



VERBUNDBERICHT 2017



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis



Inhaltsverzeichnis

Grußwort	3
Geschäftsjahr 2017	4
Ereignisse	6
Tarif/ Vertrieb	10
Interview	12
Zukunft VGN	16
Planung und Verkehr	18
Kundenkommunikation	28
Der VGN im Überblick	33
Verbundgebiet und Struktur	34
Zahlen, Daten, Fakten	35
Impressum	47



*Tim Dahlmann-Resing
Vorstand Technik und Marketing
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg*



Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der VGN GmbH

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

2017 war für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg erneut ein erfolgreiches Jahr. Die Verkaufsstatistik weist mit 246,7 Millionen Fahrten eine Zunahme um 1,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr aus. Die Leistungen des VGN kommen gut an und sie sind unverzichtbar für die Menschen und die Lebensqualität in Stadt und Land, für Umwelt und Klima und für die Wirtschaft. Immer mehr Pendler nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel für die tägliche Fahrt zur Arbeit. Das zeigen die Zuwächse bei den Jahres- und Firmen-Abos. Seit Januar 2017 arbeiten wir mit der IHK Nürnberg und der Handwerkskammer Mittelfranken zusammen, um auch kleinen Unternehmen den Zugang zum FirmenAbo zu ermöglichen. Sehr erfolgreich ist auch das 9-Uhr-JahresAbo in Nürnberg und Fürth. Ein Wermutstropfen ist noch immer der Rückgang im Schülerverkehr, der sich auf die Ergebnisse im Regionalverkehr auswirkt, hier verzeichnet der VGN einen leichten Rückgang um 0,5 Prozent.

Auf 30 Jahre gemeinsame und erfolgreiche Arbeit blicken die Partner im VGN mittlerweile zurück. Seit dem Start 1987 haben sich die Fahrgastzahlen weit mehr als verdoppelt und der Verbundraum ist enorm gewachsen. Zum 1. Januar 2018 ist der Landkreis Haßberge mit seinem restlichen Gebiet dem VGN beigetreten. Der Erfolg des Verkehrsverbundes ist aber vor allem auf den intensiven Aus-

bau der Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrs- und Serviceleistungen zurückzuführen. Im Berichtsjahr wurde das Netz der S-Bahn um den Streckenabschnitt Ansbach – Dombühl ergänzt. Auch die Nürnberger U-Bahn hat seit dem vergangenen Jahr zwei Stationen mehr, die Wohngebiete und Arbeitsstandorte erschließen. Abgeschlossen ist der Ausbau der beiden Netze noch nicht, wie Sie im vorliegenden Bericht lesen können.

Das bedeutsamste kommunale Verkehrsprojekt der nächsten Jahre ist die Stadt-Umland-Bahn Erlangen. Mit ihr entsteht ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das die Wohn- und Firmenstandorte in Erlangen und Herzogenaurach erschließt und mit dem künftigen Anschluss an das Nürnberger Straßenbahnnetz auch die Verbindung der Hochschulstandorte in Erlangen und Nürnberg herstellt. Einen interessanten Einblick in die Arbeit des Zweckverbandes der drei Städte gibt Ihnen das Interview mit dessen Vorsitzendem, Oberbürgermeister Dr. Florian Janik und den beiden Leitern Daniel Große-Verspohl und Florian Gräf.

Auf die Zukunft gerichtet sind weitere Projekte der Verbundpartner. Mit dem HandyTicket, das im Berichtsjahr zehnjähriges Jubiläum hatte, bietet der VGN mit Erfolg eine digitale Fahrkarte an. Die Einführung des eTickets auf Chipkarte wurde 2017 mit Nachdruck vorbereitet

und 2018 vollzogen, vorerst für Abo- und FirmenAbo-Kunden. Die Erweiterung auf weitere Zeitkarten ist in Planung. Vom Ausbau des elektronischen Ticketings führt der logische Weg weiter zur Entwicklung eines Tarifsystems, das die Möglichkeiten und Chancen der Digitalisierung nutzt und viele Vorteile bietet. Allerdings ist ein solches Vorhaben sehr anspruchsvoll und komplex. Die unterschiedlichen Ansprüche von Kunden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen müssen einbezogen und Zielkonflikte gelöst werden. Antworten zu konzeptionellen und technischen Fragen soll eine Machbarkeitsstudie geben, die bereits beauftragt wurde. Sie soll auch Aufschluss über den Investitionsaufwand und die wirtschaftlichen Wirkungen geben. Die entscheidende Frage zur Finanzierung schließt sich an.

Viele weitere Herausforderungen zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität beschäftigen die Verbundpartner. Beispiele sind neben der Digitalisierung die Anforderungen, die sich aus dem Umwelt- und Klimaschutz ergeben, der demographische und strukturelle Wandel in Stadt und Land, die Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und die Lösungen zur Verknüpfung multimodaler Verkehrsdienstleistungen. Mit diesen und weiteren Fragen beschäftigt sich die Arbeitsgruppe „Zukunft VGN“.

Positive Bilanz für 2017

2017 sind die Fahrgastzahlen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg erneut gestiegen: Nach der Verkaufsstatistik haben die Kunden 246,7 Millionen Fahrten mit Bussen und Bahnen unternommen. Das entspricht einem Anstieg von 1,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Fahrgeldeinnahmen erhöhten sich um 3,6 Prozent auf 352,3 Millionen Euro.

Mit diesem positiven Ergebnis liegt der VGN im bundesweiten Trend, der 2017 ebenfalls einen durchschnittlichen Fahrgastzuwachs von 1,4 Prozent und damit ein weiteres Rekordjahr für den ÖPNV verzeichnet. Allerdings waren große Unterschiede zwischen Stadt und Land auszumachen: Während in Nürnberg der Fahrgastzuwachs mit 3,8 Prozent am deutlichsten war, wies der Regionalverkehr einen leichten Rückgang von 0,5 Prozent auf. Dieser ist hauptsächlich auf niedrigere Schülerzahlen im ländlichen Raum zurückzuführen.

● Erneut Zuwachs bei Abos

Die Strategie, mit attraktiven Angeboten bei den Zeitkarten mehr Stammgäste zu gewinnen, hat sich auch im zurückliegenden Jahr bewährt. Insgesamt waren über 96.000 Fahrgäste und damit 7,5 Prozent mehr als im Vorjahr mit einem jährlichen Abo des VGN unterwegs. Die stärksten Zuwächse gab es beim 9-Uhr-JahresAbo, das seit 2016 in Nürnberg zum deutlich reduzierten Preis sowie in Fürth als neue Zeitkarte angeboten wurde. Im vergangenen Jahr kamen rund 3.900 Aboverträge hinzu, ein Anstieg von 26 Prozent. Mit einem Plus von 8,3 Prozent ist das seit vielen Jahren erfolgreiche FirmenAbo nach wie vor eine wichtige Größe im Berufsverkehr. Seit Januar 2017 haben nun sogar Unternehmen ab fünf Mitarbeitern über die IHK Nürnberg für Mittelfranken und die Handwerkskammer für Mittelfranken Zugang zum FirmenAbo. Vertragspartner sind mittlerweile 137 Unternehmen mit rund 27.000 teilneh-

menden Mitarbeitern. Doch nicht nur auf dem Weg zum Arbeitsplatz werden die Abos gerne genutzt. Zum Jahres- und FirmenAbo bietet der VGN auch die Variante Abo Plus an. Bei dieser können abends und am Wochenende rund um die Uhr weitere Personen mitfahren. Um rund sechs bzw. sieben Prozent erhöhte sich die Nachfrage nach den beiden Tickets, die auch die gemeinsame Freizeitmobilität einschließen.

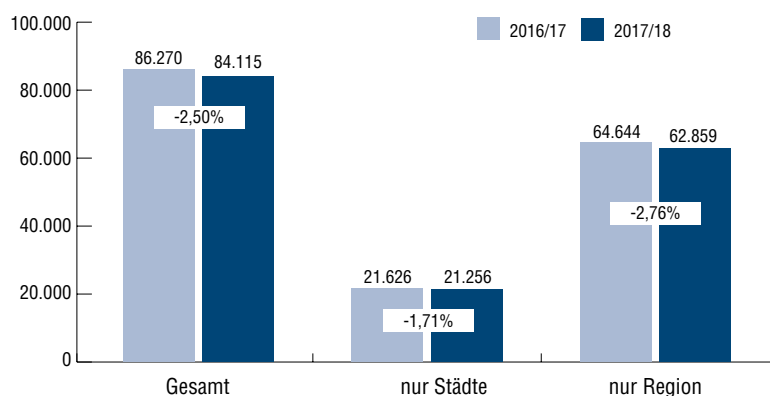
● KombiTickets

Eine positive Entwicklung gab es auch bei den KombiTickets, die gemeinsam mit 21 festen Partnern aus Kultur und Sport sowie von Messen angeboten werden. Hinzu kommen jährlich noch zahlreiche Einzelveranstaltungen. Fast 2,8 Millionen Besucher hatten mit ihrer Eintrittskarte oder dem Aussteller ausweis einen VGN-Fahrschein in der Tasche. Das waren gut acht Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

● Rückläufige Schülerzahlen

Die Fahrgastentwicklung im Regionalverkehr ist besonders von rückläufigen Schülerzahlen geprägt. Bei den so genannten Kostenträger-Schülern, also jenen, die ihre Fahrkarten über die Schulen erhalten, zeigte sich ein Rückgang von 2,76 Prozent. Für die Verkehrsunternehmen im ländlichen Raum bedeutet das spürbare Einbußen bei den Fahrgeldeinnahmen. Doch auch in den Städten war dieser Trend erstmals spürbar. Dort reduzierte sich die Ausgabe von Wertmarken um 1,7 Prozent. Noch leicht zunehmend ist die Bilanz bei den Selbstzahlern, zu denen auch Auszubildende und zum Teil Studenten gehören. Das Absatzplus von 0,2 Prozent bei dieser Käufergruppe ist zum Teil auf die Bezuschussung von Schülerfahrkarten in den Städten Nürnberg und Bayreuth zurückzuführen. Steigende Geburtenzahlen und mehr eingeschulte Kinder lassen zumindest im Verdichtungsraum hoffen. Verbund-

Schülerverkehr Kostenträger



weit und vor allem im ländlichen Raum kann wohl nicht mit einer Trendumkehr gerechnet werden.

● Semesterticket im Aufwind

Für Studierende am Standort Erlangen-Nürnberg gehört es inzwischen ganz selbstverständlich zum Studien-Alltag: Das Semesterticket geht aktuell bereits in das siebte Semester. Die Basiskarte erwerben die Studierenden automatisch mit ihrer Einschreibung. Zeitlich uneingeschränkte Mobilität bietet die Zusatzkarte, die optional zugekauft werden kann. Obwohl die Zahl der Studierenden von 2016 auf 2017 leicht zurückging, stieg der Absatz der Zusatzkarte sowohl prozentual wie in absoluten Zahlen. 44,1 Prozent aller Studentinnen und Studenten haben im Wintersemester 2017/18 das Ticket gekauft, mit dem sie rund um die Uhr im gesamten VGN-Gebiet mobil sind. Ein Jahr vorher lag die Kaufquote noch bei 41,1 Prozent.

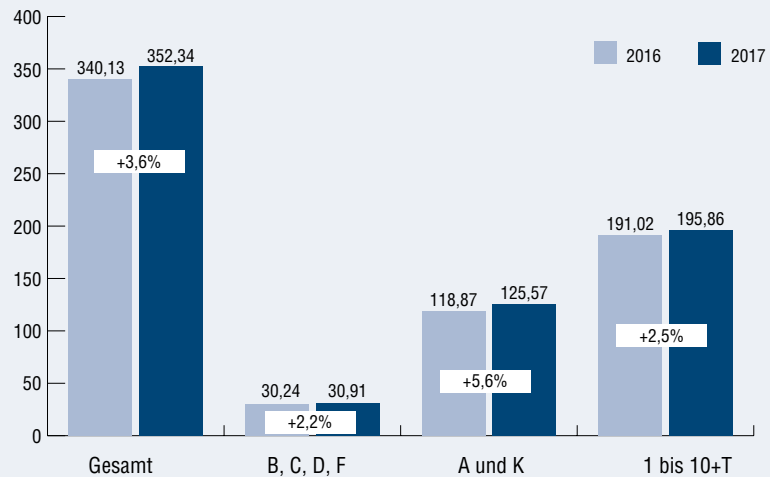
● Verlagerungen im Sortiment

Durch die Einführung neuer Produkte wie dem 9-Uhr-JahresAbo oder dem Semesterticket gab es in den letzten Jahren erhebliche Verlagerungen innerhalb des Sortiments. In welchem Maße sich das auf die Nachfrage nach Einzel-, Mehrfahrten- und Tageskarten ausgewirkt hat, lässt sich nicht beziffern. Verbundweit blieb der Absatz von Einzelfahrkarten mit einem Plus von 2,6 Prozent stabil, der Absatz des TagesTickets Solo ging mit einem Minus von rund 13 Prozent am deutlichsten zurück.

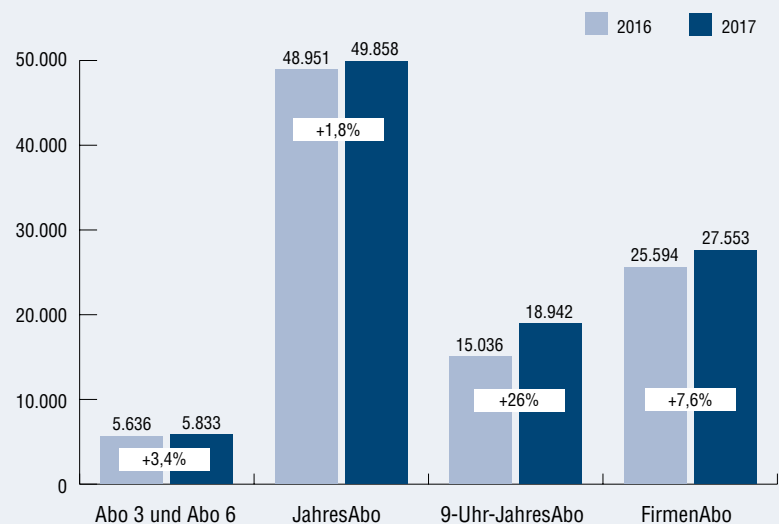
● Gestiegene Aufwendungen

Gestiegen sind die Aufwendungen der Verkehrsunternehmen für den Verbundverkehr. Sie betragen 741 Millionen Euro im Jahr 2017, im Vorjahr waren es 723 Millionen. ○

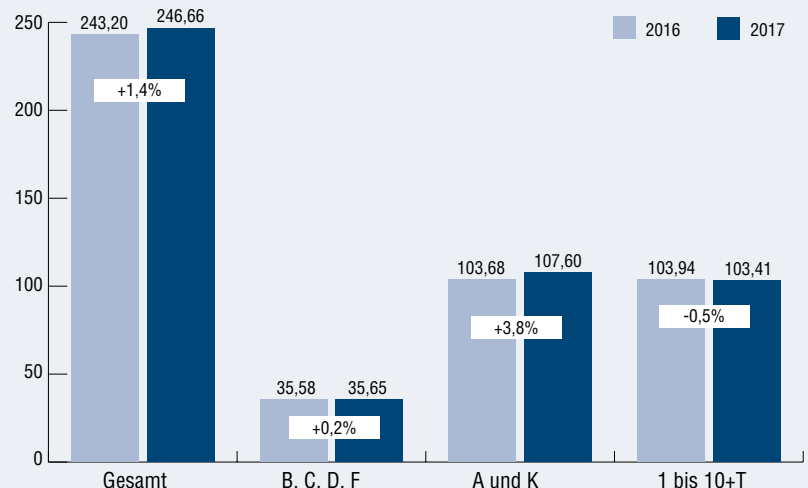
Fahrgeldeinnahmen in den Tarifstufen in Mio. Euro



Mehr Stammkunden mit Abo



ÖV-Fahrten in den Tarifstufen in Mio.





Westmittelfranken im Takt

**Spatenstich
März 2017**

Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 hat das westliche Gebiet des Landkreises Ansbach Anschluss an das nun rund 250 Kilometer umfassende Netz der S-Bahn Nürnberg. Mit der Verlängerung der S4 bis Dombühl erfolgte der barrierefreie Ausbau des dortigen Bahnhofs. Komplett neu gebaut wurde der vormals stillgelegte Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach.

Ende März begannen mit dem symbolischen Spatenstich in Leutershausen-Wiedersbach die Bauarbeiten, pünktlich zum Fahrplanwechsel konnte die S-Bahn den Betrieb auf den 23 Kilometern zwischen Ansbach und Dombühl aufnehmen. Die Gemeinden errichteten an den Stationen neue P+R-Anlagen, die künftig noch erweitert werden sollen. Bund und Land haben knapp 10 Millionen Euro in den Ausbau der Strecke investiert. Für den Betrieb auf dem neuen Streckenabschnitt hat der Freistaat rund 170.000 zusätzliche Zugkilometer bestellt. Die Züge der S4 Nürnberg – Ansbach werden alle zwei Stunden bis Dombühl durchgebunden. Überlagernd hält zweistündlich der Regionalexpress Stuttgart – Nürnberg, wodurch sich stündliche Fahrtmöglichkeiten von bzw. nach Dombühl und Leutershausen ergeben. An allen Tagen hat die Bevölkerung so von morgens etwa 5 Uhr bis zur letzten Rückfahrtmöglichkeit mit der S4 um 23.43 Uhr ab Nürnberg Anschluss an die Stadt Ansbach, die Städtachse sowie das weitere Schienennetz.

Damit die im Einzugsbereich der S-Bahn lebenden Menschen die stündlichen Bahnverbindungen nutzen können, hat der Landkreis ein darauf abgestimmtes Buskonzept umgesetzt. So binden die Buslinien 807 Rothenburg o.d.T. – Schillingsfürst – Dombühl und 813 Dinkelsbühl – Feuchtwangen – Dombühl an die S-Bahn sowie die RE-Züge an. In den Abendstunden ergänzt das Anrufsammeltaxi bis zum Betriebsschluss der Bahn das Fahrtenangebot. Am Wochenende fahren zeitweise auch Rufbusse. Zwischen Leutershausen und der Station Leutershausen-Wiedersbach verkehren tagsüber zusätzliche Shuttlebusse der Linie 731. Die Buslinie 805 Dinkelsbühl – Feuchtwangen – Ansbach verkehrt weiterhin, nach einem angepassten Fahrplan. Ein Vorteil für die Bevölkerung im Bereich Dinkelsbühl und Feuchtwangen: Seit dem Start der S-Bahn kosten die Nutzung der Buslinie direkt nach Ansbach und die Fahrt mit Bus und S-Bahn gleich viel. Dazu wurde der Fahrpreis der Verbindungen über Dombühl durch eine Änderung im Tarifzonenplan verringert. Die anfallenden Ausgleichszahlungen an den VGN-Einnahmenpool übernimmt der Landkreis.

● Kommunikation

Von den erheblichen Verbesserungen des Verkehrsangebots profitieren rund 55.000 Menschen in den Städten und Gemeinden Dinkelsbühl, Feuchtwangen und Schopfloch (südlicher Bereich) sowie Wörnitz, Schillingsfürst, Diebach, Gebsattel, Rothenburg ob der Tauber, Buch am Wald und Colmburg (nördlicher Bereich). Über die Bauarbeiten, die neuen S-Bahn-Stationen, das Buskonzept und die tariflichen Änderungen informierten Landkreis, Deutsche Bahn und VGN die Besucher auf drei Bürgerveranstaltungen in Dombühl, Leutershausen und Feuchtwangen. Vor dem Fahrplanwechsel erhielten 14.000 Haushalte ein Infopaket mit einem gemeinsamen Anschreiben, den Fahrplänen mit den neuen Schienen- und Busverbindungen und einen Prospekt zu den Tickets und Serviceleistungen des VGN. In den Tagen nach dem Start der S-Bahn waren Servicemitarbeiter der Deutschen Bahn als Ansprechpartner für die Fahrgäste vor Ort.



Inbetriebnahme Dezember 2017

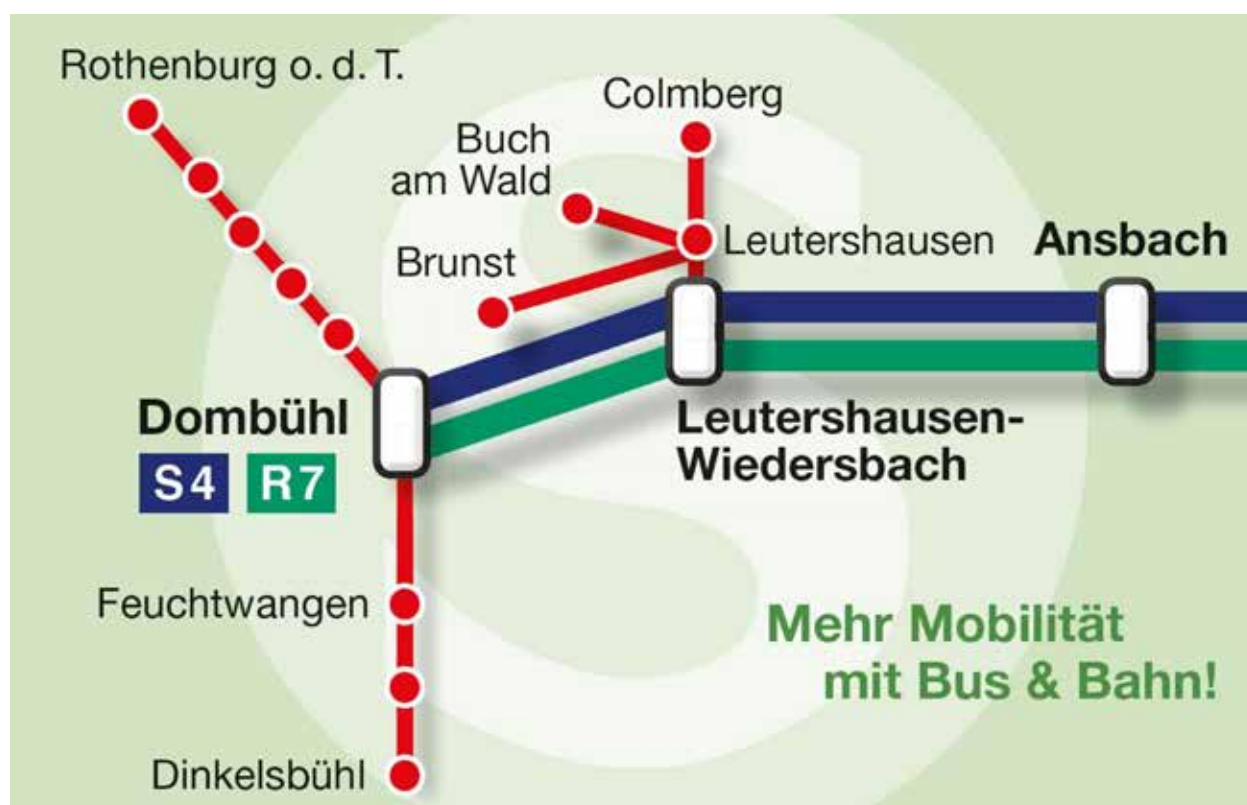
Feierliche Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Dombühl – Ansbach durch Staatsminister Joachim Herrmann, den Konzernbevollmächtigten der DB in Bayern, Klaus-Dieter Josel und Landrat Dr. Jürgen Ludwig.

● Inbetriebnahme

Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 nahm die S-Bahn den Betrieb auf dem neuen Streckenabschnitt auf. Die offizielle Festveranstaltung mit Staatsminister Joachim Herrmann, dem Konzernbevollmächtigten der DB, Klaus-Dieter Josel und dem Ansbacher Landrat Dr. Jürgen Ludwig fand am 19. Dezember statt. Bei dieser Gelegenheit taufte Bürgermeister Jürgen Geier einen S-Bahnzug auf den Namen seiner Gemeinde Dombühl. Mit den Erfahrungen aus den ersten Wochen passten

im Januar Landkreis und Busunternehmen die Fahrpläne der Buslinien an. So wurden Fahrzeiten der Linien verlängert und die Abfahrten verschoben, um verlässliche Anschlüsse herzustellen. Auf der Linie 805 von Dinkelsbühl nach Ansbach wurden in der Spitzenstunde zwei Verstärkerbusse eingesetzt. Die anfänglichen Rufbusse auf den Linien 805 und 813 haben Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bis auf die letzten Verbindungen in reguläre Linieneinfahrten umgewandelt. Eine weitere Abstimmungsrunde erfolgte nochmals im März. Dabei wurde auch die aus

bautechnischen Gründen nicht vermeidbare Vollsperrung der Strecke vom 18. März bis 8. April diskutiert. Bis dahin hatte sich die Nachfrage auf der S-Bahn und den Buslinien sehr erfreulich entwickelt. Damit nach dem Ende der Bauarbeiten und des damit verbundenen Schienenersatzverkehrs die Bevölkerung erneut auf das Angebot mit Bus und Bahn aufmerksam gemacht werden konnte, erfolgte eine Information über die Gemeindeblätter und eine Verteilung einer neuen Auflage der Linienfahrpläne des VGN.





Gemeinsam. Für Ihre Ziele: 30 Jahre VGN

Am 27. September 2017 ist der VGN 30 Jahre alt geworden. In dieser Zeit hat sich der Verbund zu einem modernen, gut funktionierenden Gesamtsystem entwickelt. Der VGN lud aus diesem Grund zu einer „Zeitreise“ ein.

Fünf kreisfreie Städte, zehn Landkreise sowie fünf Verkehrsunternehmen hatten sich 1987 im VGN zusammengeschlossen. Im Jubiläumsjahr waren 116 Verkehrsunternehmen, acht kreisfreie Städte und 16 Landkreise im VGN vertreten. Das Gebiet des Verkehrsverbundes hat sich in dieser Zeit mehr als verdrei-

facht. Allein dieses Wachstum zeigt, wie viel sich in den letzten 30 Jahren getan hat. Die wichtigsten Meilensteine brachte der VGN in seiner Werbekampagne auf den Punkt. Unter dem Motto „Gemeinsam. Für Ihre Ziele“ griffen unterschiedliche Motive die wichtigsten Ereignisse heraus.

Flächendeckend im ganzen Verbundgebiet schaltete der VGN von Juni bis Dezember Anzeigen in Print- und Onlinemedien. City-Light-Poster, Großflächenplakate, Plakate für Vitрины an Haltestellen und bei Gemeinden, Clips für Infoscreen rundeten den Media-Mix ab. Höhepunkt der Kampagne war ein Kinowerbespot zum Start des neuen Star Wars-Films, der in den größten Kinos der Region lief. Wie immer stellte der Verbund seinen Partnern Plakate und Beiträge für das Fahrgastfernsehen zur Verfügung.

Und auch an die Zukunft wurde gedacht, wie das letzte der Anzeigenmotive zeigt. „Was die Zukunft auch bringt, wir bringen Sie hin“. Ein Versprechen, auf das man den VGN mit seinen starken Partnern festnageln kann. ○



„Ganz schön groß geworden“: Diese Aussage traf sowohl auf den jungen Mann auf dem Plakat wie auch auf den VGN zu. Aber auch die Bequemlichkeit der Fahrzeuge, die Information der Fahrgäste oder der Ticketkauf haben sich innerhalb der letzten 30 Jahre sehr zum Positiven verändert, indem sie Fahrgästen den Zugang zum Nahverkehr erleichtern. Mit solchen Früher-Heute-Vergleichen schuf der VGN ein positives Bewusstsein für den öffentlichen Nahverkehr in der Region.

30 Jahre VGN

Gemeinsam. Für Ihre Ziele.



30 Jahre S-Bahn Nürnberg

Einen Tag vor dem Start des VGN, am 26. September 1987, nahm die Nürnberger S-Bahn mit der 17 Kilometer langen Strecke von Nürnberg nach Lauf den

Betrieb auf. Heute umfasst ihr Netz rund 250 Kilometer, an Spitzentagen werden mit den derzeit vier Linien bis zu 100.000 Fahrgäste an ihr Ziel gebracht.

Schon 1978 formulierte der Generalverkehrsplan Großraum Nürnberg als Ziel, ein leistungsfähiges Schnellbahnnetz aus S- und U-Bahn aufzubauen und dieses mit den Busverkehren in der Fläche zu vernetzen, um den stark zunehmenden Pendlerverkehr möglichst auf den ÖPNV zu verlagern und so die enorme Verkehrsbelastung im Zentrum zu begrenzen.

Nach langer Planungs- und Bauzeit ging 1987 die S1 als erste Linie in Betrieb. 1992 folgte die S2 von Nürnberg über Feucht nach Altdorf. Als damalige S3 startete 2001 die S-Bahn nach Schwabach und Roth. Dieses Grundnetz wurde in den folgenden Jahren weiter ausgebaut und erweitert und seit dem Fahrplanjahr 2010 verkehren nunmehr vier Linien und bedienen auch die neuen Strecken nach Bamberg, Hartmannshof, Neumarkt und Ansbach. Das Netz der S-Bahn Nürnberg wuchs damit von bislang 70 km auf nahezu 250 km an. Seitdem verkehren 42 spurtstarke und klimatisierte Triebfahrzeuge der Baureihe 442 (Talent 2) neben den lokbespannten Zügen mit den modernisierten x-Wagen. Nochmals 23 Kilometer kamen im Dezember 2017

mit dem Streckenabschnitt bis Domühl hinzu. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ergänzt die Strecke Nürnberg – Allersberg als S5 das Netz der S-Bahn und die inzwischen in den Jahre gekommenen x-Wagen werden durch neue, klimatisierte Fahrzeuge ersetzt, sobald diese von der Industrie ausgeliefert werden.

Und doch kann man sich mit dem Erreichten nicht zufrieden geben. Das weiterhin wachsende Mobilitätsbedürfnis der Menschen im Verbundraum und das politische Ziel einer Verkehrswende erfordern die rasche Umsetzung der geplanten 3. Ausbaustufe. Hierbei geht es zum einen um die Strecken im so genannten Sektor West nach Neustadt a. d. Aisch, Markt Erlbach und Cadolzburg. Mit den im Bedarfsplan Schiene enthaltenen Ausbaumaßnahmen auf der Hauptstrecke im Bereich zwischen Würzburg und Nürnberg verbessern sich auch die Rahmenbedingungen für den Nahverkehr. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft und der VGN haben sich darauf verständigt, ein neues S-Bahn-Gutachten zu beauftragen, sobald der Fahrplan für den künftigen Deutschland-Takt vor-

liegt. Weiterhin ist ein Ausbau auf der rechten Pegnitzstrecke nach Neuhaus sowie im Schnaittachtal geplant. Über den aktuellen Stand informiert die gegenüberliegende Seite.

Nach wie vor eine Hängepartie ist die Fertigstellung der S1 zwischen Fürth und Erlangen. Auch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Verschwenk der S-Bahn-Strecke an das Gewerbegebiet Schmalau im November 2017 ist nicht absehbar, wie es mit dem Ausbau der fahrgaststärksten Linie im Netz der S-Bahn Nürnberg weitergeht. Aus diesem Grund haben der frühere Bundesverkehrsminister Christian Schmidt, Bayerns damaliger Verkehrsminister Joachim Herrmann, Bahn-Vorstand Ronald Pofalla und Fürths Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung am 24. Januar 2018 in Berlin vereinbart, die dringend benötigte Taktverdichtung bis zum Jahr 2022 durch den provisorischen Einbau von Weichen zum Anschluss der im Fürther Bogen bereits verlegten Gleise zu realisieren. Die Planungen sehen auch einen Anschluss des neu gebauten, barrierefrei zugänglichen Mittelbahnsteigs in Eltersdorf vor. ○

Jubiläum für den Fahrkartenautomaten in der Hosentasche

Als einer der ersten Verbände Deutschlands hat der VGN vor zehn Jahren das HandyTicket eingeführt. Das war der Beginn einer Erfolgsschichte: Heute nutzen es über 200.000 Kunden und die Tendenz ist weiter stark zunehmend.

Das erste iPhone war gerade auf den Markt gekommen, als der VGN gemeinsam mit zehn weiteren Nahverkehrsregionen das Pilotprojekt HandyTicket startete. Zusammen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurde so ein einheitlicher Standard für einen modernen Vertriebsweg geschaffen, der vor allem Gelegenheitsnutzer, Touristen und Geschäftsleute überzeugen sollte. Der VGN war von Anfang an federführend an dem Projekt beteiligt.

Mit dem persönlichen Fahrkartenautomaten in der Hosentasche konnte man Einzelfahrausweise und TagesTickets in allen Tarifstufen kaufen. Vor allem jüngere Fahrgäste wussten die Vorteile des elektronischen Vertriebs von Anfang an zu schätzen. Das HandyTicket bot neben der bargeldlosen Bezahlung auch eine automatische Fahrpreismittlung über die Fahrplanauskunft.

Die Bahn App verkauft auch VGN Tickets

Seit Anfang 2017 können Einzelfahrkarten und TagesTickets des VGN übrigens auch im DB Onlineshop und der App „DB Navigator“ gekauft werden. Dort erhalten Reisende auch die gängigsten Tickets für viele weitere Verkehrsverbände.

Nach einer vierjährigen Pilotphase ging das deutschlandweite HandyTicket in den Dauerbetrieb über. Zeitgleich wurden einige Neuerungen und Vereinfachungen umgesetzt. So konnten die

Fahrgäste seit November 2010 auch mit einem Smartphone ihre Fahrkarten im mobilen Web kaufen. Außerdem erhielten sie auf Einzelfahrkarten den Rabatt der Mehrfahrtenkarte. Das elektronische Ticket wurde ständig weiter entwickelt. Seit 2011 waren z. B. eigene Apps für iPhone, Android und damals auch für BlackBerry verfügbar. Über eine Million verkaufter HandyTickets konnte der VGN im April 2014 feiern.

Um den Internet Shop und das HandyTicket mit einer Kundenanmeldung nutzen zu können war es erforderlich, den elektronischen Vertriebskanal neu aufzustellen. In diesem Zuge war es auch der Wunsch, regionale Ticketangebote wie das Semesterticket oder KombiTickets zu integrieren, eine modernere Technik zu verwenden und ein besseres Preis-Leistungsverhältnis für den Betrieb des Systems zu erreichen. Der VGN beendete daher seine Beteiligung an HandyTicket Deutschland zum 30. September 2015, um den elektronischen Ticketkauf in eigener Regie weiter zu entwickeln. So wurden die bislang getrennten Vertriebswege VAG-Onlineshop und HandyTicket im neuen VGN Onlineshop zusammengeführt. Ausschlaggebend für die Fortführung und Weiterentwicklung des Onlineshops unter dem Dach des VGN und finanziert von allen Verbundpartnern war auch die wachsende Akzeptanz im gesamten VGN-Gebiet.

Seither ist die Handhabung noch einfacher: Eine einzige Anmeldung genügt, um Onlineshop und HandyTicket mit den verschiedensten Endgeräten zu

nutzen. Der Kunde kann dabei auch beliebig zwischen den Medien wechseln und das Ticket zum Beispiel im Internet Shop kaufen, dieses dann aber als HandyTicket nutzen. Das Sortiment des Onlineshops wurde im ersten Jahr bereits erweitert. Neben Einzelfahrkarten und Anschlussfahrtscheinen gibt es seit September 2015 die Semesterticket-Basis- und Zusatzkarte als Print- und HandyTicket. TagesTickets und Ferientickets können Kunden wahlweise gleich ausdrucken bzw. auf dem Handy nutzen oder sich zuschicken lassen. Im Postversand werden 4er-Tickets, Streifenkarten, Solo 31, MobiCards, Schülerwertmarken und Abos angeboten.

Auch immer mehr KombiTicket-Partner nutzen die Funktion des Print-Tickets. 2017 boten bereits 18 feste KombiTicket-Partner Print-Tickets zum Selbstaussdrucken an. Viele Veranstalter von Einzelveranstaltungen greifen diesen Service des VGN ebenfalls auf. So waren rund ein Sechstel der über den VGN-Shop ausgestellten Tickets im letzten Jahr KombiTickets zum Selbstaussdrucken. Diese Zahl steigt weiter stark an.

Zehn Jahre nach dem Einstieg in das HandyTicket, dem ersten elektronischen Ticket, das den Fahrgästen im Gelegenheitsverkehr den Zugang zum ÖPNV erleichtert, hat der VGN den nächsten Schritt in Richtung elektronisches Ticketing vorbereitet. Das 2018 neu eingeführte eTicket auf Chipkarte vereinfacht zunächst Abo-Kunden den Kauf und das Handling. Die Ausdehnung auf weitere Tickets im Zeitkartensortiment ist in Vorbereitung. ○



Der Weg zum elektronischen Tarif

Der Tarif des VGN bietet für Gelegenheitsnutzer und für Stammkunden ein breit gefächertes Sortiment an Fahrkarten. Für nahezu jedes Mobilitätsbedürfnis finden Fahrgäste das passende Ticket. Doch der Anspruch von Vielseitigkeit und Übersichtlichkeit zugleich ist paradox. Die Lösung könnte in einem elektronischen Tarif liegen.

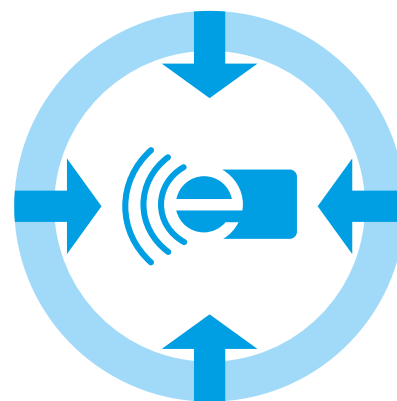
Das 2018 eingeführte eTicket auf Chipkarte zeigt, welche Möglichkeiten der technische Fortschritt für das elektronische Ticketing bietet. Darüber hinaus kann der Stand der Technik genutzt werden, um gänzlich neue Tarifmodelle zu realisieren, mit automatischer Preisberechnung nach Luftlinie oder Fahrtstrecke, mit Bestpreisabrechnung, Flatrates oder Rabattmodellen. Mit einem einfachen Handling, das dem Kunden das Fahren ohne besondere Tarifkenntnisse sowie eine bequeme Abrechnung ermöglicht, lassen sich Zugangshürden senken und neue Fahrgäste gewinnen. Das ist die Vision. Wie das Ziel eines E-Tarifs im VGN erreicht werden kann, darüber tauschten sich Vertreter von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft bei einer moderierten Klausurtagung im November 2017 aus.

Eine erste Analyse zeigte, dass Kunden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen unterschiedliche Erwartungen und Ziele mit einem zukünftigen elektronischen Tarif verbinden. Zum Teil bestehen Zielkonflikte, die sich nicht komplett auflösen lassen. Die Kunden erwarten einen einfachen und

gerechten Tarif, der möglichst die individuellen Wünsche berücksichtigt und günstig ist. Aufgabenträger haben aus ihrer verkehrspolitischen Sicht das Ziel, möglichst viele neue Nutzer für den ÖPNV zu gewinnen. Das hat dann auch positive Effekte auf die Finanzierung des Nahverkehrs. In der politischen Diskussion spielt noch die soziale Ausgewogenheit des Tarifs eine Rolle. Ein attraktiver und leicht zugänglicher ÖPNV ist auch das Ziel der Unternehmen. Besonders wichtig ist ihnen eine hohe Tarifergiebigkeit um die Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrsangebots verbessern zu können. Eine differenzierte Tarifgestaltung bietet zudem die Möglichkeit der Nachfragesteuerung in Zeitlagen mit hoher Auslastung.

Wichtigster gemeinsamer Nenner ist die Einfachheit und intuitive Verständlichkeit des Tarifsystems. Beides fördert das Empfinden eines gerechten Tarifs, erhöht die Akzeptanz und damit die Nachfrage. Anreizstrukturen, zum Beispiel durch Preisdifferenzierung, sollen zusätzlich zur Steuerung der Nachfrage sowie zur Steigerung der Tarifergiebigkeit beitragen.

Eine Machbarkeitsstudie soll nun das Thema E-Tarif genauer beleuchten. Inhalte sind die Konzeption konkreter Tarifmaßnahmen und -modelle, Vorschläge für die Umsetzung des E-Tarifs in den Bereichen Vertrieb, Sortiment, Nutzermedien und Schnittstellen. Von entscheidender Bedeutung ist die Bewertung der Tarifmodelle in Bezug auf die Investitionskosten und den laufenden Aufwand sowie die Prognose der Wirkungen auf Verkehrsnachfrage und Erlöse. Die Vergabe der Studie ist für die zweite Jahreshälfte 2018 vorgesehen. ○





„Mit dem Informationsstand wächst die Akzeptanz“

Im Frühjahr 2016 hatten die Städte Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn gegründet. Dessen Geschäftsstelle nahm im Januar 2017 ihre Arbeit auf. Über den Stand des Projekts und ihre Erfahrungen berichten der Verbandsvorsitzende und Erlanger Oberbürgermeister Dr. Florian Janik, der Geschäftsleiter des Zweckverbands Daniel Große-Verspohl sowie der technische Leiter Florian Gräf.

Die Stadt-Umland-Bahn ist neben dem weiteren Ausbau der S-Bahn das bedeutsamste Verkehrsprojekt in der Metropolregion. Worin liegt die herausragende Bedeutung der StUB?

Dr. Janik:

Wir leben hier in den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach in einer außerordentlich erfolgreichen Region. Es stellt sich aber zunehmend die Frage, wie wir die Mobilität der vielen Menschen zwischen den verschiedenen Standorten der Uni, den Firmensitzen und den Wohnorten ermöglichen. In Erlangen und Herzogenaurach, beides Städte mit etwa so vielen Arbeitsplätzen wie Einwohnern und vielen Ein- und Auspendlern, nimmt der Pkw-Verkehr weiter zu. Da brauchen wir eine zukunftsfähige Lösung.

Die notwendigen Kapazitäten bietet ein Schienenverkehrsmittel. Es mel-

den sich aber noch immer Kritiker zu Wort, die eine Schienenlösung in Frage stellen.

Dr. Janik:

Wir werden auch nicht jeden davon überzeugen können, dass es das richtige System ist. Beim Bürgerentscheid in Erlangen gab es eine klare Mehrheit für die StUB und auch beim Entscheid des Landkreises hatte sich die Mehrzahl der Herzogenauracher dafür ausgesprochen. Die Bürgerinnen und Bürger in den beiden Städten stehen mit großer Mehrheit hinter der StUB. Entscheidend ist, dass wir eine leistungsfähige Alternative zum Auto anbieten wollen. Das schaffen wir nicht, indem wir Busse einsetzen, wie bisher. Wir brauchen ein großes Fahrzeug, das ausreichende Kapazitäten bietet und das für die Nutzer total attraktiv ist. Das beste Beispiel, wie erfolgreich die Straßenbahn ist, zeigt die Verlängerung in Nürnberg zur Haltestelle Am Wegfeld. Die hat die Erwartungen an

Fahrgästen schon bei weitem übertrafen, weil sie so attraktiv ist. Und genau so ein System brauchen wir.

Ist schon absehbar, wie die Trasse künftig verlaufen wird?

Gräf:

Die StUB ist derzeit das einzige Straßenbahnprojekt in Deutschland, das ein Raumordnungsverfahren durchlaufen muss. Dabei betreten wir ein Stück weit Neuland. Das bedingt, dass wir zunächst alles hinterfragen müssen, was bislang erarbeitet wurde. Dabei haben wir zahlreiche Varianten für die verschiedenen Streckenabschnitte im Blick, die aktuell untersucht werden. Wir prüfen, ob es eventuell bessere Führungsmöglichkeiten gibt als in der früheren Planung. Das ist durch das Verfahren auch so gewollt.

Dr. Janik:

Ich finde, das ist auch gut so. Weil wir



dadurch mit den Befürwortern und Gegnern des Projekts noch einmal diese grundsätzlichen Diskussionen führen können. Wir können für jeden Abschnitt die besten Varianten untersuchen und später aufzeigen, warum wir uns auf genau diesen Trassenverlauf einlassen. Sonst würden uns diese Debatten bei der weiteren Planung immer wieder einholen und ausbremsen. Das ist im Moment sehr aufwändig, aber es zahlt sich später aus.

Gräf:

Es gibt in der Bevölkerung natürlich unterschiedliche Vorstellungen über den Verlauf der Trasse. Die einen wünschen die Erschließung eines bestimmten Punkts, die anderen wollen genau dort, wo sie wohnen, keine Straßenbahn. Da stellt sich die Frage nach alternativen Führungen. Es ist besser, das schon heute zu klären, als erst nach dem Planfeststellungsbeschluss, wo es in die Klage führt. Was erfolgversprechend ist, das prüfen wir und verfolgen es weiter.

Große-Verspohl:

Besonders im Stadtgebiet Erlangen orientieren wir uns an der aktuellen und künftigen städtebaulichen Entwicklung. Mit dem Siemens Campus entsteht zwischen der S-Bahn-Station Paul-Gossen-Straße und der künftigen StUB-Haltestelle ein riesiger Gewerbestandort. In diesem Bereich müssen wir sowohl das Südgelände der FAU als auch den Siemens Campus

ordentlich bedienen. In der Innenstadt werden sich durch die frei werdenden Siemens-Gebäude neue Standorte für die Uni ergeben, auch das müssen wir beim Trassenverlauf mit einbeziehen.

Dr. Janik:

Das ist in Büchenbach ähnlich. Hier stellt sich die Frage, wie nah wir mit der StUB an die Wohnbebauung rankommen. Es geht dabei um die Abwägung zwischen Erschließung auf der einen und Geschwindigkeit auf der anderen Seite. Darauf hat die frühere Studie eine Antwort gegeben, aber auch die hinterfragen wir noch einmal und suchen den besten Weg. Mit ähnlichen Fragestellungen befasst man sich in Herzogenaurach.



Aktuell wird wieder über die Weiterführung der StUB in den Erlanger Osten diskutiert. Wie ist da der Stand?

Dr. Janik:

Der Ost-Ast ist im Moment nicht Teil des Planungsauftrages, da sich der Landkreis Erlangen-Höchststadt mit dem Bürgerentscheid dagegen entschieden hat. Für die Stadt Erlangen ist er allerdings von sehr großer Bedeutung, da wir in diesem Bereich ebenfalls enorme Verkehrsprobleme haben. Im Moment gibt es die Initiative, getragen wirklich von allen Bürgermeistern bis nach Gräfenberg hinaus, mit dem Ziel, die StUB dort künftig noch realisieren zu können. Deren Botschaft lautet: Haltet die Tür für uns weiter offen, damit wir, wenn sich die Chance später ergibt, die Trasse noch verwirklichen können. Es liegt auch in unserem Interesse, jetzt keine Entscheidungen zu treffen, die eine Erweiterung später unmöglich machen.

Die Trassendiskussion ist eng verknüpft mit der intensiven Bürgerbeteiligung. Wie sind Ihre Erfahrungen damit?

Dr. Janik:

Das ist schon sehr vielseitig, was der Zweckverband da macht. Zum einen das Dialog-Forum, in dem regelmäßig zum Projektstand berichtet wird, zum anderen das Online-Forum. Auf ganz großes Interesse stoßen die Ortster-

mine und Trassenbegehungen. Bei allen Erlanger Begehungen war ich dabei und das Interessanteste war für mich die Stimmung. Die Teilnehmer nicken nicht einfach ab, was der Zweckverband vorträgt. Man setzt sich konstruktiv mit der Frage auseinander: Was ist die beste Lösung? Die Leute kommen zu den Veranstaltungen mit ihren Fragen, Ideen und eigenen Vorschlägen. Das ist unglaublich konstruktiv.

Große-Verspohl:

Gerade die Begehungen sind gut dafür geeignet, sich die Straßenbahn beinahe plastisch in einem Straßenzug vorzustellen. Das ist auf einem Plan oder bei einer Präsentation in einer Halle nur schwer vorstellbar.

Dr. Janik:

Eine Sache aus dem Online Forum will ich unbedingt aufgreifen. Da wurde von verschiedenen Personen eine Idee eingebracht, auf die wir alle nicht gekommen sind: ein P+R-Parkhaus mit Straßenbahnhaltestelle, direkt an der Autobahn. Das gibt es noch nirgends in Deutschland. Die Autos bleiben dabei im Bereich der Tank- und Rastanlage Aurach, also im System der Autobahn. Dadurch sind keine weiteren Zufahrten oder aufwändigen Bauwerke erforderlich. Diese Idee fanden wir so brilliant, dass wir sie sofort aufgegriffen haben, um sie planerisch weiterzuentwickeln.

Große-Verspohl:

Wir sind nach einem ersten Gespräch mit der Verkehrsministerin aufgefordert

worden, eine Systemskizze mit der Autobahndirektion abzustimmen. Das ist Voraussetzung, um an das Bundesverkehrsministerium mit dem Vorhaben dieses Pilotprojekts heranzutreten. Es ist zwar noch ein Stück Weg dahin, aber die politische Rückendeckung vor Ort und auf Landesebene haben wir.

Wird eine so intensive Form der Bürgerbeteiligung immer mehr zum Standard, weil gerade bei Großprojekten die Akzeptanz oft fraglich ist?

Gräf:

Das ist ein ganz wichtiger Punkt: Die Akzeptanz wächst mit dem Informationsstand und der Informationstiefe. Eine Maßnahme, von der ich die Hintergründe kenne, von der ich weiß, warum sie durchgeführt werden soll, und zwar nicht zum Selbstzweck, die findet einfach mehr Akzeptanz. Wir merken bei allen Veranstaltungen, dass die Leute ein großes Informationsbedürfnis haben. Häufig ist es schon die Frage „Ist die Stadt-Umland-Bahn ein Zug?“

Dr. Janik:

Für die Erlanger sind die Erfahrungen mit dem langwierigen Bau der S-Bahn sehr präsent. Die Bauarbeiten sind ja noch nicht abgeschlossen, nur das Leiden ist weniger geworden. Darum verstehe ich, dass es hier jetzt Vorbehalte gibt.

Gräf:

In Erlangen und Herzogenaurach fährt heute noch keine Straßenbahn. Da ist

es unsere Aufgabe, das richtige Bild von einer Straßenbahn zu vermitteln. Zum Beispiel, welche Schallemissionen sie mit sich bringt oder nicht mit sich bringt. Sie ist kein Zug, wie man ihn von den Bahnstrecken kennt. In der Bevölkerung gibt es ein Informationsbedürfnis, dem wir unabhängig von der Diskussion über pro und contra nachkommen. Die Veranstaltungen und die Foren sind eine sehr gute Plattform dafür, Information persönlich an die Leute zu bringen.



Angesichts der Diskussion über E-Mobilität und autonomes Fahren gibt es die Meinung, die Straßenbahn wäre ein Auslaufmodell. Was antworten Sie darauf?

Große-Verspohl:

Europaweit sind die Straßenbahnen wieder im Kommen. Ein gutes Beispiel ist Frankreich, dort erlebt die Straßenbahn eine Renaissance. Inzwischen hat fast jede größere Stadt wieder eine Straßenbahn. Sie kann viele Menschen befördern und ist eines der effizientesten Verkehrsmittel, das man sich denken kann. Da machen sich die lange Erfahrung und die kontinuierliche Weiterentwicklung dieses Verkehrsmittels bemerkbar.

Dr. Janik:

Erlangens größtes Problem ist der Platz. Wir haben einfach nicht den Platz für



diese vielen Kraftfahrzeuge, egal, welchen Antrieb die haben. Was den Flächenverbrauch in der Stadt angeht, ist der individuelle Elektroverkehr keine Alternative zur Straßenbahn. Ich glaube auch nicht, dass das autonome Fahren die Lösung bringt. Ganz im Gegenteil. Es gibt Stimmen, die warnen, dass man damit zusätzlichen Verkehr erzeugt. Das sind die vielen Leerfahrten im System, aber auch Fahrten, die aus geringem Anlass durchgeführt werden, einfach weil es bequem ist und mich selbst keine Zeit mehr kostet.

Was sind die nächsten Meilensteine bei der Planung?

Dr. Janik:

Wenn über die Trassenvarianten entschieden ist, peilen wir die Einreichung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren an, das soll im Winter erfolgen. Die anschließende landesplanerische Beurteilung wäre dann ein wirklich großer Meilenstein. Als baurechtliches Verfahren folgt das Planfeststellungsverfahren, wir rechnen 2021 mit dem Beginn.

Große-Verspohl:

Bis dahin werden sich noch weitere strukturelle Entwicklungen ergeben. Denn die drei Städte haben ihre Siedlungsentwicklung in diesem Bereich auf die StUB ausgerichtet. Das bedeutet Bewohner, Arbeits- und Studienplätze. Das haben wir projektbegleitend im



Blick. Denn die StUB ist nicht nur ein ingenieurtechnisches Projekt, sie soll letztlich eine strukturgebende Achse in den drei Städten werden.

Dazu ziehen Sie mit den Städten an einem Strang.

Gräf:

Es ist der Vorteil unserer Organisationsstruktur als Zweckverband der drei Städte, dass wir ganz nah an den Verwaltungen dran sind. Dadurch können die städtebauliche Entwicklung und die Planung der StUB koordiniert ablaufen.

Dr. Janik:

Ein weiteres Beispiel für die gute Zusammenarbeit der Städte ist das solida-

rische Finanzierungsprinzip. Wir haben vereinbart, alle Kosten in einen Topf zu werfen und die Fördermittel abzuziehen. Danach kostet ein Kilometer Gleis überall gleich viel, egal wie schwierig und baulich aufwändig der betreffende Streckenabschnitt ist. Wenn wir jetzt über die verschiedenen Varianten reden, geht es nicht darum, dass eine Kommune an dieser Stelle möglichst viel einsparen will. Wir reden darüber, die beste Lösung zu finden. Das war eine der besten Entscheidungen überhaupt, weil sie heute die Diskussion zwischen den Städten so einfach macht.





Zukunft VGN

In den 30 Jahren seines Bestehens hat sich der VGN als Organisationsform und als Dienstleister des ÖPNV bestens bewährt. Doch die Anforderungen und Rahmenbedingungen für die gesamte Mobilitätsbranche und ihre Kunden entwickeln sich rasant weiter. Der VGN muss sich neuen Herausforderungen stellen.

Mit knapp einem Fünftel des gesamten Treibhausgasausstoßes trägt der Verkehrssektor in Deutschland erheblich zum Klimawandel und den damit einhergehenden Problemen bei. Nach Angaben des Umweltbundesamtes ist zwar der CO₂-Ausstoß in Deutschland im Vergleich von 1990 (Bezugsjahr des Kyoto-Protokolls) zu 2015 insgesamt gesunken, allerdings ist der relative Anteil des Verkehrssektors bei den Treibhausgasemissionen von 13,1 auf 17,4 Prozent angestiegen. Ursachen sind höhere Fahrleistungen und weiterhin stärkere Motorisierungen. Die Devise für einen effektiven Klimaschutz muss also lauten: Mehr ÖPNV, weniger Pkw-Verkehr – für eine nachhaltige Mobilität. Ein moderner und leistungsfähiger ÖPNV erfordert jedoch hohe Investitionen und verursacht hohe Betriebskosten, die nicht allein aus den Fahrgeldeinnahmen zu decken sind.

In den 30 Jahren seit der Gründung des VGN haben die Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft als eingespielte Partner erfolgreich zusammengearbeitet. Doch die sich ändernden Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr belasten die wirtschaftliche Situation der Unternehmen zusehends. Sie müssen den steigenden Erwartungen von Fahrgästen und Politik in Bezug auf Quantität und Qualität von Verkehrsangebot und Serviceleistungen gerecht werden. Gleichzeitig sehen sie sich dem

zunehmenden Wettbewerb auf dem Nahverkehrsmarkt gegenüber. Dabei sind die Entwicklungen und deren Ursachen heterogen. In der Region führen die demografische Entwicklung und rückläufige Schülerzahlen zu einem Wegbrechen des bisherigen Rückgrats des ÖPNV und damit der Mindestversorgung. In den Zentren steigen die Einwohnerzahlen und auch der Anteil hochmobiler Bevölkerungsgruppen. Das überlastet perspektivisch die Verkehrsträger in Spitzenzeiten und macht weitere Investitionen in das Angebot





sowie für intelligente Mobilitätsmanagementsysteme notwendig.

Um seine zentrale Rolle im Verkehrssektor weiterhin erfüllen zu können, muss der öffentliche Personennahverkehr die wachsenden Möglichkeiten einer digitalisierten Welt nutzen. Die digitale Transformation ist bereits in vollem Gange und wird weiterhin zu einschneidenden Veränderungen in der Verkehrslandschaft führen. Die Verbundpartner müssen sich den neuen und hohen Anforderungen stellen. Durch die Digitalisierung und die Vernetzung von Diensten entsteht neben dem genannten Konzessionswettbewerb noch ein neuer Wettbewerb um die Schnittstelle zum Kunden. Zu den Playern in diesem Markt gehören auch Unternehmen, die nicht zu den klassischen Verkehrsdienstleistern zählen, wie zum Beispiel Google.

Eine zentrale Herausforderung wird es sein, die steigenden Erwartungen der Kunden an die digitalen Dienste entlang der Reisekette von Tür zu Tür zu berücksichtigen und diese aktiv mitzugestalten. Der zusätzliche Finanzierungsbedarf der digitalen Infrastruktur, um die Voraussetzungen für diese Dienste zu schaffen, ist erheblich.

Gleichzeitig treffen die Anforderungen einer digitalisierten Welt auf inzwischen drei Jahrzehnte gewachsene, heterogene und komplexe Strukturen im VGN. Ziel muss es daher sein, unter Einbindung aller Akteure die Voraussetzungen für eine digitale Vernetzung des ÖPNV für die Kunden zu schaffen und als sinnvoll anerkannte Maßnahmen schnell umzusetzen.

Ein Erfolg versprechender Weg, den verkehrspolitischen Herausforderungen im Spannungsfeld von Umwelt- und Klimaschutz und einer schwindenden Akzeptanz von Verkehrsprojekten zu begegnen, ist eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger – Stichwort: Multimodalität. Ein fester Bestandteil im Verkehrsmittelmix wird weiterhin der Pkw sein. In bestimmten Räumen und Lebenssituationen wird das Auto das sinnvollste oder zweckmäßigste Verkehrsmittel bleiben. Handlungsbedarf besteht jedoch in den Zentren und im Zulauf auf die Städte, hier muss man ansetzen und den öffentlichen Verkehr so attraktiv gestalten, dass der Umstieg für alle Seiten einen Gewinn bringt.

Multimodalität heißt auch, dass die Verbundpartner ihren Kunden auch dann Dienstleistungen anbieten müssen, be-

vor sie Busse und Bahnen betreten oder diese wieder verlassen. Wird eine Mitfahrgelegenheit benötigt, ein Mietwagen, ein Parkplatz, ein Fahrrad oder ein Taxi? Welche Informationen über die Tarif- und Fahrplanauskunft hinaus braucht der Kunde für die Planung der gesamten Wegekette? Wie kann das Bezahlen für den Kunden einfach und transparent gemacht werden? Solche serviceorientierten Ansätze haben zum Ziel, die eigenen Kunden noch länger und umfassender zu binden sowie neue Kunden zu gewinnen. Der Verkehrsverbund wird zum Mobilitätsdienstleister – zum Mobilitätsverbund.

Diese Herausforderungen, denen sich der VGN wie alle anderen Verkehrsverbände in Deutschland stellen muss, werfen Fragen nach den künftigen Zuständigkeiten und Rollenverteilungen auf. Damit beschäftigt sich seit dem vergangenen Jahr eine eigene Projektgruppe „Zukunft VGN“ mit Vertretern von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter Leitung der Verbundgesellschaft. Im Mittelpunkt ihrer Arbeit stehen die Fragen nach den mittel- und langfristigen Zielen der Verbundpartner, der Umsetzung und Finanzierung dieser Ziele und nach den erforderlichen Entscheidungsstrukturen im Verkehrsverbund. ○

Voll im VGN: Der Landkreis Haßberge

Zum 1. Januar 2018 ist der VGN noch größer und attraktiver geworden: der Landkreis Haßberge ist seitdem mit seinem gesamten Landkreisgebiet eingebunden. Neben der Kreisstadt Haßfurt, die einst als Grenzbefestigung zwischen den Bistümern Würzburg und Bamberg entstanden ist, können VGN-Kunden nun auch die Altstadt von Königsberg mit dem bestens erhaltenen historischen Stadtkern, die Bier- und Weinstadt Zeil am Main mit alten Fachwerkhäusern und gut erhaltener Stadtmauer oder den Naturpark Haßberge preisgünstig erreichen.

Zeitgleich mit dem Beitritt von Stadt und Landkreis Bamberg wurde bereits 2010 die Schienenstrecke Bamberg – Ebern (R26) gemeinsam mit den Buslinien in ihrem Einzugsbereich in den VGN integriert. Die guten Erfahrungen sowie die Tatsache, dass bereits rund 20 Prozent des Landkreisgebiets im VGN lagen, haben den Landkreis Haßberge dazu bewogen, dem VGN zum 1. Januar 2018 komplett beizutreten. Mit rund einer halben Million Fahrten allein auf der Schiene bestanden bedeutende Verflechtungen zwischen dem Landkreis und dem VGN-Gebiet, die den politischen Wunsch einer Integration auch verkehrlich rechtfertigten.

Am 22. März stimmte der Ausschuss für Bau und Verkehr des Landkreises der geplanten Verbundraumerweiterung zu, am 27. März dann der Kreistag. Nach diesen jeweils einstimmigen Beschlüssen führte der VGN mit allen Landkreisbusunternehmen Gespräche über den Verbundbeitritt und die damit verbundenen Kosten. Viel Arbeit lief im Hintergrund: Die Mitarbeiter der Verbundgesellschaft werteten rund 35.000 Datensätze im SPNV und circa 20.000 Datensätze im Busbereich aus. Die Auswertung der Datengrundlagen ergab, dass die Einführung des Verbundtarifs mit Fahrpreisverbilligungen in Höhe von knapp 400.000 Euro einhergehen würde. Auf einzelnen Relationen musste die ursprüngliche Eintarifierung der Haltestellen jedoch noch einmal angepasst werden, um die gewohnten und



gewünschten Schulbusverbindungen aufrechterhalten zu können. Mit Tarifstand 2015 ergaben sich letztendlich Fahrpreisverbilligungen in Höhe von gut 390.000 Euro. Die VGN-Gremien stimmten am 5. April (Gesellschafterversammlung der VGN GmbH) bzw. am 27. April 2017 (Grundvertrags-Ausschuss) dem Antrag auf vollständigen Beitritt zu.

Der Landkreis Haßberge liegt geografisch zwischen Würzburg, Schweinfurt und Nürnberg und hat in beide Räume bedeutende Pendlerverflechtungen. Folgerichtig gehört der Landkreis deshalb nicht nur dem VGN an, sondern hat im Dezember 2017 den Kooperationsvertrag für den neu gegründeten Verkehrsverbund Mainfranken unterzeichnet. Damit

können Pendler und Gelegenheitskunden mit günstigen Verbundfahrkarten in beide Richtungen fahren.

Welche Vielfalt an Möglichkeiten sich den Landkreisbewohnern mit dem kompletten Beitritt zum VGN eröffnet hat, darüber informierte eine ausführliche Broschüre, die zusammen mit einem Anschreiben des Landrats an 34.500 Haushalte im gesamten Landkreisgebiet verteilt wurde. Aber auch die Bewohner des übrigen VGN-Gebietes profitieren von neuen Ausflugszielen. Auf der Freizeit Messe 2018 stellte der VGN gleich drei neue Wandertipps, eine Radtour und zwei Städtetouren vor, die in den östlichsten Landkreis Unterfrankens führen. ○



Koordiniert planen im Pegnitztal

Positive Auswirkungen auf die Planungen zur dritten Ausbaustufe der S-Bahn hat der Bundesverkehrswegeplan 2030 auch im Sektor Nordost.

Die frühere Korridoruntersuchung zum Sektor Nordost aus dem Jahr 2012 prognostizierte bei einem S-Bahnbetrieb mit einem 30-Minuten-Takt auf der rechten Pegnitzstrecke zwischen Nürnberg und Hersbruck sowie stündlichen Express-S-Bahnen nach Simmelsdorf-Hüttenbach und Neuhaus a. d. Pegnitz einen Zuwachs von täglich 5.600 Fahrten. Allerdings rechnen sich gemäß der Studie die Investitionen nur bei einer bereits elektrifizierten Strecke. Andernfalls wären die Kosten für den Ausbau zu hoch. Mit der Aufnahme der Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding in den Bedarfsplan Schiene haben sich die Aussichten für die S-Bahn auf der rechten Pegnitzstrecke und im Schnaittachtal entscheidend verbessert. Der Bedarfsplan Schiene als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz konkretisiert den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. In den Bedarfsplan werden unter anderem Schienenstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr dienen, aufgenommen. Zu den Ausbaumaßnahmen gehören auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes.

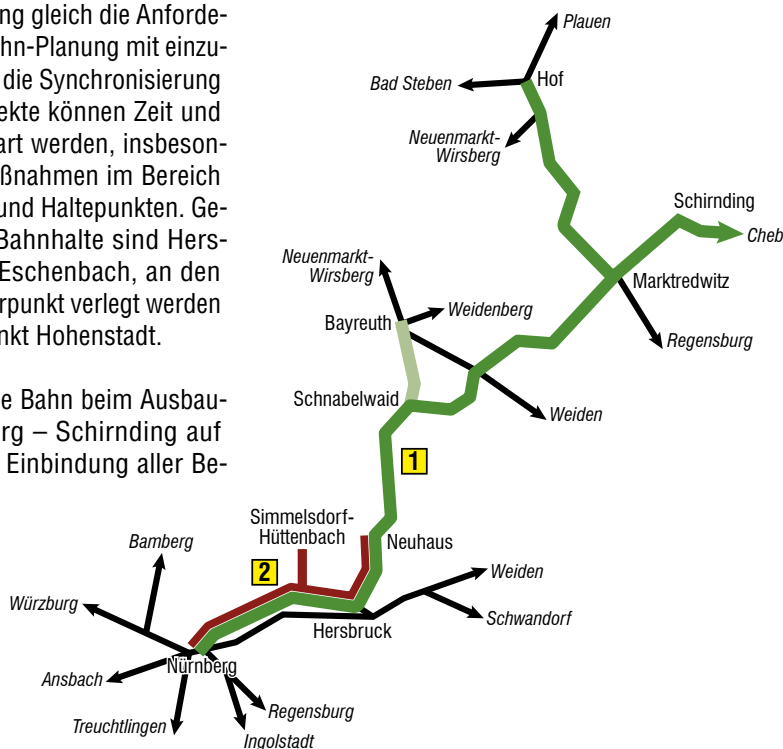
Aktuell laufen die Vorplanungen für die Elektrifizierung, bis Ende 2019 sollen sie abgeschlossen sein. Dann kann über die bis dahin erarbeiteten Varianten für den Ausbau entschieden werden.

Die Realisierung ist jedoch alles andere als einfach. Denn im oberen Pegnitztal befinden sich 23 sanierungsbedürftige und zum Teil denkmalgeschützte Brücken sowie sieben Tunnel, die für die Installation des Fahrdrahtes aufgeweitet werden müssten.

Damit die Ausbaupläne für die S-Bahn nicht ausgebremst werden, haben sich ZVGN und Verbundgesellschaft dafür eingesetzt, bei der Vorentwurfsplanung zur Elektrifizierung gleich die Anforderungen der S-Bahn-Planung mit einzubeziehen. Durch die Synchronisierung der beiden Projekte können Zeit und Kosten eingespart werden, insbesondere bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnhöfen und Haltepunkten. Geplante neue S-Bahnhalte sind Hersbruck Ost und Eschenbach, an den Siedlungsschwerpunkt verlegt werden soll der Haltepunkt Hohenstadt.

Generell setzt die Bahn beim Ausbau-projekt Nürnberg – Schirnding auf eine frühzeitige Einbindung aller Be-

troffenen vor Ort und eine transparente Planung. Ein eigens gegründeter Koordinierungsrat mit Abgeordneten, Landräten, Bürgermeistern und Verbandsvertretern aus allen Regionen entlang der Strecke soll die gegenseitige Information und Kommunikation stärken. Ziel ist mehr Transparenz, mehr Akzeptanz und mehr Tempo bei der Realisierung.



1 Elektrifizierung Nürnberg - Marktredwitz - Hof / CZ (BVWP 2030)
 2 S-Bahn-Voruntersuchung BEG „Nordostkorridor“

Neues Buskonzept: Schnelldurchlauf

Mit einer Reihe von Veränderungen startete im Dezember 2017 ein neu konzipierter Stadtverkehr in Lauf. Verbesserte Anschlüsse an die Bahn, kürzere Taktzeiten in einigen Stadtteilen, ein neuer Betreiber und neue Busse im einheitlichen Landkreis-Design.

Rund 600.000 Fahrgäste zählt der Laufer Stadtverkehr im Jahr. Um das Angebot für die Bürgerinnen und Bürger noch attraktiver zu machen und neue Fahrgäste zu gewinnen, hat der Landkreis Nürnberger Land bei der Ausschreibung der Verkehrsleistungen ein neues Liniennetz sowie ein erweitertes Verkehrsangebot zugrunde gelegt. Unter dem Motto „Schnelldurchlauf“ ging das neue Konzept zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 in Betrieb. Seitdem verkehrt die bedeutsamste Linie 353 (Heuchling – Marktplatz – Bertleinschule) im neuen 20-Minuten-Takt. In ihrem Verlauf liegen wichtige Ziele wie das Krankenhaus, die Innenstadt und das Landratsamt. Wichtig vor allem für Pendler: Sie bindet an die beiden Laufer Bahnhöfe rechts und links der Pegnitz an. So bestehen Anschlüsse mit den Regionalbahnen der R3 sowie mit der S1 auf der linken Pegnitzstrecke. Der Stadtteil Heuchling hat erstmals eine direkte Verbindung zur S-Bahn. Im auf die Regionalbahn abgestimmten 30-Minuten-Takt verkehren die Linien 351 und 352. Letztere durchquert das Stadtgebiet von der Kunigundensiedlung nach Wetzendorf und bindet ebenfalls an beide Bahnstrecken an. Die Linie 351 verbindet die Stadtteile Vorgelhof, Rudolfshof und Kotzenhof halbstündlich mit dem Bahnhof rechts der Pegnitz und dem Marktplatz. Bei einzelnen Fahrten in der Schülerzeitlage sowie im Rufbusbetrieb am Abend und am Wochenende sind die Linien ebenfalls bis zum Bahnhof links der Pegnitz durchgebunden. Nach anfänglichen Problemen in den ersten Wochen wurde der

Fahrplan noch einmal angepasst, um auch in den Spitzenstunden sichere Anschlüsse zu gewährleisten. Insgesamt bietet der Stadtverkehr mit dem neuen Liniennetz seinen Fahrgästen rund 30.000 Kilometer mehr Fahrleistung.

Den Zuschlag hatte das Verkehrsunternehmen Schmetterling Stadtverkehr GmbH erhalten. Es kommen barrierefreie Midibusse mit Dieselmotoren

nach Euro-6-C-Norm zum Einsatz. Das Verkehrsunternehmen hat auch den Zuschlag für den Betrieb des Stadtverkehrs Hersbruck erhalten und setzt dort ebenfalls neue Fahrzeuge desselben Typs ein. Alle Fahrzeuge verkehren im grün-weißen Design des Landkreises Nürnberger Land, mit den Logos von Landkreis, Stadt Lauf und VGN sowie dem Wappen der Stadt Hersbruck. ○



Mitarbeiter des Landratsamtes, der Stadt Lauf und des VGN informierten die Bevölkerung.



Landrat Armin Kroder (2.v.r.) und Laufs Bürgermeister Benedikt Bisping (2.v.l.) bei der Premierenfahrt.

Schnellbusse im Landkreis ERH

Um die Vorteile des ÖPNV gerade für Berufspendler hervorzuheben und weiter auszubauen, setzt der Landkreis Erlangen-Höchstadt auf Schnelligkeit. WLAN an Bord steigert die Attraktivität der Buslinien zusätzlich.

Den Anfang machte bereits 2010 der Herzo-Express zwischen Erlangen und Herzogenaurach mit der Liniennummer 200. Mit nur wenigen Halten bietet er attraktive Verbindungen zwischen den beiden Städten, von denen sowohl die Pendler nach Erlangen, als auch die Beschäftigten der drei großen Unternehmen adidas, Puma und Schaeffler profitieren. Die Linie verkehrt aktuell von Montag bis Freitag mit 15 Fahrten pro Tag. Ab Dezember 2018 wird der Fahrplan auf 44 Fahrten aufgestockt.

Nach dem Bedienungskonzept des Landkreises für das Linienbündel „Aischgrund“ startete im Dezember 2016 die neue Linie 203E, der Aisch-Express von Höchststadt nach Erlangen. Seine Vorteile kann er seit Dezember letzten Jahres richtig ausspielen. Denn mit dem Ende der Bauarbeiten an der Aischbrücke in Höchststadt war der direkte Weg der Buslinie über die A3 in Richtung Erlangen frei. Die beschleunigte Route bringt den Fahrgästen bei einer Fahrzeit von 40 Minuten eine Ersparnis von 17 Minuten. Mit den Buslinien 203 und 205 gehört der Aisch-Express zu den ersten Linien im Landkreis Erlangen-Höchstadt, die im Rahmen des Pilotprojekts BayernWLAN für das kostenlose Surfen unterwegs ausgerüstet wurden.

Seit April 2017 bietet die Linie 202E als Seebach-Express kurze Fahrzeiten von Weisendorf nach Erlangen. Sie verkehrt von Montag bis Freitag mit sechs Fahrtenpaaren in den Zeitlagen

des Berufsverkehrs sowie mittags. Nur acht Haltestellen liegen zwischen den Endpunkten Weisendorf Schule und Erlangen Busbahnhof. Gegenüber der regulären Linie 202 bietet die direkte Route einen Zeitvorteil von 12 Minuten. Auch der Seebach-Express wird noch mit WLAN ausgestattet.

Zehn Minuten schneller soll ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 die Linie 209E von Eschenau nach Er-

langen fahren. Von Montag bis Freitag verkehrt die Linie dann mit verkürzter Route ohne den Umweg über Neunkirchen am Brand. Die Fahrzeit beträgt so nur noch 33 Minuten für den gesamten Linienweg. Die Fahrpläne aller Schnellbuslinien sind auf die Züge am Bahnhof Erlangen abgestimmt. Die Busse aller im Wettbewerb vergebenen Linien sind im einheitlichen, weiß-gelben Design des Landkreises Erlangen-Höchstadt gestaltet. ○



OVF-Geschäftsführer Jörg Konrad, Landtagsabgeordneter Walter Nussel, Heimat- und Finanzminister Markus Söder, Landrat Alexander Tritthart und Hemhofens Bürgermeister Ludwig Nagel (v.l.) präsentieren in Hemhofen das kostenlose BayernWLAN.

Barrierefreiheit: Haltestellenkataster als Basis für weiteren Ausbau

Die Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 1. Januar 2013 hat den Aufgabenträgern hohe Ziele gesteckt: Bis 1. Januar 2022 soll eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote erreicht werden. Ausnahmen sind konkret zu benennen und zu begründen. Priorisierungen sind möglich. Grundlage dafür ist ein Haltestellenkataster.

Von der politischen Zielbestimmung bis zur Realisierung vor Ort ist es ein weiter Weg. Während im Schienenpersonennahverkehr auch aufgrund verschiedener Förderprogramme der Ausbau vergleichsweise weit fortgeschritten ist, besteht bei Bushaltestellen durch die neue Gesetzeslage – insbesondere in den Landkreisen – großer Handlungsbedarf. Mit dem Haltestellenkataster ist nun ein erster Meilenstein erreicht: Nahezu alle Landkreise und kreisfreien Städte im Verbundgebiet erstellen in Zusammenarbeit mit dem VGN ein solches bzw. haben es durch die VGN GmbH erstellen lassen.

Um eine Verbesserung der Barrierefreiheit im Nahverkehr zu erreichen, ist zunächst eine Bestandsaufnahme des ÖPNV-Systems notwendig. Neben den Fahrzeugen spielen vor allem die Haltestellen eine entscheidende Rolle. Der VGN hat daher – aufbauend auf den Empfehlungen einer ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände – im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans gemeinsam mit den Aufgabenträgern ein Grundgerüst für ein gemeinsames Haltestellenkataster im Verbundgebiet erarbeitet. Dieses umfasst 59 Kriterien, welche für die einzelnen Haltepositionen zu erfassen

sind. Dazu gehören bauliche Merkmale des Haltepunkts, wie z.B. Höhe und Länge der Bordsteinkante, Tiefe des Haltestellenbords sowie das nähere Umfeld. Auch die taktile Ausrüstung der Haltestelle sowie Ausstattung und Möblierung sollten – soweit vorhanden – erfasst werden. Ergänzend wurden für jeden Steig die Einsteigerzahlen und die Fahrtenhäufigkeit ermittelt und jede Haltestelle wurde mittels Fotos dokumentiert.

Die Erfassung der Daten obliegt dem jeweiligen Aufgabenträger. 14 Landkreise und kreisfreie Städte haben die VGN GmbH mit der Erhebung der Daten beauftragt. Nahezu alle anderen Aufgabenträger innerhalb des Verbundgebietes haben selbst erhoben oder sind aktuell noch dabei, zu erheben. Aus den bereits vorhandenen und neu erhobenen Daten wurde für die jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte ein detailliertes Haltestellenkataster

erstellt. Dieses bildet die Grundlage für die Priorisierung hinsichtlich des schrittweisen barrierefreien Umbaus von Haltestellen sowie für die Definition von Ausnahmen. Zusammen mit den Aufgabenträgern wurden Standards entwickelt, die verbundweit für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen gelten sollen. Beispiele dafür finden sich auf den folgenden Seiten.

Perspektivisch werden die Daten des Haltestellenkatasters auch die Basis für Fahrplanauskünfte zur Barrierefreiheit von Stationen und Fahrzeugen bilden.



Mehr Komfort für alle dank baulicher Standards

Ein barrierefreier ÖPNV hilft nicht nur Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie beispielsweise Rollstuhlfahrer oder Blinde. Vielmehr bietet er allen Fahrgästen mehr Komfort und Zugänglichkeit. Ältere Menschen profitieren ebenso wie Fahrgäste mit Gehhilfen, Gepäck oder Kinderwagen.

Der VGN und die Aufgabenträger befinden sich auf einem guten Weg in Richtung Barrierefreiheit. Gemeinsam haben sie parallel zur Anlage des Haltestellenkatasters das Papier „Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ erstellt. Es soll eine praxisnahe Hilfestellung für den barrierefreien Um- und Neubau geben. Die baulichen Mindestanforderungen orientieren sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen DIN-Normen und Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit. Die zugrunde liegenden Gedanken orientieren sich an dem Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle“, das keine Personengruppe bewusst ausgrenzt. Die örtliche Umsetzung der Standards obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Baulastträgern sowie in Zusammenarbeit mit Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen.

Die Mindeststandards umfassen verschiedene Aspekte. Bei der Zugänglichkeit der Haltestelle geht es beispielsweise darum, dass mindestens ein stufenloser Zugang vorhanden ist sowie um die Breite der Gehwege, Länge einer eventuell vorhandenen Rampe oder die Durchgangsbreite. Die



Nürnberg's Bürgermeister Christian Vogel und VAG-Vorstandsvorsitzender Josef Hasler (v.l.) testen die barrierefreie Haltestelle am Maxtor.

Flächen der Bussteige und sonstiger Bewegungsflächen sind ein weiteres Kriterium. Hier kommt es darauf an, genug Fläche für Rangiervorgänge zu haben und auf eine neigungsarme Gestaltung mit geringem Quergefälle zu achten. Der Oberflächenbelag muss nicht nur befestigt, sondern auch noch rutschhemmend und erschütterungsarm sein. Ein taktiles bzw. visuelles Leitsystem sollte optisch und haptisch erfassbare Bodenindikatoren aufweisen. Der Bordstein muss sich kontrastreich abheben und nahes Anfahren des Fahrzeugs zulassen. Ausreichende und blendfreie Beleuchtung ist ein wei-

teres Kennzeichen, das barrierefreie Haltestellen auszeichnet. Bei der Ausstattung wird Wert auf gut sichtbare Fahrplanaushänge, kontrastreich gestaltete Haltestellenmöblierung sowie genügend große Abstände zwischen den einzelnen Elementen gelegt.

Darüber hinaus zeigt das Papier Planungsschritte auf, die es dem Aufgabenträger ermöglichen, einen begründeten Ausnahmetatbestand festzulegen. Zielsetzung ist es, die Bushaltestellen in den kommenden Jahren entsprechend ihrer Priorisierung auszubauen. ○



Bereits barrierefrei ausgebaut: Die Haltestelle Altenberg West in Oberasbach

Dritter Nahverkehrsplan im Landkreis Fürth

Mit der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes hat der Landkreis Fürth eine neuerliche Bestandsaufnahme seiner Verkehrsangebote vorgenommen und weitere Verbesserungen beschlossen. Sehr ausführlich wurde das Thema Barrierefreiheit bearbeitet.

Die vier Schienenstrecken in seinem Gebiet sowie die unterschiedliche räumliche Struktur prägen das ÖPNV-Angebot im Landkreis Fürth. Bevölkerungsschwerpunkte mit einem entsprechend gut ausgebauten Nahverkehr sind die an Fürth bzw. Nürnberg angrenzenden Städte Zirndorf, Oberasbach und Stein. Auch im nordöstlichen Kreisgebiet, im Einzugsbereich des Bahnhofes Siegelsdorf, hatte der Landkreis das Angebot auf den Buslinien in den letzten Jahren sukzessive verbessert. Ländlich geprägt ist das westliche Kreisgebiet. Hier sind die Fahrpläne vorrangig auf die Erfordernisse der Schülerbeförderung ausgerichtet, weshalb dort mehrere Orte vorrangig in den Ferien zu behebende Defizite aufweisen. Eine Ausnahme stellt das Bibertal mit der im Stundentakt fahrenden Buslinie 113 dar. Insgesamt wirkt sich die Strategie des Landkreises, das Busangebot Schritt für Schritt zu verbessern, sehr positiv aus. Die Zahl der Fahrgäste hat auch im Jahr 2017 erneut zugenommen, mit 4,037 Mio. (Vorjahr: 3,896 Mio.) konnte erstmals die 4-Millionen-Marke geknackt werden.

● Barrierefreiheit

Im aktuellen Nahverkehrsplan übernimmt der Landkreis Fürth die Zielvorgabe des PBefG, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des Landkreisbusverkehrs zu erreichen. Das dazu erarbeitete Konzept wurde den vor Ort tätigen Behinderten-, Sozial- und Wohlfahrtsverbänden in einer erweiterten Arbeitskreissitzung vorgestellt und von deren anwesenden Vertretern gelobt. Im Haltestellenkataster des Landkreises sind rund 500 Haltestellensteige erfasst. Mit Blick auf die begrenzten Mittel und personellen Kapazitäten der für den Umbau zuständigen Kommunen hat der projektbegleitende Arbeitskreis eine Liste von Kriterien zur Priorisierung von Umbaumaßnahmen erarbeitet. Für den bevorzugten Umbau einer Haltestelle spricht, wenn sie ein Umsteigeknoten ist, im Verdichtungsraum mindestens im Stundentakt bedient wird, im ländlichen Raum mit mindestens sechs Fahrtenpaaren. Die Bedienung findet im regulären Buslinienverkehr statt, also nicht nur bedarfsmäßig, wobei an Schultagen

pro Steig mindestens zehn Einsteiger gezählt werden. Das Vorhandensein von Einrichtungen mit mobilitätseingeschränkten Personen (Heime, Kliniken, Behindertenwerkstätten) oder sonstiger wichtiger Einrichtungen (z.B. Behörden, Ärztehäuser, Schulen) im Umfeld sind weitere Kriterien. Grundvoraussetzung ist zudem ein bestehender barrierefreier Zugang zur Haltestelle aus dem öffentlichen Fußwegenetz. Die Dringlichkeit des Umbaubebedarfs leitet sich von der Anzahl der erfüllten Kriterien ab. Die Regierung von Mittelfranken fördert den Umbau von Haltestellen, wenn die Maßnahmen die „Baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN“ berücksichtigt. Mehrere Kommunen haben 2017 bereits mit dem Umbau begonnen.





Die U3 wächst weiter

Mit der Eröffnung der beiden neuen U-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring im Mai 2017 wurde die Erfolgsgeschichte des U-Bahnbaus in Nürnberg um ein weiteres Kapitel fortgeschrieben.

Die neue 1.100 Meter lange Strecke der U3 verbindet die beiden U-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring in den Stadtteilen Johannis und Schniegling mit dem U3-Bahnhof und ÖPNV-Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Platz, der bereits 2011 in Betrieb genommen wurde. Damit ist eine der publikumsintensivsten Einrichtungen der Stadt direkt mit der U-Bahn erreichbar; was den Individualverkehr in der hoch verdichteten Nordstadt hoffentlich reduziert. Die U3 zählt nun 13 Bahnhöfe – davon teilt sie sich sechs mit der U2 – und ist knapp neun Kilometer lang. Inzwischen nutzen täglich bis zu 70.000 Fahrgäste alleine die U3.

Rund 20.000 Anwohnern und Beschäftigten erschließen die beiden neuen U-Bahnhöfe in einem Umkreis von jeweils 500 Metern den direkten Zugang zum schnellsten innerstädtischen Verkehrsmittel. Beide Bahnhöfe sind barrierefrei zu erreichen und bieten Plätze zum Abstellen von Fahrrädern. Eine leise Klanginstallation soll am Nordklinikum für innere Ruhe sorgen. Der Nordwestring eröffnet mit Spiegeln an den Decken interessante Perspektiven. Nach der offiziellen Eröffnung an der neuen Endhaltestelle Nordwestring war die Bevölkerung am 22. Mai 2017 zur Freifahrt auf der U3 eingeladen.

● Rückblick

Im Juni 2012 hatten die Rohbauarbeiten für den Bauabschnitt Klinikum Nord bis Nordwestring begonnen. Im Oktober 2012 konnte mit dem Tunnelanschlag der Startschuss für die eigentlichen Vortriebsarbeiten des U-Bahn-Tunnels gegeben werden. Zum Schutz der angrenzenden Bebauung vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall durch den U-Bahn-Betrieb sind die Gleise entsprechend dem Schallschutzgutachten durch den Einbau eines Masse-Feder-Systems gedämmt worden. Die Baukosten für den Bauabschnitt betragen rund 86 Millionen Euro. Insgesamt haben Bund und Freistaat Bayern das Bauprojekt mit rund 66 Millionen Euro bezuschusst.

● Wie geht es weiter?

Mit der Eröffnung des dritten Bauabschnitts der Linie U3 ist zwar die Strecke im Nordwesten Nürnbergs vorerst abgeschlossen, jedoch wird die U-Bahn-Linie im Südwesten in zwei Abschnitten über den bereits seit 2008 in Betrieb befindlichen U-Bahnhof Gustav-Adolf-Straße bis nach Gebersdorf verlängert. Mit den Vorarbeiten für den Weiterbau und zur Erschließung des Areals wurde im September 2013 begonnen, die Rohbauarbeiten starteten 2014 und drei Jahre später der Ausbau. Die Eröffnung ist für 2020 vorgesehen.

Seit Februar 2017 liegt dem U-Bahn-Bauamt der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss für den Weiterbau über Kleinreuth bei Schweinau bis Gebersdorf vor. Als besondere Herausforderung gilt dabei die bevorstehende Unterquerung des Main-Donau-Kanals. Die endgültige Fertigstellung der U3 ist bis zum Jahr 2024/2025 vorgesehen. Im Endausbau besitzt die U3 dann inklusive der Wendeanlagen eine Gesamtlänge von circa 11,9 Kilometern und 16 Bahnhöfe. Insgesamt befinden sich knapp 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner und etwa ebenso viele Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der U3 im Endausbau. An der Endhaltestelle in Gebersdorf besteht die Möglichkeit, die U-Bahn in den Landkreis Fürth zu verlängern. ○

Daniel F. Ulrich, Planungs- und Baureferent der Stadt Nürnberg, Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly, Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Joachim Herrmann, Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Tunnelpatin Ingrid Förther und Josef Hasler, Vorsitzender des Vorstands der VAG, (v.l.) eröffnen die neue Strecke am U-Bahnhof Nordwestring.

Vernetzte Mobilität durch P+R 4.0

Luftreinhaltung und Vermeidung von Fahrverboten sind ohne einen gewichtigen Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Mobilitätsmix undenkbar. Gemeinsam mit dem Münchner Verkehrsverbund (MVV) treibt der VGN das Pilotprojekt P+R 4.0 voran. Mit Echtzeitdaten zu freien Kapazitäten auf Park-and-Ride-Anlagen sollen Autofahrer möglichst außerhalb der Zentren hin zum Schienenverkehr gelenkt werden.

Ziel ist es, bei Unfällen und Staus auf Autobahnen und Bundesstraßen sowie bei Feinstaubalarm in den Städten Autofahrer in Echtzeit über Parkmöglichkeiten und die aktuellen Verbindungen an nahe gelegenen Schienenhaltepunkten zu informieren. Über die eigene Fahrplanauskunft, die Auskunftssysteme Dritter, mobile Apps sowie über Navigationsgeräte können Ausweichrouten und alternative Verkehrsmittel zum Beispiel mit interaktiven Karten angeboten werden. Ergänzend sind Informationseinrichtungen im Straßennetz vorgesehen. Auch im alltäglichen Pendlerverkehr können die Nutzer sich über die verfügbaren Stellplätze auf den P+R-Anlagen entlang ihrer Route informieren. Dadurch kann der Parksuchverkehr sowie das wilde Parken im Umfeld der Parkplätze reduziert werden.

Voraussetzung ist die Detektion der Belegung auf den

Anlagen sowie eine Schnittstelle zur Übertragung und Bereitstellung der Echtzeitdaten für die Informationssysteme. In der Pilotphase beteiligen sich im Korridor entlang der S4 Nürnberg – Ansbach die Gemeinde Petersaurach (mit zwei Haltepunkten) sowie Roßtal, die Gemeinde Büchenbach an der S2 Roth – Nürnberg sowie die Landkreise Ansbach, Fürth und Roth am Projekt. Alle einbezogenen P+R-Anlagen erhalten einen bedarfsgerechten Ausbau, um für die zu erwartende höhere Fre-

quentierung gerüstet zu sein. Als Anreiz für eine Beteiligung der Kommunen hat der Freistaat Bayern eine Aufstockung des Fördersatzes von 50 auf bis zu 80 Prozent zugesagt.

Mit den Erfahrungen aus der Pilotphase ist geplant, das Projekt auf weitere Korridore am Rand des Ballungsraumes auszudehnen. Zahlreiche Gemeinden wollen sich daran beteiligen. Neben der Verwendung dynamischer Echtzeitdaten sollen auch so genannte statische Daten, die regelmäßig erhoben werden, in den Auskunftssystemen zum Einsatz kommen. Diese erlauben Belegungsprognosen und dienen als Rückfall-ebene bei Störungen. Im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft“ der Stadt Nürnberg sollen im Umkreis von 20 Kilometern neue P+R-Anlagen gebaut bzw. bestehende erweitert und mit Detektionssystemen ausgerüstet werden. Um frühzeitig die Funktionsfähigkeit des Informationssystems testen zu können, wurde mit der Stadt Nürnberg vereinbart, dass dazu Daten der bereits detektierten Parkhäuser verwendet werden können.





Fahrgastbefragung auf allen Linien

Daten gelten heute als das Gold des 21. Jahrhunderts. Für Verkehrsunternehmen und Verbünde sind sie seit jeher ein wichtiges Handwerkzeug bei der Verkehrsplanung, der Weiterentwicklung des Tarifs sowie des Fahrkartensortiments und nicht zuletzt für die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen.

Mit der verbundweiten Fahrgastbefragung 2017 hat der VGN seine Daten zur Nachfrage in allen Verkehrsmitteln aktualisiert. Seit der vorangegangenen Erhebung im Jahr 2012 wurden die Fahrtenangebote stetig weiter entwickelt, die Fahrgastzahlen sind um rund zehn Prozent angestiegen. Im selben Zeitraum ist das Verbundgebiet mit dem Landkreis Lichtenfels und dem restlichen Kitzinger Landkreisgebiet weiter angewachsen. Maßgebliche tarifliche Änderungen waren die Einführung der Stadtpreisstufen und des Semestertickets. Hinzu kommen die strukturellen Veränderungen durch den demografischen Wandel, die Bevölkerungsentwicklung in den Zentren und in der Region sowie der anwachsende Pendlerverkehr.

Vor diesem Hintergrund war die Aktualisierung der Verkehrsdaten für die verschiedensten Verwendungszwecke notwendig. Die Erkenntnisse aus der Erhebung werden benötigt für den regionalen und die lokalen Nahverkehrspläne, bei Potenzialanalysen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die Erweiterung von P+R-Anlagen oder zur Unterstützung von Wettbewerbsprojekten im Schienenverkehr. Auch die Kon-

zeption eines künftigen E-Tarifs ist auf aktuelle Datengrundlagen angewiesen. Besonders die gerechte Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen unter den mehr als 100 Verkehrsunternehmen erfordert ein Verfahren, das ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Genauigkeit garantiert. Auch das setzt eine aktuelle und feingliedrige Datenbasis voraus.

Durchgeführt wurde die Fahrgastzählung und -befragung in vier Erhebungsperioden, verteilt über das gesamte Jahr. An allen Wochentagen wurden bei 32.000 Erhebungsfahrten mehr als 360.000 Fahrgäste interviewt. Die

Fragen bezogen sich auf die gesamte Wegekette mit allen Haltestellen für Ein-, Aus- und Umstieg, den verwendeten Fahrausweis und den Fahrtzweck. Klemmbrett und Fragebogen haben schon lange ausgedient, die Erfassung der Antworten erfolgte über eine Smartphone-App. Weitere Arbeitsschritte sind die Hochrechnung und die Plausibilisierung der Daten. Insbesondere wegen der hohen Bedeutung der Daten für die Einnahmenaufteilung wird dabei größte Sorgfalt angewendet. Verfügbar wird der Datenbestand Ende 2019 sein.





Neue Website: an Nutzerverhalten ausgerichtet

Zeitgleich mit der Echtzeitauskunft ging im September 2017 die neue Website des VGN an den Start. Sie passt sich dem jeweiligen Endgerät an, bietet schnellen Zugriff auf alle wesentlichen Informationen und ist technisch auf dem neuesten Stand. Neue Funktionen wie die Echtzeit-Auskunft bringen echten Mehrwert.

Die VGN-Website ist schon seit langem das umfassendste Informationsmedium für Fahrgäste. Seit August 1998 präsentiert sich der VGN im weltweiten Netz. 2009 kam die mobile Version unter mobil.vgn.de dazu. Obwohl beide Seiten stetig optimiert wurden, stieß man im Live-Betrieb an Grenzen der Machbarkeit. Vor allem die Zusammenführung der klassischen und der mobilen Website gab schließlich den Ausschlag für den Relaunch, da die Aufteilung in zwei unterschiedliche Websites nicht mehr zeitgemäß und aufwendig zu pflegen war.

Die neue Website hat sich konsequent am Nutzerverhalten ausgerichtet. Dieses wird immer mobiler. Dabei sind den Kunden eine gute Bedienbarkeit, schnelle Ladezeiten und korrekte Auskünfte wichtig. Rund zwei Drittel aller Zugriffe auf die VGN-Seite gehen heute von mobilen Endgeräten aus. Das ist nicht verwunderlich, nutzen laut dem Branchenverband Bitkom doch rund 80 Prozent der Bevölkerung ein Smartphone. Gerade für die Fahrplanauskunft mit Echtzeitdaten und den Ticketkauf ist die Möglichkeit, jederzeit und überall darauf zurückgreifen zu können, ein riesiger Vorteil.

Dem Leitmotiv „mobile first“ folgend ist die neue Seite in responsivem Webdesign gestaltet, wichtige Funktionen liegen im direkten Zugriff, intuitive Filter- und Sortierfunktionen und natürlich die Suchfunktion erleichtern und beschleunigen die Navigation.

Neu ist auch das Open Data Portal. Für Entwickler stehen die Soll-Fahrplandaten für jeden abrufbar in einem maschinenlesbaren Format zur Verfügung (OpenData). Dadurch können Entwickler anderer Anwendungen die Fahrplandaten des VGN in ihre Dienste oder Apps integrieren. Dabei handelt es

sich um Daten im GTFS-Format, welches Linien, Abfahrtszeiten, Routen und Haltestellen des VGN beinhaltet. Das Format hat sich bei der Integration von Fahrplandaten weltweit durchgesetzt.

Trotz der verbesserten Funktionalität für den Kunden ist die Handhabung der Website auch für den VGN einfacher geworden. So muss nur noch eine Datenbasis gepflegt werden. Wie nicht anders zu erwarten, gab es nach der Umstellung an einigen Stellschrauben noch Optimierungspotenzial. Dies wurde zügig angegangen und Rückmeldungen von Kunden zeigen inzwischen, dass die Website gut angenommen wird. Sie wird als zeitgemäß und einfach zu handhaben wahrgenommen und ist eine der meist genutzten Websites in der Metropolregion Nürnberg. Alles in allem bildet die Website eine solide Basis, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. ○

Echtzeit: Neue Dimension der Fahrplanauskunft

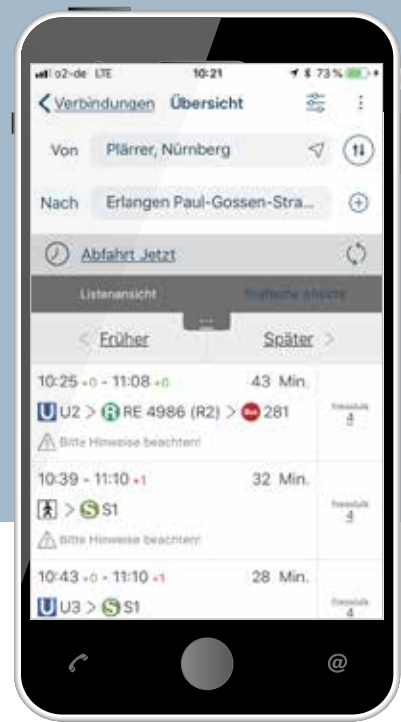
Eine neue Dimension der Fahrplanauskunft eröffnete sich Fahrgästen im September 2017: Zusammen mit dem Relaunch der Website ging die bereits seit Mai 2016 als Beta-Version verfügbare Echtzeitauskunft in den Regelbetrieb über. Die App „VGN Fahrplan & Tickets“ stellte kurz danach ihre Fahrplanauskunft auf Echtzeit um.

Die Echtzeitauskunft bietet den Fahrgästen viele Vorteile. Sie berücksichtigt kurzfristige Abweichungen vom Fahrplan und macht so die Fahrten besser planbar. Vor allem beim Umstieg von einem Verkehrsmittel zum anderen ist leicht zu erkennen, ob man den Schritt beschleunigen sollte oder vielleicht sogar noch Zeit für einen Zwischenstopp hat.

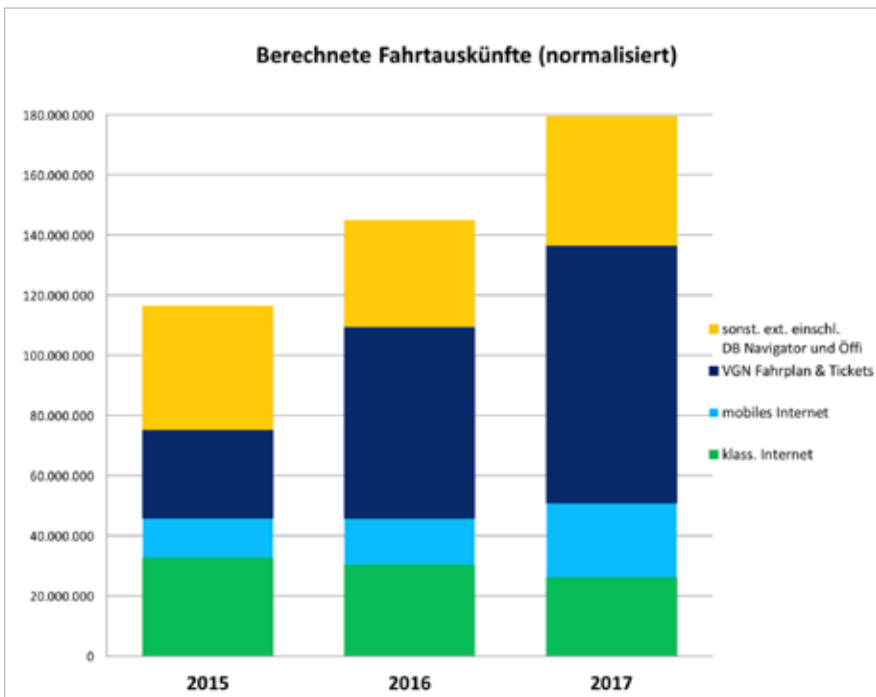
Erste Erfahrungen zeigen: Seit Einführung der Echtzeitauskunft werden rund 20 Prozent mehr Verbindungen für die Kunden berechnet als vorher – derzeit

rund 20 Millionen Fahrten pro Monat. Gleichzeitig lässt sich eine Tendenz von der Web-Auskunft hin zur App-Auskunft erkennen. Auch die App bietet Nutzern den Vorteil, dass sie sich gleich das passende Ticket zu ihrer Verbindung kaufen können.

Für die Echtzeitauskunft stellt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) über ihr bayernweites, zentrales System DEFAS Bayern (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System Bayern) den Datenpool bereit, an den die



einzelnen Verkehrsunternehmen ihre Fahrplandaten direkt liefern, sowie das Auskunftssystem. Echtzeitdaten sind verfügbar von DB Regio, VAG, agilis, Erlanger Stadtwerke, infra fürth, Stadtwerke Bamberg und Bayreuth, OVF sowie von einigen weiteren Busunternehmen in der Region. Deren Fahrten sind mit einem Echtzeitsymbol gekennzeichnet. Bei Ankunfts- und Abfahrtszeit werden pünktliche Verbindungen durch eine grüne „+0“, Verspätungen durch eine rote „+ Anzahl der Minuten“ dargestellt. Für viele Verbindungen liegen nun auch Daten zum Bahn- oder Bussteig vor. Schienenverkehre sind zudem mit den Zugnummern versehen. Auch in Sachen Benutzerfreundlichkeit hat sich einiges getan: Die Haltestellenvorschläge sind nicht mehr alphabetisch geordnet, sondern erscheinen nach der Häufigkeit der Abfrage. Oft angefragte Haltestellen stehen somit am Anfang der Liste und ersparen das Eintippen weiterer Buchstaben sowie das Suchen in einer langen Liste. Diese Verbesserung ist von unseren Kunden besonders gut aufgenommen worden. Bei der Eingabe von Start und Ziel ist der Name der Haltestelle nicht zwingend erforderlich. Vielmehr kann auch ein wichtiger Punkt, eine Adresse, ein Punkt in der Karte oder die aktuelle Position verwendet werden, sofern diese Funktion vom Endgerät unterstützt wird.



Weinland zog die meisten Besucher an

24 Freizeitlinien haben in der Saison 2017 an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen 93.270 Fahrgäste zu den schönsten Ausflugszielen im VGN-Gebiet gebracht. Das ist das drittbeste Ergebnis in der über 25-jährigen Geschichte der Freizeitlinien.



Fahrgäste. Auch das neue Konzept für den Bocksbeutel- und Kirchenburg-Express führte zu einem kleinen Zugewinn, ebenso wie beim Dorfschätze-Express. Hier galt vor allem die Devise, die Fahrzeiten zu verkürzen, indem direkte Verbindungen von den Bahnhöfen zu den Weinorten hergestellt wurden. Die mit Abstand beliebteste Freizeitregion war auch 2017 die Fränkische Schweiz. Über die Hälfte der Fahrgäste waren hier unterwegs. Im Fränkischen Seenland hielten sich die Fahrgastzahlen stabil. Der Rothsee-Express konnte zum zweiten Mal in Folge kräftig zulegen.

Grundsätzlich wurden die Freizeitlinien auch in den Prospekten der Tourismusgebiete wieder stark beworben. Hierdurch konnten neue Zielgruppen erreicht werden. Besonders gut gelang dies bei Linien, bei denen Brauereien und Bierkeller in Kombination mit Wanderungen im Titel oder im Prospekt vermarktet werden.

Neu an den Start gingen am 1. Mai 2017 der Gredl-Express (Linie 636) und der Vils-Express (Linie 454) – beide mit Fahrradanhänger. Der Gredl-Express war im Naturpark Altmühltal zwischen Greding und Hilpoltstein unterwegs, während der Vils-Express zwischen Amberg und Emhof im Einsatz war. Mit 1.300 bzw. 1.600 Fahrgästen legten die neuen Freizeitlinien einen passablen Start hin.

Auch in der Oberpfalz konnten sich VGN-Fahrgäste über ein verbessertes Angebot freuen. Der Birgland-Express (Linie 479) war mit neuer, teilweise kürzerer Routenführung und mehr Fahrten im Gebiet zwischen Sulzbach-Rosenberg und Hartmannshof auf der Strecke. Insgesamt waren acht Freizeitlinien mit Fahrradanhänger unterwegs – so viele wie nie zuvor.

● Regionale Unterschiede

Einen Fahrgastgewinn konnten in der vergangenen Saison das Fränkische Weinland sowie das Altmühltal erzielen. Im Fränkischen Weinland brachte der im September 2016 neu eingeführte Mainschleifen-Express zusätzliche



Mit dem VGN zum Freizeitgenuss

18 neue Freizeittipps hat der VGN auf der Freizeit Messe 2017 vorgestellt, darunter eine Radtour, eine Wanderung für Familien mit Kindern, eine Winterwanderung und eine Drei-Tages-Tour.

Ein Schwerpunkt lag dabei auf Zielen im fränkischen Weinland, nachdem die vollständige Integration des Landkreises Kitzingen zum Januar 2017 VGN-Fahrgästen noch mehr Freizeit-Möglichkeiten eröffnet hatte. Auf der Freizeit Messe stellten der VGN und seine Partner die neuen Ausflugstipps vor. Messebesucher konnten sich am VGN-Stand nicht nur mit den Prospekten zu den Freizeitlinien und den neuesten Freizeittipps des VGN eindecken, sondern hatten auch die Gelegenheit, den einen oder anderen Geheimtipp aus erster Hand zu bekommen. Und natürlich brachten Weinprinzessinnen und Winzer Kostproben aus ihrer Heimat mit.

Neben dem fränkischen Weinland standen weitere genussreiche Touren auf der Liste der Neuheiten: Ob zum Karpfenessen in die „Teichlandschaften“ zwischen Aurach und Aisch, ins „Kuhstallcafé“ oder zum „Fritzenwirt“ – oft sind kulinarische Genüsse mit dabei und immer sind Ausgangs- und Endpunkte gut mit VGN-Verkehrsmitteln zu erreichen. Aber auch für sportlich Ambitionierte, Kulturinteressierte und Familien mit Kindern präsentierte der VGN einige neue Ausflugstipps auf der Messe. Selbst für einen Kurzurlaub gab es einen Vorschlag: Im äußersten Nordwesten des VGN führt die Tour „**Wipfel, Wald und Wein**“ in drei Tagesetappen vom Steigerwald zur Mainschleife. Knapp 50 Kilometer legen die Wanderer dabei zurück.

Neben den Ausflugstipps gaben die ÖPNV-Experten natürlich auch Empfeh-



lungen für den Ticketkauf und andere in der Praxis erprobte Tipps weiter. Die Auflage von rund einer Million Freizeittipps ging das Jahr über weg wie die sprichwörtlich „warmen Semmeln“ und auch online wurden die neuen Tipps oft abgerufen. Als besonderen Service bietet der VGN schon seit Jahren die GPS-Daten der Touren zum kostenlosen Download an.

● KulTouren

Nicht nur zur Messe, sondern auch während des laufenden Jahres gab es immer wieder neue Ausflugstipps. Denjenigen, die ihren Wochenendausflug gerne mit Kultur und Geschichte verbinden, bot der VGN beispielsweise online spezielle „KulTouren“ an. Diese führen in zahlreiche Orte im Gebiet des VGN, in denen die Dynastie der Hohenzollern sehenswerte Spuren hinterlassen hat. Viele dieser Stätten lassen sich mit ei-

nem Freizeittipp des VGN verknüpfen. Deshalb gab der Verkehrsverbund unter www.vgn.de/hohenzollern einen Überblick zu Orten und Sehenswürdigkeiten, mit Informationen zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Links zu den Hohenzollern-Orten und den Seiten der jeweiligen Städte.

Gerade rechtzeitig zu den Pfingstferien erschien in Zusammenarbeit mit DB Regio Bayern ein neuer Prospekt mit den schönsten Ausflugszielen im VGN, die bequem und staufrei mit der Bahn zu erreichen sind: „Unterwegs in der Region – auf Tour mit der Bahn“. Neben den 23 Ausflugstipps beinhaltet der Flyer ein attraktives Gewinnspiel: In Kooperation mit dem Tourismusverband Franken verlost der VGN und DB Regio Bayern ein Wochenende im Strandhotel Seehof in Langlau sowie 20 BayernTickets und zehn VGN-TagesTickets. ○

Premiere für das Info-Mobil beim Tag der Franken

Lust auf Busse und Bahnen zu machen, hat sich der VGN gemeinsam mit seinen Partnern auf die Fahnen geschrieben. Dafür nutzt er viele Kanäle: online, mit klassischer Anzeigenwerbung oder über den persönlichen Kontakt.

Das VGN-InfoMobil war im vergangenen Jahr rund 20 Mal im Einsatz, unter anderem auf der Consumenta, beim Mobilitätstag in Bamberg, bei der Vorstellung des neuen Betriebskonzepts für den Stadtverkehr in Lauf, beim Fränkische Schweiz Marathon in Ebermannstadt, beim Tag der offenen Tür der Erlanger Stadtwerke, auf dem

Nürnberger Volksfest, beim Bratwurstgipfel in Pegnitz oder am Brombachsee.

Premiere hatte das InfoMobil beim Tag der Franken in Kitzingen. Bei idealem Volksfest-Wetter drängten sich rund 15.000 Besucher durch die Marktstraße hinunter zur Alten Mainbrücke und hinüber auf das Gartenschaugelände. Mit dem Standort direkt am Mainkai hatte das VGN-InfoMobil einen prominenten Platz und zog viele Besucher an, die sich aus erster Hand über den VGN informieren wollten. Schließlich ist der Landkreis Kitzingen seit 1. Januar 2017 mit seinem gesamten Gebiet in den Verkehrsverbund integriert.

● Neubürgeraktion

Einen neuen Anlauf startete der VGN beim Thema Neubürgeraktion in der Region. Insgesamt 21 größeren Städten und Gemeinden mit Schienenanschluss bzw. eigenem Stadtverkehr wurde im Februar das neue VGN Starter-Paket für Neubürger angeboten. Die Resonanz war sehr erfreulich. Gut 80 Prozent der Gemeinden nahmen an der Aktion teil.

● Freizeitverkehr

Für den Freizeitverkehr warb der VGN nicht nur auf Messen und in Publikationen. Auch die Reihe der beliebten Freizeittipps im Franken Fernsehen wurde fortgesetzt. Außerdem liefen in rund 50 Edeka-Märkten in der ganzen Region auf den Bildschirmen im Kassensbereich unterschiedliche Spots,

die z.B. für die Freizeitlinien oder das TagesTicket Plus warben. Aber auch direkt vor Ort, z. B. auf Wandertafeln, gibt es vielerorts bereits Hinweise auf Bus- und Bahnanschlüsse.

● Semesterticket

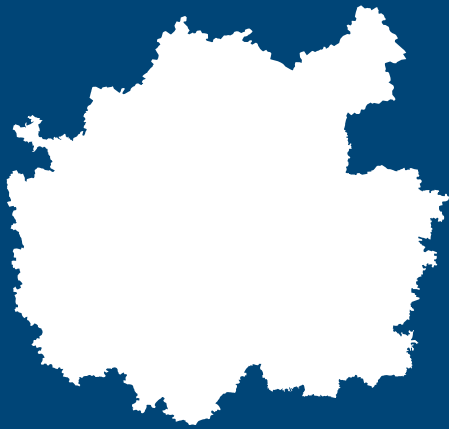
Auch die Zielgruppe der Studierenden stand 2017 wieder im Fokus. Ein youtube-Video informierte über die Vorteile des Semestertickets. Bei den Promotion-Einsätzen an den Hochschulen warb der VGN mit Drucksachen und Give-Aways. Darüber hinaus wurden die Tablettis in den Mensen mit entsprechenden Auflegern (Rückseite mit Rabatt-Infos) bestückt und auch die Validierungsautomaten wurden wieder für die Semesterticket-Werbung genutzt. Sehr gut kam die Guerilla-Marketingaktion mit Ping-Pong-Schlägern an.

● Dschungelbus

Aufmerksamkeit für den ÖPNV zu erregen, gelang auch den Verkehrsunternehmen im VGN, unter anderem mit Abo-Aktionen oder Zusatznutzen für die Fahrgäste, wie der Bereitstellung von WLAN in Bussen. Ein ganz besonderes Schauspiel boten die Stadtwerke Schwabach im September ihren Fahrgästen. Zum Tag der Wirtschaft verwandelten sich vier Stadtbusse in grüne Dschungel. Rollrasen bedeckte den Fußboden, saftig grüne Palmblätter waren an den Haltestangen befestigt, exotische Blumen hingen von der Decke. „Vielen Dank für die Blumen“, sagten die Fahrgäste. ○



Zahlen, Daten, Fakten



15.843 km² Fläche

2,83 Mio Einwohner

8 Kreisfreie Städte

16 Landkreise

439 Gemeinden

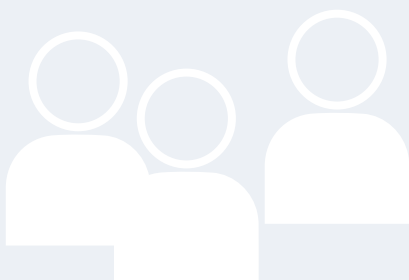


254,5 Mio Verbundbeförderungsfälle

590 PKW/1000 Einwohner

1,67 Mio PKW

352,3 Mio Fahrgeldeinnahmen



10 Gesellschafter

131 Assoziierte Verkehrsunternehmen

769 Linien



- 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



Verbundgebiet und Struktur des VGN

Mit einem Bedienungsgebiet von 15.800 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 2,8 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 Einnahmenaufteilung, Marketingmaßnahmen für den Verbundverkehr, die Durchführung von Verkehrserhebungen, die Erstellung von Bedienungskonzepten, die Koordination des Liniennetzes sowie die Erstellung des Verbundfahrplans.

STADT A. D. DNAAB*

REGENSBURG*

Organe des VGN

Gesellschafterversammlung

Tim Dahlmann-Resing Anja Steidl	Vorsitzender stellv. Vorsitzende
------------------------------------	-------------------------------------

Gesellschafter

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

Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

- Carsten Fregin

Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr

- Dr. Ulrich Maly

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

Grundvertragspartner

Freistaat Bayern	Regierungspräsident Dr. Thomas Bauer	Landkreis Fürth	Landrat Matthias Dießl
Stadt Ansbach	Oberbürgermeisterin Carda Seidel	Landkreis Haßberge	Landrat Wilhelm Schneider
Stadt Bamberg	Oberbürgermeister Andreas Starke	Landkreis Kitzingen	Landrätin Tamara Bischof
Stadt Bayreuth	Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe	Landkreis Lichtenfels	Landrat Christian Meißner
Stadt Erlangen	Oberbürgermeister Dr. Florian Janik	Landkreis Neumarkt i. d. OPf.	Landrat Willibald Gailler
Stadt Fürth	Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung	Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	Landrat Helmut Weiß
Stadt Nürnberg	Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly	Landkreis Nürnberger Land	Landrat Armin Kroder
Stadt Schwabach	Oberbürgermeister Matthias Thürauf	Landkreis Roth	Landrat Herbert Eckstein
Landkreis Ansbach	Landrat Dr. Jürgen Ludwig	Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	Landrat Gerhard Wägemann
Landkreis Bamberg	Landrat Johann Kalb	Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach	Landrat Richard Reisinger
Landkreis Bayreuth	Landrat Hermann Hübner	Nicht stimmberechtigte Mitglieder	Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, Vorsitzender Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Carsten Fregin Vorsitzender der Gesellschafterversammlung, Tim Dahlmann-Resing
Landkreis Donau-Ries	Landrat Stefan Röble		
Landkreis Erlangen-Höchstadt	Landrat Alexander Tritthart		
Landkreis Forchheim	Landrat Dr. Hermann Ulm		

**Geschäftsstelle:
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

Gremien des VGN

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	
OB Dr. Ulrich Maly	Vorsitzender
LR Matthias Dießl	1. stellv. Vorsitzender
Armin Kroder	2. stellv. Vorsitzender

Stadt Ansbach

- Oberbürgermeisterin Carda Seidel

Stadt Bamberg

- Oberbürgermeister Andreas Starke
- Dr. Michael Fiedeldey

Stadt Bayreuth

- Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
- Stadtrat Klaus Klötzer

Stadt Erlangen

- Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
- Stadtrat Jörg Volleth

Stadt Fürth

- Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
- Dr. Hans Parthemüller

Stadt Nürnberg

- Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
- Stadtrat Thorsten Brehm
- Stadtrat Lorenz Gradl
- Stadträtin Yasemin Yilmaz
- Stadträtin Renate Blumenstetter
- Stadtrat Andreas Kriegelstein
- Stadtrat Kilian Sendner
- Stadtrat Konrad Schuh

Stadt Schwabach

- Oberbürgermeister Matthias Thürauf

Landkreis Ansbach

- Landrat Dr. Jürgen Ludwig
- Kreisrat Walter Schwab
- Kreisrat Hans Henninger

Landkreis Bamberg

- Landrat Johann Kalb
- Kreisrat Carsten Joneitis
- Kreisrat Georg Kestler

Landkreis Bayreuth

- Landrat Hermann Hübner
- Kreisrat Karl Lothes

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 Johann Vökl

Landkreis Haßberge

- Landrat Wilhelm Schneider

Landkreis Kitzingen

- Landrätin Tamara Bischof
- Günter Rauh

Landkreis Lichtenfels

- Landrat Christian Meißner

Landkreis Neumarkt i. d. OPf.

- Landrat Willibald Gailler
- Kreisrat Horst Kratzer

Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim

- Landrat Helmut Weiß
- Kreisrat Dr. Christian von Dobschütz

Landkreis Nürnberger Land

- Landrat Armin Kroder
- Kreisrat Konrad Rupprecht
- Kreisrätin Martina Baumann

Landkreis Roth

- Landrat Herbert Eckstein
- Kreisrat Klaus Vogel

Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

- Landrat Gerhard Wägemann
- Kreisrat Werner Baum

Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach

- Landrat Richard Reisinger
- Oberbürgermeister Michael Cerny
- Stadtrat Helmut Wilhelm

Strukturdaten

Kreisfreie Städte	Fläche in km ²	Einwohner ¹⁾	Beschäftigte	PKW ²⁾	PKW/1000 EW
Amberg	50	42.348	27.117	24.124	570
Ansbach	100	41.532	27.107	24.243	584
Bamberg	55	75.743	54.078	38.811	512
Bayreuth	67	73.065	47.549	38.216	523
Erlangen	77	110.238	89.351	53.757	488
Fürth	63	125.403	47.669	60.437	482
Nürnberg	186	511.628	305.674	238.792	467
Schwabach	41	40.707	16.045	24.933	612
Städteachse gesamt	367	787.976	458.739	377.919	480
Kreisfreie Städte gesamt	639	1.020.664	614.590	503.313	493
Landkreise	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	103.009	28.223	66.900	649
Ansbach	1.972	182.178	60.207	117.943	647
Bamberg	1.168	146.042	36.129	96.636	662
Bayreuth	1.273	103.876	23.370	68.756	662
Donau-Ries (teilweise)	150	13.336	6.309	9.054	679
Eichstätt (teilweise) ¹⁾	152	12.144	4.322	7.758	639
Erlangen-Höchstadt	565	134.640	50.938	87.433	649
Forchheim	643	115.259	30.737	74.671	648
Fürth	308	115.971	24.326	73.570	634
Haßberge	956	84.373	27.230	55.798	661
Kelheim (teilweise) ¹⁾	14	2.264	481	1.460	645
Kitzingen	684	89.748	31.818	58.120	648
Lichtenfels	520	66.640	28.274	42.793	642
Neumarkt	1.344	131.662	48.356	83.449	634
Neustadt a.d. Aisch	1.268	99.332	32.502	63.341	638
Nürnberger Land	800	168.893	52.700	105.372	624
Regensburg (teilweise) ¹⁾	265	24.674	3.391	15.448	626
Roth	895	125.563	37.887	82.368	656
Weißenburg-Gunzenhausen	971	93.974	32.664	59.215	630
Landkreise Gesamt	15.204	1.813.578	559.864	1.170.085	645
VGN-Gebiet Gesamt	15.843	2.834.242	1.174.454	1.673.398	590

Gebietsstand 1.1.2018

Stand Einwohner 31.12.2016 – Pkw-Bestand 1.1.2017 – Beschäftigtenstatistik 30.6.2017

¹⁾ Landkreise ohne Mitgliedschaft im VGN

Einwohner und Fläche	Anteil Fläche	Anteil Einwohner	Einwohner/km ²
Städteachse	2,3%	27,8%	2.147
Kreisfreie Städte insg.	4,0%	36,0%	1.596
Landkreise	96,0%	64,0%	119

Einwohnerentwicklung	2013	2014	2015	2016	2017
Städteachse	760.098	764.697	772.932	782.910	787.976
Kreisfreie Städte	983.516	988.764	998.814	1.011.409	1.020.664
Landkreise	1.594.451	1.600.065	1.672.900	1.743.581	1.813.578
VGN-Gebiet gesamt	2.577.967	2.588.829	2.671.714	2.754.990	2.834.242

Entwicklung des Pkw-Bestands	2013	2014	2015	2016	2017
Städteachse	358.777	362.557	367.190	371.884	377.919
Kreisfreie Städte	476.808	481.663	488.115	494.615	503.313
Landkreise	982.056	993.492	1.050.434	1.108.205	1.170.082
VGN-Gebiet gesamt	1.458.864	1.475.155	1.538.549	1.602.820	1.673.398

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)	726	8.681	11.394	12.048
darunter Bus	688	-	-	-
Linienbedarfstaxi	38	-	-	-
Gesamt	769	9.095	12.761	13.503

Betriebsleistungen

Zug-/Wagenkilometer in Mio.	2013	2014	2015	2016	2017
Regionalbahn	15,0	15,5	15,4	14,9	16,9
S-Bahn	6,7	6,7	6,5	6,2	6,7
U-Bahn	5,3	5,4	5,5	5,5	5,6
Straßenbahn	2,6	2,8	2,7	2,5	3,0
Bus	59,3	57,7	59,2	59,2	58,4
Zug-/Wagenkilometer gesamt	88,9	88,1	89,3	88,3	90,6

Platzkilometer in Mrd.	2013	2014	2015	2016	2017
Regionalbahn	9,7	10,1	10,0	9,7	11,7
S-Bahn	4,7	4,7	4,5	4,3	4,6
U-Bahn	2,6	2,6	2,6	2,7	2,7
Straßenbahn	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6
Bus	4,5	4,5	4,4	4,5	4,5
Platzkilometer gesamt	22,0	22,5	22,0	21,7	24,1

zum Teil Planwerte

Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

Kreisfreie Städte	2013	2014	2015	2016	2017
Amberg	72.989	73.587	72.070	71.209	64.581
Ansbach	448.552	446.908	445.015	444.990	445.126
Bamberg	240.482	239.925	265.872	241.224	265.287
Bayreuth	280.802	292.093	305.568	327.811	325.485
Erlangen	394.247	406.270	512.251	557.891	512.585
Fürth	1.054.765	1.065.443	1.087.212	1.128.886	1.063.814
Nürnberg	3.013.197	3.010.123	2.989.662	2.909.510	2.896.566
Schwabach	436.774	436.774	430.826	422.924	444.495
Landkreise					
Amberg-Weilburg	781.305	781.247	750.945	754.930	723.787
Ansbach	1.388.191	1.388.610	1.381.893	1.381.858	1.381.022
Bamberg	893.003	916.649	1.235.194	783.697	1.177.732
Bayreuth	1.276.271	1.276.271	1.370.487	1.470.796	1.445.388
Donau-Ries (teilweise)	70.562	71.095	71.822	71.773	70.294
Erlangen-Höchstadt	622.786	632.255	462.385	504.922	497.036
Forchheim	793.867	843.515	845.485	904.314	798.317
Fürth	1.239.173	1.270.595	1.244.349	1.246.303	1.249.376
Haßberge (teilweise)	66.778	68.882	67.646	23.942	68.252
Kitzingen (teilweise)	236.696	235.639	234.693	234.693	512.295
Lichtenfels	-	-	1.070.574	816.896	1.078.880
Neumarkt	1.103.220	1.056.030	1.103.633	1.102.839	1.100.328
Neustadt a.d. Aisch	1.539.282	1.545.586	1.539.503	1.540.005	1.660.931
Nürnberger Land	4.162.258	4.683.404	4.257.263	4.525.663	4.289.638
Roth	1.018.988	1.018.988	1.022.014	1.084.597	1.117.365
Weißenburg-Gunzenhausen	1.310.045	1.320.246	1.330.674	1.340.232	1.326.612

Basis: Fahrplandaten

Verkehrsnachfrage

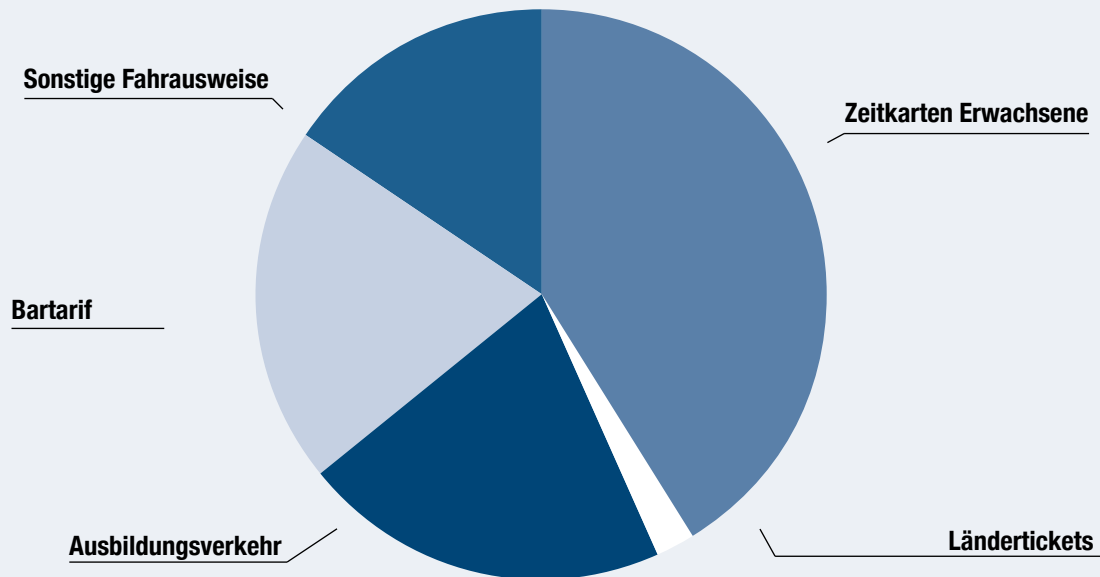
Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2016	2017	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	31,182	30,678	-0,504	-1,62%
	S-Bahn	22,600	22,235	-0,365	-1,62%
Omnibusverkehr Franken	Bus	13,048	11,513	-1,535	-11,76%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	U-Bahn	101,969	105,680	3,711	3,64%
	Straßenbahn	34,164	35,408	1,243	3,64%
	Bus	39,071	40,493	1,422	3,64%
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	17,285	17,613	0,328	1,90%
	Bus	10,174	10,367	0,193	1,90%
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	12,974	12,994	0,020	0,15%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	Bus	1,107	1,116	0,009	0,79%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	Bus	6,138	6,226	0,088	1,44%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	Bus	8,950	8,615	-0,334	-3,74%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Regionalbahn	2,260	2,290	0,030	1,34%
	Bus	21,172	21,455	0,283	1,34%
Betriebszweigbeförderungsfälle	Gesamt	322,094	326,682	4,589	1,42%
Verbundbeförderungsfälle	entgeltlich	217,919	221,023	3,105	1,42%
	unentgeltlich	32,995	33,465	0,470	1,42%
	Gesamt	250,914	254,489	3,575	1,42%
Unternehmensbeförderungsfälle	Gesamt	289,266	293,387	4,121	1,42%
Linienbeförderungsfälle	Gesamt	350,637	355,633	4,995	1,42%
Personenkilometer	Gesamt	2.803,136	2.843,071	39,935	1,42%

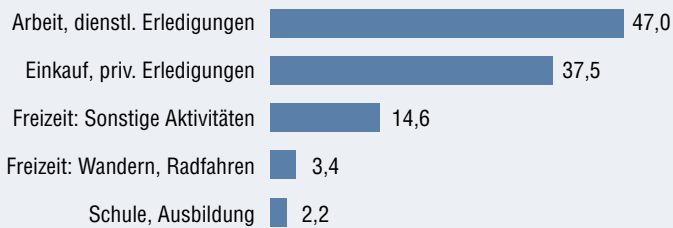
Beförderte Personen nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2016	2017	absolut	in %
	in Mio.			
DB Regio AG	51,76	51,02	-0,74	-1,43%
Omnibusverkehr Franken	13,02	11,51	-1,51	-11,60%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	147,78	153,45	5,67	3,84%
infra fürth verkehr gmbh	24,21	24,71	0,51	2,09%
ESTW Stadtverkehr GmbH	12,95	12,99	0,04	0,34%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	1,10	1,12	0,01	0,98%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	6,13	6,23	0,10	1,63%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	8,93	8,62	-0,32	-3,55%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	23,38	23,74	0,36	1,53%
Gesamtsumme	289,27	293,39	4,12	1,42%

Verbundbeförderungsfälle gesamt 254,5 Mio. in 2017



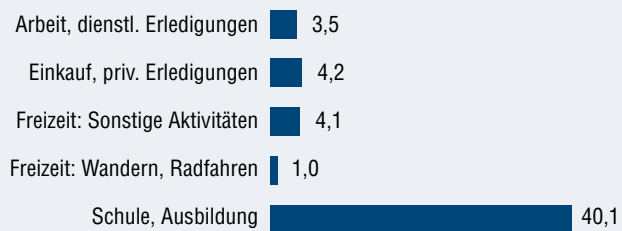
Zeitkarten Erwachsene 104,7 Mio.



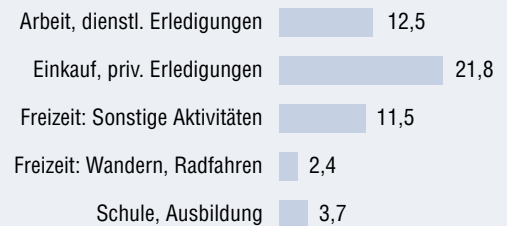
Ländertickets 5,7 Mio.



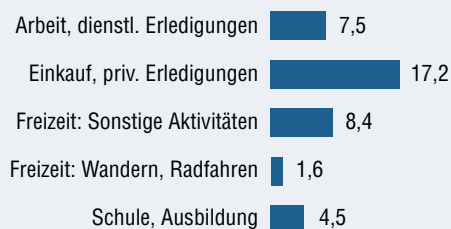
Ausbildungsverkehr 52,9 Mio.



Bartarif 51,9 Mio.



Sonstige Fahrausweise 39,2 Mio.



Verbundtarif – Jahresergebnisse 2017 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Einnahmen in EURO	
	2017	Veränd. ggü. 2016	2017	Veränd. ggü. 2016
Einzelkarten Erwachsene	16.071.551	2,58%	51.928.998,45 €	5,08%
Einzelkarten Kind	2.112.185	0,23%	2.986.807,51 €	3,36%
4er-Ticket Erwachsene	1.651.952	0,50%	14.778.627,70 €	3,46%
4er-Ticket Kind	203.525	-3,44%	820.243,30 €	-1,04%
10er-Streifenkarte Erwachsene	543.772	-4,65%	6.253.378,00 €	-2,10%
10er-Streifenkarte Kind	64.392	-5,45%	367.034,40 €	-3,76%
TagesTicket Solo	760.193	-12,69%	5.251.414,70 €	-11,69%
TagesTicket Plus	1.329.507	1,30%	20.321.126,30 €	4,54%
Summe Einzel, Streifen, Tages	22.737.077	1,28%	102.707.630,36 €	3,15%
7-Tage-MobiCard	191.443	-6,35%	5.260.936,90 €	-2,36%
31-Tage-MobiCard ohne Ausschlusszeit	141.336	1,24%	12.396.786,50 €	5,18%
9-Uhr-MobiCard	228.770	-2,52%	17.284.285,10 €	1,58%
Summe MobiCards	561.549	-2,97%	34.942.008,50 €	2,20%
Summe Solo 31	130.092	4,07%	11.630.532,10 €	7,37%
Abo 3	7.819	-2,98%	753.548,00 €	-0,73%
Abo 6	19.366	9,40%	1.616.440,10 €	9,97%
JahresAbo	565.935	1,61%	40.312.153,80 €	3,57%
JahresAbo Plus	32.374	6,26%	2.404.288,70 €	8,13%
JahresAbo mit Ausschlusszeit	227.314	25,98%	8.009.487,70 €	28,89%
FirmenAbo	255.665	8,34%	18.971.845,10 €	10,08%
FirmenAbo Plus	53.136	6,92%	4.200.031,50 €	6,79%
Summe Abos	1.161.609	7,62%	76.267.794,90 €	7,79%
Schülermon. Selbstzahler	344.829	0,19%	23.269.614,50 €	2,07%
Schülermon. Kostenträger	927.933	-3,40%	51.293.552,60 €	-1,30%
Wochenkarte Selbstzahler	92.787	0,09%	2.680.917,60 €	2,57%
Semesterticket N/ER Basiskarte	630.829	-0,88%	7.463.504,61 €	6,17%
Semesterticket N/ER Zusatzkarte	255.140	9,11%	8.604.646,06 €	11,83%
Semesterticket BA/BT	310.816	-0,67%	2.278.021,60 €	-1,37%
FirmenAbo Azubi	21.847	1,78%	1.638.220,30 €	2,62%
Summe Wertmarken Azubi	2.584.181	-0,69%	97.228.477,27 €	1,27%
Sozialpass Nürnberg	186.741	7,86%	5.751.622,80 €	7,86%
Einkaufs- und Familienkarte Bamberg	40.832	-3,56%	945.636,40 €	-3,80%
Zusatzwertm. 1. Kl.	1.218	2,70%	81.951,50 €	6,94%
Summe Sonderzeitkarten	228.791	5,60%	6.779.210,70 €	6,05%
Summe Zeitkartentarif	4.666.222	1,40%	226.848.023,47 €	3,97%
Gruppenfahrkarten	120.420	-15,66%	256.584,55 €	-9,61%
Sonstige Sonderfahrkarten	2.605.916	1,49%	2.816.698,63 €	-2,06%
KombiTickets	2.764.036	8,21%	2.612.019,13 €	8,90%
Schönes-Wochenende-Ticket	22.148	3,73%	990.668,00 €	3,23%
Bayern-Ticket	539.428	-6,75%	16.108.531,60 €	1,64%
Summe SWT, BT, KombiTicket	6.051.948	3,19%	22.784.501,91 €	1,87%
Fahrgeldeinnahmen	33.455.247	1,64%	352.340.155,74 €	3,59%
Saldo Zu-/Absetzungen			-978.191,58	
Verkaufsergebnis 2017	33.455.247	1,64%	351.361.964,16 €	3,75%

Aufwand und Ertrag – Verbundverkehr

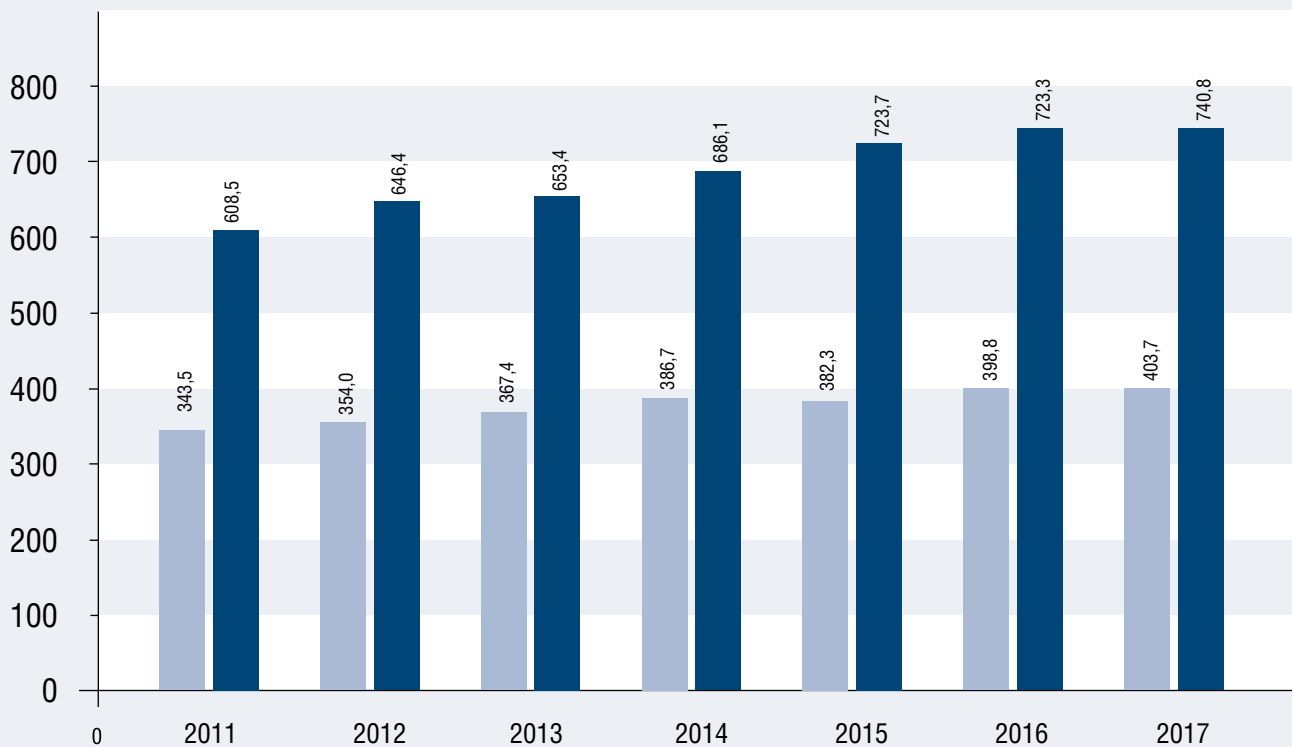
Aufwand und Ertrag in Mio. EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Verkehrserlöse (einschl. Zweckverbandzuschüsse)	293,9	302,5	313,5	330,2	341,8
sonstige Erträge (einschl. Erstattung SGB IX und § 45a PBefG)	73,5	84,2	68,2	68,6	61,9
Erträge Netto Gesamt	367,4	386,7	382,3	398,8	403,7
Aufwand – Netto	653,4	686,1	723,7	723,3	740,8
Aufwanddeckungsfehlbetrag	286	299,4	341,4	324,5	337,1
Aufwanddeckungsgrad	56,2	56,4	52,8	55,1	54,5

zum Teil Planwerte

Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR

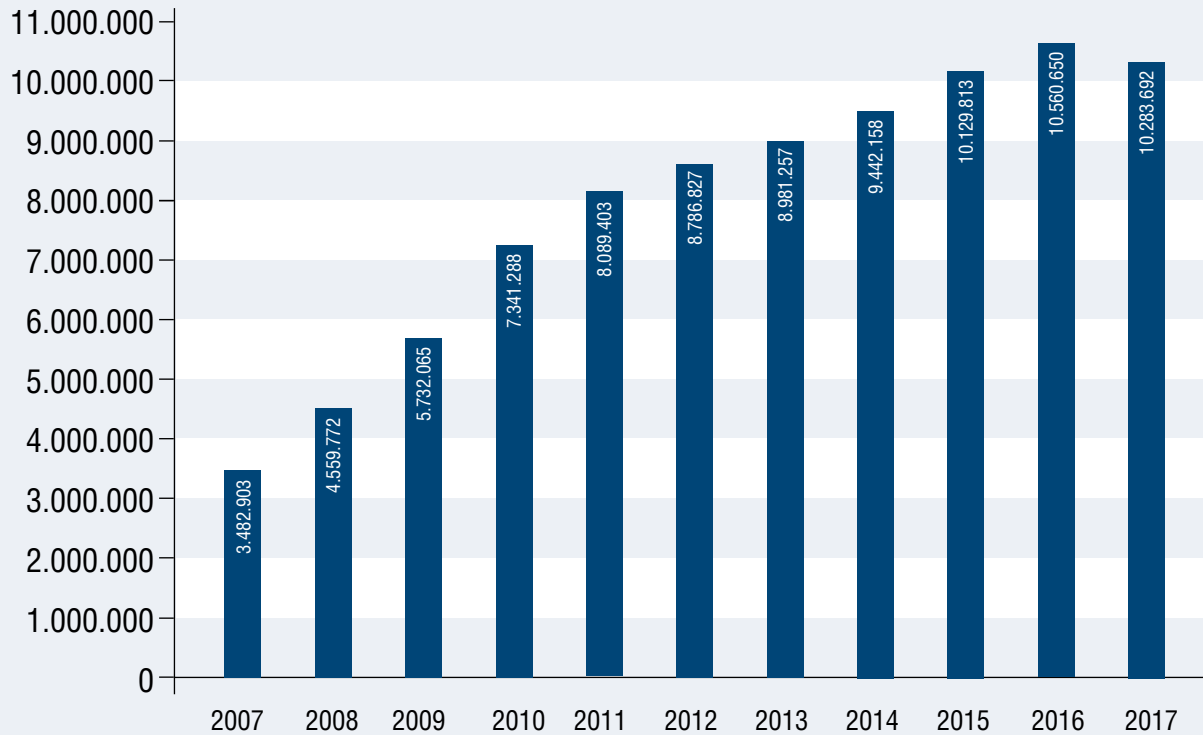
■ Erlöse ■ Aufwand



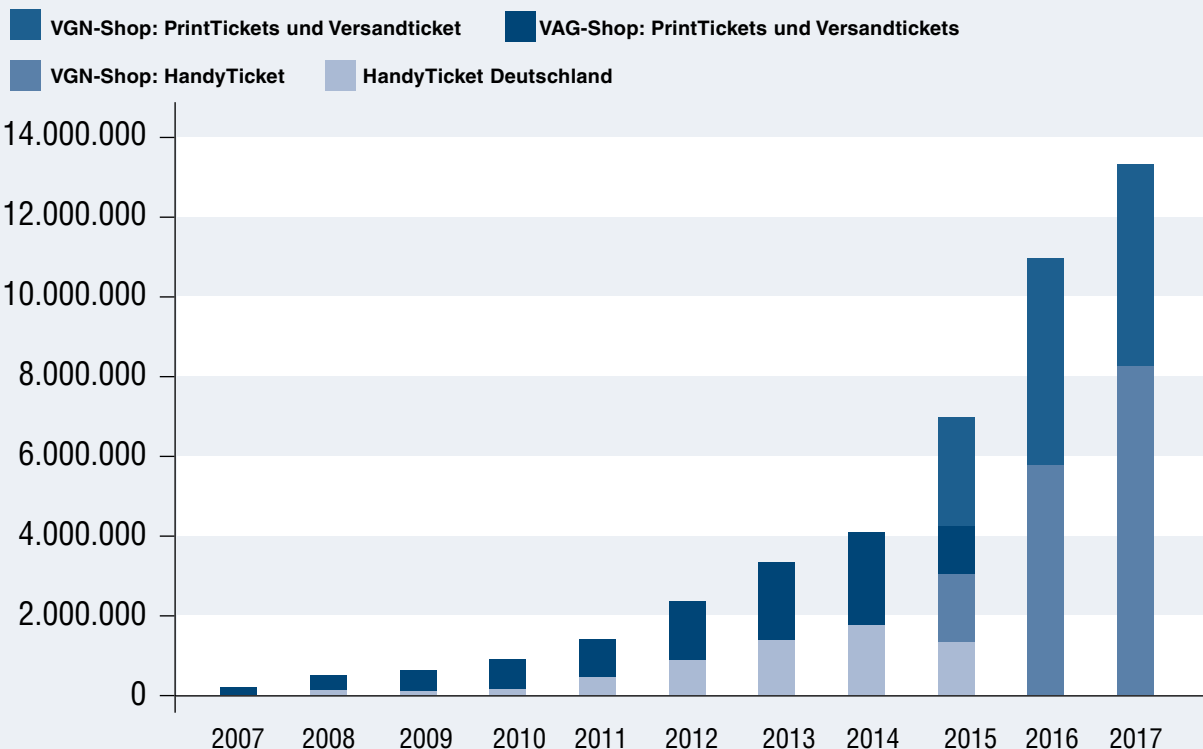
zum Teil Planwerte

Elektronische Dienste

Visits klassische und mobile Webseite



Umsatzentwicklung Onlineshops (alle Kanäle pro Jahr inkl. Semesterticket)





Impressum

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

Geschäftsführer:
Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Redaktion:
Barbara Lohss
Manfred Rupp

Bildnachweis:
DB AG/Claus Weber (S. 9 kleines Bild)
DB AG/Florian Liese (S. 7)
DB AG/Uwe Miethe (S.26)
elmografico (S. 28)
Fotolia/cmftoworks (S. 16 oben)
Fotolia/lensw0rld (Titel, S. 10)
Fotolia/meicasaa (S. 16 kleines Bild)
Fotolia/Welf Aaron (S. 29)
Stadt Greding (S. 30 Mitte)
Haßberge Tourismus im Naturpark Haßberge (S. 18 oben)
Hotel Vogelsburg (S. 30 oben)
Landkreis Fürth (S. 22)
Landratsamt Erlangen-Höchstadt/Heger (S. 21)
Stadt Lauf/Müller (S. 20 kleine Bilder)
Omnitrend (S. 27)
Stadtverkehr Schwabach/Schwarz (S. 32)
VDV eTicket Service GmbH & Co. KG (S. 11)
VAG/Claus Felix (S. 12, 15 unten, 25, 47)
VAG/Sabine Freudenberger (S. 3)
VAG/Susanne Jerosch (S. 23 kleines Bild)
VGN/Susanne Dassler (S. 31 kleines Bild, S. 32 oben)
VGN/Thomas Geiger (S. 9 oben)
VGN/Jonas Hüsam, (S. 20 oben, S. 30 unten)
VGN/Andreas Mäder (S. 6)
VGN/Manfred Rupp (S. 24)
VGN/Harald Sippel (S. 13, 14, 15)
VGN/Thorsten Wüst (S. 23 oben)
VGN/Gerhard Zuber (S. 19, S. 31 oben)
Werbeatelier Kolvenbach-Post (S. 8, 17, 18 kleine Bilder)

Gestaltung:
Instant Elephant UG, Kammerstein

Druck:
Hofmann Druck, Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

VAG	DB Regio Franken	ESTW ERLANGER STADTWERKE	infra fürth verkehr gmbh	STW3 STADTWERKE BAMBERG
DB Frankenbus	STADTWERKE Bayreuth	STADTVERKEHR SCHWABACH GMBH	GPV	GKV

Partner im VGN