

Der VGN – integrierter Mobilitätsdienstleister der Zukunft für Oberfranken ?



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



Oberfranken Offensiv
3. Fachforum am 23. Juni 2017
„Mobilität in Oberfranken – was ist zu tun?“

Andreas Mäder
Geschäftsführer

Gliederung

- ▶ **Verbundstruktur und Rolle der VGN GmbH**
- ▶ **Entwicklung von Verbund und Verkehr**
- ▶ **Was kann der VGN künftig leisten?**



| Andreas Mäder | 3. Fachforum zum Thema "Mobilität in Oberfranken - was ist zu tun?" | 23.06.2017 |



2



Verbundstruktur und Rolle der VGN GmbH

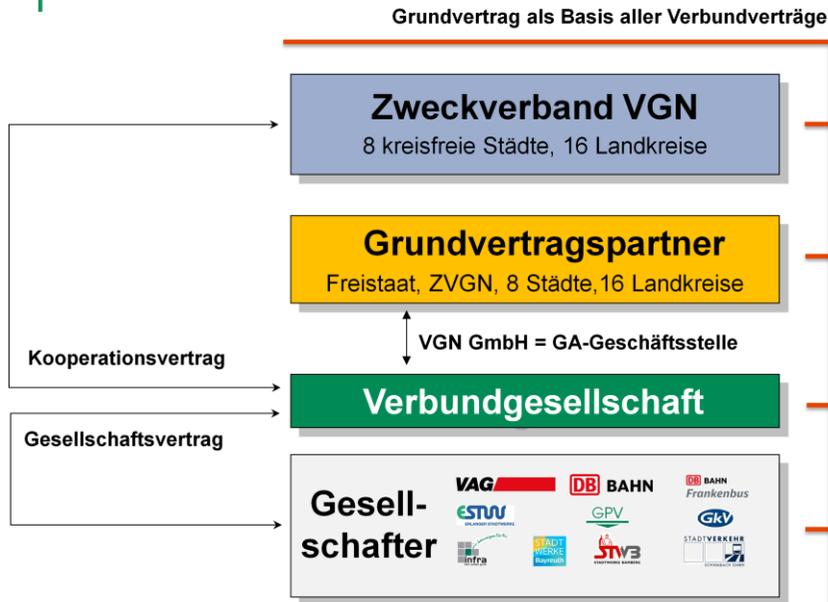
- ▶ **Der VGN ist in erster Linie eine Tarifkooperation**
 - Die Unternehmen sind rechtlich weitgehend selbständig und bleiben Vertragspartner ihrer Kunden und/oder Aufgabenträger.
 - Die Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ bleibt Aufgabe der Aufgabenträger (BEG, Städte, Landkreise)
 - Die Regiekosten werden gemeinsam von den Unternehmen (75 %) und Aufgabenträgern (25 %) getragen.

Mit dem Begriff VGN – Verkehrsverbund Großraum Nürnberg – werden verschiedenste Vorstellungen assoziiert, sodass ich zunächst einmal kurz einige Begriffe und Zusammenhänge klären möchte.

Der VGN ist zunächst einmal „nur“ eine Tarifkooperation. Die Unternehmen im VGN sind rechtlich weitgehend selbständig und bleiben Vertragspartner ihrer Kunden und Aufgabenträger. Auch in die Kompetenzen und Aufgaben der Aufgabenträger greift der Verbund nicht ein, so ist beispielsweise die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nach wie vor eine Aufgabe der Städte und Landkreise. Aufgabe des Verbundes ist die gemeinsame und abgestimmte Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet, der VGN hat also in erster Linie eine koordinierende und beratende Funktion.



Verbundstruktur und Rolle der VGN GmbH



| Andreas Mäder | 3. Fachforum zum Thema "Mobilität in Oberfranken - was ist zu tun?" | 23.06.2017 |

4

Gesellschaftsrechtlich betrachtet ist die VGN GmbH ein

Unternehmensverbund, denn formal wird die Verbundgesellschaft von 10 Verkehrsunternehmen als Gesellschafter getragen.

Die Städte und Landkreise im VGN haben sich – gemeinsam mit dem Freistaat Bayern – im Grundvertrags-Ausschuss zusammengeschlossen. Der Grundvertrag als Basis des gesamten Verbundvertragswerks definiert die Ziele und Aufgaben des Verkehrsverbundes und regelt die Zusammenarbeit der Verbundpartner. Der Grundvertrags-Ausschuss hat ein Initiativ- und Letztentscheidungsrecht in übergreifenden Verbundangelegenheiten (z. B. Tarifierhöhungen), sodass der VGN faktisch ein Mischverbund ist.

Weiteres Gremium ist der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg. Er koordiniert die Interessen seiner Mitglieder bei überörtlichen Planungen und achtet darauf, dass der ÖPNV gefördert wird und bei kommunalen Planungen Vorrang erhält. Bei der SPNV-Planung hat er das Mitwirkungsrecht nach Art. 18 BayÖPNVG für sein Verbandsgebiet.



Verbundstruktur und Rolle der VGN GmbH

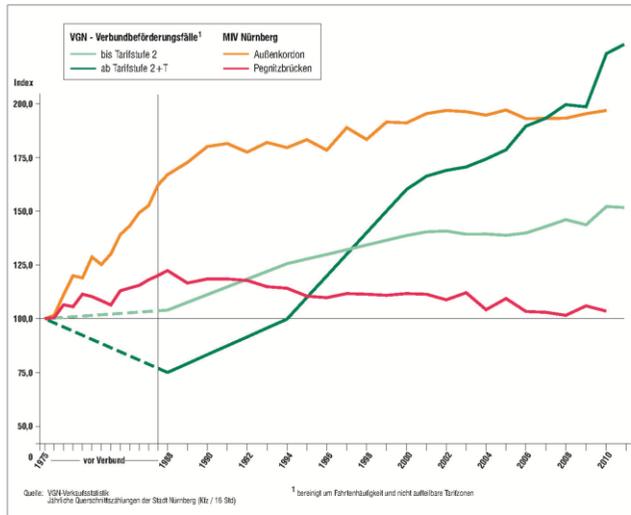
Gründung Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

- ▶ **Definition der Ziele für den VGN: 1972**
 - Verbesserung des Angebots im ÖPNV
 - Aufbau eines Schnellbahnsystems aus S- und U-Bahn
 - enges Zusammenwirken zwischen den Verkehrsmitteln in der Fläche und dem Schnellbahnnetz
 - Verkehrs- und Tarifverbund als optimale Organisationsform
- ▶ **Verbundgründung mit Festakt: 19. Dezember 1986**
- ▶ **Verbundstart für die Kunden: 27. September 1987**

Im Zuge des aufkommenden Umweltbewusstseins zu Beginn der 1970er Jahre wurde in Deutschland durch die Gründung von Verkehrsverbänden versucht, auf Grund des immer stärker wachsenden motorisierten Individualverkehrs verlorenes Terrain für den ÖPNV zurück zu gewinnen. In dieser Zeit – 1972 – wurden auch die Ziele für die Verkehrsentwicklung im Großraum Nürnberg von einer Arbeitsgemeinschaft formuliert. Der Gesamtverkehrsplan Großraum Nürnberg (GVGN) präzierte dann 1978 diese Ziele mit Empfehlungen für den Aufbau eines Schnellbahnsystems aus S- und U-Bahn, ein enges Zusammenwirken zwischen den Verkehrsmitteln in der Fläche und dem Schnellbahnnetz sowie für einen Verkehrs- und Tarifverbund als optimale Organisationsform.



► Verbundwirkung am Beispiel der Stadt Nürnberg



| Andreas Mäder | 3. Fachforum zum Thema "Mobilität in Oberfranken - was ist zu tun?" | 23.06.2017 |



Ob das Konzept „Verkehrsverbund“ aufgegangen ist oder nicht, zeigt ein Blick auf die Verkehrsentwicklung im Verbund zwischen 1975 und 2010. Die Graphik verdeutlicht, dass in den Jahren von 1975 bis etwa 1990 die Zahl der Pendler, die mit dem Auto nach Nürnberg fahren, stark angestiegen ist (orange Linie), während gleichzeitig die Fahrten mit Bahnen und Bussen Jahr für Jahr zurückgegangen sind (dunkelgrüne Linie). Dieser Rückgang bei der ÖPNV-Nutzung endet abrupt nach dem Jahr 1987, dem Zeitpunkt der Verbundgründung!



Entwicklung von Verbund und Verkehr

Kreisfreie Städte:	8
Landkreise:	16 ¹⁾
Gemeinden:	420
Einwohner:	2,75 Mio.
Fläche:	15.106 km ²
Pkw-Bestand:	1,6 Mio.
Einnahmen:	339 Mio.
Fahrgäste:	257 Mio.
Unternehmen:	110
Linien:	746
Haltestellen:	8.840

¹⁾ mit Sitz in den Verbundgremien, 4 weitere verkehrlich tangiert, ohne Sitz*



| Andreas Mäder | 3. Fachforum zum Thema "Mobilität in Oberfranken - was ist zu tun?" | 23.06.2017 |



Heute ist der VGN einer der größten Verbünde in Deutschland und deckt das gesamte Kerngebiet der Europäischen Metropolregion Nürnberg (EMN) ab. Die Verbundpartner sind sich einig, dass der VGN maßgeblich zur Gestaltung und Festigung der EMN beiträgt und jedem Mitglied die Möglichkeit geboten werden sollte, dem VGN beizutreten, sofern die finanziellen Folgen geregelt sind (regionalpolitischer Auftrag). Das Strecken- und Liniennetz bilden derzeit 746 Linien von 110 Verkehrsunternehmen.

Welche Hürden es bei einer Fortsetzung der Verbundraumerweiterung in Oberfranken zu meistern gibt, möchte ich kurz am Beispiel des Landkreises Kulmbach verdeutlichen:

Entwicklung von Verbund und Verkehr

► Ausgleichsleistungen für den Lkr. KU

▪ Tarifharmonisierung:	180.867 €
▪ Umsteiger:	122.454 €
▪ Summe:	303.321 €

Legende

- Schienenstrecke im VGN
- Schienenstrecke außerhalb VGN
- Grenze Metropolregion
- Landkreisgrenze
- Grenze Regierungsbezirk
- VGN
- Kreisfreie Stadt
- VGN-Gebiet 2018

Planung:
 mögliche Verbundraumerweiterung
 Landkreis Kulmbach

0 5 10 20 km
© Verkehrsverbund Ost-Deutschland 2017



Durch die Einführung des Verbundtarifs und den damit einhergehenden Fahrpreisverbilligungen für die Fahrgäste entstehen den Verkehrsunternehmen Mindereinnahmen. Diese müssen durch Beiträge der Gebietskörperschaften ausgeglichen werden. Für Kulmbach bedeutet das rund 300.000 Euro jährlich, weitere 130.000 Euro müssen durch die heutigen Verbundpartner ausgeglichen werden. Dazu kommen noch Einmalkosten in Höhe von rund 900.000 Euro zu Verbundstart für die Umstellung der Auskunfts-, Verkaufs- und Vertriebssysteme und für die Umrüstung der Haltestellen (wo notwendig). Natürlich sind verschiedene Kosten förderfähig, trotzdem bleibt aber noch ein Restbetrag, der die finanziellen Möglichkeiten des Landkreises übersteigt. Ob und wann weitere Verbundraumerweiterungen erfolgen, hängt somit nicht nur von den Entscheidungen der Kreistage vor Ort und der Verbundgremien ab, sondern auch davon, ob es gelingt, für solche Kooperationen wie einen Verbundbeitritt künftig Fördermittel des Freistaats Bayern zu erhalten. Das StMI denkt zumindest aktuell über eine solche Möglichkeit nach.

Entwicklung von Verbund und Verkehr

Bevölkerungsentwicklung in den Regierungsbezirken Bayerns Veränderung 2035 gegenüber 2015 in Prozent



Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2016

Der Regierungsbezirk Oberfranken ist ein von mittelständischen Unternehmen geprägter Wirtschaftsraum, der besonders stark vom demografischen Wandel betroffen ist. Für den Zeitraum 2015 bis 2035 wird ein Rückgang der Bevölkerungszahlen um durchschnittlich 5,1 % erwartet, einzelne Landkreise wie Wunsiedel (-15,2 %), Kronach (-13,5 %) oder Hof (-12,2 %) sind davon überdurchschnittlich stark betroffen. Neben dem Bevölkerungsrückgang stellt auch die zunehmende Überalterung der Bevölkerung für den öffentlichen Verkehr in Oberfranken ein großes Problem dar, sodass insbesondere für die Fläche neue bezahlbare und attraktive Wege zur Verbesserung des ÖPNV gefunden werden müssen. Große Busse auf starren Linien zu einigen wenigen festen Zeiten stellen im ländlichen Raum mit seiner geringen Bevölkerungsdichte und seinen Verbindungsansprüchen künftig keinen attraktiven und bezahlbaren ÖPNV mehr dar.

Entwicklung von Verbund und Verkehr



| Andreas Mäder | 3. Fachforum zum Thema "Mobilität in Oberfranken - was ist zu tun?" | 23.06.2017 |

Natürlich haben die Verantwortlichen in Oberfranken hier schon reagiert und beispielsweise flexible, bedarfsorientierte Verkehre (VarioBus im Lkr. Kulmbach) und Mitfahrzentralen etabliert. Aber machen wir uns hier nichts vor: die überall in der EMN eingerichteten Mitfahrzentralen werden nicht besonders gut angenommen und das Handicap der bedarfsorientierten Verkehre ist, dass die Kosten pro „Beförderungsfall“ relativ hoch sind. Damit besteht latent die Gefahr, dass diese Systeme durch ihren eigenen Erfolg kollabieren. Bedarfsorientierte Verkehre sind daher eher ein Instrument der Daseinsvorsorge, das den Bürgerinnen und Bürgern ein Mindestangebot an ÖPNV sichert.

Entwicklung von Verbund und Verkehr



- ▶ **Verkehr erzeugt 18 Prozent der energiebedingten Treibhausgasemissionen,**
 - 79 % davon werden durch den privaten Pkw verursacht.
- ▶ **Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, der keinen Beitrag zur Einsparung der Treibhausgasemissionen leistet – seit 2013 steigen die Werte weiter an!**

| Andreas Mäder | 3. Fachforum zum Thema "Mobilität in Oberfranken - was ist zu tun?" | 23.06.2017 |



11

Eine Studie des ifmo-Instituts geht davon aus, dass das Verkehrsaufkommen im Umweltverbund ohne geeignete Maßnahmen in den nächsten 20 Jahren zurückgehen wird, während die mit dem Auto zurückgelegten Wege um rund 5 % ansteigen werden. Diese Entwicklung ist bedenklich, denn mit rund 18 % des Treibhausgasausstoßes trägt der Straßenverkehr in Deutschland erheblich zum Klimawandel und den damit einhergehenden Problemen bei. Der motorisierte Individualverkehr ist dabei für ca. 79 % der Verkehrsemissionen verantwortlich.

Was also kann man tun, wenn Carsharing, Mitfahrzentralen und bedarfsgesteuerte Verkehre nur von einer kleinen Minderheit angenommen werden und der private Pkw künftig noch an Bedeutung gewinnen wird?

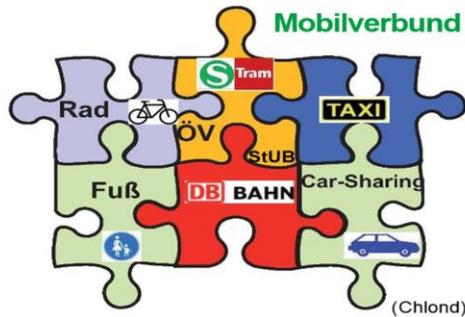


Was kann der VGN künftig leisten?

Heute



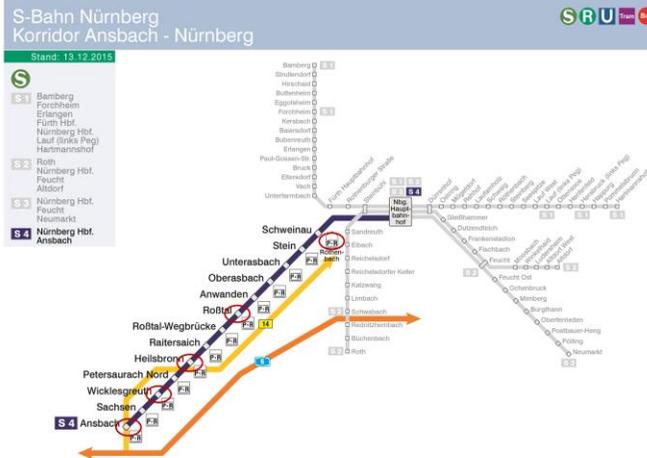
Künftig?



Der wohl erfolgversprechendste Weg, den verkehrspolitischen Herausforderungen im Spannungsfeld von Klimaschutz, Naturschutz und einer zunehmend schwindenden Akzeptanz von Verkehrsprojekten (Lärm, Luftverschmutzung) zu begegnen, ist meiner Meinung nach eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger. Es ist unsinnig, den Pkw zu verteufeln, in bestimmten Regionen und Lebenssituationen ist und bleibt der Pkw das wirtschaftlichste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Probleme gibt es insbesondere in den Städten und im Zulauf auf die Städte und hier muss man ansetzen und die öffentlichen Verkehrsmittel so attraktiv gestalten, dass der Umstieg für alle Seiten einen Gewinn bringt. Gemeinsam mit dem Münchner Verkehrsverbund ist es uns gelungen, mit Hilfe des Freistaats Bayern ein Pilotprojekt im Doppelhaushalt 2017/2018 zu platzieren, das Informationen über P+R-Verknüpfungspunkte und deren Belegung in großräumiger Vernetzung generiert und an diverse Auskunftssysteme in Echtzeit weiter transferiert.

Was kann der VGN künftig leisten?

► Vernetzte Mobilität P+R 4.0



| Andreas Mäder | 3. Fachforum zum Thema "Mobilität in Oberfranken - was ist zu tun?" | 23.06.2017 |



13

Für das Pilotprojekt haben wir den Verkehrskorridor der S-Bahn-Linie 4 Nürnberg – Ansbach gewählt mit der nahezu parallel verlaufenden Bundesstraße B14 und der Autobahn A6 im Zulauf auf den Ballungskern Nürnberg. Die S-Bahn nach Ansbach weist einen durchgängigen 20-Minuten-Takt auf mit zusätzlichen RE-Verkehren, sodass an den einzelnen Haltepunkten keine langen Wartezeiten entstehen. Die A6 weist in diesem Bereich eine sehr hohe und noch weiter steigende Verkehrsbelastung auf und ist auch in den nächsten Jahren akut Stau gefährdet. Eine Entlastung des Verkehrs kann sowohl über die parallel verlaufende Bundesstraße, als auch über die Schiene erfolgen. Letzteres wird umso interessanter, je höher die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße im Bereich Stein ist.

Was kann der VGN künftig leisten?

► P+R 4.0 – Was soll erreicht werden?

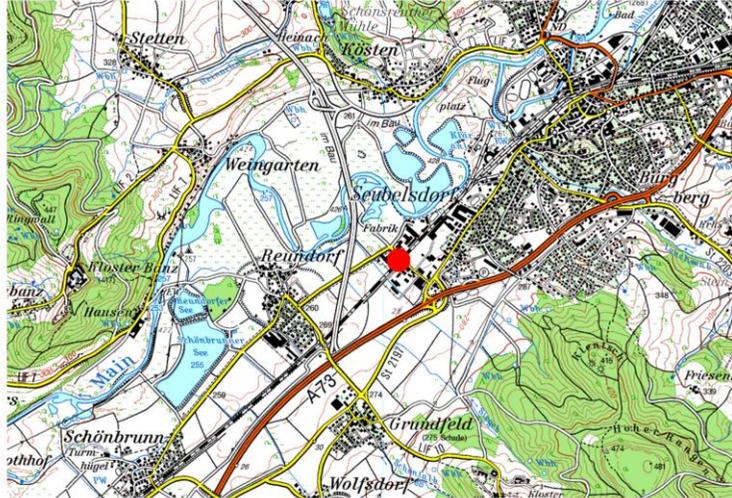
- **Datenbereitstellung**
(VGN, MVV, DEFAS, Pkw-Navi usw.)
- **Verkehrslenkung**
via App, Navi und Infostelen an
Autobahn und Bundesstraße
bei Stau, Feinstaubalarm, ...



Wie das Ganze einmal aussehen könnte, sehen Sie auf dieser Folie. Die zentrale Herausforderung dabei ist, die unterschiedlichen Daten des MIV, des ÖV sowie zu den P+R-Plätzen miteinander zu verknüpfen. Dass dies prinzipiell möglich ist und die beiden Ziele einer besseren Auslastung vorhandener P+R-Anlagen sowie einer Verkehrslenkung von der Straße auf öffentliche Verkehrsmittel prinzipiell erreichbar sind, zeigen die Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt PRÖViMM (P+R und ÖPNV-Informationen machen Menschen mobil) des Bundeswirtschaftsministeriums. Dabei wurde erfolgreich ein Mobilitätsdienst entwickelt, der intermodale Informationen zur kombinierten Nutzung von ÖV und MIV bereitstellt und insbesondere Autofahrern eine verbesserte und verlässliche Entscheidungshilfe für den (zumindest zeitweisen) Umstieg auf den ÖV bietet.

Was kann der VGN künftig leisten?

► Neuer geplanter Haltepunkt: Lichtenfels-West



| Andreas Mäder | 3. Fachforum zum Thema "Mobilität in Oberfranken - was ist zu tun?" | 23.06.2017 |

15

Eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs ist für eine erfolgreiche Energiewende unabdingbar. Bislang wird die politische und öffentliche Diskussion meist nur auf der Basis technischer Maßnahmen geführt, aber allein mit der Milliarden schweren Förderung der Elektromobilität wird es nicht gelingen, die gesteckten Klimaziele zu erreichen. Um die Anzahl der Fahrten zu reduzieren, muss auch der ÖPNV weiter ausgebaut werden. Dazu noch ein aktuelles Beispiel, wie der Verbund und der Zweckverband bei der verbesserten Erschließung durch einen leistungsfähigen ÖPNV helfen kann. Das Gewerbegebiet Seubelsdorf in Lichtenfels weist hohe Wachstumsraten auf. Hier wollen wir gemeinsam mit der Stadt und dem Landkreis die Voraussetzungen für die Einrichtung eines neuen Schienenhaltepunktes Lichtenfels-West schaffen. Dazu gehört eine fundierte Ein-/Aussteigerprognose, erste Prüfungen der betrieblichen Machbarkeit, usw. Das Beispiel des S-Bahn-Haltepunktes „Forchheim-Nord“ zeigt, dass solche gemeinsamen Bemühungen letztendlich zum Erfolg führen, wenngleich die Projekte oft einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren in Anspruch nehmen (Forchheim-Nord ist seit 1995 in der Planung).



Was kann der VGN künftig leisten?

► Entwicklungen und Handlungsfelder

Im Gebiet des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg lebt Peter. Peter besitzt ein multifunktionales Arbeitsgerät, mit dem er alle täglichen Bedürfnisse – sowohl privater als auch geschäftlicher Natur – erledigen kann. Er bestellt damit Konsumgüter aller Art und hin und wieder auch sein Essen, unterhält sich mit Freunden, Bekannten und Geschäftspartnern und findet für das nächste geschäftliche Projekt Mitsreiter im World Wide Web. Peter hat kein eigenes Auto und kein eigenes Fahrrad, er kann alles über sein multifunktionales Arbeitsgerät abwickeln. Wenn Peter einmal unterwegs sein muss, geht er auf die einfach zu bedienende Mobilitätsplattform des VGN und bestellt sein favorisiertes Reisemittel. Die Buchungsbestätigung (Fahrschein einschließlich Rechnung) kommt umgehend und Peter verlässt das Haus. Den Zugang zu all diesen Leistungen bietet ihm die neue „Rund-um-Mobil-Card“ des VGN.

Wie geht es weiter, wie sieht die Zukunft im VGN aus? So oder so ähnlich wie auf dieser Folie beschrieben wird ein wesentlicher Teil unserer Kunden morgen sein Leben gestalten. Die digitale Transformation der Gesellschaft ist in vollem Gange und wird auch zu einschneidenden Veränderungen in der Verkehrslandschaft führen. Als Rückgrat des Stadt- und Regionalverkehrs muss der öffentliche Nahverkehr die wachsenden Möglichkeiten einer digitalisierten Welt bei Vertrieb (e-Ticket), Information (Live-Auskunft) und Service (Anschlussicherung, Störungsinformation) nutzen, um seine zentrale Rolle im Verkehrssektor erfüllen zu können. Solche Veränderungen im Mobilitätsverhalten, steigende Kundenerwartungen und Wettbewerb im ÖPNV werden bei den Verbundpartnern im VGN zu neuen Aufgaben und Rollen führen. Die sich damit stellenden Fragen nach der Form der künftigen Zusammenarbeit und Möglichkeiten der Finanzierung werden derzeit in einer Projektgruppe „Zukunft VGN“ intensiv diskutiert.