



# VERBUNDBERICHT 2019



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# Inhaltsverzeichnis



## **Inhaltsverzeichnis**

Grußwort .....	3
Geschäftsjahr 2019 .....	4
Innovationspaket .....	6
Machbarkeitsstudie .....	10
Verbundraum .....	12
SPNV .....	14
Planung .....	19
Kommunikation .....	23
Freizeitverkehr .....	30
Der VGN auf einen Blick .....	33
Verbundgebiet und Struktur .....	34
Organe und Gremien .....	36
Zahlen, Daten, Fakten .....	39
Impressum .....	47





*Dr. Thomas Bauer*

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

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

das Jahresergebnis 2019 ist ein Beleg für die erfreuliche Entwicklung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg im vergangenen Jahr. Die Zahl der Fahrten erhöhte sich leicht um 0,2 Prozent, womit sich der VGN auf dem Niveau des Bundesdurchschnitts bewegt. Stärkere Zuwächse von über zwei Prozent zeigen sich in den Städten und im Ballungsraum. Im ländlichen Raum dagegen ist die Verkaufsentwicklung weiterhin von den Rückgängen im Schülerverkehr geprägt. Erneut Gutes gibt es vom Semesterticket zu berichten: Mit knapp 50 Prozent hat die Kaufquote der Zusatzkarte eine neue Bestmarke erreicht.

Erfreulich ist auch der anhaltende Trend zur Zeitkarte. Immer mehr Pendler entscheiden sich für ein Abo. Die erleichterten Zugangsbedingungen beim FirmenAbo ab 5 sowie die umfassende Beratung der teilnehmenden Firmen durch die Vertriebspartner im VGN haben dem FirmenAbo weiteren Auftrieb verliehen. Mit einem Plus von 9,8 Prozent verzeichnet es die höchste Zuwachsrate.

Es ist ein vielversprechender Ansatz, Kunden mit attraktiven Tariflösungen an den ÖPNV heranzuführen und langfristig zu binden. Dies erfordert allerdings ein entsprechendes finanzielles Engagement der Aufgabenträger. Ein Beispiel ist das preislich stark reduzierte 9-Uhr-JahresAbo, das zunächst in den Städten Nürnberg, Fürth und Erlangen erhältlich war. Mit Förderung durch

den Freistaat Bayern und die Aufgabenträger wurde diese Fahrkarte im Rahmen des VGN-Innovationspakets inzwischen im ganzen Verbundgebiet und für alle Preisstufen eingeführt. Eine neue Generation an Fahrgästen soll das 365-Euro-Ticket VGN für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende an den ÖPNV heranführen. Die Weichen dafür wurden im Herbst 2019 gestellt. Auch dieses Tarifangebot wird gemeinsam vom Freistaat Bayern sowie den kreisfreien Städten und Landkreisen finanziert. Zwei Drittel der entstehenden Mindereinnahmen übernimmt das Land, ein Drittel tragen die Gebietskörperschaften im VGN.

Das oben angesprochene VGN-Innovationspaket enthält weitere Tarifmaßnahmen. Ein für die Fahrgäste bedeutsamer Schritt war das Aussetzen der ursprünglich zum 1. Januar 2020 geplanten Fahrpreiserhöhung. Den Ausgleich für den Ausfall von Fahrgeldeinnahmen in Höhe von rund 10 Millionen Euro übernehmen, wie im Innovationspaket geregelt, der Freistaat zu 67,7 Prozent und die Landkreise und kreisfreien Städte im VGN zu 32,3 Prozent. Neben den tariflichen Komponenten zielt das Maßnahmenbündel darauf ab, den Zugang zu Bussen und Bahnen weiter zu erleichtern und den ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten. Dabei werden konsequent die Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt, bis hin zu modernen, neuen Vertriebs- und Tarifmodellen.

Solche zukunftsweisenden technischen Lösungen lassen sich nur in einem gemeinsamen Verkehrsverbund realisieren. Deshalb unterstützt der Freistaat Bayern weitere Mitglieder der Europäischen Metropolregion Nürnberg bei ihrem Anliegen, dem VGN beizutreten. Denn auch die Bevölkerung in den peripheren Räumen des Landes benötigt einen leistungsfähigen und intelligent organisierten ÖPNV. Zunächst geht es darum, nach einem Eckpunktepapier des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr mit einer Grundlagenstudie die verkehrliche Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration zu belegen. Dabei werden auch die voraussichtlichen Kosten für die beitretenden Städte und Landkreise berechnet. Nach Fertigstellung der Studie können die politischen Gremien der Gebietskörperschaften sowie die Gremien des Verkehrsverbundes über die Beitritte entscheiden. Geplant ist die Umsetzung zum 1. Januar 2024. Der ursprünglich in der Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach geborene Verkehrsverbund Großraum Nürnberg wäre dann fast deckungsgleich mit der polyzentrischen Metropolregion Nürnberg.

# Leichtes Wachstum im Geschäftsjahr 2019

Die Fahrgastzahlen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) haben sich im vergangenen Geschäftsjahr 2019 um 0,2 Prozent auf 248 Millionen leicht erhöht. Starken Einfluss auf das Ergebnis hatte der weitere Rückgang von Fahrten im Ausbildungsverkehr. Zuwächse gab es im Bartarif mit Einzel- und Mehrfahrtenkarten sowie bei TagesTickets und Zeitkarten.

Erfreulich war vor allem die Entwicklung bei den Stammkunden. Insbesondere mit FirmenAbos und dem 9-Uhr-JahresAbo waren mehr Fahrgäste unterwegs. Generell zeigen die Veränderungen in der Verkaufstatistik, dass die Fahrgäste ihre Ticketwahl verstärkt nach ihren individuellen Mobilitätsbedürfnissen ausgerichtet und optimiert haben. Dabei haben sie die Vorteile des gut abgestuften Sortiments genutzt und sind zum für sie geeigneten und günstigsten Ticket gewechselt.

Deutliche Zunahmen gab es bei den Stadtverkehren: In der Preisstufe A (Nürnberg-Fürth) erhöhte sich die Zahl der Fahrten um 2,5 Prozent. Einen positiven Einfluss auf die Verkaufsentwicklung in der Preisstufe A dürfte die Neuordnung der Tarifzonen im Landkreis Fürth gehabt haben. Durch sie wurde die Tarifstufe A um die Stadtgebiete Oberasbach und Zirndorf erweitert. In den weiteren Stadtpreisstufen B bis F und bei der Kurzstrecke erhöhte sich die Zahl der Fahrten um durchschnittlich 2,1 Prozent. Anders dagegen im Regionalverkehr, hier gab es einen Rückgang um 2,8 Prozent. Dies liegt vor allem an der rückläufigen Entwicklung des Schülerverkehrs, der im ländlichen Raum einen bedeutsamen Anteil am Fahrgastaufkommen hat.

## ● Zeitkarten: Abos im Aufwind

Die Fahrten mit Zeitkarten nahmen durchschnittlich um 0,3 Prozent zu, allerdings mit erheblichen Unterschieden innerhalb des Sortiments. Rund fünf Prozent mehr Fahrten haben die VGN-Kunden mit einem Abo zurückgelegt. Den stärksten Anstieg verzeichnete dabei das FirmenAbo, mit einem Plus von 9,8 Prozent. Die erleichterten Zugangsbedingungen beim FirmenAbo ab 5 für kleine Unternehmen wurden sehr gut angenommen. Unter den rund 250 Firmenpartnern befanden sich 150 kleine Unternehmen.

Weiter im Aufwind befand sich das preislich stark reduzierte 9-Uhr-JahresAbo mit einem Plus von 8,7 Prozent. Dieses zusätzlich vergünstigte Abo war bislang in den Städten Nürnberg und Fürth erhältlich, seit Jahresbeginn 2020 ist es auch für Erlangen zu haben. Ab 1. August wird es die Fahrkarte im gesamten VGN-Gebiet und für alle Tarifstufen geben. Dieses neue Angebot wird im Rahmen des VGN-Innovationspakets von Freistaat, kreisfreien Städten und Landkreisen finanziert.

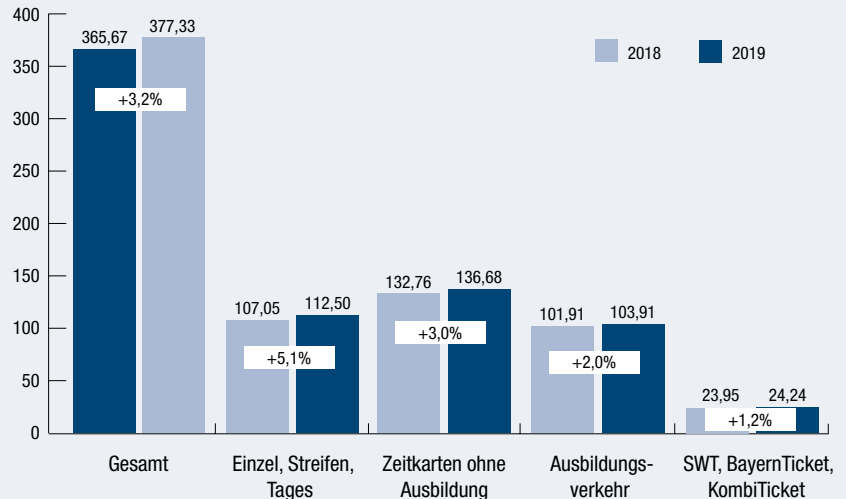
Insbesondere durch den Wechsel von Fahrgästen zu den JahresAbos verringerte sich die Nachfrage nach den MobiCards und der Solo 31. Der Rückgang bei der Solo 31 lag bei 7,4 Prozent, bei den MobiCards im Durchschnitt bei 4,9 Prozent. Die MobiCards wurden weiterhin von Fahrgästen gewählt, die die Vorteile der Mitnahme weiterer Personen sowie der Übertragbarkeit nutzen wollten.

## ● Bartarif: Onlinekauf immer beliebter

Um knapp drei Prozent stieg die Zahl der Fahrten mit einer Einzelfahrkarte für Erwachsene, sie ist das Schwergewicht im Gelegenheitsverkehr. Die verstärkte Nachfrage stand in Zusammenhang mit dem Rabatt, den die Kunden beim Onlinekauf erhalten. Hier hat sich der Absatz nahezu verdoppelt. Insgesamt kauften die Fahrgäste mehr als 3,3 Millionen Einzelfahrkarten und TagesTickets online, das entspricht einem Anteil von 16 Prozent. Zum Beispiel kostete in Preisstufe A (Nürnberg-Fürth) die Einzelfahrkarte beim Kauf am Automaten oder beim Busfahrer 3,20 Euro, als Handyticket 2,75 Euro. Im Rahmen des VGN-Innovationspakets soll ab 1. August 2020 ein einheitlicher Rabatt von sieben Prozent auf Onlinetickets im Regionalverkehr eingeführt werden. Für Fahrgäste mit mehreren Wegen an einem Tag lohnte sich ein TagesTicket Solo oder Plus. Sie wiesen Zuwachsraten von 0,9 Prozent beziehungsweise 6,3 Prozent auf. Im Gegenzug verringerte sich die Nutzung der 10er-Streifenkarte um rund zehn Prozent.



## Fahrgeldeinnahmen in Mio. Euro



### ● Gemischte Bilanz im Ausbildungsverkehr

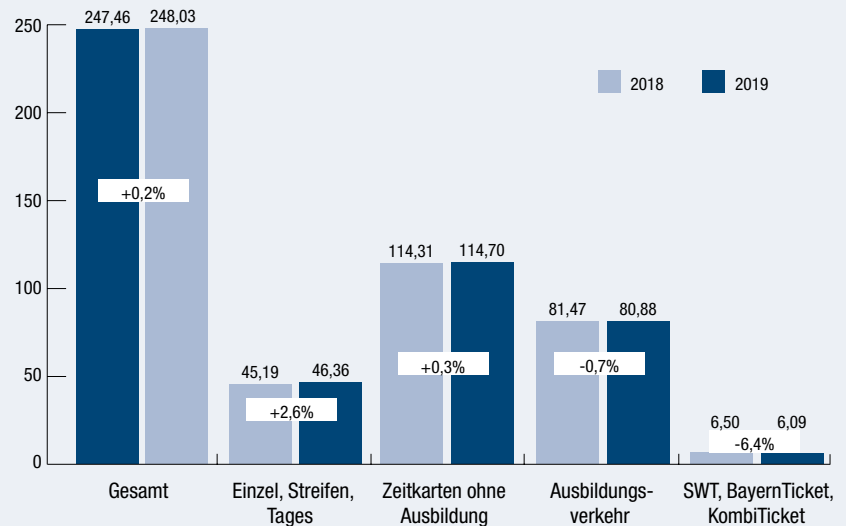
Der Rückgang von 0,7 Prozent bei den Fahrgästen im Ausbildungsverkehr drückte das Gesamtergebnis deutlich. Mehr als eine Million Fahrten mit Schülermonatsmarken fehlten im Vergleich zum Vorjahr in der Bilanz. Diese Entwicklung beschränkte sich nicht wie bisher nur auf den ländlichen Raum, sondern war mittlerweile auch in der Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen für die Verkehrsunternehmen spürbar. Sehr positiv machte sich dagegen die weiter gestiegene Akzeptanz des Semestertickets bemerkbar. Die Studentinnen und Studenten am Hochschulstandort Erlangen-Nürnberg waren nochmals häufiger mit ihrem Semesterticket unterwegs. Die Zahl der Fahrten mit dem Semesterticket nahm um 1,8 Prozent zu.

### ● Ausblick

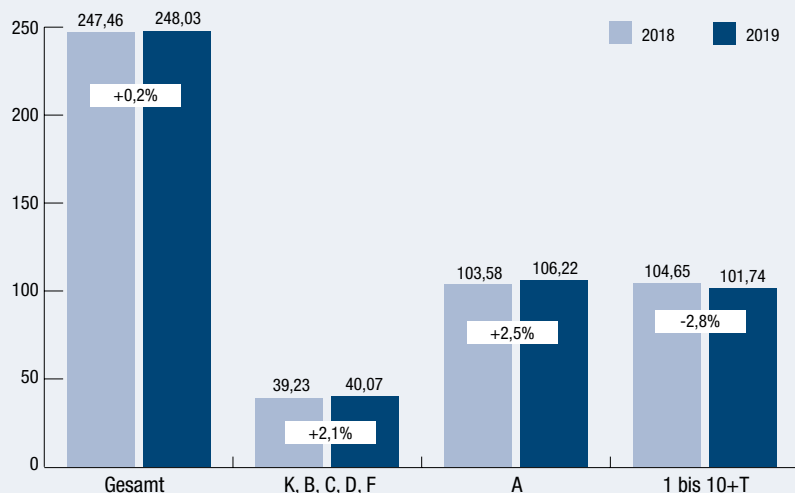
Wegen der Corona-Krise und insbesondere durch den Lockdown ab Mitte März 2020 rechnet der VGN mit einem deutlichen Rückgang bei Fahrten und Einnahmen. Die Verkehrsunternehmen beförderten in diesen Wochen nur noch 20 bis 30 Prozent des üblichen Fahrgastaufkommens, boten aber im Schnitt 60 bis 80 Prozent der regulären Verkehrsleistung. Für das Gesamtjahr werden nach ersten Schätzungen Mindereinnahmen von rund 110 Millionen Euro prognostiziert.



## ÖV-Fahrten in Mio.



## ÖV-Fahrten nach Tarifstufen in Mio.



# VGN-Innovationspaket für mehr Attraktivität des ÖPNV

Intensiv haben sich die Verbundpartner und Vertreter der Politik für zusätzliche Mittel des Freistaats eingesetzt. Hauptziel war die Förderung tariflicher Maßnahmen, vor allem um den Fahrgästen eine Verschnaufpause bei den jährlichen Tariferhöhungen zu verschaffen.

Herausgekommen ist eine große Lösung: das VGN-Innovationspaket. Mit einer Laufzeit von fünf Jahren will die Staatsregierung dafür jährlich bis zu 12,8 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Voraussetzung ist eine Kofinanzierung durch die Aufgabenträger in gleicher Höhe. Bei einer Pressekonferenz am 7. Oktober 2019 im Heimatministerium in Nürnberg verkündete Ministerpräsident Dr. Markus Söder die Entscheidung im Beisein der Vorsitzenden des ZVGN, dem damaligen Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly und dem Fürther Landrat Matthias Dießl. Die entsprechenden Beschlüsse der Verbundgremien erfolgten in deren Herbstsitzungen im September und Oktober.

Das von der VGN GmbH gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen erarbeitete Maßnahmenbündel enthält eine Reihe innovativer Bausteine zur Steigerung der Akzeptanz und Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Dazu gehören die finanzielle Entlastung der Kunden, ein erweitertes Ticketsortiment sowie ein vereinfachter Zugang zum ÖPNV durch digitale Angebote. Für einen zukunftsfähigen Nahverkehr sollen zudem neue Tarif- und Preismodelle entwickelt werden.

## ● Preisliche Entlastung

Kurzfristig umsetzbar und ursprünglicher Teil des VGN-Innovationspakets war das Aussetzen der eigentlich zum 1. Januar 2020 geplanten Tarifierhöhung. Nach den bestehenden Regularien und mit Blick auf die prognostizierten Kostensteigerungen wäre eine Anhebung der Ticketpreise um durchschnittlich 2,78 Prozent erforderlich gewesen. Der Verzicht auf dringend erforderliche Fahrgeldeinnahmen mit einem Volumen von rund zehn Millionen Euro im

Jahr 2020 war nur durch die gemeinsame Finanzspritze von Freistaat und Aufgabenträgern möglich.

Eine deutliche Vergünstigung für regelmäßige Kunden bietet das 9-Uhr-JahresAbo, das ab 1. August 2020 im gesamten Verbundgebiet und in allen Preisstufen zu haben ist. Bislang war diese Variante nur für die Städte Nürnberg und Fürth erhältlich. In Erlangen und den angrenzenden Gemeinden in der Tarifzone 400 wurde es zum Jahresanfang 2020 eingeführt.





IN  
OUT



und stieß bereits beim Start auf großes Interesse. Das werktags erst nach dem morgendlichen Berufsverkehr gültige Abo ist das ideale Angebot für zeitlich flexible Fahrgäste. In Nürnberg und Fürth zählte es 2019 über 23.000 Kunden. Die Ausdehnung des Angebots auf das gesamte Gebiet des VGN entspricht dem Wunsch mehrerer Städte und Landkreise sowie vieler Fahrgäste.

### ● Digitale Wege zum Ticket

Verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote sowie die Erschließung neuer Kundenpotentiale sind das Ziel weiterer innovationsgetriebener Projekte. Sie sollen den Zugang zu Tickets und somit generell zum ÖPNV erleichtern. Die Plattform zur Realisierung der im Maß-



nahmenpaket erarbeiteten Bausteine ist der VGN Onlineshop – und dort insbesondere die App „VGN Fahrplan & Tickets“

Ein Service für die Inhaber von Zeitkarten ist die sogenannte Anschlussfahrten-Auskunft. Für geplante Fahrten über den Gültigkeitsbereich einer Zeitkarte hinaus ermittelt sie die Preisstufe der nötigen Anschlussfahrkarte. In der ersten Ausbaustufe ist das Tool schon seit Jahresanfang 2020 in der Fahrplanauskunft auf der VGN-Webseite implementiert. Mit der Umsetzung der Stufe 2 wird der Service dann auch in der App VGN Fahrplan & Tickets verfügbar sein. Den Besitzern von Zeitkarten wird die Nutzung ihres Tickets für zusätzliche Fahrten, etwa in der Freizeit, deutlich erleichtert.

Auf die Anschlussfahrkarten gibt es seit 1. August 2020 im Onlineshop einen Rabatt von insgesamt 25 Prozent, nachdem ein

weiterer Baustein des VGN-Innovationspakets umgesetzt wurde: die rabattierte Online-Einzelfahrkarte. Alle digitalen Einzelfahrkarten – als Handy- oder PrintTicket – werden somit rabattiert. Bislang traf dies nur auf HandyTickets in den Stadtverkehren und für die Preisstufe 1 zu. Jetzt erhöht sich der Rabatt auf elektronische Einzelfahrkarten in den regionalen Preisstufen 2 bis 10 auf rund sieben Prozent.

Zudem wurde der Erwerb von Zeitkarten weiter vereinfacht. Über den VGN Onlineshop sind seit 1. Juli die persönliche Monatskarte Solo 31 sowie Schülerwertmarken für Selbstzahler als HandyTicket erhältlich. Damit werden auch in diesem Segment Zugangshürden gesenkt und der Ausbau des Onlinevertriebs vorangetrieben. In der letzten Ausbaustufe sollen alle Schülertickets und die Abos des VGN auf mobilen Endgeräten verfügbar sein. ○



# VGN-Innovationspaket: Neue Tarif- und Vertriebs- modelle

Neben dem Online-Vertrieb von Fahrkarten bietet die Digitalisierung auch Möglichkeiten, den Tarif generell neu zu gestalten sowie die Fahrpreisermittlung zu vereinfachen oder zu automatisieren. Den Grundstein dafür legte die Verbundgesellschaft schon Ende 2018 mit der Machbarkeitsstudie zu einem E-Tarif. Im Rahmen des VGN-Innovationspakets folgen nun weitere Untersuchungen und erste Pilotprojekte.

Vorteile eines elektronischen Tarifs wären das einfache und bequeme Handling, eine leistungsgerechte Ausgestaltung und die Eignung zur Implementierung von Rabatten und Sparmöglichkeiten. Die Umsetzung eines elektronischen Tarifs gibt es jedoch nicht zum Nulltarif: Die Ertüchtigung bestehender sowie die Einrichtung neuer Vertriebssysteme erfordert zum Teil hohe Investitionen. Für die Kunden könnten sich durch die Umstellung vom bisherigen Zonentarif auf einen entfernungsabhängigen Tarif auf manchen Relationen auch Fahrten verteuern. Zu diesem Fazit kommen die Gutachter in ihrem Abschlussbericht zur Machbarkeitsstudie. Die Arbeiten verdeutlichen aber auch das Potential, mit dem eine Einführung einhergeht. Nachfragesteigerungen zwischen einem und fünf Prozent wären vor allem im Gelegenheitsverkehr möglich, mit einem Bürgerticket sogar bis zu zehn Prozent.

Die Studie betrachtet drei verschiedene Szenarien: Stammkundenmodell mit Rabattkarte (analog zur Bahncard), Degressionsmodell mit Tagesgrundpreis und kilometerabhängiger Komponente sowie die Kombination von Bürgerticket und Rabattkomponente (siehe Verbundbericht 2018, Seiten 10 f.) Diese drei Varianten unterscheiden sich im Hinblick auf die nötigen Eingriffe in die bestehende Tarifstruktur, den Investitionsbedarf und das mögliche Fahrgastpotenzial. Das dritte Modell setzt zudem eine entsprechende politische Willensbildung und auch Änderungen des rechtlichen Rahmens voraus. Mit einem Detailgutachten zum Degressionsmodell werden nun die Nachfrage- und Einnahmewirkungen differenziert nach Unternehmen und Kundengruppen konkretisiert.



## Automatische Fahrpreisfindung und streckenabhängiger Tarif

Mit diesen beiden Bausteinen des Innovationspakets sollen Erfahrungen gewonnen werden, die in einen späteren E-Tarif einfließen können. Dazu werden die Ergebnisse der Gutachten gemeinsam mit den Fahrgästen getestet und weiterentwickelt. Beim Fahren mit automatischer Fahrpreisfindung sind Tarifkenntnisse nicht mehr erforderlich. Die Fahrtberechtigung wird per App erworben. Beim Einsteigen bzw. Fahrantritt tätigt der Nutzer einen Check-In. Das Check-Out erfolgt beim Aussteigen ebenfalls aktiv, mittels Smartphone. Auch ein sogenanntes Be-Out, bei dem das System automatisch erkennt, wenn der Kunde ein Fahrzeug verlässt, ist denkbar. Die jeweilige Start- und Endhaltestelle ermittelt das System per GPS, das Eintippen von Haltestellennamen oder sonstige Eingaben sind nicht erforderlich. Der entsprechende Fahrpreis wird dann automa-



IN  
OUT



tisch ermittelt. Die Fahrpreisberechnung kann dabei über ein leistungsbezogenes Tarifmodell erfolgen – zum Beispiel auf Basis der gefahrenen Kilometer oder nach einer Kombination von Basis- und Kilometerpreis. Vorteil solcher Modelle ist eine höhere Leistungsgerechtigkeit, nach dem Motto: „Wer weiter fährt, zahlt mehr“.



### Bestprice-Abrechnung

Auf dem Weg zu einem streckenabhängigen Tarif wird im Rahmen des VGN-Innovationspakets bereits vorab die so genannte Bestprice-Abrechnung in einem weiteren Piloten umgesetzt. Gutachten aus anderen Regionen zeigen, dass mit dieser attraktiven Abrechnungsart neue Kunden gewonnen werden können. Dieses Angebot können Fahrgäste im gesamten Verkehrsgebiet des VGN per Smartphone-App nutzen. Bei mehreren Fahrten am Tag oder Wochenende berechnet das System

dem Kunden den für ihn billigsten Fahrpreis. Im Maximum ist das der Preis des TagesTickets für die höchste genutzte Preisstufe. Ohne besondere Kenntnisse des Tarifsystems und des Ticketsortiments können sich vor allem Gelegenheitskunden darauf verlassen, zum jeweils besten Preis zu fahren. Dieses Versprechen senkt Hemmschwellen und ebnet insbesondere neuen Fahrgästen den Weg zu Bus und Bahn.



### Multimodale VGN-Mobilitätsplattform

Die angestrebte Verkehrswende sowie die voranschreitende Digitalisierung fordern und fördern die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Zunehmend wird die Mobilität der Menschen multimodal. Deshalb ist der Aufbau einer verbundweiten multimodalen Mobilitätsplattform, quasi als virtueller Marktplatz für Verkehrsdienstleistungen, ein weite-

rer Baustein im VGN-Innovationspaket. Auch dieses künftige Serviceangebot dient einem leichteren Zugang zum ÖPNV, der Gewinnung neuer Kunden und der Kundenbindung. Mit der Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote bleiben Kunden dem ÖPNV als zentralem Verkehrsdienstleister weiter treu.

Längerfristig sollen neben dem regulären Linienverkehr und den zunehmenden bedarfsgesteuerten ÖV-Angeboten unter anderem auch Leihräder, E-Scooter und die Anbieter von Carsharing oder Taxis in das System integriert werden. Die Serviceleistungen beziehen sich somit auf die gesamte Reisekette und beinhalten neben allgemeinen Informationen und der Auskunft auch weitere Schritte wie Buchung, Zahlung, Stornierung und Abrechnung der Leistungen. ○



# Digitale Vertriebslösungen im Ausbildungsverkehr

Rund ein Viertel aller Fahrten im VGN wurden bislang mit einer Monats- oder Wochenkarte des Ausbildungsverkehrs durchgeführt. Auf sie entfallen 22 Prozent der Fahrgeldeinnahmen. Wie die komplexen und nicht mehr zeitgemäßen Vertriebsabläufe digitalisiert werden können, untersuchte eine 2019 abgeschlossene Machbarkeitsstudie.

Der Freistaat Bayern bietet Schülerinnen und Schülern unter bestimmten Voraussetzungen die Kostenfreiheit des Schulweges. Der Weg dahin ist nicht immer einfach. Der Vertriebsprozess beginnt mit der Schulanmeldung durch die Eltern. Dabei werden Anträge für die Kostenfreiheit oder Kostenerstattung sowie für den Verbundpass gestellt. Eine digitale Unterstützung, welche sowohl den Papierfluss als auch den Aufwand reduziert, gibt es bisher nicht. Die Wertmarken zum Verbundpass erhalten die Schülerinnen und Schüler am Schuljahresanfang von den Schulen. Weitere Beteiligte sind die Schulaufwandsträger, die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft. Datenerfassung und Datenverarbeitung erfolgen anhand überwiegend manuell erstellter Listen von Schulen und Aufwandsträgern. Den Kauf der Wertmarken wickeln die Aufwandsträger mit den Verkehrsunternehmen über bilaterale Verträge ab. Neben der Gruppe der Kostenträger-Schüler gibt es weiterhin die so genannten Selbstzahler, also Schüler, Auszubildende und Studierende, die Monats- und Wochenkarten des Ausbildungsverkehrs selbst erwerben.

Für die Zwecke der Einnahmenaufteilung wertet die Verbundgesellschaft die Schülerlisten der rund 300 Schulaufwandsträger im VGN sowie die Verbundpassanträge der Selbstzahler aus (ca. 80.000 pro Jahr). Ein zweiter Prozess ist die Antragstellung auf Ausgleichsleistungen für die verbilligte Beförderung im Ausbildungsverkehr nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Dafür stellt die Verbundgesellschaft den Verkehrsunternehmen die ihnen zugeteilten Stückzahlen und Einnahmen aus den Verkäufen zur Verfügung. Diese ergänzen den Antrag durch weitere Angaben, z. B. der mittleren Reiseweite und der Anzahl der Bedientage. Die Bezirksregierungen prüfen und bearbeiten die gestellten Anträge.

## ● Durchführung und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Die von der Verbundgesellschaft in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie „Digitalisierung der Vertriebsprozesse im VGN-Ausbildungsverkehr“ erstellten die Unternehmen eos.uptrade GmbH und TraffiCon – Traffic Consultants GmbH. Zu Beginn der Studie erfolgte in enger Abstimmung mit dem VGN und seiner Partner eine Bestandserhebung der Nutzergruppen, organisatorischer Strukturen und Prozesse. Eine darauffolgende

Schwachstellenanalyse zeigte den hohen manuellen Aufwand auf allen Ebenen des Prozesses auf. Hinzu kommen die unterschiedlichen Vorgehensweisen der Schulen und Schulaufwandsträger, welche sich etwa durch die unterschiedlichen Formate der Schülerlisten oder die verschiedenen Methoden zur Berechtigungsprüfung kennzeichnen.

Auf Basis der Bestands- und Schwachstellenerhebung wurden unterschiedliche Lösungsansätze untersucht und bewertet. Das optimale Szenario stellte schließlich ein VGN-Schülerportal dar, welches als Webportal allen Eltern/Schülern/Azubis, Schulen, Aufwandsträgern und Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen und den gesamten Ablauf unterstützen soll. Bestehende Systeme der Aufwandsträger und Verkehrsunternehmen sollen dabei so weit wie möglich integriert werden. Durch das multifunktionale Schülerportal kann die komplette Servicekette digitalisiert und eine erhebliche Aufwandsreduktion erreicht werden.



Die Plattform soll insgesamt acht Module enthalten: Antragstellung, Berechtigungsprüfung, Tarifiermittlung, Ticketbestellung, Ticketausgabe, Abrechnung, Einnahmenaufteilung, Antragsdaten für den Ausgleich nach § 45a PBefG. Die Schülertickets können künftig in digitaler Form auf Chipkarte oder als HandyTicket ausgegeben werden. Auf die Verbundpässe soll im Idealfall verzichtet werden können.

### ● Vorteile eines VGN-Schülerportals

Die Einführung eines VGN-Schülerportals brächte erhebliche Vorteile für alle Beteiligten. Für die Schülerinnen und Schüler bzw. ihre Eltern und die Schulen reduziert sich der Aufwand bei der Antragstellung für die Kostenfreiheit bzw. Kostenerstattung. Die Anträge können im Portal übersichtlich dargestellt und erläutert werden, gegebenenfalls mehrsprachig. Die Kommunikation zwischen Antragstellern, Schulen und Aufwandsträgern wird vereinheitlicht und über Schnittstellen erleichtert. Der Datenschutz wird gemäß den aktuellen Regelungen und Gesetzen gewährleistet.

Für die Schulaufwandsträger verringert sich der Aufwand bei der Berechtigungsprüfung. Die Ermittlung von Tarifstufen und Zonen erfolgt weitgehend automatisch im System. Vereinfacht wird auch die Abwicklung von Bestellung, Verkauf und Stornierungen. Die Fahrkarten sind unter anderem durch das Lichtbild sowie technische Standards (VDV-Kernapplikation) fälschungssicher und können im Falle eines Verlustes gesperrt werden.

Bei der Verbundgesellschaft sollen alle zur Einnahmenaufteilung benötigten Daten in einheitlichen Formaten über das System einlaufen, was deren Bearbeitung erheblich erleichtert. Die bisherige manuelle Kontrolle der Angaben zu Fahrtstrecken und Tarifstufen entfällt. Für die Bezirksregierungen wird die Kontrolle der durchschnittlichen Reiseweiten einfacher.

### ● Weiteres Vorgehen und Ausblick

Das multifunktionale Schülerportal wird derzeit unter Einbezug ausgewählter Schulaufwandsträger und Verkehrsunternehmen hinsichtlich seiner Anforderungen näher spezifiziert, um eine baldige Ausschreibung und erfolgreiche Vergabe umsetzen zu können. Die Planung und Realisierung des Portals findet dabei unter Berücksichtigung des zum 1. August 2020 neu eingeführten 365-Euro-Tickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler statt. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des VGN-Innovationspakets durch den Freistaat Bayern und die Landkreise und kreisfreien Städte im VGN. Der Roll-out könnte voraussichtlich bis Anfang 2024 erfolgen. ○



# Nordostoberfranken: Studie zum VGN-Beitritt

Mit der Zusage des Freistaats, die Erweiterung von Verkehrsverbänden finanziell zu unterstützen und der Initiative der Städte und Landkreise im Nordosten Oberfrankens für einen Beitritt zum VGN, rückt die Integration weiterer Mitglieder der Metropolregion Nürnberg in den Verkehrsverbund in greifbare Nähe.

Bereits am 16. Mai 2018 hatten die Landkreise Kulmbach, Kronach, Hof und Wunsiedel sowie die Städte Hof und Kulmbach ihre so genannte Nordostoberfranken-Erklärung als offenen Brief an den Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder gesandt. Darin verwiesen die Landräte und Oberbürgermeister auf die erste Regierungserklärung des Ministerpräsidenten vom 18. April 2018 und bezogen sich auf die Aussage, dass Bayern auch beim ÖPNV neue Wege gehen will: „Bayern will einen einheitlichen ÖPNV-Tarif, ein bayernweites Ticket sowie einheitliche Verbundstrukturen schaffen“.

Die Unterzeichner der Erklärung sind Teil der Europäischen Metropolregion Nürnberg (EMN). In der Metropolregion gilt das politische Versprechen, dass jedes Mitglied der EMN dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) beitreten kann, sofern der finanzielle Ausgleich der erweiterungsbedingten Mindereinnahmen im Tarif und sonstiger durch den Verbundbeitritt entstehenden Aufwendungen geregelt ist. Dies löste in den Jahren von 2006 bis 2018 eine Reihe von Erweiterungen des VGN in den ländlichen Raum aus. Weitere Verbundraumerweiterungen im nordöstlichen Oberfranken

und der Opferpfalz scheiterten jedoch – trotz politischen Konsenses und enger verkehrlicher Verflechtungen – an den finanziellen Möglichkeiten der beitragsinteressierten Aufgabenträger. Mit Schreiben vom 2. August 2019 haben sich die Stadt und der Landkreis Coburg, am 22. Juli 2019 auch der Landkreis Tirschenreuth (per Kreistagsbeschluss) dieser Initiative angeschlossen und mit Verweis auf die absehbar veränderten Fördervoraussetzungen ihr Interesse an einem VGN-Beitritt bekundet.



Landräte und Oberbürgermeister bei der Unterzeichnung der Nordostoberfranken-Erklärung mit VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder im Mai 2018.

Im Sommer 2019 legte das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ein Eckpunktepapier zur Förderung von Verbundintegrationen vor. Zweck der Förderung ist, die vollständige Abdeckung des Freistaats mit sinnvollen Verkehrs- und Tarifverbänden zu erleichtern und zu beschleunigen. Voraussetzung der Förderung ist eine Grundlagenstudie zum Nachweis der verkehrlichen und wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Integration. Dem Förderantrag für eine entsprechende Studie, den der Landkreis Kulmbach im Auftrag aller Beitrittskandidaten stellte, folgte im Dezember 2019 die Zusage des Freistaats. Bis zu 2,45 Millionen Euro stellt dieser an Fördermitteln zur Verfügung. Mit der Erstellung der Studie beauftragten die acht Aufgabenträger – Landkreise Coburg, Hof, Kronach, Kulmbach, Wunsiedel und Tirschenreuth sowie die kreisfreien Städte Coburg und Hof – die Verbundgesellschaft. Dazu wurde bei der VGN GmbH die befristete Stelle eines Projektsteuerers geschaffen.

In einem ersten Arbeitsschritt werden nun die Strukturdaten der Gebietskörperschaften und die vorhandenen Verkehrsverflechtungen ermittelt. Grundlage dafür ist ein Fragenkatalog, den das Staatsministerium in seinem Eckpunktepapier zur Verfügung stellt. Dem folgt die Erfassung aller Haltestellen im geplanten Erweiterungsgebiet und deren Eintarifung in den VGN-Tarifzonenplan. Mit diesem Schritt sowie anhand von Nachfrage- und Verkaufszahlen, Schülerlisten und weiteren Statistiken lassen sich die anfallenden Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste berechnen. Zu den Ausgleichsbeträgen, die sich aus dem Verbundbeitritt ergeben, gehören auch die so genannten Einmalkosten für die Ausstattung von

Haltestellen und Fahrzeugen nach VGN-Standard und die erforderliche Umstellung der Informations- und Vertriebssysteme. Wenn die Ergebnisse der Berechnungen vorliegen, können die politischen Gremien der Gebietskörperschaften und die Verbundgremien über die Beitritte entscheiden. Die Umsetzung ist für den 1. Januar 2024 geplant. Der Termin ist abgestimmt auf das Ausschreibungsprojekt der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zum Expressverkehr Nordostbayern, das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 greift. Mit der Integration der neuen Partner würde die Zahl der kreisfreien Städte und Landkreise bzw. Mitglieder der Metropolregion im gemeinsamen Verkehrsverbund auf 32 anwachsen. Die Einwohnerzahl des Verkehrsraumes läge bei rund 3,4 Millionen.





# Mehr Angebot im SPNV

Ein verbessertes Fahrtenangebot und eine höhere Attraktivität des SPNV waren das Ziel mehrerer Aktivitäten im Berichtsjahr.

Mit einer an den bayerischen Verkehrsminister Hans Reichhart gerichteten Resolution forderte im November 2019 der Beirat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zusätzliche Gelder zur Stärkung des Schienenverkehrs in den Ballungsräumen. Dazu hatten die Verkehrsverbünde in München, Nürnberg, Augsburg, Regensburg und Würzburg Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrsangebots erarbeitet. Bei einem moderaten Bedarf an zusätzlichen Mitteln zählten zu den Forderungen des VGN ein einheitlicher und durchgehender 20-Minuten-Takt auf den S-Bahnlinien S1 bis S4 von Betriebsbeginn bis 20 Uhr. Ganz oben auf der Agenda stand die im Juli 2019 erneut vom ZVGN beschlossene Forderung nach Nacht-S-Bahnen, an Wochenenden und Feiertagen im Netz der S-Bahn Nürnberg.

## ● Nachtverkehr

Nach der Sitzung des Aufsichtsrats der BEG vom 3. Dezember 2019 informierte das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr über eine Reihe beschlossener Verbesserungen im Großraum Nürnberg. So soll ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 an Wochenenden ein modifiziertes Angebot im Spätverkehr auf den Linien S1 bis S4 sowie der neuen Linie S6 Nürnberg – Neustadt (Aisch) realisiert werden. Vorgesehen sind pro Linienast zwei zusätzliche Verbindungen gegen 1 und 2 Uhr. Auf verkürzten Streckenabschnitten sollen nach 3 Uhr morgens die letzten S-Bahnen ab Nürnberg nach Er-

langen, Hersbruck, Roth, Neumarkt und Ansbach abfahren. Auf der S1 ist zudem um etwa 3 Uhr eine Nacht-S-Bahn von Erlangen nach Nürnberg geplant.

## ● Taktlücken schließen

Im Netz der Mittelfrankenbahn schließt die BEG bis Dezember 2021 Taktlücken auf den Nebenstrecken Roth – Hilpoltstein (R61), Wicklesgreuth – Windsbach (R71) und Neustadt (Aisch) – Steinach – Rothenburg o.d.T. (R81/82) sowie auf der rechten Pegnitzstrecke Nürnberg – Neuhaus (R3). Den Anfang machten Verbesserungen auf den genannten Nebenstrecken schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Die Umsetzung in Etappen ist nötig, weil die Mittel für Verbesserungen im bayerischen Streckennetz begrenzt sind und auch SPNV-Unternehmen eine längere Vorbereitungs-

zeit benötigen. Denn eine Ausweitung der Fahrpläne bedingt oft einen höheren Bedarf an Fahrzeugen und Personal.

## ● Potenzialuntersuchung Amberg – Nürnberg

Der Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach wandte sich mit dem Wunsch nach einer Taktverdichtung auf der Schienenstrecke Amberg – Nürnberg an den VGN und die Bayerische Eisenbahngesellschaft. Nach Aussagen der BEG sprachen allerdings die vorliegenden Fahrgastzahlen nicht für eine Erhöhung der Verkehrsleistung. Weitere Anhaltspunkte sollte eine Untersuchung zum möglichen Fahrgastpotenzial liefern. Diese wurde im Rahmen der Zusammenarbeit von VGN und Technischer Hochschule Nürnberg als Masterarbeit vergeben.



Mittelfrankenbahn auf der Strecke Nürnberg – Neuhaus.



Derzeit besteht ein stündliches Fahrtenangebot zwischen den beiden Oberzentren, mit einer Verdichtung in der Hauptverkehrszeit. Die Studie untersuchte für zwei Planfälle die Wirkung eines Halbstundentaktes auf die Verkehrsnachfrage im SPNV. Im Ergebnis zeigte sich für die Variante ohne zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen ein Fahrgastzuwachs von rund 20 Prozent. Bei Verkürzung der Fahrzeit durch kleinere Infrastrukturmaßnahmen eine Zunahme um 25 Prozent. Im Herbst 2020 will die BEG bei einer Veranstaltung vor Ort über die weiteren Schritte informieren.



*RE am Bahnhof Sulzbach-Rosenberg.*

### ● **Bahnhof Pleinfeld wird barrierefrei**

Als einer von zwölf wichtigen Bahnhöfen in Bayern wird nach dem 2016 beschlossenen „Bayerischen Aktionsprogramm für barrierefreie Stationsinfrastruktur 2021“ (Bayern-Paket II) der Bahnhof Pleinfeld barrierefrei ausgebaut. Ausschreibung und Vergabe der Leistungen erfolgten im Sommer und Herbst 2019. Seit Januar 2020 laufen die Baumaßnahmen. Im Zuge des Umbaus werden die beiden Mittelbahnsteige für Gleis 2/3 und Gleis 4/5 neu gebaut. Sie werden über je eine neue Treppenanlage und je einen Aufzug an die vorhandene Personenunterführung angeschlossen. Auch der Zugang vom Bahnhofsgebäude zur Unterführung wird barrierefrei mit einem Aufzug mit

einer neuen Treppenanlage erschlossen. Im gesamten Bahnhof wird das Wegeleitsystem einschließlich eines taktilen Blindenleitsystems erneuert. Der Umbau soll bis Dezember 2020 abgeschlossen sein. Bund, Freistaat Bayern und Deut-

sche Bahn investieren rund 11,3 Millionen Euro in den Umbau. Damit bietet der Bahnhof Pleinfeld mit dem Abzweig der Seenland-Bahn (R62) auch für Touristen und Urlauber einen barrierefreien Zugang zum Fränkischen Seenland. ○



*Bauarbeiten am Bahnhof Pleinfeld.*





# Gute Aussichten für S-Bahn nach Crailsheim

Mit der erfolgreichen Verlängerung der S4 von Ansbach bis Dombühl zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 nahmen die Forderungen nach einer Weiterführung der S-Bahn bis Crailsheim Fahrt auf. Eine Machbarkeitsstudie untersuchte die Möglichkeiten der betrieblichen und technischen Umsetzung, die Kosten für den Ausbau der Infrastruktur und die zu erwartenden Fahrgastpotenziale.

In Auftrag gaben die Studie die Landkreise Ansbach und Schwäbisch Hall, das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, das Land Baden-Württemberg und der VGN. Die Erstellung übernahm das Nürnberger Planungsbüro PB Consult. Die Ergebnisse belegen die technische und betriebliche Machbarkeit einer Verlängerung der S-Bahnlinie. Untersucht wurden zwei unterschiedliche Betriebskonzepte: Zum einen eine Variante mit Überholung der S-Bahn durch den Fernverkehr in Ansbach und zum anderen eine zweistündliche Weiterfahrt der S-Bahn von Dombühl bis Crailsheim in den Zeitlagen des Bestandsfahrplans.

Als Vorzugsvariante ging die Lösung mit der Überholung durch den Fernverkehr hervor. Vorteilhaft bei diesem Betriebskonzept ist ein geringerer Fahrzeugbedarf sowie eine bessere Nutzbarkeit der Bahnsteige im Bahnhof Crailsheim und somit ein voraussichtlich zügigerer barrierefreier Ausbau. Die zur Überholung erforderliche Aufenthaltszeit der S-Bahn von elf Minuten in Ansbach gilt als akzeptabel. Denn durch sie ergibt sich ein günstiger Umstieg in den Intercity am Bahnhof Ansbach. Zudem ist dort die Zahl der Ein- und Aussteiger wesentlich



*Der Bahnhof in Crailsheim.*

höher als die der durchfahrenden Fahrgäste in der S-Bahn.

Die Verlängerung der S-Bahn erfordert auch den barrierefreien Ausbau der Bahnsteige sowie Zu- und Abgänge an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten in Dombühl, Schnelldorf und Crailsheim. Die voraussichtlichen Kosten liegen bei rund 4,6 Millionen Euro. Dem gegenüber steht ein deutlicher Attraktivitätsgewinn für den SPNV im gesamten Schienenkorridor Ansbach – Dombühl – Crailsheim. Dieser wirkt sich auf das Fahrgastaufkommen im Pendler-, Ausbildungs- und Freizeit-

verkehr aus. Allein im Streckenabschnitt Dombühl – Crailsheim wäre durch die Verlängerung der S4 ein Nachfragezuwachs von 350 Fahrgästen (+14 Prozent) pro Tag zu erwarten. Neben der Betrachtung der Hauptstrecke wurde auch die mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke Dombühl – Wilburgstetten als weiterer Planfall in die Untersuchung einbezogen. In diesem Fall läge die Zunahme an Fahrgästen im Abschnitt Dombühl – Crailsheim bei 650 Fahrgästen (+25 Prozent), bei einer Gesamtnachfrage von 3.200 Fahrgästen pro Tag.





# Go-Ahead: Neues SPNV-Unternehmen im VGN

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ist mit Go-Ahead ein drittes Schienenverkehrsunternehmen im VGN vertreten. Auf der länderübergreifenden Verbindung Stuttgart – Ansbach – Nürnberg betreibt das britisch-deutsche Unternehmen die RE-Linie 90, die im VGN als R7 zweistündlich zwischen Schnellendorf und Nürnberg verkehrt.

Go-Ahead erhielt neben weiteren Strecken in Baden-Württemberg den Zuschlag für die als Murrbahn bekannte Strecke mit einer Betriebsaufnahme ab dem 15. Dezember 2019. In Bayern wird das Unternehmen nach Vergabe durch die BEG Ende 2021 das E-Netz Allgäu und 2022 das Los 1 der so genannten Augsburger Netze übernehmen, unter anderem mit der Verbindung Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen – Augsburg. Damit wird das Verkehrsunternehmen auf 114 weiteren Streckenkilometern im Gebiet des VGN unterwegs sein.

Die Inbetriebnahme der Murrbahn verlief für das Verkehrsunternehmen und die Fahrgäste jedoch anders als geplant. An den Start ging der RE90 nämlich mit einem Ersatzkonzept. Wegen der laut Go-Ahead verspäteten Auslieferung der bestellten Triebfahrzeuge vom Typ Flirt 3XL des Herstellers Stadler beauftragte man zunächst drei Subunternehmen mit dem Einsatz lokbespannter n-Wagen, umgebauten ausrangierten Silberlingen. Diese boten zwar weitaus weniger Leistung und Komfort als die bestellten modernen Triebfahrzeuge, sorgten aber bis zu deren Auslieferung für einen stabilen Betrieb.

Vor dem Einsatz im regulären Betrieb mussten die neuen Fahrzeuge ausreichend auf der Strecke getestet werden. Auch die Schulungsmaßnahmen wie das Fahrzeugtraining und die Streckenkunde der Triebfahrzeugführer benötigten einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf. Letztlich konnte Go-Ahead erst im April 2020 den Betrieb mit eigenen Fahrzeugen sukzessive übernehmen. Die im baden-württembergischen Design gestalteten schwarz-gelben Züge sind barrierefrei und bieten mehrere Mehrzweckbereiche für die Beförderung von Rollstühlen, Fahrrädern und Kinderwagen. Sie sind klimatisiert und bieten mit Steckdosen

und WLAN zeitgemäßen Komfort. Zudem bieten sie an der einen Spitze des Zuges einen 1. Klasse-Bereich für die komfortbewussten Fahrgäste und einen Ruhebereich innerhalb der 2. Klasse an der anderen Spitze des Zuges.

In den Augsburger Netzen und somit auch im VGN-Gebiet sollen ab 2022 Doppelstocktriebfahrzeuge vom Typ Desiro HC und weitere Triebfahrzeuge vom Typ Mireo der Firma Siemens eingesetzt werden. Derzeit laufen beim Fahrzeughersteller wie auch beim Verkehrsunternehmen die Vorbereitungen für den Betriebsstart.







# Großer Bahnhof für neue Züge

Schienerfahrzeuge sind das Rückgrat des ÖPNV im VGN. In der Region sind es S- und R-Bahnen, in der Stadt Nürnberg die U-Bahn. 2019 kamen die ersten neuen U-Bahn-Züge des Typs G1 in Nürnberg an. Bei der Mittelfrankenbahn gingen neue Züge in den Fahrgastbetrieb.

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge spielen viele Faktoren eine Rolle. Zum einen sollen die Ansprüche der Kunden an leicht zugängliche Fahrzeuge mit ausreichendem Platzangebot erfüllt werden. Zum anderen werden Umweltaspekte immer wichtiger. Leise und emissionsarme Fahrzeuge sind gefragt. Und natürlich müssen auch betriebliche Anforderungen erfüllt werden, um einen möglichst reibungslosen und effektiven Einsatz zu gewährleisten. Ein sehr komplexes Thema also. Kein Wunder, dass von der Entscheidung für neue Fahrzeuge bis zu deren Einsatz im Fahrgastbetrieb in der Regel viele Jahre vergehen.

## ● G1 für die U-Bahn-Linie U1

Bereits 2012 haben VAG-Mitarbeiter Ausschreibungsunterlagen für neue U-Bahn-Fahrzeuge vorbereitet. 2014 erfolgte die Ausschreibung, 2015 ging der Auftrag dann an Siemens. Gebaut wurden die Fahrzeuge in Wien, wo sie bereits Funktionstests im Stillstand absolvierten. Sogar in einer Klimakammer mussten sie beweisen, dass selbst bei extremen Temperaturen alle Funktionen zur Verfügung stehen. Im Mai 2019 war es dann soweit: der erste U-Bahn-Zug des Typs G1 kam in Nürnberg an. In der VAG-Werkstatt checkte das Inbetriebnahme-Team das Fahrzeug durch und bereitete es für die erste Fahrt in Nürnberg vor. So mussten z. B. noch Stromabnehmer und Bahn-

räumer montiert werden. Dann folgten erste Fahrten auf dem Prüfgleis in Nürnberg-Langwasser und während der Betriebsruhe im Netz. Besonders Neugierige erhielten im Oktober die Gelegenheit, das neue Fahrzeug bei einer Fahrzeugschau kennenzulernen. Im November erteilte dann die Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken die Erlaubnis, den ersten neuen G1 auch während der Betriebszeit zu testen. Im August 2020 gingen die ersten drei U-Bahn-Züge in den Fahrgastbetrieb.

## ● Neue Züge für Mittelfrankenbahn

Absolut fristgerecht standen acht neue Fahrzeuge für die Mittelfrankenbahn im Juni 2019 zur Verfügung. Großes Lob gab es daher von Marco Schimmich, regionaler Verkehrsvertragsmanager bei DB Regio Bayern, für die Firma Alstom. Die

acht neuen Dieseltriebzüge der Baureihe VT 622 für insgesamt 40 Millionen Euro wurden 2016 bestellt. Vor allem im morgendlichen Pendler- und Schülerverkehr verstärken die rund 42 Meter langen Dieselmotoren die Fahrzeugflotte und sorgen für Entlastung. Im Gegensatz zu den Vorgängern VT 642 und VT 648 sind die neuen Züge länger und bieten mit insgesamt 170 Sitzplätzen rund 20 Prozent mehr Kapazität.

Für die Mittelfrankenbahn gibt es nicht nur fabrikneue Züge. DB Regio Bayern lässt auch die bislang eingesetzten Fahrzeuge modernisieren. Jeder Zug verfügt dann über zwei Rollstuhlfahrerplätze, Fahrgastinformationen in Echtzeit, einen Fahrkartenautomaten und -entwerter und ein automatisches Fahrgastzählsystem. Außerdem können nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten die Züge der unterschiedlichen Baureihen miteinander gekuppelt werden. ○







# Leitfaden Ausbaustandards im VGN

Der barrierefreie Aus- und Umbau von Bushaltestellen schreitet in Städten und Gemeinden unterschiedlich schnell voran. Da auf viele bauliche Details zu achten ist, steht den Baulastträgern im Gebiet des VGN nun eine Orientierungshilfe bei ihren Planungen zur Verfügung.

Das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV hat in den vergangenen Jahren deutlich Fahrt aufgenommen. Vorgabe des Personenbeförderungsgesetzes ist eine durchgehende Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022, der Freistaat Bayern hat sich dieses Ziel bis 2023 gesetzt. Dazu müssen, passend zu den örtlichen Rahmenbedingungen, Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur für die barrierefreie Nutzung aufeinander abgestimmt sein. Dies ist besonders bei grenzüberschreitenden Linien wichtig, wenn Busse vom Landkreis in die Stadt oder zwischen unterschiedlichen Landkreisen verkehren. Der VGN hat daher einen praxisnahen Leitfaden für den barrierefreien Aus- und Umbau von Bushaltestellen erstellt, der Städten und Gemeinden in ihrer Rolle als Straßenbulasträger als Planungshilfe dienen soll. Anhand zahlreicher Haltestellenbeispiele aus dem Verbundgebiet sowie Zeichnungen wird kompakt beschrieben, auf welche Gegebenheiten zwingend zu achten ist, damit mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Menschen den ÖPNV ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe sicher nutzen können.

## ● Auf viele Details kommt es an

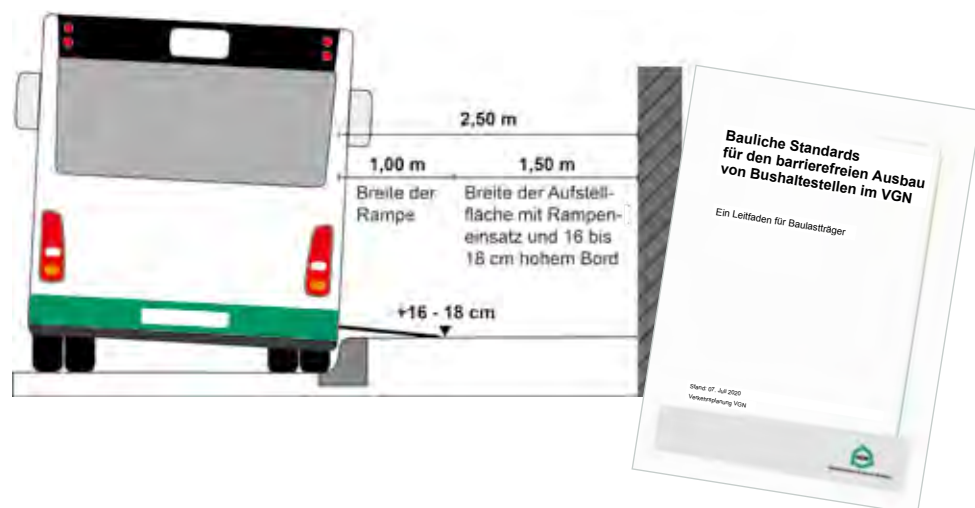
Eine vollständig barrierefrei ausgebaute Bushaltestelle muss erheblich mehr Anforderungen erfüllen als bisherige, nicht barrierefreie Haltestellen. Diese Anforder-

ungen finden sich zwar in zahlreichen Gesetzen, Empfehlungen und DIN-Normen wieder, wurden jedoch von den Kommunen und Planungsbüros bisher nicht immer einheitlich umgesetzt und lassen bei manchen Elementen, wie zum Beispiel der Bordsteinhöhe, unterschiedliche Werte zu. Zudem lassen sich, in vielen Fällen aus Platzmangel, nicht an jeder Haltestelle alle normgerechten Mindeststandards oder gar die idealtypische Musterhaltestelle umsetzen. Jeder Haltestellenumbau ist daher individuell zu planen und im Vorfeld mit allen Beteiligten abzustimmen.

Der gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erarbeitete Leitfaden gibt zu Beginn einen Einblick in verschiedene Haltestellenformen mit ihren Besonderheiten, Vor- und Nachteilen im Hinblick auf Barrierefreiheit und betriebliche Erfordernisse, um hier die Baulastträger beim barrierefreien Um-

und Ausbau unterstützen zu können. Die bisherigen Erfahrungen bei Umbauten zu barrierefreien Haltestellen haben gezeigt, dass vor allem die gerade Anfahrbarkeit der Hochborde von großer Bedeutung ist, um das Spaltmaß zwischen Bus und Steig zu minimieren. Insbesondere für die Gruppe der Senioren mit Rollator, Gehbehinderte oder Rollstuhlfahrer ist dies ein wichtiges Kriterium für eine einfache und gefahrlose Nutzung der Busse.

Da es auch bei taktilen und visuellen Leitssystemen für Blinde und sehbehinderte Menschen auf wichtige Details in der baulichen Umsetzung ankommt, widmet sich ein weiteres Kapitel speziell diesen Anforderungen. Hier zeigt der Leitfaden bewährte Lösungen auf, um Planungsfehler zu vermeiden und um einen verbindlich einheitlichen Standard zu setzen. Auch auf barrierefreie Zu- und Abwege geht der Leitfaden ein. ○





# Innovativer Ansatz beim Nahverkehrsplan

Bei der zweiten Fortschreibung seines Nahverkehrsplans setzt der Landkreis Nürnberger Land konsequent auf eine Verbesserung des Verkehrsangebots. Mit dem neuen Stundentakt-Modell ist auch eine neue Finanzierungsregelung für das Verkehrsangebot verbunden.

Künftig gilt der Stundentakt in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten als Standard im gesamten Landkreisgebiet. Im Verdichtungsraum wird dieser als regulärer Buslinienverkehr angeboten, in den Gemeinden des ländlichen Raumes in Form von Bedarfsverkehren. In der Schwachverkehrszeit am Abend steht der Bevölkerung bedarfsorientiert ein zweistündliches Fahrtenangebot zur Verfügung. Für den Fall, dass einzelne Bedarfsfahrten dauerhaft nachgefragt werden, sollen diese in reguläre Busfahrten umgewandelt werden. Das neue Stundentakt-Modell wird sukzessive mit den Ausschreibungen von Linienbündeln umgesetzt.

Die Finanzierung dieses Grundangebots übernimmt zu 100 Prozent der Landkreis. Wenn Kommunen darüber hinaus ihrer Bevölkerung einen dichteren Takt bieten wollen, haben sie das zusätzliche Angebot zu finanzieren. So verdichtet zum Beispiel die Stadt Hersbruck den Fahrplan des Stadtverkehrs in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt. Von der Stadt Lauf a. d. Pegnitz wird auf deren Stadtbuslinien tagsüber ein durchgehender 20- bzw. 30-Minuten-Takt kofinanziert.

## ● Neue Expressbuslinien

Als zweite bedeutsame Neuerung im Nahverkehr hat der Kreistag die Einführung von zwei Expresslinien beschlossen. Während das Kreisgebiet durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Schienenstrecken hervorragend erschlossen wird, sind die bestehen Verbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Kreisgebiet zeitaufwändig, zum Teil erfordern sie einen Umweg über Nürnberg. Zwei beschleunigte Expresslinien sollen nun das Angebot auf diesen Relationen

verbessern. Die erste Linie 332E zwischen Lauf und Altdorf ging bereits im September 2019 an den Start. Bei entsprechendem Erfolg soll auch die zweite Expresslinie von Hersbruck nach Altdorf realisiert werden. Die Kosten für beide Linien trägt der Landkreis. Auch auf den Expresslinien werden, wie überall im Landkreis, moderne und barrierefreie Niederflerbusse im Landkreisdesign mit dem grünen Streifen unterwegs sein. Die Busse verfügen neben einer Klapprampe auch über eine Freifläche für Rollstühle und Kinderwagen. ○







# Neue Struktur für den ÖPNV im Landkreis Bamberg

Der vom Kreistag des Landkreises Bamberg am 18. Dezember 2019 verabschiedete Nahverkehrsplan sieht die komplette Überarbeitung des Liniennetzes vor. Mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen ergeben sich deutliche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot.

Der Nahverkehrsplan baut auf dem im Frühjahr 2018 beschlossenen Intermodalen Mobilitätskonzept auf, welches das Planungsbüro plan:mobil im Auftrag des Landkreises erstellt hatte. In diesem wurde insbesondere die Grundstruktur des künftigen ÖPNV festgelegt. Nachfolgend wurden die Anforderungen durch Fortschreibung des Nahverkehrsplans, den der Landkreis mit der Verbundgesellschaft erstellt hatte, weiter konkretisiert.

Der Nahverkehrsplan definiert die ausreichende Verkehrsbedienung auf der Basis vorhandener Struktur- und Pendlerzahlen. Dabei wurde für einen attraktiven ÖPNV der Richtwert aus der Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung angestrebt. Der Plan setzt Ziele und bestimmt die entsprechenden Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots. Kernstück der Planungen sind die im Mobilitätskonzept definierten Verkehrskorridore im Landkreisgebiet. Diese decken sich mit den wichtigsten Relationen der Verkehrsnachfrage und sind in fünf Kategorien aufgeteilt, mit gestaffelten Vorgaben für die Taktdichte bzw. Bedie-

nungshäufigkeit. In der Kategorie mit dem höchsten Fahrgastpotenzial wurde ein 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) festgelegt. In der Schwachverkehrszeit (SVZ) ist ein Stundentakt vorgesehen. Ortsteile, die nicht entlang der Korridore liegen und deren Einwohnerzahl über 150 liegt, sollen durch Bedarfsverkehre angebunden werden.

Innerhalb der Korridore sollen die Busse möglichst schnell, direkt und in regelmäßigem Takt verkehren. Fahrgästen aus den umliegenden Orten stehen Zu- und Abbringer mit Umsteigemöglichkeiten zur Verfügung. Die Fahrpläne werden zudem auf die wichtigsten Zugverbindungen ausgerichtet. Insgesamt zielt die Neukonzeption des Liniennetzes auf einen deutlichen Attraktivitätsgewinn des ÖPNV im ganzen Landkreis Bamberg ab. Ein weiterer zentraler Punkt ist die barrierefreie Gestaltung des Busverkehrs nach definierten Standards für den Ausbau von Haltestellen, die eingesetzten Fahrzeuge sowie die Fahrgastinformation.

In den Jahren 2020 und 2021 erfolgen die konkreten Planungen zur Ausgestaltung des Fahrtenangebots durch die Verbundgesellschaft und in Abstimmung mit Landkreis, Gemeinden und Verkehrsunternehmen. Auch das Linienbündelungskonzept des Landkreises wird aktualisiert. Dem folgt 2022 die Veröffentlichung der Vorabkennzeichnung für das Vergabeverfahren. Zum ersten August 2024 soll das komplett überarbeitete Busnetz des Landkreises Bamberg in Betrieb gehen.





# Besser angebunden in Stadt und Landkreis Ansbach

Rund 70 Einwohner hat der vermutlich kleinste Hochschulort Deutschlands: Triesdorf, Teilort der Gemeinde Weidenbach im Landkreis Ansbach. Seine Verkehrsanbindung wird nun verbessert.

Überregional bekannt ist der Ort durch sein Bildungszentrum für Ernährung, Landwirtschaft, Lebensmittel und Umwelt. Für mehr als 3.400 Schülerinnen, Schüler und Studierende beherbergt es eine Fachoberschule, Berufshochschule, landwirtschaftliche Lehranstalten und einen Campus der Hochschule Weihenstephan-Triesdorf. Der Bahnhof Triesdorf an der R8 Treuchtlingen – Ansbach – Marktbreit liegt mit über zwei Kilometern Entfernung außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs. Nach einem neuen Konzept, das der Landkreis 2019 ausgearbeitet und 2020 beschlossen hat, wird die bestehende Buslinie 736 angepasst, um die Erreichbarkeit von Triesdorf, Weidenbach und Ornbau zu verbessern und diese besser an den Bahnhof anzubinden. Bislang wurde der Bahnhof mit Bedarfsfahrten angebunden. Der neue Fahrplan bietet zusätzliche Busverbindungen zwischen Bahnhof und Bildungszentrum. Dazu war es erforderlich, die Unterrichtszeiten der verschiedenen Lehranstalten zu vereinheitlichen.

In den Abendstunden und am Wochenende erschließt das Anrufsammeltaxi Triesdorf den Ort. Eine weitere Maßnahme des Mobilitätskonzeptes war die Reduzierung des AST-Zuschlags um die Hälfte, da es sich bei der Hauptnutzerguppe um Schüler und Studierende handelt, die in der Regel über wenig finanzielle Mittel verfügen. Zum regulären VGN-Ticket ist nur noch ein Zuschlag in Höhe von zwei Euro erforderlich.

## ● Busse in Ansbach fahren länger

Nach den Vorgaben im Nahverkehrsplan haben die Stadtwerke Ansbach zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 die Betriebszeiten ihrer Buslinien angepasst. Demnach verkehren die Linien unter der Woche sowie an Samstagen nun bis 20.30 Uhr im Halbstunden- oder Stundentakt. Danach besteht ein Verkehrsangebot mit dem Anrufsammeltaxi bis etwa 2 Uhr.

Zur Erschließung der Außenorte, die nicht vom Stadtbus oder von Regionalbuslinien angefahren werden, hat die Ansbacher Bäder und Verkehrs GmbH ebenfalls zum Fahrplanwechsel die neue Rufbuslinie 750 eingeführt. Der Bedarfsverkehr wurde



unterteilt in eine Bedienung tagsüber an Werktagen durch einen zuschlagfreien Rufbus – analog zum regulären Stadtbusverkehr – und ein Angebot durch das zuschlagpflichtige AST. Fahrgäste aus den bislang nur mit dem Anrufsammeltaxi bedienten Orten fahren seither montags bis freitags von Betriebsbeginn bis etwa 19 Uhr und an Samstagen bis 19 Uhr ohne AST-Zuschlag und somit günstiger.





# In Rekordzeit auf den Weg gebracht

Für einen Euro am Tag sind Schüler und Auszubildende mit dem 365-Euro-Ticket VGN seit August 2020 verbundweit mobil. Die Weichen dafür wurden 2019 gestellt. Die Umsetzung erfolgte in Rekordtempo.

Die Einführung eines neuen Tickets für rund ein Drittel der VGN-Kunden ist eine komplexe Angelegenheit: Von der Preisfestsetzung bzw. den eventuell zusätzlich erforderlichen Ausgleichsleistungen über die notwendigen Beschlüsse in den Gremien bis hin zur technischen und vertrieblichen Umsetzung sowie den werblichen Maßnahmen vergehen normalerweise mehrere Jahre. Beim 365-Euro-Ticket VGN waren es gerade einmal zehn Monate. Eine absolute Ausnahme, die nur durch sehr intensive Arbeit, etliche Sondersitzungen und das sehr gute Zusammenspiel aller Beteiligten realisiert werden konnte.

Im Rahmen einer Pressekonferenz, zu der auch der ZVGN-Vorsitzende Dr. Ulrich Maly sowie sein Stellvertreter Landrat Matthias Dießl eingeladen waren, kündigte Ministerpräsident Dr. Markus Söder am 7. Oktober 2019 in Nürnberg die Einführung eines 365-Euro-Ticket für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler im VGN im September 2020 an. Bereits in der Sitzung des VGN-Grundvertragsausschusses am 10. Oktober 2019 wurde der Beschluss gefasst, die Bestrebungen des Freistaats Bayern, ein solches Ticket einzuführen, grundsätzlich zu unterstützen. Schließlich dient es dem Ziel, junge Menschen an den ÖPNV heranzuführen, bietet unkomplizierte Mobilität ohne Tarifkenntnisse und bedient sich moderner Vertriebskanäle.

Vertreter verschiedener Verkehrsunternehmen, von Aufgabenträgern und der



Regierung von Mittelfranken haben sich daraufhin Ende Oktober 2019 im Rahmen einer Projektgruppensitzung zu den tariflichen und vertrieblichen Rahmenbedingungen abgestimmt. In dieser Sitzung wurde klar, dass die entsprechenden Gremienbeschlüsse aus vertrieblichen Gründen bis zum 15. März 2020 gefasst sein müssen, um eine Einführung des Tickets zum 1. September 2020 zu ermöglichen.

Einige Fragestellungen, mit der sich die Projektgruppe auseinandersetzte, hatte das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mit Schreiben vom 31. Oktober 2019 umgehend beantwortet. Dennoch gab es insbesondere zur Mindereinnahmenberechnung, zur Finanzierung des Tickets und zur Einnahmenaufteilung noch einige offene Punkte.

Auch diese wurden rechtzeitig geklärt und damit letztlich festgelegt, dass

- die Einführung des 365-Euro-Tickets VGN für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende als Pilotprojekt erfolgt,
- die berechneten Mindereinnahmen zu zwei Dritteln vom Freistaat Bayern und zu einem Drittel von den Aufgabenträgern im VGN ausgeglichen werden,
- bei einem Wegfall der Ausgleichsleistungen das Angebot ohne eine neuerliche Beschlussfassung entfällt,
- die jährliche Neuberechnung der Mindereinnahmen unter Berücksichtigung der veränderten Schülerzahlen und des jeweiligen Tarifniveaus erfolgt und
- der Zahlungsfluss über den ZVGN abgewickelt wird.

Trotz der extrem kurzen Umsetzungszeit gelang die Einführung zum 1. August für Auszubildende und Schüler-Selbstzahler bzw. zum 1. September 2020 für Kostenträger-Schüler. ○



# FirmenAbo ab 5 auf ganzen VGN ausgeweitet

Die Ausdehnung auf das gesamte VGN-Gebiet seit Anfang 2019 hat dem FirmenAbo ab 5 gewaltige Schubkraft verliehen. Inzwischen haben mehr als 170 Unternehmen einen Vertrag abgeschlossen.

Das 2017 eingeführte FirmenAbo ab 5 ermöglicht es auch kleineren Unternehmen, ihren Beschäftigten ein FirmenAbo anzubieten. Zunächst startete es als Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit IHK Mittelfranken und Handwerkskammer für Mittelfranken. Anfang 2019 wurde es auf das Gebiet des gesamten VGN ausgedehnt und in das reguläre Angebot übernommen. Seither erfreut es sich wachsender Beliebtheit.

Dank eines Arbeitgeberzuschusses zum Ticketpreis fahren die Beschäftigten mit dem FirmenAbo ab 5 günstiger als mit einem normalen JahresAbo. Sie kommen nicht nur stau- und stressfrei an ihren Arbeitsplatz, sondern können das Ticket auch in ihrer Freizeit nutzen. Wer sich für das FirmenAbo Plus entscheidet, kann unter der Woche ab 19 Uhr und am Wochenende rund um die Uhr weitere Personen mitnehmen. Seit Mitte 2019 gibt es einen weiteren Vorteil: Abokunden bekommen pro Monat 600 Freiminuten beim Fahrradverleihsystem VAG\_Rad.

Im Schnitt übernehmen die Arbeitgeber rund ein Viertel des Ticketpreises, manche auch mehr. Denn da seit Januar 2019 der Arbeitgeberzuschuss zum FirmenAbo komplett steuerfrei ist, gibt es keine Obergrenze mehr. Das bedeutet, der Arbeitgeber kann das FirmenAbo auch vollständig bezuschussen, ohne dass der Arbeitnehmer einen geldwerten Vorteil versteuern müsste. Das macht beispielsweise Michael Simon, Geschäftsführer der Metallwarenfabrik Simon in Windsbach für elf Mitarbeiter. „Wir setzen aus



Umweltschutzgründen auf öffentliche Verkehrsmittel“, begründet der Firmenchef seine Entscheidung.

Arbeitgeber profitieren nicht nur vom Imagegewinn durch das Angebot an ihre Beschäftigten. Sie müssen unter anderem auch weniger Parkplätze vorhalten. Das verringert nicht nur die Kosten für die Parkraumbewirtschaftung, es ist mit Blick auf den Flächenverbrauch auch ein weiterer Umweltaspekt. „Wir haben uns 2017 dazu entschieden, das FirmenAbo einzuführen, da wir den öffentlichen Nahverkehr vor allem aus umwelttechnischen Gründen stärken und die Parkplatzsituation entlasten wollten“, erklärt Sandra Rauch, Personalreferentin bei Fackel-

mann. Das auf Haushaltswaren und Badezimmermöbel spezialisierte Unternehmen mit Sitz in Hersbruck liegt sehr nah am S-Bahnhof Hersbruck (links der Pegnitz) und ist somit schnell und bequem beispielsweise aus Nürnberg zu erreichen. „Das FirmenAbo kommt sehr gut an, vor allem neue Mitarbeiter springen mit auf, aber es gibt auch den einen oder anderen Kollegen, der schon umgestiegen ist“, berichtet die Unternehmensvertreterin.

Für mittlere und große Unternehmen gibt es das FirmenAbo übrigens seit fast 30 Jahren. Mittlerweile sind rund 36.000 Mitarbeiter von etwa 260 Unternehmen im ganzen VGN mit einem FirmenAbo unterwegs. ○



# Neuer Höchstwert für Semesterticket

Das Semesterticket für den Universitätsstandort Erlangen/Nürnberg hat 2019 neue Höchststände erreicht: Im Wintersemester 2019/20 wurde bei der Zusatzkarte nur ganz knapp die magische 50-Prozent-Marke verfehlt.

48,1 Prozent der Studierenden haben sich im letzten Wintersemester 2019/20 dafür entschieden, die Zusatzkarte des Semestertickets zu erwerben, die gemeinsam mit der Basiskarte uneingeschränkte Mobilität rund um die Uhr im kompletten VGN ermöglicht. Das waren noch einmal 1,4 Prozent mehr als im vorangegangenen Wintersemester 2018/19.

Beim Vertrieb setzte sich der Siegeszug der elektronischen Kanäle fort: Die Basiskarte wird generell im VGN Online-shop heruntergeladen. Auch beim Kauf der Zusatzkarte entschied sich die große Mehrheit der Studierenden (93 Prozent) für einen Kauf als Print- oder HandyTicket. Lediglich sieben Prozent kauften das Ticket am Automaten.

Studierende konnten sich außerdem über einen Zusatznutzen freuen: Im Wintersemester 2019/20 war erstmals die kostenlose Fahrradmitnahme in den Tarifzonen 100, 200, 300 und 400 (Nürnberg, Fürth und Erlangen) zu den Gültigkeitszeiten der Basiskarte probeweise für ein Jahr in Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen möglich. Diese Regelung wurde nun um ein weiteres Jahr verlängert.

Wie im Vorjahr hat sich das Studentenwerk in Abstimmung mit den Stu-

dierendenvertretern wieder für eine Preisgleichheit von Wintersemester 2019/20 und Sommersemester 2020 entschieden. Die Basiskarte, die als Teil des Studentenwerkbeitrags von allen Studierenden bezahlt wird, kostete 76 Euro, die Zusatzkarte jeweils 213 Euro. Bei der Kalkulation für das Sommersemester wurde eine Tarifierhöhung in Höhe von 2,78 Prozent unterstellt. Da diese letztlich nicht zum Tragen kam, wurde sie im Studienjahr 2020/21 kompensiert: Der Preis der Basiskarte sank somit auf 75 Euro, der für die Zusatzkarte auf 207 Euro.

Seit Einführung des Semestertickets 2015 hat das Marketingteam des VGN das Ticket offensiv beworben: Mit Info-Ständen, Gewinnspielen, Plakaten, Print- und Onlinewerbung sowie einem Instagram-Kanal. Seit 2018 ist „Manni Semester“ als offizieller Botschafter des Semestertickets auf Instagram präsent. Mittlerweile hat er über 1.300 Abonnenten, das sind 80 Prozent mehr als im Wintersemester. Großer Beliebtheit erfreuen sich auch seine Live-Auftritte. Einer der Höhepunkte war seine Teilnahme am Uni-Spendenlauf „1000 Miles Run“ Ende Juni 2019. ○





# Freie Fahrt ins Vergnügen

KombiTickets sorgen seit fast 30 Jahren für bequeme An- und Abreise zu Sport, Kultur und Fernverkehr

Rund fünf Millionen KombiTickets sind 2019 im VGN ausgegeben worden. Mehr als die Hälfte davon entfallen auf das City-Ticket, das Fernverkehrs-Fahrgästen die kostenlose Nutzung des Nahverkehrs an ihrem Start- und Zielort ermöglicht.

Zu Beginn oder am Ziel ihrer Reise können BahnCard-Kunden bereits seit 2013 mit ihrem Fernverkehrsticket den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dank City-Ticket ohne Aufpreis nutzen. Seit August 2018 ist das City-Ticket sogar bei allen Spar- und Flexipreistickets der Deutschen Bahn ab einer Entfernung von über 100 Kilometern enthalten. Die Erfolgsgeschichte spiegelt sich in den Verkaufszahlen wider: Nutzten 2013 rund zwei Millionen Kunden das City-Ticket, stieg die Zahl der Nutzer 2018 auf über drei Millionen, im vergangenen Jahr waren es 2,8 Millionen.

Einer der ersten und sicherlich der prominenteste KombiTicket-Partner des VGN ist der 1. FC Nürnberg, der die Kooperation im vergangenen Jahr erneut verlängerte. Club- und Gästefans können dank der Vertragsverlängerung bis einschließlich der Saison 2021/22 weiterhin auf eine bequeme und kostenfreie An- und Abreise zu den Spielen im Max-Morlock-Stadion setzen. Mit der Eintrittskarte als KombiTicket geht das ohne Fahrkarte, Parkplatzzuche oder Stau. Zusätzlich zu den regulären Fahrten setzen die Verkehrsunternehmen im VGN in enger Absprache mit den Veranstaltern und der Polizei zusätzliche Busse und Bahnen ein bzw. bieten zusätzliche Halte an. Das verbundweit gültige KombiTicket für Heimspiele des 1. FC Nürnberg gibt es übrigens bereits seit 1991. Seitdem ist der Club ein erstklassiger Partner des VGN, unabhängig von der Liga, in der er spielt.

Weitere Partner der ersten Stunde sind das Staatstheater Nürnberg (damals noch die „Städtischen Bühnen“) und das Amt für Kultur und Freizeit der Stadt Nürnberg. Eine der größten Veranstaltungen ist die Blaue Nacht, die 2019 trotz kühler Temperaturen rund 100.000 Besucher in die Nürnberger Innenstadt gelockt hat. Viele von ihnen reisten mit ihrer Eintrittskarte an, die für alle Busse und Bahnen im VGN-Gebiet als Fahrschein galt. Auch die Besucher der Internationalen Orgelwoche Nürnberg (ION) durften sich über diesen Zusatznutzen freuen.

Neu in der Reihe der KombiTicket-Veranstaltungen war das Adventssingen, das erstmals am 23. Dezember 2018 im Max-Morlock-Stadion stattfand. Der ganz besondere Vorweihnachtsabend lockte bei seiner zweiten Auflage 2019 rund 20.000 Menschen ins Stadion, die mit ihrem Ticket ohne weitere Kosten die öffentlichen Verkehrsmittel im Stadtgebiet Nürn-

berg-Fürth nutzen konnten. Gesanglich geleitet wurden die vorweihnachtlichen Stadionbesucher beim großen Adventssingen von verschiedenen Chören des Fränkischen Sängerbundes.

Neben kulturellen oder sportlichen Veranstaltungen gab es 2019 auch wieder eine Lange Nacht der Wissenschaften. Rund 31.000 wissensdurstige Nachtschwärmer besuchten in der Nacht vom 23. auf den 24. Oktober Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen in Nürnberg, Fürth und Erlangen. Damit lag die Besucherzahl auf einem ähnlich hohen Niveau wie bei der letzten Langen Nacht 2017 und bestätigte die Veranstaltung in der Metropolregion erneut als größte Wissenschaftsnacht Deutschlands. Mit der Eintrittskarte konnten Besucher außer den neun Sonderbuslinien auch alle regulären S-, U- und Straßenbahnen sowie Regionalzüge und Busse im VGN zum nächsten Morgen um 8 Uhr nutzen. ○



## Die Kampagnenbestandteile

Kampagnenzeitraum: 27.11.-25.12.2019



Exklusive Positionierung auf BILD.de im Regio-Channel Nürnberg, stationär/mobil



Begleitende Social-Media Kampagne mit zielgruppenspezifischen Postings im A/B Testing



Die Platzierung im 3er-Schlag auf der Home und Native-Artikel-Empfehlungs-Teaser sorgen für zusätzliche Reichweite auf BILD.de



# Mehr Reichweite mit Brand Stories

Die Redakteure der Bild-Zeitung verstehen es, Geschichten so emotional zu erzählen, dass sie Aufmerksamkeit erzeugen. Das hat sich der VGN zunutze gemacht und im letzten Jahr drei sogenannte „Brand Stories“ auf den Online-Kanälen von Bild platziert.

Markenziele in maßgeschneidertes Storytelling zu übersetzen, hat sich das Brand Studio von Axel Springer zum Ziel gesetzt. „Native Advertising“ nennt sich diese Art der Werbung, die den Nutzern einen deutlichen Mehrwert bietet. Die vom VGN vorgegebenen Inhalte wurden entsprechend den überwiegend mobilen Nutzungsgewohnheiten der Bild-Leser aufbereitet.

„Ohne Auto zu den schönsten Orten Frankens“ lautete der Titel der ersten Brand Story, die von Mitte April bis Mitte Mai auf dem Regio Channel der Bild-Zeitung für die Freizeitlinien des VGN warb. Um die große Vielfalt der Freizeitgestaltung im VGN vorzustellen, arbeiteten die Redakteure anhand der vorhandenen VGN-Freizeit Tipps vier unterschiedliche Touren aus. Zu jeder Tour gab es eine interaktive Karte, auf der per Klick auf die einzelnen Orte Zusatzinformationen erschienen, wie beispielsweise die Anreise mit dem ÖPNV. Die begleitende Social-Media-Kampagne mit zielgruppenspezifischen Postings sowie Native-Artikel-Empfehlungs-Teaser und Inline Ads sorgten für zusätzliche Reichweite. Anstatt der garantierten 8.000 Views erzeugte die Brand Story mehr als doppelt so viel Aufmerksamkeit: 17.100 Views mit einer durchschnittlichen

Verweildauer von 3:14 Minuten. Mit der begleitenden Facebook-Kampagne wurden über 12.000 Nutzer und mehr als 21.000 Impressions erreicht.

Ende Juni ging die zweite Brand Story live: „Das sind die heißesten Events im Franken-Sommer!“ lautete die Schlagzeile, unter der zehn Veranstaltungen im VGN-Gebiet zusammengefasst waren – jeweils mit einem Hinweis auf ihre Erreichbarkeit mit Bussen oder Bahnen und einem Link zur VGN-Fahrplanauskunft. Für alle Ziele gemeinsam gab es zudem die Empfehlung, ein TagesTicket Plus zu nutzen, das am Wochenende zwei Tage gilt. Mit 11.240 Views und einer Verweildauer von 3:45 Minuten war auch diese Story ein voller Erfolg. Über Facebook erreichte sie sogar rund 50.000 Personen. 4.390 Nutzer haben interagiert, also den Post geteilt, gelikt, kommentiert oder markiert.

Eine besonders hohe Engagement-Rate erzielte die dritte Story, die von Ende November bis Weihnachten online war: Bei

knapp elf Prozent aller Seitenaufrufe erfolgte eine Interaktion der Nutzer. Auch die Artikel-Verweildauer war mit durchschnittlich 6:24 Minuten sehr lang. Das lässt darauf schließen, dass das Thema „Klarer Sieger im Pendlertest“ für viele Nutzer von großem Interesse war. Die Story zeichnete den Arbeitsweg von zwei Pendlern nach, die beide täglich von Bamberg nach Nürnberg zur Arbeit fahren: der eine mit dem Auto, die andere mit dem Zug. Dabei wurden gängige Klischees durch Fakten widerlegt, wie z. B. dass Autofahren kostengünstiger und schneller sei. Bei genauem Hinsehen lag die Zugfahrerin sowohl bei den Kosten wie bei der Reisezeit vorne. Außerdem konnte sie ihre Zeit im Zug mit Lesen, Arbeiten oder einfach Entspannen sehr viel sinnvoller und stressfreier gestalten. Der Autofahrer hatte dagegen Stress durch Staus und nervige Parkplatzsuche. Sein einziger Pluspunkt war die größere Flexibilität.







# Informativ und unterhaltsam

Ein Wahrsager mit Glaskugel hat im vergangenen Jahr viel Aufmerksamkeit für den ÖPNV erzeugt: „Wir sagen Ihre Ankunft voraus“, lautete der dazugehörige Claim, der für die Echtzeitauskunft des VGN warb.

Der Wahrsager war das erste von drei Motiven, mit der die 2018 gestartete Imagekampagne fortgesetzt wurde – ein echter Hingucker. Wie bereits im Vorjahr wurden die Großflächenplakate, City Lights und Anzeigen in regionalen Tageszeitungen durch „erklärende“ redaktionell gestaltete Seiten ergänzt. Diese sogenannten Advertorials erschienen jeweils am gleichen Tag wie das Anzeigenmotiv auf der gegenüberliegenden Seite in den Nürnberger Nachrichten, dem Fränkischen Tag, dem Nordbayerischen Kurier und der regionalen Ausgabe der Bild-Zeitung.

Während das Anzeigenmotiv stets auf humorvolle Weise die Fakten plakativ darstellte, erklärte das Advertorial die Hintergründe. Dabei wurde deutlich, dass es sich bei der Echtzeitauskunft nicht um „Hokus Pokus“, sondern um moderne Technik handelt. Wichtige Elemente der Advertorials waren auch 2019 Experteninterviews und Fahrgaststimmen. Sie unterstrichen einerseits die Seriosität der Information und zeigten andererseits den praktischen Nutzen auf. Zum Thema Echtzeit gab der bayerische Verkehrsminister Dr. Hans Reichhart in seiner Funktion als

Aufsichtsratsvorsitzender der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) ein kurzes Interview, in dem er betonte, wie wichtig Echtzeitdaten für die planbare und verlässliche Reiseplanung sind. Fahrgäste berichteten in kurzen Statements, wie sie die Echtzeitauskunft im Alltag nutzen.

Mit Hilfe von Mentalmagier Mark von Hannover erweckte der VGN das Anzeigenmotiv zum Leben. Das VGN-InfoMobil wurde zur Bühne für den charismatischen Künstler. In Erlangen, Nürnberg, Neumarkt und Schwabach erlebten Besucher erstaunliche Live-Experimente mit der menschlichen Wahrnehmung und scheinbar unmögliche Vorhersagen.

## ● Klimaschutz

Passend zur aktuellen Diskussion stand das Klima im Mittelpunkt der zweiten Welle der Imagekampagne. Während das Anzeigenmotiv mit einem Augenzwinkern das zwischenmenschliche Klima ins Visier nahm, konzentrierten sich die redaktionellen Seiten auf den Umweltaspekt. Die Klimaschutzbeauftragte der Stadt Erlangen erklärte als Expertin, dass jeder einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann und die Fahrgäste berichteten von ihren persönlichen Strategien, um CO<sub>2</sub> einzusparen.







● Digitalisierung

Wie digitale Dienste unseren Alltag erleichtern, war Thema des dritten Anzeigenmotivs. Dabei erfuhren die Leser beispielsweise, an welchen Haltestellen

und in welchen Fahrzeugen es überall kostenloses WLAN gibt. Eingehend wurde noch einmal die App „VGN Fahrplan & Tickets“ vorgestellt und Thomas Haberer, Referent für Logistik und Digitalisierung im Verkehrsbereich im Bayerischen

Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, veranschaulichte die Vorteile, die Digitalisierung für den ÖPNV hat. ○

FAHRPLANAUSKUNFT IN ECHTZEIT

IMMER WISSEN, WANN BUS ODER BAHN KOMMEN: WWW.VGN.DE ODER PER APP „VGN FAHRPLAN & TICKETS“

**3 FRAGEN**

**1. Frage: Wann kommen Busse und Bahnen?**  
 Der VGN-Fahrplan & Tickets zeigt Ihnen, wann Busse und Bahnen kommen. Sie können dies online auf der Website oder über die App „VGN Fahrplan & Tickets“ sehen. Die App ist kostenlos heruntergeladen und kann auf allen Smartphones und Tablets genutzt werden. Sie bietet Ihnen auch die Möglichkeit, Ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen.

**2. Frage: Woher kommen die Busse und Bahnen?**  
 Der VGN-Fahrplan & Tickets zeigt Ihnen, woher die Busse und Bahnen kommen. Sie können dies online auf der Website oder über die App „VGN Fahrplan & Tickets“ sehen. Die App ist kostenlos heruntergeladen und kann auf allen Smartphones und Tablets genutzt werden. Sie bietet Ihnen auch die Möglichkeit, Ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen.

**3. Frage: Wie lange dauert die Fahrt?**  
 Der VGN-Fahrplan & Tickets zeigt Ihnen, wie lange die Fahrt dauert. Sie können dies online auf der Website oder über die App „VGN Fahrplan & Tickets“ sehen. Die App ist kostenlos heruntergeladen und kann auf allen Smartphones und Tablets genutzt werden. Sie bietet Ihnen auch die Möglichkeit, Ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen.

„Moderne Fahrgastinformation ist unverzichtbar“

**3 FRAGEN**

**1. Frage: Was ist die Bedeutung von moderner Fahrgastinformation?**  
 Moderne Fahrgastinformation ist unverzichtbar, um den Fahrgästen eine reibungslose und angenehme Reise zu ermöglichen. Sie ermöglicht es den Fahrgästen, ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor sie überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen.

**2. Frage: Wie wird die Fahrgastinformation verbessert?**  
 Die Fahrgastinformation wird durch die Digitalisierung verbessert. Durch die Nutzung von Apps und Websites können Fahrgäste schneller und einfacher Informationen erhalten. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

**3. Frage: Welche Rolle spielt die Digitalisierung bei der Fahrgastinformation?**  
 Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle bei der Fahrgastinformation. Sie ermöglicht es den Fahrgästen, ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor sie überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

DAS KLIMA LIEGT UNS AM HERZEN

MOBILITÄT IST EINE DER WICHTIGSTEN STELLSCHRAUBEN, UM DEN PERSÖNLICHEN CO<sub>2</sub>-AUSSUSS ZU REDUZIEREN

**3 FRAGEN**

**1. Frage: Wie kann ich meinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren?**  
 Sie können Ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren, indem Sie öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Dies ist eine umweltfreundliche und kostengünstige Möglichkeit, sich fortzubewegen. Sie können auch versuchen, Ihre Fahrten zu kombinieren und weniger Autos zu fahren.

**2. Frage: Wie wird die Klimapolitik verbessert?**  
 Die Klimapolitik wird durch die Digitalisierung verbessert. Durch die Nutzung von Apps und Websites können Fahrgäste schneller und einfacher Informationen erhalten. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

**3. Frage: Welche Rolle spielt die Digitalisierung bei der Klimapolitik?**  
 Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle bei der Klimapolitik. Sie ermöglicht es den Fahrgästen, ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor sie überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

WIE VERLÄSSLICH SIND ECHTZEITPROGNOSEN?

**3 FRAGEN**

**1. Frage: Wie genau sind Echtzeitprognosen?**  
 Echtzeitprognosen sind sehr genau, da sie auf aktuellen Daten basieren. Sie ermöglichen es den Fahrgästen, ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor sie überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

**2. Frage: Wie wird die Genauigkeit der Prognosen verbessert?**  
 Die Genauigkeit der Prognosen wird durch die Digitalisierung verbessert. Durch die Nutzung von Apps und Websites können Fahrgäste schneller und einfacher Informationen erhalten. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

**3. Frage: Welche Rolle spielt die Digitalisierung bei der Genauigkeit der Prognosen?**  
 Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle bei der Genauigkeit der Prognosen. Sie ermöglicht es den Fahrgästen, ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor sie überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

VGN-INFOMOBIL WIRD ZUR BÜHNE

**3 FRAGEN**

**1. Frage: Was ist die Bedeutung von VGN-Infomobil?**  
 VGN-Infomobil ist ein mobiles Informationszentrum, das den Fahrgästen eine reibungslose und angenehme Reise ermöglicht. Es bietet Informationen über Fahrten, Tickets und andere wichtige Informationen.

**2. Frage: Wie wird die Bedeutung von VGN-Infomobil verbessert?**  
 Die Bedeutung von VGN-Infomobil wird durch die Digitalisierung verbessert. Durch die Nutzung von Apps und Websites können Fahrgäste schneller und einfacher Informationen erhalten. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

**3. Frage: Welche Rolle spielt die Digitalisierung bei der Bedeutung von VGN-Infomobil?**  
 Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle bei der Bedeutung von VGN-Infomobil. Sie ermöglicht es den Fahrgästen, ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor sie überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

JEDER KANN EINEN BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ LEISTEN

**3 FRAGEN**

**1. Frage: Wie kann ich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten?**  
 Sie können einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, indem Sie öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Dies ist eine umweltfreundliche und kostengünstige Möglichkeit, sich fortzubewegen. Sie können auch versuchen, Ihre Fahrten zu kombinieren und weniger Autos zu fahren.

**2. Frage: Wie wird die Klimapolitik verbessert?**  
 Die Klimapolitik wird durch die Digitalisierung verbessert. Durch die Nutzung von Apps und Websites können Fahrgäste schneller und einfacher Informationen erhalten. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

**3. Frage: Welche Rolle spielt die Digitalisierung bei der Klimapolitik?**  
 Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle bei der Klimapolitik. Sie ermöglicht es den Fahrgästen, ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor sie überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

Und was sagen die Fahrgäste?

**„AKTUELLE MELDUNGEN SIND NICHT LIEFERBAR“**  
 Ich habe die App heruntergeladen, aber ich kann keine aktuellen Meldungen sehen. Ich habe versucht, die App zu aktualisieren, aber das hat nicht geholfen. Ich habe auch versucht, die App zu löschen und neu zu installieren, aber das hat auch nicht geholfen. Ich bitte um Hilfe.

**„DIE APP IST EINFACH PRAKTISCH“**  
 Ich finde die App sehr praktisch und einfach zu bedienen. Sie ermöglicht es mir, meine Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor ich überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Ich bin sehr zufrieden mit der App.

**„30 FINDE ICH SCHNELL DIE RICHTIGE HALTESTELLE“**  
 Ich finde es sehr schnell und einfach, die richtige Haltestelle zu finden. Die App zeigt mir alle Haltestellen in der Nähe und ermöglicht es mir, die Haltestelle auszuwählen, die ich am liebsten mag. Ich bin sehr zufrieden mit der App.

**„WIR HABEN GAR KEIN AUTO MEHR“**  
 Ich habe keine Probleme mit der App. Ich finde sie sehr praktisch und einfach zu bedienen. Sie ermöglicht es mir, meine Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor ich überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Ich bin sehr zufrieden mit der App.

**„Ich brauche die App jeden Tag“**  
 Ich brauche die App jeden Tag, um meine Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen. Sie ist ein unverzichtbares Werkzeug für mich. Ich bin sehr zufrieden mit der App.

„Was sagen die Fahrgäste?“

**„Bussen und Busse sind hier sehr sauber“**  
 Ich finde die Bussen und Busse sehr sauber und gepflegt. Ich bin sehr zufrieden mit der Qualität des öffentlichen Verkehrs. Ich bin sehr zufrieden mit der App.

**„Zugfahren ist entspannt“**  
 Ich finde das Zugfahren sehr entspannend. Ich bin sehr zufrieden mit der Qualität des öffentlichen Verkehrs. Ich bin sehr zufrieden mit der App.

**„Ich fahre alles mit den öffentlichen“**  
 Ich fahre alles mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ich finde es sehr praktisch und einfach zu bedienen. Sie ermöglicht es mir, meine Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor ich überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Ich bin sehr zufrieden mit der App.

**„Zuschauer sollten Vorbild bei umweltbewusster Mobilität sein“**  
 Ich finde es sehr wichtig, dass Zuschauer ein Vorbild bei umweltbewusster Mobilität sind. Ich bin sehr zufrieden mit der App.

UNTERSCHIED ZWISCHEN KLIMA UND WETTER

**3 FRAGEN**

**1. Frage: Was ist der Unterschied zwischen Klima und Wetter?**  
 Klima ist die durchschnittliche Wetterlage über einen längeren Zeitraum, während Wetter die aktuelle Wetterlage zu einem bestimmten Zeitpunkt ist. Klima wird durch die durchschnittliche Temperatur, die durchschnittliche Niederschlagsmenge und andere Faktoren bestimmt. Wetter wird durch die aktuelle Temperatur, die aktuelle Niederschlagsmenge und andere Faktoren bestimmt.

**2. Frage: Wie wird das Klima verbessert?**  
 Das Klima wird durch die Digitalisierung verbessert. Durch die Nutzung von Apps und Websites können Fahrgäste schneller und einfacher Informationen erhalten. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

**3. Frage: Welche Rolle spielt die Digitalisierung bei der Verbesserung des Klimas?**  
 Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle bei der Verbesserung des Klimas. Sie ermöglicht es den Fahrgästen, ihre Fahrten zu planen und Tickets zu kaufen, bevor sie überhaupt in den Bus oder die Bahn steigen. Dies führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit und zu einer Steigerung der Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

Infos unter [www.vgn.de](http://www.vgn.de) oder per App „VGN Fahrplan & Tickets“

Viele weitere Informationen unter [www.vgn.de](http://www.vgn.de)





# VGN und DB luden zum VGN-Bahnsommer ein

Noch nie war so viel von Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz die Rede wie im letzten Jahr. Wie man seine Freizeit nachhaltig gestalten kann, machten der VGN und seine Partner vor. Ihre Botschaft: Abenteuer kann man auch direkt vor der Haustür erleben. Nachhaltig, stressfrei und bequem kommt man mit dem ÖPNV zu den Zielen.

„Micro-Adventures“ nannten die Akteure des Bahnsommers die Touren, die man gewinnen oder buchen konnte. Neben dem VGN und DB Regio Bayern waren die Landkreise Roth, Nürnberger Land und Fürth sowie die Thermenstadt Treuchtlingen Partner der Kampagne. Von der genussreichen Kulinarikwanderung über die feuchtfrohliche SUP-Tour bis zur kulturell interessanten Radtour am Hohenzollern-Radweg reichte die Bandbreite der kleinen Abenteuer, die es zu erleben gab.

Ein Baustein der Kampagne war das Angebot, einen Platz bei einer der vier exklusiven Touren zu gewinnen. Die Teilnehmer wurden von VGN-Bahnsommer-Guide Nora Beyer begleitet. Das Teilen der Erlebnisse war ausdrücklich erwünscht. So berichteten viele im günstigsten Fall selbst über ihre Erlebnisse in Blogs und

Social-Media-Posts. Dank professioneller Kamera-Begleitung entstand auf den Touren hochwertiges Bildmaterial, das künftig dem VGN und seinen Partnern zur Verfügung steht. Unter anderem wurden 18.000 Klicks auf [vgn.de/vgnbahnsommer](http://vgn.de/vgnbahnsommer) erreicht. Redaktionelle Berichterstattung, Anzeigen und ein Advertorial begleiteten die Kampagne genauso wie online-Werbung auf Google Adverts, Facebook, komoot und nordbayern.de. Alleine der Imagefilm wurde 87.500 mal angeklickt.

Wer nicht das Glück hatte, einen der Gewinnspiel-Plätze zu erhalten, konnte trotzdem die kleinen Abenteuer vor der Haustüre erleben: Zum einen gab es zu jeder Tour einen Flyer des VGN, zum anderen konnten die darüber hinausreichenden Angebote, wie z.B. das Lama-Trekking oder die Führung auf der Burg

Cadolzburg über die Webseite [vgn.de/vgnbahnsommer](http://vgn.de/vgnbahnsommer) gebucht werden.

Parallel zur Werbung auf den Kanälen des VGN und seiner Partner wurden zwei Bahnsommer-Wander-Collections auf der beliebten Freizeit-App komoot angeboten. Diese weit verbreitete App hat weltweit rund neun Millionen Nutzer. Sie hat sich zur reichweitenstärksten „Suchmaschine“ für Outdoortipps entwickelt. Durch die regionale Begrenzung auf Nordbayern wurde eine hohe Markensichtbarkeit erreicht.

Insgesamt spielte der VGN über diesen Kanal im vergangenen Jahr 75 Freizeittipps in sechs sogenannten „Collections“ aus. Über 1,4 Millionen Views (Einspielungen beim Nutzer), knapp 28.000 Klicks in die Touren und 8.743 Interaktionen (Teilen, Speichern, etc.) zeugen vom Erfolg der Aktion. Am meisten Resonanz erzielte übrigens die Collection „Weinwandern“, gefolgt vom „Bierwandern“ und Familientouren.

2020 soll der VGN-Bahnsommer fortgesetzt werden, soweit es die Corona-Pandemie erlaubt. ○





# Mehr Neukunden bei den Freizeitlinien

Mit 100.310 Fahrgästen konnte 2019 die Bestmarke des Vorjahres noch einmal leicht übertrumpft werden. Damit bewegen sich die Fahrgastzahlen seit vielen Jahren auf konstant hohem Niveau.

Insgesamt waren auch 2019 wieder 24 Freizeitlinien am Start. Neu ins Leben gerufen wurde der Hirschbachtal-Express vom Bahnhof Neukirchen b.S.-R. Zum Ende der letzten Saison ist der Franken-Pfalz-Express eingestellt worden.

## ● Fränkische Schweiz bleibt beliebteste Freizeitregion

Die beliebteste Freizeitregion blieb auch in der vergangenen Saison die Fränkische Schweiz. Über die Hälfte der Fahrgäste waren hier unterwegs. Über einen Fahrgastzuwachs konnten sich die Regionen Steigerwald, Fichtelgebirge und romantisches Franken freuen. Zum Aufschwung im Steigerwald hat vor allem der Aischgründer Bier-Express beigetragen.

Der Wiesenttal-Express löste 2019 mit 17.684 Fahrgästen den bisherigen Spitzenreiter Trubachtal-Express wieder einmal ab. An dritter Stelle gesellte sich die wieder erstarkte Fichtelgebirgslinie II hinzu, die den bisherigen Drittplatzierten Hallerndorfer-Keller-Express knapp hinter sich ließ.

## ● Mehr Neukunden, weniger Vielfachnutzer

Um Informationen über die Nutzer der Freizeitlinien zu erhalten, wurde 2019 wieder eine umfangreiche Erhebung durchgeführt. Auf 14 Linien sind von Juli bis Oktober über 1.300 Fahrgäste befragt worden. Gut die Hälfte der befragten Fahrgäste war bereits mindestens vier Mal mit einer Freizeitlinie unterwegs, 22 Prozent sogar mehr als zehn Mal. Im Vergleich zu früheren Erhebungen in den Jahren 2015 und 2011 lassen sich große Unterschiede feststellen: Waren vor vier Jahren über die Hälfte der Fahrgäste Stammgäste und nur fünf Prozent Neukunden, lagen Neukunden und Stammgäste bei der letzten Befragung etwa gleichauf bei rund 20 Prozent. Da die Fahrgastzahlen insgesamt gestiegen sind, lässt sich feststellen, dass grundsätzlich weitere Neukunden gewonnen wurden, die Zahl der Vielfachnutzer jedoch zurückgegangen ist.

## ● Internet hat Mund-zu-Mund-Propaganda abgelöst

Auf die Frage, wie Fahrgäste auf die Freizeitlinien aufmerksam wurden, gaben die

meisten an, sich im Internet informiert zu haben (41 Prozent). Damit stieg diese Informationsquelle seit 2011 kontinuierlich an und steht heute an erster Stelle. Dagegen ging der Anteil derer, die durch Bekannte von den Freizeitlinien erfahren haben, massiv zurück auf fünf Prozent. Im Jahr 2015 lag der Anteil der „Mund-zu-Mund“-Propaganda noch bei rund 35 Prozent. Der vom VGN herausgegebene Prospekt spielt immer noch eine wichtige Rolle als Informationsquelle. 38 Prozent der Fahrgäste informieren sich auf diesem Weg über die Freizeitlinien. Wichtige Inhalte sind dabei vor allem der Fahrplan (55 Prozent) sowie Tipps zum Wandern und zur Einkehr (36 Prozent). Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen, Übernachtungen oder Fahrradfahren spielen eher eine untergeordnete Rolle.

Erfreulich ist die Tatsache, dass seit 2011 eine Verjüngung der Fahrgäste festgestellt werden kann. Der Anteil der über 60-Jährigen blieb nahezu gleich, die unter 30-Jährigen haben in den vergangenen acht Jahren jedoch kontinuierlich zugenommen. Leicht zurück ging die Anzahl der Fahrgäste im Alter zwischen 31 und 60. ○





# „Der VGN bringt die Gäste in unsere Region“

Dass der VGN ein wichtiger Partner für die Tourismusregionen ist, wird auf der Freizeitmesse immer wieder deutlich. Der VGN präsentierte 13 neue Freizeittipps für Wanderer und Radfahrer.

„Der VGN bringt die Gäste in unsere Region“, betonte Neumarkts Landrat Willibald Gailler bei seinem Besuch am VGN-Stand auf der Freizeitmesse 2019. Zu Gast waren auch die Landkreise Fürth, Neustadt/Aisch-Bad Windsheim und Kitzingen. Denn einer der neuen VGN-Tipps führt auf die Cadolzburg. Als Vereins- und Betriebsausflug konzipiert, gibt er von der bequemen An- und Abreise mit Bus und Bahn über Besichtigungen, Einkehrmöglichkeiten und Wanderrouen einen kompletten Tagesablauf vor. Alternativ können auch einzelne Bausteine individuell zusammengestellt werden.

Typisch fränkische Weiherketten mit wunderbaren Weitblicken und genussreiche Einkehrmöglichkeiten erwarten VGN-Fahrgäste rund um Neustadt/Aisch. Die Landkreise Neustadt/Aisch-Bad Windsheim und Kitzingen, durch deren Gebiet der Bocksbeutel-Express (Linie 109) fährt, warben zusammen mit einer fränkischen Weinprinzessin am VGN-Stand für ihre Region. Sie stellten unter anderem den neuen Freizeittipp „100-Weiher-Weg“ vor, der von Emskirchen nach Höchstädt a.d. Aisch führt. Die insgesamt 33 Kilometer lassen sich gut auf zwei oder auch drei Tage aufteilen.

Zur Vorstellung des neu aufgelegten Wandertipps „Felsen und Höhlen am karstkundlichen Wanderpfad“ waren Vertreter von Neuhaus a. d. Pegnitz zu Besuch. Höhepunkt des beliebten VGN-Freizeittipps ist der Besuch der Maximiliansgrotte, die den größten Tropfstein Deutschlands be-

herbergt. Weitere Grotten, Höhlen und die steinerne Stadt sowie die Kommunbrauerei in Neuhaus a. d. Pegnitz sorgen auf der etwa 13 Kilometer langen Route für Abwechslung.

Gastwirt Jürgen Zuber vom Goldenen Hirsch in Hirschbach brachte Kostproben seiner geräucherten Forellen mit und warb damit nicht nur für seinen Gasthof, sondern für die ganze Region, die der 2019 neu eingeführte Hirschbachtal-Express noch besser als bisher erschließt. Neben Appetithappen aus der Region gab es jede Menge Tipps für Ausflüge, die bequem mit Bussen und Bahnen zu erreichen sind. Neu war beispielsweise

der Freizeittipp „Zum Neutrastfelsen“, der sich für aufgrund der guten Anbindung auch für kürzere Tage eignet und damit „ganzjahrestauglich“ ist.

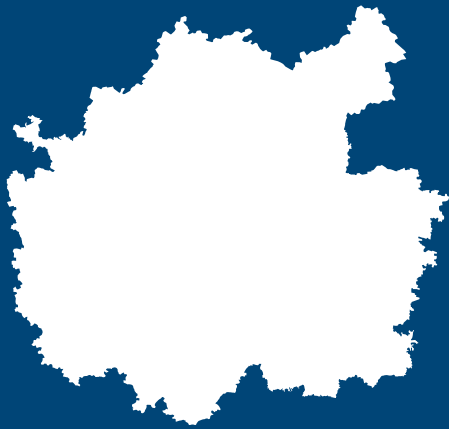
Der VGN warb nicht nur am eigenen Messtand für die aktive Freizeitgestaltung mit Bussen und Bahnen, sondern war auch an den Ständen der Partner präsent – und zwar nicht nur mit gedrucktem Infomaterial. Erstmals im Einsatz war ein Infoterminal, wie man es z. B. aus Hotels kennt. Auf dem mit einem 47-Zoll Touch Display ausgestatteten Gerät konnten sich Besucher des Heimattrausch-Stands über die Freizeittipps des VGN und Fahrtrmöglichkeiten informieren. ○



Neumarkts Landrat Willibald Gailler und VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler stellten neue Freizeittipps vor.



# Zahlen, Daten, Fakten



**15.843 km<sup>2</sup>** Fläche

**2,87 Mio** Einwohner

**8** Kreisfreie Städte

**16** Landkreise

**439** Gemeinden

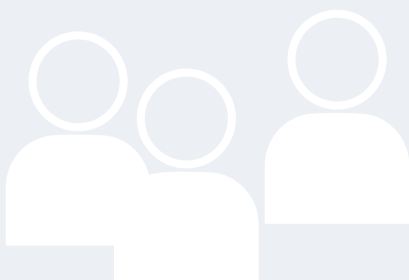


**252,1 Mio** Verbundbeförderungsfälle

**596** PKW/1000 Einwohner

**1,7 Mio** PKW

**377,3 Mio** Fahrgeldeinnahmen



**10** Gesellschafter

**125** Assoziierte Verkehrsunternehmen

**778** Linien



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg  
0 5 10 20 km

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

# Verbundgebiet und Struktur des VGN

Mit einem Bedienungsgebiet von 15.843 Quadratkilometern, das entspricht mehr als einem Fünftel der Fläche des Freistaats Bayern, liegt der VGN an zweiter Stelle unter den deutschen Verkehrsverbänden. In seinem Einzugsbereich leben 2,87 Millionen Menschen.



Seit den Erweiterungen im Jahr 2010 deckt das VGN-Gebiet den kompletten Kernbereich der Europäischen Metropolregion Nürnberg ab. Zum 1. Januar 2015 ist der Landkreis Lichtenfels dem VGN beigetreten, der bis dahin nur teilweise integrierte Landkreis Kitzingen liegt seit 2017 mit seinem ganzen Gebiet im VGN. Dem folgte zum 1. Januar 2018 der Landkreis Haßberge mit der Integration seiner restlichen Gemeinden. Vollständig im Verbundraum liegt der Regierungsbezirk Mittelfranken, mit unterschiedlichen Anteilen werden auch alle angrenzenden Regierungsbezirke berührt.

## ● Die Aufgabenträger

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

dem Freistaat Bayern sind acht kreisfreie Städte und 16 Landkreise im GA vertreten. Als operatives Organ der Aufgabenträger koordiniert der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) die Zusammenarbeit der Städte und Landkreise und beteiligt sich an der Finanzierung der verbundbedingten Aufwendungen. Bei der Verkehrsplanung kommt dem ZVGN die Aufgabenträgerschaft für den übergreifenden regionalen Busverkehr zu. Gemäß Artikel 18 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) wirkt er an der SPNV-Planung mit.

## ● Die Verkehrsunternehmen

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

Schwabach GmbH sowie die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen (GkV). Die Interessen assoziierter Verkehrsunternehmen vertritt die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen (GPV).

## ● Die Verbundgesellschaft

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



# Organe des VGN

## Gesellschafterversammlung

Tim Dahlmann-Resing	Vorsitzender
Torsten Heider	stellv. Vorsitzender

## Gesellschafter

<b>DB Regio AG</b>	<b>OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH</b>
- Torsten Heider - Anja Steidl	- Holger Waldhausen
<b>VAG - Verkehrs-Aktiengesellschaft</b>	<b>infra fürth verkehr gmbh</b>
- Josef Hasler - Tim Dahlmann-Resing - Magdalena Weigel	- Marcus Steurer
<b>ESTW - Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH</b>	<b>Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STWB)</b>
- Matthias Exner	- Dr.-Ing. Michael Fiedeldey
<b>Stadtwerke Bayreuth Verkehrs- und Bäder GmbH</b>	<b>Stadtverkehr Schwabach GmbH</b>
- Jürgen Bayer	- Winfried Klinger
<b>GPV - Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH</b>	<b>GkV - Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR</b>
- Werner Geiger	- Dominique Kinzkofer - Roland Moritzer

## Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler  
Andreas Mäder

## Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

### - Carsten Fregin

Bayer. Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr

### - Marcus König

Oberbürgermeister Stadt Nürnberg

### - Susanne Leuner

Regierung von Mittelfranken

### - Ulrich Schaller

Industrie- und Handelskammer Nürnberg

### - Dirk Richter

Vorsitzender des Betriebsrates der DB Regio AG, Mittelfranken

### - Jürgen Rötzer

Vorsitzender Betriebsrat VAG

# Gremien des VGN

## Grundvertrags-Ausschuss

Dr. Thomas Bauer	Vorsitzender
Marcus König	1. stellv. Vorsitzender
Matthias Dießl	2. stellv. Vorsitzender

## Grundvertragspartner

<b>Freistaat Bayern</b>	Regierungspräsident Dr. Thomas Bauer	<b>Landkreis Fürth</b>	Landrat Matthias Dießl
<b>Stadt Ansbach</b>	Oberbürgermeister Thomas Deffner	<b>Landkreis Haßberge</b>	Landrat Wilhelm Schneider
<b>Stadt Bamberg</b>	Oberbürgermeister Andreas Starke	<b>Landkreis Kitzingen</b>	Landrätin Tamara Bischof
<b>Stadt Bayreuth</b>	Oberbürgermeister Thomas Ebersberger	<b>Landkreis Lichtenfels</b>	Landrat Christian Meißner
<b>Stadt Erlangen</b>	Oberbürgermeister Dr. Florian Janik	<b>Landkreis Neumarkt i. d. OPf.</b>	Landrat Willibald Gailler
<b>Stadt Fürth</b>	Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung	<b>Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim</b>	Landrat Helmut Weiß
<b>Stadt Nürnberg</b>	Oberbürgermeister Marcus König	<b>Landkreis Nürnberger Land</b>	Landrat Armin Kroder
<b>Stadt Schwabach</b>	Oberbürgermeister Peter Reiß	<b>Landkreis Roth</b>	Landrat Herbert Eckstein
<b>Landkreis Ansbach</b>	Landrat Dr. Jürgen Ludwig	<b>Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen</b>	Landrat Manuel Westphal
<b>Landkreis Bamberg</b>	Landrat Johann Kalb	<b>Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach</b>	Landrat Richard Reisinger
<b>Landkreis Bayreuth</b>	Landrat Florian Wiedemann	<b>Nicht stimmberechtigte Mitglieder</b>	Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, Vorsitzender Oberbürgermeister Marcus König Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Carsten Fregin Vorsitzender der Gesellschafterversammlung, Tim Dahlmann-Resing
<b>Landkreis Donau-Ries</b>	Landrat Stefan Röble		
<b>Landkreis Erlangen-Höchstadt</b>	Landrat Alexander Tritthart		
<b>Landkreis Forchheim</b>	Landrat Dr. Hermann Ulm		

**Geschäftsstelle:  
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

# Gremien des VGN

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	
OB Marcus König	Vorsitzender
LR Matthias Dießl	1. stellv. Vorsitzender
LR Armin Kroder	2. stellv. Vorsitzender

## Stadt Ansbach

- Oberbürgermeister Thomas Deffner

## Stadt Bamberg

- Oberbürgermeister Andreas Starke
- Dr.-Ing. Michael Fiedelney

## Stadt Bayreuth

- Oberbürgermeister Thomas Ebersberger
- Stadtrat Dr. Christoph Rabenstein

## Stadt Erlangen

- Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
- Bürgermeister Jörg Volleth

## Stadt Fürth

- Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
- Marcus Steuerer

## Stadt Nürnberg

- Oberbürgermeister Marcus König
- Stadtrat Kilian Sendner
- Stadtrat Max Müller
- Stadtrat Thorsten Brehm
- Stadträtin Yasemin Yilmaz
- Stadtrat Kai Küfner
- Stadtrat Mike Bock
- Stadtrat Jan Gehrke

## Stadt Schwabach

- Oberbürgermeister Peter Reiß

## Landkreis Ansbach

- Landrat Dr. Jürgen Ludwig
- Kreisrat Hans Popp
- Kreisrat Holger Göttler

## Landkreis Bamberg

- Landrat Johann Kalb
- Kreisrat Thomas Ochs
- Kreisrat Jonas Merzbacher

## Landkreis Bayreuth

- Landrat Florian Wiedemann
- Kreisrätin Petra Preißinger

## Landkreis Donau-Ries

- Landrat Stefan Rößle

## Landkreis Erlangen-Höchstadt

- Landrat Alexander Tritthart
- Kreisrat Dr. German Hacker

## Landkreis Forchheim

- Landrat Dr. Hermann Ulm
- Kreisrat Werner Wolf

## Landkreis Fürth

- Landrat Matthias Dießl
- Kreisrat Christoph Reuther

## Landkreis Haßberge

- Landrat Wilhelm Schneider
- Susanne Lutz

## Landkreis Kitzingen

- Landrätin Tamara Bischof
- Günter Rauh

## Landkreis Lichtenfels

- Landrat Christian Meißner

## Landkreis Neumarkt i. d. OPf.

- Landrat Willibald Gailler
- Kreisrat Marco Gmelch

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

- Landrat Helmut Weiß
- Kreisrat Stefan Schuster

## Landkreis Nürnberger Land

- Landrat Armin Kroder
- Kreisrat Peter Uschalt
- Kreisrat Robert Ilg

## Landkreis Roth

- Landrat Herbert Eckstein
- Kreisrätin Ulla Dietzel

## Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

- Landrat Manuel Westphal
- Kreisrat Werner Baum

## Zweckverband Nahverkehr Amberg-Weizsach

- Oberbürgermeister Michael Cerny
- Landrat Richard Reisinger
- Kreisrat Josef Reindl



# Strukturdaten

Kreisfreie Städte	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner <sup>1)</sup>	Beschäftigte	PKW <sup>2)</sup>	PKW/1000 EW
Amberg	50	42.182	27.890	24.754	587
Ansbach	100	41.910	27.809	25.134	600
Bamberg	55	77.744	54.478	40.355	519
Bayreuth	67	73.861	48.024	39.186	531
Erlangen	77	112.159	91.977	54.859	489
Fürth	63	128.115	48.770	62.480	488
Nürnberg	186	519.517	314.648	244.837	471
Schwabach	41	41.016	16.939	25.888	631
<b>Städteachse gesamt</b>	<b>367</b>	<b>800.807</b>	<b>472.334</b>	<b>388.064</b>	<b>485</b>
<b>Kreisfreie Städte gesamt</b>	<b>639</b>	<b>1.036.504</b>	<b>630.535</b>	<b>517.493</b>	<b>499</b>
Landkreise	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	103.152	29.319	69.114	670
Ansbach	1.972	184.715	62.774	122.224	662
Bamberg	1.168	147.399	40.135	99.565	675
Bayreuth	1.273	103.848	24.249	70.405	678
Donau-Ries (teilweise)	150	13.482	6.653	9.362	694
Eichstätt (teilweise)	152	12.386	4.545	8.062	651
Erlangen-Höchstadt	565	137.125	53.277	90.300	659
Forchheim	643	116.339	32.462	76.768	660
Fürth	308	117.629	25.693	75.595	643
Haßberge	956	84.559	28.530	57.193	676
Kelheim (teilweise)	14	2.267	502	1.536	678
Kitzingen	684	91.197	34.128	60.520	664
Lichtenfels	520	66.865	28.890	43.946	657
Neumarkt	1.344	134.445	51.370	87.110	648
Neustadt a.d. Aisch	1.268	101.077	33.965	65.742	650
Nürnberger Land	800	170.735	55.808	108.742	637
Regensburg (teilweise)	265	25.118	3.666	15.995	637
Roth	895	126.932	40.253	84.955	669
Weißenburg-Gunzenhausen	971	94.727	33.128	61.008	644
<b>Landkreise Gesamt</b>	<b>15.204</b>	<b>1.833.997</b>	<b>589.347</b>	<b>1.208.142</b>	<b>659</b>
<b>VGN-Gebiet Gesamt</b>	<b>15.843</b>	<b>2.870.501</b>	<b>1.219.882</b>	<b>1.725.635</b>	<b>601</b>

Gebietsstand 01.01.2019

Stand Einwohner 30.09.2019 – Pkw-Bestand 1.1.2019 – Beschäftigtenstatistik 30.6.2019

<sup>1)</sup> zensusbereinigt (Zensus 2011)

<sup>2)</sup> ab 1.1.2009 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen und Außerbetriebsetzungen

Einwohner und Fläche	Anteil Fläche	Anteil Einwohner	Einwohner/km <sup>2</sup>
Städteachse	2,3%	27,9%	2.182
Kreisfreie Städte insg.	4,0%	36,1%	1.622
Landkreise	96,0%	63,9%	121

Einwohnerentwicklung	2016	2017	2018	2019
Städteachse	782.910	787.976	796.665	800.807
Kreisfreie Städte	1.011.409	1.020.664	1.032.151	1.036.504
Landkreise	1.743.581	1.813.578	1.825.220	1.833.997
<b>VGN-Gebiet gesamt</b>	<b>2.754.990</b>	<b>2.834.242</b>	<b>2.857.371</b>	<b>2.870.501</b>

Entwicklung des Pkw-Bestands	2016	2017	2018	2019
Städteachse	371.884	377.919	383.158	388.064
Kreisfreie Städte	494.615	503.313	510.968	517.493
Landkreise	1.108.205	1.170.082	1.193.382	1.208.142
<b>VGN-Gebiet gesamt</b>	<b>1.602.820</b>	<b>1.673.398</b>	<b>1.704.350</b>	<b>1.725.635</b>

Städteachse entspricht den Städten: Erlangen, Fürth, Nürnberg, Schwabach

## Verkehrsnetz

Betriebszweig	Anzahl Linien	Anzahl Haltestellen	Streckenlänge in km	Linienlänge in km
U-Bahn	3	48	36	40
Straßenbahn	5	78	35	40
S-Bahn	4	84	251	252
Regionalbahn	31	204	1.045	1.123
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	735	8.709	11.692	12.346
darunter Bus	697	-	-	-
Linienbedarfstaxi	38	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>778</b>	<b>9.123</b>	<b>13.059</b>	<b>13.801</b>



# Betriebsleistungen

Zug-/Wagenkilometer in Mio.	2015	2016	2017	2018	2019
Regionalbahn	15,42	14,86	16,92	17,18	18,36
S-Bahn	6,47	6,21	6,72	6,90	6,98
U-Bahn	5,51	5,52	5,64	5,70	5,73
Straßenbahn	2,67	2,49	3,00	2,99	2,91
Bus	59,24	59,24	59,01	60,08	60,06
<b>Zug-/Wagenkilometer gesamt</b>	<b>89,31</b>	<b>88,32</b>	<b>91,28</b>	<b>92,84</b>	<b>94,04</b>

Platzkilometer in Mrd.	2015	2016	2017	2018	2019
Regionalbahn	10,05	9,73	11,75	11,90	12,34
S-Bahn	4,50	4,33	4,63	4,79	4,89
U-Bahn	2,58	2,65	2,66	2,70	2,85
Straßenbahn	0,55	0,51	0,61	0,61	0,60
Bus	4,45	4,46	4,52	4,66	4,68
<b>Platzkilometer gesamt</b>	<b>22,12</b>	<b>21,68</b>	<b>24,17</b>	<b>24,67</b>	<b>25,36</b>

zum Teil Planwerte

## Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

Kreisfreie Städte	2015	2016	2017	2018	2019*
Amberg	72.070	71.209	64.581	71.002	71.868
Ansbach	445.015	444.990	445.126	196.016	469.505
Bamberg	265.872	241.224	265.287	327.937	336.199
Bayreuth	305.568	327.811	325.485	324.767	325.958
Erlangen	512.251	557.891	512.585	575.729	631.498
Fürth	1.087.212	1.128.886	1.063.814	1.115.231	1.180.189
Nürnberg	2.989.662	2.909.510	2.896.566	2.979.522	3.172.087
Schwabach	430.826	422.924	444.495	443.002	512.543
<b>Landkreise</b>					
Amberg-Weizsach	750.945	754.930	723.787	757.125	759.660
Ansbach	1.381.893	1.381.858	1.381.022	1.207.993	1.749.422
Bamberg	1.235.194	783.697	1.177.732	1.334.487	1.625.048
Bayreuth	1.370.487	1.470.796	1.445.388	1.439.332	1.440.028
Erlangen-Höchstadt	462.385	504.922	497.036	497.097	594.675
Forchheim	845.485	904.314	798.317	861.821	1.036.353
Fürth	1.244.349	1.246.303	1.249.376	1.249.854	1.470.806
Haßberge (ab 2018 ganzes Gebiet)	67.646	23.942	68.252	582.525	574.562
Kitzingen	234.693	234.693	512.295	392.725	510.913
Lichtenfels	1.070.574	816.896	1.078.880	917.874	1.124.023
Neumarkt	1.103.633	1.102.839	1.100.328	1.099.199	1.152.184
Neustadt a.d. Aisch	1.539.503	1.540.005	1.660.931	1.023.040	1.807.871
Nürnberger Land	4.257.263	4.525.663	4.289.638	4.244.109	4.575.129
Roth	1.022.014	1.084.597	1.117.365	1.114.964	1.233.572
Weißenburg-Gunzenhausen	1.330.674	1.340.232	1.326.612	867.488	1.349.614

Basis: Fahrplandaten

\* 2019 neue Berechnungsmethode

# Verkehrsnachfrage

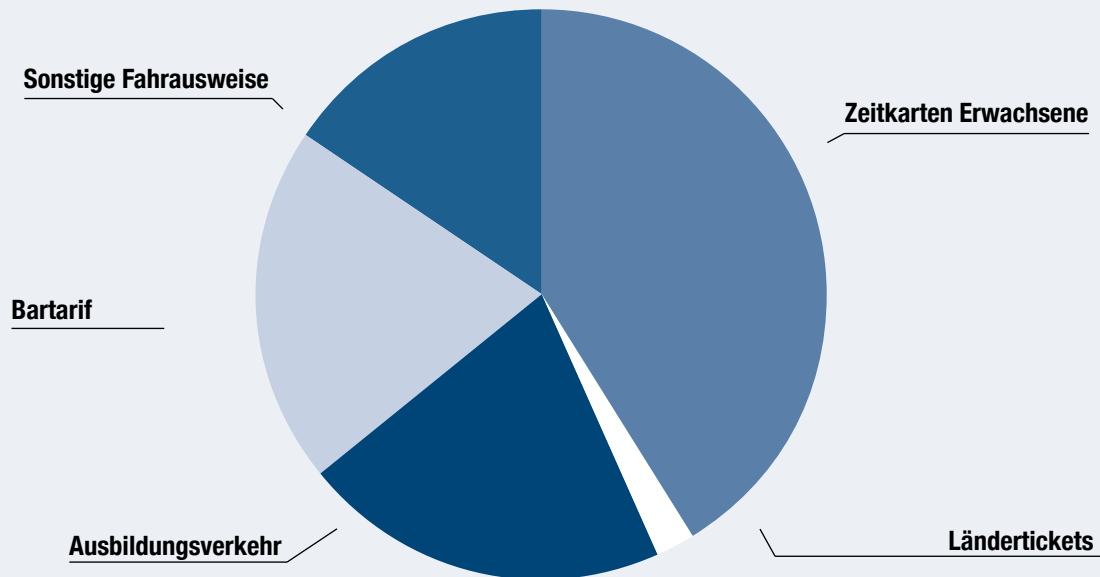
## Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2018	2019	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	33,771	33,798	0,027	0,08%
	S-Bahn	25,899	25,963	0,064	0,25%
Omnibusverkehr Franken	Bus	14,351	9,487	-4,864	-33,89%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	U-Bahn	98,112	98,351	0,239	0,24%
	Straßenbahn	35,438	35,525	0,086	0,24%
	Bus	36,135	36,284	0,149	0,41%
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	16,233	16,272	0,040	0,24%
	Bus	10,072	10,097	0,025	0,24%
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	13,405	12,808	-0,597	-4,45%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	Bus	1,019	1,022	0,002	0,24%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	Bus	5,728	5,742	0,014	0,24%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	Bus	8,385	8,329	-0,056	-0,67%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Regionalbahn	3,970	3,964	-0,006	-0,15%
	Bus	24,677	30,409	5,731	23,23%
<b>Betriebszweigbeförderungsfälle</b>	<b>Gesamt</b>	<b>327,196</b>	<b>328,051</b>	<b>0,854</b>	<b>0,26%</b>
<b>Verbundbeförderungsfälle</b>	<b>entgeltlich</b>	<b>215,903</b>	<b>216,442</b>	<b>0,539</b>	<b>0,25%</b>
	<b>unentgeltlich</b>	<b>35,646</b>	<b>35,695</b>	<b>0,049</b>	<b>0,14%</b>
	<b>Gesamt</b>	<b>251,549</b>	<b>252,136</b>	<b>0,588</b>	<b>0,23%</b>
<b>Unternehmensbeförderungsfälle</b>	<b>Gesamt</b>	<b>294,934</b>	<b>295,713</b>	<b>0,779</b>	<b>0,26%</b>
<b>Linienbeförderungsfälle</b>	<b>Gesamt</b>	<b>343,021</b>	<b>343,805</b>	<b>0,784</b>	<b>0,23%</b>
<b>Personenkilometer</b>	<b>Gesamt</b>	<b>2.743,075</b>	<b>2.749,484</b>	<b>6,410</b>	<b>0,23%</b>

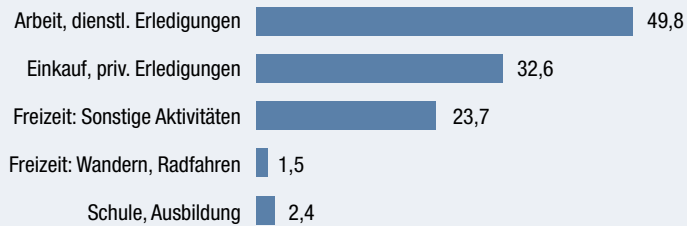
## Beförderte Personen nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2018	2019	absolut	in %
	in Mio.			
DB Regio AG	57,36	57,45	0,09	0,16%
Omnibusverkehr Franken	14,06	9,21	-4,85	-34,49%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	142,88	143,28	0,40	0,28%
infra fürth verkehr gmbh	23,52	23,57	0,06	0,25%
ESTW Stadtverkehr GmbH	13,39	12,79	-0,60	-4,45%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	1,02	1,02	0,00	0,25%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	5,72	5,74	0,01	0,25%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	8,38	8,32	-0,06	-0,67%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	28,62	34,33	5,72	19,98%
<b>Gesamtsumme</b>	<b>294,93</b>	<b>295,71</b>	<b>0,78</b>	<b>0,26%</b>

## Verbundbeförderungsfälle gesamt 252,1 Mio. in 2019



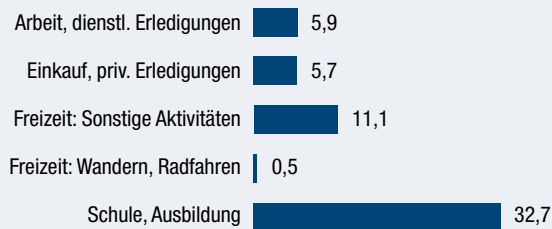
### Zeitkarten Erwachsene 110,1 Mio.



### Ländertickets 3,4 Mio.



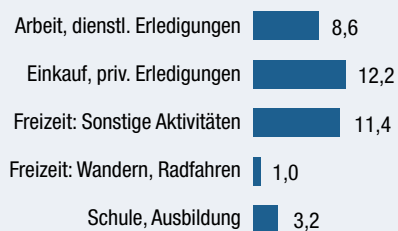
### Ausbildungsverkehr 56 Mio.



### Bartarif 46,3 Mio.



### Sonstige Fahrausweise 36,4 Mio.





## Verbundtarif – Jahresergebnisse 2019 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Einnahmen in EURO	
	2019	Veränd. ggü. 2018	2019	Veränd. ggü. 2018
Einzelkarten Erwachsene	16.973.105	2,94%	58.494.163,89	6,15%
Einzelkarten Kind	2.175.463	4,67%	3.305.917,54	5,75%
4er-Ticket Erwachsene	1.618.632	1,44%	15.102.591,80	2,03%
4er-Ticket Kind	204.165	6,82%	878.179,10	7,52%
10er-Streifenkarte Erwachsene	458.467	-10,06%	5.639.144,10	-7,03%
10er-Streifenkarte Kind	59.315	-6,70%	361.821,50	-3,54%
TagesTicket Solo	674.525	0,88%	4.741.282,50	1,38%
TagesTicket Plus	1.471.611	6,25%	23.979.568,10	8,59%
<b>Summe Einzel, Streifen, Tages</b>	<b>23.635.283</b>	<b>2,85%</b>	<b>112.502.668,53</b>	<b>5,09%</b>
7-Tage-MobiCard	173.456	-5,23%	4.988.421,00	-4,09%
31-Tage-MobiCard ohne Ausschlusszeit	128.533	-4,62%	11.792.980,80	-3,08%
9-Uhr-MobiCard	195.801	-4,83%	15.869.102,20	-2,00%
<b>Summe MobiCards</b>	<b>497.790</b>	<b>-4,92%</b>	<b>32.650.504,00</b>	<b>-2,72%</b>
<b>Summe Solo 31</b>	<b>113.848</b>	<b>-7,36%</b>	<b>10.772.710,10</b>	<b>-5,13%</b>
Abo 3	7.760	9,92%	786.514,40	10,06%
Abo 6	19.407	2,95%	1.709.441,90	3,14%
JahresAbo	576.647	1,92%	43.020.174,90	3,86%
JahresAbo Plus	35.570	6,52%	2.772.355,40	9,14%
JahresAbo mit Ausschlusszeit	268.355	8,68%	9.955.550,10	11,03%
FirmenAbo	311.076	9,77%	24.060.832,10	11,93%
FirmenAbo Plus	58.661	4,05%	4.545.908,30	2,81%
<b>Summe Abos</b>	<b>1.277.476</b>	<b>5,42%</b>	<b>86.850.777,10</b>	<b>6,93%</b>
Schülermon. Selbstzahler	337.486	-1,99%	24.052.759,20	0,35%
Schülermon. Kostenträger	945.797	-1,50%	55.070.199,50	1,14%
Wochenkarte Selbstzahler	83.476	5,33%	2.640.880,10	9,44%
Semesterticket N/ER Basiskarte	611.236	-2,20%	7.588.546,62	0,47%
Semesterticket N/ER Zusatzkarte	278.470	4,07%	9.736.629,71	5,50%
Semesterticket BA/BT	307.561	-2,04%	2.503.007,21	5,58%
FirmenAbo Azubi	30.610	20,35%	2.317.342,20	20,03%
<b>Summe Wertmarken Azubi</b>	<b>2.594.636</b>	<b>-0,81%</b>	<b>103.909.364,54</b>	<b>1,96%</b>
Sozialpass Nürnberg	166.713	-5,67%	5.401.501,20	-3,58%
Einkaufs- und Familienkarte Bamberg	38.992	-1,64%	920.200,20	-1,84%
Zusatzwertm. 1. Kl.	1.122	-7,04%	81.178,60	-2,56%
<b>Summe Sonderzeitkarten</b>	<b>206.827</b>	<b>-4,94%</b>	<b>6.402.880,00</b>	<b>-3,32%</b>
<b>Summe Zeitkartentarif</b>	<b>4.690.577</b>	<b>-0,02%</b>	<b>240.586.235,74</b>	<b>2,52%</b>
Gruppenfahrkarten	129.362	0,95%	286.797,50	5,67%
Sonstige Sonderfahrkarten	3.119.611	-9,23%	3.842.338,45	11,34%
KombiTickets	2.062.287	-7,19%	2.451.475,79	-5,43%
Schönes-Wochenende-Ticket	5.998	-63,30%	303.674,00	-63,70%
Bayern-Ticket	573.790	1,89%	17.353.759,00	3,31%
<b>Summe SWT, BT, KombiTicket</b>	<b>5.891.048</b>	<b>-7,47%</b>	<b>24.238.044,74</b>	<b>1,21%</b>
<b>Fahrgeldeinnahmen</b>	<b>34.216.908</b>	<b>0,52%</b>	<b>377.326.949,01</b>	<b>3,19%</b>
<b>Saldo Zu-/Absetzungen</b>			<b>-821.707,28</b>	
<b>Verkaufsergebnis 2019</b>	<b>34.216.908</b>	<b>0,52%</b>	<b>376.505.241,73</b>	<b>3,14%</b>

# Aufwand und Ertrag – Verbundverkehr

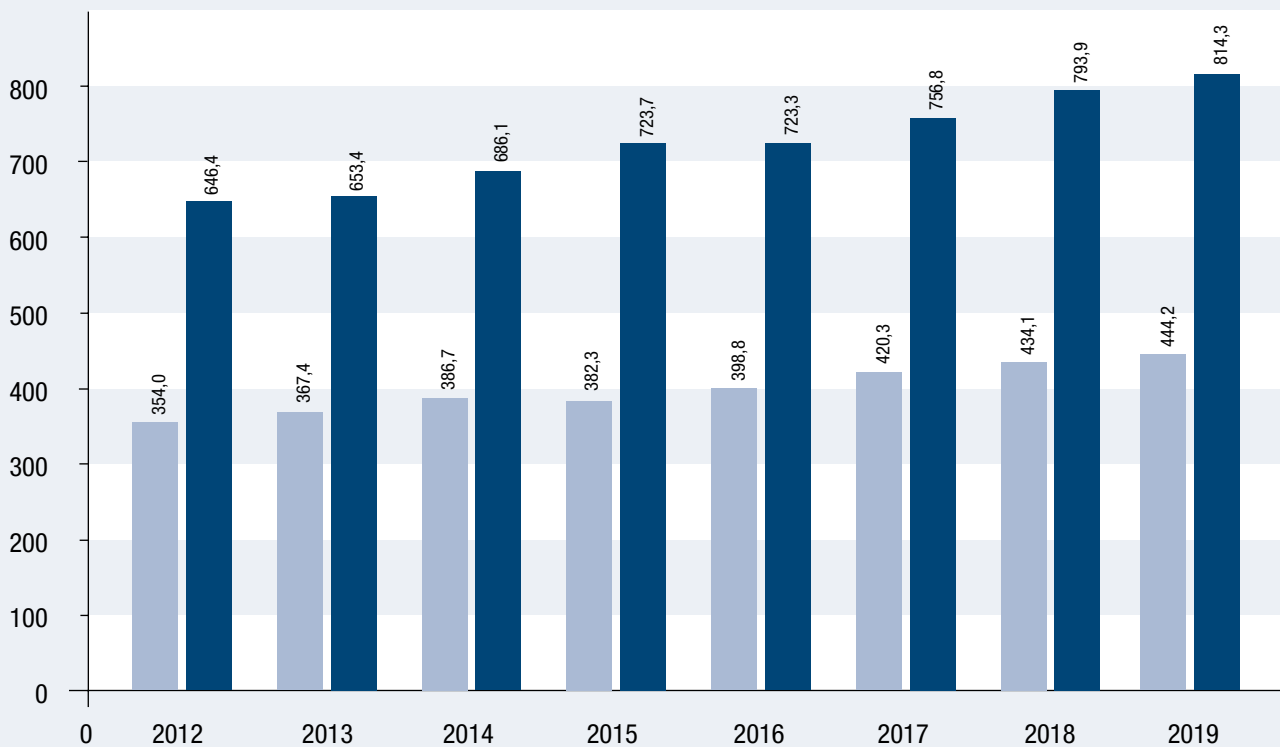
## Aufwand und Ertrag in Mio. EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrserlöse (einschl. Zweckverbandzuschüsse)	313,5	330,2	340,2	342,1	363,1
sonstige Erträge (einschl. Erstattung SGB IX und § 45a PBefG)	68,2	68,6	80,1	92,0	81,1
<b>Erträge Netto Gesamt</b>	<b>382,3</b>	<b>398,8</b>	<b>420,3</b>	<b>434,1</b>	<b>444,2</b>
<b>Aufwand – Netto</b>	<b>723,7</b>	<b>723,3</b>	<b>756,8</b>	<b>793,9</b>	<b>814,3</b>
Aufwanddeckungsfehlbetrag	341,4	324,5	336,5	359,8	370,1
Aufwanddeckungsgrad	52,8	55,1	55,5	54,7	54,5

zum Teil Planwerte

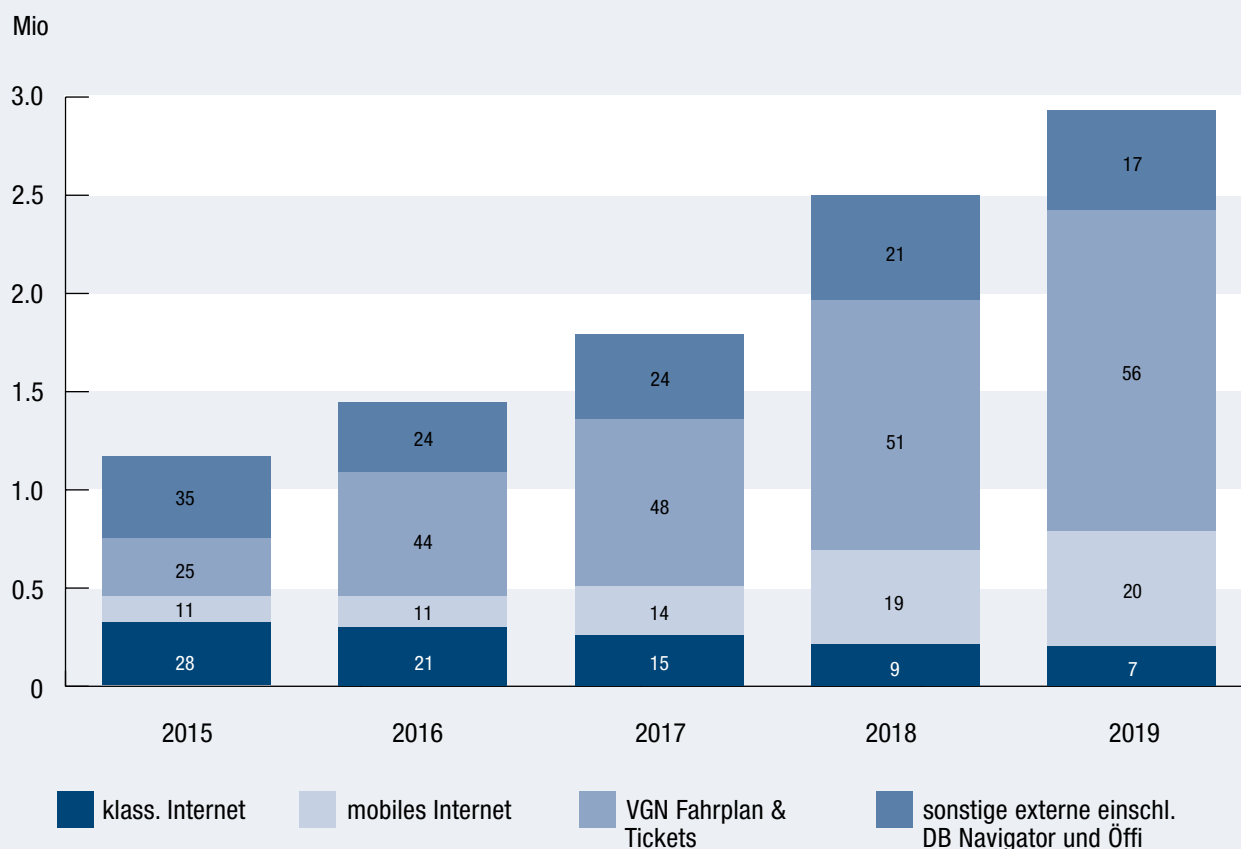
## Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR

■ Erlöse ■ Aufwand



zum Teil Planwerte

## Elektronische Fahrplanauskunft – gerechnete Fahrten (normalisiert)



## Umsatzentwicklung VGN Onlineshop

Jahresdaten	Umsatz HandyTicket (HandyTicket Deutschland)	Umsatz VGN Onlineshop (HandyTicket mit Semesterticket)	Umsatz VAG OnlineShop (PrintTickets und Versandtickets)	Umsatz VGN Onlineshop (PrintTickets und Versandtickets mit Semesterticket)
2007	35.904,75 €		229.132,00 €	
2008	103.137,00 €		413.177,00 €	
2009	125.958,40 €		520.100,00 €	
2010	162.702,00 €		799.353,00 €	
2011	484.777,00 €		964.505,00 €	
2012	902.952,00 €		1.521.377,00 €	
2013	1.425.426,19 €		2.069.367,00 €	
2014	1.812.859,71 €		2.304.179,00 €	
2015	1.361.953,19 €	1.718.581,43 €	1.229.505,00 €	2.751.590,50 €
2016		5.835.653,30 €		5.212.266,72 €
2017		8.321.439,50 €		5.091.838,40 €
2018		11.101.761,73 €		5.091.839,40 €
2019		15.155.329,89 €		4.586.173,70 €





## Impressum

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

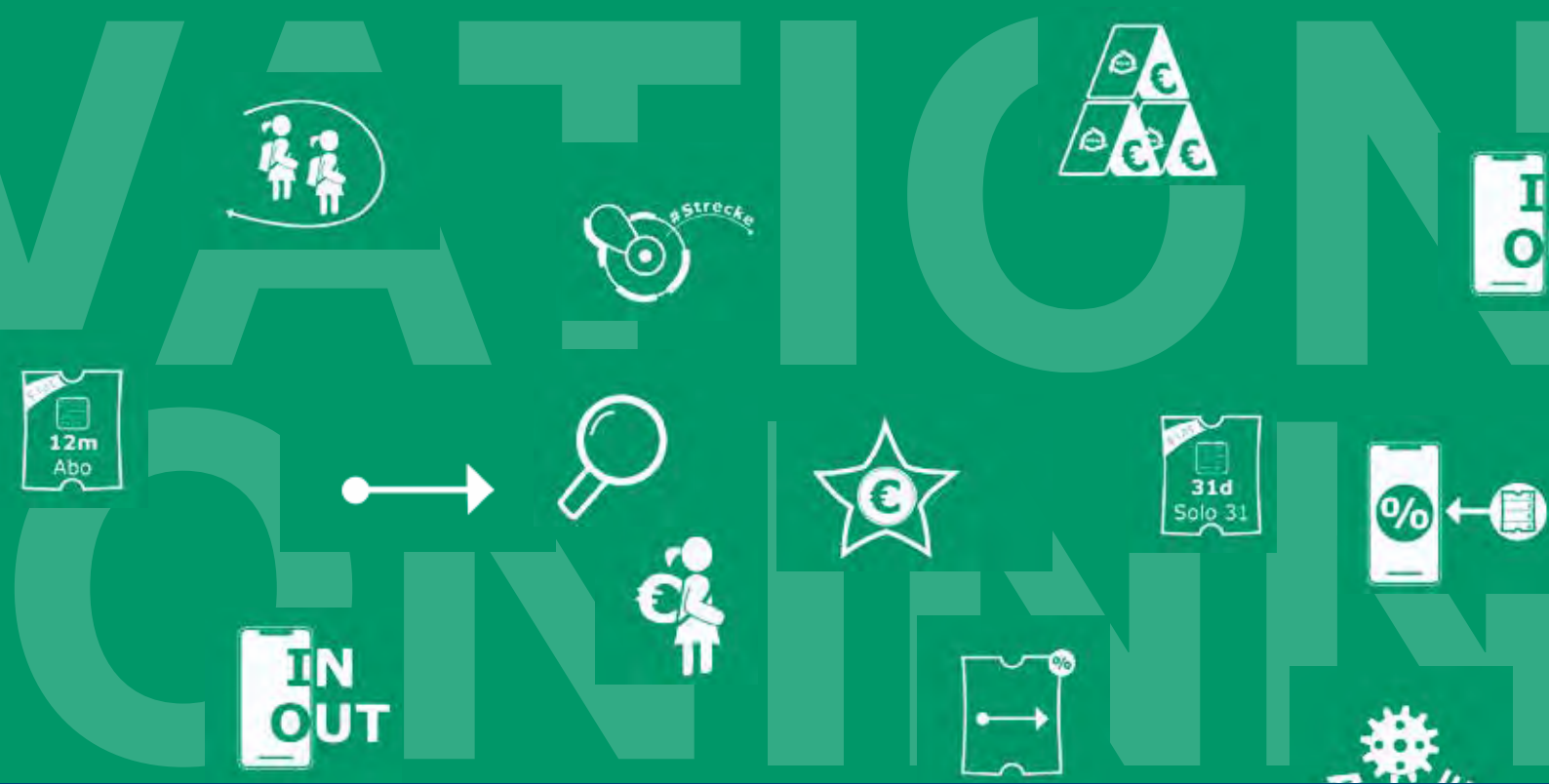
Geschäftsführer:  
Jürgen Haasler  
Andreas Mäder

Redaktion:  
Barbara Lohss  
Manfred Rupp

Bildnachweis:  
AdobeStock\_photographie.eu S. 24 oben  
cre-A-team Fotodesign/Markus Konetzka S. 26  
DB/Claus Weber S. 16 oben  
DB/Uwe Miethe S. 14 unten  
DB/Volker Emersleben S.14/15 oben  
elmografico S. 23 (Logo)  
Go-Ahead S. 17  
Hochschule Weihenstephan-Triesdorf/  
Ivory Produktions S. 22 oben  
Jim Albright S. 22 unten, S. 47  
Landratsamt Bamberg/Markus Hammrich S. 21  
Nikolas Pelke S. 23  
NN/Michael Matejka S. 9  
Regierung von Mittelfranken/Markus Mader S. 3  
Stadt Crailsheim S. 16 unten  
Stadtreklame Nürnberg S. 28 oben  
Thilo Hierstetter S. 15 Mitte  
VAG S. 24  
VAG/Claus Felix S. 6  
VGN/Susanne Dassler S. 25, S. 28 unten, S. 29  
VGN/Barbara Lohss S. 32  
VGN/Gaspar Klein S. 7, 30  
VGN/Jonas Hüsam S. 20  
VGN/Jürgen Leykam S. 15 unten  
VGN/Rüdiger Pohle S. 18  
VGN/Thorsten Wüst S. 19  
VGN/Ulrich Büscher S. 31  
Werbeagentur Kolvenbach-Post S. 31 unten  
Werner Reißaus S.12

Gestaltung:  
Instant Elephant UG, Kammerstein

Druck:  
Hofmann Druck, Nürnberg



## Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

**VAG**

**DB**

Regio Bayern

**ESTW**

ERLANGER STADTWERKE

**infra**

fürth

**DB**

OVF

**STW3**  
STADTWERKE  
BAMBERG

**STADTWERKE**  
Bayreuth

**STADTVERKEHR**  
SCHWABACH GMBH

**GPV**

**GKV**

Partner im VGN