



VERBUNDBERICHT 2012



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis



Inhaltsverzeichnis

Grußwort	3
Verbundgebiet und Struktur	4
25 Jahre VGN	6
Geschäftsjahr 2012	8
Tarif	10
Demografischer Wandel	12
StUB	14
SPNV	16
Planung	22
Vertrieb	26
Kommunikation/Service	28
Freizeitverkehr	34
Zahlen, Daten, Fakten	36
Impressum	51



*Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Vorsitzender des ZVGN*

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

im September 2012 konnten die Partner im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg auf ein erfolgreiches Vierteljahrhundert für den Nahverkehr zurückblicken. Die Idee eines gemeinsamen Verkehrsverbundes entstand schon Ende der 1960er Jahre aus der Einsicht, dass die regionalen Verkehrsprobleme nur durch eine Zusammenarbeit über die Grenzen einzelner Städte und Landkreise hinaus gelöst werden können. Die Vorteile und Erfolge des 1987 gestarteten Verbundes waren schnell zu erkennen und der VGN ist mit seiner Fläche sowie der Zahl der Partner stark gewachsen. Heute gehören ihm 15 Landkreise und acht kreisfreie Städte an. So ist der VGN ein gutes Beispiel für regionale Zusammenarbeit und gilt als Wegbereiter der Metropolregion Nürnberg.

Mehr als 223,6 Millionen Fahrten haben die Bewohner im Jahr 2012 mit den Bussen und Bahnen des VGN unternommen. Sie nutzten das gut ausgebaute Streckennetz, die Fahrtenangebote von Regionalbahnen, S- und U-Bahn sowie das weit verzweigte Netz der Buslinien. Auch die Serviceleistungen von Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft werden geschätzt. Die Beiträge im vorliegenden Verbundbericht zeigen sehr anschaulich, dass kontinuierlich an der Verbesserung dieser Verkehrs- und Serviceangebote gearbeitet wird um den Fahrgästen weiterhin einen attraktiven ÖPNV mit hohen Standards bieten zu können. Das beweisen auch die Nahverkehrspläne

der Städte und Landkreise, die den vorhandenen ÖPNV nicht fortschreiben, sondern ihn auf die Ansprüche der Fahrgäste sowie die Anforderungen in der Zukunft ausrichten.

Dabei ist die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Städten wie im ländlichen Raum eine große Herausforderung. Gerade in den Städten, wo leistungsfähige Verkehrssysteme mit einem dichten Liniennetz und Taktfahrplänen an allen Wochentagen sowie nachts erwartet und geboten werden, reichen die Fahrgeldeinnahmen und Fördermittel zur Finanzierung nicht aus. Die Kommunen gleichen die Defizite mit ihren begrenzten Haushaltsmitteln aus. Vor diesem Hintergrund ist es nötig, die Nutzer des ÖPNV stärker an der Finanzierung der Angebote zu beteiligen. So wurden zum 1. Januar 2012 in den Städten Fürth und Nürnberg neue Tarifstufen eingeführt, in der Stadt Erlangen zum Jahresanfang 2013. Im ländlichen Raum stehen angesichts sinkender Einnahmen aus dem Schülerverkehr Verkehrsunternehmen wie Landkreise vor der Aufgabe, der Bevölkerung auch weiterhin ein gutes Verkehrsangebot zu sichern. Mit dem demografischen Wandel werden bedarfsgesteuerte Verkehre mit rechnergesteuerter Fahrzeugdisposition und komfortabler Fahrtbestellung per Handy und Internet künftig den ÖPNV im ländlichen Raum prägen und unverzichtbarer Bestandteil der Mobilitätssicherung sein.

Trotz der großen Leistungen in den vergangenen 25 Jahren sind die Pla-

nungen für den Ausbau der Infrastruktur in der Region nicht abgeschlossen. Beispiele sind die Romantische Schiene und die Hesselbergbahn, die im westlichen Mittelfranken einen großen Beitrag zur Strukturentwicklung leisten könnten. Im bestehenden regionalen Schienennetz wird noch der Ausbau der Strecken in den Sektoren West und Nordost nach S-Bahn-Standard geprüft. Ein Projekt mit großer Bedeutung im Verdichtungsraum ist die Stadt-Umland-Bahn Erlangen, die den Wirtschafts- und Hochschulstandort Erlangen mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt und der Nachbarstadt Nürnberg verknüpft.

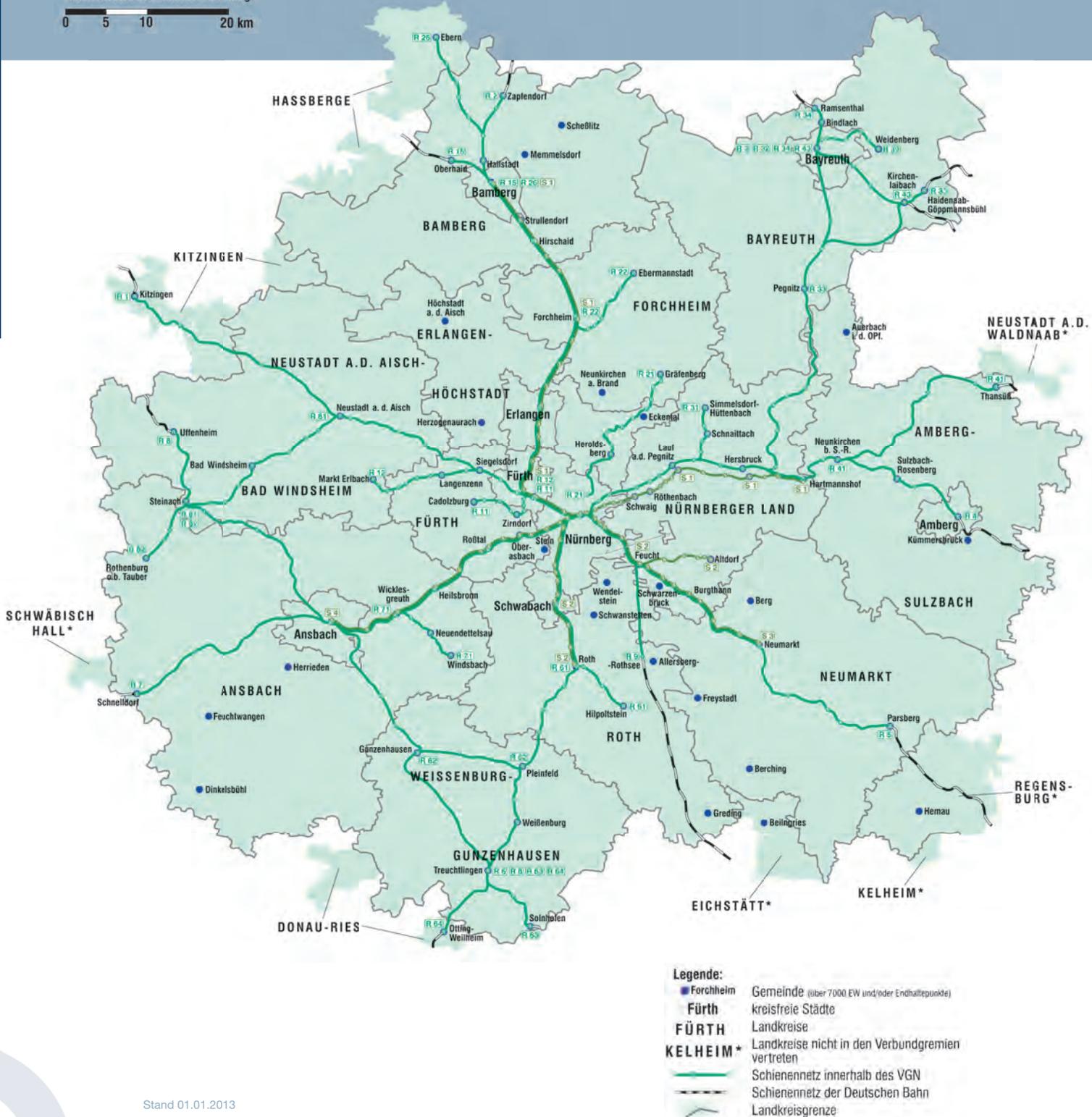
Dem VGN stehen auch in den nächsten Jahrzehnten große Herausforderungen bevor. Dazu wünsche ich den Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und der Verbundgesellschaft weiterhin viel Erfolg!

Dr. Ulrich Maly



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

0 5 10 20 km



Stand 01.01.2013



Verbundgebiet und Struktur des VGN

Mit einem Bedienungsgebiet von 14.000 Quadratkilometern, das entspricht einem Fünftel der Fläche des Freistaats Bayern, liegt der VGN an der zweiten Stelle unter den deutschen Verkehrsverbänden. In seinem Einzugsbereich leben rund 2,6 Millionen Menschen.

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

● Die Aufgabenträger

Die Basis des gesamten Vertragswerks im VGN ist der Grundvertrag. Er definiert die Ziele und Aufgaben des Verkehrsverbundes und regelt die Zusammenarbeit der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr. Damit liegt die politische Verantwortung für den allgemeinen ÖPNV in den Händen der kreisfreien Städte und Landkreise. Das entsprechende Verbundgremium ist der Grundvertragsausschuss (GA). Zu Tarifänderungen sowie dem Erfolgsplan und der Erfolgsrechnung für den Verbundverkehr ist seine Zustimmung erforderlich. Bei übergreifenden Verbundangelegenheiten fällt dem GA das Letztentscheidungsrecht zu. Derzeit sind acht kreisfreie Städte und 15 Landkreise im GA vertreten.

Als operatives Organ der Aufgabenträger koordiniert der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

● Die Verkehrsunternehmen

Die Zuständigkeit für die unternehmerischen und betrieblichen Belange verbleibt nach dem Grundvertrag bei den Verkehrsunternehmen. Ihr oberstes Entscheidungsorgan ist die Gesellschafterversammlung (GV) der Verbundgesellschaft (VGN GmbH). Vertragliche Basis ist der Gesellschaftsvertrag. Gesellschafter sind die DB Regio AG und das Regionalbusunternehmen Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), seitens der kommunalen Verkehrsunternehmen die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, infra fürth verkehr gmbh, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH (ESTW), Bayreuther Verkehrs- und Bäder-GmbH, Stadtverkehr Schwabach GmbH und die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen (GKV). Die Interessen assoziierter Verkehrsunternehmen vertritt die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen (GPV).

● Die Verbundgesellschaft

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



Grund zum Feiern: 25 Jahre VGN

Mit einem doppelten Paukenschlag hat vor 25 Jahren eine neue Epoche des Nahverkehrs im Großraum Nürnberg begonnen: Zeitgleich mit der Eröffnung der ersten S-Bahn von Nürnberg nach Lauf ging der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) an den Start. 2012 feierte der VGN zusammen mit Fahrgästen und Verbundpartnern das Jubiläum.

Zu den Gründungsmitgliedern des VGN gehörten fünf kreisfreie Städte, zehn Landkreise und fünf Verkehrsunternehmen, die mit 127 Linien das Verkehrsangebot auf anfangs 4600 Quadratkilometern stellten. Einige „Männer der ersten Stunde“ waren auch auf der 25-Jahr-Feier im Historischen Rathaussaal der Stadt Nürnberg vertreten: ehemalige Oberbürgermeister, Altlandräte, die früheren Vorstände und Geschäftsführer der Verkehrsunternehmen. Auch die langjährigen Verbundgeschäftsführer Norbert Mahr und Professor Willi Weißkopf zählten zu den Gästen.

Was heute selbstverständlich ist, nämlich mit einem Ticket mehrere Verkehrsmittel nutzen zu können, war 1987 ein großer Fortschritt, der allerdings hart erkämpft werden musste. „Von Beginn an galt es, unterschiedlichste Interessen unter einen Hut zu bringen“, sagte Anja Steidl, die amtierende Vorsitzende der Gesellschafterversammlung. Dass dies dem VGN gelungen ist, bezeichnete sie als „fantastische Erfolgsstory“. „Wir haben es nicht zuletzt dem VGN zu verdanken, dass wir hier eine sehr dynamische Wirtschaftsregion haben“, betonte Bayerns Wirtschaftsstaatssekretärin Katja Hessel. Dass der Verbund kein Selbstzweck sei, sondern der Versuch, den ganzen Raum mit bezahlbarer Mobilität für alle zu erschließen, unterstrich auch Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly, der



den VGN als „Mutter der Metropolregion“ bezeichnete.

Standen anfangs noch die Pendlerbeziehungen im Fokus der Verbundplaner, spielte bei den späteren Erweiterungen der Freizeitverkehr eine immer wichtigere Rolle. „Der VGN ist ein starker Partner des Tourismusverbands“, lobte dessen Vorsitzender, Innenminister

Joachim Herrmann. Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sei nicht nur in den Städten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, sondern ebenso in den Tourismus- und Freizeitgebieten.

Seit 1987 wurde das Gebiet des Verkehrsverbunds mehrmals erweitert, so dass heute 15 Landkreise und acht





Bus

1987-2012

25 Jahre VGN

U

S

R

kreisfreie Städte in den Verbundgemeinden vertreten sind. Mit dem Beitritt der Regionen Bamberg und Bayreuth im Jahr 2010 ist der VGN auf über 14 000 Quadratkilometer gewachsen und damit der flächenmäßig zweitgrößte Verkehrsverbund Deutschlands. „Der Ausbau eines leistungsfähigen Schienennetzes ist noch nicht abgeschlossen“, erklärte der für Infrastrukturplanung zuständige VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder. „Eine weitere Herausforderung sehen wir im demografischen Wandel“, ergänzte sein Geschäftsführungskollege Jürgen Haasler. Es gehe nun darum, mit neuen Konzepten weiterhin ausreichende und finanzierbare Verkehrsangebote bereit zu halten.

● **Staffellauf**

Mit der Feierstunde im September setzte der VGN einen würdigen Schlusspunkt unter das Jubiläumsjahr. Schon den ganzen Sommer über gab es Aktionen für Fahrgäste und Bevölkerung. Wie bei einem Staffellauf tourte das VGN-InfoMobil drei Monate lang durch die kreisfreien Städte und Landkreise im Verbundgebiet. An allen 18 Standorten erwartete die Besucher

neben Beratung zu Tickets und Fahrtenangeboten ein Gewinnspiel. Fahrgäste, die beim InfoMobil kein Losglück hatten, konnten ein Jubiläumsticket kaufen, das zum Preis eines TagesTickets vier Tage verbundweit gültig war. HandyTicket-Kunden erhielten ab dem 27. September 25 Tage lang 25 Prozent Rabatt auf alle HandyTickets. Langjährige Abo-Kunden lud der VGN zu einer Jubiläumsfeier ins Historische Straßenbahndepot ein. Rund 1 000 Gäste feierten hier 25 Jahre VGN und 30 Jahre JahresAbo der VAG und genossen das bunte Programm.

● **Fotowettbewerb**

Bereits im Vorfeld des Jubiläums hatte der VGN zu einem Fotowettbewerb eingeladen. Denn wer viel unterwegs ist, sieht und erlebt viel. Unter den 1 350 eingesandten Bildern waren künstlerische Aufnahmen genauso wie originelle Schnappschüsse. Als Gesamtsieger ging Thomas Voigt mit seiner Zukunftsvision „Thon 2042“ aus dem Wettbewerb hervor. Mit den besten Bildern gestaltete der VGN einen Kalender für 2013, dessen Erlös an die „Tafeln“ im Verbundgebiet ging.





Positive Entwicklung bei Bussen und Bahnen 2012

Das Rekordergebnis des Vorjahres bei den Fahrgastzahlen konnte der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) im Geschäftsjahr 2012 noch leicht verbessern. Deutliche Zuwächse gab es bei den Stammkunden. Im Berufsverkehr machen sich die Erfolge der S-Bahn Nürnberg bemerkbar.

Ein leichtes Plus bei der Nachfrage verzeichnet der VGN für 2012. In seinem Gebiet sind vergangenes Jahr statistisch 223,64 Millionen Fahrten mit Bussen und Bahnen unternommen worden. Das sind rund 130 000 Fahrten (0,1 Prozent) mehr als beim Rekordergebnis von 2011. Deutliche Zuwächse gab es im Berufsverkehr, bei den Tickets für Studierende sowie den Weitfahrern. Im Regionalverkehr stieg die Zahl der Fahrten um ein Prozent. Leicht rückläufig war die Entwicklung in den Stadtverkehren. Hier nahmen die Fahrten im Schnitt um 0,4 Prozent ab. Die stärkere Anhebung der Fahrpreise in den Städten Nürnberg und Fürth zu Jahresbeginn 2012 führten vor allem zu Veränderungen in der Ticketwahl der Fahrgäste, was sich bei der Hochrechnung auf Fahrten dämpfend auf das Gesamtergebnis auswirkt. Bezogen auf echte Kunden dürften sich in Nürnberg und Fürth kaum Abwanderungen ergeben haben. Zählungen der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft deuten sogar auf einen Anstieg der Fahrgastzahlen in Nürnberg hin.

● Statistische Effekte

Verzerrt wird die Hochrechnung der Verkaufsergebnisse auf fiktive Fahrgastzahlen durch Veränderungen im Kaufverhalten der Fahrgäste in Nürnberg und Fürth. Auf die stärkeren Preisanhebun-

gen durch die Einführung neuer Tarifstufen in den beiden Städten reagierten sie in erster Linie mit dem Wechsel zu günstigeren Tickets, die der tatsächlichen Nutzung vermutlich mehr entsprechen – so etwa von der MobiCard zur Solo 31 oder zu den Abos. Da diese Fahrkarten in der Statistik jedoch mit niedrigeren Fahrtenhäufigkeiten hinterlegt sind, führen diese Wanderungen innerhalb des Sortiments rechnerisch zu einem Rückgang von Fahrten. Die starken Veränderungen im Kauf- und Mobilitätsverhalten der Fahrgäste in den letzten Jahren machen es nötig, das statistische Verfahren anhand harter Daten aus Zählungen und Befragungen neu zu kalibrieren. Das wird mit dem Vorliegen der Ergebnisse aus der verbundweiten Verkehrserhebung von 2012 geschehen.

● Trend zum JahresAbo hält an

Einen neuen Höchststand erreicht die Zahl der Stammkunden, die mit einem JahresAbo unterwegs sind. Großen Anteil daran hat der Erfolg der S-Bahn Nürnberg. Das verbesserte Verkehrsangebot und die modernen Züge kommen bei den Fahrgästen gut an. Im Berufsverkehr profitiert der VGN zudem von den 2012 stark gestiegenen Benzinpreisen. Bedingt durch die sinkenden Schülerzahlen geht der Absatz der Schülerwertmarken dagegen weiter zurück.

Besonders Berufspendler setzen vermehrt auf das JahresAbo. Um 4,9 Prozent steigen dessen Verkaufszahlen, der Zuwachs beim FirmenAbo beträgt 3,6 Prozent. Viel Zuspruch erfährt das JahresAbo Plus, bei dem für einen geringen Aufpreis zu bestimmten Zeiten weitere Personen mitgenommen werden können. Diese Variante verzeichnet eine Zunahme um knapp 27 Prozent. Mittlerweile haben 77 000 Kunden ein VGN-JahresAbo in der Tasche, das sind rund 3 400 Abokunden mehr als 2011. Die Verkäufe bei den MobiCards nehmen um 10,1 Prozent ab. Vor allem Singlennutzer wechseln wie in den Vorjahren zu den persönlichen Zeitkarten, zur Solo 31 sowie den Abos. Diese Entwicklung entspricht der Zielsetzung im VGN.

● Mehr Studenten – weniger Schüler

Im Ausbildungsverkehr profitiert der VGN von der hohen Zahl von Studierenden an den Hochschulstandorten im Verbundgebiet. 14 Prozent mehr Semesterwertmarken und Semestertickets wurden 2012 verkauft. Die Zahl der ausgegebenen Wertmarken für Schüler sank im selben Zeitraum jedoch um 0,2 Prozent. Der Rückgang verläuft derzeit noch gebremst, weil Jugendliche insgesamt länger im Bildungssystem verbleiben. In

den kommenden Jahren werden die Schülerzahlen allerdings drastisch sinken, was zu rückläufigen Ergebnissen im Ausbildungsverkehr führen wird.

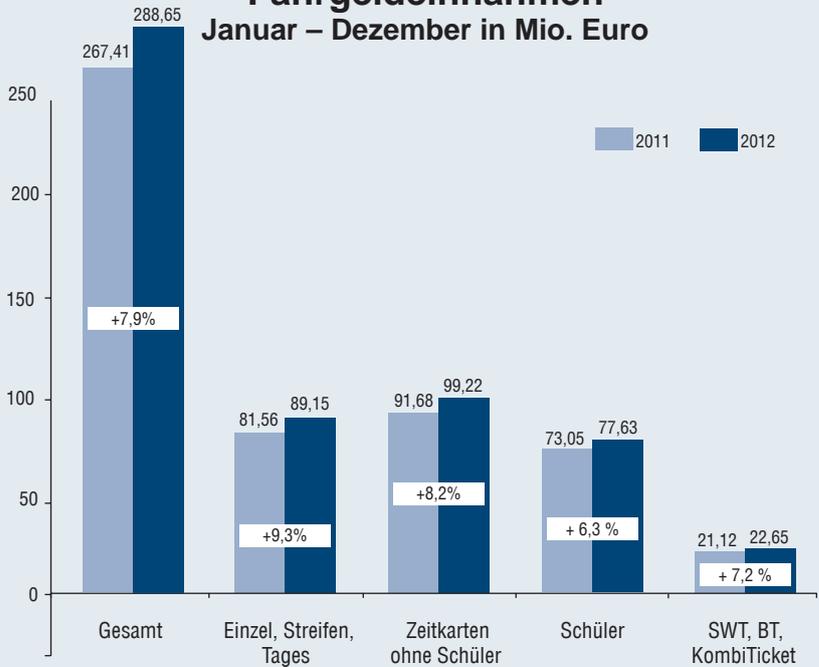
● Plus im Gelegenheitsverkehr

Im Gelegenheitsverkehr nehmen die Verkäufe der Einzelfahrscheine um 5,4 Prozent zu. Wie in den Vorjahren geht der Absatz der Streifenkarten zurück, zuletzt um 2,7 Prozent. Insgesamt wurden im Gelegenheitsverkehr 3,5 Prozent mehr Fahrkarten verkauft und 48,6 Millionen Fahrten unternommen. Hoher Beliebtheit erfreut sich weiterhin das TagesTicket Plus. Vor allem Ausflügler haben es über 1,4 Millionen Mal gekauft (+3,5 Prozent).

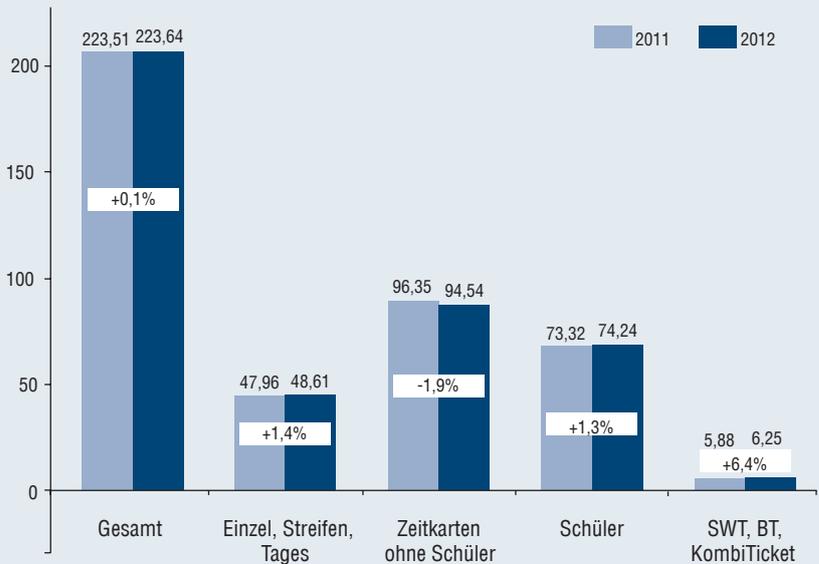
● Einnahmen gestiegen

Die Erlöse aus dem Verkauf von Fahrkarten sind im vergangenen Jahr um 7,9 Prozent auf 288,65 Millionen Euro gestiegen. Die Verbesserung in Nürnberg beträgt 9,9 Prozent, in Fürth 14 Prozent. Insgesamt tragen die Fahrgeldeinnahmen zu knapp 43 Prozent zur Deckung der Aufwendungen bei.

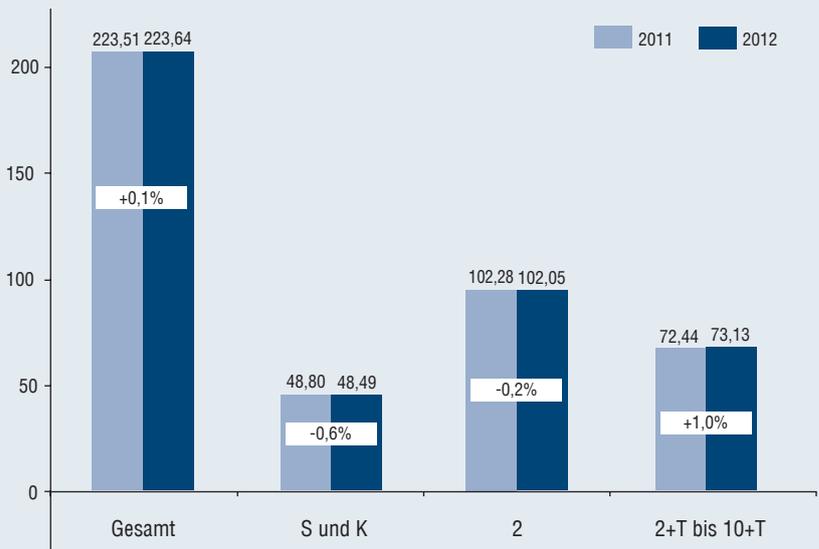
**Fahrgeldeinnahmen
Januar – Dezember in Mio. Euro**



**ÖV-Fahrten
Januar – Dezember in Mio.**



**ÖV-Fahrten in den Tarifstufen
Januar – Dezember in Mio.**



Tarifreform in Nürnberg, Fürth und Erlangen

Seit Jahresbeginn 2012 gelten in Nürnberg und Fürth neue Tarifstufen. Mit ihrer Einführung wurde das Tarifniveau deutlich angehoben. Damit konnte in beiden Städten das Ziel, die Einnahmen zu steigern und einer höheren Belastung des kommunalen Haushalts entgegenzuwirken, erreicht werden. Im Frühjahr 2012 erfolgten in Erlangen entsprechende Beschlüsse zu einer Tarifanpassung zum 1. Januar 2013.

In Großstädten bestehen hohe Erwartungen an den ÖPNV. Die Bevölkerungsdichte sowie zahlreichen Arbeitsplätze erfordern leistungsfähige Liniennetze mit engen Fahrplankontakten. Politik und Bevölkerung erwarten ein attraktives Angebot, mit langen Betriebszeiten an allen Wochentagen. Für den Umwelt- und Klimaschutz sind moderne Fahrzeugflotten im Einsatz. Komfort, Sauberkeit und weitere Serviceleistungen runden das Angebot ab. Doch die hohen Standards und Leistungen haben auch ihren Preis, der durch Einnahmen und Fördermittel in zunehmendem Maße nicht mehr gedeckt werden kann. Wachsende Defizite belasten somit die kommunalen Haushalte. Deshalb hatten 2010 und 2011 die Aufsichtsräte der Verkehrsunternehmen sowie die Stadträte in Fürth und Nürnberg beschlossen, das

Tarifniveau in ihren Stadtverkehren entsprechend anzuheben.

● Tarifstufe A in Nürnberg

Seit 1. Januar 2012 gilt für Fahrten im Tarifgebiet Nürnberg-Fürth-Stein (Zonen 100/200) die neue Tarifstufe A. Diese liegt preislich zwischen der bis dahin gültigen Tarifstufe 2 und der nächst höheren Stufe 2+T. Für Fahrten die über diese beiden Tarifzonen hinausgehen, gilt weiterhin der übliche Zonentarif des VGN. Die Nürnberger Kurzstreckenregelung (bis zum übernächsten Tarifpunkt) blieb unverändert bestehen.

● Zwischenstufe Z in Fürth

Unter damals guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen war 1992 in Fürth

der Kurzstreckentarif auf Fahrten im gesamten Stadtgebiet ausgedehnt worden. Dieser niedrige Fahrpreis war bei den zwischenzeitlich veränderten Bedingungen jedoch nicht mehr zu halten. Deshalb erfolgte die Entscheidung zu einer Tarifpunktregelung für Kurzstreckenfahrten zurückzukehren, wie sie auch in Nürnberg gilt. Bei der Konzeption ist darauf geachtet worden, dass aus den Stadtteilen das nächstgelegene Versorgungszentrum zum Kurzstreckenpreis erreichbar bleibt. Für längere Fahrten innerhalb des Stadtgebiets sollen die Fahrpreise in zwei Schritten wieder auf das Niveau der Tarifstufe 2 zurückgeführt werden. Zum 1. Januar 2012 wurde die Preisstufe Z eingeführt. Der zweite Schritt soll zum 1. Januar 2015 erfolgen.

Neue Tarifstufen ab 1.1.2012!

Im Stadtgebiet Fürth
Tarifstufe Z

Bitte beachten Sie auch die
neue Kurzstreckenregelung in Fürth.

In Nürnberg-Fürth-Stein
(Tarifzonen 100 + 200)
Tarifstufe A

Bitte beachten Sie auch die
neue 5er-Streifenkarte in Nürnberg.



Ausführliche Informationen unter:
www.stadtverkehr-fuerth.de
www.vag.de




Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Partner im VGN

SRU

Das JahresAbo in Fürth.
Macht 365 Tage mobil. Und kostet weniger als ein Handyvertrag.



Mobilität
mal anders betrachtet:
JahresAbo: 33,80 € / Monat*
Smartphone: 49,90 € / Monat

* ab 2012 in Fürth

www.stadtverkehr-fuerth.de




Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Partner in VGN

SRU

Die MobiCard in Fürth.
Reicht länger als eine Tankfüllung. Und kostet weniger.



Mobilität
mal anders betrachtet:
MobiCard: 50,50 €*
40 Liter Tankfüllung Super: 62 €

* ab 2012 in Fürth

www.stadtverkehr-fuerth.de




Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Partner in VGN

SRU

Das TagesTicket in Fürth.
Hält länger als der Snack zwischendurch. Und kostet weniger.



Mobilität
mal anders betrachtet:
TagesTicket: 3,20 €*
FastFood-Steak: 5,10 €

* ab 2012 in Fürth

www.stadtverkehr-fuerth.de




Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Partner in VGN

● Tarifstufe Z in Erlangen

Im April und Mai 2012 beschlossen der Aufsichtsrat der Erlanger Stadtwerke (ESTW) sowie der Erlanger Stadtrat, in der Tarifzone 400 zum 1. Januar 2013 ebenfalls die Tarifstufe Z einzuführen und somit die Fahrpreise stärker anzuheben. Ziel war auch hier das steigende Defizit beim Betrieb der 14 Stadtverkehrslinien zu begrenzen. Von der Änderung mit betroffen waren mehrere Orte im Landkreis Erlangen-Höchstadt.

● Umfassende Information

Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Tarifreformen waren Einsicht und Verständnis für die Notwendigkeit einer stärkeren Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des ÖPNV-Angebots. Zudem sollte den Fahrgästen durch gründliche Information die Umstellung erleichtert werden. Über die Tagespresse, Kundenzeitungen, Newsletter, Funkspots, das Internet sowie Plakate wurde die Öffentlichkeit über die Einführung der neuen Preisstufen informiert. Ausführliche Broschüren mit allem Wissenswerten sowie Antworten auf die wichtigsten Fragen wurden ausgelegt und zum Teil an die Haushalte verteilt. In Fürth und Erlangen veranschaulichte eine von der infra fürth

verkehr gmbh bzw. den ESTW mit der Verbundgesellschaft durchgeführte Werbekampagne den Nutzen und die Preiswürdigkeit des ÖPNV-Angebots. In den Erlanger Umlandgemeinden unterstützte der Landkreis Erlangen-Höchstadt die Kommunikation durch Berichte in Mitteilungsblättern sowie das Auslegen von Prospekten in den Gemeindeverwaltungen.

● Ergebnisse

Ein Jahr nach der Einführung der neuen Tarifstufen in Nürnberg und Fürth war klar: Das Ziel, die Einnahmen der kommunalen Verkehrsunternehmen zu steigern und somit einer höheren Belastung der städtischen Haushalte entgegenzuwirken, wurde erreicht. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen in Fürth um 14 Prozent (Preiserhöhung durchschnittlich 19,4%) sowie in Nürnberg um 9,9 Prozent (Preiserhöhung durchschnittlich 12,1%). Damit konnten die Erhöhungen zu 72 bzw. 81,8 Prozent realisiert werden.

Die Zahl der Fahrten hat sich in beiden Städten statistisch verringert, was aber nicht realen Fahrgastverlusten entspricht. Vielmehr haben sich vor allem die Nutzer von Zeitkarten durch ein optimiertes Kaufverhalten angepasst. Sie wechselten zu den günstigeren

Fahrkarten mit niedriger statistischer Nutzungshäufigkeit, was bei der Hochrechnung der Verkäufe auf Fahrten zu Rückgängen führt. Ein Beispiel: Ein bisheriger Käufer der MobiCard, der sich nun für eine Solo 31 entscheidet, verursacht in der Statistik einen Rückgang um 36 Fahrten, bleibt aber als Fahrgast erhalten. Das Absatzplus von rund 21.000 mehr verkauften Solo 31 macht die Dimension der statistischen Effekte deutlich. In Fürth verringerte sich die Zahl der Fahrten rechnerisch um 2,9 Prozent, in Nürnberg um 2,2 Prozent. Die starken Veränderungen im Kauf- und Mobilitätsverhalten der Fahrgäste in den letzten Jahren machen es nötig, das statistische Verfahren anhand harter Daten aus Zählungen und Befragungen neu zu kalibrieren. Das wird mit dem Vorliegen der Ergebnisse aus der verbundweiten Verkehrserhebung von 2012 geschehen. Echte Fahrgastzählungen der VAG an U-Bahnhöfen und in Fahrzeugen ergaben für 2012 sogar einen tatsächlichen Fahrgastzuwachs um 0,6 Prozent. Auswirkungen hatten die Tarifänderungen womöglich bei den Befragungen zum ÖPNV-Kundenbarometer 2012. Beim Preis-Leistungs-Verhältnis ist der VGN mit einem Wert von 3,49 zwar wieder besser als der Branchenschnitt von 3,61, jedoch verringerte sich der Abstand zur Branche. ○



Der ÖPNV im Wandel

Die demografische Entwicklung in den nächsten zwanzig Jahren und der einhergehende Strukturwandel werden den ÖPNV in Stadt und Land erheblich verändern. Dieser Prozess betrifft Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste.

Geprägt ist der demografische Wandel durch eine insgesamt schrumpfende Bevölkerung sowie einen wachsenden Anteil der Älteren in der Gesellschaft. Dabei werden die demografischen Effekte durch Wanderungsbewegungen zwischen dem ländlichen Raum und den Zentren verstärkt. Prognosen zufolge wird die Bevölkerung in der Metropolregion Nürnberg bis 2030 um 5,4 Prozent abnehmen. Gleichzeitig wird der Anteil der über 65-Jährigen um 32 Prozent zunehmen. Mehrere Landkreise im Verbundgebiet sind sogar von einem Bevölkerungsrückgang zwischen acht und elf Prozent betroffen, die Gruppe der Älteren auf dem Land wächst zum Teil um mehr als 50 Prozent. Anders in den Zentren: Die Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen verzeichnet im selben Zeitraum Zuwächse zwischen 0,7 und 3,9 Prozent. In ihrem Umfeld bleibt die Bevölkerung weitgehend stabil.

● Seniorengerechter ÖPNV

Senioren sind heute mehr und länger mobil als früher und pflegen häufig einen aktiven Lebensstil. Bei rückläufigen Altersbezügen dürfte aber der Besitz eines eigenen Pkw künftig zurückgehen. Ältere Menschen werden dann zunehmend auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sein. Mit dem Anwachsen

dieser Bevölkerungsgruppe ergeben sich entsprechende Anforderungen an einen seniorengerechten ÖPNV mit barrierefreien Haltestellen und Fahrzeugen, kurzen Haltestellenabständen, einfacher Orientierung an Bahnhöfen, leicht zu bedienenden Automaten. Längst haben sich die Verkehrsunternehmen auf diese Anforderungen eingestellt und werden der wachsenden Bedeutung weiter Rechnung tragen. Auch bei der Weiterentwicklung der Informations- und Vertriebssysteme gilt es, die Belange der Älteren mit einzubeziehen.

● Strukturwandel im ländlichen Raum

Vom demografischen Wandel besonders stark betroffen ist der ländliche Raum, auf ihn entfallen große Teile des Verbundgebiets. Ein großer Vorteil für die Strukturentwicklung ist jedoch das weit verzweigte Schienennetz des VGN mit vier S-Bahn- und 28 Regionalbahnlinien. Es stellt das verkehrliche Rückgrat der Region dar. Die schrumpfende und alternde Bevölkerung insbesondere in den Landkreisen zeichnet sich schon heute durch den Rückgang der Schülerzahlen ab. Durch ihn wird die wirtschaftliche Basis des regionalen Busverkehrs ausgehöhlt. Es ist zunehmend nicht mehr möglich, mit den Einnahmen aus der Schülerbeförderung Fahrten in anderen

Zeitalagen mitzufinanzieren. Die Ausdünnung von Fahrplänen droht. Gleichzeitig wird die Nahversorgung in den Gemeinden schwieriger, die Versorgungsinfrastruktur wird zentralisiert. Vor diesem Hintergrund ist die Mobilitätssicherung eine bedeutende Aufgabe im ländlichen Raum.

Diese Herausforderungen haben die Landkreise und Gemeinden erkannt. Mit vielseitigen Handlungskonzepten zum demografischen Wandel sichern sie die Daseinsvorsorge und fördern den Erhalt der Infrastruktur. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet der ÖPNV. Dabei setzen die Aufgabenträger verstärkt auf bedarfsorientierte Lösungen. Bemerkenswert ist, dass mit Rufbussen und Anrufsammeltaxi vielerorts das Fahrtenangebot nicht zurückgefahren, sondern wie in den Nahverkehrsplänen vorgesehen, ausgebaut wird. Nach dem Motto „Mehr ÖPNV bei schrumpfender Bevölkerung“ wird die Lebensqualität in den Gemeinden erhöht, der öffentliche Personennahverkehr als Standortfaktor genutzt und versucht, der Abwanderung von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung entgegenzuwirken.

● Mobilität in den Städten

Anders als im ländlichen Raum bleibt die Bevölkerung im Verdichtungsraum



Legende

Veränderung 2028 gegenüber 2008 in Prozent

- bis unter -7,5 *stark abnehmend*
- -7,5 bis unter -2,5 *abnehmend*
- -2,5 bis unter 2,5 *stabil*
- 2,5 bis unter 7,5 *zunehmend*

der unterschiedlichen Verkehrsdienstleistungen, der Tarifgestaltung sowie neuen Vertriebslösungen.

● Rechtsrahmen und Wettbewerb

Mit steigenden Aufwendungen, der Reduzierung von Fördermitteln in den zurückliegenden Jahren sowie sinkenden Schülerzahlen nimmt die Rentabilität vieler Buslinien im ländlichen Raum erheblich ab. Um das Verkehrsangebot aufrecht zu erhalten, sind die Aufgabenträger häufig gezwungen Verkehrsleistungen zu bestellen. Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), die am 1. Januar 2013 in Kraft trat, wurde das nationale Recht an die EU-Verordnung 1370/2007 angepasst. Damit wurden die Bedingungen neu geregelt, unter denen Städte und Landkreise den Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen gewähren können. In vielen Fällen ist eine Direktvergabe nun nicht mehr möglich und die Leistungen sind auszuschreiben. Eingesessene Busunternehmer werden sich deshalb vermehrt dem Wettbewerb stellen müssen. Die Verkehrsangebote und die Unternehmerlandschaft im ländlichen Raum werden sich in den kommenden Jahren stark verändern.

weitgehend stabil. Besonders in den Städten Bamberg (+1,9 %), Erlangen (+ 0,7 %), Fürth (+ 3,9 %) und Nürnberg (+ 2,5 %) wird die Zahl der Einwohner bis 2030 anwachsen. Die Zentren ziehen mit Arbeits- und Ausbildungsplätzen besonders die jungen und mobilen Gruppen an. Diese haben eher hohe Ansprüche an die Mobilitätsangebote. Bei den Jungen nimmt die Bedeutung des Pkw als Statussymbol ab,

oft verzichten sie aus Kostengründen und wegen der guten Alternativen in den Städten auf eine Anschaffung. Der Trend zur multimodalen Mobilität mit einem Mix aus ÖPNV, Pkw, Fußwegen und der Nutzung von Carsharing, Fahrrädern (eigene oder Verleih) sowie Mitfahrgelegenheiten verstärkt sich. Auf diese Entwicklung wird sich der ÖPNV einstellen müssen. Dabei stellen sich Fragen nach der Zusammenführung



Stadt-Umland-Bahn Erlangen jetzt im GVFG- Programm

Einen wichtigen Meilenstein hat die Stadt-Umland-Bahn Erlangen (StUB) im Jahr 2012 erreicht: Seit August liegt eine Untersuchung vor, die ihr einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,10 bescheinigt. Damit war die Voraussetzung für eine Anmeldung zum GVFG-Bundesprogramm geschaffen.

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurden Untersuchungen für eine Stadt-Umland-Bahn erstellt, da der Wirtschafts- und Universitätsstandort Erlangen mit dem angrenzenden Landkreis zu den attraktivsten in Bayern gehört. Neben den Hochschuleinrichtungen haben dort Weltunternehmen wie Siemens, Adidas, Puma oder Schaeffler ihren Sitz. Daraus resultiert eine hohe Belastung durch den motorisierten ÖPNV, insbesondere in der Stadt Erlangen. Einzigartig ist, dass die Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt die der Einwohner übersteigt. Zu den 60000 Einpendlern Erlangens tragen weitere 15000 Auspendler zum hohen Verkehrsaufkommen bei. Schon heute ist das bestehende Bussystem zwischen Nürnberg und Erlangen sowie zwischen Erlangen und Herzogenaurach an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit angelangt, trotz der zahlreichen Verstärkerfahrten. Zum Wintersemester 2012 wurde das Angebot auf der Linie 30 zwischen Thon und Erlangen

in der Spitzenstunde nochmals auf neun Fahrten pro Stunde verdichtet. Im Sommer 2012 wurde sogar der Einsatz von Doppeldeckerbussen getestet. Die Möglichkeit des Umstiegs auf ein leistungsfähiges schienengebundenes Verkehrsmittel scheint daher dringend geboten.

● Grundsatzbeschluss

Am Ende eines intensiven Planungs- und Diskussionsprozesses steht nun das so genannte reduzierte T-Netz mit einer Nord-Süd-Verbindung zwischen Nürnberg/Am Wegfeld und Erlangen, sowie einem Ost-West-Ast von Uttenreuth nach Herzogenaurach. Verknüpft werden beide Äste am Knotenpunkt Arkaden in Erlangen. Die Kosten für die Planung liegen bei 36,5 Millionen Euro, die der geschätzten Fahrweginvestitionen bei 244 Millionen Euro, auf den Preisstand 2019 hochgerechnet bei rund 365 Millionen Euro. Die Realisierung des Projekts ist daher nur mit hoher Förderung durch Bund und Freistaat machbar.

Nach kontroverser politischer Diskussion fällten der Stadtrat Erlangen und der Kreistag Erlangen-Höchstadt im September 2012 jeweils den Grundsatzbeschluss, die StUB für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden. Der Nürnberger Stadtrat hatte sich bereits im Frühjahr dafür ausgesprochen. Mitte Oktober meldeten Kommunen und Landkreis das Projekt für das

Förderprogramm beim Bayerischen Wirtschaftsministerium an. Die Regierung von Mittelfranken prüfte die Antragsunterlagen unter Mitwirkung von Verbundgesellschaft und ZVGN. Sie kam zu dem Schluss, die Antragstellung zu befürworten, forderte aber zu einzelnen Bauwerken eine vertiefte Kostenschätzung.

In einem Spitzengespräch einigten sich die Oberbürgermeister der Städte Nürnberg und Erlangen sowie der Landrat des Landkreises Erlangen-Höchstadt, dass Fachleute in den jeweiligen Verwaltungen die vertiefende Überprüfung der Kostenschätzungen zu aufwändigen Bauwerken übernehmen. Bis zum Frühjahr 2013 hatte das Erlanger Baureferat die Kostenschätzung für 14 Bauwerke geprüft und kam zu dem Ergebnis, dass sich die Abweichungen von bisherigen Schätzungen in vertretbarem Umfang bewegen. Die vertiefende Untersuchung von zwei weiteren Bauwerken übernehmen externe Gutachter.

● Anmeldung

Im Februar 2013 hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie das Projekt beim Bundesverkehrsministerium zur Aufnahme in das GVFG-Förderprogramm angemeldet. Die StUB ist zunächst für die Kategorie C angemeldet, was bedeutet, dass das Vorhaben vorerst bedingt aufgenommen wird. Eine Hochstufung in die Kategorie





A (Vorhaben endgültig aufgenommen) kann erst dann erfolgen, wenn dem Bund alle dafür erforderlichen Kostenberechnungen vorliegen.

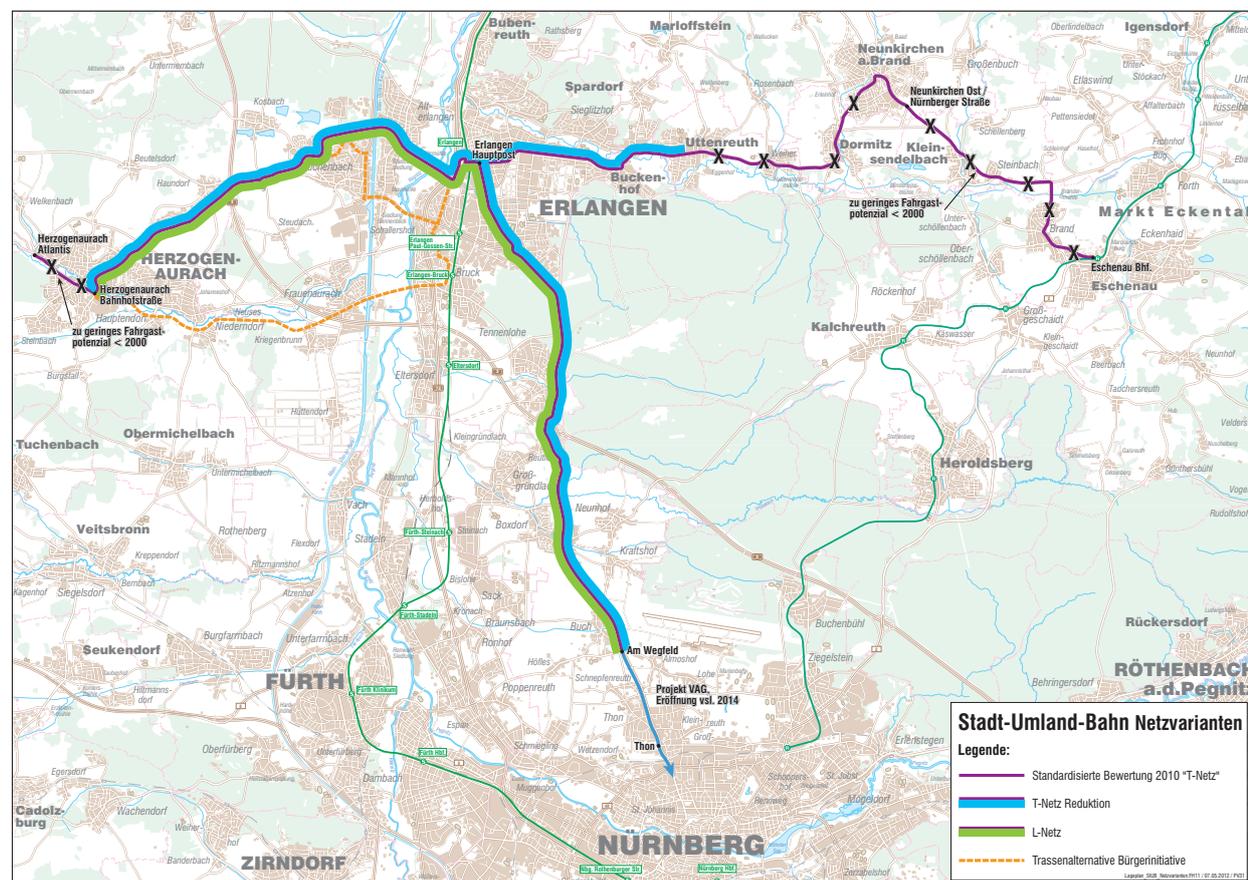
Bereits in der Kabinettsitzung am 18. Dezember 2012 in Nürnberg bekannte sich die bayerische Staatsregierung klar zur StUB. Bayerns Verkehrsstaatssekretärin Katja Hessel wies zwar darauf hin, dass durch den Umfang der bundesweiten Anmeldungen die Finanzierung noch nicht gesichert sei, sagte den Kommunen aber Unterstützung bei der

Suche nach Lösungen zu. Beim Bund würde Sie sich dafür einsetzen, dass auch straßengebundene Streckenabschnitte in die Förderung einbezogen werden. Ansonsten stellte sie einen Härteausgleich durch den Freistaat in Aussicht.

● **Wie geht es weiter?**

Verbindliche Aussagen über das Jahr 2019, also über das Auslaufen der bisherigen GFVG-Förderung hinaus, gibt es derzeit nicht. Bei großen Nahver-

kehrprojekten kann der Prozess von Planung und Realisierung nur Zug um Zug weitergehen. Es liegt jetzt an den Kommunen, die Mittel für vertiefte Planungen bereitzustellen, um belastbare Kostenberechnungen zu erhalten. Erst damit gewinnen sie wie auch die Fördermittelgeber Klarheit darüber, ob die Voraussetzungen für den eigentlichen Zuwendungsantrag zur verbindlichen Aufnahme der StUB erfüllt sind und das Projekt den nächsten Meilenstein auf dem Weg zur Realisierung erreicht.



Gute Noten für die S-Bahn

Das verbesserte Angebot der S-Bahn kommt bei den Fahrgästen gut an. Sie schätzen vor allem den Komfort der neuen Züge der Baureihe ET 442, die höhere Pünktlichkeit sowie die barrierefrei ausgebauten Haltepunkte. So konnte die S-Bahn Nürnberg 2012 eine Steigerung bei den Fahrgastzahlen um 3,6 Prozent verzeichnen.

Die S-Bahn befindet sich nach der Verdreifachung des Netzes auf 224 Kilometer Streckenlänge heute auf der Erfolgsspur. Zwar hätten bereits im Dezember 2010, zum Start des Ergänzungsnetzes, die 42 neuen Züge Fahrt aufnehmen sollen, deren Auslieferung und Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt verzögerten sich jedoch. In einem beispiellosen Kraftakt und mit erheblichem finanziellen Aufwand stellte DB Regio Franken aber ein Ersatzkonzept für ein knappes Jahr auf die Beine. Am 30. November 2011 erfolgte dann der Start für die Triebwagen ET 442. Bis zum April 2012 waren bereits 18 Fahrzeuge unterwegs, zum kleinen Fahrplanwechsel am 10. Juni wurden die letzten Fahrzeuge auf der S 1 nach Hartmannshof durch neue Züge ersetzt und die gesamte S-Bahnlinie 3 nach Neumarkt auf die Triebwagen ET442 umgestellt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 kamen schließlich auch die Fahrgäste auf der S 4 nach Ansbach in den Genuss der neuen Triebwagen. Seit Mitte 2013 sind alle 42 Talente unterwegs.

Die klimatisierten Fahrzeuge, die der Freistaat Bayern gemeinsam mit der DB Regio Franken finanziert hat, setzen bei der S-Bahn Nürnberg neue Maßstäbe im Hinblick auf Ausstattung und Komfort. Der helle, transparente Fahrgastraum mit großen Fenstern, großzügigen Gepäckablagen und 221

bequemen Sitzplätzen schafft ein entspanntes Fahrgefühl. Besonderen Wert hat die S-Bahn Nürnberg auch auf eine behindertengerechte Ausstattung gelegt. Die Züge verfügen über ein behindertengerechtes WC, niveaugleiche Schiebetritte und rollstuhlgerechte Einstiege in den Endwagen. Die Beschriftungen an allen Bedienelementen sind ertastbar, in die Türen ist ein akustisches Türfindesignal eingebaut. Vor allem der Spurtstärke der neuen Züge ist es zu verdanken, dass sich die Pünktlichkeit im Nürnberger Netz erhöht hat. Der Durchschnittswert für 2012 liegt bei 96,3 Prozent, was einer Verbesserung um drei Punkte entspricht.

● Hohe Kundenzufriedenheit

Nach einer Studie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), bei der

in den Jahren 2010, 2011 und 2012 jeweils rund 1200 Fahrgäste befragt worden waren, konnte das Konzept der S-Bahn Nürnberg 2012 mit dem Einsatz der neuen Fahrzeuge und dem Abschluss der Bauarbeiten insbesondere bei der Sauberkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung und beim Sitzplatzangebot punkten. Der Anteil der Fahrgäste, die die S-Bahn Nürnberg weiterempfehlen würden, ist von knapp 77 im Jahr 2010 auf 85 Prozent 2012 gestiegen. Auch bei der bundesweiten Kundenbefragung der Deutschen Bahn 2012 haben die Noten der Fahrgäste die S-Bahn Nürnberg im Vergleich der 13 deutschen S-Bahn-Netze um sechs Plätze nach oben schnellen lassen. 2012 landete sie auf dem vierten Rang. Begleitet wurde die Inbetriebnahme der neuen Züge durch zahlreiche Marketingmaßnahmen. So fand am Sonntag, 15. Juli 2012, eine Zugtaufe in Hart-





mannshof statt. Der Bürgermeister der Gemeinde Pommelsbrunn, Jörg Fritsch und der Teilnetzmanager der S-Bahn Nürnberg, Marco Schimmich, gaben dem Fahrzeug den Namen „Hartmannshof“. Erwachsene konnten bei Musik Bratwurst und Bier genießen, sich über die neuesten Freizeit-Tipps am VGN-Infomobil informieren oder dem Urzeitmuseum bei ermäßigtem Eintritt einen Besuch abstatten. Die kleinen Gäste wurden auf Wunsch geschminkt und vergnügten sich in der Bahn-Hüpfburg. Der Renner waren Luftballons in Form der neuen Züge. Der Erlös aus dem Verkauf ging an den örtlichen Kindergarten. Kostenlose Sonderfahrten zwischen

diesem Bahnhof und Hersbruck (links der Pegnitz) ergänzten das Programm. Der Oberbürgermeister der Stadt Neumarkt, Thomas Thumann, und die Geschäftsleiterin Marketing der DB Regio Franken, Anja Steidl, gaben dann am Sonntag, 21. Oktober, im Bahnhof Neumarkt einem der Fahrzeuge den Namen „Neumarkt i. d. Opf“. Auch hier wurde, wie schon in Hartmannshof und später, im Juni 2013, in Ansbach, kräftig gefeiert. Testfahrten erfreuten die Gäste. Sie ließen sich auch am VGN-Infomobil sowie am Info-Stand der DB beraten und versuchten am Glücksrad einen der begehrten Preise zu gewinnen. Der Verkauf der Luftballons kam hier dem

Familienzentrum Neumarkt zugute. Die Bevölkerung entlang der Strecken war über eine Mailingaktion zur den Aktionstagen eingeladen worden.

● S 1 hält in Steinbühl

Und noch eine Neuerung erfolgte: Seit Ende Dezember 2012 hält auch die S 1 (Hartmannshof – Nürnberg – Forchheim – Bamberg) an der Station Nürnberg Steinbühl, die jetzt auf drei Ebenen mit Aufzug und Rampen barrierefrei ausgebaut ist. Im Zuge des Baus der S-Bahn Nürnberg – Forchheim – Bamberg wurde in der Zwischenebene ein 76 Zentimeter hoher und 140 Meter langer Seitenbahnsteig errichtet. Aufgrund von Verzögerungen bei der Betriebsgenehmigung musste allerdings der geplante Eröffnungstermin zum Fahrplanwechsel vom 9. auf den 28. Dezember verschoben werden. Die obere Ebene wird seit September 2004 von der heutigen S 2 (Altdorf – Nürnberg – Roth) bedient. Im Zwischengeschoss hält nun die S1, die auf der unteren Straßenebene mit den Straßenbahnlinien 4 (Thon – Gibitzenhof) und 6 (Doku-Zentrum – Westfriedhof) verknüpft ist. Umsteiger von und zu den beiden Linien sparen sich dadurch einen Umstieg.



Kurze Wege – schnellere Fahrt

Von mehreren Neuerungen profitieren seit dem Jahr 2012 viele Fahrgäste der Mittelfrankenbahn. Highlight auf der Strecke von Nürnberg nach Neustadt an der Aisch war die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Neustadt-Mitte im Dezember des Jahres. Bereits mit dem Jahresfahrplan 2012 konnten Verbesserungen im Fahrtenangebot auf dieser Strecke erreicht werden. Die Durchbindung von Zügen der Zenngrundbahn bis Nürnberg bringt Vorteile für Pendler und Freizeitfahrgäste.

Prominente Gäste nahmen am 10. Dezember 2012 den neuen Haltepunkt Neustadt-Mitte in Betrieb: Das rote Band durchschnitten der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Bayern, Klaus-Dieter Josel, der Neustädter Bürgermeister Klaus Meier, Bayerns Verkehrsstaatssekretärin Katja Hessel, VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder, Landrat Walter Schneider und Staatssekretär Christian Schmidt (im Bild von rechts).

Der neue Haltepunkt wird von 21 Fahrtenpaaren der Mittelfrankenbahn sowie von drei Regionalexpress-Zügen bedient und ermöglicht eine Fahrzeit von 34 Minuten nach Nürnberg. Er erschließt auf kurzem Weg die südliche Altstadt und das Neubaugebiet Hasengründlein. Auch das Landratsamt und das Schulzentrum liegen in unmittelbarer Nähe. Durch den direkten Schienenanschluss erübrigt sich für viele Schüler der bisherige Bustransfer vom Schulzentrum zum Bahnhof Neustadt. Die 170 Meter langen Bahnsteige sind barrierefrei und mit dynamischen Schriftanzeigern sowie einer Lautsprecheranlage ausgestattet. Die Investitionen von rund 4,9 Millionen Euro wurden von Bund, Freistaat und Deutscher Bahn finanziert.

Schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 hatte sich das Fahrtenangebot für die Pendler auf dieser Strecke

verbessert. Die Abfahrtszeiten der Regionalbahnen zwischen Neustadt und Nürnberg konnten ab ca. 7.30 Uhr um etwa 30 Minuten verschoben werden. Damit verkehren diese nicht mehr kurz nach den Regionalexpress-Zügen sondern halbstündlich versetzt. Daraus ergeben sich ein zeitlich besser verteiltes Angebot für die Fahrgäste sowie eine Entlastung der Züge der Mainfrankenbahn zwischen Würzburg und Nürnberg.

● Die R12 fährt durch

Seit dem Sommer 2012 stehen für die Durchbindung der Züge von Markt-Erlbach bis nach Nürnberg genügend Gleise zur Verfügung. Deshalb fahren jetzt werktags acht sowie an Sonntagen

sieben Zugpaare bis Nürnberg durch. Pendler und Freizeitfahrgäste aus dem Zenngrund haben so die Möglichkeit direkt und ohne den bisherigen Umstieg in Fürth nach Nürnberg zu kommen.

Insbesondere für die Besucher der Klosterhofspiele wurde der Fahrplan auch in den Abendstunden angepasst. Der letzte Zug fährt nun um 23.07 Uhr in Langenzenn ab, wodurch der Anschluss nach den Abendveranstaltungen sichergestellt ist. Besitzer eines VGN-Abos erhielten an den Langenzenner Vorverkaufsstellen erstmals eine Ermäßigung von zwei Euro auf den Eintrittspreis.



Direkt zum Zug: neue P+R-Anlagen



Berufspendler dazu zu bewegen, ihr Auto stehen zu lassen und den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, ist gerade für Ballungsräume eine elementar wichtige Aufgabe. Park and Ride-Anlagen sind dabei ein bewährtes Instrument. 2012 wurden im Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg drei neue P+R-Projekte realisiert.

Zuvor hatte die Verbundgesellschaft jeweils eine Bedarfsprognose erstellt. Im Neumarkter Stadtteil Pölling wurden danach sowohl eine neue P+R- als auch eine B+R-Anlage (Bike and Ride) eröffnet. Hintergrund: Durch die Inbetriebnahme der S 3 von Neumarkt nach Nürnberg hatte sich das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) an diesem Haltepunkt erheblich verbessert. Das zeigte sich auch dadurch, dass wesentlich mehr Autos im Umfeld des Bahnhofs wild geparkt wurden. Heute stehen den Fahrgästen 45 Pkw-Stellplätze zur Verfügung, davon zwei für Menschen mit Behinderung. Außerdem gibt es überdachte Abstellmöglichkeiten für 40 Fahrräder, die dort auch sicher angeschlossen werden können.

● Anlagen erweitert

Für Einsteiger in die R1 Nürnberg – Neustadt (Aisch) – Kitzingen wurde am Bahnhof Emskirchen die vorhandene P+R-Anlage, die sich südlich der Gleise befindet, um 52 Pkw-Stellplätze und fünf Behindertenparkplätze nörd-

lich der Bahntrasse erweitert. Nun stehen insgesamt rund 188 Stellplätze für ÖPNV-Kunden zur Verfügung. Ebenfalls vergrößert wurde die bestehende P+R-Anlage am Bahnhof Georgensgmünd, einem Haltepunkt der R 6 von Nürnberg nach Treuchtlingen. Hier wurde die Anzahl der vorhandenen Stellplätze um 42 auf insgesamt rund 190 erweitert. Darunter befinden sich sechs Behindertenstellplätze.

● Über 100 im VGN-Gebiet

Das Konzept für den kombinierten Verkehr aus Auto und Bahn (Park and Ride) entstand in den 60er Jahren. Seitdem hat es immer mehr an Bedeutung gewonnen. Im Gebiet des VGN stehen mittlerweile über 100 solcher P+R-Anlagen zur Verfügung mit dem Ziel, Innenstädte zu entlasten und den dort hohen Parkdruck sowie die Schadstoffemissionen zu verringern. Damit werden außerdem die bestehende Verkehrsinfrastruktur und die vorhandenen Fahrtenangebote mehr angenommen.

Die Verbundgesellschaft bereitet eine neue Auslastungserhebung auf den

P+R-Anlagen im gesamten VGN-Raum vor. Ziel der Untersuchung ist es, Aussagen über den weiteren notwendigen Bedarf zu ermitteln und eine Grundlage für entsprechende Investitionsentscheidungen zu erhalten. Die Ergebnisse sollen auch dazu dienen, Kunden hinsichtlich der Auslastung und eventueller alternativer P+R-Plätze besser informieren zu können.



Romantische Schiene und Hesselbergbahn



Schienenstrecken sind Lebensadern – vor allem im ländlichen Raum. Sie erhöhen die Standortqualität erheblich und können so einen wichtigen Beitrag zur Strukturentwicklung leisten. Im westlichen Mittelfranken und im nördlichen Teil des Regierungsbezirks Schwaben wurden die Chancen einer Reaktivierung für den Personenverkehr bei zwei Strecken untersucht.

Im Jahr 1985 wurde der Personenverkehr auf den Strecken Dombühl – Dinkelsbühl – Nördlingen und Nördlingen – Wassertrüdingen – Gunzenhausen eingestellt. Heute wird die vorhandene und teilweise sanierte Infrastruktur vom Zweckverband Romantische Schiene sowie der BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH für einen regelmäßigen Güterverkehr sowie gelegentlich mit Museumfahrten im Personenverkehr genutzt.

Ein Interesse an einer Wiederaufnahme eines regelmäßigen Personenverkehrs auf den beiden Strecken gibt es in den Landkreisen Ansbach, Donau-Ries und Weißenburg-Gunzenhausen. Deshalb vereinbarten 2009 Vertreter des Bayerischen Wirtschaftsministeriums (StMWIVT), der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) sowie der drei Landkreise die Möglichkeiten für eine Reaktivierung der Strecken näher zu untersuchen. Seit Mitte 2011 wurden

mehrere Varianten zu einer Reaktivierung der Strecken Dombühl – Nördlingen („Romantische Schiene“) und Nördlingen – Gunzenhausen („Hesselbergbahn“) geprüft.

Die Ermittlung der fahrplantechnischen Machbarkeit, der nötigen Ausbaumaßnahmen zur Ertüchtigung der Strecken sowie des Investitionsbedarfs für die verschiedenen Varianten geschah im Rahmen einer extern vergebenen Studie im Auftrag der drei Landkreise und des Freistaats Bayern. Parallel dazu berechnete die Verbundgesellschaft die entsprechenden Fahrgastpotenziale, bezogen auf das Prognosejahr 2020. Diese Potenziale spielen bei der Entscheidung über einen künftigen Betrieb eine maßgebliche Rolle. Denn Bedingung für Bestellung von Verkehrsleistungen durch den Freistaat Bayern ist, dass eine durchschnittliche Auslastung der Strecke mit einem Wert von 1000 Personenkilometern pro Kilometer Be-

triebslänge an Schultagen eindeutig überschritten wird.

● Romantische Schiene

Gute Aussichten ergeben sich aus der Potentialabschätzung für die 23 Kilometer lange Strecke von Dombühl über Feuchtwangen bis Dinkelsbühl. Hier sind neben dem Pendler- und Schülerverkehr auch Fahrgastpotenziale aus dem Tourismus entlang der Romantischen Straße zu erwarten. Die geforderte durchschnittliche Auslastung von über 1000 Personenkilometern je Kilometern Betriebslänge ergibt sich nur bei der Variante mit einer Durchbindung von Zügen bis Ansbach, zumindest in der Hauptverkehrszeit.

Bei einer Vorstellung der Untersuchungsergebnisse am 2. August 2012 im Beisein der bayerischen Verkehrsstaatssekretärin Katja Hessel bekundete diese die Bereitschaft des Freistaats, als Aufgabenträger die Verkehrsleistung für einen Stundentakt zwischen Dombühl und Dinkelsbühl bis zum Jahr 2030 zu bestellen und so Investitionssicherheit zu geben. Bedingung des Freistaats sei, dass die Finanzierung der Infrastruktur durch den künftigen Betreiber und gegebenenfalls die Region übernommen wird. Dabei müssten die Benutzungsgebühren für die Strecke den durchschnittlichen Preisen pro Zugkilometer auf vergleichbaren Strecken entsprechen.





Nach der Machbarkeitsstudie ergibt sich ein Investitionsvolumen von 4,65 Millionen Euro für die Ertüchtigung der Strecke zwischen Dombühl und Dinkelsbühl. Die Mittel dazu, wie auch für den laufenden Unterhalt der Strecke müssten so weit wie möglich mit den künftigen Trassengebühren refinanziert werden. Gemäß der Kalkulation der BayernBahn wäre dies unter günstigen Bedingungen, das heißt bei einem niedrigen Zinssatz, möglich. Andernfalls müsste der Differenzbetrag durch einen Zuschuss aus der Region ausgeglichen werden.

Die Planungen zur Reaktivierung der Strecke Dombühl – Dinkelsbühl bauen auf der bereits beschlossenen zweiten Ausbaustufe der S-Bahnlinie 4 mit einem Stundentakt zwischen Ansbach und Dombühl auf. Diese beinhaltet auch den Ausbau des Bahnhofs Dombühl für den S-Bahnverkehr. Die Umsetzung steht noch unter dem Vorbehalt eines Finanzierungsvertrages. Die Romantische Schiene erfordert weitere Investitionen in den Bahnhof Dombühl in Höhe von 2,7 Millionen Euro, die mit Bundesmitteln finanziert werden sollen. Die weiteren Schritte zur Reaktivierung der Strecke Dombühl – Dinkelsbühl steuert ein Arbeitskreis mit Vertretern der Gebietskörperschaften, des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur Verkehr und Technologie, der bayerischen Eisen-

bahngesellschaft, der Infrastrukturunternehmen BayernBahn, DB Netze, DB Station & Service sowie der Verbundgesellschaft. Für die Realisierung der Romantischen Schiene ist jedoch der zügige Ausbau der S-Bahn bis Dombühl Voraussetzung.

● Hesselbergbahn

Den zweithöchsten Prognosewert bei der Auslastung erreicht der Streckenabschnitt Wassertrüdingen – Gunzenhausen auf der Hesselbergbahn. Bei einer weiteren Durchbindung der Züge von Gunzenhausen bis Pleinfeld ergeben sich vorerst 980 Personenkilometer je Kilometer Betriebslänge. Die

Reaktivierung der Gesamtstrecke bis Wassertrüdingen ergibt lediglich einen Wert von 820.

Die durchschnittliche Auslastung, besonders im nördlichen Abschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen liegt noch in der Nähe des Schwellenwerts. Deshalb sowie in Anbetracht der positiven Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in den vergangenen Jahren, verfolgen die Gebietskörperschaften das Projekt weiter. Auch der Freistaat Bayern und die Verbundgesellschaft werden die Strukturentwicklung in diesem Raum weiter beobachten.





Mehr Fahrten mit Rufbus und AST

Um das Verkehrsangebot zu verbessern, setzen die Aufgabenträger gerade im ländlichen Raum immer mehr auf Bedarfsverkehre. So auch die Landkreise Weißenburg-Gunzenhausen und Neumarkt.

Im Frühjahr 2012 wurde der Nahverkehrsplan des Landkreises Weißenburg-Gunzenhausen fertiggestellt und im Juli vom Kreistag einstimmig beschlossen. Die Bearbeitung erfolgte durch die Verbundgesellschaft in enger Zusammenarbeit mit einem interfraktionellen Arbeitskreis aus Vertretern des Kreistages, der Verkehrsunternehmen und der Kreisverwaltung. Arbeitsgrundlage war die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung. Dabei entschieden sich die Vertreter des Landkreises grundsätzlich für den sogenannten Richtwert als Maß für eine ausreichende Verkehrsbedienung. Dieser zielt auf einen guten ÖPNV-Standard ab, im Unterschied zum Grenzwert, der den Mindestanforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr entspricht.

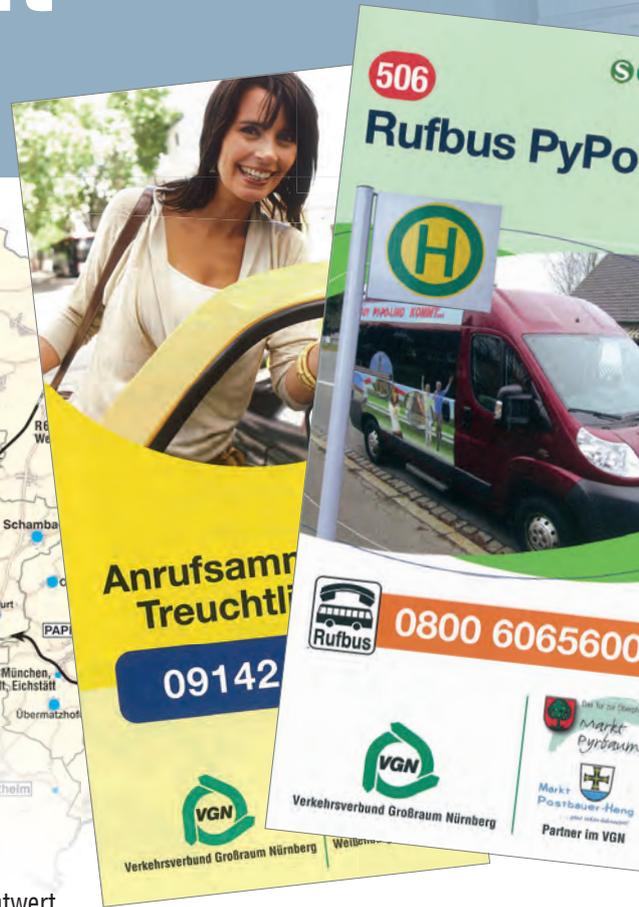
Die Planungsschritte im Einzelnen: In einem ersten Schritt wurden alle Ortsteile im Landkreis mit mindestens 150 Einwohnern in die Analyse des vorhandenen ÖPNV-Angebots einbezogen. Untersucht wurden die Kriterien räumliche Erschließung, Erreichbarkeit übergeordneter Zielorte und Bedienungshäufigkeit. Ermittelt wurde dabei, ob das Verkehrsangebot Defizite aufweist. In einem weiteren Schritt erfolgte eine Klassifizierung der festge-

stellten Abweichungen vom Richtwert nach kurz-, mittel- oder langfristigem Handlungsbedarf.

Ergebnisse: Es fiel vor allem auf, dass alle Orte abseits der Schienenstrecken abends keinerlei ÖPNV-Angebot mehr haben. Das liegt daran, dass es im ganzen Landkreis nach 19.30 Uhr keinen öffentlichen Busverkehr mehr gibt. Das betraf 97 von 108 untersuchten Orten. Hier wurde vorgeschlagen, in der Schwachverkehrszeit, also nach 20 Uhr, ein Anrufsammeltaxi (AST) einzurichten. Dabei handelt es sich um ein bedarfsgesteuertes ÖPNV-Angebot, das linienübergreifend ganze Teilräume in Zeitlagen mit schwacher Nachfrage bedient. Das Anrufsammeltaxi verkehrt zu festgelegten Abfahrtszeiten, sofern eine telefonische Bestellung eingegangen ist. Im Hinblick auf die leichtere Umsetzung hat der Nahverkehrsplan vorgeschlagen, zunächst nur in einem

Teil des Landkreises einen AST-Verkehr einzurichten, und zwar im südlichen Kreisgebiet mit dem Bahnhof Treuchtlingen als zentraler Haltestelle. Der Verkehrsknotenpunkt Treuchtlingen ist auch abends noch stündlich aus vier Richtungen mit dem Zug erreichbar.

Will man das Anrufsammeltaxi nutzen, ist zusätzlich zum regulären VGN-Tarif noch ein Komfortzuschlag zu zahlen. Die Fahrgäste können auf Wunsch auch vor ihrer Haustüre aussteigen. Das Anrufsammeltaxi Treuchtlingen bindet täglich in den Abendstunden und nachts die Ortsteile der Stadt Treuchtlingen sowie der Gemeinden Heidenheim, Langenaltheim, Polsingen, Solnhofen und der Stadt Pappenheim an den Bahnhof Treuchtlingen an.





RU Tram Bus
Lino

Der Betrieb wird befristet auf fünf Jahre mit einer Sonderförderung des Freistaats Bayern unterstützt. Mit dem Beschluss des Nahverkehrsplans hat der Kreistag auch die Regelung festgelegt, dass Verkehrsverbesserungsmaßnahmen jeweils zu 50 Prozent vom Landkreis und den betreffenden Gemeinden finanziert werden.

Das AST Treuchtlingen ging zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 in Betrieb. Nach dem gelungenen Start beabsichtigt der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen, das abendliche AST-Angebot auf das gesamte Kreisgebiet auszudehnen.

● Rufbusse im Kreis Neumarkt

Der Landkreis Neumarkt i. d. Opf. will sukzessive im ganzen Landkreis Rufbusverkehre einrichten. So kann langfristig auch bei schrumpfender Bevölkerung ein gutes Verkehrsangebot aufrechterhalten werden. Dem Rufbus liegt ein liniensorientierter Fahrplan mit festgelegten Abfahrtszeiten zugrunde. Tatsächlich bedient werden aber nur die Haltestellen, für die bis zu einer bestimmten Frist, in der Regel eine Stunde vor Fahrtbeginn, eine Anforderung durch den Fahrgast eingegangen ist. Im Gegensatz zum Anrufsammeltaxi wird für den Rufbus kein Zuschlag zum VGN-Tarif erhoben.

Nachdem bereits im Jahr 2011 in den Gemeinden Deining und Velburg zwei neue Rufbuslinien den Betrieb aufgenommen haben, sind am 1. März 2012 die Gemeinden Postbauer-Heng und Pyrbaum hinzugekommen. Hier wurde

die bisherige Regionalbuslinie 506 (Py-PoLino) auf Rufbusbetrieb umgestellt und Bedienungsgebiet wie Fahrpläne in erheblichem Maße geändert. Die Linie 506 bietet nun mehrmals täglich Fahrmöglichkeiten von den Ortsteilen zum jeweiligen Gemeindehauptort und wieder dorthin zurück. Außerdem besteht eine Direktverbindung nach Neumarkt zu wichtigen Zielen wie dem Marktplatz oder dem Ärztehaus. Eingesetzt werden vorwiegend Kleinbusse, bei entsprechend hohem Fahrgastaufkommen auch Standardfahrzeuge.

Die Bestellungen der Fahrgäste, der Fahrten und das Aufnehmen der Fahrtwünsche erfolgen durch die Fahrtwunschzentrale der Omnibusverkehr Franken (OVF) GmbH. Hier kann unter der kostenfreien Rufnummer 0800/6065600 oder im Internet bestellt wer-

den. Der OVF ist in der Lage, diesen Service auch für Bedarfsverkehre anderer Betreiber zu übernehmen.

Im Jahr 2012 gab es bei der Verbundgesellschaft zudem umfangreiche Planungen für weitere Rufbusverkehre im nördlichen Landkreis Neumarkt. So wurde für die Gemeinden Berg, Lauterhofen und Pilsach jeweils eine eigene Rufbuslinie konzipiert, die in der Zwischenzeit ebenfalls in Betrieb gegangen sind. Die Konzeption von Rufbusverkehren für weitere Gemeinden wird im Augenblick bearbeitet.





insgesamt über 400 Interviewer vorbereitet und geschult.

● Fahrweg und Fahrtzweck

Um die Verkehrsnachfrage bei der Auswertung umfassend darstellen zu können, fragten die Interviewer die Fahrgäste nach dem verwendeten Ticket, dem Fahrtzweck sowie nach ihrem kompletten Fahrweg, also wo sie ein-, ausbeziehungsweise umgestiegen sind, und welche Linien sie genutzt haben. Bei der Befragung wurden erstmals Smartphones anstelle der bisherigen Fragebogen verwendet. Für die spätere Hochrechnung der Befragungsdaten wurden die Fahrgäste auch gezählt, soweit dazu nicht auf Material der Verkehrsunternehmen zurückgegriffen werden kann.

● Umfassende Information

Für die Fahrgäste kam die Umfrage nicht überraschend. Sie wurden das ganze Jahr über in allen VGN-Verkehrsmitteln und an den Haltestellen über Plakate informiert. Wer wollte, konnte sich zudem ausführlich auf der Website des VGN kundig machen. An den Nürnberger U-Bahnstationen machten während der Erhebungsperioden auch die Infoscreens auf die Befragung aufmerksam.

Anregungen oder auch einmal Beschwerden von befragten Fahrgästen wurde entsprechend Raum gegeben: Sie erhielten eine Servicekarte, die die Möglichkeit bot, mit dem VGN Kontakt aufzunehmen, sich zu äußern oder Verbesserungsvorschläge anzubringen. Durchgeführt wurde die Erhebung von der Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung (WVI).

Für die Organisation der Feldarbeit war die Firma VfU Verkehrsprojekte zuständig.

● Umfangreiche Aufbereitung

Seit Abschluss der Feldarbeit werden die Rohdaten der Verkehrserhebung aufwändig aufbereitet, plausibilisiert und mit weiteren Zählungen der Verkehrsunternehmen hochgerechnet. Die in Kürze vorliegenden Ergebnisse stehen dann für die Berechnungen zur Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen unter den Gesellschaftern sowie über 100 assoziierten Verkehrsunternehmen im VGN zur Verfügung. Sie dienen zudem zur Fortschreibung des dabei angewandten nachfrageorientierten Aufteilungsverfahrens im VGN.

Auch für zahlreiche Projekte der Verkehrsplanung liefert die Erhebung wertvolle Daten. Sie dienen zum Beispiel dazu, das Verkehrsangebot zu optimieren, die verschiedenen lokalen Nahverkehrspläne und den regionalen Nahverkehrsplan zu bearbeiten sowie das Verkehrsnetz auszubauen. Eingang finden sie auch in die Kalkulationen bei Anfragen zu Erweiterungen des Verbundgebiets sowie bei der Fortschreibung der Verkehrsdatenbasis DIVAN, ein Verkehrsmodell, das von der Verbundgesellschaft, den Aufgabenträgern für den ÖPNV sowie von der Straßenbauverwaltung genutzt wird.

● Detaillierte Berichte

Durch die fortlaufende Aktualisierung der Nachfragedaten ergibt sich die Möglichkeit, die Verkehrsentwicklung im VGN über die Jahre hinweg zu be-

trachten und auszuwerten. Wie bereits nach den verbundweiten Erhebungen von 2000 und 2008 ist dazu wieder ein eigener Berichtsband vorgesehen. In der Langzeitbetrachtung wird dieser die Entwicklung der Fahrgastzahlen differenziert nach Verkehrstagen, Verkehrsmitteln und Fahrtzweck darstellen. Untersucht werden zudem die Anteile der Umsteiger zwischen den Verkehrsmitteln sowie das Verkehrsaufkommen in den Gebietskörperschaften und die Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten und Landkreisen. Die Entwicklung des ÖPNV sowie des Individualverkehrs (IV) im Verbundgebiet untersucht im zweijährigen Turnus der Verkehrsentwicklungsbericht des VGN. Die Ausgabe 2012 ist derzeit in Bearbeitung. Die Publikationen werden nach der Fertigstellung auch im Downloadbereich auf der Homepage des VGN veröffentlicht (www.vgn.de/download)



Erfolgsmodell KombiTicket: Fahren mit der Eintrittskarte

Seit seiner Einführung im Jahr 1991 erfreut sich das KombiTicket wachsender Beliebtheit. 2012 wurden fast zwei Millionen Kombi-Tickets verkauft.



Das KombiTicket hat viele Vorteile: Veranstalter von sportlichen und kulturellen Ereignissen bieten ihren Besuchern mit der Eintrittskarte, die gleichzeitig als Fahrschein gilt, einen deutlichen Mehrwert. Fahrgäste haben mit ihrer Eintrittskarte automatisch einen gültigen Fahrschein in der Tasche, ohne dass sie sich vorher über Tarife informieren oder ein Ticket kaufen müssen. So wird versehentliches oder absichtliches Schwarzfahren bei Großveranstaltungen von vornherein ausgeschlossen. Verbund und Verkehrsunternehmen erleichtert das KombiTicket den Vertrieb. Darüber hinaus erreichen sie Fahrgäste, die sonst nicht mit Bussen und Bahnen fahren. Schließlich profitiert auch die Umwelt, indem der Individualverkehr und damit Schadstoffemissionen reduziert werden.

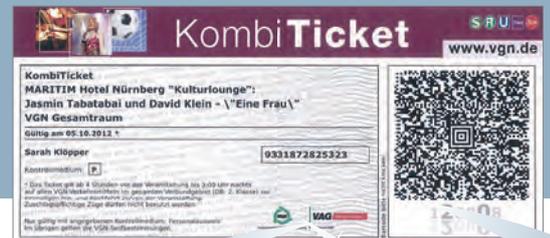
Das erste KombiTicket wurde 1991 zusammen mit den Städtischen Bühnen Nürnberg aufgelegt. Seither sind viele KombiTicket-Partner aus dem kulturellen Bereich hinzu gekommen. Auch

die Nürnberg Card, die freien Eintritt in alle Museen und Sehenswürdigkeiten ermöglicht, beinhaltet die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Nutzer des Entdeckerpasses können ebenfalls an einem frei wählbaren Tag kostenlos Busse und Bahnen benutzen.

● Sportliche KombiTickets

Langjährige KombiTicket-Partner des VGN sind auch der 1. FCN (seit 1991), die Spielvereinigung Greuther Fürth (seit 1993) und die Nürnberg Ice Tigers (seit 2001). Aus dem Bereich Verkehr hat der VGN ebenfalls 15 feste KombiTicket-Partner, wie z.B. die Deutsche Bahn mit der CityTicket-Regelung sowie Reiseveranstalter mit dem Angebot „Fahren und Fliegen“.

Da es ab dem 1. Januar 2012 eine Änderung im Tarifgebiet Nürnberg/Fürth/Stein sowie im Stadtgebiet Fürth gab, war eine entsprechende Anpassung des KombiTicket-Preises notwendig. Auch weiterhin halten alle dauerhaften



Partner an den Vorteilen des Kombi-Tickets fest.

● Einzelkooperationen

Im Jahr 2012 gab es zusätzlich zu diesen festen Partnern rund 20 Einzelkooperationen, wie z.B. mit der Spielwarenmesse und der Biofach, dem Nürnberger Firmenlauf B2Run, dem Fränkische-Schweiz-Marathon sowie bekannten Höhepunkten im Veranstaltungskalender wie dem Norisring-Rennen oder Holiday on Ice. ○

Ausdrucken und fahren: OnlineTickets sind gefragt



Immer mehr Fahrgäste kaufen ihre Tickets bequem von zu Hause aus im OnlineShop. Seit dem Sommersemester 2012 können auch Studierende der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) den neuen Service nutzen.



Den Onlineverkauf von Semester-, Monats- und Wochenmarken für Studierende hat die VAG bereits 2009 als Pilotprojekt mit der Georg-Simon-Ohm-Hochschule gestartet. Dank einer Schnittstelle, die beim Onlinekauf überprüft, ob der Besteller an der Universität eingeschrieben ist, können sich die Studenten den Weg ins Kunden-Center sparen. Denn zu Monats- oder Semesterbeginn ist der Andrang dort erfahrungsgemäß groß. Jeder Dritte nutzt diese Möglichkeit.

Aufgrund der positiven Resonanz wurde das Angebot 2012 auf die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) ausgedehnt. Von den rund 30000 eingeschriebenen Studentinnen und Studenten nutzen dort bisher etwa 5500 Semesterwertmarken. Durch den einfachen und bequemen Onlinekauf sollen künftig noch mehr Studierende dafür gewonnen werden.

Im OnlineShop gibt es zwei Möglichkeiten der Bestellung: Entweder wählt man das Versandticket, das innerhalb weniger Tage mit der Post nach Hause kommt. Oder der Besteller entscheidet

sich für die Printversion. Sie wird per Mail zugeschickt und kann zu Hause ausgedruckt werden. In der Kombination aus PrintTicket und Personalausweis wird der Verbundpass überflüssig. Alle Informationen stehen bereits auf dem Ticket.

● Ticketkauf per Internet immer beliebter

Nicht nur Studenten nutzen gerne die Vorteile des OnlineShops. Auch immer mehr Zeitkartenbesitzer bestellen ihre Wertmarken online. Die Onlinebestellung von VGN-Abos bietet die DB seit 2005 an. Im VAG OnlineShop können Kunden seit 2003 neben den Zeitkarten auch Einzel- und Mehrfahrtenkarten

bestellen. Besonders beliebt ist das TagesTicket zum Ausdrucken, das rund die Hälfte des Online-Umsatzes bei der VAG ausmacht. Es kann bis zu 31 Tage im Voraus bestellt werden.

● KombiTicket zum Ausdrucken

Viele Veranstalter bieten ihren Besuchern die Eintrittskarten im Vorverkauf an und setzen dabei zunehmend auf den Service print@home. Deshalb ist auch bei den KombiTickets die Variante zum selbst ausdrucken sehr beliebt. Im VGN ist sie seit 2010 möglich. Neben der Spielwarenmesse bieten neun weitere Partner aus dem Bereich Kultur diese bequeme Version des Kartenverkaufs im Internet an. ○

Entwicklung Versand-/PrintTickets



Deutlich über dem Branchendurchschnitt



Der VGN lag auch 2012 deutlich über dem Branchendurchschnitt. Das ergab die Befragung der VGN-Fahrgäste für das ÖPNV-Kundenbarometer. Das gute Niveau des Vorjahres konnte gehalten werden.

Ermittelt hat wie jedes Jahr TNS Infratest in ganz Deutschland. 39 Verkehrsunternehmen und Verbünde beteiligten sich mit insgesamt rund 24 000 Interviews. Im Verbundgebiet erfolgten Telefoninterviews mit 500 Fahrgästen. Die seit 1999 kontinuierlich durchgeführten Erhebungen dienen einer verlässlichen Standortbestimmung.

Auch in diesem Jahr lag der Verbund mit einer Globalzufriedenheit von 2,75 bei einem bundesweiten Branchenschnitt von 2,91 auf hohem Niveau. Der Wert bildet die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem ÖPNV-Angebot insgesamt ab. Er lässt Rückschlüsse auf das künftige Verhalten der Fahrgäste und die Kundenbindung zu. Die beste Bewertung bei den einzelnen Leistungsmerkmalen erhielt der VGN erneut für die Schnelligkeit mit einem Wert von 2,49. Beim gedruckten Fahrplan zu Hause stieg er um 0,09 Punkte auf 2,56 und erreichte den ersten Platz.

Verbessert hat sich der VGN auch bei der Bewertung der Sicherheit – abends im Fahrzeug (2,87) und an Haltestellen (3,14) und der Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug als bester Verbund (2,98). Die Fahrplaninformation im Internet (2,59), die mobilen Informationen mit dem Smartphone (2,61, bester Verbund; Personen, die dieses Medium vor Fahrtantritt nutzen, urteilen sogar noch besser 2,55) sowie das Linien- und Streckennetz (2,64) wurden als gut eingestuft wie auch die Informationen im Fahrzeug (2,80), die damit besser bewertet wurden als im Vorjahr. Leistungen wie der VGN-Internetauftritt (2,67), die Fahrplaninformation an Haltestellen (2,77), die Freundlichkeit des Personals (2,78) und die Anschlüsse (2,81) zählten ebenfalls zu den Stärken des VGN.

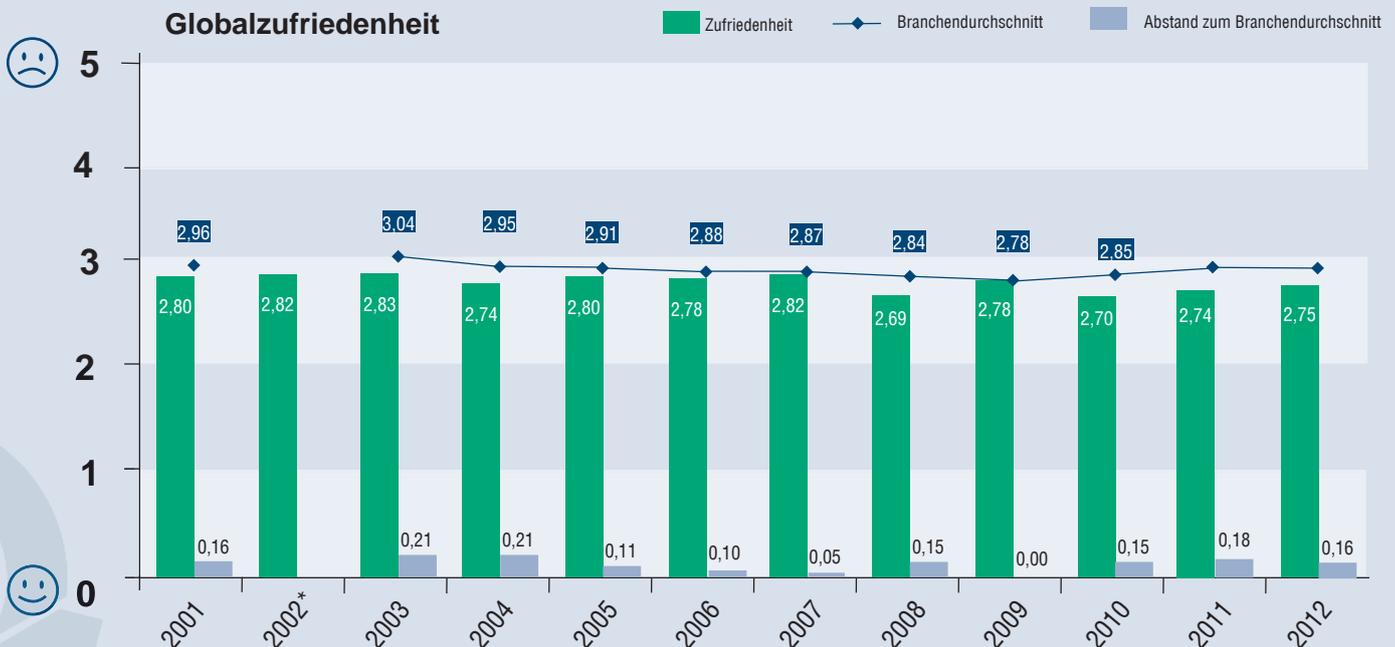
Eher kritisch sahen die Kunden die Informationen bei Störungen und Verspätungen (3,51). Verschlechtert hat

sich der Verbund beim Preis-Leistungs-Verhältnis (3,49), dem Tarifsystem (3,36) und dem Sortiment (3,07). 2011 verzeichnete der VGN hier noch die zufriedensten Kunden unter den teilnehmenden Verbänden. Beim Preis-Leistungs-Verhältnis verringerte sich der Abstand zur Branche, die sich im Schnitt verbessert hat. Das ist auch beim Kriterium Tarifsystem so, hier liegt der VGN aber noch deutlich über dem Branchendurchschnitt (3,50).

Die Standortbestimmung des VGN fällt insgesamt jedoch positiv aus. Unter dem Branchendurchschnitt liegt er mit keiner Leistung. Im Branchendurchschnitt finden sich die Merkmale Pünktlichkeit (2,90) und Sortiment (3,07). Über dem Branchendurchschnitt liegt der VGN mit allen anderen Leistungen sowie der Globalzufriedenheit.



Globalzufriedenheit



* kein Branchenwert verfügbar



Im Fokus: Generation 60 plus

Bis zum Jahr 2030 nimmt der Anteil der über 60-Jährigen in der Metropolregion um 32 Prozent zu. Dabei sind die Senioren heute im Vergleich zu früher sehr mobil und aktiv, also eine bedeutende Zielgruppe für den ÖPNV. Um diese Kunden noch gezielter ansprechen zu können, hat der VGN 2012 eine Werbekampagne entwickelt und umgesetzt.

Die Erfahrung zeigt, dass viele Senioren bei ihrer Mobilität vorerst auf den Pkw setzen. Zum Teil aus Gewohnheit, zum Teil sind es sogar langjährige Abokunden, die mit dem Ausscheiden aus dem Berufsleben ihr Abo kündigen und mit dem Auto unterwegs sein wollen. Häufig auch deshalb, weil sie nach langjähriger Praxis als Berufspendler die für sie nun geeigneten Tickets nicht kennen.

Um die Zielgruppe der Senioren anzusprechen, wurden zwei Konzepte für Plakatmotive entworfen und im Rahmen einer Marktforschung untersucht. Die Botschaften, die vermittelt werden sollten, lauteten: Auch noch im Alter mit dem VGN mobil bleiben, mit dem TagesTicket Plus oder der MobiCard als Empfehlung. Gerade die 9-Uhr-MobiCard ist mit ihrer großen Reichweite und dem günstigen Preis die ideale Zeitkarte für viele Senioren.

Das erste Plakat-Motiv greift die Idee einer Rechnung auf und zeigt, wie aktiv man insbesondere mit der 9-Uhr-MobiCard sein kann. Das Alternativkonzept, eher minimalistisch, arbeitet mit einem markanten Schlagwort sowie einem auffälligen, witzigen Bildmotiv.

Mit einem Studiotest wurde dann ermittelt, welche Variante besser geeignet ist, Senioren erfolgreich anzusprechen. Als Sieger ging das Konzept Rechnung hervor. Mit ihm wird die Zielgruppe 60 plus gut abgeholt. Frauen und Männer werden gleichermaßen angesprochen. Der ÖPNV-Bezug, der Vorteil von Bussen und Bahnen, wird deutlich. Auch in puncto Aufmerksamkeit lag das Konzept vorne: „Die Plakate sind ein Hingucker“.

2012 erfolgte dann die Umsetzung mit Anzeigen im ganzen Verbundgebiet sowie CityLight Plakaten in Nürnberg, Fürth, Erlangen, Bamberg und Bayreuth. Außerdem wurden in diesem Bereich Funkspots über verschiedene Sender ausgestrahlt, jeweils zu den 9-Uhr-Nachrichten. Dabei wurde die MobiCard mit ihren Vorteilen beworben.

● Schulungen für Senioren

Einen geringen Informationsstand über die Angebote des VGN haben Senioren, die lange nur mit dem PKW unterwegs waren, diesen jetzt aber altersbedingt weniger nutzen wollen. Ein Weg, diese Gruppe als Neukunden

gewinnen zu können, sind Schulungen um die Kenntnisse auszubauen und so den Umstieg zu erleichtern. Um diesen Service flächendeckend ausbauen zu können, sollen Seniorenbeauftragte der Landkreise und kreisfreien Städte als Multiplikatoren eingesetzt werden. Zum Einstieg gab es Veranstaltungen für Beauftragte aus dem Landkreis Erlangen-Höchstadt und der Stadt Schwabach.

Vorgestellt wurden der VGN, sein Gebiet, das Verkehrsnetz sowie die Ticketangebote und die breit gefächerten Informationsmöglichkeiten für Kunden. An einem Simulator wurde außerdem der Fahrkartenkauf am Touchscreen geübt. Dieser Weg der Information soll mit Schulungsunterlagen für die Seniorenbeauftragten ausgebaut werden.





Mobile Dienste liegen vorn

Mit dem Smartphone kann man heute viel mehr als nur telefonieren. Zum Beispiel Fahrten planen, Tickets kaufen oder Freizeittipps herunterladen. VGN-Kunden setzen immer mehr auf die mobilen Dienste.

Waren noch vor einigen Jahren das Fahrplanbuch und die telefonische Fahrplanauskunft Hauptinformationsquellen für Fahrgäste, sind es inzwischen Internet und Smartphone. Darum baut der VGN seinen Service für mobile Endgeräte weiter aus. So hat er seine Seiten im mobilen Internet im Jahr 2012 komplett überarbeitet und erweitert. Die Fahrplanauskunft unter der Adresse mobil.vgn.de wurde auf die einfache Bedienung per Touchscreen zugeschnitten. Hinzu kamen Informationen zu Tickets und Fahrpreisen, die Möglichkeit zum Download von Netzplänen sowie die Rubrik Freizeit. Damit bieten die Seiten im mobilen Web ein ähnlich breites Informationsspektrum wie die klassische Homepage des VGN.

Der Probetrieb der neuen mobilen Seiten startete im Dezember 2012 und ging nach der erfolgreichen Erprobungsphase im Februar 2013 offiziell in den Dauerbetrieb. Bis dahin war die Zahl der Besuche (Visits) der Seiten von 44 000 auf knapp 127 000 im Januar 2013 hochgeschwungen. Ein besonderer Service sind die Freizeittipps des VGN mit aktuell über 200 Ausflugstipps. Geordnet nach Wanderungen, Rad- und Städtetouren sowie Freizeitbussen sind sie nun auch per Handy

abrufbar. Damit können sich Besitzer eines Smartphones unterwegs zu einer Tour informieren, Karten, Wegbeschreibungen oder Einkehrtipps abrufen. Wer sich per GPS orientieren möchte und eine entsprechende Navigations-App auf seinem Handy installiert hat, dem bietet der VGN die erforderlichen Daten zum Download an.

● Fahrplanauskunft mit mehr Funktionen

Der Schwerpunkt der Seitenaufrufe liegt auf der Fahrplanauskunft. Sie bietet in der neuen Version Informationen zur gewünschten Verbindung inklusive Angaben zum Fahrpreis sowie Umgebungspläne der Haltestellen. Bei der Eingabe von Haltestellen kann die GPS-Funktion vieler Mobiltelefone genutzt werden. Besonders praktisch ist das für gelegentliche ÖPNV-Nutzer, die sich im Liniennetz weniger gut auskennen und den kürzesten Weg zur Haltestelle suchen. Ein zusätzlicher Service, den der VGN seit kurzem anbietet, ist die Möglichkeit, gleich von der Fahrplanauskunft aus ein HandyTicket zu kaufen. Neben den verschiedenen Apps wurde damit ein weiterer einfacher und flexibler Weg des Ticketkaufs geschaffen. Lediglich die einmalige Registrierung für das HandyTicket ist erforderlich.

Neben den mobilen Internetsseiten haben VGN-Fahrgäste noch andere Möglichkeiten sich unterwegs über ihre Verbindungen zu informieren. Bereits seit 2009 bietet der Verbund die App FahrInfo VGN für Besitzer eines iPhones an. Für Android gibt es die kostenlose App Öffi, die ebenfalls auf die Datenschnittstelle des VGN zugreift und außer Verbindungsauskünften noch einen Abfahrtsmonitor sowie Netzpläne zur Verfügung stellt.

Bei der Fahrplanauskunft haben die mobilen Dienste mittlerweile das klassische Internet überholt. Auf den Servern des VGN werden aktuell monatlich drei Millionen Auskünfte über das klassische Internet abgerufen und bereits fünf Millionen über die verschiedenen mobilen Auskunftssysteme.

● Per Android App zum Ticket

Auch beim Fahrkartenverkauf per Handy steigt die Nachfrage kontinuierlich: Im VGN nutzen derzeit mehr als 30 000 Kunden den Ticketkauf per Handy. Seit Juli 2012 steht Fahrgästen, die sich ihren Fahrschein bequem mit einem Android-Smartphone kaufen möchten, eine verbesserte kostenlose App zur Verfügung. Die komplett neu entwickelte Anwendung ist noch ein-



facher zu bedienen als ihre Vorgängerversion. Mit der App kann der Benutzer auch Fahrscheine für die 18 weiteren Nahverkehrsregionen von HandyTicket Deutschland kaufen. Der Fahrschein-kauf ist außerdem per iPhone, über das mobile Internet sowie mittels Java-Programm möglich. Aktuell werden im VGN jeden Monat 35 000 Tickets direkt aufs Smartphone bestellt. Deutschlandweit wurden bis Mitte 2013 über sieben Millionen HandyTickets verkauft,

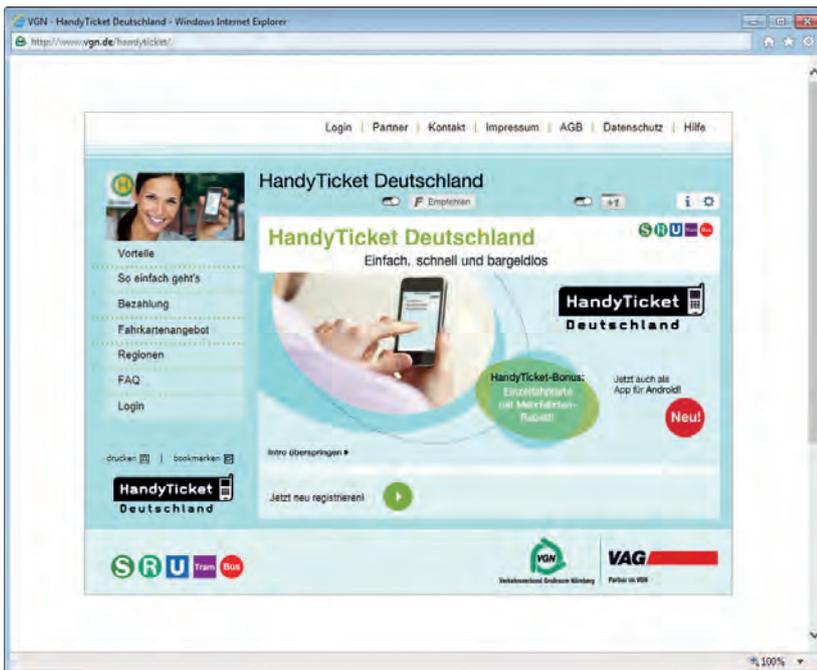
knapp eine Million davon im VGN. Einen Überblick über alle mobilen Dienste von Ticketkauf bis Fahrplaninformation gibt es unter www.vgn.de/mobil.

● **User „liken“ den VGN**

Soziale Netzwerke gewinnen zunehmend an Bedeutung. Auf vielen Internetseiten sind deshalb „Like-Buttons“ für die Nutzer von Facebook und Google+ eingebunden. Da sich die

Mitglieder sozialer Netzwerke auch zum Thema ÖPNV austauschen, sind diese Funktionen seit 2012 auch in die Homepage des VGN integriert. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wurde die so genannte „Zweiklick-Lösung“ umgesetzt, d.h. die Datenübertragung beginnt erst dann, wenn der Nutzer zugestimmt hat. Eine Interaktion mit dem VGN ist nicht möglich. Aber ein Besucher kann ausgewählte Inhalte mit seinen Freunden teilen. Wer sich zum Beispiel verabredet, kann dann gleich die entsprechende Fahrplaninformation zur Verfügung stellen. Auf diese Weise erreicht der VGN viele potenzielle Kunden und macht sie auf das ÖPNV-Angebot aufmerksam.

Eine weitere Gelegenheit der Interaktion wurde erst kürzlich auf den Freizeitseiten des VGN realisiert: Zu jeder der rund 200 Wanderungen und Radtouren unter www.vgn.de/freizeit haben die Kunden nun die Möglichkeit die Tour zu kommentieren und zu bewerten. So profitieren auch weitere Ausflügler von deren Erfahrungen und die Freizeittipps können schneller aktualisiert werden.



Vor Ort gut beraten

Kunden wollen vielseitig informiert werden. Wenn es schnell gehen muss, ist der Blick ins Internet das Mittel der Wahl. Beliebt ist aber nach wie vor auch der VGN-Service vor Ort: das Info-Mobil.



Zum 25-jährigen Jubiläum war es drei Monate lang im ganzen Verbundgebiet unterwegs und machte Halt an genau 18 Stationen. Vor Ort mit dabei waren die jeweiligen Landräte bzw. in Kitzingen Landrätin Tamara Bischof, die Stadtoberhäupter sowie Vertreter der lokalen Verkehrsunternehmen. Neben einer ausführlichen Beratung zu Tickets und Fahrplänen sowie einer breiten Palette an Freizeittipps gab es für Besucher ein Gewinnspiel. Origineller Sofortgewinn war eine Stadtrundfahrt im Oldtimerbus. Zudem wurden Jubiläumstickets verlost, die ab dem VGN-Geburtstag am 27. September vier Tage lang im ganzen Verbundgebiet

galten. Unter allen Teilnehmern wurden außerdem am Ende der Staffel-Tour Geldpreise verlost.

Über den Hauptpreis konnte sich der Schwabacher Robert Scharrer freuen, der davon erfuhr, als er aus seinem Urlaub zurückkehrte. Den symbolischen Scheck über 2500 Euro überreichten Anfang November: Tobias Mayr, Leiter Stadtverkehr der Stadtwerke Schwabach, VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler, Bürgermeister Dr. Roland Oeser und der Geschäftsführer der Stadtwerke Schwabach, Winfried Klinger (Foto von links). Robert Scharrer (im Bild rechts) war übrigens doppeltes Glück beschert: Bereits am 30. August,

als der Bus vor in Schwabach Station machte, hatte der 61-Jährige ein TagesTicket des VGN gewonnen.

Das Info-Mobil hatte noch 25 weitere reguläre Einsätze. Dabei unterstützten häufig die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der örtlichen Verkehrsunternehmen das VGN-Team. Vor allem bei publikumsträchtigen Veranstaltungen wie dem Erlanger Frühling, der Bayern 1 Mittagstour in Eckersdorf, Bamberg, Petersaurach und Rummelsberg, beim Erlebnistag der Nordbayerischen Nachrichten in Neuhaus/Pegnitz, bei der Landesgartenschau in Bamberg, beim Firmenlauf und dem Altstadtrennen in Nürnberg sowie dem Nordic-Walking-Tag in Ipsheim war das VGN Info-Mobil sehr gut besucht.

Auch hier ließen sich viele individuell beraten, fragten nach Freizeittipps und holten sich Fahrplanauskünfte. Die Serviceangebote im Internet sowie die mobilen Seiten und das HandyTicket, über die sich Besucher vor Ort via Notebook und Smartphone informieren konnten, stießen dabei auf besonderes Interesse.

● Große Nachfrage bei Messen

Natürlich war das Service-Team vom 27. Februar bis zum 3. März auch wieder bei der Nürnberger Freizeitmesse. Hier sorgten die vielen Stammkunden unter den Freizeittouristen für regen Zulauf an den sechs Messtagen. Traditionell rüsten sie sich schon vor dem Saisonstart mit den druckfrischen Freizeittipps aus. Die Insidertipps der Partner aus den Ausflugsregionen, die



ebenfalls am Messestand waren, wurden auch gerne abgefragt. Auch bei der Consumenta vom 27. Oktober bis zum 4. November war der VGN wieder vertreten. Sie ist mit 153000 Besuchern an neun Tagen eine der großen Verbrauchermessen. Besonders lohnend aus Sicht des Verbundes ist der Einsatz des VGN-Service-Teams hier, weil bei dieser Großveranstaltung nicht nur die Freizeitfahrgäste angesprochen werden, sondern generell alle Verbrauchergruppen. So werden auch potenzielle Kunden erreicht und beraten, die bislang noch wenig Kontakt zum VGN hatten. Eine gute Chance, neue Fahrgäste zu gewinnen.

● Über die Grenzen hinaus

Präsent ist der VGN zudem in den Urlaubsregionen des Verbundgebiets. Durch die enge Zusammenarbeit mit den Landkreisen und Gemeinden liegen seine Freizeittipps und Prospekte dort in den Rathäusern und Tourismusbüros aus. So sind Urlaubsgäste gut über die örtlichen Wandermöglichkeiten und Radtouren informiert, ebenso über lohnende Ziele im übrigen Verbundgebiet sowie die Ticketangebote des VGN. Doch auch weit über seine Grenzen hinaus sind die Freizeitangebote des Verkehrsverbundes bekannt, durch seine langjährige Kooperation mit dem Tourismusverband Franken. In dessen Themenzeitungen zu Wandern, Radeln, Kulinarischem, Wellness und für Familien, die deutschlandweit ver-



teilt werden, lernen interessierte Leser das Verbundgebiet und die Angebote des VGN schon in der Planungsphase kennen. Der Service zahlt sich aus: Circa 15 Prozent aller Bestellungen für den Versand von Freizeittipps kommen von Personen, die außerhalb des Verbundgebiets leben. Dies ist also ein wichtiger Beitrag zur Tourismusförderung in den Städten und Landkreisen.

Last but not least schafft der VGN noch eine Präsenz ganz anderer Art: durch seine Kooperation mit dem Fränkischen Albverein. Durch gut gepflegte Wanderleitsysteme finden Wanderer auch weitab von Siedlungen und Bahnhöfen den

nächsten VGN-Anschluss. Auf zahlreichen Wegweisern wird neben Orten und Kilometerangaben auch der Weg zur nächsten Haltestelle oder zum Bahnhof angezeigt. Ein Service, den mancher sehr zu schätzen weiß.





Rekord bei Linien und Fahrgastzahlen

Einen doppelten Rekord gab es 2012 zu verzeichnen: bei den Freizeitlinien und ihren Fahrgastzahlen. Mit dem neuen Brauereien-Fachwerk-Express (Linie 977), der zum 1. Mai an den Start ging, verkehrten insgesamt 22 Freizeitlinien im Verbundgebiet.

Ein weiterer Spitzenwert wurde bei den Fahrgastzahlen erzielt. Insgesamt waren vom 1. Mai bis zum 1. November 92 418 Fahrgäste mit den Freizeitbussen des VGN unterwegs. Dies war eine Steigerung von 8560 Fahrgästen oder 10,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auf die neue Freizeitlinie entfielen 411 Fahrgäste. Das bedeutet, dass neben dem neuen Freizeitbus vor allem auf den bisherigen Linien deutliche Steigerungen erreicht wurden. Mit über 77 500 Fahrgästen konnten diese bereits 2011 einen Zuwachs von fast 14 Prozent verbuchen.

● Zu Braukunst und Fachwerk

Neu kam 2012 der Brauereien-Fachwerk-Express rund um Buttenheim und Hirschaid im Landkreis Bamberg dazu. Seinen Namen erhielt er zum einen durch die Fachwerkarchitektur der Gegend. So führt die Linie durch den Ort Frankendorf, der 1981 Bundessieger beim Wettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“ war. Zum anderen erschließt der Bus die 16 Brauereien und zahlreichen Bierkeller in der Umgebung. Optimierte wurde der Steigerwald-Express. Die beiden Busse fahren jeweils

mit Fahrradanhänger von Bamberg und Hirschaid in die Täler der Reichen und der Rauhen Ebrach. Nach dem neuen Fahrplan treffen die Radlbusse sich in Frensdorf zum Umsteigen. Berühmte Sehenswürdigkeiten sind Schloss Weißenstein und Kloster Ebrach.

● Große Vielfalt

Die 22 speziell für den Freizeitverkehr eingerichteten Linien sind in weit bekannten Ausflugsgebieten unterwegs, aber ebenso in Gegenden, die als Geheimtipp bezeichnet werden dürfen: Ein dichtes Netz von Freizeitlinien erschließt die Fränkische Schweiz. Aufeinander abgestimmt sind die Fahrpläne von Trubachtal-Express, Wildpark-Express und Wiesenttal-Express. Sie verbinden beliebte Ausflugsziele mit den Bahnhöfen in Gräfenberg, Ebermannstadt und Pegnitz. Der fränkischen Bierkultur widmen sich gleich fünf Linien: der Bier- Brotzeit- und Burgen-Express, der Brauereien-Wander-Express, der Brauereien-Fachwerk-Express, der Aischgründer Bier-Express sowie der Hallerndorfer Keller-Express. Beliebtes Gegenstück dazu ist der Bocksbeutel-Express. Er ist die bekannteste Frei-

zeitlinie des VGN, seit 2001 mit einer großen Zahl an Stammgästen.

Im Fränkischen Seenland verkehren die Rothseelinie und der Brombachsee-Express. Zum höchsten Berg im VGN-Gebiet, dem Ochsenkopf, fahren im Sommer und Winter die beiden Fichtelgebirgs-Linien – mit Haltestellen direkt an der Seilbahn. Oberpfälzer Schätze erschließen sieben Freizeitbusse: Bei Wanderern beliebt sind der Auerbacher-Erz-Express und der FrankenPfalz-Express im Gebiet zwischen Neuhaus a. d. Pegnitz und Königstein. Wandern, gute Einkehr und Orchideen sind das Markenzeichen des Birgland-Express' im Sulzbacher Bergland. Durch die Toskana Bayerns fährt der Lauterach-Express. In die Oberpfälzer Juratäler touren der Labertal-Express, der Wasser- und Mühlen-Express sowie als weiterer Radlbus der Kanal-Altmühl-Express.





Mit neuen Tipps in die Freizeit

Auch 2012 hat der VGN mit 30 neuen Prospekten und Ringbüchern wieder ein dickes Bündel Freizeittipps geschnürt und auf der Freizeitmesse Nürnberg vorgestellt. Gesamtauflage: Rund eine halbe Million Exemplare.

Die neuen Freizeittipps bieten Vorschläge für Touren im gesamten Gebiet des VGN. Darunter befinden sich 16 klassische Wandertouren, zwei speziell für Familien mit Kindern aufbereitete Wanderungen, sowie mehrere Rad- und Städtetouren. Neu aufgelegt wurden auch die Hefte zu den 22 Freizeitbussen, die am 1. Mai in die neue Saison gestartet sind.

Ein Novum waren 2012 die „Hütten-touren im Fichtelgebirge“, die als Broschüre erschienen sind. Sie können in zwei oder drei Tagen erwandert werden, wozu Übernachtungen auf dem 939 Meter hoch gelegenen Köseinehaus sowie dem Seehaus Fichtelgebirge im Schneebergmassiv gehören. Der aktuellen Beliebtheit der Jakobswege trägt das 30 Seiten starke Heft mit dem Titel „Unser kleiner Jakobsweg“ Rechnung. Darin wird ein inte-

ressanter Seitenast des Jakobsweges von Hof über Bayreuth nach Nürnberg vorgestellt. Die 46 Kilometer lange Route führt von Pegnitz nach Pottenstein, Gößweinstein und Obertrubach und endet in Gräfenberg. Kirchen und Kapellen sowie Kreuzwege liegen in ihrem Verlauf. Höhepunkt ist dabei sicher die Basilika in Gößweinstein.

Ein weiteres Highlight ist das Ringbuch „Steine und Geschichten“. Darin lädt der VGN Radler zu einer historischen Reise durch den Rangau ein. Spuren findet man hier vom Dreißigjährigen Krieg über die Markgrafen-Zeit bis zurück ins Mittelalter. Die sechs meist familienfreundlichen Touren haben eine Länge zwischen neun und 71 Kilometern.

Vorgestellt wurde während der Freizeitmesse Nürnberg auch das Ringbuch „Sandperlen und Naturschätze an der Regnitz“, das bereits im Oktober 2011 erschienen ist. Mit zwei Wanderungen und einer Radtour führt dieses Büchlein in die Sandlebensräume bei Bamberg. Zum VGN-Jubiläum im September 2012 erschien das Ringbuch „25 Freizeittipps zum Jubiläumsjahr“ – eine Best-of-Sammlung mit Wandertouren in allen Landkreisen des VGN-Gebietes. Die

Freizeitkunden konnten das Buch gemeinsam mit einer Neuauflage der „Sandspaziergänge rund um Nürnberg“ zum Preis von einem erwerben.

Wer gerne wandert, ist aber nicht nur von Frühjahr bis Herbst unterwegs. So hat der VGN für die kalte Jahreszeit eine Broschüre, in der eine Winterwanderung auf den Ochsenkopf im Fichtelgebirge beschrieben wird, herausgebracht.

Schon während der Freizeitmesse gab es einen Run die beliebten Prospekte. Sie sind aber natürlich auch im VAG KundenCenter am Nürnberger Hauptbahnhof sowie in der Geschäftsstelle des VGN an der Rothenburger Straße 9 erhältlich. Im Internet können die rund 200 Tipps unter www.vgn.de/freizeit heruntergeladen oder im Onlineshop kostenlos bestellt werden. Etwa 750 000 werden so jährlich am heimischen Computer angesehen. Zudem besteht jetzt auch die Möglichkeit, von allen Prospekten ein PDF, das für den Druck auf dem heimischen PC optimiert ist, auszudrucken. Diese Option wird 100 000 Mal im Jahr genutzt.



Zahlen, Daten, Fakten



Organe des VGN

Gesellschafterversammlung

Anja Steidl	Vorsitzende
Tim Dahlmann-Resing	stellv. Vorsitzender

Gesellschafter

DB Regio AG	OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH	VAG - Verkehrs-Aktiengesellschaft
- Dr. Bernd Rosenbusch - Anja Steidl	- Frank Westermann - Karl-Heinz Winkler	- Tim Dahlmann-Resing - 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 Geiger	- Manfred Tylla - Roland Moritzer

Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler
Andreas Mäder

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 | - Ulrich Schaller
Industrie- und Handelskammer Nürnberg | - Klaus Rubach
Geschäftsführer STWB Stadtwerke Bamberg GmbH |
| - Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister Stadt Nürnberg | - Manfred Leuthel
Vorsitzender des Betriebsrates der DB Regio AG, Regio Mittelfranken | |

Gremien des VGN

Grundvertrags-Ausschuss

Dr. Thomas Bauer	Vorsitzender
Dr. Ulrich Maly	1. stellv. Vorsitzender
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
Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe	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 Dr. Jürgen Ludwig	Landrat Gerhard Wägemann
Landkreis Bamberg	Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach
Landrat Dr. Günther Denzler	Landrat Richard Reisinger
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

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

Stadt Ansbach

- Oberbürgermeisterin Carda Seidel

Stadt Bamberg

- Oberbürgermeister Andreas Starke

Stadt Bayreuth

- Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
- Stadtrat 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 Dr. Michael Reindl
- Stadtrat Konrad Schuh

Stadt Schwabach

- Oberbürgermeister Matthias Thürauf

Landkreis Ansbach

- Landrat Dr. Jürgen Ludwig
- Kreisrat Uwe Schreiner
- Kreisrat Dr. Gerhard Schorndanner

Landkreis Bamberg

- Landrat Dr. Günther Denzler
- Kreisrat Andreas Schwarz
- 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 Rößle

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 Klaus Meier

Landkreis Nürnberger Land

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

Landkreis Roth

- Landrat Herbert Eckstein
- Kreisrat Udo Weingart

Landkreis Weißenburg- Gunzenhausen

- Landrat Gerhard Wägemann
- Kreisrat Werner Baum

Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

- Landrat Richard Reisinger
- Oberbürgermeister Wolfgang Dandorfer
- Stadtrat Dieter Amann

Gewinn- und Verlustrechnung
der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

	Vorjahr			
	€	€	T€	T€
1. Umsatzerlöse		6.770.089,75		4.851
2. Sonstige betriebliche Erträge		1.363.747,27		1.230
		8.133.837,02		6.081
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-28.855,13		-51	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-2.887.942,35	-2.916.797,48	-1.147	-1.198
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	-2.084.930,43		-2.052	
b) Soziale Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-568.712,89	-2.653.643,32	-554	-2.606
davon für Altersversorgung 190 T€ (Vj. 190 T€)				
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-126.740,22		-133
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-2.435.766,28		-2.148
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	498,06		5	
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-328,78	169,28	0	5
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		1.059,00		1
10. Sonstige Steuern		-1.059,00		-1
11. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00		0

Bilanz

der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
zum 31. Dezember 2012

AKTIVSEITE			Vorjahr	
	€	€	T€	T€
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		64.680,00		98
II. Sachanlagen				
Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung		196.533,00		222
III. Finanzanlagen		50.000,00		50
Summe A:		311.213,00		370
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Waren		37.488,62		40
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	180.775,77		163	
2. Forderungen gegen Gesellschafter	53.372,90		365	
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.903,09		2	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	21.643,80	257.695,56	223	753
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		426.667,41		23
Summe B:		721.851,59		816
C. Rechnungsabgrenzungsposten		29.655,22		32
Gesamtsumme:		1.062.719,81		1.218

PASSIVSEITE			Vorjahr	
	€	€	T€	T€
A. Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital		52.000,00		52
B. Rückstellungen				
Sonstige Rückstellungen		354.998,58		519
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	408.116,72		333	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	168.029,99		192	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	79.574,52	655.721,23	122	647
davon aus Steuern	74 T€; (Vj. 106 T€)			
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	13 T€; (Vj. 12 T€)			
Gesamtsumme:		1.062.719,81		1.218

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2011	2012	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	43,864	43,890	0,027	0,06
	S-Bahn	13,934	13,943	0,009	0,06
Omnibusverkehr Franken	Bus	20,430	20,443	0,013	0,06
Verkehrsaktiengesellschaft	U-Bahn	98,626	98,687	0,061	0,06
	Straßenbahn	36,234	36,256	0,022	0,06
	Bus	39,976	40,000	0,025	0,06
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	19,662	19,675	0,012	0,06
	Bus	11,643	11,650	0,007	0,06
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	15,084	15,094	0,009	0,06
Stadtverkehr Schwabach GmbH	Bus	1,044	1,044	0,001	0,06
Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH		8,325	8,591	0,267	3,20
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Bus	22,452	22,466	0,014	0,06
Betriebszweigbeförderungsfälle	Gesamt	331,274	331,738	0,465	0,14
Verbundbeförderungsfälle	entgeltlich	223,507	223,644	0,137	0,06
	unentgeltlich	33,682	33,702	0,021	0,06
	Gesamt	257,189	257,347	0,158	0,06
Unternehmensbeförderungsfälle		300,226	300,672	0,446	0,15
Personenkilometer		2.949,957	2.951,768	1,811	0,06

Beförderte Personen 2011 und 2012 nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2011	2012	absolut	in %
	in Mio.			
Verkehrsaktiengesellschaft	147,99	148,08	0,09	0,06
infra fürth verkehr gmbh	28,37	28,38	0,02	0,06
ESTW Stadtverkehr GmbH	15,08	15,09	0,01	0,06
DB Regio AG	56,54	56,57	0,03	0,06
Omnibusverkehr Franken	20,43	20,44	0,01	0,06
Stadtverkehr Schwabach GmbH	1,04	1,04	0,00	0,06
Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH	8,32	8,59	0,27	3,20
Assoziierte Verkehrsunternehmen	22,45	22,47	0,01	0,06
Gesamtsumme	300,23	300,67	0,45	0,15

Beförderte Personen in Mio. (Verbundbeförderungsfälle)

Fahrausweisgattungen	2011	2012	Veränderung	
	in Mio.	in Mio.	absolut	in %
Barverkehr	53,839	54,863	1,025	1,90
Allgemeine Zeitkarten	92,337	90,001	-2,336	-2,53
Ausbildungsverkehr	73,319	74,244	0,925	1,26
Sozialpässe	4,012	4,536	0,523	13,04
Summe entgeltlich beförderter Personen	223,507	223,644	0,137	0,06
Sonstige und Schwerbehinderte	33,682	33,702	0,021	0,06
Verbundbeförderungsfälle Gesamt	257,189	257,347	0,158	0,06

Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2012 in der Städteachse

Fahrten im ÖPNV innerhalb der Städteachse			
Städte	Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Fahrten insgesamt
Nürnberg	116.861.352	45.220.967	162.082.319
Fürth	12.674.676	18.467.034	31.141.709
Erlangen	13.246.335	9.435.746	22.682.081
Schwabach	668.799	2.413.223	3.082.022
Gesamt	143.451.162	75.536.969	218.988.131

Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen 2012

Betriebszweige	Linien Anzahl	Haltestellen Anzahl	Streckenlänge km	Linienlänge km
U-Bahn	3	46	35	39
Straßenbahn	5	74	33	37
S-Bahn	4	80	228	229
Regionalbahn	28	188	934	992
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	625	7.910	9.749	10.403
darunter Bus	608	-	-	-
Linienbedarfstaxi	17	-	-	-
Gesamt	665	8.298	10.979	11.700

Verbundtarif – Jahresergebnisse 2012 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Fahrgäste		Einnahmen in EURO	
	2012	Veränd. ggü. 2011	2012	Veränd. ggü. 2011	2012	Veränd. ggü.2011
Einzelkarten Erwachsene	13.320.924	6,03%	15.851.899	6,03%	36.364.835,92	11,18%
Einzelkarten Kind	2.361.351	2,23%	2.810.007	2,23%	2.834.803,71	8,06%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Erwachsene	1.491.269	69,56%	8.858.138	69,56%	13.203.833,40	123,31%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Kind	247.175	31,15%	1.468.220	31,15%	1.010.088,54	61,96%
10er-Streifenkarte Erwachsene	756.799	-47,05%	4.495.386	-47,05%	7.340.955,64	-45,36%
10er-Streifenkarte Kind	98.963	-42,02%	587.841	-42,02%	484.920,70	-39,56%
TagesTicket Solo	2.225.157	-1,80%	6.920.239	-1,80%	10.208.376,60	9,95%
TagesTicket Plus	1.429.794	3,45%	7.620.802	3,45%	17.701.144,80	9,48%
Summe Einzel, Streifen, Tages	21.931.432	3,50%	48.612.531	1,36%	89.148.959,31	9,31%
7 Tage-MobiCard	182.024	-5,93%	2.823.193	-5,93%	4.291.812,70	3,21%
31 Tage-MobiCard	167.494	-21,32%	15.471.421	-21,32%	12.433.351,40	-11,60%
9 Uhr-MobiCard	253.710	-4,15%	22.062.621	-4,15%	15.544.839,10	4,86%
Summe MobiCards	603.228	-10,11%	40.357.235	-11,66%	32.270.003,20	-2,36%
Solo 31	92.419	29,36%	5.129.255	29,36%	6.998.968,10	31,03%
Familienkarte Erlangen	3.545	-58,47%	182.319	-58,47%	69.127,50	-58,47%
Abo 3	6.003	-5,00%	333.167	-5,00%	506.969,00	5,00%
Abo 6	15.130	1,51%	839.715	1,51%	1.098.044,10	11,54%
JahresAbo	545.465	3,52%	30.273.308	3,52%	33.647.740,70	11,28%
JahresAbo Plus	25.258	26,66%	1.542.001	39,33%	1.608.003,70	38,60%
JahresAbo mit Ausschlusszeit	110.627	8,03%	3.484.751	8,03%	4.380.829,20	23,64%
FirmenAbo	206.629	2,29%	6.615.440	2,34%	13.206.361,70	9,75%
FirmenAbo Plus	36.088	11,82%	1.243.799	20,44%	2.574.951,80	19,85%
Summe Abos	948.745	3,88%	44.514.500	4,27%	57.092.027,70	12,48%
Schülermon. Selbstzahler	348.523	-0,72%	16.694.252	-0,72%	21.559.897,80	4,83%
Schülermon. Kostenträger	1.007.091	-0,20%	48.239.659	-0,20%	48.367.998,60	4,85%
Wochenkarte Selbstzahler	132.244	17,34%	1.461.296	17,34%	3.134.066,00	19,47%
Wochenkarte Kostenträger						
Semesterwertmarken	64.178	13,49%	3.074.126	13,49%	2.989.525,20	21,27%
Semesterticket	283.601	14,42%	4.639.712	14,42%	1.521.526,44	25,92%
Schüler-/Azubikarten aus Familienkarten Erl.	2.628	-13,75%	135.158	-13,75%	59.088,10	2,06%
Summe Schüler/Azubi	1.838.265	3,25%	74.244.203	1,26%	77.632.102,14	6,27%
Sozialpass Nürnberg	90.681	13,04%	4.535.864	13,04%	2.792.974,80	13,04%
Summe Zusatzwertm. 1. Kl.	1.149	3,23%			64.674,10	9,50%
Summe Sonderzeitkarten	91.830	12,91%	4.535.864	13,04%	2.857.648,90	12,96%
Summe Zeitkarten	3.574.487	1,62%	168.781.056	-0,52%	176.850.750,04	7,36%
Gruppenfahrkarten	110.666	20,30%	216.905	20,30%	213.013,50	17,82%
Sonstige Sonderfahrkarten	1.853.060	17,61%	1.915.398	7,78%	2.152.046,07	17,08%
KombiTickets	1.958.244	3,60%	1.174.947	3,60%	1.539.878,59	0,89%
Schönes WochenendeTicket	36.532	-0,93%	78.909	-0,93%	1.478.832,00	1,65%
BayernTicket	694.131	6,80%	2.864.612	5,86%	17.264.010,00	7,11%
Summe Sonstige Fahrausweise	4.652.633	9,61%	6.250.771	6,36%	22.647.780,16	7,25%
Fahrgeldeinnahmen	30.158.552	4,17%	223.644.358	0,06%	288.647.489,51	7,94%
Saldo Zu-/Absetzungen					-1.414.673,34	-105,99%
Verkaufsergebnis 2012	30.158.552	4,17%	223.644.358	0,06%	287.232.816,17	7,69%

Strukturdaten 2012 Gebietsstand 01.01.2012

Kreisfreie Städte	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW ¹⁾	PKW/1000 EW
Amberg	50	43.487	24.082	22.954	528
Ansbach	100	40.226	24.827	22.087	549
Bamberg	55	70.258	48.755	35.999	512
Bayreuth	67	72.759	42.778	35.710	491
Erlangen	77	106.814	87.262	50.698	475
Fürth	63	117.047	40.904	55.214	472
Nürnberg	186	512.454	275.210	224.985	439
Schwabach	41	39.222	14.374	22.795	581
Städteachse Gesamt	367	775.537	417.750	353.692	456
Kreisfreie Städte Gesamt	639	1.002.267	558.192	470.442	469
Landkreise	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	104.577	25.399	62.758	600
Ansbach	1.972	179.531	54.144	108.729	606
Bamberg	183	144.296	32.818	88.994	617
Bayreuth	325	105.661	22.891	64.688	612
Donau-Ries (teilweise)	150	13.131	5.801	8.398	640
Eichstätt (teilweise)	100	8.776	2.714	5.218	595
Erlangen-Höchstadt	565	132.233	42.555	81.487	616
Forchheim	643	113.404	26.320	69.687	615
Fürth	308	115.770	21.841	68.466	591
Haßberge (teilweise)	220	22.265	5.515	13.666	614
Kelheim (teilweise)	14	2.200	533	1.372	624
Kitzingen (teilweise)	174	27.640	14.004	15.811	572
Neumarkt	1.344	128.162	41.908	75.565	590
Neustadt a.d. Aisch	1.268	97.474	28.640	58.523	600
Nürnberger Land	800	166.273	48.180	97.521	587
Regensburg (teilweise)	265	24.199	2.856	14.305	591
Roth	895	123.893	32.628	76.343	616
Weißenburg-Gunzenhausen	971	91.940	29.071	54.454	592
Landkreise Gesamt	13.385	1.601.425	437.818	965.985	603
VGN-Gebiet Gesamt	14.024	2.603.692	996.010	1.436.427	552

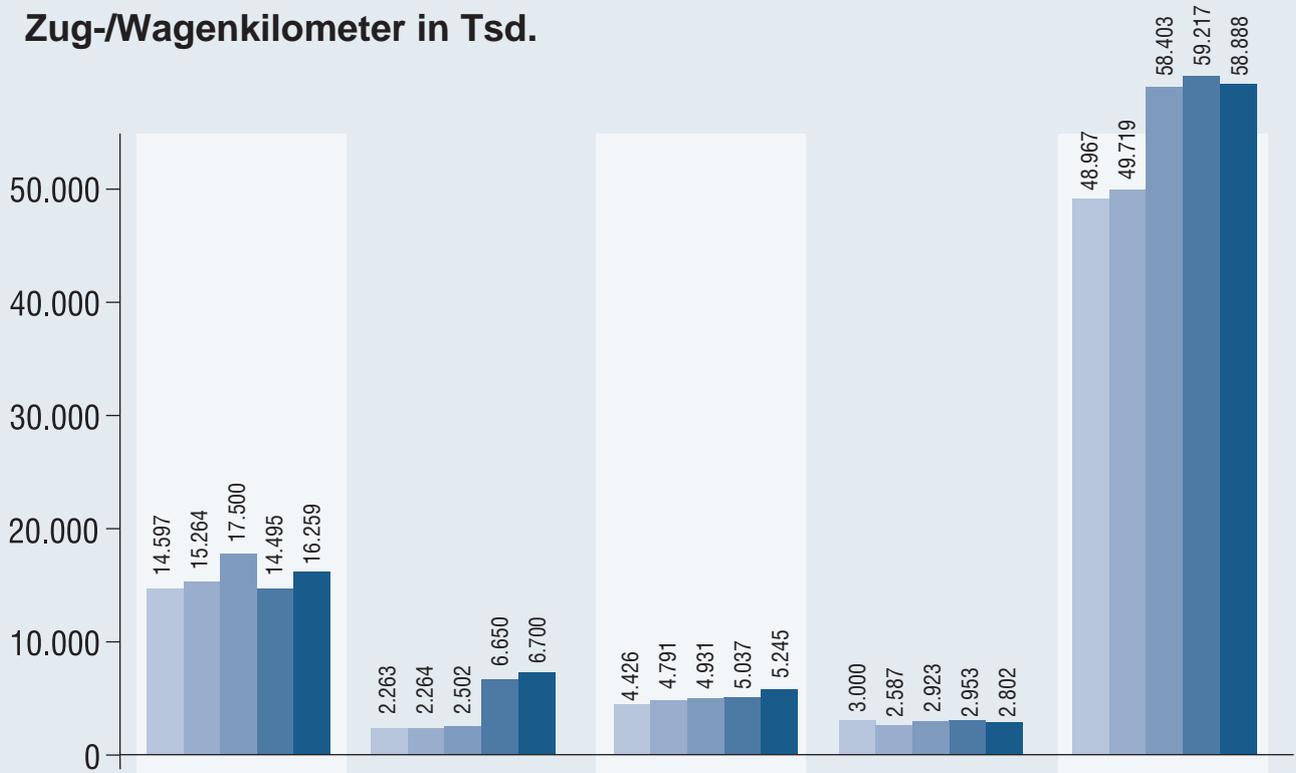
Zu beachten: Einwohnerstand 30.6.12 – Pkw-Bestand 1.1.2012 – Beschäftigtenstatistik 30.6.12

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

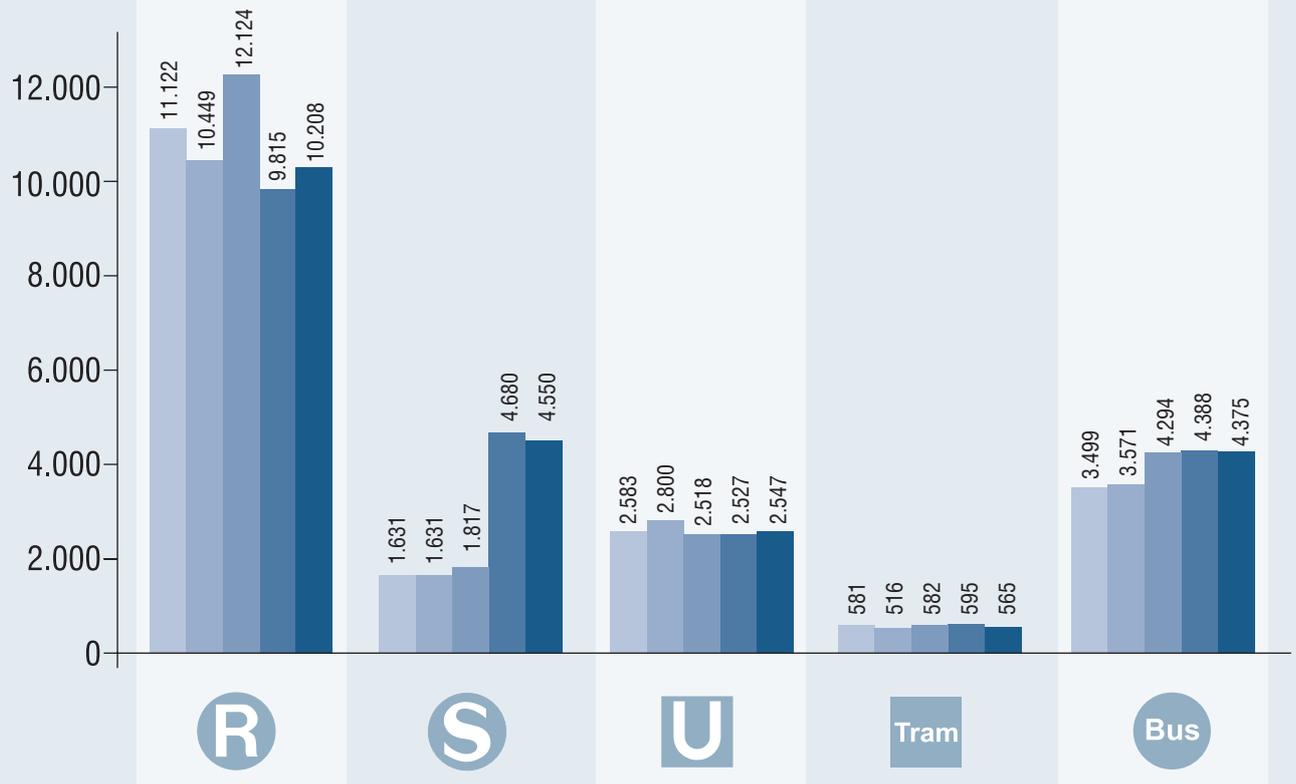
Einwohner je km ² 2012:	Städteachse:	2.113
	Kreisfreie Städte:	1.568
	Landkreise:	120

2008 2009 2010 2011 2012

Zug-/Wagenkilometer in Tsd.

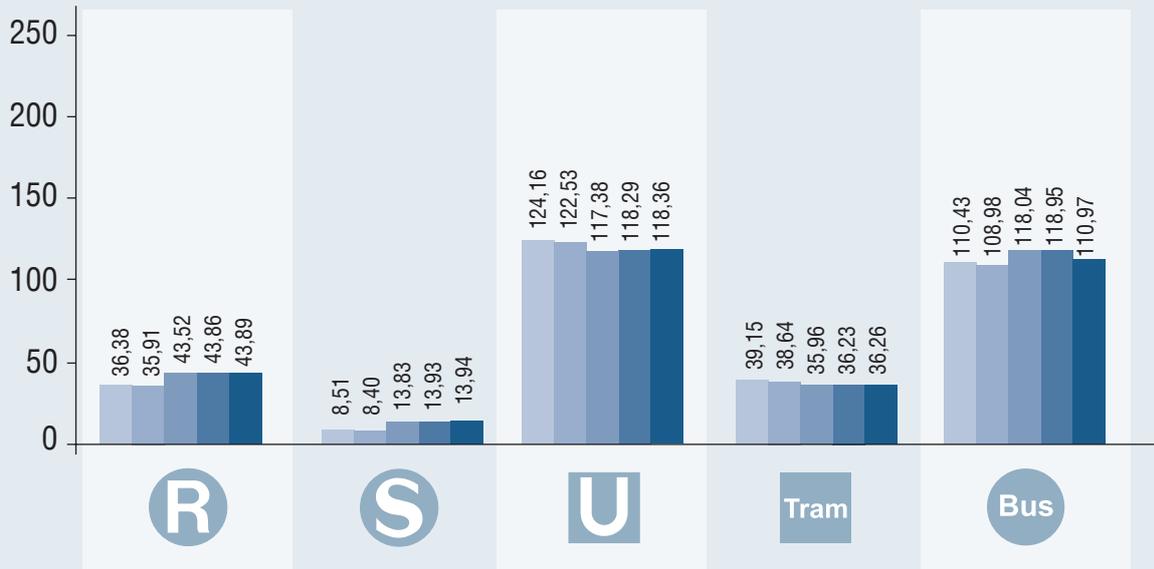


Platzkilometer in Mio. (4 Personen je qm Stehplatz)

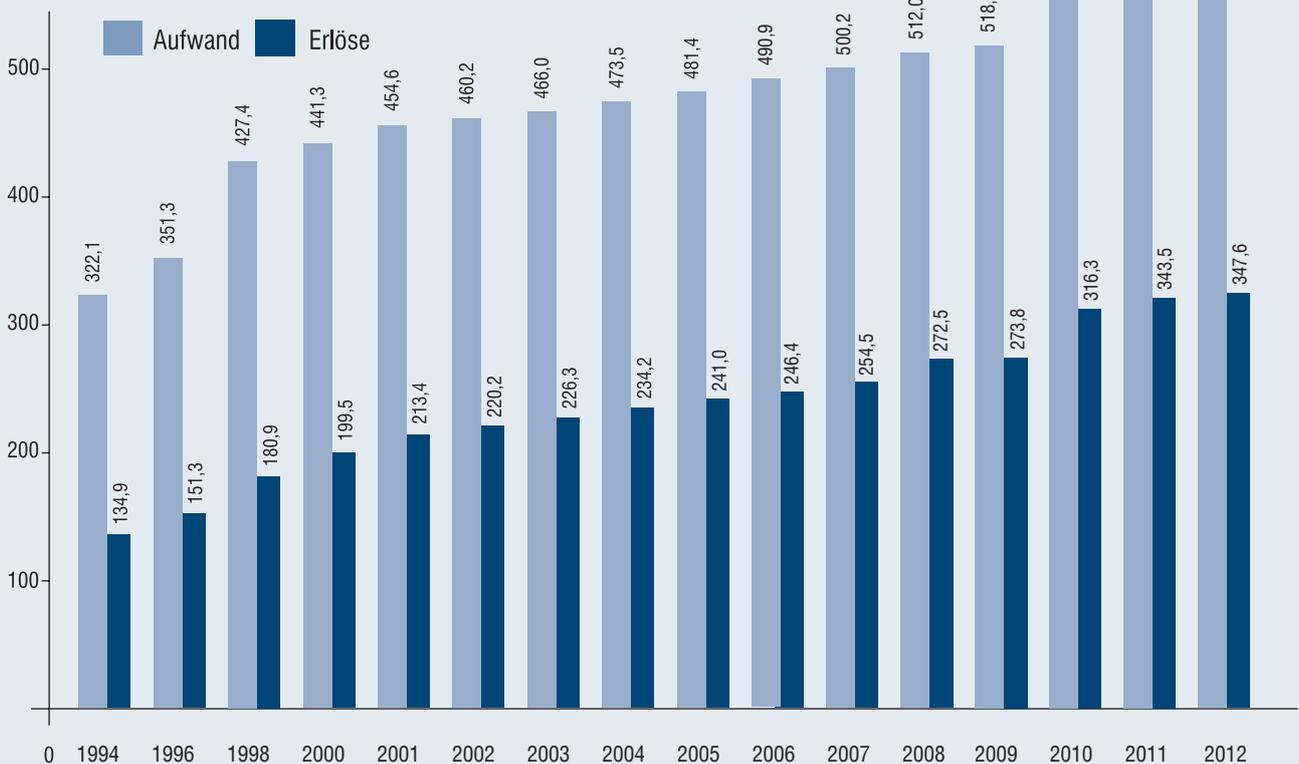


2008 2009 2010 2011 2012

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern in Mio.



Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR

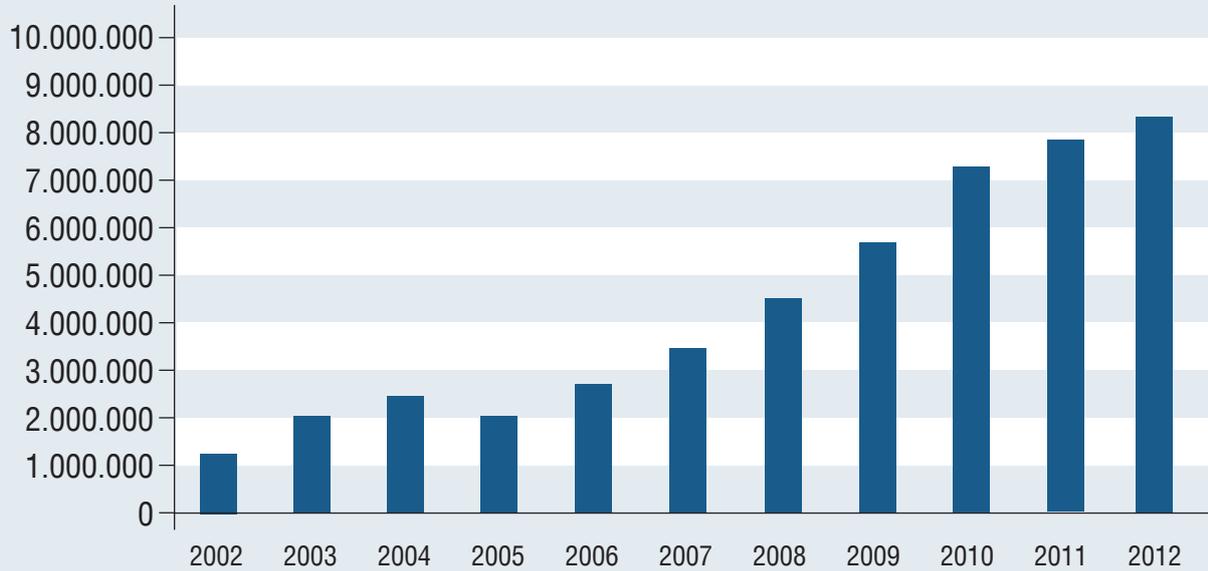


*) vorläufig, Stand Juli 2013

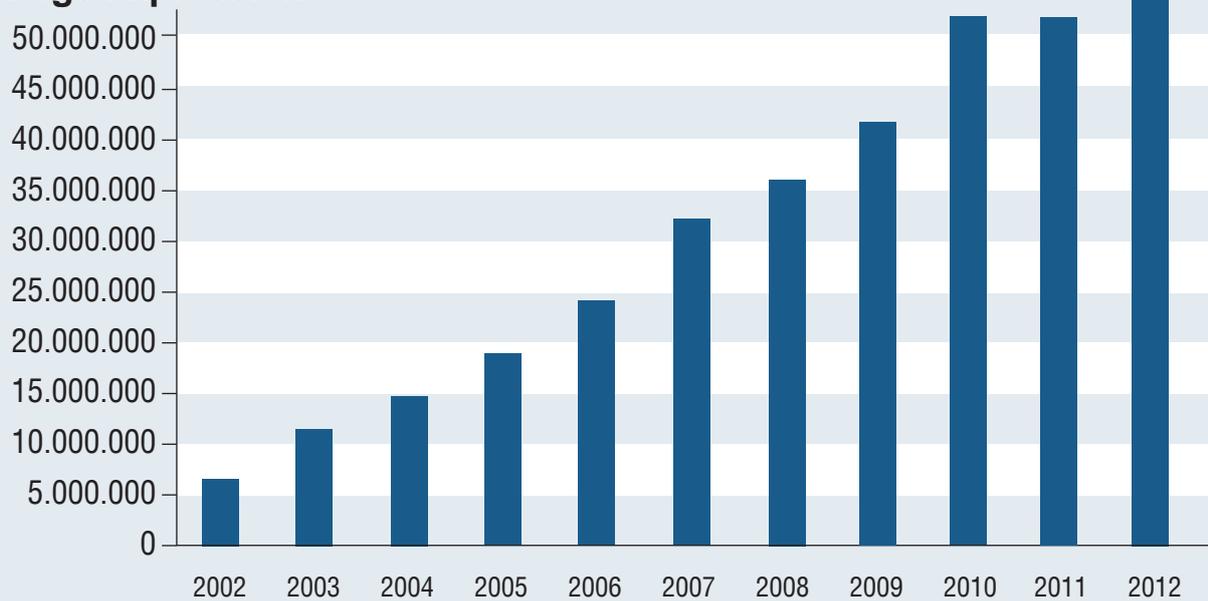
Nutzung der Auskunftsdienste

www.vgn.de

Visits



Page Impressions



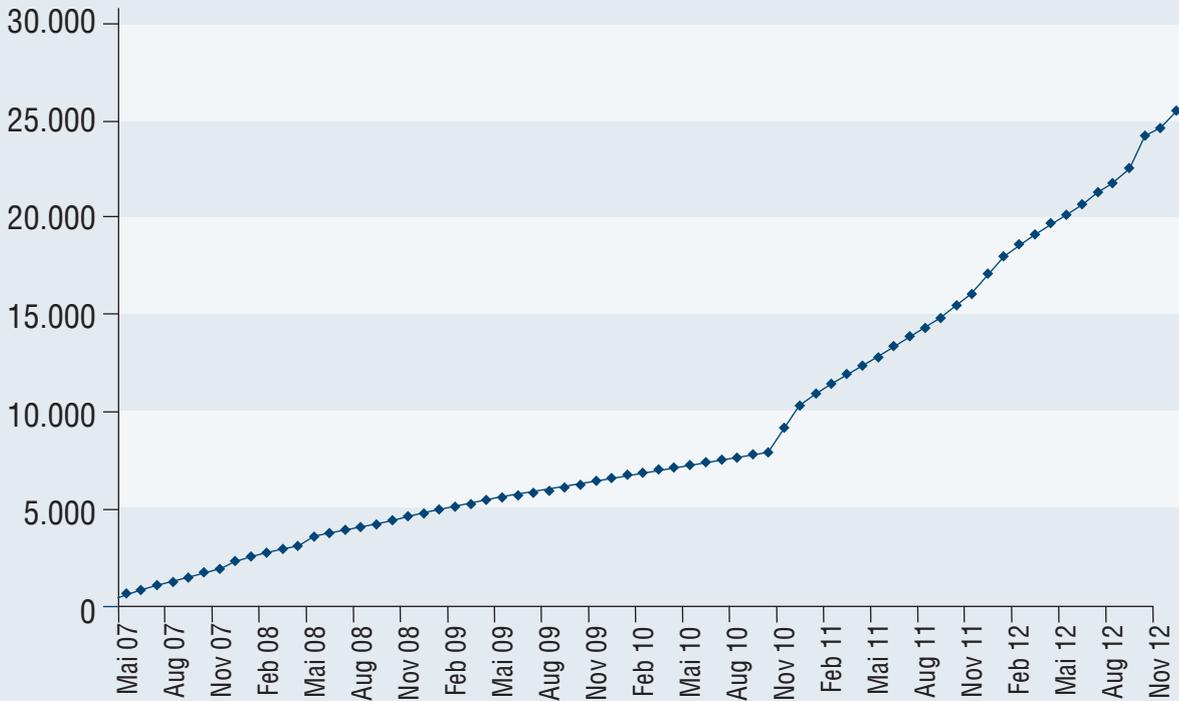
Sonstige Dienste

Anrufer VGN Info-Telefon	56.504
Anrufer Automatische telefonische Auskunft	21.815
Page Impressions mobil.vgn.de	2.941.432
Anfragen FahrInfo VGN	2.569.676

HandyTicket im VGN

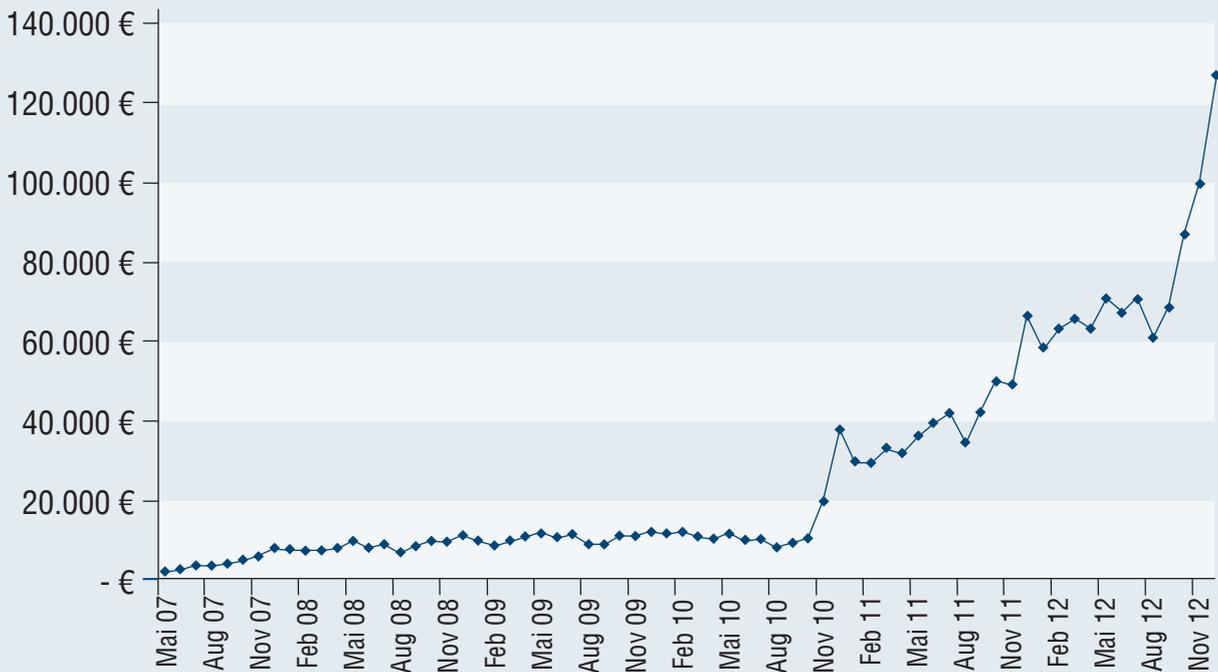
Kundenentwicklung

Gesamt Kunden: 25.490



Umsatzentwicklung

Gesamtumsatz: 1.815.400 €



Stand: 31.12.2011

Der VGN im Überblick

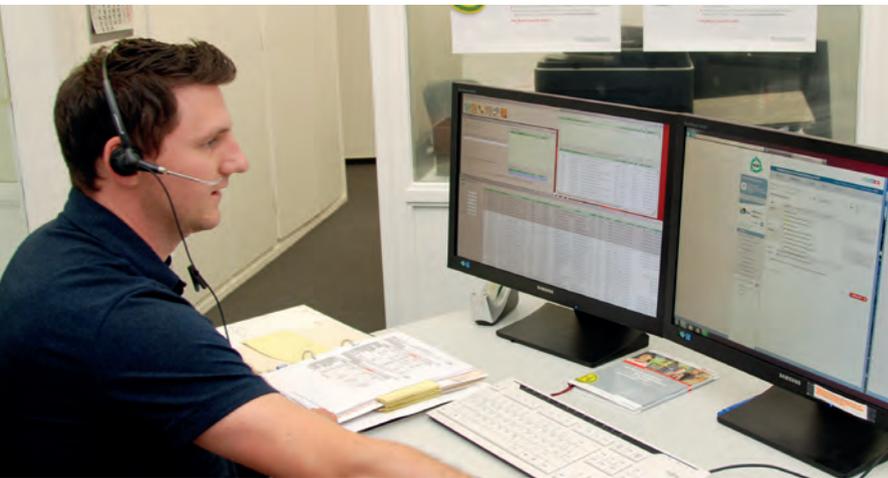
Verkehrsgebiet	2009	2010	2011	2012
Kreisfreie Städte	6	8	8	8
Kreise	17 (davon 7 teilw.)	18 (davon 6 teilw.)	18 (davon 6 teilw.)	18 (davon 6 teilw.)
Fläche	11.750 qkm	14.024 qkm	14.024 qm	14.024 qm
Einwohner	2,2 Mio.	2,6 Mio.	2,6 Mio.	2,6 Mio.
Pkw-Bestand	1,24 Mio.	1,4 Mio.	1,4 Mio.	1,4 Mio.
Pkw/Tsd. Einwohner	527	537	544	544

Verkehrsbedienung				
Verkehrsunternehmen				
- Gesellschafter	8	9	9	9
- Assoziierte Unternehmen	86	100	102	100
Haltestellen	6.920	8.168	8.282	8.289
Linien (Gesamt)	548	656	666	665
- S-Bahn	3	4	4	4
- Regionalbahn	22	28	28	28
- U-Bahn	3	3	3	3
- Straßenbahn	6	6	6	5
- Bus	514	616	625	625

Betriebsleistungen *)	2010	2011	2012
Nutz-Zug-/Nutz-Wagen-Kilometer (Gesamt)	86,8 Mio. km	88,7 Mio. km	89,9 Mio. km
- S-Bahn	2,5 Mio. km	6,6 Mio. km	6,7 Mio. km
- Regionalbahn	17,7 Mio. km	14,9 Mio. km	16,3 Mio. km
- U-Bahn / Straßenbahn	7,9 Mio. km	8,0 Mio. km	8,0 Mio. km
Bus	58,8 Mio. km	59,2 Mio. km	58,9 Mio. km
Platzkilometer	21.600,0 Mio. km	22.004,0 Mio. km	22.245,0 Mio. km

Aufwand und Ertrag - Verbundverkehr *)			
Erträge - Netto (Gesamt)	312,0 Mio. EUR	343,5 Mio. EUR	347,6 Mio. EUR
Verkehrserlöse einschl. Zweckverbandzuschüsse	257,4 Mio. EUR	268,3 Mio. EUR	287,0 Mio. EUR
sonst. Erträge (einschl. Erstattung SchwbG und Ausgleichszahlungen § 45a PBefG)	54,6 Mio. EUR	75,2 Mio. EUR	60,6 Mio. EUR
Aufwand - Netto	587,9 Mio. EUR	608,5 Mio. EUR	633,0 Mio. EUR
Aufwanddeckungsfehlbetrag	275,9 Mio. EUR	265,0 Mio. EUR	285,4 Mio. EUR
Aufwanddeckungsgrad	53,1 %	56,4 %	54,9 %

*) z.T. Planwerte



Impressum

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

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

Geschäftsführer:
Andreas Mäder
Jürgen Haasler

Redaktion:
Manfred Rupp, VGN
Barbara Lohss
Elisabeth Porzner-Reuschel

Fotos:

Bayerisches Eisenbahnmuseum/Holger Graf
Christof Heinz
DB Regio Bus
DB/Flinkster
Harald Sippel
Kzenon – Fotolia.com, S. 22 Radfahrer
Lothar Röhrl
Nordbayerische Nachrichten/
André de Geare, S. 33 oben
Nürnberg Ice Tigers
Pegnitz-Zeitung/Lena Müller, S. 7 unten
Peter Roggenthin
Rolf Syrigos
Stadt Neustadt a. d. Aisch
Stadt Nürnberg
Stadtwerke Schwabach
Stage Entertainment
TI Dinkelsbühl/Ingrid Wenzel
VAG
VAG/Björn Kühl
VGN/Claus Felix
VGN/Gerhard Zuber
VGN/Manfred Rupp
VGN/Rüdiger Pohle
VGN/Tobias Zuber
Zweckverband Strohgäubahn/Ralf Rotermund

Gestaltung:
Instant Elephant UG, Fürth

Druck:
Hofmann Druck, Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

VAG

DB BAHN
Regio Franken

ESTW
ERLANGER STADTWERKE

DB BAHN
Frankenbus

infra
fürth verkehr gmbh

BVB

STADTVERKEHR
SCHWABACH GMBH

GPV

GKV

Partner im VGN