



VERBUNDBERICHT 2015



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Inhaltsverzeichnis



Inhaltsverzeichnis

Grußwort	3
Verbundgebiet und Struktur	4
Geschäftsjahr 2015	6
Tarif	8
Planung und Verkehr	16
Kundenkommunikation	29
Freizeitverkehr	34
Zahlen, Daten, Fakten	38
Impressum	51



Armin Kroder
Landrat Landkreis Nürnberger Land

Vorsitzender Zweckverband
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN)



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Rückschau auf das VGN-Geschäftsjahr 2015 zeigt einen neuen Höchstwert bei den Fahrgastzahlen. 233,64 Millionen Fahrten haben die Menschen im Verbundgebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen, das ist ein Plus von 2,8 Prozent. Dahinter steht eine ganze Reihe von Faktoren. Wie schon in den Vorjahren gewinnt der VGN weiter Stammkunden hinzu. Immer mehr Fahrgäste nutzen den ÖPNV regelmäßig mit einer Zeitkarte. Besonders gut kommt das so genannte Neukunden-FirmenAbo an, mit dem der Verkehrsverbund vor allem mittleren Unternehmen und Institutionen den Zugang zu einem deutlich rabattierten Ticketangebot erleichtert. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen ist weiterhin auf die Erweiterung des Verbundgebietes um den Landkreis Lichtenfels zurückzuführen und auf die abschließende Übernahme des VGN-Tarifs im Binnenverkehr der Stadt Bamberg. Die Tarif-, Fahrten- und Serviceangebote des Verkehrsverbundes stehen den mittlerweile 2,67 Millionen Bewohnern im VGN-Raum zur Verfügung, auch viele Einpendler aus der umgebenden Region nutzen sie. Vor allem im Gelegenheitsverkehr nutzen die zahlreichen Flüchtlinge und Asylsuchenden die Busse und Bahnen.

Ein großer Erfolg für alle ist die Einführung des Semestertickets am Hochschulstandort Erlangen-Nürnberg. Fast 25 Jahre haben Verkehrsverbund, Unternehmen, Studentenwerk, Hochschulen sowie Vertreter der Studierenden um eine Lösung gerungen. Die unterschiedlichen Interessen und Sachzwänge auf Seiten der Verhandlungspartner und vor allem

die rechtliche Situation machten immer wieder neue Anläufe nötig. Das im Wintersemester 2015/16 eingeführte Semesterticket ist ein großer Fortschritt und ein Gewinn für den Hochschulstandort im Zentrum der Metropolregion Nürnberg. Deshalb haben sich die beteiligten Städte und Landkreise bei den Verhandlungen um das Semesterticket beherzt zu einer finanziellen Starthilfe für die Pilotphase entschieden. Die zugesagte Ausfallgarantie wurde zwischenzeitlich um ein zweites Jahr verlängert.

Eine ebenso bewegte und wechselvolle Geschichte hat das Projekt der Stadt-Umland-Bahn Erlangen. Ebenfalls seit den 1990er Jahren haben sich die Planer mit unterschiedlichen Netzvarianten beschäftigt. Die dynamische Entwicklung des Hochschul- und Wirtschaftsstandorts Erlangen sowie der Stadt Herzogenaurach strahlt auf die gesamte Region aus. Zahlreiche Unterstützer aus Politik, Wirtschaft und Hochschule haben sich deshalb zum Projekt StUB bekannt. Das Ergebnis des Erlanger Bürgerentscheids vom März dieses Jahres hat den Weg für die vertiefte Planung und einen anschließenden Förderantrag frei gemacht.

Das sind nur zwei Beispiele von wichtigen Weichenstellungen für den künftigen Ausbau der Nahverkehrsangebote. Weitere Herausforderungen sind die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV und die fortschreitende Digitalisierung im Bereich der Fahrgastinformation, des Vertriebs sowie der Verkehrsleitung und -steuerung. Der ÖPNV muss Schritt halten mit den sich verändernden techni-

schen Entwicklungen sowie den Erwartungen der Fahrgäste.

Die Zukunftsaufgaben gehen dem öffentlichen Personennahverkehr nicht aus. Gemessen daran ist die finanzielle Ausstattung leider sehr begrenzt. Die Aufgabenträger sind bemüht, mit den ihnen jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln die Nahverkehrsangebote für die Bevölkerung weiter auszubauen. Die Verkehrsunternehmen befinden sich in einem zunehmenden Wettbewerb und stehen ebenfalls unter hohem wirtschaftlichen Druck. Bei allen berechtigten Einzelinteressen gelingen jedoch gute und tragfähige Lösungen durch die Zusammenarbeit im gemeinsamen Verkehrsverbund. Der vorliegende Bericht gibt Ihnen einen guten Überblick sowohl über die Aufgaben und Herausforderungen als auch die Ergebnisse des Zusammenwirkens aller.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'A' followed by several loops and a final horizontal stroke.

Ihr
Armin Kroder



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



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

Stand 01.01.2015



Verbundgebiet und Struktur des VGN

Mit einem Bedienungsgebiet von 14.600 Quadratkilometern, das entspricht in etwa einem Fünftel der Fläche des Freistaats Bayern, liegt der VGN an dritter Stelle unter den deutschen Verkehrsverbänden. In seinem Einzugsbereich leben knapp 2,7 Millionen Menschen.

Seit den Erweiterungen im Jahr 2010 deckt das VGN-Gebiet den kompletten Kernbereich der Europäischen Metropolregion Nürnberg ab. Zum 1. Januar 2015 ist auch der Landkreis Lichtenfels dem VGN beigetreten. Vollständig im Verbundraum liegt der Regierungsbezirk Mittelfranken, mit unterschiedlichen Anteilen werden auch alle angrenzenden Regierungsbezirke berührt.

● Die Aufgabenträger

Basis des gesamten Vertragswerks des VGN ist der Grundvertrag. Er definiert die Ziele und Aufgaben des Verkehrsverbundes und regelt die Zusammenarbeit der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr. Damit liegt die politische Verantwortung für den allgemeinen ÖPNV in den Händen der kreisfreien Städte und Landkreise. Das entsprechende Verbundgremium ist der Grundvertragsausschuss (GA). Zu Tarifänderungen und anderen wichtigen Entscheidungen ist seine Zustimmung erforderlich. Bei übergreifenden Verbundangelegenheiten fällt dem GA das Letztentscheidungsrecht zu. Neben dem Freistaat Bayern sind acht kreisfreie Städte und 16 Landkreise im GA vertreten.

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

● Die Verkehrsunternehmen

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

GmbH, Stadtverkehr Schwabach GmbH sowie die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen (GkV). Die Interessen assoziierter Verkehrsunternehmen vertritt die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen (GPV). Seit 2015 ist die auch Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH Gesellschafterin der Verbundgesellschaft.

● Die Verbundgesellschaft

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



Positive Bilanz für 2015

Noch nie waren so viele Fahrgäste mit einem Ticket des VGN unterwegs wie 2015. Nach der Verkaufstatistik haben die Kunden des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg 233,64 Millionen Fahrten unternommen, das sind 2,8 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

Zuwächse gab es bei den allgemeinen Zeitkarten (ohne Ausbildungsverkehr), im Bartarif mit Einzel-, Mehrfahrtenkarten und Tagestickets sowie durch die Einführung des Semestertickets in Nürnberg und Erlangen im Oktober 2015. Im Gesamtergebnis mit enthalten ist die Erweiterung des VGN-Gebiets um den Landkreis Lichtenfels zum 1. Januar 2015 sowie der Wegfall des Haustarifs im Stadtverkehr Bamberg. Die Einnahmen des Verkehrsverbundes stiegen gegenüber dem Vorjahr um 4,1 Prozent auf rund 322 Millionen Euro, der Aufwand für die Verkehrsleistung erhöhte sich um acht Prozent auf 734,4 Millionen Euro. Somit decken die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf die Aufwendungen zu knapp 44 Prozent. Der Rest wird mit öffentlichen Geldern finanziert.

● Mehr Unternehmen und Pendler mit FirmenAbo

Besonders erfreulich verlief die Entwicklung bei den Zeitkarten. Erneut haben sich mehr Fahrgäste für ein Abo des VGN entschieden. Trotz anhaltend niedriger Spritpreise ergab sich hier ein Plus von 2,3 Prozent. Einen regelrechten Sprung nach vorne hat das FirmenAbo gemacht, sein Zuwachs beträgt 8,1 Prozent. Basis des Erfolgs ist das so genannte Neukunden-FirmenAbo, das nach zweijähriger Pilotphase seit 2014 festes Ticketangebot des VGN ist. Es senkt vor allem für mittlere Unterneh-

men die Einstiegshürden. Bis Anfang 2016 haben sich 32 Firmen mit rund 5.500 Abokunden für das neue Angebot entschieden. Insgesamt zählt der VGN 26.500 Besitzer eines FirmenAbos.

Bezogen auf alle Fahrten mit einer Zeitkarte zeigt sich ein Plus von 4,1 Prozent. Dieses ist neben dem Gewinn von Abokunden auf Zuwächse bei den MobiCards (1,2 Prozent) und der Solo 31 (9,6 Prozent) zurückzuführen. Beigetragen hat auch der höhere Absatz von Wertmarken für den Nürnberg-Pass (15,2 Prozent). Bezugsberechtigt ist, wer Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch, Arbeitslosengeld II, Wohngeld oder Leistungen nach dem Asylbewerbergesetz erhält.

● Mehr Fahrgäste im Gelegenheitsverkehr

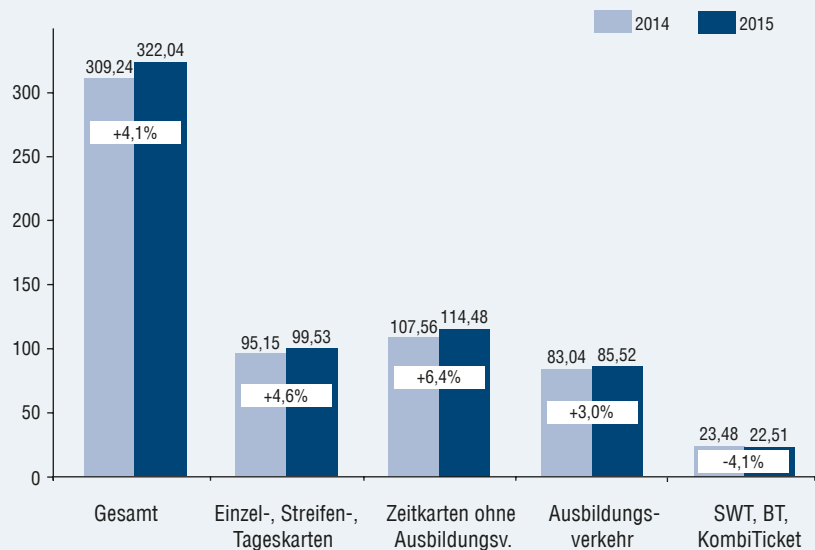
Die Fahrten im Bartarif mit Einzelfahrscheinen, Mehrfahrtenkarten und TagesTickets nahmen 2015 um 2,2 Prozent zu. Überdurchschnittlich entwickelten sich mit plus 3,5 Prozent die Verkäufe beim TagesTicket Solo. Dieses ist seit Januar 2015 in allen Stadtpreisstufen erhältlich, zuvor galt es nur in Nürnberg, Fürth und Erlangen. Ein leichter Zugewinn von 0,4 Prozent entfällt auf das TagesTicket Plus. Ein weiterer, nicht quantifizierbarer Anteil von Fahrten im Gelegenheitsverkehr entfällt auf im Verbundgebiet zugewanderte Flüchtlinge.

Spürbare Rückgänge verzeichnet der VGN beim Bayern-Ticket (minus 9,3 Prozent) und dem Schönes-Wochenende-Ticket (minus 11,5 Prozent). In Summe ergeben sich Einbußen von mehr als 300.000 Fahrten und rund 1,4 Millionen Euro an Fahrgeldeinnahmen. Als Grund wird die Abwanderung von Fahrgästen zum Fernbus vermutet.

● Semesterticket gut gestartet

Das am 1. Oktober 2015 an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, der Technischen Hochschule und der Evangelischen Hochschule Nürnberg eingeführte Semesterticket erfreute sich im Wintersemester 2015/16 einer hohen Akzeptanz. Aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen besteht das Ticket aus der für alle Studierenden obligatorischen Basiskarte mit zeitlichen Einschränkungen und der optional erhältlichen Zusatzkarte. Letztere haben im Wintersemester 20.277 Studierende erworben, das entspricht einem Anteil von 36,87 Prozent der Studierenden. Damit wurde die bei der Preiskalkulation unterstellte Kaufquote von 37,7 Prozent bis dahin fast erreicht. Saisonal bedingt liegt die Quote im Sommersemester mit rund 34 Prozent niedriger. Im Schnitt aus beiden Semestern ergeben sich gut 35 Prozent. Vor der Einführung des Semestertickets hatten sich die Städte Nürnberg, Erlangen und Fürth sowie mehrere Landkreise bereit erklärt,

Fahrgeldeinnahmen Januar – Dezember in Mio. Euro

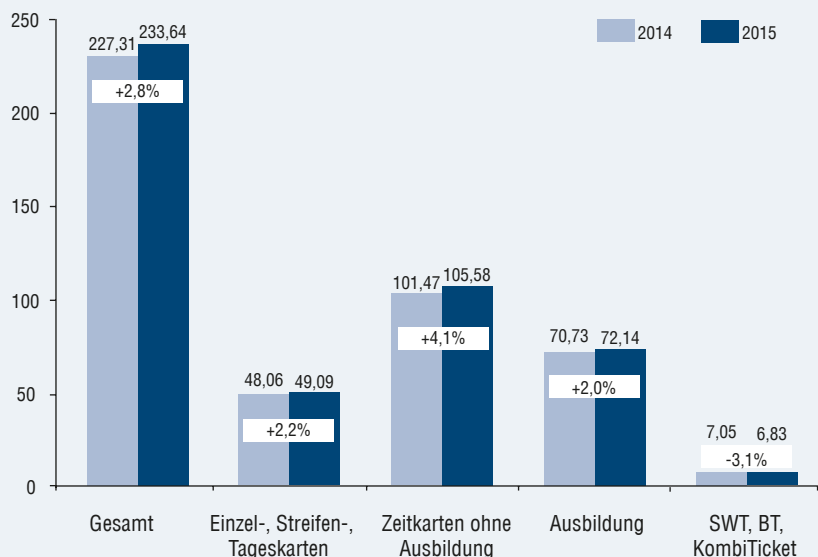


das wirtschaftliche Risiko für ein Jahr zu tragen, sollte die Kaufquote nicht ausreichen. Zwischenzeitlich fiel die Entscheidung, die Ausfallgarantie um ein weiteres Jahr zu verlängern.

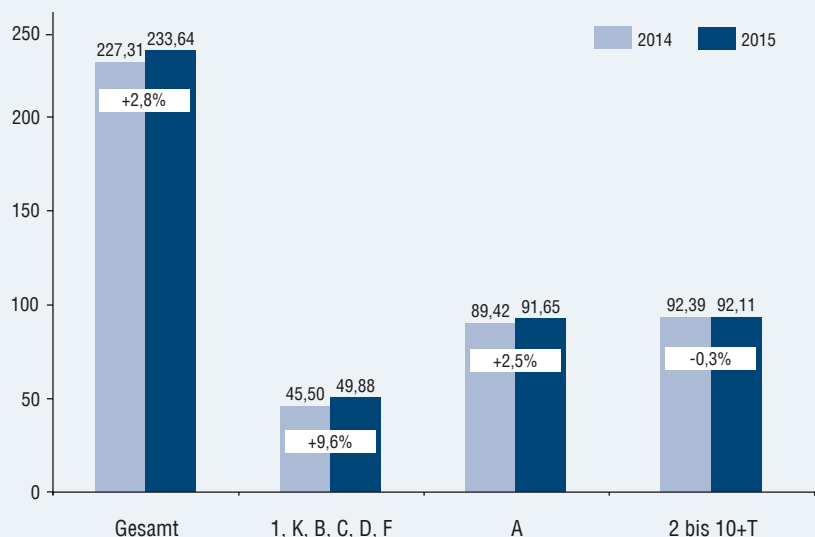
● Veränderungen im Ausbildungsverkehr

Die Nachfrage bei den Ausbildungstickets ist stark von der Einführung des Semestertickets geprägt. Insgesamt verzeichnet der VGN eine Zunahme von zwei Prozent bei allen Fahrten im Ausbildungsverkehr. Ab dem Wintersemester 2015/16 weggefallen sind die bisherigen Semesterwertmarken. Entsprechend zurückgegangen ist auch der Absatz von Schülermonats- und Wochenkarten bei den Selbstzahlern. Eine leichte Zunahme um 0,68 Prozent gab es bei den Monatswertmarken für Kostenträger. Das ist zum einen auf die Schüler im Landkreis Lichtenfels zurückzuführen. Zum anderen fallen durch die Zusammenlegung von Schulstandorten und die damit weiteren Entfernungen mehr Schüler unter die Kostenfreiheit des Schulwegs. Generell nahmen die Schülerzahlen in der Städteachse um 0,6 Prozent leicht zu, der ländliche Raum dagegen zeigt einen Rückgang von 2,2 Prozent.

ÖV-Fahrten Januar – Dezember in Mio.



ÖV-Fahrten nach Tarifstufen Januar – Dezember in Mio.



Geschafft: Durchbruch für das Semesterticket

Fast 25 Jahre lang wurde darum gerungen. Zum Wintersemester 2015/16 ist das Semesterticket für Studierende am Hochschulstandort Erlangen-Nürnberg eingeführt worden – ein großer Gewinn für alle Beteiligten.



Das Semesterticket ist ein wichtiger Beitrag zur Mobilität in der Region. Es trägt der räumlichen Verteilung der Hochschulstandorte Rechnung, die zukünftig voraussichtlich sogar noch stärker ausgeprägt sein wird. Hinzu kommt, dass gerade Erlangen mit seinen rund 30.000 Studierenden beim studentischen Wohnen einen echten Brennpunkt bildet. Hier erleichtert das Semesterticket ein Ausweichen ins Umland, denn es sichert volle Mobilität zum günstigen Preis.

● Rechtliche Rahmenbedingungen

Bis der Vertrag zwischen VGN und Studentenwerk im April 2015 unterzeichnet werden konnte, war es ein langer

Weg. Immer wieder scheiterten Versuche, ein solidarisch finanziertes Ticket für alle Studierenden einzuführen, an den rechtlichen Rahmenbedingungen. Durch das Fehlen einer verfassten Studierendenschaft können in Bayern die Studierendenvertretungen – anders als in anderen Bundesländern – nicht selbst einen Vertrag mit dem Nahverkehrsanbieter abschließen. Hier sind die Studentenwerke Vertragspartner und auch für den Einzug der Beiträge zuständig. Dabei sind den Studentenwerken aber im Hinblick auf die Höhe von Pflichtbeiträgen für die Studierenden enge rechtliche Grenzen gesetzt.

Laut einem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts aus dem Jahr 1999

darf der Preis des Semestertickets 1,6 Prozent des BAföG-Grundbedarfssatzes nicht überschreiten, um als „angemessen“ zu gelten. Für große Verkehrsverbünde wie den VGN und den MVV kommt daher nur ein so genanntes Sockelmodell mit verpflichtendem Basis- und optionalem Zusatzticket in Frage. Bereits 2002 hatte der VGN ein Sockelmodell für ein Semesterticket in Nürnberg, Fürth und Erlangen kalkuliert, das in etwa der heutigen Lösung entsprach. Bei einer Befragung der damaligen Studentenschaft fand der Vorschlag allerdings keine Zustimmung.

Bei den vielen Gesprächs- und Verhandlungsrunden spielten auch die Verbundregeln eine wichtige Rolle. Demnach dürfen keine Tarifangebote gemacht werden, die zu absehbaren Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen führen würden – es sei denn, ein Dritter übernimmt den Verlustausgleich. Einen bedeutenden Impuls haben deshalb die Bemühungen um ein Semesterticket durch die Initiative der Oberbürgermeister von Nürnberg und Erlangen, Dr. Ulrich Maly und Dr. Florian Janik, erhalten, die sich dafür einsetzten, gemeinsam mit den anderen betroffenen Gebietskörperschaften in der Region eine finanzielle Absicherung zu organisieren.

● Urabstimmung Anfang 2015

Auf Basis der Verkehrserhebung 2012 kalkulierte der VGN die Preise erneut



Das Promotion-Team des VGN war im Oktober 2015 insgesamt elf Mal an den drei teilnehmenden Hochschulen im Einsatz.



und erreichte nach vielen Gesprächen und Abstimmungsrunden mit Gesellschaftern, Gebietskörperschaften, Studentenwerks- und Studierendenvertretern ein Angebot, das Grundlage für eine Urabstimmung der Studierenden der Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) und der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm Anfang Januar 2015 war.

Der Kalkulation lag die Annahme zugrunde, dass 37,7 Prozent aller Studierenden die Zusatzkarte kaufen würden. Für den Fall, dass weniger Studierende die Zusatzkarte erwerben, könnten dadurch entstehende Verluste der Verkehrsbetriebe durch die Ausgleichsgarantie der Gebietskörperschaften aufgefangen werden. Sie betrug rund 1,7 Millionen Euro für ein Jahr und wurde anteilig von den Städten Nürnberg, Erlangen und Fürth sowie von fünf Landkreisen übernommen. Mit einer so genannten Anreizklausel wurde auch an den Fall einer steigenden Akzeptanz gedacht: Sollte die Nachfrage die kalkulatorische Kaufquote übertreffen, würden die dadurch entstehenden Mehreinnahmen anteilig preismindernd in die Kalkulation des Semestertickets für die folgenden beiden Semester einfließen – ein einmaliger Mechanismus in ganz Deutschland. Dieser einzigartige Kaufanreiz wurde von den Studierenden sehr positiv aufgenommen.

An beiden Hochschulen wurde das geforderte Quorum von mehr als einem

Drittel der Abstimmungsberechtigten deutlich übertroffen, und an beiden Hochschulen haben die Studierenden mehrheitlich für die Einführung eines Semestertickets gestimmt.

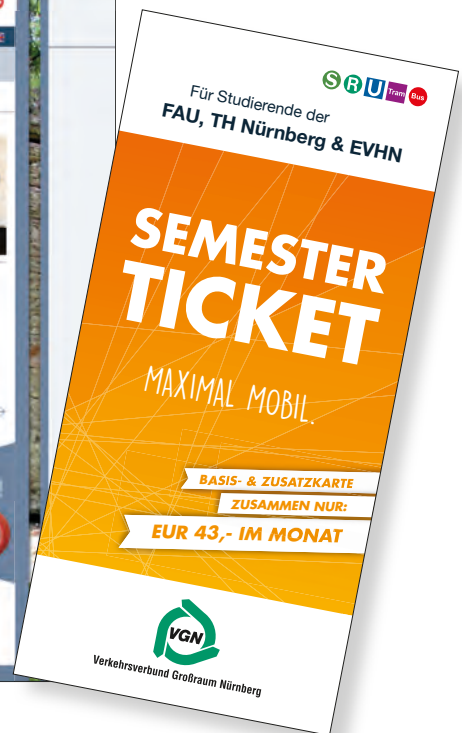
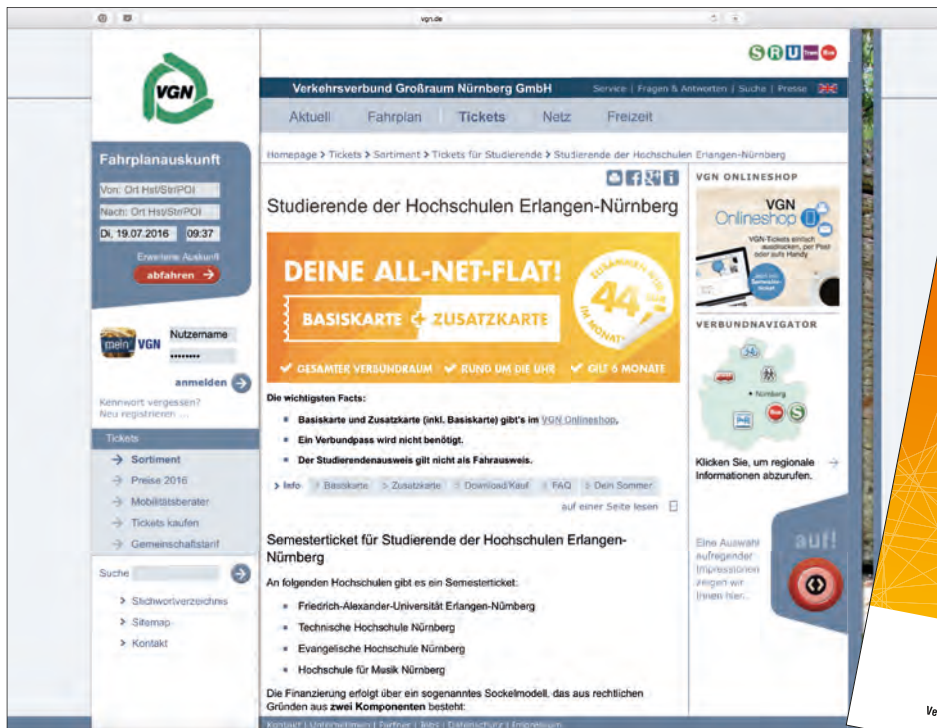
● Vertragsunterzeichnung im April

Am 14. April setzten VGN-Geschäftsführer Jürgen Haasler und Otto de Ponte, Geschäftsführer des Studentenwerks ihre Unterschriften unter die Verträge. Der erste Vertrag legte die Modalitäten für das Wintersemester 2015/16 und das Sommersemester 2016 mit konkreten Ticketpreisen fest. Darüber hinaus wurde in einem zweiten Vertrag skizziert, wie es über die Pilotphase hinaus ab dem Winter 2016/17 weitergehen könnte. Demnach können VGN und Studentenwerk künftig neue Semesterticketverträge für jeweils ein Jahr abschließen, sobald für die betreffenden Semester die Preise für Basis- und Zusatzkarte feststehen.

Zum Einführungszeitpunkt, dem Wintersemester 2015/16, lag der von allen Studierenden mit dem Semesterbeitrag zu entrichtende Sockelbeitrag bei 65 Euro. Damit erhielten sie mit der so genannten Basiskarte eine Fahrtberechtigung für den gesamten Verbundraum von Montag bis Freitag in der Zeit von 19 Uhr bis 6 Uhr am Folgetag sowie samstags, sonntags und an Feiertagen durchgehend von 0 bis 24 Uhr. Wer Busse und Bahnen im VGN zeitlich unbegrenzt nutzen wollte, konnte zum

Preis von 193 Euro eine Zusatzkarte erwerben. In der Summe lag der Betrag für den vollen Leistungsumfang bei 258 Euro pro Studienhalbjahr – mit 43 Euro pro Monat oder 1,41 Euro pro Tag konkurrenzlos günstig.





Im Juni 2015 votierten auch die Studierenden der Evangelischen Hochschule Nürnberg (EVHN) im Rahmen einer Online-Urabstimmung mit deutlicher Mehrheit für eine Teilnahme am Semesterticket. Damit beteiligten sich ab Oktober die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU), die Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm und die Evangelische Hochschule Nürnberg. Zum Sommersemester kam noch die Nürnberger Hochschule für Musik dazu, so dass insgesamt rund 55.000 Studierende an der zunächst auf ein Jahr begrenzten Pilotphase teilnahmen.

Nachdem die Verträge unter Dach und Fach waren, galt es, den Vertrieb des Semestertickets zu organisieren. Ursprünglich war man davon ausgegangen, die Fahrtberechtigung als zusätzliches Merkmal auf den Studierendenausweis speichern zu können. Dies war leider nicht möglich, da der Ausweis an den Hochschulen in Erlangen und Nürnberg grundsätzlich nur für hochschulinterne Zwecke ausgelegt ist, z.B. für die Bibliothek. Auch die Sicherheitsarchitektur dieses Ausweises ist nur für die internen Dienste bei den Hochschulen geeignet, nicht jedoch für ein Semesterticket.

● Moderne Vertriebslösung

Innerhalb kürzester Zeit fanden die Verantwortlichen von VGN und VAG eine praktikable und moderne Lösung für den Vertrieb des Semestertickets. Basis- und Zusatzkarte waren ab September 2015 im Onlineshop des VGN als Print- oder HandyTicket erhältlich. Die Zusatzkarte gab es außerdem an Automaten von VAG, infra, ESTW und DB oder in Bussen des OVF zu kaufen. Da der Kauf im Onlineshop mit einigen Vorteilen verknüpft ist, nutzten mehr als 80 Prozent der Studierenden diesen Vertriebsweg. So ist beim Kauf im Onlineshop z.B. die Basiskarte unabhängig vom Kaufzeitpunkt in die Zusatzkarte integriert, so dass nur eine Karte mitzuführen ist. Bei Verlust kann sie einfach noch einmal ausgedruckt werden. Zudem kann sie flexibel als Print- oder HandyTicket genutzt werden.

● Zielgruppenorientierte Werbung

Die Einführung des Semestertickets zum 1. Oktober 2015 unterstützte der VGN mit zielgruppenorientierten und aufmerksamkeitsstarken Werbemaßnahmen – mit Schwerpunkt auf der Vermarktung der Zusatzkarte. Mit Schlagworten wie „ALL NET FLAT“,

„DEIN INDEPENDENCE DAY“ oder „ROCK AROUND THE CLOCK“ wurde den Studierenden vermittelt, dass sie mit der Zusatzkarte ein Rundum-Sorglos-Paket für alle Lebenslagen erwerben. Um Streuverluste zu vermeiden, einer Neiddiskussion anderer Fahrgäste vorzubeugen und zielgruppengerecht zu informieren, wurden in erster Linie Werbekanäle belegt, von denen sich ausschließlich Studierende angesprochen fühlen. Dies kam insbesondere im Wording zum Ausdruck.

Zur sachlichen Informationen diente ein Flyer mit allen wichtigen Fakten und FAQs. Für Eilige wurden Postkarten mit den Kampagnen-Motiven gedruckt. Alle gedruckten Medien wiesen auf die Landingpage hin – das Informationsmedium Nummer eins. Unter der URL vgn.de/semesterticket sind sämtliche Informationen, ein Erklärvideo und FAQs zu finden. Auch auf den Internet-Seiten und Facebook-Fanpages der Hochschulen und des Studentenwerks wurde ausführlich zum Semesterticket informiert und auf die VGN-Seite verlinkt.

Auf der VGN-Website ist der Slider belegt und auf den VGN-Fahrplanseiten ein Banner platziert worden. Im VGN-



Mit einer überraschenden Guerilla-Aktion mit Regenschirmen brachte der VGN das Semesterticket ins Gespräch.



Der VGN unterstützte die Einführung des Semestertickets mit zielgruppenorientierten Werbemaßnahmen.

Shop wurde unter shop.vgn.de bei der Basiskarte eine upselling-Funktion integriert, d.h. ein Anreiz mit einem click-to-action-Button geschaffen, doch gleich die Zusatzkarte zu bestellen.

Die Hochschulen stellten dem VGN darüber hinaus zahlreiche Örtlichkeiten für Werbung zur Verfügung, darunter selbst Stellen, an denen sonst nie Werbung platziert wird, wie z.B. die Validierungsautomaten, an denen sich Studierende zurück- oder anmelden. Auf Plakaten, Dispensern mit Prospekten sowie Leuchtsäulen und Mensascreens war ebenfalls Semesterticket-Werbung zu finden.

Im Rahmen einer Promotion Tour war das Team des VGN im Oktober insgesamt elf Mal an den drei Hochschulen im Einsatz. Neben Informationen gab es witzige Give-aways, die bei den Studenten gut ankamen. Darüber hinaus brachte der VGN mit einer überraschenden und sympathischen Guerilla-Aktion das Semesterticket ins Gespräch: An einem Regentag brachten Helfer in aller Herrgottsfrühe Regenschirme auf dem Uni-Gelände an. Der angehängte Flyer vermittelte die Aussage: „Ich geh' mit dir überall hin und bring' dich zu jeder Zeit sicher ins Trockene – genau wie die Semesterticket-Zusatzkarte“.



Selbst am Validierungsautomat, der sonst werbefrei ist, durfte der VGN Werbung fürs Semesterticket anbringen.

● Vertrag für ein weiteres Jahr unterzeichnet

Die Zusatzkarte hatten bis Mitte Januar 20.277 Studierende erworben, das entspricht einem Anteil von 36,9 Prozent der Studierenden an den drei Hochschulen. Damit wurde die kalkula-

torisch notwendige Kaufquote von 37,7 Prozent im Wintersemester beinahe erreicht. Im Sommersemester 2016 lag die Kaufquote wie erwartet etwas niedriger, nämlich bei 34,3 Prozent. Daraus ergibt sich eine Jahreskaufquote von 35,6 Prozent. Die Ausgleichsgarantie musste daher nur zu einem geringen Teil in Anspruch genommen werden. Die Gebietskörperschaften haben dankenswerterweise ihre Unterstützung für ein weiteres Jahr zugesichert, so dass im Mai 2016 der Vertrag über die Fortführung des Semestertickets für ein weiteres Jahr unterzeichnet werden konnte.

Das fürs erste Jahr gute Ergebnis gibt berechtigten Anlass zur Hoffnung, dass sich das Semesterticket fest etabliert und sich künftig selbst tragen wird.



Langfristige Bindung wird belohnt

Mehr Kunden zu gewinnen, die Angebotsqualität zu sichern und das wirtschaftliche Ergebnis zu stabilisieren waren Ziele des Tarifprojekts, das der Nürnberger Stadtrat im April 2015 als Vorschlag für die Verbundgremien beschlossen hat. Ein Teil der von einem externen Berater erarbeiteten Tarifmaßnahmen wurde zum Jahresbeginn 2016 umgesetzt.

Nachdem die zweite Stufe der Tarifreform für das Stadtgebiet Nürnberg, die 2015 in Kraft treten sollte, vom Stadtrat bereits 2014 abgelehnt worden war, suchte man nach Alternativen zu der pauschalen Preisanhebung quer durch das Sortiment. Zu den verkehrspolitischen Zielsetzungen gehören auch die Gewinnung und Bindung neuer Kunden für den ÖPNV. Die Stadt Nürnberg beauftragte das Beratungsbüro Probst & Consorten mit einem Gutachten.

Die Empfehlung des Beraters ging dahin, mit preislich attraktiven Angeboten neue Kunden zu gewinnen und diese für eine langfristige Bindung finanziell zu belohnen. Dazu sollte der Preis für das 9-Uhr-JahresAbo der Preisstufe A spürbar gesenkt werden. Um allen Zielen der Tarifreform gerecht zu werden, sollte es zwar eine Reihe von Vergünstigungen bei manchen Tickets geben, was aber durch eine Preisanhebung bei anderen Tickets kompensiert werden sollte. Ein weiterer Vorschlag sah vor, durch einen städtischen Zuschuss die Ungerechtigkeit zwischen Freifahrern und Selbstzahlern bei den Schülern zu mildern. Die vorgeschlagenen Maßnah-

men wurden den Verbundpartnern im Mai 2015 vorgestellt.

Im Einzelnen ging es um folgende Maßnahmen, die zum 1. Januar 2016 in der Preisstufe A umgesetzt wurden, zum Teil auch in der Preisstufe B:

● 9-Uhr-JahresAbo

Mit einem verbilligten 9-Uhr-JahresAbo sollen mehr Stammkunden gewonnen werden. Für die Preisstufe A (Nürnberg/Fürth/Stein) wurde der Preis von 44,20 Euro um über 20 Prozent auf 35,00 Euro pro Monat gesenkt. Auch in der Preisstufe B (Fürth) wird dieses Abo erstmals angeboten, zum Preis von 25,00 Euro im Monat.

● Einzelfahrscheine und TagesTickets

Im Gegenzug sind Einzelfahrscheine der Preisstufe A teurer geworden. Der Preis für Erwachsene stieg von 2,60 Euro auf 3,00 Euro. Dafür gibt es einen größeren Rabatt bei den Mehrfahrtenkarten. Das 4er-Ticket für Erwachsene in der Preisstufe A bietet im Vergleich zur Einzelfahrt einen Rabatt von 12,5

Prozent. Sie kostet 10,50 Euro (vorher: 9,80 Euro).

Die TagesTickets sollen künftig als „Touristentickets“ vermarktet werden. Die Nutzenschwelle wurde im Vergleich zur Einzelfahrt auf 2,6 angehoben. Das heißt, es lohnt sich ab der dritten Fahrt an einem Tag.

● Kurzstrecke

Günstiger ist dagegen die Kurzstrecke geworden. Sie kostet 1,60 Euro statt bisher 1,80 Euro. Allerdings wurde ihre Gültigkeit verändert. Sie richtet sich nicht mehr wie bisher nach Tarifpunkten, sondern nach der Anzahl der Haltestellen – was für Fahrgäste einfacher nachzuvollziehen ist. Heute zählen nach dem Einstieg vier Stationen mit Bus oder Straßenbahn sowie zwei Stationen mit der U-Bahn – jeweils ohne Umstieg – als Kurzstrecke. Auch bei einigen Strecken mit S- oder Regionalbahn gilt diese bis zur nächsten Station bzw. zwischen Fürth Hauptbahnhof und Zirndorf Bahnhof auf dem gesamten Abschnitt. Im Sinne einer einheitlichen Regelung zur Kurzstrecke im gesamten



Schwarzfahren ist teurer

Zum 1. August 2015 ist im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg das erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) von bisher 40 Euro auf 60 Euro verbundweit angehoben worden.

Schon seit Jahren forderte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Anhebung des erhöhten Beförderungsentgelts. Die letzte Anpassung von 30 Euro auf 40 Euro lag bereits über zehn Jahre zurück. Seitdem stiegen die Fahrpreise im Bundesdurchschnitt um rund 37 Prozent. Daran gemessen hatte ein Betrag von 40 Euro seine abschreckende Wirkung bei vorsätzlich handelnden Schwarzfahrern weitgehend eingebüßt.

Die Verkehrsminister der 16 Bundesländer sprachen sich bereits im April 2013 einstimmig für eine Anhebung des EBE auf 60 Euro aus. Nachdem der Bund die entsprechenden Rechtsverordnungen im August 2014 noch nicht angepasst hatte, beschlossen sie, eine Bundesratsinitiative zu starten.

Am 28. November 2014 beschloss der Bundesrat einen Verordnungsentwurf, mit dem das EBE von 40 Euro auf 60 Euro angehoben werden sollte. Dieser wurde dem Bundesministerium

Fahrschein dabei?

Bitte beachten Sie:

Verkehrsunternehmen und Fahrer können jederzeit Kontrollen durchführen.

Fahren ohne gültigen Fahrausweis kostet **60,- €**

Bei nachträglicher Vorlage des Fahrausweises ist eine Bearbeitungsgebühr zu zahlen.



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Partner im VGN



für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegt. Im ersten Quartal 2015 erfolgte eine Anhörung der Verbände durch das Ministerium. Das Bundesverkehrsministerium hat die dafür notwendigen Verordnungen zum Personenbeförderungsgesetz und Allgemeinen Eisenbahngesetz Ende März geändert. Am 8. Mai 2015 stimmte der Bundesrat schließlich der neuen Verordnung zu. Zum 1. Juli 2015 trat die Verordnung in Kraft.

Um ein verbundweit einheitliches Vorgehen zu gewährleisten, wurde im Gesellschafterkreis die betriebliche Umsetzung zum 1. August 2015 beschlossen.

Die Umsetzung bedurfte keiner weiteren Formalitäten, denn bereits Anfang 2015 war der VGN-Gemeinschaftstarif dahingehend geändert worden, dass sich das EBE nach der durch Rechtsverordnung des zuständigen Bundesministeriums festgelegten Höchstgrenze richtet.

Die Fahrgäste wurden durch Aufkleber in den Fahrzeugen und durch Pressearbeit über die Erhöhung des EBE informiert.

Enorme Steigerung bei Print-KombiTicket

Größtmöglichen Komfort bieten zahlreiche Veranstalter ihren Besuchern mit einem Print-KombiTicket mit eingeschlossener ÖPNV-Nutzung. Das Ticket zum Ausdrucken erfreut sich immer größerer Beliebtheit. 2015 stiegen die Abrufzahlen um mehr als 70 Prozent gegenüber dem Vorjahr.



SPS IPC Drives 2015
Ausstellerausweis / Exhibitor Pass

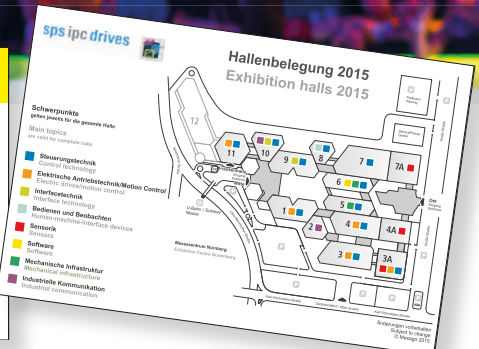
Nürnberg, 24.–26.11.2015

Firmenstempel Company stamp

519801

Fahren
mit dem AUSSTELLERPAß

mesago
Messe Frankfurt Group



Bequemer geht es nicht: Ticket online bestellen, selbst ausdrucken und gleichzeitig die Eintrittskarte als Fahrschein verwenden. Auf diese Art und Weise kann man Zeit und Versandkosten sparen. Ein weiterer Vorteil: die Tickets können selbst noch kurz vor Beginn der Veranstaltung gekauft werden. Vorreiter bei dieser Variante des KombiTickets waren die Kindertheater Mumpfpitz, Pfüzte und Salz + Pfeffer. Sie bieten ihren Zuschauern schon seit 2010 diesen Service an. Als einer der wichtigsten und langjährigsten Partner macht auch das Staatstheater Nürnberg seit 2013 seinen Besuchern die Anreise mit Print-KombiTickets besonders einfach. Weitere Partner im Kulturbereich sind unter anderen das Theater Erlangen, das KunstKulturQuartier, das Gostner Hoftheater, Stadttheater, Stadthalle und Kulturforum Fürth.

Von den KombiTicket-Partnern aus dem sportlichen Bereich waren die Ice Tigers die Ersten, welche seit Februar 2015 ihren Fans diesen zusätzlichen Service anbieten. Kurz darauf, im März

2016, startete der 1. FC Nürnberg mit dem Verkauf. Insgesamt wurden 2015 rund 70 Prozent mehr Print-KombiTickets abgerufen als im Jahr zuvor – eine enorme Steigerung.

Neuer KombiTicket-Partner ist seit 2015 die Kirchenmusik St. Sebald. Die Spielvereinigung Greuther Fürth bietet seit der Saison 2015/16 das KombiTicket nur noch für Dauerkartenbesitzer an.

Neben den Verträgen mit rund 20 festen Partnern schloss der VGN 2015 für noch einmal so viele einzelne Veranstaltungen einen KombiTicket-Vertrag ab. So konnten z.B. die Zuschauer des All Star Games im Februar zu dem Weltklasse-Handballspiel in die Arena ohne weitere Kosten mit Bussen und Bahnen fahren. Weitere sportliche Highlights mit KombiTicket im Fürther Stadion am Laubenweg waren 2015 das Länderspiel der DFB-Frauen und das U21 EM-Qualifikationsspiel Deutschland – Österreich. Auch die Besucher der Blauen Nacht waren mit ihrem Ticket

bzw. Bändchen die ganze Nacht mobil. Weitere Partner waren im letzten Jahr das Figurentheaterfestival, die Internationale Orgelwoche (ION), der B2Run, die Lange Nacht der Wissenschaften sowie der Veranstalter des ACDC-Konzerts und verschiedene Fachmessen, wie z.B. die Spielwarenmesse oder die Biofach/Vivaness.

Nicht nur in der Städteachse ist das KombiTicket eine hervorragende Lösung für Besucher und Veranstalter. In der Region war der VGN ebenfalls mit verschiedenen KombiTickets vertreten, beispielsweise beim erstmals durchgeführten Altmühltrail am 2./3. Mai in Gunzenhausen und zum wiederholten Male beim Fränkische Schweiz-Marathon in Ebermannstadt.

B2RUN GAK
Nürnberg

12345

Teamname Teamname Teamname Teamname

Fahren
mit dem AUSSTELLERPAß

Deutsche Firmenläufermeisterschaft 2015

D

GAK
Gesundheit

ERDINGER
ALKOHOLFREI

Die StUB ist auf dem Weg

Die Zeichen stehen auf Wachstum im Raum Erlangen: Positive Bevölkerungsentwicklung, steigende Pendler- und Studierendenzahlen, dynamische Wirtschaftsentwicklung sowie mehrere städtebauliche Entwicklungsprojekte.

Doch auch die Belastungen durch den Autoverkehr steigen und drängen auf eine zukunftsfähige Lösung. Zählte man 1974 noch 66.400 Kraftfahrzeuge, die pro Tag die Erlanger Stadtgrenze überqueren, stieg deren Zahl bis 2015 auf 176.830. Mehr als 76.000 Beschäftigte pendeln heute zwischen Umland und Stadtgebiet – unter anderem wegen der Herzogenauracher Weltfirmen Adidas, Puma und Schaeffler – in beiden Richtungen. Einen großen wirtschaftlichen Impuls bedeutet der Bau des Siemens Campus in den kommenden 15 Jahren. Hinzu kommen schon heute die vielen Studierenden, die ihren Wohnsitz außerhalb Erlangens haben. Trotz der 2010 ausgebauten S-Bahn Nürnberg

ist der Busverkehr zwischen den Nachbarstädten in den Spitzenstunden an seiner Kapazitätsgrenze.

Von Nürnberger Seite erfolgt derzeit der Ausbau des Straßenbahnnetzes in Richtung Norden. Ende 2016 wird der Streckenabschnitt Thon – Wegfeld in Betrieb gehen. Mehr als 43 Millionen Euro wurden dafür investiert. Nördlich davon ist das Projekt der Stadt-Umland-Bahn Erlangen zunächst ins Stocken geraten. Seit Anfang der 1990er Jahre hatten die Planer verschiedene Netzvarianten entworfen und auf ihre Förderfähigkeit hin untersucht. Die 2012 abgeschlossene Standardisierte Bewertung für das so genannte redu-

zierte T-Netz bescheinigte der StUB einen positiven Nutzen-Kosten-Indikator von 1,10 und damit die Förderwürdigkeit. Rund ein Jahr später erfolgte die Aufnahme in die Kategorie C (bedingt aufgenommen) des GVFG-Bundesprogrammes, kommunale Projekte Bayerns. Mittlerweile verständigten sich Bund und Länder im Rahmen der Neuregelung des Finanzausgleichs auf die Fortführung des GVFG über das Jahr 2019 hinaus. Gute Aussichten für die Finanzierung des Projekts. Zudem hatte schon vorher der Freistaat Bayern zugesagt, seinen Förderanteil von 20 auf 30 Prozent zu erhöhen. Der Fördersatz für die zuwendungsfähigen Kosten läge in der Summe bei 90 Prozent.



Der stellvertretende Projektleiter Michael Sperk (vorne) und Dr. German Hacker auf der Baustelle Am Wegfeld

● Langer Weg zum Ziel

Eine Zäsur bedeutete der Bürgerentscheid im Landkreis Erlangen-Höchstadt vom 19. April 2015. Die Wahlbevölkerung sprach sich mehrheitlich gegen eine Beteiligung des Landkreises am Zweckverband sowie an der Umsetzung der StUB aus. Damit war das bis dahin geplante T-Netz hinfällig. Daraufhin wurde eine 2012 bereits untersuchte Variante mit einem L-Netz (ein Streckenast im Norden von Erlangen nach Herzogenaurach) wieder aufgegriffen und unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen neu bewertet. Einer bereits vertieften Planung unterzogen wurden 20 von der Regierung von Mittelfranken als kritisch

Fakten zum L-Netz

Nutzen-Kosten-Faktor Förderfähigkeit ab einem Faktor von 1,0	1,10
Nachfragewirkung Verlagerung vom Autoverkehr auf den ÖPNV	10.035 Fahrten/Tag
Investitionen Preisstand 2015; Wert ohne Abzug von Fördermitteln	258 Mio. €
Planungskosten Preisstand 2015	39 Mio. €
Planungszeitraum geschätzt	7 Jahre
Streckenlänge	25,36 km
Aufteilung der Kosten nach Streckenanteilen	Erlangen 62,74 %
	Nürnberg 20,86 %
	Herzogenaurach 16,40 %

definierte Bauabschnitte. Hieraus ergaben sich zum Teil etwas höhere Werte beim Investitionsbedarf. Ebenfalls aktualisiert wurden die Studentenzahlen für die Erlanger Innenstadt sowie das Uni-Südgelände.

Die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung sieht explizit die Verwendung des Preisstandes 2006 vor. Darüber hinaus war und ist für die beteiligten Kommunen ein aktuelleres Bild des Investitionsaufwandes von großer Bedeutung, unter anderem zur Berechnung der Planungskosten. Aus diesem Grund hat man die Investitionskosten mit Hilfe von Preisindizes

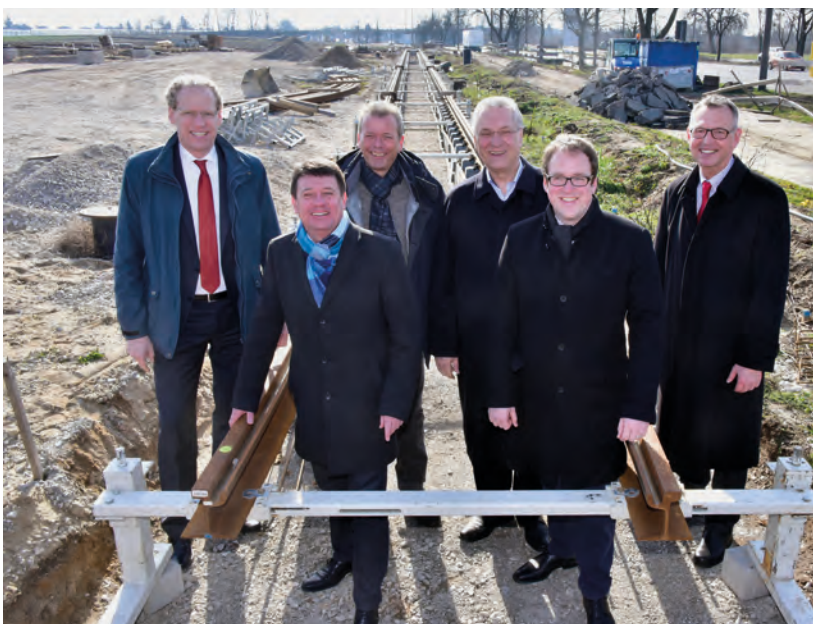
der Bauwirtschaft auf den Stand 2015 hochgerechnet. Im Ergebnis hoben sich schließlich die berechneten Nutzensvorteile sowie die höheren Kosten auf, es ergab sich für das L-Netz erneut ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,10.

Der Weg zur Gründung eines Zweckverbandes für den Einstieg in die vertiefte Planung schien frei. Ende Oktober 2015 erfolgten die entsprechenden Stadtratsbeschlüsse in Nürnberg und Herzogenaurach. Kurz vor dem Beschlussstermin in Erlangen legten Gegner der Stadt-Umland-Bahn eine ausreichende Zahl von Unterschriften für ein Bürgerbegehren vor. Der nach-

folgende Bürgerentscheid fand am 6. März 2016 statt. Bei einer Wahlbeteiligung von 44,9 Prozent sprachen sich 60,4 Prozent der Wählerinnen und Wähler für die Gründung eines gemeinsamen Zweckverbandes aus. Am 31. März überreichte der Bayerische Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann die Genehmigungsurkunde an die Vertreter der Städte Erlangen, Herzogenaurach und Nürnberg.

Im nächsten Arbeitsschritt erfolgt nun die vertiefte Planung, bei der die Investitionskosten für den Förderantrag bei Bund und Land weiter konkretisiert werden. Danach folgt die Phase der Genehmigungsplanung mit dem Planfeststellungsverfahren. Nach dem Vorbild der Verkehrsentwicklungsplanung in Erlangen sollen die Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess eingebunden werden.

Ausführliche Informationen zur StUB bieten die Seiten www.vep-erlangen.de und www.vgn.de/download/planung.



Stehen zur StUB:
 IHK-Präsident Dirk von Vopelius, Erlangens OB Dr. Florian Janik, Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann, Nürnbergs OB Dr. Ulrich Maly, DGB-Regionsgeschäftsführer Stephan Doll, Herzogenaurachs Bürgermeister Dr. German Hacker (v.r.)

Erlangen Paul-Gossen-Straße

Vierter Haltepunkt für Erlangen

Prominente Gäste gaben im Dezember 2015 den Haltepunkt Paul-Gossen-Straße symbolisch für den Bahnverkehr frei. Das rote Band durchschnitten der bayerische Verkehrs- und Innenminister Joachim Herrmann, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Bayern, Klaus-Dieter Josel und Erlangens Oberbürgermeister Florian Janik.

Bei der feierlichen Veranstaltung wurde außerdem ein Zug der Baureihe ET 442 auf den Namen Erlangen getauft. Eine Woche später, zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember, ging die neue Station für die Fahrgäste in Betrieb. Die Fertigstellung war geknüpft an den Fortschritt beim vierspurigen Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg – Ebersfeld als Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8, der Verbindung Nürnberg – Berlin. Die weiteren Arbeiten im 16 Kilometer langen Abschnitt Erlangen werden noch das ganze Jahr 2016 andauern.

● Barrierefrei zum Zug

An der Station Paul-Gossen-Straße haben die Fahrgäste des Erlanger

Stadtverkehrs nun einen weiteren barrierefreien Übergang zur Bahnlinie S1 Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof. Unter der Woche halten hier täglich 39 S-Bahnen je Fahrtrichtung, samstags und sonntags sind es 35 bzw. 34 Züge. Von den Busbuchten auf der überspannenden Brücke mit vier Fahrstreifen und breiten Fuß- und Radwegen führen Treppen sowie ein Aufzug zum Mittelbahnsteig hinab. Dort haben die Passagiere einen niveaugleichen Einstieg in die S-Bahn, sehbehinderten Fahrgästen erleichtern Blindenleitstreifen den Zugang. Auch an die besonderen Anforderungen in der Fahrradstadt Erlangen wurde gedacht: Für Bike & Ride stehen 230 überdachte Stellplätze zur Verfügung.



● Wichtige Erschließungsfunktion

Eine hohe Bedeutung hat der neue Haltepunkt für das nahe gelegene Forschungsgelände, den künftigen Siemens Campus. Hier sollen in den kommenden Jahren mehr als 320.000 Quadratmeter neue Büroflächen und mindestens 100.000 Quadratmeter Wohnflächen entstehen. Wunsch des Unternehmens ist dann ein direkter Zugang von der Station Paul-Gossen-Straße zum südlichen Teil des Siemens Campus. Die Möglichkeiten dazu werden geprüft. Mit der ebenfalls zum Fahrplanwechsel neu eingerichteten Buslinie 280 der Erlanger Stadtwerke haben Umsteiger von der S-Bahn schnelle Verbindungen zum Uni-Südgelände der Technischen Fakultät.





Neues Buskonzept für Erlangen

Der neue S-Bahn-Halt Paul-Gossen-Straße, das Semesterticket am Standort Erlangen-Nürnberg, die Planungen für den Ausbau des Siemens Campus sowie die künftige Verlängerung der Straßenbahn bis Wegfeld: Anlass genug, den Stadtverkehr frühzeitig an die neuen Anforderungen anzupassen.

Als Teil des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Erlangen traten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bedeutsame Neuerungen im Busverkehr in Kraft. Das neu entwickelte Konzept für den Stadtverkehr orientiert sich an den Verkehrsströmen im Stadtgebiet. Es bezieht zudem die dynamische Entwicklung des Wirtschafts- und Hochschulstandorts Erlangen sowie die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den kommenden Jahren mit ein. Anteil am Planungsprozess hatten auch die Bevölkerung und die Nutzer des ÖPNV im Rahmen von Beteiligungsworkshops, öffentlichen Foren und Bürgerversammlungen.

Das in mehrjähriger Arbeit entwickelte Liniennetz verfolgt verschiedene Ziele: Die mit der Einführung des Semestertickets verbundenen Fahrgastzuwächse sollen durch Anpassungen im Liniennetz aufgefangen werden. Die Verbindungen aus der Nachbarstadt Nürnberg wurden neu strukturiert, veränderte Liniennführungen entzerren die Nachfragespitzen. Wichtige Pendlerziele wie das Uni-Südgelände und der Siemens Campus werden ohne Führung über den Erlanger Hauptbahnhof direkt angebunden. Der Anschluss an den Haltepunkt Paul-Gossen-Straße

ermöglicht schnelle Verbindungen und entlastet die Innenstadt. Ein einheitliches Taktraster der neuen Linien sorgt für einen besseren Überblick und die gute Verknüpfung der Linien.

Völlig neu konzipiert wurden folgende Linien in der nun umgesetzten ersten Stufe des neuen Buskonzepts: Die Linie 20 stellt die Verbindung von Nürnberg Thon über Tennenlohe zum Uni-Südgelände her, mit Führung über die Sebaldußsiedlung und weiter über den Röthelheimpark zur Endhaltestelle Arcaden. Sie verbindet auch die Universitätsstandorte in Tennenlohe und im Südgelände. Die neue Linie 30 entspricht der früheren 30E und fährt als Expresslinie von Thon zum Südgelände und weiter in die Innenstadt. Neu ist die Linie 290 von Thon über die Nürnberger Stadtteile Boxdorf und Großgründlach. Auf Erlanger Gebiet schafft sie gute Verbindungen für die Beschäftigten im Bayerischen Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und bindet die Kliniken in der Innenstadt sowie das Waldkrankenhaus an. Als Tangentiallinie führt die Linie 280 von Büchenbach über die Paul-Gossen-Straße zum Siemens Campus und weiter zum Südgelände der Uni. Sie ermöglicht direkte Fahrten für Schüler, Pendler und Stu-

dierende. Darüber hinaus bietet das neue Konzept weitere Verbesserungen, wie etwa die Ausweitung des Fahrtenangebotes der Linie 289 zum Klinikum am Europakanal, die nun ebenso eine durchgehende Verbindung der Erlanger Kliniken herstellt. Des Weiteren wurde der langersehnte Bürgerwunsch einer Direktverbindung von Tennenlohe nach Bruck umgesetzt.



DB Regio Franken fährt Dieselnetz Nürnberg

Im europaweiten Vergabeverfahren für das Dieselnetz Nürnberg konnte DB Regio Franken erneut den 2015 von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) durchgeführten Wettbewerb für sich entscheiden. Das Betriebskonzept wird wie bisher fortgeführt. Zusätzlich werden drei weitere Strecken aufgenommen und acht neue Fahrzeuge beschafft.

DB Regio Franken wird die Mittelfrankenbahn ab Juni 2019 für weitere zwölf Jahre betreiben. Bereits 2008 hatte das Unternehmen die erste Ausschreibung des Netzes mit damals 3,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr gewonnen. Ab 2019 werden die Linien Roth – Hilpoltstein (R61), Pleinfeld – Gunzenhausen (R62) und Wicklesgreuth – Windsbach (R71) zusätzlich in das Dieselnetz Nürnberg integriert; die elektrisch betriebene Linie Nürnberg – Neustadt (Aisch) (– Markt Bibart) wird bis auf einzelne Züge aus dem Netz herausgenommen.

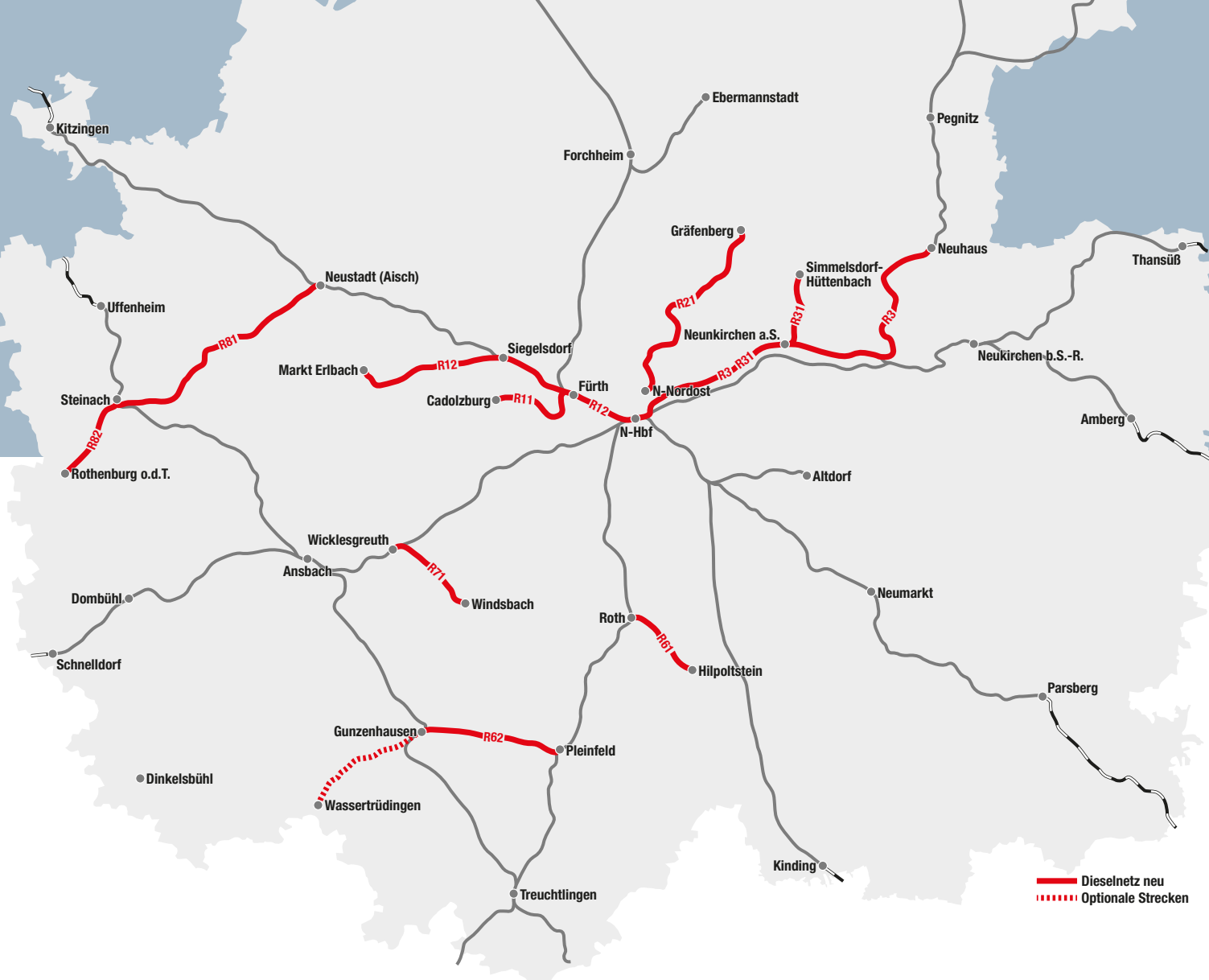
● Redesign und neue Fahrzeuge

Die europaweite Ausschreibung stellte hohe Anforderungen an Fahrzeuge und Betrieb der Strecken. So müssen die Neufahrzeuge oder niederflurigen Gebrauchtfahrzeuge ab Baujahr 2000 für mindestens 120 Stundenkilometer zugelassen sein. Dementsprechend setzt DB Regio Franken neben acht größeren Neufahrzeugen LINT 54 von Alstom mit 170 Sitzplätzen die 36 bisher bewährten Triebzüge LINT 41 und Desiro ein. Die beiden letzteren werden vor dem Betriebsstart einem aufwändigen Redesign unterzogen, bei dem vor allem die Innenbereiche mit jeweils rund 130 Sitzplätzen generalüberholt werden. Alle eingesetzten Fahrzeuge bieten dann einen Anteil von über 50 Prozent bei der vis-à-vis Bestuhlung und sorgen somit



für großzügigere Sitzplatzverhältnisse. Daneben werden alle Fahrzeuge mit großen Displays in den Einstiegsbereichen ausgestattet, die Informationen in Echtzeit bieten. Die Motoren der Fahrzeuge erfüllen alle modernen, umwelt- und energiesparenden Ansprüche. Selbstverständlich entsprechen die Fahrzeuge den heutigen Standards der Barrierefreiheit und sind mit behindertengerechtem WC sowie mit Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer ausgestattet. Daneben haben alle Fahrzeuge der LINT-Familie Spaltüberbrückungen zwischen Fahrzeug und Bahnsteig auf Fußbodenniveau, um bei niedrigen Bahnsteigen das Einsteigen zu erleichtern.

Hohe Anforderungen stellt die BEG auch hinsichtlich Pünktlichkeit und Anschlusssicherung, Störfallmanagement, Sauberkeit und Serviceorientierung. Zwingend ist auch das Einspeisen von Echtzeitdaten in das „durchgängige elektronische Fahrgastinformationssystem“ (DEFAS) der BEG. Außerdem nimmt DB Regio am Qualitätssystem der BEG teil. Weiterhin müssen Fahrgäste ohne besonderen Aufwand jederzeit einen Fahrschein kaufen können und an jeder Station umfassende Informationen darüber erhalten, wo diese zu erwerben sind. Dazu zählen sowohl VGN-Verbundfahrtscheine als



— Dieselnetz neu
 - - - - - Optionale Strecken

Wettbewerbsprojekt Dieselnetz Nürnberg Stand 07/2015

auch Fahrscheine für Regionalzüge gemäß DB-Tarif für Fahrten über das Verbundgebiet hinaus. DB-Tarife und Sonderangebote, wie z. B. das Bayern-Ticket oder Tickets für die Fahrradmitnahme, müssen anerkannt werden. Die Servicequalität soll durch personenbediente Verkaufsstellen und mehr Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) erhöht werden.

● Neues Pünktlichkeitsmesssystem

Beim Dieselnetz Nürnberg kommt erstmals das neue Pünktlichkeitsmesssystem der BEG zur Anwendung. Das neue Verfahren berücksichtigt die Höhe der Verspätung je Zugankunft und gewichtet somit größere Verspätungen

höher. Außerdem werden die Schwellenwerte neu definiert. Es zählt künftig ein Monatsschwellenwert in Höhe einer durchschnittlichen Verspätung von 1:00 Minute. Bisher lag der Monatsschwellenwert bei einer Pünktlichkeit von 93 Prozent. Gleichzeitig wird eine niedrigere Pünktlichkeitsschwelle eingeführt. Künftig gilt ein Zug bereits mit einer Verspätung von drei Minuten als unpünktlich, bisher lag diese Grenze bei sechs Minuten. Dafür werden Bau- und Anschlussverspätungsminuten analog des Ausnahmetatbestands „höhere Gewalt“ berücksichtigt und manuell herausgerechnet.

● Ausblick

Während der Vertragslaufzeit ist die Sanierung der Brücken im Pegnitztal zwischen Hersbruck und Neuhaus bereits geplant. Politisch angestrebt ist die Elektrifizierung des Sektors Nordost (Nürnberg – Neuhaus, Nürnberg – Simmelsdorf-Hüttenbach) und die Korridoruntersuchung Sektor West (Nürnberg – Neustadt (Aisch), (Nürnberg) – Fürth – Markt Erlbach) sowie die Reaktivierung der Strecke Gunzenhausen – Wassertrüdingen und die Errichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Langlau (Strecke Pleinfeld – Gunzenhausen).





Schritt für Schritt barrierefrei

Vollständige Barrierefreiheit bis 2022. So lautet die Vorgabe des Bundes für die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV in § 8 Abs. 3 PBefG.

Der Freistaat Bayern hat sich ein noch höheres Ziel gesetzt: Nicht nur der ÖPNV, sondern der gesamte öffentliche Raum soll bis 2023 barrierefrei gestaltet werden.

Mit der Frage, was „vollständige“ Barrierefreiheit bedeutet und wie sie erreicht werden kann, beschäftigt sich der hauptsächlich mit Vertretern von Aufgabenträgern besetzte Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan. Denn im Wortlaut verlangt das Gesetz nicht die flächendeckende Herstellung von Barrierefreiheit in wenigen Jahren. Die Vorgabe lautet, im Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“. Wo dieses Ziel nicht oder nicht innerhalb dieser Frist zu erreichen ist, muss dies im jeweiligen Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden.

Das Prinzip von Regel und Ausnahme ist hier wichtig. Denn der öffentliche Personennahverkehr wird Mobilitätsbeschränkungen nicht in allen Fällen und nicht überall aufheben können. Zudem nicht in kurzer Zeit, denn bei Umrüstungen und Erneuerungen werden die bestehenden Modernisierungszyklen von Fahrzeugen und Anlagen mit berücksichtigt. Auch zusätzliche Mittel zur Erreichung des Ziels werden nicht bereitgestellt. Für die Planer geht es nun darum, den Begriff der vollständigen Barrierefreiheit wie auch die Zielgruppen der Maßnahmen konkret zu definieren und fachliche sowie zeitliche Vorgaben für die Umsetzung zu erarbeiten.

● Vier Handlungsfelder

Barrierefreiheit meint heute nicht mehr nur den rollstuhlgerechten Ausbau, wobei die Zugänglichkeit von Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Personen jeglicher Art auch weiterhin ein zentraler Aspekt ist. Weitere Handlungsfelder sind die Bauweise und Ausstattung von Fahrzeugen, die Information und Kommunikation sowie der Betrieb und Unterhalt baulicher Anlagen. Von entscheidender Bedeutung ist zunächst die Erreichbarkeit der Haltestelle über den öffentlichen Raum. Ist diese nicht gegeben, wären Umbaumaßnahmen sinnlos. Weiteres Augenmerk gilt der Schnittstelle zwischen Haltestelle und Fahrzeug. So muss die Haltestelle mit den eingesetzten Fahrzeugen gut anfahrbar sein. Der Einstieg in das Ver-



kehrsmittel muss für alle Fahrgäste ohne fremde Hilfe möglich sein, im Bedarfsfall auch mit einer Mobilitätshilfe. Sensorisch eingeschränkte Menschen benötigen ein visuelles sowie ein taktiles Leitsystem zur Orientierung an der Haltestelle, um den Einstieg zu finden. Grundsätzlich gilt das Zwei-Sinne-Prinzip: Bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Tasten anzusprechen. Das betrifft auch eine lückenlose Tür-zu-Tür-Information für die gesamte Reisekette. Erforderlich ist zudem die regelmäßige Wartung der Anlagen und Hilfssysteme zur Herstellung der Barrierefreiheit.

● Haltestellenkataster

Ein erster Schritt, den Aufgabenträger und Verbundgesellschaft angehen, ist die detaillierte Bestandsaufnahme der vorhandenen Haltestellen und Verkehrsmittel. Derzeit wird ein Haltestellenkataster erstellt, in dem der bauliche Zustand sowie Informationen über die regelmäßig bedienenden Fahrzeuge erfasst sind. Auf Basis dieser Bestandsaufnahme werden Standards entwickelt,

die verbundweit für den barrierefreien Ausbau gelten sollen.

Es ist davon auszugehen, dass der ermittelte Handlungsbedarf nicht vollständig bis 2022 abgearbeitet werden kann. Insbesondere die Finanzierbarkeit aller Maßnahmen muss in Frage gestellt werden. Deshalb erfolgt in einem weiteren Schritt die Entwicklung eines Kriterienkatalogs, nach dem eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen werden kann. Beispiele für Kriterien sind die Funktion der Haltestelle im Netz, das Vorhandensein sozialer oder pflegerischer Einrichtungen, Fahrgastzahlen, das räumliche Umfeld sowie weitere Kriterien.

● Regionales Schienennetz

Gut steht es um die Barrierefreiheit im Nürnberger S-Bahn-Netz. Von den künftig 83 Stationen sind bereits 78 mit Aufzügen oder Rampen ausgestattet oder werden es in naher Zukunft sein. Der ZVGN drängt nun darauf, dass auch die Haltepunkte im regionalen Schienennetz umgerüstet werden. Denn von den 245 Stationen im Gebiet des VGN,

das ist ein Viertel aller Bahnhöfe und Haltepunkte in Bayern, werden 167 vom Regionalverkehr bedient. Barrierefrei sind davon nur 44. Mittel aus dem Ausbauprogramm Bayern-Paket 2013–2018 gab es für Arbeiten am Bahnhof Schwabach sowie an den S-Bahnstationen Nürnberg-Ostring und Röthenbach a.d. Pegnitz. Weitere fünf Projekte sind bayernweit in Planung, darunter der Umbau des Bahnhofs Pleinfeld. Der restliche Bedarf an Baumaßnahmen gilt in Fachkreisen als Aufgabe für mehrere Generationen. Denn Stationsgebühren und vorhandene Fördermittel reichen nicht aus, um die zusätzlichen Investitionen zu finanzieren. Lösung für die nähere Zukunft ist auch in diesem Fall eine Prioritätenreihung, die derzeit mit Ministerium, Bayerischer Eisenbahngesellschaft und DB Station&Service erarbeitet wird. Ziel ist, dass der VGN-Raum beim Nachfolgeprogramm Bayern-Paket 2018–2023 angemessen berücksichtigt wird.





Verkehrsentwicklungsbericht

Wie verändert sich der Verkehr in Stadt und Land mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit dem Pkw? Die aktuellen Entwicklungen und Trends untersucht der Verkehrsentwicklungsbericht des VGN, der im zweijährigen Turnus erscheint.

Der 2015 vorgelegte Bericht beschreibt die Bevölkerungsentwicklung und Pendlerverflechtungen im Verbundgebiet, nutzt amtliche Statistiken und greift auf Zähl­daten aus dem ÖPNV sowie dem motorisierten Individualverkehr zurück. Bezugsjahr der Daten ist 2014.

Ein eher düsteres Bild der Bevölkerungsentwicklung zeigte die Vorausschau im vorausgegangenen Bericht 2012, mit deutlichen Rückgängen im ländlichen Raum. Die erst nach Fertigstellung der aktuellen Ausgabe veröffentlichte Bevölkerungsprognose 2014–2034 des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung lässt nun etwas aufatmen. Musste man bislang von einem durchschnittlichen Rückgang der Einwohnerzahlen im Verbundgebiet von 2,4 Prozent bis 2031 ausgehen, ergibt sich aus der jüngsten Prognose eine Zunahme von 2,1 Prozent bis 2034. Für die Städtachse Nürnberg-Fürth-Erlangen ein Zuwachs von knapp sechs Prozent erwartet. Nicht einheitlich wird die Entwicklung in den Landkreisen verlaufen. Die Prognosen reichen von einem Wachstum im Landkreis Fürth von fast sieben Prozent bis hin zu ei-

nem Rückgang der Bevölkerung im Landkreis Bayreuth um fünf Prozent. Nach der Einstufung des Landesamtes liegen die meisten Landkreise in einem Bereich, der für eine stabile Bevölkerungsentwicklung steht (–2,5 % bis unter 2,5 %). Ein Minus ist nach wie vor für die Landkreise Amberg-Sulzbach, Ansbach, Bayreuth, Neustadt/Aisch – Bad Windsheim sowie Weißenburg-Gunzenhausen zu erwarten.

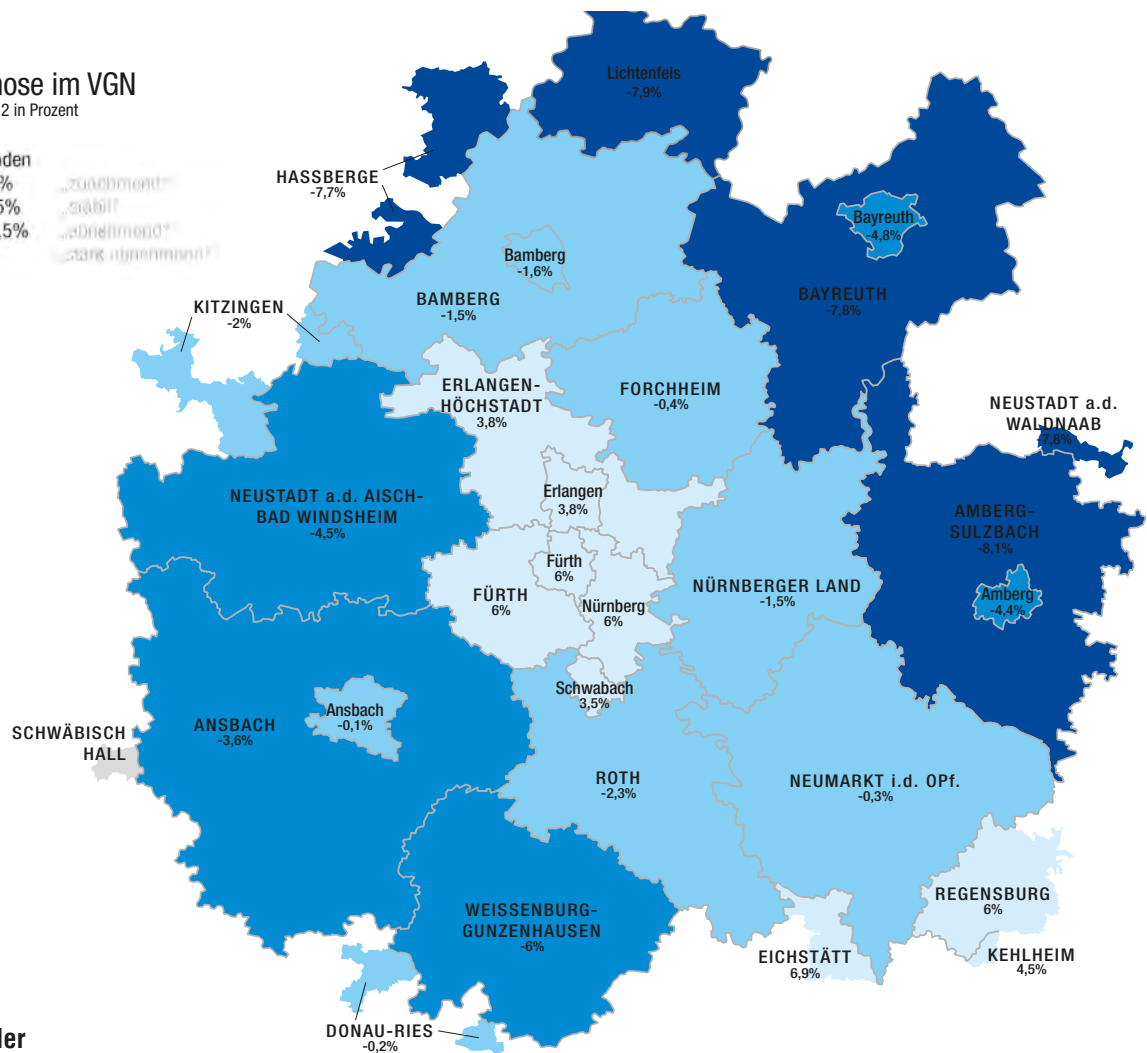
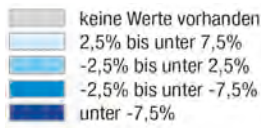
Keine Überraschung ist der zweite Aspekt des demografischen Wandels

– die Überalterung der Gesellschaft. Nach der Prognose 2032 wird nur noch die Gruppe der über 60-Jährigen zunehmen. In allen anderen Altersgruppen reichen selbst etwaige Wanderungsgewinne durch den Zustrom asylsuchender Menschen nicht mehr aus, um den natürlichen Bevölkerungsrückgang auszugleichen. Die demografische Entwicklung bestätigt die große Bedeutung des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV in den kommenden Jahren.



Bevölkerungsprognose im VGN

Veränderung 2032 gegenüber 2012 in Prozent



● Mehr Pendler

Wie im deutschlandweiten Trend nimmt die Arbeitsplatzmobilität auch im VGN-Gebiet weiter zu. Zwischen 2012 und 2014 stieg die Zahl der Berufsempfänger in die Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen um 2,9 Prozent. Pendlerziel Nummer 1 ist Nürnberg mit knapp 149.000 Einpendlern. 61.000 Beschäftigte steuern den Standort Erlangen an. An dritter Stelle im Verbundgebiet liegt das Oberzentrum Bamberg mit rund 35.000 einpendelnden Berufstätigen. Mit Ausnahme von Fürth und Schwabach weisen alle kreisfreien Städte einen positiven Wanderungssaldo auf, das heißt, es pendeln mehr Personen ein als aus. In den Landkreisen ist es genau umgekehrt. Die meisten Auspendler verzeichnet die Statistik für die Kreise Erlangen-Höchstadt, Fürth und Nürnberger Land. In allen drei Fällen liegt der Wert bei ebenfalls rund 35.000 Pendlern mit einem Arbeitsplatz außerhalb des Heimatlandkreises. Die kontinuierliche Zunahme des Pendlerverkehrs macht deutlich, dass die Anforderungen an einen gut ausgebauten ÖPNV in der Region weiter steigen. Im regionalen Schienenver-

kehr müssen insbesondere die beiden Achsen im nördlichen Pegnitzkorridor und in Richtung Neustadt a. d. Aisch gestärkt werden.

● Pkw-Dichte steigt

Die Verfügbarkeit über einen eigenen Pkw nimmt stetig zu und erreicht im VGN einen neuen Höchstwert. 2014 lag der Motorisierungsgrad bei 570 Pkw je 1000 Einwohner, das sind 2,6 Prozent mehr als zwei Jahre zuvor. Der Wert für die Städteachse beträgt 474, der Durchschnitt für die Landkreise 621. Zum Verbundstart 1987 war der Motorisierungsgrad mit 392 bzw. 420 Pkw je 1000 Einwohner deutlich niedriger und für Städteachse und Landkreise noch annähernd gleich. Die Ergebnisse der aktuellen Shell-Studie „Pkw-Szenarien bis 2040“ zeigen, dass bis zum Jahr 2030 mit einem weiteren Ansteigen des Motorisierungsgrades in Deutschland zu rechnen ist.

● Plus im MIV

Analog zur zunehmenden Motorisierung steigt auch die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr. An den 37 Dauerzählstellen im Verbundgebiet wurden 2014 knapp 1,6 Millionen Kraftfahrzeuge registriert. Im Vergleich mit dem Verkehrsentwicklungsbericht 2012 entspricht das einem Anstieg von mehr als drei Prozent. Blickt man ins Zentrum des VGN-Gebiets, nach Nürnberg, zeigt sich der städtische Binnenverkehr mit rund 210.000 gezählten Kraftfahrzeugen (in 16 Stunden) seit etwa zehn Jahren stabil. Im Beobachtungszeitraum seit 1985 nahm der Kfz-Verkehr über die Stadtgrenze hinweg mit 31 Prozent deutlich zu, mit einem Spitzenwert von 572.543 Kfz/16 Stunden im Jahr 2005. Die aktuelle Entwicklung verläuft jedoch nicht mehr so rasant wie vor der Jahrtausendwende, für 2014 ergab sich mit rund 567.000 Kfz sogar ein rückläufiger Wert. Zu dieser positiven Entwicklung haben auch der stetige Ausbau des SPNV und insbesondere das 2010 deutlich erweiterte S-Bahn-Netz beigetragen. ○



Die Fahrgäste im Blick

Im Auftrag der Aufgabenträger erstellt die Verbundgesellschaft die Nahverkehrspläne von 17 Landkreisen und Städten im VGN.

Besonderes Augenmerk gilt dabei den neuen Vorgaben des PBefG zur Barrierefreiheit.

Im Sommer 2015 hat der zu Beginn desselben Jahres beigetretene Landkreis Lichtenfels die VGN GmbH mit der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes beauftragt. Der Plan sieht eine aktuelle, grundlegende Analyse des Nahverkehrsangebots vor. Bestandteil ist auch die Berücksichtigung der in § 8 Abs. 3 PBefG geforderten vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV.

Über die im Gesetz genannte Beteiligung von Verkehrsunternehmen, Behindertenvertretern und -verbänden hinaus ist es dem Landkreis wichtig, auch seinen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich an der Neugestaltung des Nahverkehrs zu beteiligen. So war es ein Novum unter den von der Verbundgesellschaft betreuten Nahverkehrsplänen, dass mittlerweile zwei Bürgerforen veranstaltet wurden, je eines im östlichen sowie im westlichen Landkreisgebiet. Nach einer kurzen Vorstellung der Inhalte des Nahverkehrsplanes nutzten die Teilnehmer die Möglichkeit, Fragen und Anregungen vorzutragen, welche in der Bearbeitung des Nahverkehrs-

plans aufgegriffen und geprüft werden sollen.

Erstmals seit der Novellierung des PBefG werden nun auch die Vorgaben zur vollständigen Barrierefreiheit bei der Bearbeitung umgesetzt. So wurden mittlerweile alle Haltestellen im Landkreis vor Ort in Augenschein genommen und in einem Haltestellenkataster erfasst. Dazu hat der Ar-

beitskreis Nahverkehrsplan mit den Vertretern der Verkehrsunternehmen, Städten und Gemeinden sowie den Behindertenbeauftragten Kriterien festgelegt und gewichtet. Damit war es möglich, eine Priorisierung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen vorzunehmen. Ebenso wurden für die im Landkreisgebiet eingesetzten Fahrzeuge Kriterien zur Barrierefreiheit definiert.



Der Lichtenfelser Landrat Christian Meißner im Dialog mit interessierten Besuchern des Bürgerforums



● Neue Busse

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurden auch im Landkreis Nürnberger Land Kriterien für die neuen Busse bestimmt. Sie beziehen sich zum einen auf die barrierefreie Ausstattung der Fahrzeuge, zum anderen auf ein einheitliches Design. Damit sind die Busse für die Fahrgäste auf den ersten Blick als VGN-Linienbus zu erkennen und leisten zugleich einen Beitrag zum ÖPNV-Marketing.

Mit dem neuen Fahrzeugdesign gingen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 die ersten Linienbündel „Süd“, „Schnaittachtal“ und „Hersbruck regional Ost“ an den Start. Bis Dezember 2018 sollen dann alle Linienbündel im Landkreis vergeben sein. Dann wird die Umstellung der Busflotte auf das einheitliche Design abgeschlossen sein.

● Neues Buskonzept in Schwabach

Mit dem Wunsch nach Kosteneinsparungen beim Betrieb ihrer Linien in Höhe von rund 300.000 Euro pro Jahr beauftragte der Schwabacher Stadtrat die Stadtverkehr Schwabach GmbH. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes unterstützte die

Verbundgesellschaft das Unternehmen bei der notwendigen Neukonzeption des Liniennetzes. Dabei galt es, den Spagat zwischen einem weiterhin attraktiven Busverkehr, der Erschließung neuer Wohngebiete und des neuen Huma-Einkaufszentrums auf der einen Seite und der Vorgabe von Einsparungen auf der anderen zu schaffen. Umgesetzt werden konnte dieses durch neue Linieneinführungen bei fast allen Stadtbuslinien. Es gelang, den bisherigen 30-Minuten-Takt nahezu überall aufrecht zu erhalten. Zwar musste der gemeinsame Rendezvoushalt aller Stadtbuslinien am Bahnhof aufgegeben werden, fast durchgehend ergab sich dafür aber eine Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt

alle 15 Minuten. Für die Schwachverkehrszeiten am Abend sowie am Wochenende wurde ein völlig neues Linienangebot eingeführt. ○





Regionaler Nahverkehrsplan setzt Standards

Die Aufgabenträgerschaft für den allgemeinen ÖPNV liegt nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz bei den kreisfreien Städten und Landkreisen. Damit im gemeinsamen Verkehrsraum alle an einem Strang ziehen, vereinbaren die Mitglieder des Zweckverbands einheitliche Ziele und Standards im Regionalen Nahverkehrsplan des VGN.

Satzungsgemäß hat der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG) die Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung gemäß dem BayÖPNVG. Dazu gehören unter anderem die Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplanes, die Abstimmung der Nahverkehrsplanungen seiner Verbandsmitglieder, die Mitwirkung an der SPNV-Planung des Freistaates sowie die Infrastrukturplanung. Einheitliche Standards finden zunehmend Anwendung bei den Vergabeverfahren der Aufgabenträger. Quasi als Baukastensystem entwickelt die Verbundgesellschaft Empfehlungen für technische Anforderungen sowie Qualitätsstandards. Beispiele sind Ausschreibungsvorgaben für elektronische Chipkartenleser, die Anforderungen für die Übermittlung der VGN-Fahrplandaten an die Bayerische Eisenbahngesellschaft für das bayernweite Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem DEFAS sowie Vorgaben für elektronische Betriebsleitsysteme.

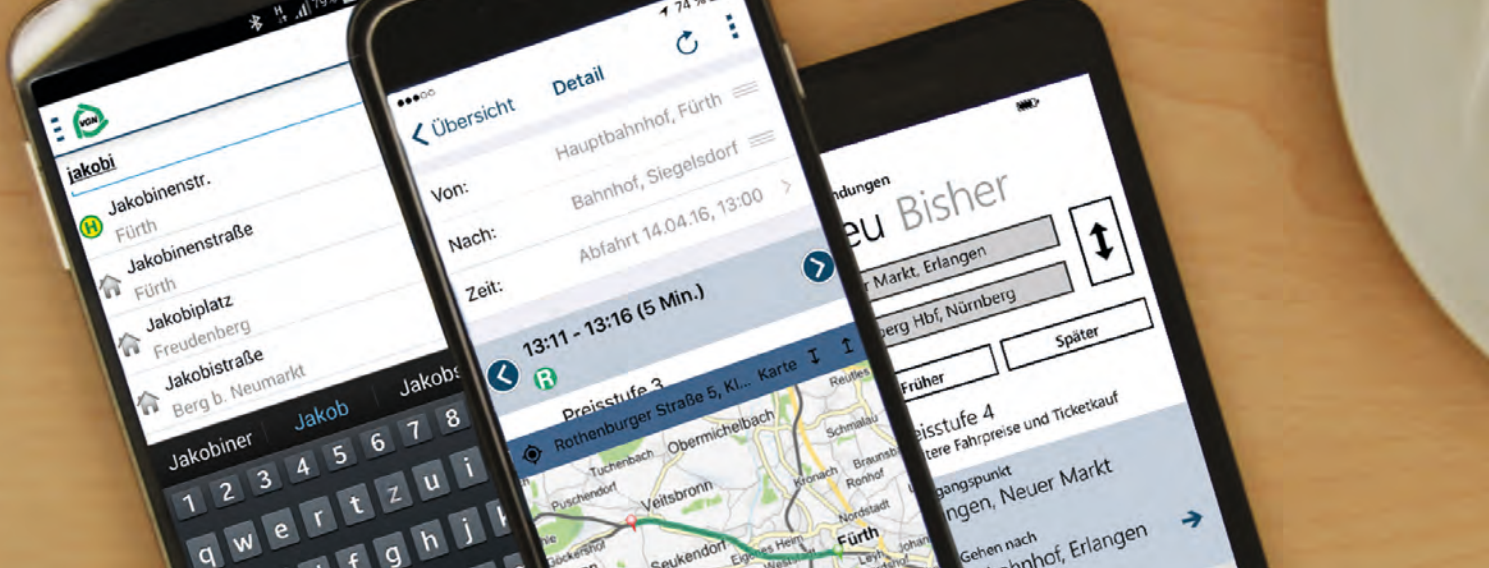
Ein Ergebnis umfangreicher Abstimmungen mit den Verbundpartnern ist das 2015 vom Arbeitskreis Regionaler Nahverkehrsplan bestätigte Gestaltungskonzept für Fahrzeuge im regio-

nenal Busverkehr. Es findet Anwendung insbesondere bei der Vergabe von Verkehrsleistungen durch die Landkreise. Unterstützt wird die Umsetzung durch die Regierung von Mittelfranken. Bei der Vergabe der leider unzureichenden Mittel aus der Busförderung ist die verbundkonforme Gestaltung der Linienebusse ein Element der Priorisierung.

Ziel ist ein weitgehend einheitliches Gestaltungskonzept im Regionalbusverkehr, damit die Fahrgäste im gesamten Verbundgebiet und auf allen

Verkehrsmitteln das System VGN wiedererkennen. Zwar haben die SPNV-Unternehmen und die vielen Stadtverkehre im VGN eigene und seit Jahre bewährte Gestaltungskonzepte, als Mindeststandard gilt jedoch das Anbringen eines VGN-Signets an einer für den Fahrgast gut einsehbaren Stelle auf den Fahrzeugen. Weitere Handlungsempfehlungen erarbeitet die Verbundgesellschaft derzeit im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022.





Trend zur Online-Auskunft

Das wichtigste Medium für Fahrplanauskünfte ist mittlerweile die App „VGN Fahrplan & Tickets“, während das klassische Internet und das Servicetelefon stagnieren. Auf dem Rückzug befinden sich die gedruckten Auskunftsmedien.

Alleine im Dezember 2015 berechnete die elektronische Fahrplanauskunft des VGN rund 13 Millionen Verbindungen. Den größten Anteil daran hatte die App „VGN Fahrplan & Tickets“ mit rund fünf Millionen Auskünften. Etwa drei Millionen Berechnungen erfolgten über das klassische Internet, während sich die übrigen Auskünfte relativ gleichmäßig auf das mobile Internet sowie Apps anderer Anbieter verteilten. Besonders gefragt war der Abfahrtsmonitor.

Die Anrufe beim VGN Servicetelefon (0911 27075-99) sind im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig. Sie haben sich in den letzten fünf Jahren auf einem konstanten Niveau zwischen 52.000 und 57.000 Anrufen pro Jahr eingependelt (2015: 54.431). Ähnlich zeigt sich das Bild bei der automatischen Auskunft EFA Speech. Hier sind im letzten Jahr rund 16.700 Anrufe eingegangen, das waren 2.000 mehr als im Vorjahr und etwa gleich viel wie 2013.

Gleichwohl zeichnet sich bundesweit ein Trend ab, der auch im VGN zu spüren ist: Kunden setzen zunehmend auf online-Medien und das Modell Fahrplanbuch hat ausgedient. Deshalb hat der VGN 2015 die Produktion des Verbundfahrplans eingestellt. Die beliebten kostenlosen Linienfahrpläne gibt es weiterhin.

Gründe für die Einstellung des Verbundfahrplans waren, dass einerseits die Produktion und der Vertrieb der Fahrplanbücher immer aufwändiger wurde und die Einnahmen die Kosten schon lange nicht einmal mehr zur Hälfte decken konnten. Andererseits ist die Nachfrage nach den Fahrplanbüchern in den vergangenen Jahren kontinuierlich zurückgegangen. So hat sich in den letzten fünf Jahren, trotz der Verbundraumerweiterungen mit den Landkreisen Bamberg, Bayreuth und Lichtenfels, die Auflage mehr als halbiert: Wurden 2009 noch circa 18.000 Verbundfahrpläne verkauft, waren es 2014 nur noch etwas mehr als 7.000 Stück, mit einer weiter stark abnehmenden Tendenz.

Hinzu kam, dass durch die vielen Fahrplanänderungen sowohl schon während der Phase der Buchproduktion als auch im laufenden Jahr die Fahrplandaten der Bücher sehr rasch veralteten und somit der Kundennutzen rasch abnahm.

Als gedrucktes Medium gab es zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ausschließlich die bei den Kunden äußerst beliebten VGN-Linienfahrpläne. Sie sind auch weiterhin kostenlos in rund 60 unterschiedlichen Sorten, regional nach Landkreisen bzw. Landkreisteilen zusammengefasst, für fast alle im VGN verkehrenden Linien in einer Gesamtauflage von über einer Million Stück erhältlich. Der große Vorteil bei den Linienfahrplänen im praktischen Hemdtaschenformat liegt neben der viel besseren Mitnahmemöglichkeit auch darin, dass während des Jahres eine Neuauflage problemlos, schnell und relativ kostengünstig möglich ist.

Die Lizenz zum Umsteigen!



Verkehrs

Ihr Fahrschein für alle Verkehrsmittel!



Die Vorteile im Fokus

Ein zentraler Vorteil des VGN ist die Tatsache, dass Fahrgäste mit einem einzigen Fahrschein alle Verkehrsmittel im ganzen VGN-Gebiet nutzen können. Diesen Bonus wieder einmal ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken, war Ziel der Systemkampagne.

Wie erklärt man rund 2,6 Millionen Menschen, dass sie mit einem Ticket vom VGN alles in der Hand haben? Der vom VGN beauftragten Nürnberger Agentur Unicate ist es mit der Kampagne „Die Lizenz zum Umsteigen“ gelungen. Passend zum James Bond-Jahr wurde diese Kernaussage auf Plakaten und Fahrzeugen, mittels Online-Werbung, Kino- und Funk-Spots platziert. Unterstützt wurde sie durch den Erläuterungstext „Ein Fahrschein für alle Verkehrsmittel“. Für das nötige Augenzwinkern sorgte die überraschende Platzierung des VGN-Logos auf den Personen im Bild. Ein weiteres Kampagnen-Element war die visuelle Integration der Mobilitätskette, mit deren Hilfe die Icons S, R, U, Tram, Bus besser zu verstehen sind.

Ein passendes Umfeld für die Inhalte der Kampagne bot der Start des neuen James Bond-Films Anfang November 2015. Von September bis November lief der 20-Sekunden-Werbepspot des VGN zur Primetime in 18 Kinos im ganzen VGN-Gebiet. Insgesamt wurden 43

Kinosäle mit durchschnittlich jeweils drei bis vier Vorstellungen belegt. Damit erreichte der VGN auch Besucher außerhalb der Städteachse.

Ebenfalls im Oktober und November liefen auf Radio Charivari Funkspots zur Systemkampagne. Der Sender präsentierte zeitgleich den neuen Bond-Film. Der VGN schaltete 40 Promotionspots zur Premiere mit Informationen zu Zeiten und Orten sowie dem Hinweis: „Für Ihre nächste Mission empfehle ich die Flotte des VGN ...“ Ergänzend dazu gab es 50 Kurzspots mit Hinweisen auf die Premiere und der Aufforderung, den VGN Onlineshop zu besuchen.

● „Im Dienste Ihrer Mobilität“

Um das Thema auch in den neuen Medien zu platzieren, belegte der VGN verschiedene Online-Medien mit Werbebannern. Diese wurden auch auf Online-Portalen von Städten platziert, die einen Stadtverkehr und einen Bahnanschluss haben und dadurch Umstei-





www.vgn.de/lizenz

gemöglichkeiten bieten. 42 Partner wurden für diesen Zweck angefragt. Eine Platzierung war auf den Seiten der Städte Altdorf, Bamberg, Bayreuth, Erlangen, Fürth, Hersbruck, Schwabach, Neustadt-Aisch und Nürnberg möglich sowie beim Stadtverkehr Ansbach und dem Landratsamt Forchheim. Wer darauf klickte, wurde auf die Landingpage (Microsite) des VGN (www.vgn.de/lizenz) weitergeleitet. Hier zeigte ein Zähler eindrucksvoll, wie viele Fahr-

zeuge „im Dienste Ihrer Mobilität“ im Einsatz sind.

Auf Citylight- und Großflächen-Plakaten wurde die Botschaft „Ein Fahrschein für alle Verkehrsmittel“ ebenfalls vermittelt. Plakatiert wurde in Nürnberg, Fürth, Erlangen, Bamberg, Bayreuth, Altdorf, Ansbach, Dinkelsbühl, Forchheim, Gunzenhausen, Hersbruck, Herzogenaurach, Lauf, Lichtenfels, Neumarkt, Neustadt/Aisch,

Roth und Weißenburg. Darüber hinaus stellte der VGN Plakate in diversen Formaten zum Aushang im Umfeld der Verkehrsunternehmen zur Verfügung, ebenso wie A0-Plakate für Gemeindevitrinen. Erfreulicherweise haben sich die Verkehrsunternehmen BVB, infra, ESTW, Meidenbauer, Wohlleben, Ebert, Kaiser und die Stadtwerke Schwabach bereit erklärt, die Werbung auf ihren Bussen zu platzieren. ○



Alles unter einem Dach

Der VGN hat 2015 die Weichen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der digitalen Vertriebsstrategie gestellt: Im Juli ging der neue Online-shop des VGN in Betrieb. Er vereint die bisher getrennten Vertriebswege HandyTicket Deutschland und den OnlineShop der VAG.

Seit Mitte Juli können VGN-Kunden mit nur einem Account, einem so genannten „single-sign-on“, sowohl HandyTickets, PrintTickets als auch VersandTickets kaufen. Das entwickelte Shop-Logo illustriert diese drei Vertriebswege. Die Schnittstellen zu Universitäten und KombiTicket-Partnern bleiben bestehen. Die Website ist in responsivem Design gestaltet, sie passt sich also der Bildschirmgröße

des jeweiligen Ausgabemediums an. Die Inhalte und Funktionen sind auf allen Endgeräten jedoch gleich. Der VGN Onlineshop wird gemeinschaftlich von allen Verkehrsunternehmen im VGN finanziert. Die Betreuung der Kunden übernimmt als Dienstleister weiterhin die VAG.

Gründe für die Zusammenführung der beiden Systeme gab es mehrere.

Zum einen lief der Vertrag mit Handy Ticket Deutschland 2015 aus. Zum anderen wurde es immer schwieriger, den Kunden die Trennung von Internet- und Handy-Applikationen zu vermitteln. Zudem wird der Ticketkauf zusehends mehr mit der Fahrplanauskunft verknüpft. Darüber hinaus ist eine mobile Version des KombiTickets in Vorbereitung.



VGN Onlineshop



VGN-Tickets einfach ausdrucken, per Post oder aufs Handy

Online zur VGN-Fahrkarte – hier liegen Sie richtig.



Jetzt registrieren:
shop.vgn.de



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Zum Start des Onlineshops gewährte der VGN vier Wochen lang zehn Prozent Rabatt auf in diesem Zeitraum gekaufte Einzelfahrscheine, Tages-Tickets und Ferientickets. Entsprechende Anzeigen in Tageszeitungen und anderen Medien warben dafür. Flyer mit aufgespendetem Clean-Pad sowie Online-Banner auf verschiedenen Portalen ergänzten die Werbemaßnahmen.

Da die Teilnahme des VGN an Handy-Ticket Deutschland am 30. September 2015 endete, wurde zusätzlich zur Einführung des Onlineshops die bestehende Auskunft-App des VGN um die Ticketkauffunktion erweitert. Im Gegensatz zu HandyTicket Deutschland wurde der Tarif bei der neuen App entsprechend den VGN-Bestimmungen umgesetzt. Vor allem die Eingabe der Starthaltestelle bei der Einzelfahrkarte war für die Nutzer ungewohnt, da sie vorher nicht in allen Preisstufen erforderlich war. Außerdem mussten sich die Nutzer einen neuen Account erstellen.

● Verkaufszahlen gestiegen

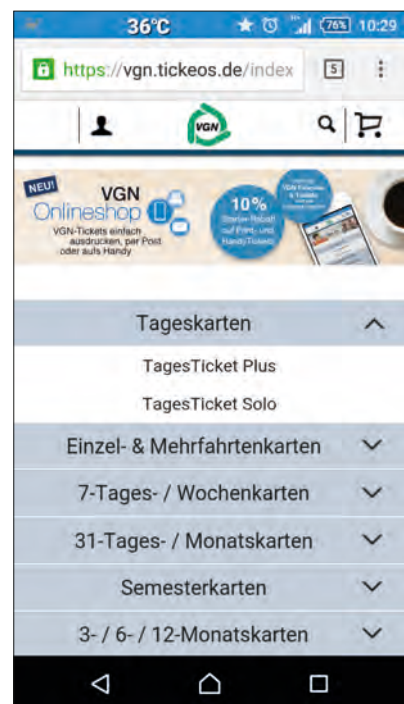
Mit dem Systemwechsel sind auch die Verkaufszahlen deutlich gestiegen. In den Monaten August und September 2015 hat sich im Vergleich zum Vorjahr der Umsatz der VGN-App und des VGN-Onlineshops verdreifacht, während die Anzahl an verkauften Fahrscheinen um 40 Prozent gestiegen ist. Die überproportionale Umsatzentwicklung

resultiert auch aus dem Verkauf des Semestertickets, bei dem die Studierenden bisher zu 83 Prozent diesen neuen Vertriebsweg unproblematisch genutzt haben.

Für die einmalige Anmeldung sowie für Ticketkäufe erreicht man den VGN Onlineshop sowohl mit klassischen als auch mobilen Endgeräten über die Internetadresse shop.vgn.de. Bei Fahrplanauskünften über die Seiten www.vgn.de sowie mobil.vgn.de besteht die Möglichkeit, das richtige Ticket gleich in den Warenkorb zu legen. In der App „VGN Fahrplan & Tickets“, die für die Betriebssysteme Android, iOS und Windows Phone verfügbar ist, steht die Kaufoption ebenfalls zur Verfügung. Bezahlen kann man die Fahrkarten per SEPA-Lastschrifteinzug oder mit Kreditkarte. Nutzer des bisherigen Onlineshops der VAG benötigen keine neue Anmeldung.

Selbstverständlich wird die App laufend weiterentwickelt. Im Dezember gab es das erste Update mit neuen Funktionen. So können Inhaber von Zeitfahrscheinen seither Anschlussfahrscheine als eigenes Produkt direkt kaufen. Außerdem können Bestellungen nach beliebigen Zeiträumen gefiltert und Sammelquittungen erstellt werden, die zur Vorlage bei Arbeitgeber, Schule oder Finanzamt geeignet sind. Auch die Wahl eines einfacheren Passwortes ist nun möglich.

Seit Mitte März 2016 kann man eine bevorzugte Startseite festlegen, bei der Auswahl der Starthaltestelle auf GPS-Unterstützung zurückgreifen und die Verwaltung der Zahlungsmittel ist unabhängig von einem Kaufvorgang möglich. iOS-Nutzer können zudem die zweite Passworteingabe per Touch-ID bestätigen. Zusätzlich wurde die Bildschirmdrehung verhindert, um das Scannen des Barcodes in Bussen zu verbessern. Ebenfalls seit März ist eine englische Version des Onlineshops verfügbar. Geplant ist außerdem die Integration von Echtzeitdaten. ○





Immer wieder neue Ziele

Ein weiteres attraktives Ausflugsziel bereichert den VGN seit Anfang des Jahres 2015: Der Landkreis Lichtenfels ist nun auch in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg integriert. Gleich drei neue Freizeittipps machen Lust auf die Gegend, die auch „Gottesgarten am Obermain“ genannt wird.

Diese und viele weitere Ausflugstipps für Wanderer und Radler stellte der VGN auf der Nürnberger Freizeitmesse im März vor: insgesamt 16 klassische Wandertouren, einen Ausflugstipp für Familien mit Kindern, zwei praktische Ringbücher für Fahrradtouren sowie zwei neue Vorschläge für Vereins- und Betriebsausflüge. Am VGN-Stand in Halle 7 gab es dazu ein umfangreiches Rahmenprogramm mit zusätzlichen Insidertipps. Vor allem die neuen Ausflugsziele im Landkreis Lichtenfels zogen viele Neugierige an, darunter auch den offiziellen Presserundgang der Messegesellschaft AFAG. Das Echo in den lokalen und regionalen Medien war entsprechend groß.

Die schnelle Verbindung mit der R2, dem so genannten Franken-Thüringen-Express, bietet gute Rahmenbedingungen für die Ausflugstipps in den neu zum VGN gekommenen Landkreis Lichtenfels. In einer guten Stunde bringt der Regionalzug Wanderer von Nürnberg aus nach Bad Staffelstein, den Geburtsort Adam Rieses oder in die Korbstadt Lichtenfels, die jeweils Ausgangsort eines Wandertipps sind. „Zum Staffelberg – dem Berg der Franken“ startet in Bad Staffelstein und führt durch die malerische Landschaft mit satten Wäldern und breiten Flussauen auf den Staffelberg hinauf. Auf der anderen Seite des Mains führt der Wandertipp

„Über die Höhenzüge des Maintals nach Kloster Banz“ von Lichtenfels aus nach Bad Staffelstein. Unter dem Titel „So weit das Auge reicht“ führt die dritte Tour im Landkreis Lichtenfels über die Hohe Metze, ein Landschaftsschutzgebiet auf einer Hochebene.

● Vielfalt der Tourismusregionen

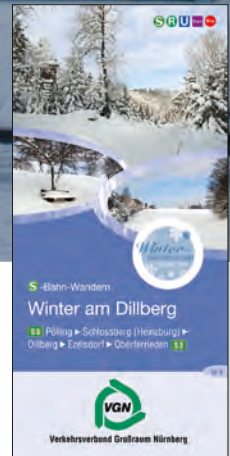
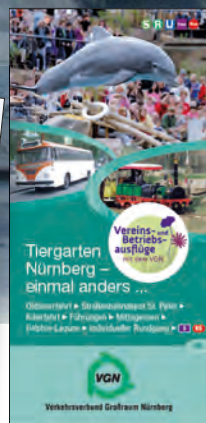
Neben den neuen Attraktionen am Obermain hat auch das übrige VGN-Gebiet eine Fülle attraktiver Ausflugsziele zu bieten. Schließlich liegen elf namhafte Tourismusregionen zwischen dem Fichtelgebirge im Norden und

dem Fränkischen Seenland im Süden, dem Romantischen Franken im Westen und dem Oberpfälzer Jura im Osten im Gebiet des Verkehrsverbunds. Diese Vielfalt spiegeln auch die Freizeittipps wider, die von genussvollen Ausflügen in Wein- oder Bierregionen über Städtetrips bis hin zu mehrtägigen, anspruchsvollen Touren für Jeden etwas zu bieten haben. Die kostenlosen Freizeittipps enthalten neben der Wegbeschreibung eine Karte mit dem Streckenverlauf, das Höhenprofil sowie Infos zu Sehenswürdigkeiten und Einkehrmöglichkeiten.

Die Rübenbahn 

Auf dem Gaubahn-Radweg vom Tauber- ins Maintal


Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



● Neue Tipps während des Jahres

Auch während des laufenden Jahres verwöhnte der VGN seine Kunden mit neuen Freizeittipps. Rechtzeitig vor Beginn der Pfingstferien erschien beispielsweise die Fahrradtour mit dem vielversprechenden Titel „Rübenbahn“. Sie führt an den westlichen Rand des VGN-Gebiets und kombiniert den beliebten Mainradweg mit dem Radweg „Liebliches Taubertal“. Das gelingt dank des Gaubahn-Radwegs, der auf der Trasse einer ehemaligen Nebenbahn gebaut wurde, die dem Transport von Zuckerrüben diente und der Tour ihren Namen gab.

Für „Daheimgebliebene“ und Besucher hat der VGN den „Knoblachland-8er“ herausgebracht. Die Tour lädt zum Genussradeln im Städtedreieck Nürnberg – Fürth – Erlangen ein. Sie ist insgesamt 42 Kilometer lang und besteht aus vier Teilstrecken, die beliebig kombinierbar oder einzeln befahrbar sind.

Im September feierte der Fränkische Albverein (FAV) ein besonderes Jubiläum. Zum 100-jährigen Bestehen des Vereins wurde mit dem „Jubiläumsweg“ ein dauerhaftes Zeichen der Erinnerung eingerichtet. Der VGN hat mit der Tour aufs Walberla dem geschichtsträchtigen Weg einen eigenen Tipp gewidmet.

Zum Ausklang der Wandersaison erschien im Oktober noch ein weiterer

Wandertipp, der in Zusammenarbeit mit der Verwaltungsgemeinschaft Uttenreuth entstand. Der 20 Kilometer lange „Berg- und Talpfad“ macht seinem Namen mit viel Auf und Ab und großartigen Weitblicken alle Ehre. Er führt durchs Schwabachtal, Hirschtal und auf die Marloffsteiner Höhe und ist dank guter Busverbindungen auch in Teilstrecken zu bewandern.

Für Winterwanderer gab es ebenfalls wieder Neues zu entdecken. Speziell für die kalte Jahreszeit hat der VGN zwei neue Wandertipps aufgelegt: „Winter am Dillberg“ und „Schnee am Walberla“. Beide Touren sind mit der Bahn gut angebunden und mit jeweils 12 Kilometern Länge auch an kurzen Wintertagen zu bewältigen.

● Maßgeschneiderte Ausflugstipps

Bei so viel Auswahl fällt die Entscheidung nicht leicht. Um Kunden die Wahl

etwas leichter zu machen, wurde die Suchfunktion unter www.vgn.de/freizeit verfeinert. Hier sind alle Tipps nach Regionen, Themen, speziellen Eigenschaften und Streckenlängen geordnet. So kann man beispielsweise jede der elf Tourismusregionen im VGN herausfiltern. Aber auch bestimmte Themen wie Bierwanderungen, Weinwanderungen, Familienausflüge, Gruppenausflüge, Winterwanderungen, Hüttentouren oder Mehrtagestouren sind leicht zu finden. Wer noch speziellere Wünsche hat, kann die Tipps nach weiteren Kategorien filtern, zum Beispiel, ob viele Einkehrmöglichkeiten auf der Strecke vorhanden sind, ob sie für Kinderwagen geeignet ist, am Wasser entlang führt, zu Felsen und Höhlen oder zu Aussichtspunkten. Diese Kategorien wurden anhand von Kundenbefragungen entwickelt und spiegeln die Wünsche der VGN-Kunden wider. ○





Zwei neue Freizeitbuslinien ins Fränkische Seenland

Am 1. Mai 2015 starteten die Freizeitbuslinien des VGN in die neue Saison. Neu in diesem Jahr waren der Altmühlsee-Express und der Kleine Brombachsee-Express, mit deren Hilfe das Fränkische Seenland noch besser erschlossen wird.

Bis zum 1. November brachten die Freizeitbuslinien Wanderer, Radfahrer und andere Erholungssuchende an Wochenenden und Feiertagen zu Sehenswürdigkeiten, schönen Landschaften und lohnenden Zielen im ganzen Verbundgebiet. Insgesamt 22 speziell für den Freizeitverkehr eingerichtete Linien waren in der Fränkischen Schweiz, dem Fränkischen Seenland, dem Bayerischen Jura, im Steigerwald, im Fichtelgebirge, im Fränkischen Weinland sowie zu den Brauereien und Bierkellern Oberfrankens unterwegs. Mit rund 90.000 Fahrgästen pendelten sich die Fahrgastzahlen auf dem Stand von 2012 und 2013 ein. Das Rekordniveau mit knapp 100.000 Fahrgästen von 2014 konnte nicht gehalten werden.

Da sich das Fränkische Seenland in den letzten Jahren zunehmend als Publikumsmagnet erwies, bietet der VGN jetzt zwei neue Freizeitbuslinien ein, um dieses noch besser zu erschließen. Der Altmühlsee-Express (Linie 689 Gunzenhausen – Ornbau – Muhr) umrundete den Altmühlsee. Der Kleine Brombachsee-Express (Linie 699 Gunzenhausen – Langlau – Absberg) schafft eine Verbindung zwischen Altmühl- und Brombachsee. Zusammen mit dem

Brombachsee-Express (Linie 605 Roth – Abenberg – Spalt – Enderndorf) und dem Rothsee-Express (Linie 633 Bahnhof Allersberg – Rothsee – Hilpoltstein – Heideck) sowie zahlreichen S- und Regionalbahnen deckten die neuen Freizeitbuslinien das komplette Gebiet des Fränkischen Seenlands ab.

Beide neuen Linien sowie der Brombachsee-Express waren mit Fahrradanhänger unterwegs. Alle vier Freizeitbuslinien ins Fränkische Seenland verkehrten nicht nur an Sonn- und

Feiertagen, sondern auch samstags. Der über 40 Seiten starke Prospekt zu den Freizeitlinien im Fränkischen Seenland beinhaltet Fahrpläne, Karten mit den Linienverläufen, Wandertipps, Beschreibungen der Orte und Sehenswürdigkeiten, nützliche Adressen sowie Hinweise auf Einkehrmöglichkeiten und die Fahrpläne der Erlebnisschiffahrt.

Zu allen Linien gab der VGN ein Fahrplanheft sowie ausführliche Prospekte mit einer Karte des Linienverlaufs, Informationen zu den besuchten Orten



Vorstellung der neuen Freizeitlinien in Gunzenhausen.



und Wander- und Einkehrtipps heraus. Sie waren in den Kundenzentren der Verkehrsunternehmen, in größeren Verkaufsstellen und bei den Gemeindeverwaltungen vor Ort erhältlich. Im Internet konnten alle Prospekte www.vgn.de/freizeitlinien kostenlos bestellt oder heruntergeladen werden.

● Starke Unterschiede

Vergleicht man die Linien untereinander, sind starke Unterschiede zu bemerken. Hoch im Kurs stehen Linien, bei den Brauereien und Bierkeller bzw. Weingebiete in Kombination mit Wanderungen vermarktet werden. Einige Linien, wie der FrankenPfalz-Express, der Steigerwald-Express, der Rothsee-Express oder der im Kitzinger Landkreis verkehrende Dorfschätze-Express haben dagegen größere Verluste hinnehmen müssen.

Mit 15.744 Fahrgästen war der Trubachtal-Express erneut der Spitzenreiter unter den Freizeitlinien, gefolgt vom Wiesenttal-Express mit 15.059 Fahrgästen und dem Hallerndorfer-Keller-Express mit 9.234 Fahrgästen. Weniger als 1.000 Fahrgäste wiesen der Wasser- und Mühlen-Express (nur Bedarfsverkehr), der Brauereien-Fachwerk-Express, der Auerbacher-Erz-Express und der Lauterach-Express auf. Der Brauereien-Fachwerk-Express wurde daher zum Ende der Saison eingestellt.

Auch 2015 war die Fränkische Schweiz mit Abstand die beliebteste Freizeitregion. Über die Hälfte der Fahrgäste waren hier unterwegs. Im Fränkischen Seenland sind die Fahrgastzahlen trotz der beiden neuen Linien leicht zurückgegangen. Im Fränkischen Weinland änderte sich zwar die Verteilung unter den Linien, in Summe blieben die Fahrgastzahlen aber auf einem konstant guten Niveau. Der Steigerwald konnte in den vergangenen zwei Jahren zulegen. Während die Fahrgastzahlen im Bayerischen Jura konstant auf einem niedrigen Niveau waren, erreichte das Fichtelgebirge eine sehr gute Position. Dabei ist zu berücksichtigen, dass beispielsweise die Linien im Bayerischen Jura nur an Sonn- und Feiertagen mit zwei bis drei Fahrtenpaaren verkehren, während in der Fränkischen Schweiz auf einigen Linien ein Stundentakt besteht – und das auch an Samstagen.

● Fahrgastbefragung

Von Juli bis Oktober 2015 wurden auf 16 der 22 Freizeitlinien Fahrgäste befragt. Dabei bestätigte sich, dass die Freizeitlinien eine starke „Fangemeinde“ haben. Denn die Anzahl der Fahrgäste,

die mindestens zehn Mal die Freizeitlinien nutzen, nimmt von Jahr zu Jahr zu und lag 2015 bei über 50 Prozent. Aufmerksam auf das Angebot wurden die meisten Nutzer durch Mund-zu-Mund-Propaganda, immerhin jeder Vierte bezog die Information über das Internet. Wandern und Einkehren nannten die meisten Fahrgäste als Aktivitäten in Zusammenhang mit der Nutzung der Freizeitlinien und wünschten sich dazu auch Informationen in den Prospekten.

Erfreulicherweise nutzen immer mehr jüngere Fahrgäste die Freizeitlinien. Waren 2009 noch über 70 Prozent älter als 50 Jahre und nur drei Prozent unter 18, so hat sich die Zahl der unter 18-Jährigen auf 13 Prozent vervierfacht. Vor allem bei den Seenland-Linien und dem Wildpark-Express lockt das Angebot für Familien die jungen Fahrgäste.

Längst kommen die Fahrgäste nicht mehr nur aus der Städteachse. Vor allem auf den Linien in den Tourismusregionen Fichtelgebirge, Fränkisches Seenland und Fränkische Schweiz macht sich die Anzahl der Fahrgäste von außerhalb des VGN bemerkbar.

Zahlen, Daten, Fakten



14.596 km² Fläche

2,67 Mio Einwohner

8 Kreisfreie Städte

16 Landkreise

399 Gemeinden

233,64 Mio Fahrten mit Öffentlichen Verkehrsmitteln

576 PKW/1000 Einwohner

1,5 Mio PKW

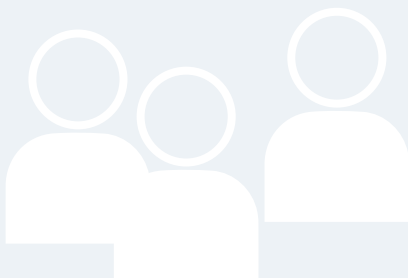
322 Mio Fahrgeldeinnahmen



10 Gesellschafter

101 Assoziierte Verkehrsunternehmen

708 Linien



Organe des VGN

Gesellschafterversammlung

Tim Dahlmann-Resing	Vorsitzender
Anja Steidl	stellv. Vorsitzende

Gesellschafter

DB Regio AG	OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH
- Uwe Helmes - Anja Steidl	- Frank Westermann - Günther Köhnke
VAG - Verkehrs-Aktiengesellschaft	infra fürth verkehr gmbh
- Josef Hasler - Tim Dahlmann-Resing - Karl-Heinz Pöverlein	- Dr. Hans Partheimüller
ESTW - Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH	STWB Stadtwerke Bamberg GmbH
- Matthias Exner	- Klaus Rubach
Stadtwerke Bayreuth Verkehrs- und Bäder GmbH	Stadtverkehr Schwabach GmbH
- Jürgen Bayer	- Winfried Klinger
GPV - Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH	GKV - Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR
- Werner Geiger	- Dominique Kinzkofer - Roland Moritzer

Geschäftsführung VGN

Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

- | | |
|--|---|
| - Carsten Fregin
Bayer. Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr | - Ulrich Schaller
Industrie- und Handelskammer Nürnberg |
| - Armin Kroder
Landrat Landkreis Nürnberger Land | - Manfred Leuthel
Vorsitzender des Betriebsrates der DB Regio AG, Mittelfranken |
| - Matthias Thürauf
Oberbürgermeister Stadt Schwabach | - Rainer Lehnemann
Vorsitzender Betriebsrat VAG |
| - Klaus Keppeler
Regierung von Mittelfranken | |

Gremien des VGN

Grundvertrags-Ausschuss	
Dr. Thomas Bauer	Vorsitzender
Dr. Ulrich Maly	1. stellv. Vorsitzender
Matthias Dießl	2. stellv. Vorsitzender

Grundvertragspartner

Freistaat Bayern
Regierungspräsident Dr. Thomas Bauer
Stadt Ansbach
Oberbürgermeisterin Carda Seidel
Stadt Bamberg
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bayreuth
Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
Stadt Erlangen
Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
Stadt Fürth
Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
Stadt Nürnberg
Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
Stadt Schwabach
Oberbürgermeister Matthias Thürauf
Landkreis Ansbach
Landrat Dr. Jürgen Ludwig
Landkreis Bamberg
Landrat Johann Kalb
Landkreis Bayreuth
Landrat Hermann Hübner
Landkreis Donau-Ries
Landrat Stefan Rößle
Landkreis Erlangen-Höchstadt
Landrat Alexander Tritthart

Landkreis Forchheim
Landrat Dr. Hermann Ulm
Landkreis Fürth
Landrat Matthias Dießl
Landkreis Haßberge
Landrat Wilhelm Schneider
Landkreis Kitzingen
Landrätin Tamara Bischof
Landkreis Lichtenfels
Landrat Christian Meißner
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
Landrat Willibald Gailler
Landkreis Neustadt a. d. A.-Bad Windsheim
Landrat Helmut Weiß
Landkreis Nürnberger Land
Landrat Armin Kroder
Landkreis Roth
Landrat Herbert Eckstein
Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen
Landrat Gerhard Wägemann
Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach
Oberbürgermeister Michael Cerny
Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (nicht stimmberechtigt)
Vorsitzender Landrat Armin Kroder

**Geschäftsstelle:
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

Gremien des VGN

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	
Armin Kroder	Vorsitzender
Matthias Thürauf	1. stellv. Vorsitzender
Andreas Starke	2. stellv. Vorsitzender

Stadt Ansbach
- Oberbürgermeisterin Carda Seidel
Stadt Bamberg
- Oberbürgermeister Andreas Starke
- Klaus Rubach
Stadt Bayreuth
- Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
- Stadtrat Klaus Klötzer
Stadt Erlangen
- Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
- Stadtrat Jörg Volleth
Stadt Fürth
- Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
- Dr. Hans Partheimüller
Stadt Nürnberg
- Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
- Stadtrat Thorsten Brehm
- Stadtrat Lorenz Gradl
- Stadträtin Yasemin Yilmaz
- Stadtrat Michael Ziegler
- Stadtrat Markus König
- Stadtrat Kilian Sendner
- Stadtrat Konrad Schuh
Stadt Schwabach
- Oberbürgermeister Matthias Thürauf
Landkreis Ansbach
- Landrat Dr. Jürgen Ludwig
- Kreisrat Walter Schwab
- Kreisrat Hans Henninger
Landkreis Bamberg
- Landrat Johann Kalb
- Kreisrat Carsten Joneitis
- Kreisrat Georg Kestler
Landkreis Bayreuth
- Landrat Hermann Hübner
- Kreisrat Karl Lothes
Landkreis Erlangen-Höchstädt
- Landrat Alexander Tritthart
- Kreisrat Dr. German Hacker

Landkreis Donau-Ries
- Landrat Stefan Rößle
Landkreis Forchheim
- Landrat Dr. Hermann Ulm
- Kreisrat Werner Wolf
Landkreis Fürth
- Landrat Matthias Dießl
- Kreisrat Johann Völkl
Landkreis Haßberge
- Landrat Wilhelm Schneider
Landkreis Kitzingen
- Landrätin Tamara Bischof
Landkreis Lichtenfels
- Landrat Christian Meißner
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
- Landrat Willibald Gailler
- Kreisrat Horst Kratzer
Landkreis Neustadt a. d. A.- Bad Windsheim
- Landrat Helmut Weiß
- Kreisrat Dr. Christian von Dobschütz
Landkreis Nürnberger Land
- Landrat Armin Kroder
- Kreisrat Konrad Rupprecht
- Kreisrätin Martina Baumann
Landkreis Roth
- Landrat Herbert Eckstein
- Kreisrat Klaus Vogel
Landkreis Weißenburg- Gunzenhausen
- Landrat Gerhard Wägemann
- Kreisrat Werner Baum
Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach
- Oberbürgermeister Michael Cerny
- Landrat Richard Reisinger
- Kreisrat Alwin Märkl

Strukturdaten

Kreisfreie Städte	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW ¹⁾	PKW/1000 EW
Amberg	50	41.625	25.859	23.473	564
Ansbach	100	40.436	25.703	23.169	573
Bamberg	55	72.491	52.256	37.185	513
Bayreuth	67	71.330	45.139	37.098	520
Erlangen	77	106.803	89.069	52.231	489
Fürth	63	122.367	45.073	58.162	475
Nürnberg	186	503.697	289.721	232.857	462
Schwabach	41	40.065	15.262	23.940	598
Städteachse gesamt	367	772.932	439.125	367.190	475
Kreisfreie Städte gesamt	639	998.814	588.082	488.115	489
Landkreise	Fläche in km ²	Einwohner	Beschäftigte	PKW	PKW/1000 EW
Amberg-Weizsäckchen	1.255	103.162	27.486	65.153	632
Ansbach	1.972	179.873	57.609	113.626	632
Bamberg	1.168	144.824	35.454	93.274	644
Bayreuth	1.273	104.339	22.909	66.929	641
Donau-Ries (teilweise)	150	13.275	6.182	8.820	664
Eichstätt (teilweise) ¹⁾	152	11.661	4.072	7.332	629
Erlangen-Höchstadt	565	133.149	46.591	84.729	636
Forchheim	643	114.341	29.089	72.620	635
Fürth	308	114.015	23.050	71.007	623
Haßberge (teilweise)	220	22.023	5.576	14.143	642
Kelheim (teilweise) ¹⁾	14	2.235	565	1.393	623
Kitzingen (teilweise)	174	27.509	15.142	16.517	600
Lichtenfels	520	66.679	27.572	41.457	622
Neumarkt	1.344	129.451	45.357	79.722	616
Neustadt a.d. Aisch	1.268	98.106	30.790	60.807	620
Nürnberger Land	800	166.498	51.789	101.427	609
Regensburg (teilweise) ¹⁾	265	24.482	3.141	14.945	610
Roth	895	124.428	35.700	79.460	639
Weißenburg-Gunzenhausen	971	92.850	31.148	57.073	615
Landkreise gesamt	13.957	1.672.900	499.222	1.050.434	628
VGN-Gebiet gesamt	14.596	2.671.714	1.087.304	1.538.549	576

Stand: Gebiet: 31.12.2015 - Einwohner 30.6.2015 - Pkw-Bestand 1.1.2015 - Beschäftigtenstatistik 30.6.2015

¹⁾ Landkreise ohne Mitgliedschaft im VGN

Einwohner und Fläche	Anteil Fläche	Anteil Einwohner	Einwohner/km ²
Städteachse	2,5%	28,9%	2.106
Kreisfreie Städte insg.	4,4%	37,4%	1.563
Landkreise	95,6%	62,6%	120

Einwohnerentwicklung	2011	2012	2013	2014	2015
Städteachse	768.047	775.537	760.098	764.697	772.932
Kreisfreie Städte	994.435	1.002.267	983.516	988.764	998.814
Landkreise	1.600.799	1.601.425	1.594.451	1.600.065	1.672.900
VGN-Gebiet gesamt	2.595.234	2.603.692	2.577.967	2.588.829	2.671.714

Entwicklung des Pkw-Bestands	2011	2012	2013	2014	2015
Städteachse	348.760	353.692	358.777	362.557	367.190
Kreisfreie Städte	463.838	470.442	476.808	481.663	488.115
Landkreise	948.700	965.985	982.056	993.492	1.050.434
VGN-Gebiet gesamt	1.412.538	1.436.427	1.458.864	1.475.155	1.538.549

Städteachse entspricht den Städten: Erlangen, Fürth, Nürnberg, Schwabach
Landkreise ab 2015 inkl. Lichtenfels

Verkehrsnetz

Betriebszweig	Anzahl Linien	Anzahl Haltestellen	Streckenlänge in km	Linienlänge in km
U-Bahn	3	46	35	39
Straßenbahn	5	74	33	37
S-Bahn	4	82	228	229
Regionalbahn	31	198	993	1.071
Bus Gesamt (einschl. Linienbedarfstaxi)	665	8.301	10.327	10.981
darunter Bus	627	-	-	-
Linienbedarfstaxi	38	-	-	-
Gesamt	708	8.701	11.616	12.357

Verkehrsleistung

Zug-/Wagenkilometer in Mio.	2011	2012	2013	2014	2015
Regionalbahn	14,9	15,4	15,0	15,5	15,4
S-Bahn	6,7	6,7	6,7	6,7	6,5
U-Bahn	5,0	5,2	5,3	5,4	5,5
Straßenbahn	3,0	2,8	2,6	2,8	2,7
Bus	59,2	59,7	59,3	57,7	59,2
Zug-/Wagenkilometer gesamt	88,8	89,8	88,9	88,1	89,3

Platzkilometer in Mio.	2011	2012	2013	2014	2015
Regionalbahn	9,8	9,7	9,7	10,1	10,0
S-Bahn	4,7	4,7	4,7	4,7	4,5
U-Bahn	2,5	2,5	2,6	2,6	2,6
Straßenbahn	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5
Bus	4,4	4,4	4,5	4,5	4,4
Platzkilometer gesamt	22,0	21,9	22,0	22,5	22,0

2014 zum Teil Planwerte

Zugkilometer im SPNV nach Gebietskörperschaften

Kreisfreie Städte	2011	2012	2013	2014	2015
Amberg	79.488	79.483	72.989	73.587	72.070
Ansbach	448.764	448.736	448.552	446.908	445.015
Bamberg	229.748	234.998	240.482	239.925	265.872
Bayreuth	334.498	288.686	280.802	292.093	305.568
Erlangen	371.686	381.494	394.247	406.270	512.251
Fürth	1.004.417	1.024.434	1.054.765	1.065.443	1.087.212
Nürnberg	2.964.482	3.025.456	3.013.197	3.010.123	2.989.662
Schwabach	437.156	434.096	436.774	436.774	430.826
Landkreise					
Amberg-Weilburg	817.717	817.956	781.305	781.247	750.945
Ansbach	1.386.256	1.387.678	1.388.191	1.388.610	1.381.893
Bamberg	886.158	874.102	893.003	916.649	1.235.194
Bayreuth	1.305.334	1.309.632	1.276.271	1.276.271	1.370.487
Donau-Ries (teilweise)	71.238	71.238	70.562	71.095	71.822
Erlangen-Höchstadt	603.054	611.977	622.786	632.255	462.385
Forchheim	837.343	773.616	793.867	843.515	845.485
Fürth	1.238.193	1.242.426	1.239.173	1.270.595	1.244.349
Haßberge (teilweise)	81.981	66.757	66.778	68.882	67.646
Lichtenfels	-	-	-	-	234.693
Kitzingen (teilweise)	236.562	236.562	236.696	235.639	1.070.574
Neumarkt	1.089.300	1.088.473	1.103.220	1.056.030	1.103.633
Neustadt a.d. Aisch	1.541.200	1.539.632	1.539.282	1.545.586	1.539.503
Nürnberger Land	4.406.041	4.349.801	4.162.258	4.683.404	4.257.263
Roth	1.019.004	1.013.448	1.018.988	1.018.988	1.022.014
Weißenburg-Gunzenhausen	1.311.797	1.311.720	1.310.045	1.320.246	1.330.674

Basis: Fahrplandaten

Verkehrsnachfrage

Beförderungsfälle nach Verkehrsträgern und Betriebszweigen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Betriebsart	2014	2015	Veränderung	
		in Mio.	in Mio.	absolut	in %
DB Regio AG	Regionalbahn	30,048	31,316	1,268	4,22%
	S-Bahn	21,870	22,793	0,923	4,22%
Omnibusverkehr Franken	Bus	15,526	15,431	-0,095	-0,61%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	U-Bahn	92,722	94,732	2,010	2,17%
	Straßenbahn	33,410	34,134	0,724	2,17%
	Bus	34,929	34,342	-0,587	-1,68%
infra fürth verkehr gmbh	U-Bahn	17,200	17,859	0,659	3,83%
	Bus	9,653	9,885	0,232	2,41%
ESTW Stadtverkehr GmbH	Bus	13,926	14,173	0,247	1,77%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	Bus	1,073	1,092	0,019	1,77%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	Bus	5,668	5,769	0,100	1,77%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	Bus	8,898	9,056	0,158	1,77%
Assoziierte Verkehrsunternehmen ¹	Regionalbahn	2,109	2,220	0,112	5,29%
	Bus	20,253	23,045	2,792	13,79%

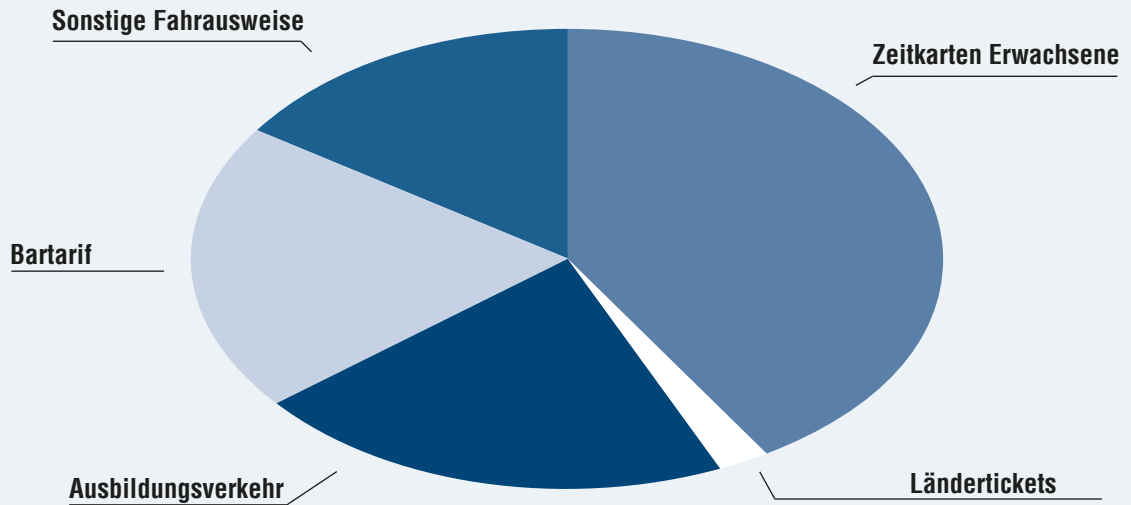
Betriebszweigbeförderungsfälle	Gesamt	307,285	315,846	8,561	2,79%
Verbundbeförderungsfälle	entgeltlich	208,853	214,672	5,819	2,79%
	unentgeltlich	31,229	32,100	0,870	2,79%
	Gesamt	240,082	246,771	6,689	2,79%
Unternehmensbeförderungsfälle	Gesamt	277,426	285,156	7,729	2,79%
Linienbeförderungsfälle	Gesamt	333,798	343,098	9,300	2,79%
Personenkilometer	Gesamt	2.682,126	2.756,853	74,727	2,79%

¹ Der Verbundraum wurde 2015 um den Landkreis Lichtenfels erweitert, daraus ergeben sich überdurchschnittliche Zuwächse bei der DB Regio AG und den assoziierten Verkehrsunternehmen.

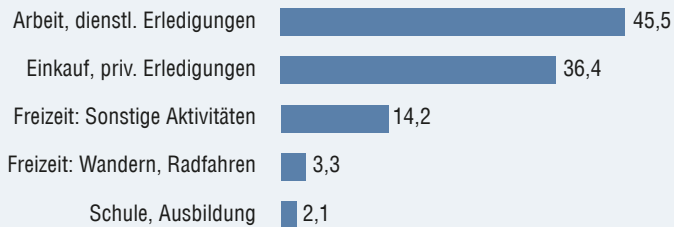
Beförderte Personen nach Verkehrsunternehmen in Mio.

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle		Veränderung	
	2014	2015	absolut	in %
	in Mio.			
DB Regio AG	50,11	52,21	2,10	4,19%
Omnibusverkehr Franken	15,54	15,44	-0,10	-0,65%
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	136,09	137,98	1,90	1,39%
infra fürth verkehr gmbh	23,75	24,53	0,78	3,29%
ESTW Stadtverkehr GmbH	13,94	14,18	0,24	1,73%
Stadtverkehr Schwabach GmbH	1,07	1,09	0,02	1,74%
Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH	5,67	5,77	0,10	1,73%
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	8,91	9,06	0,15	1,73%
Assoziierte Verkehrsunternehmen	22,36	24,90	2,54	11,36%
Gesamtsumme	277,43	285,16	7,73	2,79%

Verbundbeförderungsfälle gesamt 246,8 Mio. in 2015



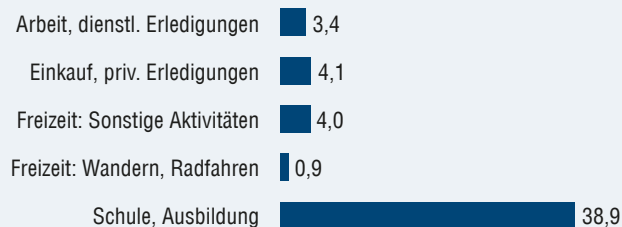
Zeitkarten Erwachsene 101,5 Mio



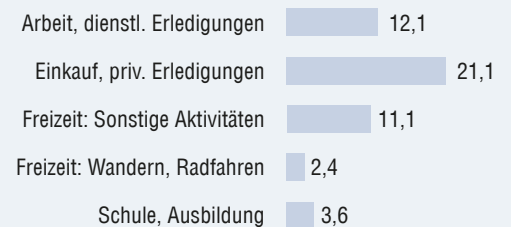
Ländertickets 5,6 Mio



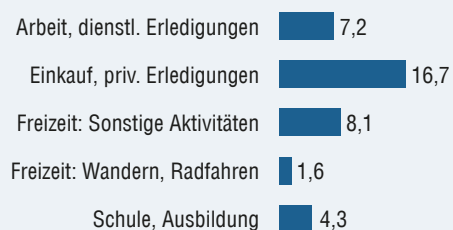
Ausbildungsverkehr 51,3 Mio



Bartarif 50,4 Mio



Sonstige Fahrausweise 38 Mio



Verbundtarif – Jahresergebnisse 2015 auf der Basis von Bruttoerlösen

Fahrausweisgattungen	Stück		ÖV-Fahrten		Einnahmen in EURO	
	2015	Veränd. ggü. 2014	2015	Veränd. ggü. 2014	2015	Veränd. ggü. 2014
Einzelkarten-Erwachsene	15.373.096	5,28%	19.677.563	5,28%	46.344.284,93	8,10%
Einzelkarten-Kind	2.314.154	7,89%	2.962.117	7,89%	2.935.365,51	7,74%
Streifenkarte-5er-Erwachsene	1.617.938	21,32%	8.283.843	-2,94%	12.985.683,30	-2,36%
Streifenkarte-5er-Kind	276.405	18,90%	1.415.194	-4,88%	1.026.618,90	-3,30%
Streifenkarte-10er-Erwachsene	618.347	-2,55%	2.739.277	-2,55%	6.678.147,60	0,23%
Streifenkarte-10er-Kind	75.975	-1,01%	336.569	-1,01%	410.265,00	0,86%
TagesTicket Solo	1.793.013	3,47%	5.863.153	3,47%	9.421.925,80	6,02%
TagesTicket Plus	1.434.096	0,43%	7.815.823	0,43%	19.726.545,50	2,54%
Summe Einzel, Streifen, Tages (S 1.-8.)	23.503.024	5,94%	49.093.538	2,15%	99.528.836,54	4,60%
7-Tage-MobiCard	186.018	3,12%	3.173.467	3,12%	4.805.103,20	5,56%
31-Tage-MobiCard ohne Ausschlusszeit	140.899	0,80%	15.286.133	0,80%	11.554.219,70	2,75%
9-Uhr-MobiCard	244.160	0,02%	19.066.454	0,02%	16.931.039,80	3,39%
Summe MobiCards	571.077	1,20%	37.526.054	0,59%	33.290.362,70	3,47%
Solo 31	116.528	9,63%	7.754.938	9,63%	9.505.121,40	10,44%
Abo 3	5.906	10,87%	393.044	10,87%	563.730,40	16,97%
Abo 6	15.590	5,17%	950.990	5,17%	1.282.177,80	9,12%
JahresAbo	560.059	-0,16%	32.612.236	-0,16%	38.125.061,10	2,49%
JahresAbo Plus	29.605	-1,43%	1.963.700	-1,43%	2.096.354,50	1,04%
JahresAbo mit Ausschlusszeit	115.077	1,90%	5.553.616	1,90%	5.086.403,40	7,50%
FirmenAbo	219.589	7,45%	8.568.363	7,45%	15.575.446,90	10,64%
FirmenAbo Plus	46.831	11,11%	2.555.568	11,11%	3.686.714,30	10,92%
Summe Abos (S 15.-22.)	992.657	2,27%	52.597.516	1,85%	66.415.888,40	5,31%
Schülermon. Selbstzahler	339.410	-4,50%	16.257.739	-4,50%	22.569.372,30	-4,70%
Schülermon. Kostenträger	964.063	0,68%	46.178.618	0,68%	50.360.661,30	3,09%
Wochenkarte Selbstzahler	118.880	-6,25%	1.313.624	-6,25%	3.134.777,20	-4,95%
Semesterwertmarken	33.845	-50,01%	1.621.176	-50,01%	1.836.739,96	-47,64%
Semesterticket N/ER - Basisticket	161.370		1.381.327		1.748.175,00	
Semesterticket N/ER - Zusatzticket	60.706		2.150.207		1.952.709,67	
Semesterticket BA/BT	315.111	0,83%	2.476.113	0,55%	2.204.347,97	7,52%
FirmenAbo Azubi	23.603	3,02%	759.395	3,01%	1.711.666,20	3,92%
Summe Schüler/Azubi	2.016.988	9,45%	72.138.198	1,99%	85.518.449,60	2,99%
Sozialpass Nürnberg	136.515	15,15%	6.272.864	15,15%	4.204.662,00	15,15%
Einkaufs- und Familienkarte Bamberg	43.913		1.429.101		996.042,90	
Summe Zusatzwertm. 1. Kl.	1.169	3,63%			72.402,80	6,82%
Summe Sonderzeitkarten	181.597	51,74%	7.701.965	41,39%	5.273.107,70	41,78%
Summe Zeitkarten	3.878.847	7,63%	177.718.672	3,20%	200.002.930	4,93%
Gruppenfahrkarten	131.638	17,62%	258.011	17,62%	256.891,55	10,52%
Sonstige Sonderfahrkarten	2.833.456	1,35%	2.600.240	-1,68%	2.782.987,43	1,26%
KombiTickets	2.610.887	6,12%	1.566.532	6,12%	2.080.845,72	19,82%
Schönes Wochenende-Ticket	22.751	-11,50%	49.142	-11,50%	1.026.448,00	-10,23%
Bayern-Ticket	596.316	-9,33%	2.354.713	-11,18%	16.362.783,60	-7,14%
Summe Sonstige Fahrausweise	6.195.048	2,38%	6.828.638	-3,10%	22.509.956,30	-4,14%
Fahrgeldeinnahmen	33.576.919	5,45%	233.640.848	2,79%	322.041.722,64	4,14%
Saldo Zu-/Absetzungen					-1.329.939,15	
Verkaufsergebnis 2015	33.576.919	5,45%	233.640.848	2,79%	320.711.783,49	4,16%

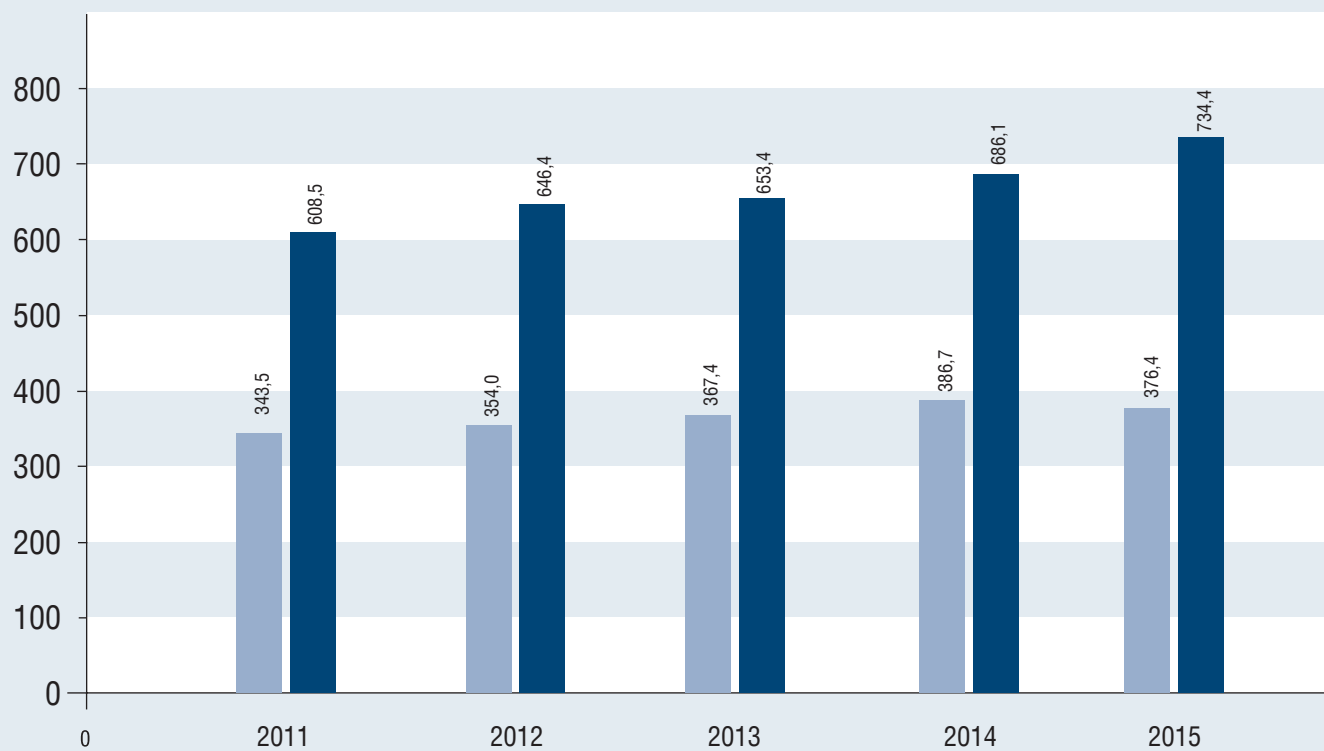
Aufwand und Ertrag

Aufwand und Ertrag in Mio. EUR

Einwohnerentwicklung	2011	2012	2013	2014	2015
Verkehrserlöse (einschl. Zweckverbandzuschüsse)	268,3	286,6	293,9	302,9	313,8
sonstige Erträge (einschl. Erstattung SGB IX und § 45a PBefG)	75,2	67,4	73,5	71,3	62,6
Erträge Netto Gesamt	343,5	354,0	367,4	386,7	376,4
Aufwand - Netto	608,5	646,4	653,4	686,1	734,4
Aufwanddeckungsfehlbetrag	265,0	292,4	286,0	305,9	358,0
Aufwanddeckungsgrad	56,4	54,8	56,2	55,0	51,3

Aufwands- und Erlösentwicklung in Mio. EUR

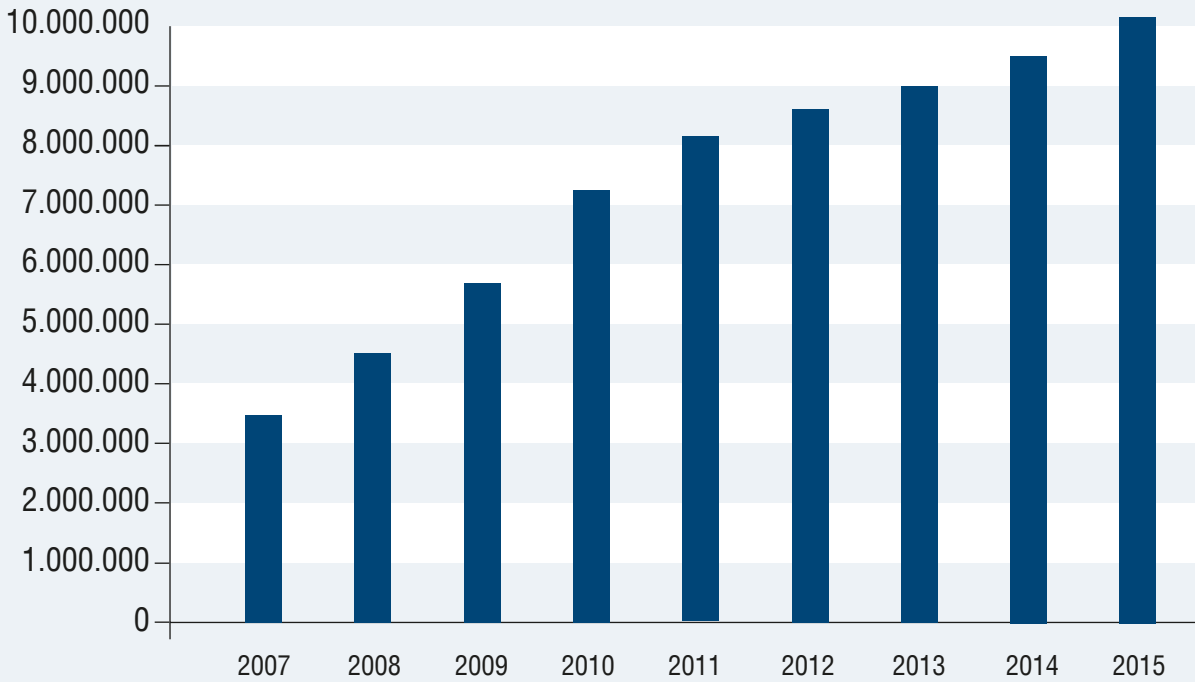
■ Erlöse
 ■ Aufwand



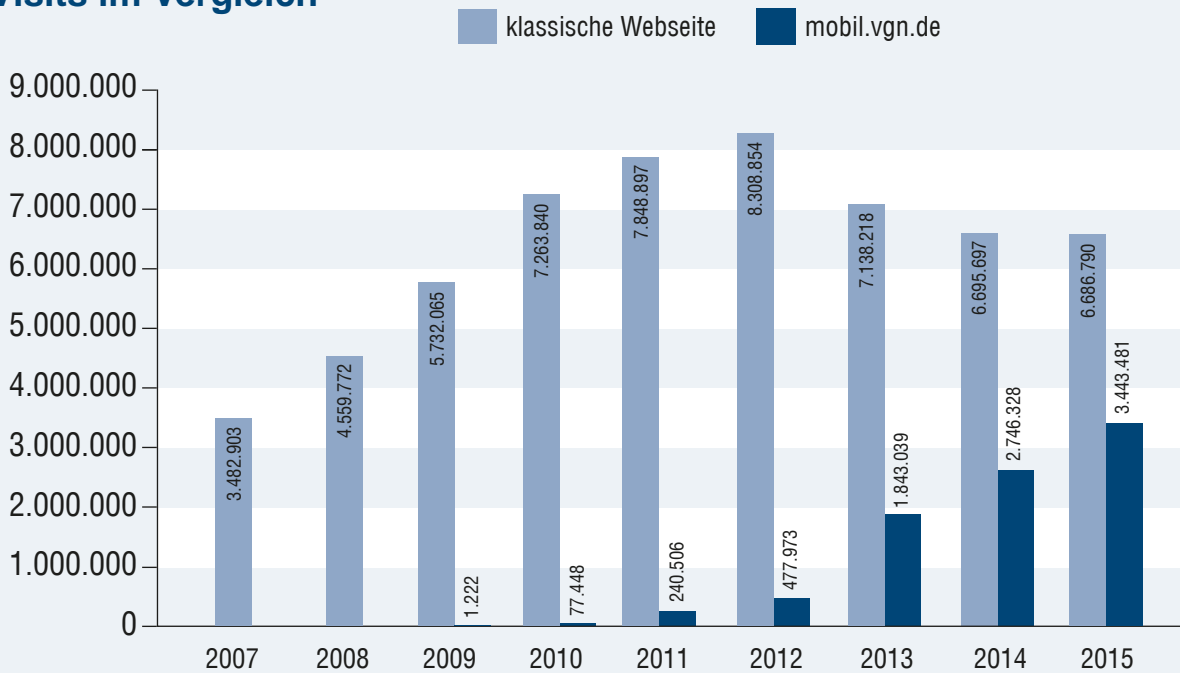
zum Teil Planwerte

Elektronische Dienste

Visits klassische und mobile Webseite



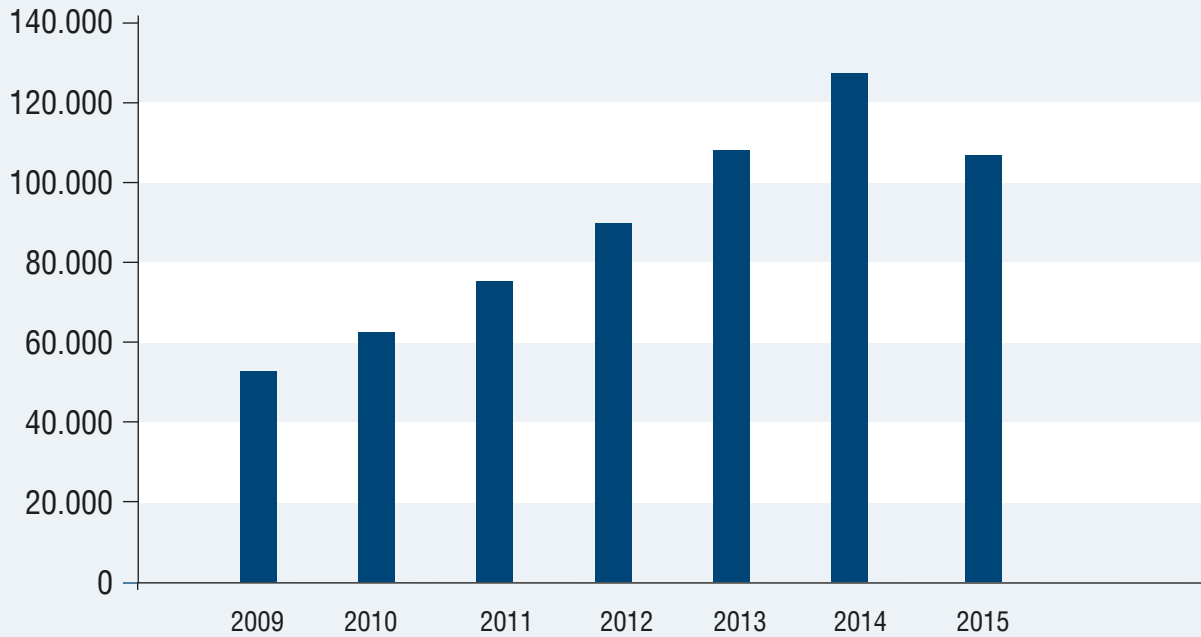
Visits im Vergleich



Nicht erfasst sind die Fahrplanauskünfte über die VGN-App.

Online-Kunden im VGN

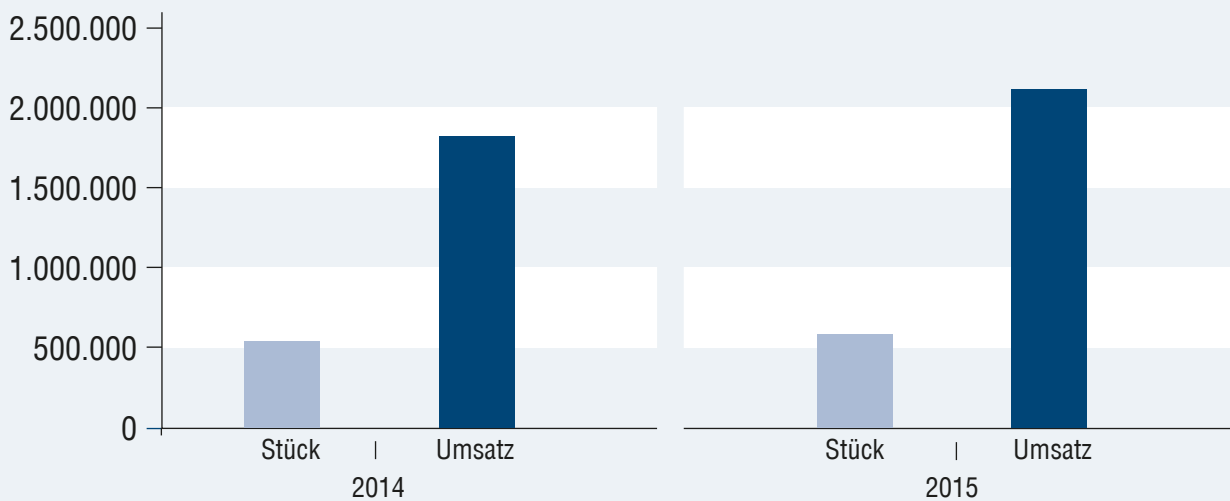
Gesamt Kunden: 106.749



2009–2014: VAG OnlineShop und HandyTicket Deutschland
2015: VGN Onlineshop

Umsatz HandyTicket im VGN

Gesamtumsatz seit 2008: 7.682.267 €



2014: HandyTicket Deutschland
2015: HandyTicket Deutschland und VGN Onlineshop
Alle Werte ohne Semesterticket

Impressum

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

Geschäftsführer:
Jürgen Haasler
Andreas Mäder

Redaktion:
Barbara Lohss
Manfred Rupp

Fotos:
Deutsche Bahn AG/Hannes Frank (S. 18)
Deutsche Bahn AG/Björn Haake (S. 28)
Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe (S. 20)
elmografico
FrankenTourismus/NFS/Hub (S. 36)
infra fürth verkehr gmbh (S. 13)
Sascha Klahn (S. 15)
Kontext public relations
Werbeagentur Kolvenbach-Post
Landratsamt Nürnberger Land
Landratsamt Roth
Landratsamt Lichtenfels
NN/Michael Matejka (S. 24 oben)
Dirk Sombrutzki (S. 31)
Unicate (S. 30/31)
VAG/Peter Roggenthin
VAG/ClausFelix
VGN/Jonas Hüsam
VGN/Martin Knoßalla
VGN/Barbara Lohss
VGN/Detlef Mäder
VGN/Peter Roggenthin
VGN/Manfred Rupp
VGN/Gerhard Zuber

Gestaltung:
Instant Elephant UG, Kammerstein

Druck:
Hofmann Druck, Nürnberg





Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

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

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

Partner im VGN