



VERBUNDBERICHT 2008



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis



Inhaltsverzeichnis

Grußwort	3
Verbundgebiet und Gremien	4
Ereignisse	6
Geschäftsjahr 2008	10
Tarif	12
Berichte aus der Planung	14
Kundenkommunikation & Vertrieb	22
Werbung	28
Freizeitverkehr	30
Zahlen, Daten, Fakten	34
Impressum	47





Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg,
Vorsitzender des Zweckverbandes
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN)
2006 -2008

Liebe Leserinnen und Leser,

für das Jahr 2008 hat der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ein gutes Verkaufsergebnis vorgelegt. Erstmals haben seine Kunden mehr als 200 Millionen Fahrten im Jahr mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen. Das ist nicht nur ein wirtschaftlicher Erfolg für die Verkehrsunternehmen, es ist auch ein wichtiger Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Darüber hinaus entlastet der ÖPNV die Innenstädte vom Individualverkehr und steigert die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger.

Zur positiven Entwicklung hat auch der zwischenzeitlich starke Anstieg der Benzinpreise beigetragen. Wir können davon ausgehen, dass in der Zukunft die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs noch weiter zunehmen wird. Der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel setzt aber auch ein attraktives Verkehrsangebot voraus. Im Verbundgebiet findet die Bevölkerung ein weit verzweigtes Verkehrsnetz mit einem hohen Angebotsniveau vor, das es zu erhalten und auszubauen gilt. Dafür sind mehr als 90 Verkehrsunternehmen im VGN täglich im Einsatz. Die Landkreise, Städte und Gemeinden tragen durch die Bestellung von Verkehrsleistungen, ihre kommunalen Verkehrsunternehmen sowie durch Investitionen in Verkehrswege, Busbahnhöfe oder Park & Ride-Anlagen zur hohen Qualität bei. Die Akzeptanz des ÖPNV wird nicht zuletzt durch die Arbeit der Verbundgesellschaft gestärkt, so etwa durch die Reform des Zeitkartensortiments, den Kundenservice, das Engagement im Freizeitverkehr und die fachliche Kompetenz bei Planungsprojekten. Beispiele dafür geben die Beiträge in diesem Bericht.

Die Rückschau auf ein erfolgreiches Jahr verstellt nicht den Blick auf zukünftige Aufgaben und Entwicklungen. Das S-Bahn-Netz in der Region wird aktuell ausgebaut, die Streckenlänge verdreifacht sich mit der Fertigstellung. Es wird geprüft, inwieweit im Korridor Nord-Ost, auf der rechten Pegnitzstrecke und im Schnaittachtal, der Schienenverkehr mit einem S-Bahn-Standard ausgebaut werden kann. Der ZVGN setzt sich mit Nachdruck für eine weitere Untersuchung auch zum Westkorridor, der hoch belasteten Schienenstrecke Nürnberg – Fürth – Neustadt/Aisch – Würzburg ein. Hier ist zu befürchten dass der Nahverkehr durch die Trassenbelegung von Fern- und Güterverkehr zunehmend beeinträchtigt wird.

Sehr erfreulich ist die bevorstehende Erweiterung des Verbundgebietes mit der Vollintegration der Räume Bamberg und Bayreuth sowie eines Teils des Landkreises Haßberge in den VGN. Weitere Städte und Landkreise haben ihr Interesse an einem Beitritt bekundet. Die Metropolregion wächst so immer mehr zusammen und präsentiert sich zunehmend als gemeinsamer Verkehrsraum. Auch der VGN wird sich mit dem Beitritt der Oberzentren Bamberg und Bayreuth verändern. Das Verbundgebiet erhält einen stärker polyzentrischen Charakter mit entsprechend ausgerichteten Verkehrsströmen. Neue Partner kommen hinzu und gemeinsam werden alle den ÖPNV im Verbundraum weiter stärken und ausbauen.

Ihr
Dr. Ulrich Maly

Verbundgebiet und Struktur



Mit seinem Bedienungsgebiet von 11.750 Quadratkilometern ist der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg der flächenmäßig drittgrößte Verkehrsverbund Deutschlands. In seinem Einzugsbereich leben 2,2 Millionen Menschen.

Vollständig im Verbundgebiet liegt der Regierungsbezirk Mittelfranken, mit unterschiedlichen Anteilen werden auch alle angrenzenden Regierungsbezirke berührt. Zum 1. Januar 2010 werden die Städte und Landkreise Bamberg und Bayreuth komplett in den VGN integriert. Dann deckt das Verbundgebiet den gesamten Kernbereich der Metropolregion Nürnberg ab. Mit Teilen seines Gebietes tritt auch der Landkreis Haßberge dem Verbund bei.

● Die Aufgabenträger

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

Als operatives Organ der Aufgabenträger koordiniert der Zweckverband

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

● Die Verkehrsunternehmen

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

● Die Verbundgesellschaft

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

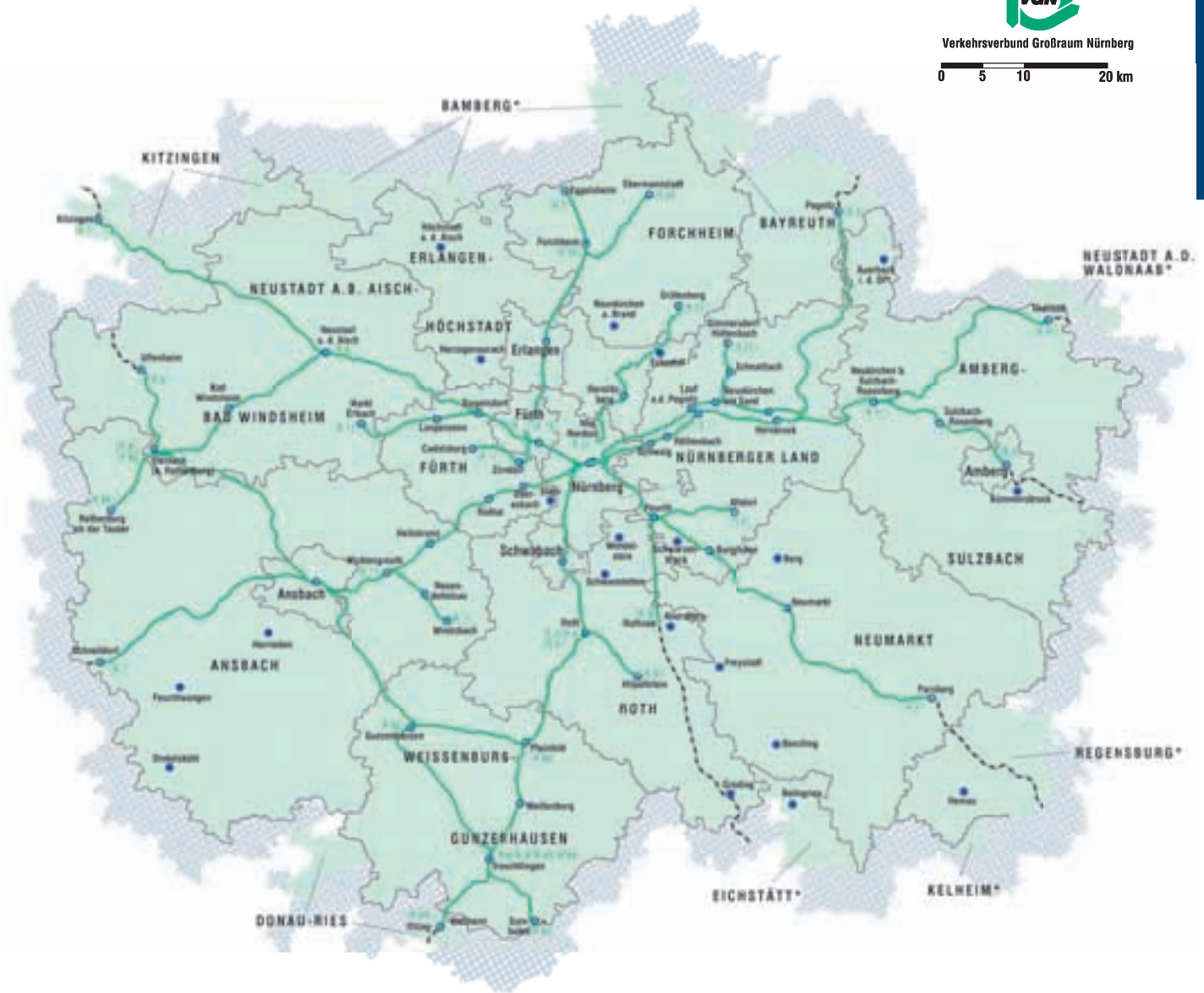


Verbundgebiet



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

0 5 10 20 km



Legende:

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



Erfolg nach Plan: Die



Die automatische U-Bahn-Linie U3 hat sich bewährt. Seit einem Jahr – die Linie ging in Nürnberg am 14. Juni 2008 in Betrieb – mit einer extrem hohen Verfügbarkeit von über 99 Prozent.

Die neue Linie, die zwischen den Bahnhöfen Gustav-Adolf-Straße und Maxfeld verkehrt, ist zuverlässig und pünktlich. Durch die Verfügbarkeit von 99 Prozent sind von Anfang an kaum Fahrten ausgefallen. Schon in den ersten Betriebswochen zeigte sich, dass die Mitarbeiter der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg das System souverän beherrschen.

Die U3 wurde von den Fahrgästen von Beginn an vorbehaltlos angenommen. Dies war sicher nicht zuletzt das Ergebnis der intensiven und ausführlichen Informationspolitik der VAG im Vorfeld. Bereits zur zentralen Eröffnungsfeier am U-Bahnhof Gustav-Adolf-Straße mit nationalen und internationalen Gästen aus Politik und Wirtschaft waren viele Bürger und Bürgerinnen gekommen wie auch zu den anschließenden Festen an den beiden Endbahnhöfen der U3 mit Live-Musik, Kabarett und Kinderprogramm.

Heute bietet die VAG täglich rund 370 Fahrten zwischen Gustav-Adolf-Straße und Maxfeld an, samstags sind es 290, an Sonn- und Feiertagen 220. An einem durchschnittlichen Werktag nutzen circa 43.000 Fahrgäste die neue Linie. Im ersten Jahr waren es insgesamt 13 Millionen.

Die U3 ist Deutschlands erste vollautomatisierte U-Bahn-Linie, die sich

zudem im Mischbetrieb mit einer konventionellen Linie, der U2 (Röthenbach – Flughafen), einen gemeinsamen Streckenabschnitt teilt. Nahezu gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der U3 begannen die Siemens AG und die VAG als Generalunternehmen, die bestehende U-Bahn-Linie U2 zu automatisieren. Die U2 ist weltweit die erste konventionelle U-Bahn-Linie, die ohne Betriebsunterbrechung umgerüstet wird.

Finanziert wird das Projekt, das im ersten Abschnitt 325 Millionen Euro kostet, im Wesentlichen vom Bund, dem Freistaat Bayern, der Stadt Nürnberg und der VAG. Wird die U3 wie geplant von Gebersdorf im Südwesten der Stadt zum Nordwestring gebaut, fallen insgesamt 110 Millionen für die Automatisierung an, 140 Millionen für die Beschaffung von 37 Doppeltriebwagen DT3 und 360 Millionen für den Strecken- und Bahnhofsbaue. Die U3 kostet damit im Endausbau, inklusive Automatisierung der U2, rund 610 Millionen Euro.

Wenn auch die Investitionskosten höher als bei einer konventionellen U-Bahn sind, fallen bei einer automatischen U-Bahn niedrigere Betriebskosten an. Durch optimierte Beschleunigungs-, Fahr- und Bremsvorgänge wird weniger Energie verbraucht. Auch die Tatsache, dass die VAG keine Fahrer für den Betrieb der U3 einstellen musste,

wirkt sich positiv auf die Betriebskosten aus und führt dazu, dass das Projekt in überschaubarer Zeit refinanziert ist. Mit Blick auf die Kunden ist es besonders erfreulich, dass die VAG nun auch umfassend qualifiziertes Servicepersonal zur Verfügung hat, das den Fahrgästen an den Bahnhöfen und in den Zügen als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Die automatische U-Bahn Nürnberg hat inzwischen weltweit Interesse geweckt. 2009 fand in Nürnberg ein Branchentreffen statt, bei dem sich 40 Nahverkehrsexperten unter anderem aus Moskau, Paris, Madrid, Amsterdam, London, Brüssel und Hongkong über die Herausforderungen bei der Automatisierung von bereits bestehenden U-Bahn-Linien austauschten.

Das Nürnberger Projekt wurde auch mehrfach ausgezeichnet: beispielsweise mit dem Design-Award der Railway Interior Expo in Amsterdam und mit der Silberurkunde des Innovationspreises der Deutschen Wirtschaft. Zuletzt – im Juli 2009 – erhielten Siemens und VAG auch den Sonderpreis 2009 des CNA für die Einführung des automatischen U-Bahn-Systems, das weltweit das erste im Mischbetrieb und das erste ist, das bei laufendem Betrieb umgestellt wird.





Im Takt durch Mittelfranken

Mit dichterem Takt am Wochenende und mehr Zügen morgens sowie in den späten Abendstunden ist die Mittelfrankenbahn seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 unterwegs. 3,2 Millionen Zugkilometer umfasst die Verkehrsleistung pro Jahr, das sind 400.000 mehr als vor dem Start mit neuem Namen und neuen hochmodernen Fahrzeugen.

Das sogenannte Dieselnetz Nürnberg umfasst sieben der Regionalbahnlinien im VGN: die Strecken Nürnberg – Neuhaus/Pegnitz (R3), Nürnberg – Neunkirchen a. S. – Simmelsdorf (R31), Neustadt a. d. Aisch – Steinach (R81), Steinach – Rothenburg o. d. Tauber (R82) sowie die Rangau-bahn (R11), Zenngrundbahn (R12) und Gräfenberg-bahn (R21). Im Netz der Mittelfrankenbahn fahren seither 27 moderne Fahrzeuge der Baureihe VT 648, genannt LINT (Leichte Innovative Nahverkehrs-Triebwagen). Über 70 Millionen Euro ließ DB Regio sich diese Investition kosten. Die neuen Fahrzeuge sind klimatisiert und insbesondere behindertenfreundlich. Zwei Mehrzweckabteile bieten ausreichend Platz für Rollstühle aber auch Kinderwagen und bis zu zehn Fahrräder. Überfahrampen garantieren Rollstuhlfahrern den problemlosen Ein- und Ausstieg an allen Haltestellen. Zur Ausstattung gehört außerdem ein behindertengerechtes WC. Weiterer Vorteil: Die neuen Triebzüge sind echte Sprinter, neben einer Geschwindigkeit von 120 km/h bieten sie eine hohe Beschleunigung, was die Fahrzeiten auf den Strecken verkürzt.

● Ausgiebig getestet

Bewährt haben sich die LINT-Züge schon in anderen Regionen Deutsch-

lands. In Bayern nahm die Mittelfrankenbahn am 30. April 2008 das erste Fahrzeug in Betrieb. Der Zug wurde von Staatsministerin Emilia Müller und dem Vorsitzenden der Regionalleitung DB Regio Bayern, Norbert Klimt, feierlich dem Einsatz übergeben. Sukzessive wurden alle Teilstrecken mit den neuen Fahrzeugen in Betrieb genommen, dabei hatte jeder Zug 6.000 Testkilometer zu absolvieren. Der offizielle Start der Mittelfrankenbahn erfolgte im Beisein von Staatssekretärin Katja Hessel mit einem Bahnhofsfest am 14. Dezember 2008.

● Erweitertes Betriebskonzept

Besondere Aufmerksamkeit erhielt die Mittelfrankenbahn in den Wochen nach ihrem Start. Kapazitätsprobleme bei wenigen Pendler- und Schülerzügen schlugen in der Öffentlichkeit hohe Wellen. Gemeinsam mit der BEG hat DB

Regio ein zweistufiges Lösungskonzept entwickelt um in den betreffenden Zeitalagen mehr Sitzplätze anbieten zu können. Es sieht bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 an Schultagen den Einsatz von Zügen der Baureihe VT 614 vor. Mit den dabei frei werdenden VT 648 können an anderer Stelle voll besetzte Züge verstärkt werden.

Ab Dezember 2009 wird der Betrieb auf der Gräfenbergbahn auf den VT 642 umgestellt, moderne Fahrzeuge, die sich schon vorher auf dieser Strecke bewährt haben. Anstelle von sechs Zügen der Reihe VT 648 werden dann acht VT 642 eingesetzt. Auf den anderen Strecken kommen durchgängig die 27 neuen VT 648 zum Einsatz, womit bis zum Ende der Vertragslaufzeit die Mittelfrankenbahn komplett mit modernen Zügen und mehr Sitzplätzen betrieben werden kann.



Ereignisse des Jahres

Der Stadtverkehr Schwabach ist seit 1. Dezember 2008 durch einen neuen Gesellschafter im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) vertreten.

Im Zuge einer Neufassung des Verkehrsdurchführungsvertrages zwischen der Stadt Schwabach und dem Verkehrsunternehmen Wutzer übernahm die Stadtverkehr Schwabach GmbH die Stammeinlagen in der Verbundgesellschaft von der bisherigen Gesellschafterin Wutzer Linienverkehr GmbH. Vertreter in der Gesellschafterversammlung des VGN wurden die beiden Geschäftsführer der Stadtverkehr Schwabach GmbH Winfried Klingler und Dipl.-Ing. Hubert Maier. Die Konzessionen der fünf Schwabacher Linien liegen bei der Stadtverkehrsgesellschaft, die Verkehrsdurchführung verblieb wie bisher bei der Wutzer Linienverkehr GmbH.

● Mann der ersten Stunde

Mit der Abtretung der Gesellschafteranteile an der Verbundgesellschaft gab Karl-Ludwig Wutzer, Geschäftsführer der Wutzer Linienverkehr GmbH, auch seine verantwortliche Position im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg auf. Damit verließ ein Mann der ersten Stunde den Kreis der Gesellschafter. Am 19. Dezember 1986 unterzeichnete er mit den Vertretern der Deutschen Bundesbahn sowie der VAG, der

Fürther und Erlanger Stadtwerke den Gesellschaftsvertrag der VGN GmbH. Als letzter der Unterzeichner blieb er bis Ende November 2008 im Amt. Begonnen hatte Karl-Ludwig Wutzers Tätigkeit schon vor 1986. Damals war er bereits als jüngstes Mitglied der APÖN (Arbeits- und Planungsgemeinschaft zur vorbereitenden Untersuchung des öffentlichen Nahverkehrs) für den VGN aktiv. Wutzers Engagement kam dem Verkehrsverbund somit über ein Vierteljahrhundert zugute. Für seinen einmaligen und langjährigen Einsatz dankt die VGN GmbH ihm im Namen aller Partner.

„Es war eine schöne und spannende Zeit. Gerade am Anfang gab es Stolpersteine und manchmal hat es auch geknirscht. Aber wir haben unser gemeinsames Ziel nie aus den Augen

verloren und uns immer geeinigt“, stellt Wutzer rückblickend fest. „Die Zusammenarbeit mit den Vertretern der Verkehrsunternehmen, des Freistaates Bayern, der Regierung von Mittelfranken, der Kommunen und den Mitarbeitern der Verbundgesellschaft ist immer angenehm und kollegial gewesen.“

Aus dem Berufsleben scheidet Karl-Ludwig Wutzer aber keineswegs aus: Als Geschäftsführer der Wutzer Linienverkehr GmbH ist er weiterhin beratend tätig. So wird er auch in Zukunft die Interessen des ÖPNV in Schwabach und im VGN vertreten. Darüber hinaus ist Wutzer Vorstandsmitglied und Bezirksvorsitzender für Mittelfranken im LBO, Mitglied im Verkehrsausschuss der IHK Nürnberg sowie Mitglied im Aufsichtsrat der Derpart Reisevertrieb GmbH.



Eine personelle Änderung gab es im Frühjahr 2008 auch im zweiten wichtigen Gremium des VGN: In der Sitzung des Grundvertragsausschusses (GA) am 8. April wählten die Vertreter der Gebietskörperschaften mit Dr. Thomas Bauer einen neuen Vorsitzenden.

● Neuer Vorsitzender

Bereits seit 1. Januar 2008 ist er Regierungspräsident von Mittelfranken. In beiden Funktionen folgte er seinem Vorgänger Karl Inhofer, der sich im Dezember 2007 in den Ruhestand verabschiedete.

In Mittelfranken war Dr. Thomas Bauer im Laufe seines beruflichen Werdegangs schon mehrfach in verantwortlicher Position tätig, aber auch weit darüber hinaus. Im Juni 1987 trat der gebürtige Nürnberger als Regierungsrat bei der Regierung von Mittelfranken in den Dienst des Freistaats. Im September desselben Jahres wurde Dr. Thomas Bauer Referent im Bayerischen Staatsministerium des Innern im Sachgebiet „Kommunale Zusammenarbeit und Kommunale Wirtschaft“. 1990 – 1992 wurde er als Berater an das

Ministerium des Innern der Deutschen Demokratischen Republik sowie an das Thüringer Innenministerium abgeordnet.

Danach war er Stellvertreter im Amt und Abteilungsleiter am Landratsamt Fürth sowie Pressesprecher der Regierung von Mittelfranken. Im Februar 2000 wurde Dr. Bauer Leiter des Ministerbüros im Bayerischen Innenministerium. Nach vier Jahren kehrte er an die Regierung von Mittelfranken zurück, 2007 wurde er zum Regierungsvizepräsidenten ernannt.

Dr. Bauer kennt die Region und ist vertraut mit allen Fragen der kommunalen Zusammenarbeit. Auf Zusammenarbeit kommt es ihm auch in seiner Funktion als GA-Vorsitzender an. Das wurde in seiner kurzen Ansprache nach der Wahl



deutlich: „Der VGN ist aufgebaut auf gegenseitigem Vertrauen, gegenseitigem Geben und Nehmen und wird nur dann auf Dauer Bestand haben, wenn die Bereitschaft vorhanden ist, berechnete Interessen aller Mitglieder zu respektieren.“ Sein Ziel sei es, „nicht einfach nur Mehrheitsentscheidungen herbeizuführen, sondern vor allem Konsens, auch in den Punkten, in denen nicht unbedingt Einstimmigkeit notwendig ist“, betonte Dr. Bauer.

● OVf jetzt Frankenbus

Nicht nur in den Gremien, auch beim Omnibusverkehr Franken (OVf) hat sich etwas geändert: Pünktlich zum 20jährigen Bestehen setzt er auf einen neuen Markenauftritt als „DB Bahn Frankenbus“.

Damit soll einerseits die regionale Verankerung und andererseits die Zugehörigkeit zur leistungsstarken Mobilitätskette der DB betont werden. Sichtbar wird diese durch das für die DB typische „Verkehrsrot“. Die Umsetzung des neuen Markenauftritts soll bis Ende 2010 bundesweit bei allen Busgesellschaften der DB Stadtverkehr abgeschlossen sein.



Die Buslinien führen durch Franken, Teile der Oberpfalz und in das benachbarte Baden-Württemberg. Zusammen mit rund 240 privaten, mittelständischen und kommunalen Verkehrsunternehmen bedient der Frankenbus heute 277 Linien und fährt dabei jährlich über

48 Millionen Kilometer. Täglich nutzen über 137.000 Fahrgäste das Angebot. Bereits mehr als die Hälfte der knapp 300 Busse werden mit umweltfreundlichem Erdgas betrieben.





Fahrgastrekord und höhere Einnahmen

Einen Fahrgastrekord kann der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) für das Jahr 2008 verbuchen: Mit den stärksten Fahrgastzuwächsen seit 2001 wurde erstmals die 200-Millionen-Marke geknackt.

Insgesamt 203,94 Millionen Fahrten haben die VGN-Kunden mit Bus und Bahn zurückgelegt. Das sind 2,6 Prozent oder 5,1 Millionen Fahrten mehr als im Jahr zuvor.

Auch im Bundesvergleich steht der VGN gut da: Deutschlandweit meldete der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für 2008 eine Zunahme von 1,7 Prozent. Überdurchschnittlich haben die Weitfahrer im VGN zugelegt, mit 3,3 Prozent mehr Fahrten auf dem Weg zur Arbeit und auch in der Freizeit. Sie profitierten besonders vom Preisvorteil gegenüber der Fahrt mit dem PKW. Rückenwind bekam der ÖPNV durch den rasanten Anstieg der Benzinpreise vor allem in der ersten Jahreshälfte. Mit der Sensibilisierung für den Preis setzten sich die Bürger zudem intensiver mit den Ticketangeboten, dem hohen Angebotsniveau und den Serviceleistungen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg auseinander.

Das Plus bei den Fahrgästen machte sich auch auf der Einnahmenseite erfreulich bemerkbar. Insbesondere durch die Zunahmen bei den längeren Strecken stiegen die Einnahmen überproportional um 8,3 Prozent auf 220,45 Millionen Euro. Die Anhebung der Fahrpreise um durchschnittlich 2,4 Prozent zum Jahresanfang 2008 konnte somit mehr als realisiert werden.

● Stärkerer Absatz

Die stärksten Zuwächse bei den Verkäufen wiesen die Einzelfahrausweise und TagesTickets auf. So ergab sich ein Plus von rund 370.000 Einzelfahrscheinen (+2,9%) sowie 327.000 TagesTickets (+11,5%). Insgesamt wurden knapp 13 Millionen Einzelfahrkarten und 3,2 Millionen TagesTickets verkauft. Positiv war auch die Entwicklung im Freizeitverkehr: Das TagesTicket Plus verzeichnete seinen größten Zuwachs seit seiner Einführung im Jahr 1999, die Absatzzahlen stiegen hier um 7,0 Prozent. Ein deutliches Plus zeigt die Verkaufsstatistik des VGN für das Bayern-Ticket und das Schönes-Wochenende-Ticket. Diese Ergebnisse machen deutlich, dass auch im Freizeitverkehr immer öfter auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen wird.

● Zeitkarten im Aufwind

Erfreulich war auch die Entwicklung bei den Zeitkarten. Der Anstieg der Benzinpreise veranlasste vor allem viele Pendler zum Umsteigen. So konnte der VGN beim JahresAbo ein Plus verbuchen, um rund 2.100 (+4,4 %) nahm die Zahl seiner Nutzer zu. In der Summe lag der Zuwachs aller Abos (JahresAbo, FirmenAbo, Kurzzeitabos) bei 4,9 Prozent, rund 70.000 Kunden waren im Jahr 2008 mit einem Abo des VGN unterwegs.

Insgesamt war der Absatz bei den Zeitkarten geprägt von der Umsetzung der ersten Stufe der sogenannten Zeitkartenreform. Ausgangspunkt war eine Anpassung des Preises für die MobiCard an die im Lauf der Jahre gestiegene Nutzung dieser Fahrkarte durch ihre Übertragbarkeit sowie die Mitnahme weiterer Personen. Im Gegenzug wurden drei günstigere Tickets eingeführt, die Solo 31 sowie die beiden Abos mit kurzer Laufzeit, Abo 3 und Abo 6. Das Sortiment der Zeitkarten wurde also erweitert und klar nach Leistungsmerkmalen strukturiert. Letztlich konnten die erwarteten Wanderungsbewegungen zwischen einzelnen Tickets festgestellt werden. Die Bilanz aus den Verkäufen der 31-Tage-MobiCard, des JahresAbos sowie der neuen Abos und der Solo 31 ist ebenfalls erfreulich: in der Summe wurden über 43.000 Zeitkarten mehr verkauft. Das Ziel, mehr Stammkunden zu gewinnen, wurde 2008 mit der Reform der Zeitkartenstruktur also erreicht.

● Licht und Schatten

Bedenklich stimmt allerdings die Entwicklung im Ausbildungsverkehr, sein Anteil am Gesamtvolumen beträgt ein Viertel aller Fahrgeldeinnahmen. Zwar gab es hier im letzten Jahr noch ein leichtes Plus, hauptsächlich getragen durch Auszubildende, Studenten und Schüler der Oberstufe. Seit September 2008 muss der VGN jedoch einen Rück-

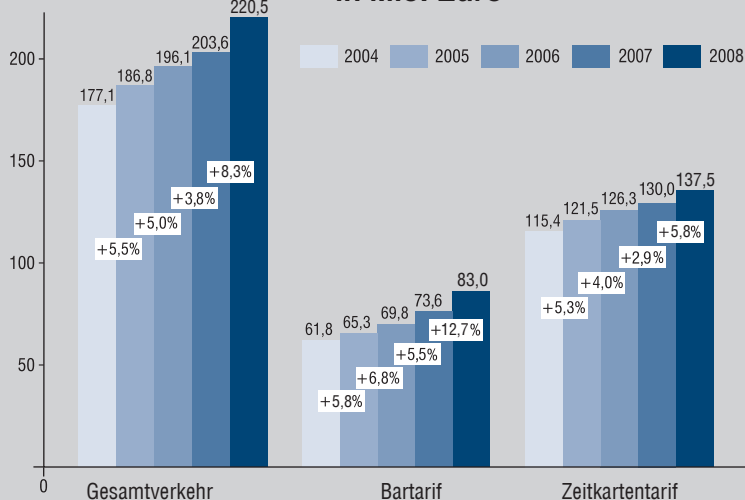


gang der Schülerzahlen mit kostenfreiem Schulweg sowie des entsprechenden Absatzes an Monatsmarken feststellen. Setzt sich diese Entwicklung weiter fort, hat das spürbare Auswirkungen für diejenigen Verkehrsunternehmen, die überwiegend vom Schülerverkehr leben. Vor allem im ländlichen Raum bilden die Schülerfahrten das Rückgrat des Fahrtenangebotes, häufig werden die sonstigen Fahrten von den Einnahmen aus dem Schülerverkehr mitfinanziert. Brechen diese weg, dann dürften dort Bedarfsverkehre eine zunehmende Rolle spielen.

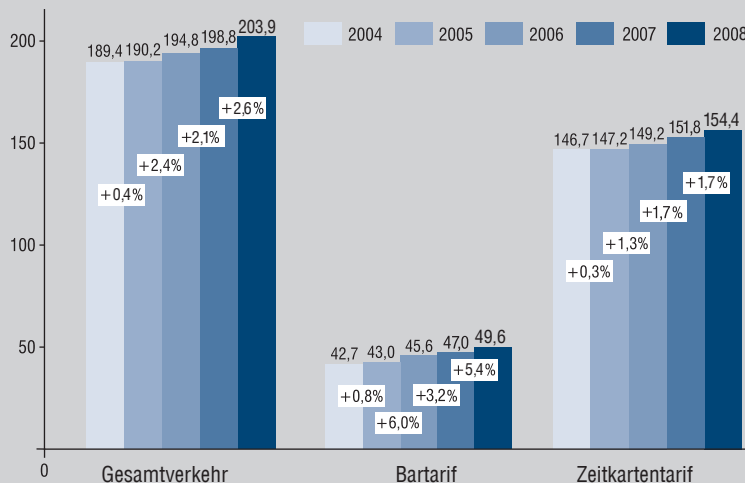
Neben den Marketingaktivitäten leisteten wie erwähnt der zeitweise hohe Benzinpreis, aber auch die lange Zeit günstige Konjunkturlage ihren Beitrag zu der insgesamt positiven Geschäftsentwicklung. Für die Zukunft zeigen sich allerdings auch Risiken und Unwägbarkeiten. Die sinkenden Schülerzahlen müssen im Auge behalten werden. So hat der Anstieg der Benzinpreise in der Zwischenzeit zumindest eine Atempause eingelegt. Den Einflüssen der Wirtschaftskrise wird sich aber auch die Nahverkehrsbranche nicht entziehen können. Trotzdem ist es Ziel des VGN, die guten Ergebnisse der letzten Jahre mindestens zu halten.



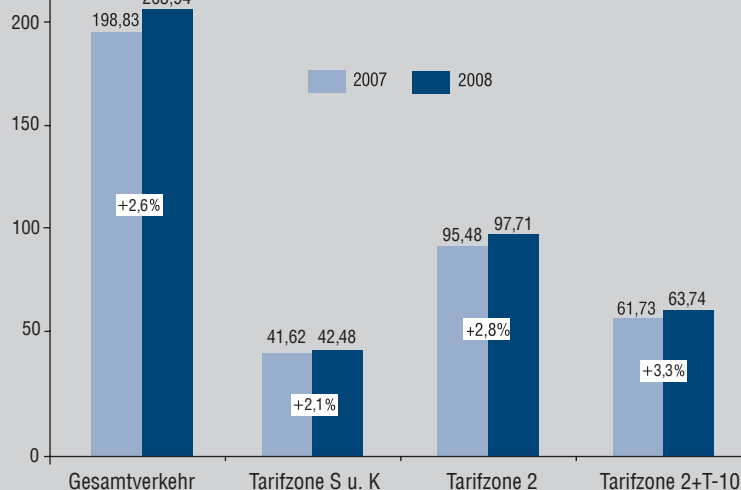
Fahrgeldeinnahmen seit 2004 in Mio. Euro



Fahrgäste seit 2004 ÖV-Fahrten in Mio.



ÖV-Fahrten in den Tarifstufen in Mio.



Erfolgreiche Reform

Mehr Transparenz und Tarifgerechtigkeit sowie eine Steigerung der Erträge waren die Ziele der Reform des Zeitkartensortiments, die zum Jahresanfang 2008 in einer ersten Stufe umgesetzt wurde. Die Verkaufszahlen bestätigen deren Erfolg.

Ausgangspunkt war eine Anpassung des Preises der MobiCard an die im Lauf der Zeit erheblich gestiegene Nutzung der Fahrkarte durch ihre Übertragbarkeit und die Mitnahme weiterer Personen. Im Gegenzug wurden als Alternativen drei günstigere Tickets eingeführt: die Solo 31 sowie die beiden Abos mit kurzer Laufzeit, Abo 3 und Abo 6. Das Sortiment der VGN-Zeitkarten wurde somit ergänzt und die Preise klar nach Leistungsmerkmalen gestaffelt.

Der Blick in die Verkaufsstatistik zeigt ein insgesamt erfreuliches Ergebnis. Bei den Stückzahlen wie auch den Erlösen haben die Zeitkarten zugelegt: Insgesamt nahm der Absatz um 3,57 Prozent zu, die Einnahmen erhöhten sich um 5,75 Prozent. Betrachtet man gezielt die Tickets für Berufspendler, dann lassen sich die Wirkungen der Zeitkartenreform deutlich ablesen. Bezogen auf Monatswertmarken wurden hier im Gesamtjahr über 50.000 Fahrkarten mehr verkauft.

Wie erwartet verringerte sich der Absatz der 31-Tage-MobiCard (Rückgang um 8.636 Stück oder 2,85 Prozent), Insbesondere die Solonutzer, die weder die Übertragbarkeit noch die Mitnahmemöglichkeit nutzen, dürften zu den preisgünstigeren Alternativen gegriffen haben. Nach der nur geringen Preisanhebung in der ersten Stufe ist die Abwanderung zu anderen Fahrkarten jedoch sehr moderat ausgefallen. Ihr gegenüber stehen fast 18.500 verkaufte Solo 31, der Rückgang der MobiCard wurde damit mehr als kompensiert.

Vor allem in den niedrigeren Preisstufen wirkte sich die überdurchschnittliche Anhebung des Preises für die MobiCard

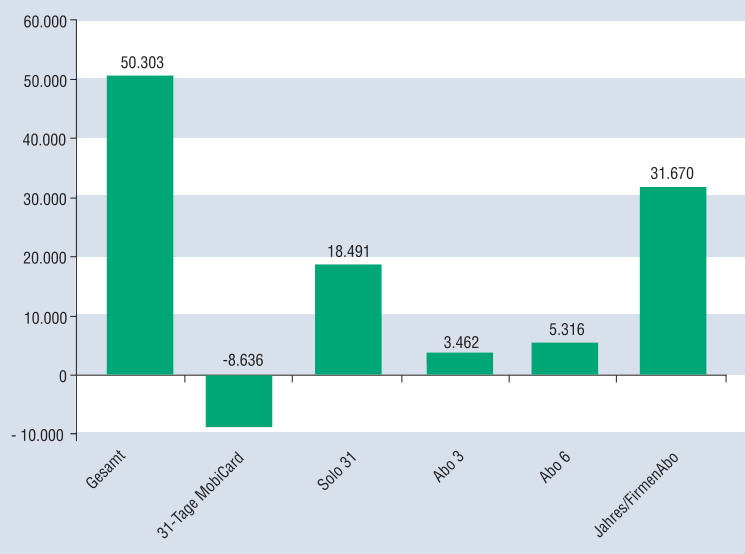
kaum aus. Der Mehrwert durch die Mitnahme und Übertragbarkeit überstieg offenbar den vergleichsweise geringen Preisaufschlag. Lediglich in den oberen Tarifstufen, machte sich die Verteuerung mit zweistelligen Abwanderungsquoten bemerkbar, bei allerdings geringen Stückzahlen. Die Weitfahrer dürften wohl weniger den Prozentsatz der Anhebung als den entsprechenden absoluten Betrag der Erhöhung wahrgenommen haben. In den oberen Tarifstufen wurde die Abwanderung von der MobiCard aber nahezu 1:1 durch Käufe der Solo 31 ausgeglichen.

● Abos legten zu

Um fast fünf Prozent nahm der Absatz der Abos zu. Von den jährlichen Abonnements, JahresAbo und Firmen-

Abo, wurden 31.670 Stück (monatliche Abbuchungen) mehr verkauft als im Jahr zuvor. Dieses deutliche Plus steht durchaus im Zusammenhang mit der Benzinpreisentwicklung. Früchte trug aber auch die Kommunikation zur Zeitkartenreform. Durch Werbung und Öffentlichkeitsarbeit wurde umfassend über das neu strukturierte Zeitkartensortiment und die verschiedenen Alternativen informiert. Auf niedrigerem Niveau etablierten sich die Kurzzeitabos, die oft zur Überbrückung oder testweise gewählt wurden. Zum Jahreswechsel 2009 wurde schließlich das JahresAbo Plus eingeführt. Es bietet gegen einen Preisaufschlag von 9,5 Prozent werktags ab 19 Uhr sowie am Wochenende noch die Möglichkeit der Mitnahme weiterer Personen. Die Palette der Zeitkarten wurde somit durch eine familienfreundliche Variante ergänzt. ○

Zuwächse bei den Zeitkarten
Basis Monatswertmarken





Solo 31

Getestet und für gut befunden

Die Verkaufsergebnisse sprechen für das neu strukturierte Zeitkartensortiment. Über deren Analyse hinaus wollte es der VGN genauer wissen und hat Kunden zu ihrer Kaufentscheidung und der Zufriedenheit mit den neuen Tickets befragt.

Die Untersuchung sollte außerdem Aufschluss geben über das jeweilige Nutzungsverhalten und die Struktur dieser Kundengruppe. Im Rahmen der Studie wurden 1035 Käufer der betreffenden Tickets telefonisch durch das Institut Target Group befragt. Die Käufer der drei neuen Tickets waren vorher zum großen Teil mit der 31-Tage-MobiCard unterwegs. So gaben 27,4 Prozent der Befragten mit einer Solo 31 an, früher die MobiCard genutzt zu haben. In annähernd dieser Größenordnung trifft das auch auf die Käufer der beiden Abos zu (23,8 bzw. 25,2%). Diese Wanderungen zwischen den Tickets waren erwartet worden und strategischer Bestandteil der Zeitkartenreform. Gerade für Personen, die weder die Mitnahmemöglichkeit noch die Übertragbarkeit der MobiCard nutzen wollen, wurden die entsprechend günstigen Alternativen geschaffen.

Doch auch aus dem so genannten Barverkehr wechselten viele Kunden zu den neuen Angeboten. Zum Beispiel waren gut ein Fünftel der Inhaber eines Abo 3 vorher Nutzer von Streifenkarten, 13 Prozent fuhren bislang mit Einzelfahrausweisen. Diese und weitere Ergebnisse sind ein Indiz dafür, dass mit den neuen Tickets viele Kunden animiert

wurden, sich längerfristig oder intensiver auf die öffentlichen Verkehrsmittel einzulassen. Besonders erfreulich: Rund ein Fünftel der Befragten nutzten vorher die öffentlichen Linien überhaupt nicht. In diesen Fällen handelt es sich also um Neukunden, die mit den neuen Zeitkarten für den ÖPNV gewonnen werden konnten.

● Hohe Akzeptanz

Nach ihrer Zufriedenheit mit dem jeweiligen Ticket befragt, zeigten sich 81,4 bis 89,5 Prozent der Kunden vollkommen oder sehr zufrieden. Mindestens zufrieden mit ihrer Fahrkarte waren in der Summe 98 Prozent. Die gute Bewertung drückt sich auch in der Bereitschaft aus, die Karte weiterzuempfehlen: Über 90 Prozent wollen das auf jeden Fall oder wahrscheinlich tun.

Zudem bleiben viele der Käufer dem neuen Ticket treu, das gilt besonders für die Kunden mit einer Solo 31 (55,9 Prozent). Etwa die Hälfte der Befragten, die vorher die 31-Tage MobiCard nutzten, will zukünftig wieder dieses bewährte Ticket kaufen. Vermutlich möchten sie auf die Mitnahmemöglichkeit und Übertragbarkeit doch nicht verzichten. In

geringerem Maße entschieden sich die Inhaber eines Kurzzeitabos für einen neuen Abschluss (30,2 bzw. 26,2 Prozent). Das dürfte daran liegen, dass diese Fahrkarten übergangsweise genutzt wurden. Auch waren viele Kunden zum Zeitpunkt der Befragung noch unentschlossen. Gleichwohl zeigt sich aber, dass gerade Abo 3 und Abo 6 häufig das Einstiegsangebot im Zeitkartensegment darstellten: 15,3 Prozent der Käufer eines Abo 3 sowie 16,2 Prozent der Inhaber eines halbjährlichen Abos haben sich im Anschluss für ein JahresAbo entschieden. Allerdings bewegen sich die Absatzzahlen der beiden Abos mit kurzer Laufzeit noch auf eher niedrigem Niveau. Die nächsten Jahre werden zeigen, inwieweit sich diese weiter entwickeln oder die beiden Angebote nur test- und übergangsweise gekauft werden.

Insgesamt zeigte die Untersuchung aber, dass die neuen Angebote durchaus attraktiv sind, die Kundenbindung erhöhen und darüber hinaus auch neue Kunden generieren. Die Erweiterung des Sortiments und die übersichtliche Preisstruktur wurden von den Fahrgästen honoriert.



DIVAN – Planungs- grundlage für alle

Eine gemeinsame Datengrundlage für Verkehrsuntersuchungen im Großraum Nürnberg liefert die Verkehrsdatenbasis DIVAN. Voraussichtlich Ende 2009 wird das umfangreiche und komplexe Projekt abgeschlossen. Doch schon seit 2008 bauen mehrere Untersuchungen in Nürnberg und der Region auf vorliegenden DIVAN-Daten auf.

Einzigartig ist DIVAN (Datenbasis für intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg) durch die Zusammenführung von Strukturdaten und Nachfragedaten aus dem Individualverkehr sowie dem ÖPNV. Verkehrsplanern aus unterschiedlichen Bereichen steht damit eine umfassende und vor allem einheitliche Datenquelle zur Verfügung. Dies erhöht die Vergleichbarkeit verschiedener Untersuchungen und Gutachten und schafft Transparenz. In Auftrag gegeben wurde das Projekt vom Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) und der bayerischen Straßenbauverwaltung – inzwischen vertreten durch die Autobahndirektion Nordbayern. Den Zuschlag erhielt das Ingenieurbüro SSP Consult, beteiligt sind Planer aus den Städten Nürnberg, Fürth und Erlangen, dem Landkreis Fürth, dem Straßenbauamt Nürnberg und der Verbundgesellschaft.

● Flächendeckend

Die Datenbasis umfasst Informationen zu ganz Mittelfranken sowie den Landkreisen Forchheim (Oberfranken) und Neumarkt (Oberpfalz). Für den gesamten Regionalen Nahverkehrsraum wurden in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden grundlegende Strukturdaten erhoben. Weitere Quellen

waren amtliche Statistiken des Freistaats sowie von Städten. Damit stehen nun flächendeckend Strukturinformationen zu Einwohnerzahlen, Arbeits- und Ausbildungsplätzen, der Lage wichtiger Zielpunkte im Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie im Freizeitverkehr zur Verfügung. Auch Mobilitätskenndaten wurden eingearbeitet, sie stammen aus der Verkehrsplanung sowie aus Haushaltbefragungen in der Region.

● Verkehrsnetze

Zweites grundlegendes Element der Datenbasis sind die vorhandenen Verkehrsnetze. Zum Individualverkehr (IV) sind in DIVAN für jeden Streckenabschnitt Angaben zum Ausbauzustand, der Kapazität und den möglichen Geschwindigkeiten hinterlegt. Zum Beispiel Reisezeiten lassen sich dann aus dem Verhältnis der jeweiligen Streckenbelastung sowie der vorhandenen Streckenkapazität errechnen. Das ÖPNV-Netz wird über die Linienverläufe und Fahrplandaten des VGN abgebildet.

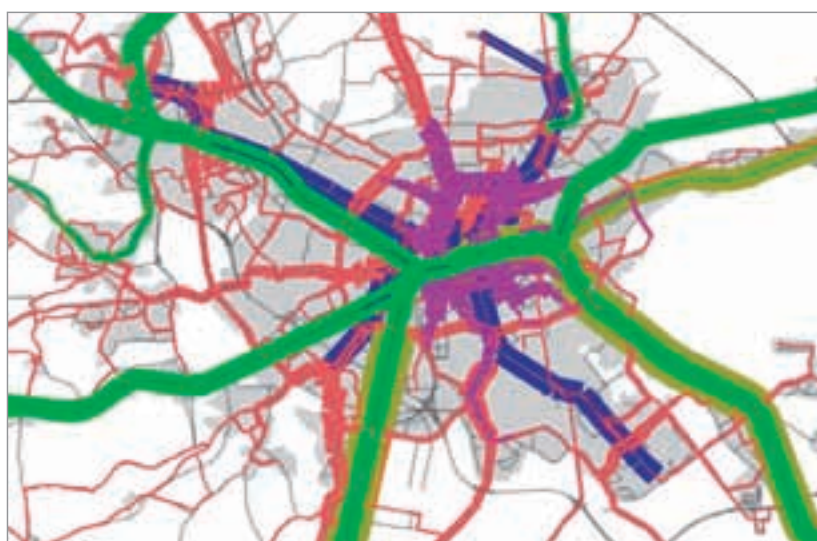




● Nachfrage und Netzbelastung

Die genannten Grundlagendaten ermöglichen die nächsten Arbeitsschritte: Mittels Strukturdaten, Mobilitätskennwerten und Informationen zum Verkehrsnetz lässt sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Raum simulieren. Der Modellteil Verkehrserzeugung errechnet dabei die Anzahl der täglich durchgeführten Fahrten zwischen den einzelnen räumlichen Einheiten (1835 Verkehrszellen). Die Fahrtenzahlen liegen dann getrennt nach Verkehrsarten (motorisierter IV, ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) vor. Der Modellteil Verkehrsumlegung ermittelt die jeweils gewählten Routen durch das Netz. Aus ihnen resultieren die Verkehrsbelastungen pro Streckenabschnitt im Straßen- und ÖPNV-Netz. Mit diesen Arbeitsschritten lässt sich schließlich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer für unterschiedliche Planungsvarianten oder Zeiträume berechnen und vergleichen.

Die Verkehrsdatenbasis DIVAN kann somit flächendeckend als einheitliche Quelle für Struktur- und Nachfragedaten genutzt werden bis hin zu komplexen Modellberechnungen für verschiedenste Zwecke.



Die Projekte: DIVAN im Einsatz



Schon vor dem Abschluss der Arbeiten haben Planer auf die Daten aus DIVAN gesetzt. Eine Reihe vielfältiger Verkehrsprojekte zum IV sowie ÖPNV wurden und werden mithilfe der Verkehrsdatenbasis bereits erstellt (siehe Grafik). Die VGN GmbH begleitete die nachfolgend aufgeführten Projekte mit dem Schwerpunkt ÖPNV.

● NVEP Nürnberg

Mit Blick auf die Zukunft untersucht der Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg (NVEP) die Möglichkeiten für eine weitere Steigerung des ÖPNV-Anteils an der Gesamtnachfrage (modal split) sowie eine Optimierung des Verkehrsnetzes im Hinblick auf dessen Wirtschaftlichkeit. Für die Belange des NVEP hat der beauftragte Gutachter IVV Aachen einen Zwischenstand (2008) aus DIVAN entsprechend aufbereitet.

● Verlängerung der U3

Der ZVGN, der Landkreis Fürth sowie die Städte Zirndorf und Oberasbach prüfen derzeit eine Verlängerung der U3 vom geplanten Endpunkt Gebersdorf nach Zirndorf und Oberasbach. Dazu wurde vom Ingenieurbüro Intraplan eine Standardisierte Bewertung durchgeführt. Die beiden untersuchten Planungsvarianten ergaben jeweils einen Nutzen-Kosten-Indikator über 1, womit ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen wurde. Bei der Untersuchung kamen Grunddaten sowie angepasste Nachfragedaten aus DIVAN zum Einsatz.

● S-Bahn Nürnberg

Die Standardisierten Bewertungen zum Nachweis des volkswirtschaftlichen Gesamtnutzens der S-Bahn-Projekte im Erweiterungsnetz wurden in den Jahren 2004 – 2009 durch das Ingenieurbüro Intraplan erstellt. Bei der Bewertung der Strecken Nürnberg – Ansbach, Nürnberg – Neumarkt und Nürnberg – Lauf – Hartmannshof wurden Daten aus DIVAN verwendet.

● Zubringerverkehre

Im Zuge der Bearbeitung der Nahverkehrspläne der Stadt Erlangen sowie der Landkreise Ansbach, Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Fürth, Neumarkt und Nürnberger Land konzipiert die Verbundgesellschaft Anpassungen der Busverkehre an die neuen S-Bahnstrecken. Die Auswirkungen größerer Änderungen im Liniennetz auf die Verkehrsnachfrage werden dabei auf der Basis von DIVAN untersucht.

● Korridor Nord-Ost

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) beauftragte eine Bietergemeinschaft mit der Entwicklung eines langfristigen Konzepts für den Schienenverkehr im Korridor Nord-Ost einschließlich des Infrastrukturausbaus. Der Korridor umfasst die Schienenstrecken Nürnberg – Pegnitz – Bayreuth/Hof (VGN-Linie R3), Nürnberg – Amberg (VGN-Linien R4 und S1) und Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach (VGN-Linie R31). Die Ermittlung

der Nachfragepotenziale erfolgt mit dem Gesamtmodell aus DIVAN (Bearbeitungsstand 2008).

● Korridor West

Analog zum Korridor Nord-Ost ist für 2009/2010 eine Untersuchung des Korridors West geplant. Dieser umfasst die Schienenstrecken Nürnberg – Kitzingen – Würzburg (VGN-Linie R1), Nürnberg – Ansbach (VGN-Linien R1 und S4) und Ansbach – Uffenheim – Würzburg (VGN-Linie R8). Überprüft werden die Angebotskonzepte und die notwendigen Ausbauten der Schieneninfrastruktur. Bei der Ermittlung der Nachfragepotenziale kommt das DIVAN-Verkehrsmodell zur Anwendung.

● StUB-T-Netz

Im Auftrag des ZVGN soll bis Mitte 2010 eine Standardisierte Bewertung zum StUB-T-Netz erstellt werden. Untersucht wird neben der Schienenverbindung von Thon nach Erlangen und einer Ost-West-Verbindung von Eschenau nach Herzogenaurach auch ein alternatives, optimiertes Busnetz. Die Nachfrageberechnungen werden auf der Basis von Struktur- und Nachfragedaten aus DIVAN erfolgen.

● Lokale Nahverkehrspläne

Die VGN GmbH ist mit der Erstellung bzw. Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne (NVP) für zwölf Landkreise und kreisfreie Städte im



Verbundgebiet beauftragt. Wie von der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern gefordert, enthalten alle Nahverkehrspläne künftig eine Gesamtverkehrsprognose. Zusätzlich werden nach Bedarf Verkehrsprognosen für bestimmte Maßnahmen im Rahmen des NVP erstellt. Diese erfolgen dann auf der Basis von DIVAN.

● **Energiebilanzen**

Die Städte Fürth, Schwabach, Ansbach und Neumarkt sowie der Landkreis Forchheim beauftragten externe Gutachter mit der Erstellung von Gesamtenergiebilanzen und der Ermittlung der CO₂-Emissionen. Für den Verkehrsbe-

reich erfolgt die Abschätzung des Energieverbrauchs und der Emissionen auf Basis der Fahrleistungen für den ÖPNV – ausgedrückt in Personenkilometern. Zum MIV und dem Schwerverkehr werden die jeweils gefahrenen Fahrzeugkilometer ermittelt. Auf der Basis von Nachfragedaten in DIVAN errechnete die Verbundgesellschaft dazu die täglichen Fahrleistungen, getrennt nach Quell-, Ziel- und Binnenverkehr.

● **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg beauftragte das Büro Intra-plan mit einer Studie über den gesamt-

wirtschaftlichen Nutzen des ÖPNV in Nürnberg. Im Ergebnis zeigte sich, dass für jeden Euro, den die Stadt ihrem Verkehrsunternehmen zukommen lässt, ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen von rund fünf Euro entsteht. Hinzu kommen beachtliche regionalwirtschaftliche Effekte wie die Sicherung und Schaffung Tausender Arbeitsplätze. Aus dem DIVAN-Modell stellte die Verbundgesellschaft aufbereitete Netz- und Nachfragedaten zur Verfügung.

Weitere Untersuchungen zum Individualverkehr betreffen Variantenuntersuchungen sowie Nachfrage- und Lärmprognosen zu Ausbaumaßnahmen im Straßennetz im DIVAN-Planungsraum. ○

Start im „Fürther Bogen“

Für die neue S-Bahn Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim – Bamberg begannen am 10. September 2008 mit dem Spatenstich im Abschnitt „Fürther Bogen“ weitere Bauarbeiten.

Nach dem Start des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth im August 2006 erfolgen jetzt die Arbeiten am nächsten Planfeststellungsabschnitt. Die rund fünf Kilometer lange Strecke vom Fürther Hauptbahnhof (Siebenbogenbrücke) bis zur Regnitzbrücke bei Vach erhält dabei zusätzliche Gleise für die S-Bahn. Neben den bestehenden werden zwei bzw. ein weiteres Gleis ausschließlich für die S-Bahn verlegt. Hierzu sind umfangreiche Erd- und Gleisbauarbeiten notwendig. Darüber hinaus müssen die Bahnsteigunterführung im Fürther Hauptbahnhof sowie sieben Brücken erweitert und fünf Kilometer Schallschutzwände errichtet werden. Die Investitionen allein für diesen Abschnitt im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8.1 belaufen sich auf zirka 45 Millionen Euro. Die Baukosten des gesamten S-Bahn-Projekts werden zu 60 Prozent vom Bund und zu 40 Prozent vom Freistaat getragen.

● S-Bahn bis Bamberg

Nachdem bisher nur von einer S-Bahn bis Forchheim und der stündlichen Durchbindung eines S-Bahn-Zuges nach Bamberg die Rede war, haben nun der Freistaat und die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG offiziell zugestimmt, auch diesen Abschnitt als S-Bahn zu bezeichnen. Somit wird nach derzeitigem Stand im Dezember 2010 die neue S-Bahn-Linie S1 Hartmannshof – Hersbruck (links der Pegnitz) – Lauf

(links der Pegnitz) – Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim – Bamberg mit einem Einstiegskonzept in Betrieb gehen. Da der S-Bahn-Verschwenk in das Gewerbegebiet Schmalau mit dem neuen Halt Steinach noch nicht fertig gestellt ist, wird es zwischen Nürnberg und Forchheim vorerst ein verbessertes Fahrtenangebot mit den neuen S-Bahn-Fahrzeugen geben. Der nach Bau- und Finanzierungsvertrag geplante 20-Minuten-Takt zwischen Nürnberg und Erlangen sowie ein 20-/40-Minuten-Takt zwischen Erlangen und Forchheim ist erst realisierbar, wenn die Baumaßnahmen beendet sind.

● Ausblick bis 2010

Bis zum Jahr 2010 werden die Arbeiten aller S-Bahn-Projekte im Mittelpunkt stehen und umfangreiche Baumaßnahmen durchgeführt. Dadurch wird

es zu erheblichen Einschränkungen im SPNV-Angebot bzw. zu Streckensperrungen im Schienennetz kommen, die für die Kunden teilweise erhebliche Beeinträchtigungen hervorrufen. Deshalb steht für die VGN GmbH eine frühzeitige und eindeutige Kundeninformation über Sonderschienefahrpläne und über den bei längeren Sperrpausen eingerichteten Schienenersatzverkehr (SEV) an oberster Stelle. Nach der Totalsperrung der Strecke Forchheim – Bamberg in den Sommerferien 2009 mit einem reduzierten Schienenverkehr im Abschnitt Nürnberg – Forchheim sowie einer Sperrung der linken Pegnitzstrecke zwischen Lauf und Hartmannshof folgen massive Baumaßnahmen: Während der Pfingstferien 2010 wird die Schienenstrecke nach Neumarkt von einer Totalsperrung betroffen sein. In den Sommerferien 2010 steht dann eine komplette Sperrung der Strecke Nürnberg – Ansbach an. ○



Sicher und bequem zum Zug

Der Ausbau der Bahnhöfe Triesdorf und Hartmannshof stand 2008 bzw. 2009 auf dem Programm. Die Finanzierung erfolgte durch den 46-Mio.-Euro-Rahmenvertrag zum „Bau bzw. Ausbau von Nahverkehrsanlagen im Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg“.

Der 1995 zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG geschlossene Vertrag ermöglicht den Ausbau und die Neueinrichtung von Nahverkehrsanlagen im VGN-Gebiet.

Der Bahnhof Triesdorf erhielt eine neue, beidseitig durch Rampen barrierefrei erschlossene, Bahnsteigunterführung. Im Gegenzug wurde der alte Fußgängerüberweg zurück gebaut. Einen weiteren Komfort für die Fahrgäste bietet der neu errichtete barrierefreie Außenbahnsteig auf der westlichen Seite des Bahnhofes.

Der bestehende Mittelbahnsteig blieb unverändert, wurde aber durch eine Treppe an die neue Unterführung angeschlossen. Auf einen Aufzug musste jedoch aus Kostengründen verzichtet werden. Allerdings wurde ein möglicher Nachbau einer Aufzugsanlage berücksichtigt. Seit Herbst letzten Jahres können die Fahrgäste Vorzüge und Bequemlichkeit sowie die erhöhte Sicherheit des Umbaus genießen.

Eine barrierefreie und nutzergerechte Gestaltung steht auch beim Ausbau des Bahnhofes Hartmannshof im Mittelpunkt. Vorgesehen sind ein Außenbahnsteig mit einer Höhe von 55 Zentimetern sowie ein neuer Mittelbahnsteig mit je einer Bahnsteigkante für den Regionalverkehr und den zukünftigen S-Bahn-Verkehr. Das barrierefreie Einsteigen in beide Züge ermöglicht das Tieferlegen des entsprechenden Bahngleises.

Um den Mittelbahnsteig barrierefrei zu erschließen, ist zusätzlich zur Treppenanlage ein Aufzug vorgesehen. Durch den neuen, schienenfreien Zugang wird die Sicherheit der Fahrgäste, aber auch die Leistung der Strecke dauerhaft erhöht.

Der Bahnhof Hartmannshof dient als Umsteigepunkt für den RE-Verkehr Nürnberg – Weiden/Schwandorf und die zukünftige S-Bahn-Linie Forchheim – Nürnberg – Hartmannshof. Bauende ist voraussichtlich Ende Sommer 2009.

● Hersbruck: Die Planung steht

Das Konzept der Stadt Hersbruck für einen neu gestalteten Vorplatz des Bahnhofs rechts der Pegnitz ist fertig. Mit der Umsetzung kann voraussichtlich im Jahr 2010 begonnen werden. Vorgesehen sind ein Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit fünf Buchten für Busse von zwölf bis 18 Metern Länge, neue Behindertenparkplätze direkt vor dem Empfangsgebäude sowie Parkbereiche für Taxis und Kiss & Ride-Nutzer. Außerdem sind neue Fahrrad- und Motorradstellplätze sowie rund 150 Park & Ride-Stellplätze geplant.

Das Konzept soll wegen des hohen finanziellen Aufwands in zwei Bauabschnitten umgesetzt werden. Im ersten Abschnitt ist die Errichtung des ZOB inklusive der im Busbahnhof integrierten Park and Ride-Stellplätze geplant. Für den zweiten Abschnitt ist der Bau eines Park & Ride-Parkhauses vorgesehen.



Fahrgäste im Fokus:

Verbundweite Verkehrserhebung 2008

Eine fahrgastorientierte Gestaltung der Verkehrsangebote, die Fortentwicklung des Tarifs und die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen unter den Verbundpartnern verlangen eine solide Datengrundlage. Dazu hat der VGN ein Jahr lang auf allen Linien befragt und gezählt.



Die Ergebnisse der vierten verbundweiten Verkehrserhebung seit Bestehen des VGN dienen mehreren Zwecken: Alle Verkehrsunternehmen, das sind die Gesellschafter und derzeit 86 assoziierte Verkehrsunternehmen, benötigen verlässliche Daten für ihre Planung und für betriebswirtschaftliche Zwecke. Eine große Bedeutung hat dabei die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die Verbundunternehmen. Die erhobenen Daten liefern die Grundlage für diese Aufteilung sowie die Basis für die Fortschreibung des dabei angewandten Verfahrens. Doch auch die Aufgabenträger im ÖPNV profitieren von den Nachfragedaten. Für eine optimierte Nahverkehrsplanung sind detaillierte Kenntnisse der Verkehrsnachfrage unerlässlich.

● Gründliche Arbeit

Im Hinblick auf ihre zukünftige Verwendung wurde großer Wert auf die Quali-

tät der Daten gelegt. Diese müssen in hohem Maße zuverlässig und für das gesamte Kalenderjahr repräsentativ sein. Daher wurde die Fahrgastbefragung jahreszeitlich in vier Erhebungsperioden geschichtet.

In folgenden Zeiträumen wurde sie durchgeführt (inklusive Nacherhebungszeiträume): im Winter vom 26. Januar bis 14. März, im Frühjahr vom 31. März bis zum 9. Mai, im Sommer vom 4. August bis zum 14. September und im Herbst vom 20. September bis zum 27. November.

Die Fahrgäste wurden auf sämtlichen Linien des Verbundgebietes nach ihrem Fahrausweis, Fahrtzweck und dem kompletten Fahrweg, das heißt, der Ein-, Aus- und Umstiegshaltestelle(n) sowie nach den jeweiligen Linien befragt. Auch die Anzahl der Fahrgäste wurde festgehalten. Interviewt wurden sie meist in den Fahrzeugen, nur in einigen Ausnahmefällen auch am Bahnsteig.

Um die Fahrgäste auf diese Aktion rechtzeitig vorzubereiten, wurden das ganze Jahr über in allen VGN-Verkehrsmitteln und an den Haltestellen mit Plakaten auf die vier Erhebungsperioden der VGN-Fahrgastbefragung 2008 aufmerksam gemacht. Auch an die Medien gingen entsprechende Pressinformationen. Außerdem konnte man sich im Internet informieren.

Doch nicht nur Antworten der Fahrgäste waren dem VGN wichtig, sondern auch deren weitere Bedürfnisse und Verbesserungsvorschläge. So bot eine Servicekarte den Kunden, die befragt wurden, die Möglichkeit zu einem Feedback.

Durchgeführt hat diese Fahrgastbefragung die Firma Professor Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) aus Braunschweig. Das Ingenieurbüro ging nach einem mehrmonatigen Auswahl- und Prüfverfahren als Sieger einer europaweiten Ausschreibung hervor. Für die Organisation der Feldarbeit war die Firma VfU Verkehrsprojekte aus Nürnberg zuständig.

● Großer Einsatz

Die Aktion umfasste im gesamten Verbundgebiet alle U-Bahn-, Straßenbahn-, Bus-, S-Bahn- und R-Bahnlinien, die im Jahr 2008 im VGN verkehrten, also insgesamt 545 Linien.



26.1.-1.2.
11.2.-14.3.
31.3.-7.5.
4.8.-14.9.
11.-31.10.
10.-27.11.

Fahrgast-Befragung

in allen Verkehrsmitteln des Verbundgebietes

Wir wollen unser Angebot besser auf Ihre Wünsche abstimmen und fragen Sie:



Wo sind Sie eingestiegen?
Wo steigen Sie um bzw. aus?
Welchen Fahrausweis benutzen Sie?
(bitte Fahrausweis vorzeigen)

Wir danken fürs Mitmachen.



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

www.vgn.de

Die Befragung fand flächendeckend im gesamten Verbundgebiet statt. Abhängig von den Fahrgastzahlen, je nach Tag und Tageszeiten wurde der Einsatz der Interviewer bzw. Zähler optimiert und folgendermaßen dimensioniert: Durchschnittlich waren je Verkehrsmittel bei der S-Bahn drei Personen eingesetzt, bei der R-Bahn zwei bis vier, bei der U-Bahn sechs bis acht, bei der Straßenbahn drei bis sechs, in den Stadtbussen zwei bis drei und in den Regionalbussen ein bis zwei Personen.

Im Durchschnitt waren rund 220 Interviewer je Erhebungszeitraum unterwegs, an Spitzentagen bis zu 240. Es wurden insgesamt 28.500 Linienfahrten erhoben und über 470.000 Fahrgäste befragt, an Werktagen insgesamt 318.000, an Samstagen 98.000 Fahrgäste und an Sonntagen 54.000.

● Vielfältige Verwendung

Nach der Plausibilisierung der Datensätze sowie der Hochrechnung von Zähl- und Befragungsdaten stehen Ende 2009 die Basisdaten für die jährliche Fortschreibung der Einnahmefest-

teilung fest. Die Daten dienen darüber hinaus dazu, das Verkehrsangebot im Verbundraum zu optimieren, Tarifangebote zu vereinfachen bzw. zu ändern, Anschlüsse zu verbessern und das Liniennetz effizienter zu gestalten. Das aktuelle Verkehrsmengengerüst, das der Verbundgesellschaft nach den Auswertungen zur Verfügung steht, stellt auch den Ausgangspunkt für anstehende Planungen im VGN dar, zum Beispiel für die Erstellung bzw. Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen sowie des Regionalen Nahverkehrsplans. Die Ergebnisse zu Fahrgastströmen und zur Wahl des jeweils verwendeten Fahrausweises finden zudem Anwendung bei der Fortentwicklung des Tarifs im Zusammenhang mit der Verbundraumerweiterung im oberfränkischen Raum.

Nach derzeitigem Planungsstand steht die nächste verbundweite Fahrgastbefragung im Jahr 2012 an. Zu diesem Zeitpunkt werden das Kerngebiet der Metropolregion Nürnberg und das Ge-

biet des VGN durch die Integration der kreisfreien Städte Bamberg und Bayreuth und der Landkreise Bamberg und Bayreuth deckungsgleich sein.

VGN erreicht seinen besten Wert

Kundenzufriedenheit steht für den VGN an erster Stelle. Deshalb ist der Dialog mit den Fahrgästen wichtig. Nur so können mögliche Schwachstellen im Angebot identifiziert werden. Den aktuellen Stand ermittelt der VGN seit Jahren mit dem ÖPNV-Kundenbarometer. 2008 erzielte er seinen bislang besten Wert bei der Globalzufriedenheit.

Durchgeführt wird das ÖPNV-Kundenbarometer jährlich vom Institut TNS Infratest Verkehrsforschung Bielefeld. Im VGN-Gebiet wurden wieder 500 Fahrgäste befragt, davon je 250 in der Städteachse sowie in der Region. Insgesamt nahmen 32 Verkehrsunternehmen und Verbände mit über 15.000 Befragten teil. Für die Ermittlung des Branchendurchschnitts zur Globalzufriedenheit sowie ausgewählter Einzelmerkmale wurden bundesweit repräsentativ 1.190 Interviews durchgeführt. Bei der Globalzufriedenheit erreichte der VGN mit 2,69 seinen besten Wert seit der ersten Teilnahme in 1999 und verbesserte sich damit erneut (Vorjahreswert 2,82). Auch den für 2008 gemessenen Branchendurchschnitt von 2,84 sowie den regionalen Wert für Bayern (2,89) ließ er hinter sich.

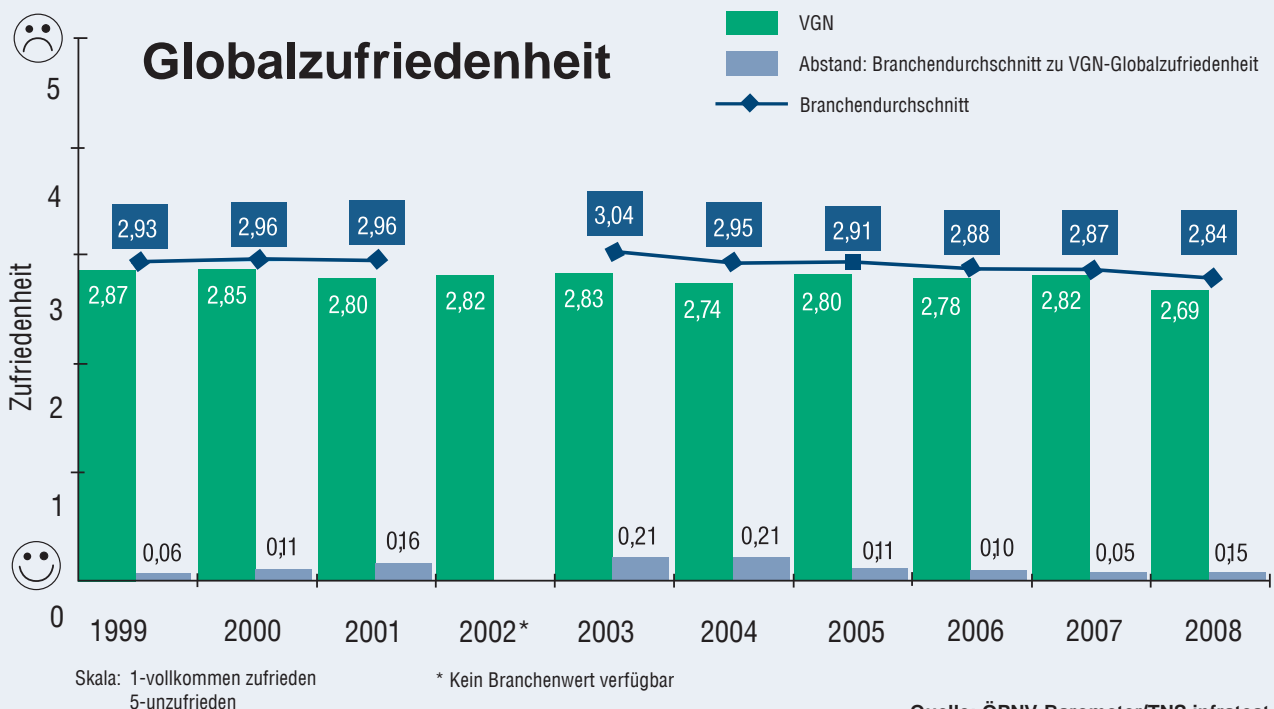
Gemessen wurde auf einer 5er-Skala (1 = vollkommen zufrieden und 5 = unzufrieden.)

Seine besten Werte erzielte der VGN 2008 bei der Schnelligkeit (2,41), der Fahrplaninformation zu Hause (2,52), der Fahrplaninfo an den Haltestellen (2,60), seinem Internetauftritt (2,62), dem Linien- und Streckennetz (2,72) und der Pünktlichkeit (2,73).

Insgesamt konnten im Vergleich zum Vorjahr bei folgenden Kriterien deutlich Pluspunkte gesammelt werden: Globalzufriedenheit (2,69/+ 0,13), Schnelligkeit (2,41/+0,11), Fahrplaninformationen an Haltestellen (2,60/+0,13), Pünktlichkeit (2,73/+0,22), Information zur Orientierung an Haltestellen (2,80/+ 0,13), Komfort und Bequemlichkeit im Fahrzeug (2,81/+0,14), Informationen im Fahrzeug

(2,91/+ 0,21) und Fahrkartenautomaten (3,17/+ 0,14). Auch beim Tarifsystem (3,19/+ 0,12) verbesserte sich der VGN 2008 erheblich. Er liegt deutlich über dem Branchendurchschnitt von 3,29. Dies dürfte mit an der automatischen Tarifberechnung in der Fahrplanauskunft, die inzwischen den Fahrpreis für die Kunden ermittelt, sowie der neuen Fahrausweisgeneration liegen.

Kritisch sehen die Fahrgäste das Preis-Leistungsverhältnis. Gerade „Monopolanbietern“ wie dem ÖPNV wird gerne ein eher schlechtes Preisimage angeheftet. Mit seinem Wert von 3,36 liegt der VGN aber deutlich über dem Branchendurchschnitt von 3,56. Die Bewertung verbessert sich in diesem Punkt seit 2005 stetig. Angesichts der gestiegenen Benzinpreise haben viele Kunden ihre Meinung offenbar revidiert. ○





Gut informiert

Nichts erleichtert den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln so sehr wie gute Information. Das wissen auch die Fahrgäste zu schätzen, die für das Kundenbarometer befragt wurden. Entsprechend positiv haben sie dabei die Fahrplaninformation bewertet.

Eine hohe Zufriedenheit der Kunden ist von Beginn an bei den Druckausgaben der VGN-Fahrpläne festzustellen. Vom 2400 Seiten starken Fahrplanbuch, wurden zuletzt wieder 20.000 Stück verkauft. Ergänzt wird es seit 1990 durch die kostenlosen Linienfahrpläne im Hemdentaschenformat. Von ihnen haben die Fahrgäste 2008 insgesamt 1,1 Millionen Exemplare an Bahnhöfen und in den Kundenbüros abgeholt.

Ebenfalls sehr beliebt und vielseitig sind die Möglichkeiten der elektronischen Fahrplaninformation. Die Homepage www.vgn.de verzeichnete mehr als sieben Millionen Besuche im Jahr 2008 mit über 35 Millionen Seitenaufrufen, Tendenz weiter steigend. Ein Großteil der Aufrufe entfällt auf die elektronische Fahrplanauskunft. Mit ihr lassen sich damit alle Varianten der Fahrplandarstellung ausdrucken, ebenso Karten mit Linienwegen sowie Haltestellenpläne. Einen weiteren Service stellt die automatische Berechnung der Preisstufe dar, so findet der Fahrgast auch ohne besondere Tarifkenntnisse den passenden Fahrschein. Neu ist seit 2008 der Mobilitätsberater auf der VGN-Homepage. Er ermittelt zu jeder Verbindung den jeweiligen Fahrpreis für alle Fahrkarten und hilft bei der Auswahl des passenden Tickets: ob für eine einmalige Fahrt oder den täglichen Weg zur Arbeit, ob man al-

leine oder mit der Familie unterwegs ist. Integriert ist außerdem der Sprintspar-Rechner, der einen Kostenvergleich zwischen der Fahrt mit dem PKW und einem JahresAbo aufzeigt und so die Vorteile des ÖPNV belegt.

● Infos unterwegs

Auch unterwegs können die Fahrgäste auf mehrere Informationsangebote zurückgreifen. So etwa über das VGN-Info-Telefon, das rund um die Uhr besetzt ist. Es gibt zudem eine automatische Variante, die auf Spracherkennung basiert und für den Anrufer kostenlos ist. Sie wird derzeit überarbeitet und geht mit einer neuen Ausbaustufe im Dezember 2009 nahtlos in Betrieb. Geübte Handy-Nutzer können ihre aktuelle Auskunft per SMS anfordern. Komfortabel lassen sich mit dem Handy die Verbindungen unter wap.vgn.de abrufen oder mit der Java-Software zum HandyTicket gleich mit dem Ticketkauf kombinieren.

Die nächsten Abfahrten der Buslinien zeigt am Schwabacher Bahnhof eine große elektronische Anzeigentafel. In den Städten Nürnberg, Fürth und Erlangen wurden an 33 wichtigen Knotenpunkten mehr als 100 so genannte dynamische Fahrgastinformationsanlagen installiert. Sie bekommen ihre Daten direkt aus dem Betriebsleitsystem der VAG und bieten neben Echtzeitauskünften auch die Möglichkeit, Verkehrsauskünfte oder Infos zu Störungen zu erhalten. Für blinde und sehbehinderte Fahrgäste sind die Anlagen mit einer Vorleseeinrichtung ausgestattet. Die Clubfans können an der Station Frankenstadion die aktuellen Abfahrtszeiten von S- und Regionalbahnen direkt sehen und wissen so auf einen Blick, wann es wieder nach Hause geht. ○



Im Trend: Bargeldlos zum Ziel

Fahrgäste schätzen Komfort und sind beim Ticketkauf gerne unabhängig. Deshalb gibt es viele Möglichkeiten, auch ohne Bargeld und zu jeder Zeit eine Fahrkarte zu lösen.

Wie in vielen Dienstleistungsbereichen findet bargeldloses Bezahlen auch im ÖPNV immer mehr Akzeptanz, wird von den Fahrgästen sogar zunehmend gewünscht. Wer für sein Ticket nicht immer das passende Kleingeld dabei hat oder zu den üblichen Öffnungszeiten keine Verkaufsstelle aufsuchen kann, schätzt die Unabhängigkeit und Flexibilität, die moderne Automaten und weitere Vertriebswege bieten. Im VGN gibt es mittlerweile eine ganze Reihe von Wegen, auch ohne Bargeld an das gewünschte Ticket zu kommen.



● Neue Automaten generation

So finden die Fahrgäste an allen Bahnhöfen und Schienenhaltepunkten im Verbundgebiet mittlerweile die neuen und bundesweit einheitlichen Fahrausweisautomaten der Deutschen Bahn vor. Diese modernen Alleskönner ersetzen die früher unterschiedlichen Nah- und Fernverkehrsautomaten und sind auch wesentlich schneller. Sie überzeugen durch bequeme und vor allem leichte Bedienbarkeit. Einfach zu benutzen sind sie selbst für Kunden, die seltener mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Ob Fahrplanauskunft, Reservierung oder Ticketkauf: Alle Funktionen werden über den behindertengerechten Touchscreen gesteuert. Erhältlich sind VGN-

Fahrkarten inklusive Zeitkarten sowie die Fahrkarten der DB für den Nah- und Fernverkehr. Gezahlt werden kann mit EC- und Geldkarte.

Auch in den Stadtverkehren in Nürnberg, Fürth und Erlangen werden die Fahrausweisautomaten sukzessive durch moderne Touchscreen-Geräte ersetzt. Über ein Drittel der Automaten wurde bereits ausgetauscht. Die neue Generation bietet ebenfalls die EC-Cash-Funktion und zeichnet sich durch eine komfortable und einfache Bedienung aus. Mit der Geldkarte, die in die EC-Karten vieler Banken integriert ist, kann auch an den älteren Fahrausweisautomaten gezahlt werden.





● **Kaufen, drucken, fahren**

Ein weiterer Service, den die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft bietet, ist der OnlineShop (www.vag.de). Via Internet können hier MobiCards, Abos, Schülerwertmarken, TagesTickets und Streifenkarten bequem von zu Hause aus bestellt werden. Ab einem Wert von 15 Euro ist der Versand kostenfrei, ansonsten wird eine geringe Versandkostenspauschale berechnet. Zeitkartenkunden werden übrigens rechtzeitig per Mail an das Gültigkeitsende ihres Tickets erinnert.

Besonders bequem und damit kundenfreundlich sind die PrintTickets, die der VAG-OnlineShop seit 2008 anbietet. Erstmals wurde eine solche Fahrkarte mit dem KombiTicket für Flocke-Besucher angeboten. Der Besucheransturm auf den Nürnberger Tiergarten machte einen leistungsfähigen Vorverkauf erforderlich. Außerdem sollten möglichst viele mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, um die Straßen vom Anreise- sowie Parkverkehr zu entlasten. Die Lösung war ein KombiTicket von VGN und Tiergarten, das zuhause ausgedruckt und gleich für die Fahrt nach Nürnberg genutzt werden konnte. Das KombiTicket kostete nicht mehr als eine herkömmliche Eintrittskarte, die Anfahrt mit dem ÖPNV war für die Besucher somit kostenlos. Das Angebot war auf die Zeit bis zum 5. Oktober 2008 beschränkt, danach normalisierte

sich der Besucherstrom zum Tiergarten wieder.

Die guten Erfahrungen beschleunigten den Einstieg in den Online-Verkauf von PrintTickets. Seit Juli 2008 können die TagesTicketes Solo und Plus von den Kunden direkt am heimischen PC bestellt und ausgedruckt werden. Das erspart den Weg zum Automaten oder zur Verkaufsstelle sowie die Zeit für den Versand. Außerdem kann, anders als am Automaten, der Gültigkeitstag frei gewählt werden. Wer erstmals bestellt, registriert sich zunächst als Online-Kunde, damit die Ticketkäufe auch abgerechnet werden können. Das PrintTicket gilt nur in Verbindung mit einem Ausweis (Personalausweis, Reisepass oder Führerschein). Wer vor dem Kauf erst die Online-Fahrplanauskunft des VGN nutzen möchte, kann sich von dort direkt zum VAG-OnlineShop weiter leiten lassen. Die Angaben zum Ticket werden dabei automatisch übernommen. Ein perfekter Service, der sehr gut ankommt. Rund 80 Prozent der 2008 im OnlineShop erworbenen TagesTickets waren PrintTickets, Tendenz steigend.

● **Positive Bilanz**

Nach zwei Jahren HandyTicket ziehen der VGN und 13 weitere Nahverkehrsregionen im Bundesgebiet auch hier eine positive Bilanz. Der im April 2007

als Pilotprojekt gestartete, zusätzliche Vertriebsweg soll im Jahr 2010 als dauerhaftes Angebot etabliert werden. Per Handy können die Nutzer TagesTickets und Einzelfahrscheine für alle Tarifstufen erhalten. Wer keine besonderen Tarifkenntnisse hat, lässt sich die richtige Preisstufe von der Fahrplanauskunft berechnen.

Eine Kundenbefragung zeigte eine hohe Zufriedenheit der Nutzer. Besonders jüngeren Gelegenheitskunden erleichterte dieser „persönliche Fahrkartenautomat“ den Zugang zum ÖPNV. Dadurch konnten auch Neukunden gewonnen werden. In den zwei Jahren Probebetrieb wurden im VGN über 50.000 HandyTickets verkauft, über 450.000 in allen Regionen. Der VGN zählte in diesem Zeitraum 5.300 registrierte Nutzer, jeden Monat kommen etwa 200 neue dazu.

Das HandyTicket gibt es wie erwähnt in 13 teilnehmenden Regionen mit insgesamt 23 Millionen Einwohnern. Dieses Ticket ist so auch in den Räumen Chemnitz (VMS), Dresden/Oberelbe (VVO), Erfurt (VMT), Hamburg (HVV), Freiburg (RVF), Lübeck (SL), Münsterland (VGM), Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON), Rhein-Ruhr (VRR), Rhein-Sieg (VRS), Ulm (DING) und Vogtland (VV) erhältlich.





Aktiv für Qualität und Sauberkeit

Sauberkeit und Sicherheit sind wesentliche Qualitätsmerkmale im ÖPNV. Um diese zu garantieren leisten die Verkehrsunternehmen viel. Besonders stark sind sie dort gefordert, wo Fahrzeuge und Verkehrsanlagen beschmutzt oder beschädigt werden. Engagiertes Handeln und Prävention tragen Früchte.

Vandalismus und Gewalt sind Zeitphänomene, die leider auch vor dem ÖPNV nicht Halt machen. So sind Verkehrsunternehmen durch Schäden an Fahrzeugen sowie Verkehrsanlagen betroffen. Ihre Beseitigung kostet viel Geld, letztendlich müssen diese Kosten auf die Fahrpreise umgelegt werden. Damit es möglichst nicht so weit kommt, investieren die Unternehmen viel in die Prävention. Sauberkeit sowie eine angenehme Atmosphäre in den Verkehrsmitteln und an Haltestellen sorgen dafür, dass die Fahrgäste sich subjektiv sicher und wohl fühlen und das gute Image des ÖPNV erhalten bleibt.

● Schnelles Handeln

Kommt es zu Beschädigungen, ist schnelles Handeln angesagt. Bei der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft zum Beispiel geht möglichst keine beschädigte oder besprühte Straßenbahn sowie U-Bahn in den Betrieb. Sichtbare Schäden animieren Nachahmer und regen zu Nachfolgetaten an, deshalb werden sie umgehend behoben. Ledig-

lich zerkratzte Scheiben, können nicht so schnell ausgewechselt werden. Auch die anderen Verkehrsunternehmen kontrollieren ihre Fahrzeuge regelmäßig und sorgen für die schnelle Beseitigung etwaiger Schäden. Präventiv wirkt eine ansprechende und helle Inneneinrichtung von Fahrzeugen. So werden heute freundliche und hochwertige Materialien verwendet, die leicht repariert oder ersetzt werden können und auch nicht so leicht zu beschädigen sind. In Bussen sorgt eine Clubbestuhlung im hinteren Teil für mehr Öffentlichkeit und eine angenehme Atmosphäre.

Sehr wirksam sind Videokameras in Fahrzeugen und Anlagen. Sie tragen wesentlich zur Reduzierung von Schadensfällen bei. Neue Schienenfahrzeuge werden nun standardmäßig mit Videokameras ausgeliefert. In Nürnberg hat die VAG die älteren U-Bahn-Züge und Straßenbahnen nachgerüstet, von den 27 Zügen der Mittelfrankenbahn wurden bereits 15 nachträglich mit Kameras ausgestattet, die weiteren folgen. Zusätzlich zum abschreckenden Effekt helfen die Videokameras zudem bei der Aufklärung in Zusammenarbeit mit der Polizei.

● Kinder- und Jugendprojekte

Ein Schwerpunkt bei der Prävention ist die frühzeitige Arbeit mit Kindern und Jugendlichen. So betreibt die VAG seit 1996 ein Kindergarten- und Grundschulprojekt und bietet Verkehrserziehung mit der Puppenbühne der Polizei an. Dabei wird das richtige Verhalten in Bussen und Bahnen gelehrt und die Verkehrssicherheit erhöht. Die Projekte schaffen ein freundschaftliches Verhältnis zwischen den Heranwachsenden und den Verkehrsunternehmen und verankern so frühzeitig ein positives Bild des ÖPNV. Am Coolrider-Projekt beteiligen sich auch viele Stadt- und Regionalbusunternehmen, die DB Regio sowie über 30 Schulen im VGN-Gebiet. Die Bahn geht mit Plakat- und Flyeraktionen gezielt in die Öffentlichkeit und arbeitet intensiv mit Sozialarbeitern und Jugendgruppen zusammen. Unterrichtsmaterial zu diesem Thema bietet auch Pauk & Ride, das Schulprojekt des VGN.



Hinschauen statt Wegsehen

Preis für Coolrider-Projekt

Gewaltfrei zum Erfolg: Das Coolrider-Projekt zeigt seit Jahren Wirkung im ÖPNV und in den Schulen. 2008 wurde es daher mit dem Nahverkehrspreis der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gewürdigt.

„Es handelt sich um ein innovatives Projekt zur Vandalismusprävention und zur Erhöhung der Sicherheit vor gewalttätigen Übergriffen im Schülerverkehr“, so die damalige bayerische Verkehrsministerin Emilia Müller bei der Preisverleihung während des 5. Nahverkehrskongresses in München. Mit dem Preis zeichnet der Freistaat jedes Jahr vorbildliche Leistungen und Lösungen zur Steigerung der Attraktivität im bayerischen ÖPNV aus.

Durch die Arbeit der Coolrider werden während der Fahrt Konflikte entschärft, faires Verhalten gefördert und Vandalismus minimiert. Die Aufgabe der Coolrider besteht darin, mittels entsprechender Kommunikation Situationen zu bereinigen. Coolrider übernehmen damit Verantwortung, wirken beruhigend auf Mitschüler ein und sorgen so für eine angenehme Atmosphäre an Bahnhöfen, an Haltestellen und in öffentlichen Verkehrsmitteln. Coolrider sind aber nicht nur Ansprechpartner für Schüler, sondern auch für andere Fahrgäste. Das Projekt kommt damit vielen Beteiligten zugute – auch den Verkehrsunternehmen, weil Sachbeschädigungen verhindert werden. In den Schulen sinkt durch den Einsatz der Coolrider die Konfliktbereitschaft spürbar.

Gestartet wurde das Projekt 2002 durch die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg und die Polizei. Seither sind über 1000 Schüler zu Fahrzeugbeglei-



Verleihung des Bayerischen Nahverkehrspreises 2008 (von links: Fritz Czeschka (BEG), Helmut Fellner (DB), Andrea Leibner (VAG), Staatsministerin Emilia Müller, Karl Frimberger (Bundespolizei, Nürnberg), Lisa-Magdalena Korinek, Paul Halfar (beide Coolrider), Thomas Geilhardt (ÖPNV Akademie))

tern ausgebildet worden. 22 Trainer der VAG und der ÖPNV-Akademie, einer Tochter der VAG, 24 Polizisten und 33 Lehrer unterstützen die Jugendlichen in ihrem Bemühen um ein friedliches Miteinander. Die ÖPNV-Akademie bildet in der Region aus und stellt zudem durch Qualitätsstandards sicher, dass alle Ausbildungen markentreu durchgeführt werden.

Gefördert wird das Projekt unter der Federführung der VAG auch vom VGN Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, von der infra fürth verkehr gmbh, von der Erlanger Stadtwerke AG sowie dem Förderverein Coolrider-Freunde e.V.

2008 wurden rund 200 Schüler, die eine Ausbildung zum Coolrider erfahren haben, im Gemeinschaftshaus Langwasser vom Nürnberger Bürgermeister Dr. Klemens Gsell, von Polizeidirektor Adolf Blöchl, dem Forchheimer Landrat Reinhardt Glauber und VAG-Vorstand

Dr. Rainer Müller im Rahmen einer Feierstunde geehrt. Die Jugendlichen kommen von 26 Schulen in den Städten Erlangen, Fürth, Nürnberg und Schwabach sowie den Landkreisen Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Neumarkt und Nürnberger Land.

An Schulen, die Coolrider einsetzen, können sich Schüler ab der siebten Jahrgangsstufe beim Vertrauenslehrer melden. Die Auswahl trifft die jeweils verantwortliche Lehrkraft mit Einverständnis der Eltern. Das Training dauert etwa 20 Stunden und erstreckt sich über zwei Monate. Nach dem Abschluss finden regelmäßig Reflexionstage statt.

Übrigens: Als Coolrider steigen auch die Chancen auf einen Ausbildungsplatz nach der Schule. Mitarbeiter mit Courage, sozialer Kompetenz und Erfahrung in Konfliktlösung kann schließlich jedes Unternehmen gut gebrauchen.

Leistungsfähig: Der VGN in der Werbung



Mit einer umfangreichen Werbekampagne präsentierte sich der VGN der Öffentlichkeit als großräumiges und leistungsfähiges Verkehrssystem mit vielen Vorteilen. Schwerpunkte waren die Teamarbeit der Verbundpartner und die Preisvorteile des ÖPNV.

Zahlreiche Fahrgäste nutzen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) täglich und haben dabei oft nur den Weg zum Arbeitsplatz im Blick. Personen, die die öffentlichen Linien seltener oder nur für den Weg zur Arbeit nutzen, wissen oft nicht, wie viele Möglichkeiten sie mit ihrem Fahrschein tatsächlich haben.

Tatsächlich steht den Bewohnern in einem der größten Nahverkehrsräume Deutschlands ein engmaschiges und leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung, das mit einem einzigen Fahrschein genutzt werden kann. Das umfassende Leistungs- und Service-Angebot ist das Ergebnis der Zusammenarbeit vieler Verkehrsunternehmen, von Städten und Landkreisen und der VGN GmbH.

An diesem Punkt setzte die Systemkampagne des VGN an. Die Vorteile, die die Fahrgäste aus dem „Gesamtsystem ÖPNV“ ziehen können, sollten werbewirksam veranschaulicht werden.

Im Frühsommer ging der VGN damit an die Öffentlichkeit. Um die Werbebotschaft möglichst anschaulich zu präsentieren, entschied er sich mit seinen Gesellschaftern für das Thema Fußball. Das Aktionslogo: „VGN: 1 Team, 1 Ticket – und los!“ und Plakate unter anderem mit dem Slogan „Ihr VGN-Team für verbundweite Mobilität“ symbolisieren auf verständliche und anschauliche Weise

die Kompetenz des VGN sowie ein gut funktionierendes Gesamtsystem mit 90 Verkehrsunternehmen, Städten und Landkreisen als Partner.

Mit dem Mega-Poster „Ihre Mobilität liegt uns am Herzen“ wird der Wille zur Leistung aller Partner dokumentiert. Die Plakate „Setzen Sie Ihr Auto auf die Ersatzbank“ und „Mobil auf 11.750 km² mit 540 Linien“ verdeutlichen den VGN-Service mit 90 Park & Ride-Anlagen sowie die Größe und Leistungsfähigkeit des VGN-Netzes. Tafficboards, ein System-Prospekt und ein Internet-Gewinnspiel vervollständigten diesen vielfältigen Mediamix. Auch Werbegeschenke – ein Spiel, ein Fernglas oder Fruchtgummis – gab es mit den Motiven der Kampagne.

Diese setzte passgenau zur Fußball Europameisterschaft 2008 ein (vom 7. bis 29. Juni 2008). Sie hat mit dem Thema Fußball aber Motive aufgenommen, die zeitlos sind. So werden diese die VGN-Kommunikation auch 2009 weiter begleiten.

● VGN vor Ort

Nicht nur mit Zeitungsanzeigen und Plakaten war der VGN im ganzen Verbundgebiet präsent. Unterstützt wurden die Werbeaktivitäten auch durch den Einsatz des Infobusses, bei denen die Besucher sich mit Infomaterial ausstat-

ten konnten und vor allem fachkundige und umfassende Beratung erhielten. Fragen zum Verkehrsangebot und dem passenden Ticket wurden beantwortet, Tipps für die Freizeit gegeben und persönliche Fahrpläne erstellt.

● Preiswerbung

Dass Fahrten mit dem ÖPNV oft günstiger sind als mit dem Auto wissen viele, vor allem Berufspendler und Abonnenten eines VGN-Jahrestickets. Der rasante Anstieg der Kraftstoffpreise im ersten Halbjahr tat ein Übriges, diese Vorteile ins Bewusstsein zu rufen.

Denn: Von der Euroumstellung im Jahr 2002 bis Juli 2008 sind die Fahrpreise um insgesamt 15,57 Prozent gestiegen, während der Liter Superbenzin sich zwischen 2002 und Juni 2008 um 45,4 Prozent von 104,6 Cent auf 152,1 Cent, der Liter Diesel um 78 Prozent von 83,6 Cent auf 148,8 Cent verteuert hat.

Um der Bevölkerung die Preisvorteile des ÖPNV noch näher zu bringen, wurde von Juli bis September eine Anzeigenserie in der Tageszeitung geschaltet. Der VGN hat beispielsweise auf die günstigen Tagespreise des Jahres-Abos hingewiesen. Während der großen Ferien wurde in Zusammenhang mit attraktiven Freizeitzielen für die verbundweit gültige 9-Uhr-MobiCard geworben. Zeitgleich zu den Anzeigen



in der Tageszeitung stand das Thema auf der Homepage der VGN-Internetseiten. Mit dem VGN-Tarifberater konnte sich jeder Besucher im Netz interaktiv darüber informieren, wie viel er sich auf seinem Weg mit den Zeitkarten spart



● Zusammenarbeit

Seit dem Jahr 2003 verbindet den VGN eine Partnerschaft mit dem Tourismusverband Franken (TVF). Da das Verbundgebiet sich zu großen Teilen mit dem des Verbandes deckt, nutzen beide Partner die Zusammenarbeit in der Vermarktung von Freizeitzielen und Tourismusangeboten. So arbeiten VGN und TVF seit Jahren gemeinsam an den Produktlinien „Franken kulinarisch“, „Wandern und Radfahren“, „Kultur“ sowie „Familienland Franken“. Insbesondere bei der Werbung, aber auch bei konkreten Projekten wie der „Sandachse Franken“ werden gemeinsame Kanäle genutzt.

Die Freizeitsaison 2008 wurde mit einer CityLight-Kampagne unter dem Titel „Traumziele mit dem VGN“ eingeläutet, die sich auf die Metropolregion Nürnberg bezog. Insgesamt wurden mindestens zwei Wochen lang 1.200 CityLights in Nürnberg, Fürth und Er-

langen belegt, die von allen Verkehrsteilnehmern, also auch Nicht-Kunden zu sehen waren. So sollten lohnende Ziele in der Metropolregion Lust machen, sich diese zu erobern – mit dem

ÖPNV natürlich. Als passende Ausflugsfahrkarte wurde das TagesTicket Plus empfohlen. Bei den Zielen wurde auf regionale Ausgewogenheit geachtet.



Beliebt: Die VGN-Freizeittipps

Traditionell präsentierte der VGN wieder seine neuen Freizeit Tipps auf der Messe Freizeit, Garten + Touristik. Viele Stammgäste steuern jedes Jahr den Messestand an und decken sich mit Tipps für die ganze Saison ein. Auch in den Kundenbüros und der VGN-Geschäftsstelle finden die Flyer reißenden Absatz.

29 Prospekte zu Wanderungen, Rad- und Städtetouren sind mit einer Auflage von 470.000 Stück neu erschienen. Das ganze Verbundgebiet zwischen Main und Altmühl, von Rothenburg ob der Tauber bis zum Sulzbacher Bergland sollte den Fahrgästen näher gebracht werden.

Selbstverständlich wurden dabei auch die beiden neuen Ziele im VGN gewürdigt. Seit Dezember 2007 liegen die Bahnhöfe Kitzingen und Otting-Weilheim im Verbundgebiet. Der Weinstadt am Main wurden zwei Prospekte gewidmet: Alle Sehenswürdigkeiten und wichtigen Veranstaltungen beschreibt der „Erlebnistag Kitzingen“, ein weiterer Flyer empfiehlt eine Wanderung zwischen Kitzingen und Iphofen.

Im Einzugsbereich des südlichsten Bahnhofs im Verbundgebiet liegt die Monheimer Alb mit den Städten Monheim und Wemding. Eine ausgedehnte Wanderung sowie eine Radtour durch die reizvolle Landschaft sind im „Erlebnistag Monheimer Alb“ aufgeführt.

Das Engagement im Freizeitverkehr macht sich nicht nur beim Absatz der Prospekte bezahlt. Die rund 540 Linien, darunter 25 Schienenstrecken und 470 Buslinien, werden von immer mehr Fahrgästen auch in der Freizeit genutzt. Das ermittelte das Marktforschungsinstitut TNS Infratest mit seinem ÖPNV Kundenbarometer. Im Jahr 2008 hatten 24 Prozent der befragten



Fahrgäste angegeben, die VGN-Linien mindestens an ein bis zwei Tagen pro Woche oder öfter für Freizeitfahrten zu nutzen. Dieser Wert stieg in den letzten Jahren kontinuierlich an, noch 2004 lag er bei 18 Prozent. Das rege Interesse der Fahrgäste an den Freizeitangeboten zeigen auch die Verkaufsergebnisse des Verbundes. Vom TagesTicket Plus, dem klassischen Ticket für Familienausflüge, waren 2008 über eine Million verkauft worden, sieben Prozent mehr als im Jahr zuvor. Auch im Freizeitverkehr steigen immer mehr Bürger auf die öffentlichen Verkehrsmittel um.

Die VGN-Freizeittipps sind das Ergebnis der guten Zusammenarbeit mit den Partnern im ganzen Verbundgebiet wie etwa den jeweiligen Landratsämtern und Gemeinden, lokalen Aktionsgruppen, Tourismusbüros und auch der Gastronomie. Die gemeinsame Vermarktung von Ausflugszielen, Freizeiteinrichtungen sowie der

entsprechenden Fahrtenangebote für die Besucher leistet einen wertvollen Beitrag zur Tourismusentwicklung in den Zielgebieten.

● Lebensart kommt an

Ein Erfolgsrezept für viele VGN-Ausflüge ist die Kombination von Wandern und Einkehren. Bier oder Wein zu einem guten Essen zu genießen, das ist in Franken und der Oberpfalz einfach Lebensart. Zudem ist die Einkehr hier auch noch preiswert.

Für den VGN war es demnach keine Frage, gleich mehrere Freizeitprospekte diesen Themen zu widmen. „Höhlen, Hütten, Hausgemachtes“ lautet der Titel zum FrankenPfalz-Express. Die Linie verbindet die Pendolino-Halte Neukirchen, Etzelwang und Neuhaus. Eine besonders zünftige Einkehr versprechen zum Beispiel die Ossinger-



und die Zandthütte. „Zum Ahnentrunke“ leitet ein weiterer Wandertipp. Diesen Namen trägt eine Bierspezialität, die in Holnstein, im Sulzbacher Bergland, gebraut wird. Eine Frühherbsttour für Weinliebhaber und Karpfenesser führt in den Steigerwald. Programm sind auch der Name „LBT – Laufen, Brotzeit, Taxifahren“ für Ausflugstipps mit dem Linienbedarfstaxi (LBT) im Hersbrucker Land und der Beiname zur Linie 313: „Bier-Brotzeit-Burgen-Express“. Im Jahr 2008 ging schließlich noch der Aischgründer-Bier-Express in Betrieb.



● Fünf-Seidla-Steig

Dieser Wanderweg widmet sich neben der herrlichen Landschaft der südlichen Fränkischen Schweiz auch den Brauereien. Fünf gibt es entlang des 15 Kilometer langen Weges, der am 27. September 2008 von Oberfrankens Regierungspräsident Wilhelm Wenning, dem Forchheimer Landrat Reinhardt Glauber, Werner Wolf, Bürgermeister der Gemeinde Gräfenberg, und natürlich Vertretern der Brauereien offiziell eingeweiht wurde. Der VGN hat einen 26 Seiten starken Prospekt zum Fünf-Seidla-Steig erstellt. Das lag nahe, denn der Einstieg in die Tour liegt in Weißenhohe, die ansässige Klosterbrauerei befindet

sich nur 300 Meter vom Haltepunkt der Gräfenbergbahn entfernt. Dass sich die öffentlichen Verkehrsmittel für Ausflüge dieser Art anbieten, liegt auf der Hand. Wer sich den Rückweg zum Bahnhof in Gräfenberg ersparen möchte, kann das Anrufsammeltaxi des Landkreises Forchheim bestellen. Seit 2009 nimmt außerdem der Trubachtal-Express den Wanderern bei Bedarf einige Kilometer ab.

● Erzweg

Und noch etwas ganz Besonderes, ein Novum unter den VGN-Wanderführern, hält der Verbund bereit: den Ausflugsführer zum Erzweg. Dieser Wanderweg widmet sich der Jahrhunderte alten Bergbautradition und Industriegeschichte in der Frankenalb zwischen Pegnitz und Sulzbach-Rosenberg. Andreas Schettler, der Wegereferent des Fränkischen Albvereins, hat ihn konzipiert und ist auch der Autor dieses Buches.

Es bietet zahlreiche Vorschläge für Tagestouren aber auch für mehrtägige Wanderungen. Ein ganzes Netz von Wegen führt durch die eindrucksvolle und vielseitige Landschaft zwischen Pegnitz und Sulzbach-Rosenberg. Der Erzweg ist ausgezeichnet mit dem Gütesiegel „Wanderbares Deutschland“ und gehört damit zu den wenigen Spitzenwanderwegen im Lande. Zu den zahlreichen Touren kann man natürlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Verbundgebiet starten. Sie bringen die Wanderer auch wieder sicher nach Hause. Inzwischen ist ein zweites Band zum Thema erschienen. Unter dem Titel „Die südlichen Erzwege“ werden 14 Genusswanderungen zwischen Sulzbach-Rosenberg, Amberg und Kastl beschrieben. Auf gut markierten Pfaden führt der Weg durch bislang wenig erschlossene Gegenden mit stillen Wäldern, kargen Sandebenen, durch idyllische Tallandschaften und über Bergrücken mit großartiger Aussicht.



Sportlich mit dem VGN

Sportlich zeigte sich der VGN im letzten Jahr nicht nur bei der Zusammenarbeit mit der SpVgg Greuther Fürth, dem 1. FCN oder beim jährlichen Fußball-Hallencup. Auch anderweitig war der Verkehrsverbund immer wieder unterwegs.

So zum Beispiel am Sonntag, 25. Mai 2008, im Markt Ipsheim: Nach dem Motto „Nordic-Walking entspannt, stärkt, macht Spaß und bewegt“ legte der VGN einen Flyer für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des 4. Fränkischen Nordic-Walking-Tages auf. Diese Sportveranstaltung war in Zusammenarbeit mit dem Weinbauverein, dem TSV Ipsheim, der AOK und dem Tourismusverband Steigerwald entstanden. Im VGN Infomobil gab es vor Ort alles Wissenswerte zum Thema Freizeit einschließlich entsprechender Tipps.

Für die Veranstaltung bot sich die Hin- und Rückfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln an. Die Winzergemeinde liegt an der R81 Neustadt (Aisch) – Steinach, der Start war direkt am Bahnhof

in Ipsheim. Ein weiterer Anreiz war außerdem die ermäßigte Teilnahmegebühr für VGN-Kunden.

● Sicher hin und zurück

Zwei Strecken (fünf und zehn Kilometer) mit toller Aussicht wurden markiert. Beide führten in die Weinberge bei Ipsheim im Landkreis Neustadt a. d. Aisch – Bad Windsheim. Ziel war jeweils das „Weinnest“, in dem die Teilnehmer nach dem Sport Frankenwein genießen durften. Ohne Reue: Die Bahn fuhr stündlich zurück und brachte sie sicher wieder nach Hause. Alle Teilnehmer hatten außerdem am Ziel die Chance, MobiCards und TagesTickets zu gewinnen.

● Fränkische Schweiz-Marathon

Freie An- und Abfahrt hatten am 7. September 2008 die Teilnehmer des 9. Fränkische Schweiz-Marathons im Wiesental. Erstmals galt die Startnummer der Läufer als VGN KombiTicket. Die Sportler und Sportlerinnen konnten so kostenlos mit dem VGN nach Forchheim reisen, von dort nach Ebermannstadt laufen oder skaten und schließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln wieder nach Hause fahren.

Der VGN war mit Bandenwerbung im Start- und Zielbereich präsent. Läufer konnten gegen einen Aufpreis ein Funktionsshirt erwerben – das VGN-Logo exklusiv auf dem Rücken. Das Infomobil stand außerdem mit dem VGN-Team in Ebermannstadt, das die Besucher zu allen Fragen rund um den Verbund beriet.

Der Marathon war nicht nur für die Teilnehmer attraktiv, sondern auch ein Spektakel für alle Zuschauer der Veranstaltung, insbesondere für Familien. Es gab an diesem Tag zahlreiche Freizeitangebote begleitend zum Hauptprogramm: Bogenschießen, Klettern, Kajak fahren, Wandern, Führungen in der Sternwarte und auf der Ehrenbürg. Das Wiesental war an diesem Tag selbstverständlich autofreie Zone. Für die An- und Heimfahrt der zahlreichen Besucher sorgten Bus und Bahn. So verkehrte zwischen Forchheim und Ebermann-





stadt die Regionalbahn R22 bis etwa 21 Uhr durchgehend im Stundentakt. Mehrere Buslinien in der Fränkischen Schweiz führen ebenfalls nach einem verstärkten Sonderfahrplan. Zwischen Pegnitz und Ebermannstadt war die

Linie 389 mit vielen Sportfans unterwegs, mit Sonderfahrten fuhr die Linie 219 von Gräfenberg zum Ziel in Ebermannstadt, im Einsatz waren auch die Linien 221 und 222, sogar die Museumsbahn DFS Ebermannstadt –

Behringersmühle und ein Anschlussbus zwischen Behringersmühle und Gößweinstein waren in das Verkehrskonzept einbezogen.

● Meister Radelbar

Der VGN hält also in jeder Beziehung beweglich, nicht nur mit Wandertipps. Fahrgäste, die es auch einmal sportlicher mögen, lädt der Verbund zu Radtouren ein – zum Beispiel mit einem Prospekt, der in Zusammenarbeit mit dem Landesbund für Vogelschutz (LBV) entstanden ist und den Titel Meister Radelbar trägt. Vorgestellt werden drei Rundwege für Radler im mittleren Altmühltal, auf denen man nistende Storchpaare beobachten kann.

Die Touren beginnen vor den Bahnhöfen Gunzenhausen, Muhr am See und Triesdorf, die Routen haben unterschiedliche Schwierigkeitsgrade. Mehrere Infotafeln verraten viel Wissenswertes über den Weißstorch und die Maßnahmen zu seinem Schutz.

Wie bedeutsam der einzigartige Radweg ist, zeigte die Eröffnungsveranstaltung, die gleichzeitig Auftakt zu Deutschlands größter Umweltbildungsaktion, „BayernTour Natur“, war. Mit dem Rad dabei: politische Prominenz, darunter der ehemalige Ministerpräsi-



Pfarrer Karl-Heinz Brendel (Mitte) mit dem Landtagsabgeordneten Gerhard Wägemann, dem ehemaligen Umweltminister Dr. Otmar Bernhard, dem früheren Ministerpräsidenten Dr. Günther Beckstein, Dagmar Furtmeier vom LBV und Bürgermeister Roland Fitzner (von rechts) beim Auftakt zur „BayernTour Natur“.

dent Dr. Günther Beckstein mit seinem Kabinettskollegen Umweltminister Dr. Otmar Bernhard, der Landtagsabgeordnete Gerhard Wägemann und der Muhrer Bürgermeister Roland Fitzner. Fachliche Erläuterungen gab Dagmar Furtmeier vom LBV.

Alle Redner betonten, wie wichtig der Natur- und Landschaftsschutz sowie eine entsprechende Umwelterziehung sind. Keine Frage, dass auch der VGN mit seinem Flyer gerne einen Beitrag dazu geleistet hat.



Zahlen, Daten, Fakten



	Einwohner	Beschäftigte	PEW	PEW/1000 EW	
	44.296	23.307	25.209	571	
	40.240	23.699	22.822	566	
	77	104.222	76.296	14.857	326
	83	113.907	38.920	19.290	520
	146	500.964	368.680	240.000	400
	41	38.682	12.545	14.725	628
	367	797.790	390.231	294.407	567
	217	942.453	426.227	402.078	616
	100	161.403	93.489	67.789	620
	100	162.307	49.808	74.968	626
	100	1.206	3.045	8.231	671
	100	21.791	6.489	17.827	642
	100	10.910	3.267	8.794	648
	100	10.000	3.299	5.430	625
	100	10.000	17.915	44.299	643
	100	10.000	10.000	72.000	640
	100	10.000	10.000	71.299	624
	100	10.000	10.000	7.629	647
	100	10.000	10.000	18.920	620
	100	10.000	10.000	10.000	627
	100	10.000	10.000	10.000	629
	100	10.000	10.000	10.000	623
	100	10.000	10.000	10.000	625
	100	10.000	10.000	10.000	628
	100	10.000	10.000	10.000	626



Organe des VGN

Gesellschafterversammlung

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

Gesellschafter

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

Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler
Prof. Dr. Willi Weißkopf

Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

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

- **Matthias Dießl**
Landrat Landkreis Fürth

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

- **Klaus Keppeler**
Regierung von Mittelfranken

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

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

- **Rainer Lehnemann**
Vorsitzender Betriebsrat VAG

Gremien des VGN

Grundvertrags-Ausschuss

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

Grundvertragspartner

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

Geschäftsstelle:
Verkehrsverbund Großraum
Nürnberg GmbH

Gremien des VGN

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	
Armin Kroder	Vorsitzender
Dr. Ulrich Maly	1. stellv. Vorsitzender
Matthias Thürauf	2. stellv. Vorsitzender

Stadt Ansbach - Oberbürgermeisterin Carda Seidel	Landkreis Forchheim - Landrat Reinhardt Glauber - Kreisrat Willi Müller
Stadt Erlangen - Oberbürgermeister Dr. Siegfried Balleis - Stadträtin Felizitas Traub-Eichhorn	Landkreis Fürth - Landrat Matthias Dießl - Kreisrat Johann Völkl
Stadt Fürth - Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung - Dr. Hans Partheimüller	Landkreis Kitzingen - Landrätin Tamara Bischof
Stadt Nürnberg - Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly - Stadtrat Thorsten Brehm - Stadtrat Jürgen Fischer - Stadtrat Lorenz Gradl - Bürgermeister Dr. Klemens Gsell - Stadtrat Marcus König - Stadtrat Konrad Schuh - Stadtrat Kilian Sendner	Landkreis Neumarkt i. d. OPf. - Landrat Albert Löhner - Kreisrat Arnold Graf
Stadt Schwabach - Oberbürgermeister Matthias Thürauf	Landkreis Neustadt a. d. A.- Bad Windsheim - Landrat Walter Schneider - Kreisrat Dr. Wolfgang Mück
Landkreis Ansbach - Landrat Rudolf Schwemmbauer - Kreisrat Uwe Schreiner - Kreisrat Dr. Gerhard Schorndanner	Landkreis Nürnberger Land - Landrat Armin Kroder - Bürgermeister Konrad Rupprecht - Bürgermeister Wolfgang Plattmeier
Landkreis Bayreuth - Landrat Hermann Hübner	Landkreis Roth - Landrat Herbert Eckstein - Kreisrat Udo Weingart
Landkreis Erlangen-Höchstadt - Landrat Eberhard Irlinger - Kreisrat Jörg Bubel	Landkreis Weißenburg- Gunzenhausen - Landrat Franz Xaver Uhl - Kreisrat Werner Baum
Landkreis Donau-Ries - Landrat Stefan Rößle	Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach - Oberbürgermeister Wolfgang Dandorfer - Landrat Richard Reisinger - Kreisrat Hubert Jungbauer

Gewinn- und Verlustrechnung
der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008

	€	€	Vorjahr	
			T€	T€
1. Umsatzerlöse		5.825.605,96		4.025
2. Sonstige betriebliche Erträge		1.178.191,10		1.097
		7.003.797,06		5.122
3. Materialaufwand:				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-30.501,53		-25	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-2.455.466,61	-2.485.968,14	-1.219	-1.244
4. Personalaufwand:				
a) Löhne und Gehälter	-1.774.649,49		-1.684	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung	-466.143,49	-2.240.792,98	-486	-2.170
	170.752,19 €; Vj. 199 T€			
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-113.631,85		-99
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-2.206.684,63		-1.618
		-43.280,54		-9
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.497,51		12	
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.310,37	5.187,14	-2	10
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		38.093,40		1
11. Sonstige Steuern		-556,00		-1
12. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00		0

Bilanz

der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
zum 31. Dezember 2008

AKTIVSEITE	€		Vorjahr	
	€	€	T€	T€
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		115.619,00		172
II. Sachanlagen		119.351,72		86
III. Finanzanlagen		50.000,00		50
Summe A:		284.970,72		308
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Waren		26.983,98		31
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	147.250,60		171	
2. Forderungen gegen Gesellschafter	350.760,78		464	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	65.904,05	563.915,43	213	848
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		275.760,84		202
Summe B:		866.660,25		1.081
C. Rechnungsabgrenzungsposten		14.082,03		11
Gesamtsumme:		1.165.713,00		1.400

PASSIVSEITE	€		Vorjahr	
	€	€	T€	T€
A. Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital		38.000,00		38
B. Rückstellungen				
Sonstige Rückstellungen	188.730,00	188.730,00	238	238
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	329.683,25		424	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	225.169,45		0	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	384.130,30	938.983,00	700	1.124
davon				
aus Steuern	197.538,94 €; Vj. 137 T€			
im Rahmen der sozialen Sicherheit	10.364,06 €; Vj. 9 T€			
Gesamtsumme:		1.165.713,00		1.400

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2007	2008	Veränderung		
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %	
DB Regio AG	Regionalbahn	35,335	36,377	1,043	2,95	
	S-Bahn	8,261	8,505	0,244	2,95	
Omnibusverkehr Franken	Bus	15,637	16,099	0,461	2,95	
Verkehrsaktiengesellschaft	U-Bahn	103,158	105,710	2,552	2,47	
	Straßenbahn	38,207	39,152	0,945	2,47	
	Bus	45,923	47,059	1,136	2,47	
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	18,018	18,450	0,432	2,40	
	Bus	17,409	17,826	0,417	2,40	
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	15,379	15,679	0,300	1,95	
Wutzer Linienverkehr GmbH	Bus	1,123	1,152	-0,071	-5,84	
Assoziierte Verkehrsunternehmen	Bus	12,232	12,613	0,382	3,12	
Betriebszweigbeförderungsfälle		Gesamt	310,782	318,623	7,841	2,52
Verbundbeförderungsfälle	entgeltlich	198,762	203,935	5,173	2,60	
	unentgeltlich	29,699	30,472	0,773	2,60	
	Gesamt	228,461	234,407	5,946	2,60	
Unternehmensbeförderungsfälle			267,176	274,041	6,764	2,53

Beförderte Personen 2007 und 2008 nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2007	2008	absolut	in %
	in Mio.			
Verkehrsaktiengesellschaft	149,72	153,43	3,70	2,47
infra fürth verkehr gmbh	30,51	31,24	0,73	2,40
ESTW Stadtverkehr GmbH	15,38	15,68	0,30	1,95
DB Regio AG	42,57	43,83	1,26	2,95
Omnibusverkehr Franken	15,64	16,10	0,46	2,95
Wutzer Linienverkehr GmbH	1,22	1,15	-0,07	-5,84
Assoziierte Verkehrsunternehmen	12,23	12,61	0,38	3,12
Gesamtsumme	267,28	274,04	6,76	2,53

Beförderte Personen in Mio. (Verbundbeförderungsfälle)

Fahrausweisgattungen	2007	2008	Veränderung	
	in Mio.	in Mio.	absolut	in %
Barverkehr	43,262	49,570	6,308	14,58
Allgemeine Zeitkarten	94,559	92,487	-2,072	-2,19
Ausbildungsverkehr	58,106	58,954	0,848	1,46
Monatswertmarken Senioren	0,000	0,000	0,000	0,00
Sozialpässe	2,835	2,925	0,089	3,15
Summe entgeltlich beförderter Personen	198,762	203,935	5,173	2,60
Sonstige und Schwerbehinderte	29,699	30,472	0,773	2,60
Gesamtsumme	228,461	234,407	5,946	2,60

Unternehmensbeförderungsfälle im Jahr 2008 nach Betriebszweigen

Fahrten im ÖPNV innerhalb der Städteachse Jahr 2008			
Städte	Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Fahrten insgesamt
Nürnberg	114.314.018	44.235.244	158.549.262
Fürth	13.261.396	19.321.887	32.583.283
Erlangen	12.314.942	8.772.287	21.087.229
Schwabach	591.902	2.135.758	2.727.661
Gesamt	140.482.258	74.465.177	214.947.435

Verkehrsnetz des VGN nach Betriebszweigen 2008

Betriebszweige	Linien Anzahl	Haltestellen Anzahl	Streckenlänge km	Linienlänge km
U-Bahn	3	44	34	38
Straßenbahn	6	79	36	43
S-Bahn	3	33	65	67
Regionalbahn	22	158	773	831
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	511	6.588	7.754	8.408
darunter Bus	496	-	-	-
Linienbedarfstaxi	15	-	-	-
Gesamt	545	6.902	8.662	9.387

Verbundtarif – Jahresergebnisse 2008 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		Fahrgäste		Einnahmen in EURO	
	2008	Veränd. ggü. 2007	2008	Veränd. ggü. 2007	2008	Veränd. ggü. 2007
Einzelkarten Erwachsene	10.846.087	2,44%	12.473.000	2,44%	25.055.551,55	6,20%
Einzelkarten Kind	2.124.414	5,49%	2.443.076	5,49%	2.134.412,17	6,37%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Erwachsene	862.848	-0,40%	4.970.004	-0,40%	5.097.525,15	1,04%
5er-Streifenkarte Kurzstrecke Kind	202.776	3,67%	1.167.990	3,67%	587.947,84	5,97%
10er-Streifenkarte Erwachsene	1.557.330	2,29%	9.011.744	0,49%	13.358.798,41	4,28%
10er-Streifenkarte Kind	182.187	1,20%	1.053.783	-0,62%	780.639,93	3,11%
TagesTicket Solo	2.034.989	14,17%	7.590.509	14,17%	7.489.652,43	19,21%
TagesTicket Plus	1.136.435	7,03%	6.398.129	7,03%	11.782.801,56	9,23%
CityTicket DB BC	966.216	4,15%	579.730	0,29%	534.931,41	0,75%
Gruppenfahrten	32.201	10,30%	63.114	10,30%	98.846,40	7,55%
KombiTickets	2.201.817	9,64%	1.385.862	9,89%	1.696.031,74	2,13%
BayernTicket	520.856	55,73%	1.163.922	61,48%	11.850.108,00	55,63%
Schönes WochenendeTicket	38.935	53,09%	97.338	60,12%	1.378.599,00	63,04%
sonstige Sonderfahrkarten	531.563	9,50%	1.171.432	7,50%	1.133.093,12	10,45%
Summe Bartarif	23.238.654	5,53%	49.569.632	5,40%	82.978.938,71	12,73%
7 Tage-MobiCard	224.679	13,64%	2.954.529	13,64%	4.744.078,07	10,56%
31 Tage-MobiCard	294.379	-2,89%	26.856.155	-2,86%	17.523.174,90	-0,50%
9 Uhr-MobiCard	309.799	-3,52%	24.127.132	-3,52%	15.096.730,56	2,21%
Solo 31	18.491	100,00%	1.014.985	100,00%	1.450.963,71	100,00%
Abo 3	3.462	100,00%	190.029	100,00%	244.947,00	100,00%
Abo 6	5.319	100,00%	291.956	100,00%	345.670,10	100,00%
Firmen-Abo	221.623	3,17%	7.091.943	3,17%	11.907.902,55	5,76%
Jahres-Abo	452.315	4,96%	24.827.578	4,96%	24.011.793,50	8,55%
Jahres-Abo m. Auss.	139.204	2,55%	4.384.926	2,55%	4.675.113,80	6,32%
Familientarif Erlangen	14.545	-6,58%	748.049	-6,58%	261.288,44	-2,67%
Summe Zeitfahrausweise Jedermann	1.683.816	4,00%	92.487.282	1,79%	80.261.662,63	7,42%
Sozialpass Nürnberg	58.469	3,15%	2.924.619	3,15%	1.701.447,90	4,95%
Monatswertmarken Schüler Selbstzahler	314.708	3,90%	15.074.513	3,90%	16.969.707,80	5,76%
Monatswertmarken Schüler Kostenträger	872.443	-0,21%	41.790.020	-0,21%	36.517.702,70	1,14%
Wochenkarte Selbstzahler	20.173	100,00%	222.912	100,00%	401.860,15	100,00%
Wochenkarte Kostenträger	1.609	0,00%	17.779	0,00%	43.848,60	0,00%
Semesterwertmarken	38.595	7,65%	1.848.683	7,65%	1.494.726,58	3,99%
Schülertarif Erlangen	0	0,00%	0	0,00%	0,00	0,00%
Summe Zeitfahrausweise Schüler/Azubi	1.247.528	2,84%	58.953.907	1,46%	55.427.845,83	3,43%
Sonstige Fahrkarten	6.176	52,05%			79.911,13	21,16%
Summe Zeitkarten	2.995.989	3,57%	154.365.809	1,69%	137.470.867,49	5,75%
Fahrgeldeinnahmen	26.234.643	5,31%	203.935.441	2,57%	220.449.806,20	8,28%
Saldo Zu-/Absetzungen					-429.992,00	
Verkaufsergebnis 2008	26.234.643	5,31%	203.935.441	2,57%	220.019.814,20	8,26%

Strukturdaten 2008 Gebietsstand 31.12.2008

Kreisfreie Städte	Fläche in qkm	Einwohner	Beschäftigte	PKW ¹⁾	PKW/1000 EW
Amberg	50	44.130	22.949	22.034	499
Ansbach	100	40.294	23.891	20.654	513
Erlangen	77	104.901	79.412	50.513	482
Fürth	63	114.374	40.185	52.696	461
Nürnberg	186	503.684	268.000	219.544	436
Schwabach	41	38.705	13.162	22.078	570
Städteachse Gesamt	367	761.664	400.759	344.831	453
Kreisfreie Städte Gesamt	517	846.088	447.599	387.519	458
Landkreise	Fläche in qkm	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weilburg	1.255	106.631	24.133	59.509	558
Ansbach	1.972	182.045	50.756	102.642	564
Bamberg (teilweise)	183	12.310	3.140	7.339	596
Bayreuth (teilweise)	325	27.569	6.655	15.808	573
Donau-Ries (teilweise)	150	13.294	5.292	7.813	588
Eichstätt (teilweise)	100	8.709	2.366	4.875	560
Erlangen-Höchstadt	565	131.180	39.011	76.712	585
Forchheim	643	113.385	23.791	65.552	578
Fürth	308	114.669	19.986	64.849	566
Kelheim (teilweise)	14	2.214	518	1.273	575
Kitzingen (teilweise)	174	27.729	12.762	15.040	542
Neumarkt	1.344	128.318	38.381	70.132	547
Neustadt a.d. Aisch	1.268	98.901	26.211	55.566	562
Nürnberger Land	800	167.274	45.775	93.238	557
Regensburg (teilweise)	265	24.335	2.775	13.530	556
Roth	895	125.039	30.127	72.091	577
Weißenburg-Gunzenhausen	971	93.387	27.439	51.825	555
Landkreise Gesamt	11.232	1.376.989	359.118	777.794	565
VGN-Gebiet Gesamt	11.750	2.223.077	806.717	1.165.313	524

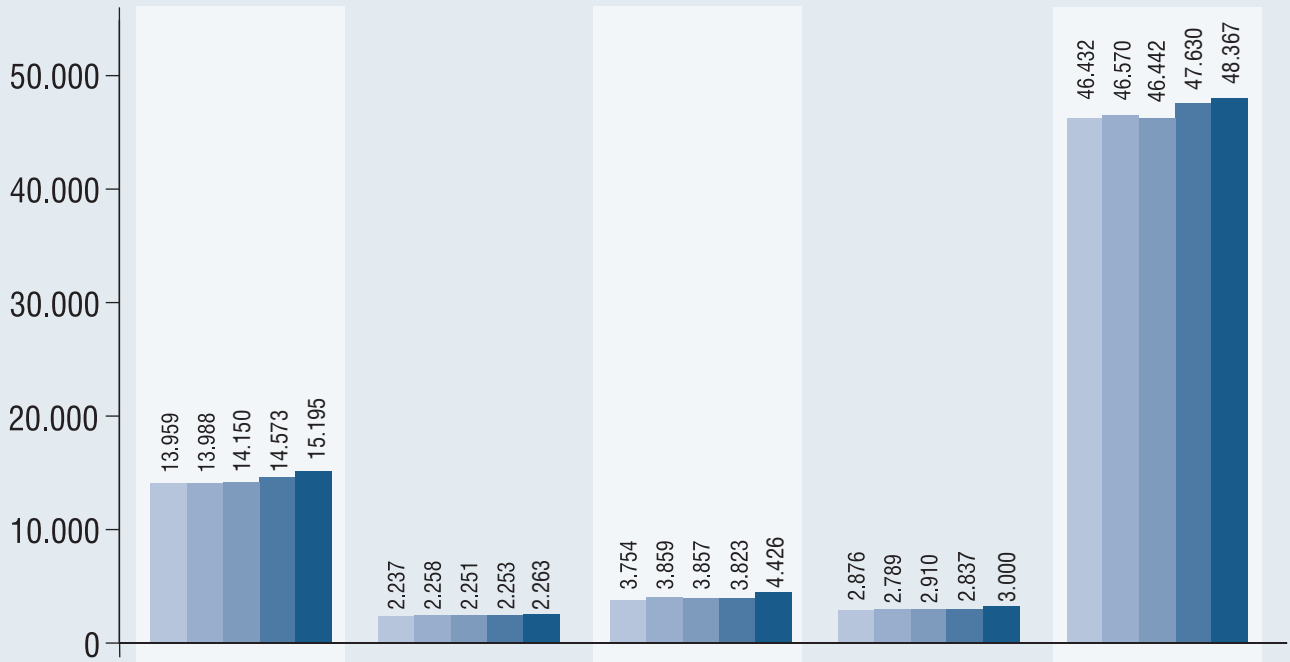
Zu beachten: Einwohnerstand 30.6.08 – Pkw-Bestand 1.1.2008 – Beschäftigtenstatistik 30.6.08

1) ab 1.1.2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen und Außerbetriebsetzungen

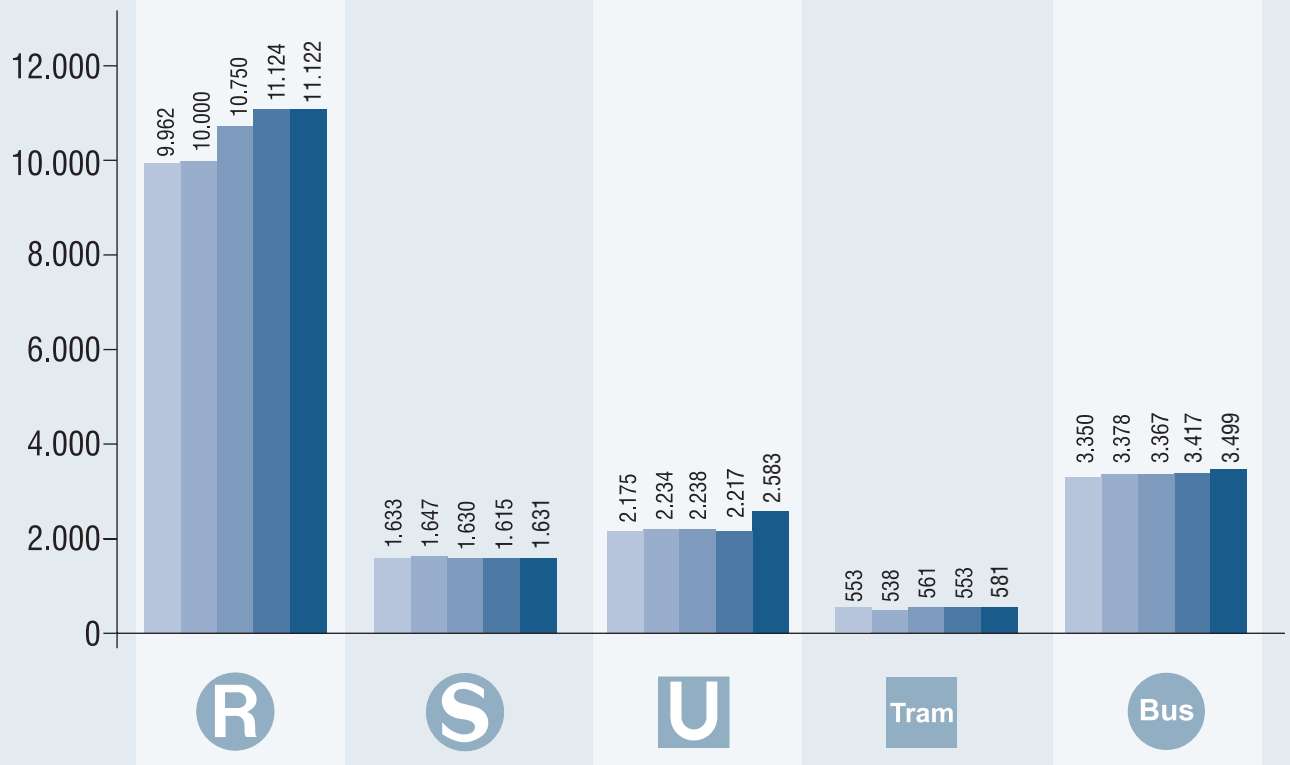
Einwohner je qkm 2008: Städteachse: 2.075
 Kreisfreie Städte: 1.637
 Landkreise: 123

2004 2005 2006 2007 2008

Zug-/Wagenkilometer in Tsd.

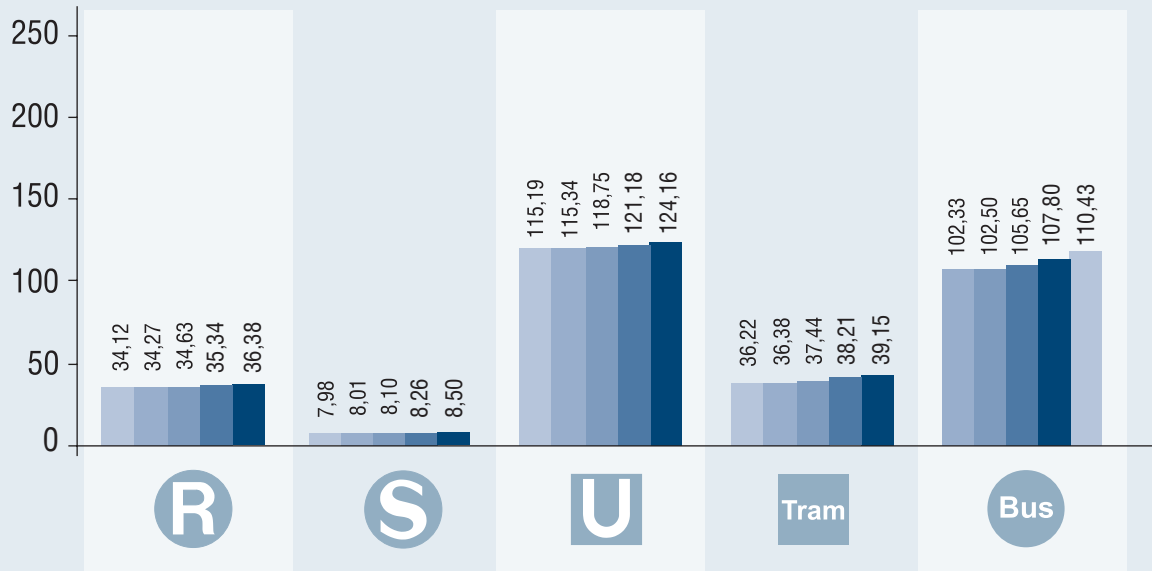


Platzkilometer in Mio. (4 Personen je qm Stehplatz)

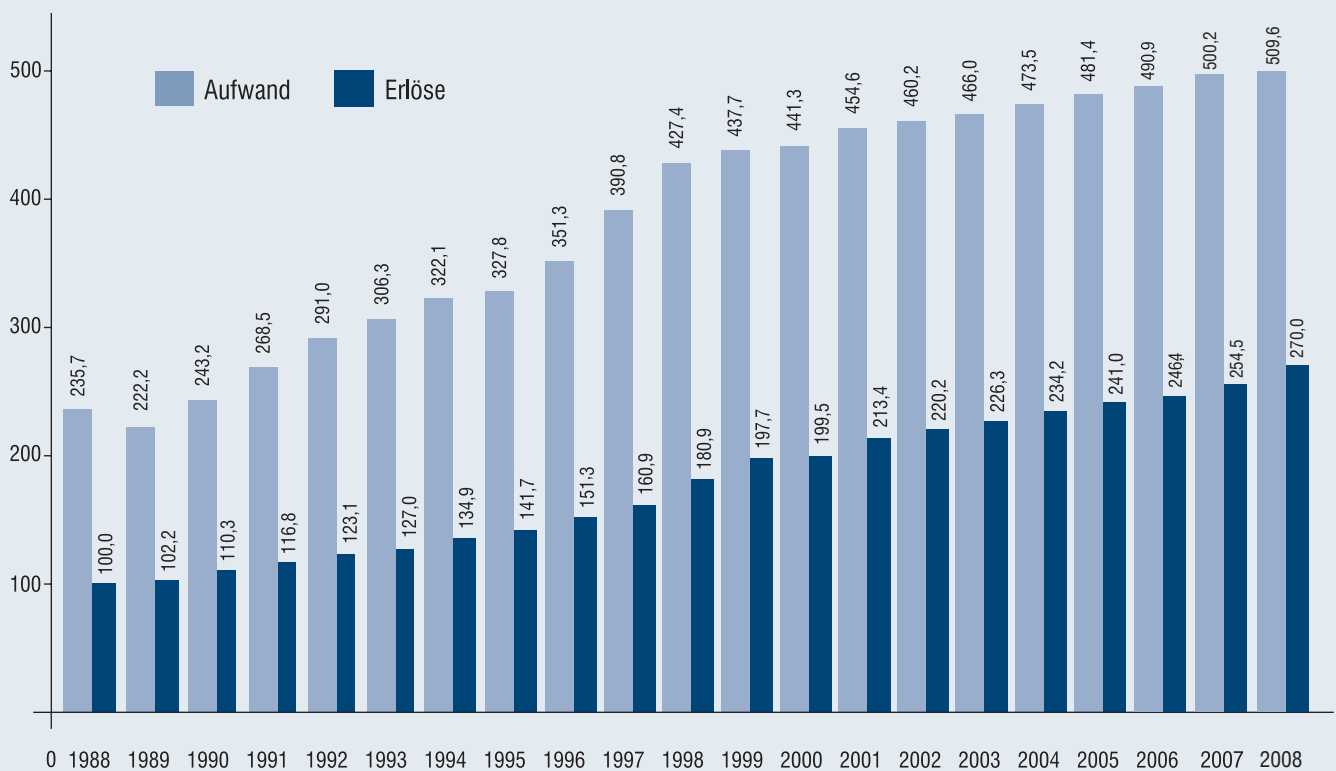


2004 2005 2006 2007 2008

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern in Mio.



Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR



Der VGN im Überblick

Verkehrsgebiet	2005	2006	2007	2008
Kreisfreie Städte	6	6	6	6
Kreise	17 (davon 7 teilw.)	17 (davon 7 teilw.)	17 (davon 7 teilw.)	17 (davon 7 teilw.)
Fläche	11.542 qkm	11.620 qkm	11.750 qkm	11.750 qkm
Einwohner	2,19 Mio.	2,20 Mio	2,22 Mio	2,22 Mio
Pkw-Bestand	1,24 Mio.	1,27 Mio.	1,30 Mio	1,17 Mio ¹⁾
Pkw/Tsd. Einwohner	567	579	586	524 ¹⁾
Verkehrsbedienung				
Verkehrsunternehmen				
- Gesellschafter	8	8	8	8
- Assoziierte Unternehmen	83	83	86	86
Haltestellen	6.755	6.763	6.873	6.902
Linien (Gesamt)	540	539	543	545
- S-Bahn	3	3	3	3
- Regionalbahn	20	21	22	22
- U-Bahn	2	2	2	3
- Straßenbahn	6	6	6	6
- Bus	509	507	510	511

¹⁾ ab 1.1.2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen

Betriebsleistungen *1)	2006	2007	2008
Nutz-Zug-/Nutz-Wagen-Kilometer (Gesamt)	69,6 Mio. km	71,1 Mio. km	73,3 Mio. km
- S-Bahn	2,3 Mio. km	2,3 Mio. km	2,3 Mio. km
- Regionalbahn	14,1 Mio. km	14,6 Mio. km	15,2 Mio. km
- U-Bahn / Straßenbahn	6,8 Mio. km	6,6 Mio. km	7,4 Mio. km
Bus	46,4 Mio. km	47,6 Mio. km	48,4 Mio. km
Platzkilometer	18.545,0 Mio. km	18.925,0 Mio. km	19.415,0 Mio. km
Verbundbeförderungsfälle	223,9 Mio.	228,5 Mio.	234,4 Mio.

Aufwand und Ertrag - Verbundverkehr *1)			
Erträge - Netto (Gesamt)	246,4 Mio. EUR	254,5 Mio. EUR	270,0 Mio. EUR
Verkehrserlöse einschl. Zweckverbandzuschüsse	203,2 Mio. EUR	210,8 Mio. EUR	227,0 Mio. EUR
sonst. Erträge (einschl. Erstattung SchwbG und Ausgleichszahlungen § 45a PBefG)	43,2 Mio. EUR	43,7 Mio. EUR	43,0 Mio. EUR
Aufwand - Netto	490,9 Mio. EUR	500,2 Mio. EUR	509,6 Mio. EUR
Aufwanddeckungsfehlbetrag	244,5 Mio. EUR	245,7 Mio. EUR	239,6 Mio. EUR
Aufwanddeckungsgrad	50,2 %	50,9 %	53,0 %

*1) z.T. Planwerte



Impressum

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

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

Geschäftsführer:
Jürgen Haasler
Prof. Dr. Willi Weißkopf

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

Fotos:
Altmühlbote / Marianne Natalis
Anestis Aslanidis
Bayerische Eisenbahngesellschaft
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technologie
DB AG
NN / Hans-Joachim Winckler (S. 18 unten)
Regierung von Mittelfranken /
Markus Mader
Stadt Nürnberg / Christine Dierenbach
VAG / Claus Felix
VAG / Peter Roggenthin
VGN / Peter Roggenthin
VGN / Gerhard Zuber, Manfred Rupp

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

Druck:
Fahner GmbH, Nürnberg

Gestaltung der Werbemittel:
Werbeatelier Kolvenbach-Post, Nürnberg



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

VAG	DB BAHN Regio Mittelfranken	ESTW ERLANGER STADTWERKE	DB BAHN <i>Frankenbus</i>
infra fürth verkehr gmbh	stadtverkehr schwabach	GPV	GkV

Partner im VGN