auf die Bedürfnisse von Ausflüglern ausgerichtete Buslinien einzusetzen.

Deren Zahl erhöhte sich bis zur Saison 2009 auf 14 Linien. Neu waren in der Fränkischen Schweiz der Trubachtal-Express von Gräfenberg nach Gößweinsteinstein sowie der Wildpark-Express von Egloffstein nach Ebermannstadt. Die bereits bestehende Linie 389 von Pegnitz nach Ebermannstadt war vom 1. Mai bis Allerheiligen mit dem Namen Wiesenttal-Express ebenfalls als VGN-Freizeitbus unterwegs.

Damit ist die Fränkische nahezu rundum erschlossen und über verschiedene Routen erreichbar. Der Landkreis Forchheim hat hierzu ein ausgeklügeltes Linienkonzept entworfen. Die Fahrpläne der drei Linien sind aufeinander abgestimmt, um Umstiege von Bus zu Bus zu ermöglichen. Auch der Bierbrotzeit-Burgen-Express ist in dieses Konzept einbezogen. Die bekanntesten Ausflugsorte und Sehenswürdigkeiten der Fränkischen lassen sich somit erkunden. Der Landkreis Forchheim in-

vestiert in den Ausbau des Liniennetzes 30.000 Euro pro Jahr.

● Konzept bewährt

Doch nicht nur die Anzahl der Linien ist gestiegen, auch die der Fahrgäste legte enorm zu. Sie hat sich von 31.000 auf 61.000 fast verdoppelt. Der größte Anteil entfiel dabei auf die drei miteinander verknüpften Linien in der Fränkischen Schweiz: Wiesenttal-Express, Trubachtal-Express und Wildpark-Express. Von ihnen profitierten die Ausflügler aus Nürnberg und Erlangen, die Urlaubsgäste und die Bewohner vor Ort, die das Fahrtenangebot am Wochenende ebenfalls nutzten. Diese drei Linien stellten zusammen mehr als 24.000 Fahrgäste. Etwa 11.500 Fahrgäste zählten die Linien 608 und 633, die als Rothseelinie zusammengefasst sind. An diesem Erfolg beteiligt war sicher auch der unschlagbar schnelle Regionalzug von Nürnberg nach Allersberg, der die Städter in nur 15 Minuten von Nürnberg ins Seeland brachte.

Mit 9.400 Passagieren lag der Bocksbeutel-Express nur knapp unter der 10.000er-Marke. Die weiteren Freizeitbusse bewegten sich mit ihren Fahrgastzahlen zwischen 817 beim FrankenPfalz-Express (mit steigender





Tendenz) und etwa 5.800 beim Bier-Brotzeit-Burgen-Express.

Zum Erfolg beigetragen haben auch die ausführlichen Prospekte, die erstmals zu jeder Linie ausgearbeitet wurden: mit nützlichen Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen, Gastronomie, Veranstaltungen und natürlich zum Fahrplan.

● Zufriedene Fahrgäste

Wie gut die Linien bei den Fahrgästen ankamen, verdeutlicht auch eine Befragung, die im Herbst 2009 durchgeführt wurde. 65 Prozent der Fahrgäste zeigten sich vollkommen oder sehr zufrieden, ein weiteres Drittel war zufrieden. Nur etwa zwei Prozent antworteten, sie seien weniger zufrieden. Unzufrieden äußerte sich weniger als ein Prozent. Kein Wunder, dass ein großer Teil der Befragten auch Stammgäste auf den Freizeitleinien waren. Die Ergebnisse dieser Befragung sind zudem auch in die Konzeption neuer Prospekte eingeflossen.

Nicht nur für die Fahrgäste sind die Freizeitbusse ein Gewinn sondern auch für die Zielgebiete. Die Linien steigern deren Bekanntheitsgrad und auch die Gastronomie profitiert. Denn die mit knapp 72 Prozent am häufigsten genannte Freizeitaktivität während des Ausfluges ist das Einkehren, gefolgt von Wandern (70 Prozent), Ortsbesichtigungen (40 Prozent) und Spaziergängen (22 Prozent). Insgesamt tragen die Freizeitleinien positiv zur Tourismusentwicklung der Ausflugsgebiete bei.

● Gründliche Planung

Immer wieder werden Ideen, Anregungen und Ziele für neue Linien an den VGN herangetragen. Diese Initiativen gehen meist von den Landkreisen und Gemeinden aus. Die Planer prüfen zunächst, wie die Vorschläge umgesetzt werden können. So werden alle Sehenswürdigkeiten, Wanderwege, Einkehrmöglichkeiten und sonstigen Besonderheiten in dem jeweiligen Gebiet recherchiert. Anschließend wird eine passende Route entworfen, die nach Möglichkeit alle lohnenden Ziele einbezieht und dennoch attraktive Fahrzeiten garantiert.

Der Fahrplan wird dann so gestaltet, dass man problemlos zwischen Zug und Bus umsteigen kann. Außerdem sollen genügend Fahrtmöglichkeiten vorhanden sein, dass angemessene Aufenthalte vor Ort möglich sind und auch Wanderungen unternommen werden können. Wichtig ist bei der Konzep-

tion immer, ein Alleinstellungsmerkmal zu finden, das die neue Linie von den anderen unterscheidet.

Die Finanzierung übernehmen in der Regel die Landkreise unter Beteiligung von Gemeinden. Manchmal ist auch die ortsansässige Gastronomie dabei. Einige Linien, wie etwa die im Fränkischen Seenland oder der Aischgründer Bier-Express, werden eigenwirtschaftlich vom Verkehrsunternehmen gefahren.

Noch im Jahr 2009 haben die Planungen für drei weitere Linien begonnen: den Hallerndorfer Keller-Express zu den Bierkellern rund um den Kreuzberg, den Wasser-und-Mühlen-Express von Neumarkt ins Tal der Weißen Laber bis nach Dietfurt an der Altmühl sowie den Kanal-Altstuhl-Express von Neumarkt entlang am alten Ludwigskanal ebenfalls bis Dietfurt.





R
S
U
Tram
Bus

Organe des VGN

Gesellschafterversammlung

Dr. Rainer Müller	Vorsitzender
Peter Heider	stellv. Vorsitzender

Gesellschafter

DB Regio AG	OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH	VAG - Verkehrs-Aktiengesellschaft
- Dr. Bernd Rosenbusch - Anja Steidl	- Peter Heider - Karl-Heinz Winkler	- Herbert Dombrowsky - Dr. Rainer Müller - Josef Hasler - Karl-Heinz Pöverlein
infra fürth verkehr gmbh	ESTW - Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH	BVB Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH *
- Dr. Hans Partheimüller	- Matthias Exner	- Jürgen Bayer
Stadtverkehr Schwabach GmbH	GPV - Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH	GkV - Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR
- Winfried Klinger	- Hans Bauernfeind - Werner Reck - Werner Geiger	- Manfred Tylla - Roland Moritzer

Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler
Prof. Dr.-Ing. Willi Weißkopf

Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

- | | | |
|--|---|---|
| - Carsten Fregin
Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie | - Klaus Keppeler
Regierung von Mittelfranken | - Rainer Lehnemann
Vorsitzender Betriebsrat VAG |
| - Matthias Dießl
Landrat Landkreis Fürth | - Dr. Hans-Joachim Lindstadt
Industrie- und Handelskammer Nürnberg | - Klaus Rubach
Geschäftsführer STWB Stadtwerke Bamberg GmbH |
| - Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister Stadt Nürnberg | - Manfred Leuthel
Vorsitzender des Betriebsrates der DB Regio AG, Regio Mittelfranken | |

* ab 1.7. 2010

Gremien des VGN

Grundvertrags-Ausschuss

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

Grundvertragspartner

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

Geschäftsstelle:
Verkehrsverbund Großraum
Nürnberg GmbH

Gremien des VGN

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

Stadt Ansbach

- Oberbürgermeisterin Carda Seidel

Stadt Bamberg

- Oberbürgermeister Andreas Starke

Stadt Bayreuth

- Oberbürgermeister Michael Hohl
- Stadtrat Ernst-Rüdiger Kettel

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 Andreas Krieglstein
- Stadtrat Michael Reindl
- Stadtrat Konrad Schuh

Stadt Schwabach

- Oberbürgermeister Matthias Thürauf

Landkreis Ansbach

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

Landkreis Bamberg

- Landrat Dr. Günther Denzler
- Kreisrat Franz-Josef Schick
- stellv. Landrat Johann Pfister

Landkreis Bayreuth

- Landrat Hermann Hübner
- Kreisrat Karl Lothes

Landkreis Erlangen-Höchstadt

- Landrat Eberhard Irlinger
- Kreisrat Jörg Bubl

Landkreis Donau-Ries

- Landrat Stefan Röble

Landkreis Forchheim

- Landrat Reinhardt Glauber
- Kreisrat Willi Müller

Landkreis Fürth

- Landrat Matthias Dießl
- Kreisrat Johann Völkl

Landkreis Haßberge

- Landrat Rudolf Handwerker

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-Weizsach

- 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 2009

	Vorjahr			
	€	€	T€	T€
1. Umsatzerlöse		4.837.601,32		5.826
2. sonstige betriebliche Erträge		1.123.215,17		1.178
		5.960.816,49		7.004
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-29.136,04		-31	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.222.852,04	-1.251.988,08	-2.455	-2.486
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	-1.909.022,67		-1.775	
b) soziale Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	- 506.856,39	-2.415.879,06	-466	-2.241
davon für Altersversorgung 185 T€ (Vj. 171 T€)				
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens-gegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-123.426,81		-113
6. sonstige betriebliche Aufwendungen		-2.169.759,41		-2.207
		-236,87		-43
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.439,33		8	
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-825,77	613,56	-3	5
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		376,69		-38
10. außerordentliches Ergebnis		0,00		39
11. erstattete Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		179,31		0
12. sonstige Steuern		-556,00		-1
13. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00		0

Bilanz

der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
zum 31. Dezember 2009

AKTIVSEITE	Anhang		Vorjahr	
	€	€	T€	T€
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		82.254,00		116
II. Sachanlagen				
1. Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung	118.929,50		97	
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	36.383,77	155.313,27	22	119
III. Finanzanlagen		50.000,00		50
Summe A:		287.567,27		285
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Waren		63.198,64		27
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	194.538,35		147	
2. Forderungen gegen Gesellschafter	803.605,80		351	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	40.714,33	1.038.858,48	66	564
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		65.363,58		276
Summe B:		1.167.420,70		867
C. Rechnungsabgrenzungsposten		20.285,31		14
Gesamtsumme:		1.475.273,28		1.166

PASSIVSEITE	Anhang		Vorjahr	
	€	€	T€	T€
A. Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital		38.000,00		38
B. Rückstellungen				
Sonstige Rückstellungen		333.820,00		189
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	375.344,46		330	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	194.541,53		225	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	533.567,29	1.103.453,28	384	939
davon				
aus Steuern	113 T€; (Vj. 198 T€)			
im Rahmen der sozialen Sicherheit	12 T€; (Vj. 10 T€)			
D. Rechnungsabgrenzungsposten			81	81
Gesamtsumme:		1.475.273,28		1.166

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2008	2009	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	36,377	35,905	-0,472	-1,30
	S-Bahn	8,505	8,395	-0,110	-1,30
Omnibusverkehr Franken	Bus	16,099	15,890	-0,209	-1,30
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	U-Bahn	105,710	104,324	-1,385	-1,31
	Straßenbahn	39,152	38,639	-0,513	-1,31
	Bus	47,059	46,442	-0,617	-1,31
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	18,450	18,208	-0,242	-1,31
	Bus	17,826	17,592	-0,234	-1,31
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	15,679	15,472	-0,208	-1,33
Wutzer Linienverkehr GmbH	Bus	1,152	1,134	-0,018	-1,56
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Bus	12,613	12,450	-0,163	-1,29
Betriebszweigbeförderungsfälle	Gesamt	318,623	314,452	-4,172	-1,31
Verbundbeförderungsfälle	entgeltlich	203,935	201,270	-2,665	-1,31
	unentgeltlich	30,472	30,074	-0,398	-1,31
	Gesamt	234,407	231,344	-3,064	-1,31
Unternehmensbeförderungsfälle		274,041	270,454	-3,587	-1,31
Personenkilometer		2.287	2.247	-40	-1,75

Beförderte Personen 2008 und 2009 nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2008	2009	absolut	in %
	in Mio.			
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	153,43	151,42	-2,01	-1,31
infra fürth verkehr gmbh	31,24	30,83	-0,41	-1,31
ESTW Stadtverkehr GmbH	15,68	15,47	-0,21	-1,33
DB Regio AG	43,83	43,26	-0,57	-1,30
Omnibusverkehr Franken	16,10	15,89	-0,21	-1,30
Wutzer Linienverkehr GmbH	1,15	1,13	-0,02	-1,56
Assoziierte Verkehrsunternehmen	12,61	12,45	-0,16	-1,29
Gesamtsumme	274,04	270,45	-3,59	-1,31

Beförderte Personen in Mio. (Verbundbeförderungsfälle)

Fahrausweisgattungen	2008	2009	Veränderung	
	in Mio.	in Mio.	absolut	in %
Barverkehr	50,528	49,264	-1,264	-2,50
Allgemeine Zeitkarten	92,487	88,557	-3,931	-4,25
Ausbildungsverkehr	58,954	60,235	1,281	2,17
Sozialpässe	2,925	3,214	0,289	9,90
Summe entgeltlich beförderter Personen	203,935	201,270	-2,665	-1,31
Sonstige und Schwerbehinderte	30,472	30,074	-0,398	-1,31
Gesamtsumme	234,407	231,344	-3,064	-1,31

Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2009 nach Betriebszweigen

Fahrten im ÖPNV innerhalb der Städteachse			
Städte	Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Fahrten insgesamt
Nürnberg	112.818.235	43.656.432	156.474.667
Fürth	13.087.563	19.068.611	32.156.174
Erlangen	12.152.907	8.656.865	20.809.771
Schwabach	583.560	2.105.657	2.689.217
Gesamt	138.642.264	73.487.565	212.129.829

Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen 2009

Betriebszweige	Linien Anzahl	Haltestellen Anzahl	Streckenlänge km	Linienlänge km
U-Bahn	3	44	34	38
Straßenbahn	6	79	36	43
S-Bahn	3	33	65	67
Regionalbahn	22	158	773	831
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	514	6.606	7.806	8.460
darunter Bus	499	-	-	-
Linienbedarfstaxi	15	-	-	-
Gesamt	548	6.920	8.714	9.439

Verbundtarif – Jahresergebnisse 2009 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Fahrgäste		Einnahmen in EURO	
	2009	Veränd. ggü. 2008	2009	Veränd. ggü. 2008	2009	Veränd. ggü. 2008
Einzelkarten Erwachsene	10.417.788	-3,95%	11.980.456	-3,95%	24.966.063,00	-0,36%
Einzelkarten Kind	2.137.014	0,59%	2.457.566	0,59%	2.150.042,60	0,73%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Erwachsene	806.561	-6,52%	4.645.791	-6,52%	4.932.695,40	-3,23%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Kind	192.617	-5,01%	1.109.474	-5,01%	580.598,90	-1,25%
10er-Streifenkarte Erwachsene	1.453.691	-6,65%	8.410.620	-6,67%	12.937.643,40	-3,15%
10er-Streifenkarte Kind	171.833	-5,68%	993.625	-5,71%	756.050,30	-3,15%
TagesTicket Solo	2.222.235	9,20%	8.288.937	9,20%	8.267.740,60	10,39%
TagesTicket Plus	1.115.307	-1,86%	6.279.178	-1,86%	11.751.530,30	-0,27%
CityTicket DB BC	1.057.522	9,45%	634.513	9,45%	583.022,18	8,99%
Gruppenfahrten	37.630	16,86%	73.755	16,86%	103.344,55	4,55%
KombiTickets	1.627.405	-26,09%	1.042.184	-24,80%	1.380.949,11	-18,58%
BayernTicket	517.264	-0,69%	2.112.817	-0,45%	12.279.721,00	3,63%
Schönes WochenendeTicket	35.823	-7,99%	89.558	-7,99%	1.341.069,00	-2,72%
sonstige Sonderfahrkarten	548.527	3,19%	1.145.911	-2,18%	1.177.429,04	3,91%
Summe Bartarif	22.341.217	-3,86%	49.264.384	-2,50%	83.207.899,38	0,28%
7 Tage-MobiCard	184.300	-17,97%	2.506.478	-15,16%	3.720.113,62	-21,58%
31 Tage-MobiCard	238.895	-18,85%	23.301.859	-13,23%	14.947.832,57	-14,70%
9 Uhr-MobiCard	285.379	-7,88%	22.225.311	-7,88%	14.709.259,11	-2,57%
Solo 31	30.513	65,01%	1.674.843	65,01%	2.339.268,49	61,22%
Abo 3	4.115	18,86%	225.877	18,86%	295.000,90	20,43%
Abo 6	9.734	100,00%	534.321	100,00%	631.959,00	100,00%
FirmenAbo	218.301	-1,50%	6.985.647	-1,50%	11.946.292,60	0,32%
Jahres-Abo	9.876	100,00%	316.032	100,00%	585.795,70	100,00%
JahresAbo Plus	457.990	1,25%	25.139.097	1,25%	24.897.316,80	3,69%
Jahres-Abo m. Auss.	6.843	100,00%	375.612	100,00%	375.922,50	100,00%
Familientarif Erlangen	145.277	4,36%	4.576.226	4,36%	5.024.765,20	7,48%
Summe Zeitfahrausweise Jedermann	1.604.742	-4,70%	88.556.533	-4,25%	79.724.611,39	-0,67%
Sozialpass Nürnberg	64.255	9,90%	3.214.035	9,90%	1.921.224,50	12,92%
Monatswertmarken Schüler Selbstzahler	312.626	-0,66%	14.974.785	-0,66%	17.262.157,30	1,72%
Monatswertmarken Schüler Kostenträger	881.218	1,01%	42.210.342	1,01%	38.162.090,60	4,50%
Wochenkarte Selbstzahler	81.712	100,00%	902.922	100,00%	1.812.278,00	100,00%
Wochenkarte Kostenträger	0	-100,00%	0	-100,00%	0,00	-100,00%
Semesterwertmarken	44.821	16,13%	2.146.944	16,13%	1.798.023,95	20,29%
Schülertarif Erlangen	0	0,00%	0	0,00%	0,00	0,00%
Summe Zeitfahrausweise Schüler/Azubi	1.320.378	5,84%	60.234.993	2,17%	59.034.549,85	6,51%
Sonstige Fahrkarten	1.466	0,00%	0	0,00%	0,00	0,00%
Summe Zeitkarten	2.990.841	-0,17%	152.005.561	-1,53%	140.748.932,57	2,38%
Fahrgeldeinnahmen	25.332.058	-3,44%	201.269.945	-1,77%	223.956.831,95	1,59%
Saldo Zu-/Absetzungen					-445.948,09	
Verkaufsergebnis 2009	25.332.058	-3,44%	201.269.945	-1,77%	223.510.883,86	1,59%

Strukturdaten 2009 Gebietsstand 31.12.2009

Kreisfreie Städte	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW ¹⁾	PKW/1000 EW
Amberg	50	43.899	22.614	22.170	505
Ansbach	100	40.378	23.111	20.810	515
Erlangen	77	105.369	80.626	49.340	468
Fürth	63	114.128	40.090	53.009	464
Nürnberg	186	502.529	264.324	217.146	432
Schwabach	41	38.776	12.682	21.983	567
Städteachse Gesamt	367	760.802	397.722	341.478	449
Kreisfreie Städte Gesamt	517	845.079	443.447	384.458	455
Landkreise	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	105.985	24.038	59.982	566
Ansbach	1.972	181.091	50.536	103.380	571
Bamberg (teilweise)	183	12.335	3.055	7.397	600
Bayreuth (teilweise)	325	27.467	6.763	15.893	579
Donau-Ries (teilweise)	150	13.257	5.368	7.927	598
Eichstätt (teilweise)	100	8.664	2.471	4.912	567
Erlangen-Höchstadt	565	130.988	39.225	77.366	591
Forchheim	643	113.226	23.718	66.189	585
Fürth	308	114.451	20.096	65.151	569
Kelheim (teilweise)	14	2.226	521	1.294	581
Kitzingen (teilweise)	174	27.598	12.323	15.075	546
Neumarkt	1.344	127.940	38.803	71.074	556
Neustadt a.d. Aisch	1.268	98.401	26.377	55.925	568
Nürnberger Land	800	166.763	45.331	93.881	563
Regensburg (teilweise)	265	24.259	2.818	13.666	563
Roth	895	124.439	29.839	72.494	583
Weißenburg-Gunzenhausen	971	92.820	26.935	51.942	560
Landkreise Gesamt	11.232	1.371.910	358.217	783.548	571
VGN-Gebiet Gesamt	11.750	2.216.989	801.664	1.168.006	527

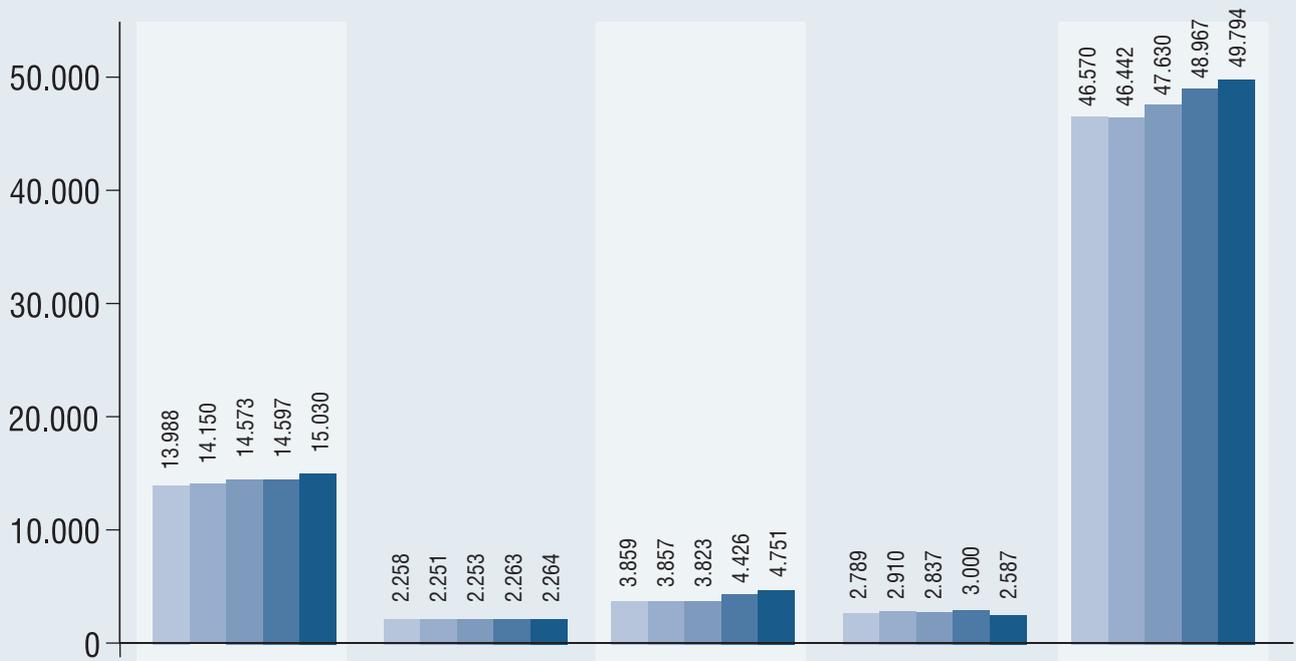
Zu beachten: Einwohnerstand 30.6.09 – Pkw-Bestand 1.1.2009 – Beschäftigtenstatistik 30.6.09

¹⁾ ab 1.1.2009 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen und Außerbetriebsetzungen

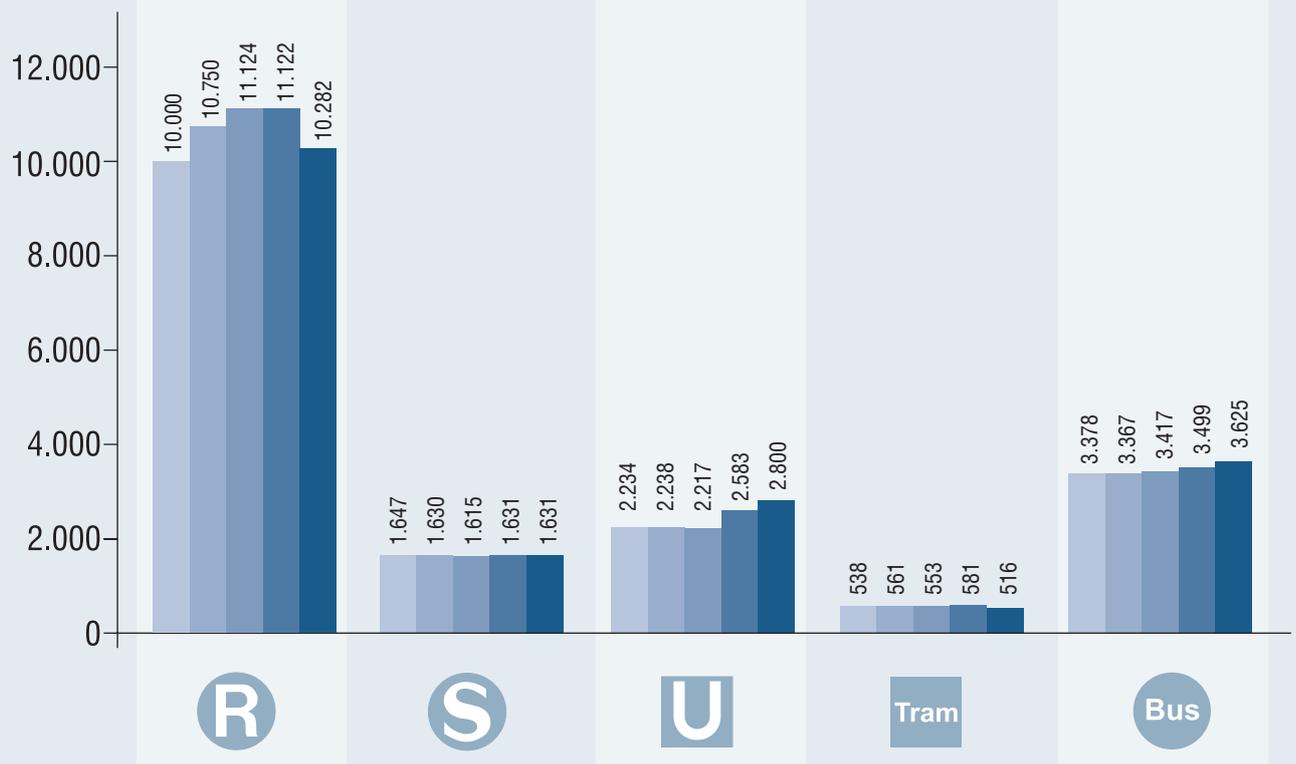
Einwohner je km² 2009: Städteachse: 2.073
 Kreisfreie Städte: 1.635
 Landkreise: 122

2005 2006 2007 2008 2009

Zug-/Wagenkilometer in Tsd.

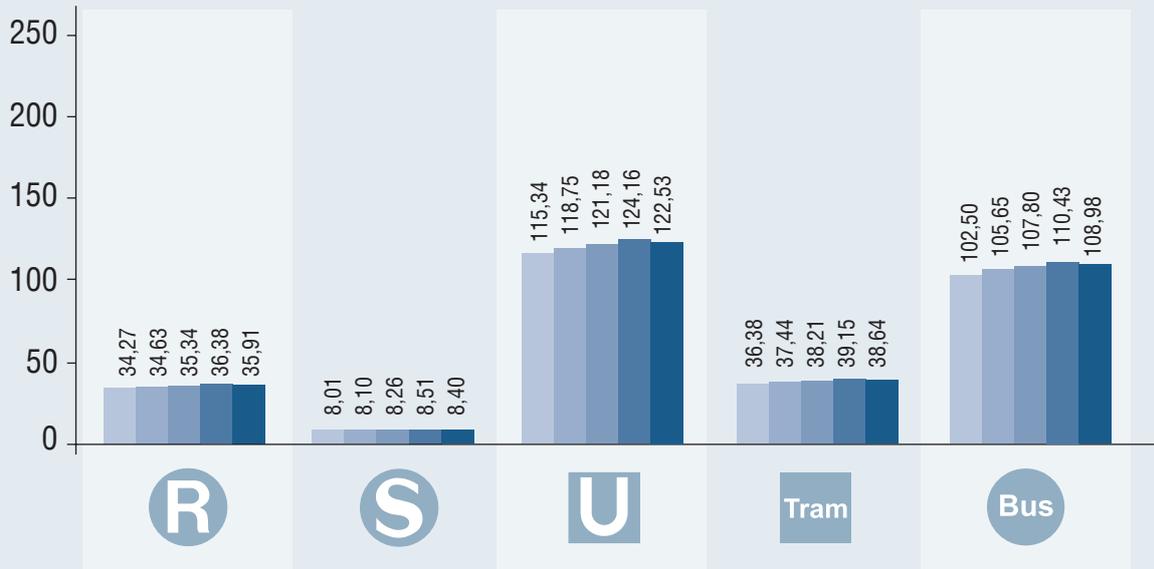


Platzkilometer in Mio. (4 Personen je qm Stehplatz)

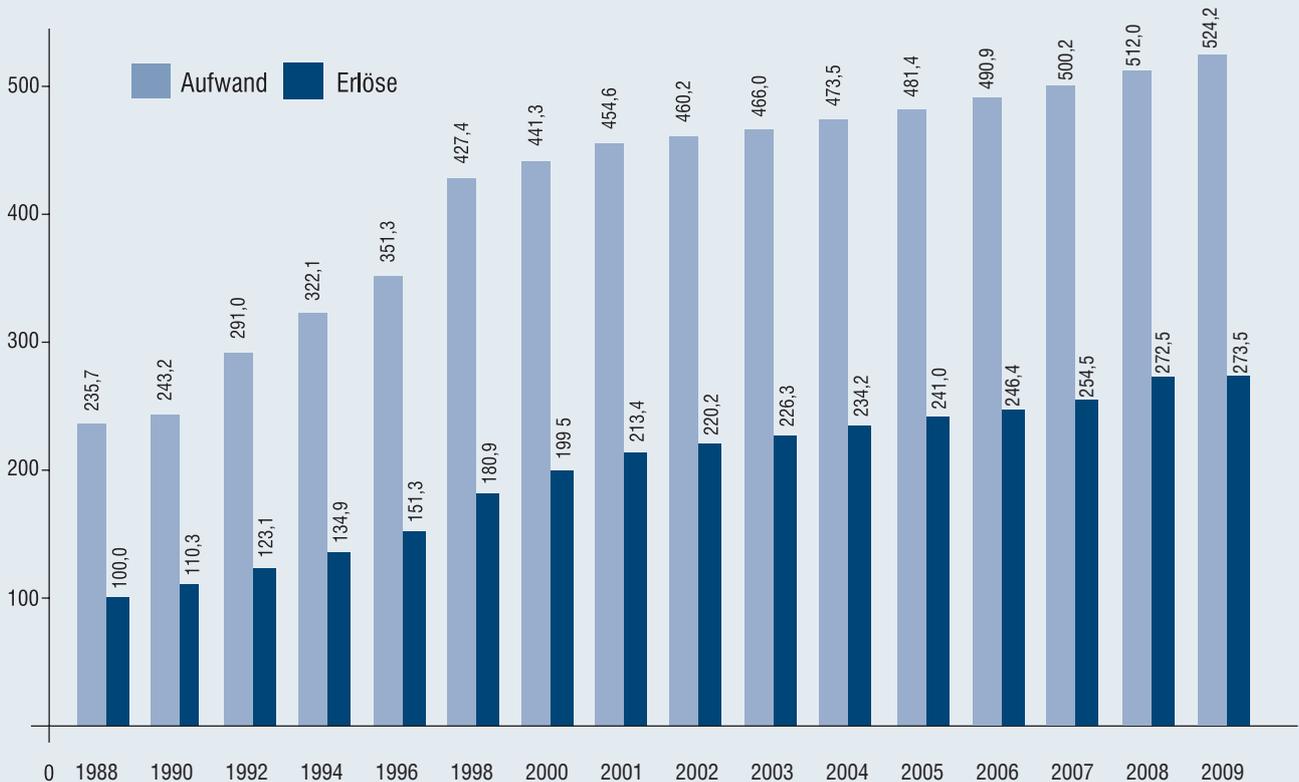


2005 2006 2007 2008 2009

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern in Mio.



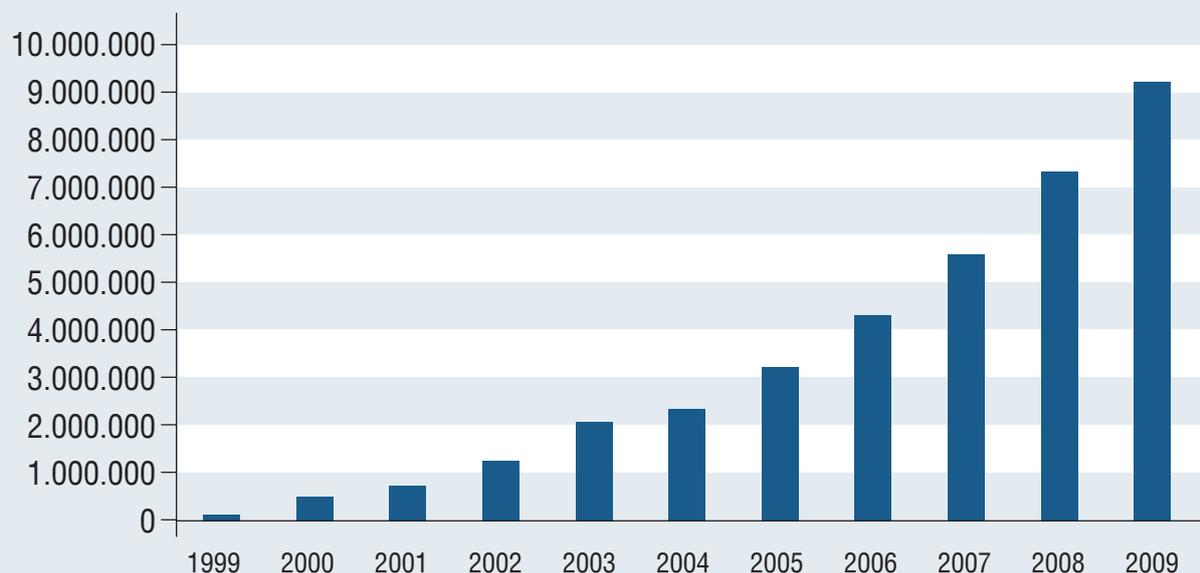
Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR



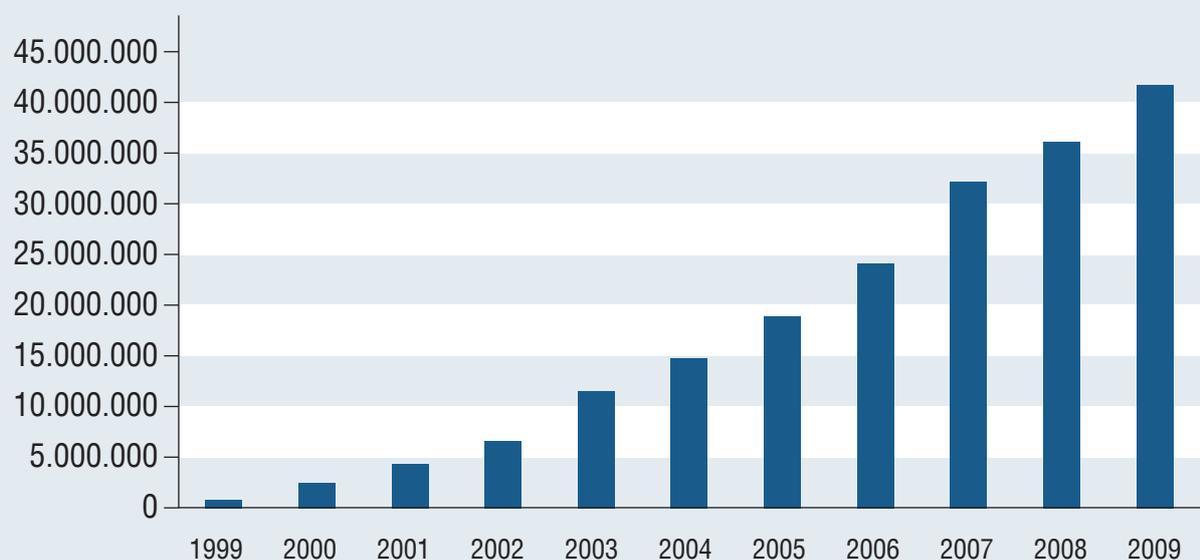
Nutzung der Auskunftsdienste

www.vgn.de

Visits



Page Impressions

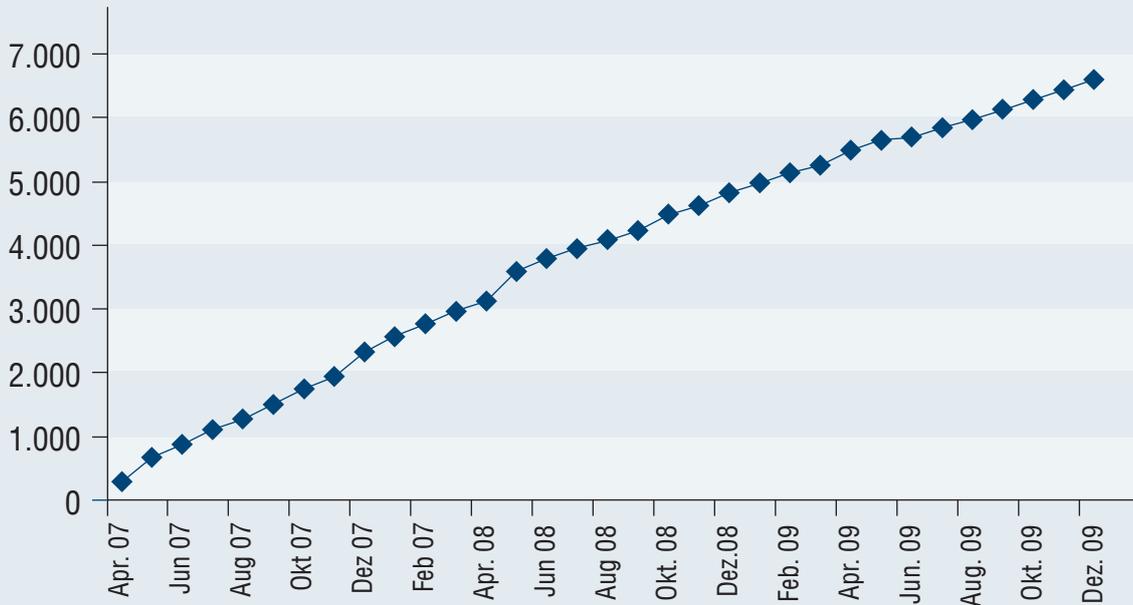


Sonstige Dienste

Anrufer VGN Info-Telefon	49.613
Anrufer Automatische telefonische Auskunft	36.390
SMS-Fahrplanauskünfte	7.862
Visits www.wap.vgn.de	143.664

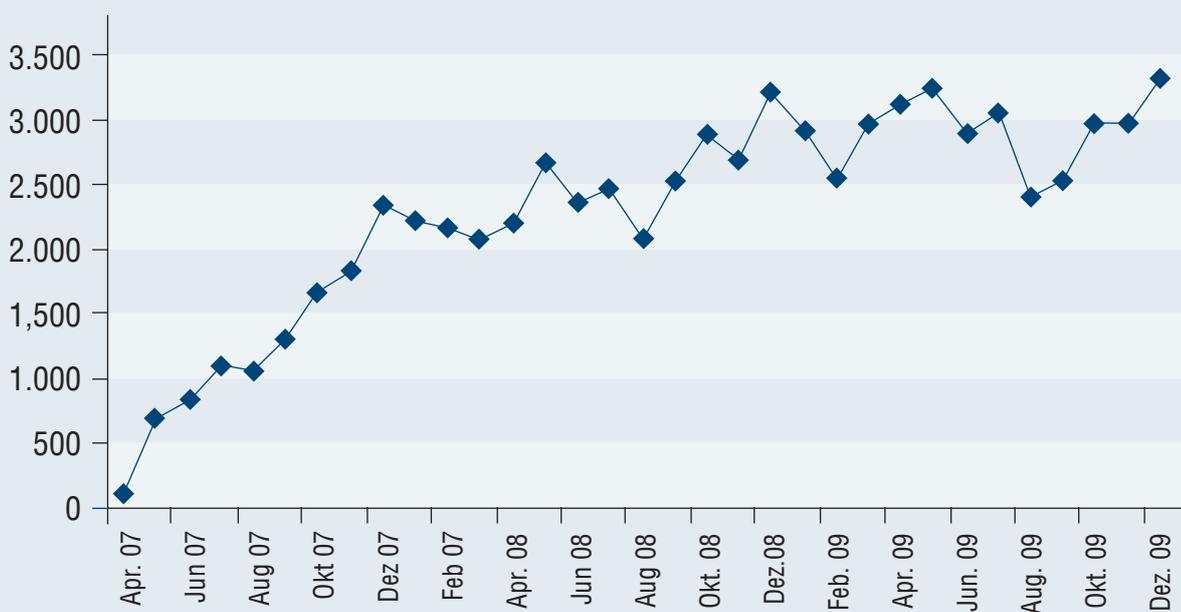
Kundenentwicklung

Gesamt Kunden: 6.600



Ticketkäufe

Verkaufte Tickets pro Monat



Der VGN im Überblick

Verkehrsgebiet	2006	2007	2008	2009
Kreisfreie Städte	6	6	6	6
Kreise	17 (davon 7 teilw.)	17 (davon 7 teilw.)	17 (davon 7 teilw.)	17 (davon 7 teilw.)
Fläche	11.542 qkm	11.750 qkm	11.750 qkm	11.750 qkm
Einwohner	2,19 Mio.	2,22 Mio.	2,22 Mio.	2,2 Mio.
Pkw-Bestand	1,24 Mio.	1,30 Mio.	1,17 Mio. ¹⁾	1,24 Mio.
Pkw/Tsd. Einwohner	567	579	524 ¹⁾	527

Verkehrsbedienung				
Verkehrsunternehmen				
- Gesellschafter	8	8	8	8
- Assoziierte Unternehmen	83	86	86	86
Haltestellen	6.763	6.873	6.902	6.920
Linien (Gesamt)	539	543	545	548
- S-Bahn	3	3	3	3
- Regionalbahn	21	22	22	22
- U-Bahn	2	2	3	3
- Straßenbahn	6	6	6	6
- Bus	507	510	511	514

Betriebsleistungen *1)	2007	2008	2009
Nutz-Zug-/Nutz-Wagen-Kilometer (Gesamt)	71,1 Mio. km	73,3 Mio. km	74,5 Mio. km
- S-Bahn	2,3 Mio. km	2,3 Mio. km	2,3 Mio. km
- Regionalbahn	14,6 Mio. km	14,6 Mio. km	15,0 Mio. km
- U-Bahn / Straßenbahn	6,6 Mio. km	7,4 Mio. km	7,4 Mio. km
Bus	467,6 Mio. km	49,0 Mio. km	49,8 Mio. km
Platzkilometer	18.925,0 Mio. km	19.455,0 Mio. km	18.857,0 Mio. km
Verbundbeförderungsfälle	228,5 Mio.	234,4 Mio.	231,3 Mio.

Aufwand und Ertrag - Verbundverkehr *1)			
Erträge - Netto (Gesamt)	254,5 Mio. EUR	272,5 Mio. EUR	273,5 Mio. EUR
Verkehrserlöse einschl. Zweckverbandzuschüsse	210,8 Mio. EUR	227,0 Mio. EUR	230,4 Mio. EUR
sonst. Erträge (einschl. Erstattung SchwbG und Ausgleichszahlungen § 45a PBefG)	43,7 Mio. EUR	45,5 Mio. EUR	43,1 Mio. EUR
Aufwand - Netto	500,2 Mio. EUR	512,0 Mio. EUR	524,2 Mio. EUR
Aufwanddeckungsfehlbetrag	245,7 Mio. EUR	239,5 Mio. EUR	250,7 Mio. EUR
Aufwanddeckungsgrad	50,9 %	53,2 %	52,2 %

*1) z.T. Planwerte



Impressum

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

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

Geschäftsführer:
Jürgen Haasler
Prof. Dr. Willi Weißkopf

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

Fotos:
DB AG/Bartlomiej Banaszak
DB AG/Thorsten Bühn
Brigitte Grüner
Jim Albright
Matthias Hoch
Regierung von Mittelfranken, Markus Mader
Klaus Schillinger
SandAchse
Stadtwerke Bamberg
VAG/Claus Felix
VGN/Peter Kolb
VGN/Peter Roggenthin
VGN/Gerhard Zuber, Manfred Rupp

Werbemittel:
Werbeatelier Kolvenbach-Post, Nürnberg

Gestaltung:
Instant Elephant, Fürth

Druck:
Fahner GmbH, Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

VAG	DB BAHN Regio Franken	ESTU Städtische Verkehrsbetriebe	DB BAHN Frankenbus
infra Nürnberg-Verkehrsgesellschaft	BVB Busverkehr	STADTVERKEHR Städtische Verkehrsbetriebe	GPV Gemeinsamer Personennahverkehr
			GKV
Partner im VGN			