

MOBILITÄT IM UMBRUCH



Wie wir die Verkehrswende mitgestalten.

Auf einen Blick

		2017	2016	2015	2014	2013
Gesamtunternehmen						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	38	38	38	38	38
Anlagevermögen	Mio. €	289	284	233	236	248
Umlaufvermögen	Mio. €	200	190	193	163	154
Investitionen	Mio. €	27	73	18	11	12
Umsatzerlöse	Mio. €	169	163	141	149	143
Personalaufwendungen	Mio. €	107	96	108	98	85
Beschäftigte (Durchschnittswert inkl. Azubis)		1.789	1.801	1.761	1.748	1.644
Jahresfehlbetrag	Mio. €	70	59	83	70	67
Verkehrsgebiet						
Größe ¹	km ²	557	557	557	330	330
Einwohner ¹	in 1.000	883	883	869	832	826
Verkehrs- und Betriebsleistungen						
Fahrgäste ²	Mio.	152	150	144	144	145
Linienlänge ³	km	746	758	772	942	947
Betriebsstreckenlänge ³	km	478	498	505	607	600
Wagen-km ³	Mio.	31	30	29	33	33
Platz-km ³	Mio.	4.628	4.514	4.427	4.661	4.643

¹ Bis 2014 Fläche der Stadtgebiete Nürnberg, Fürth, Erlangen; ab 2015 inklusive Nachbarorte. Für 2017 liegen keine neuen Werte vor.

² Einschließlich U-Bahn Fürth, jedoch ohne Omnibusverkehr Fürth und Erlangen. Auf Basis der VGN-Verkehrserhebung 2012 sowie der Fortschreibung der Zählungen wurden die Daten für das Jahr 2015 und die Vergleichswerte der Vorjahre neu ermittelt.

³ Ab 2015 erfolgt die Berechnung einschließlich Fürth sowie vertragliche Leistungen der Omnibusverkehr Franken (OVF), jedoch ohne Omnibusverkehr Erlangen und der Vermietungen in Erlangen und Buckenhof.

		2017	2016	2015	2014	2013
U-Bahn-Betrieb						
Linienlänge	km	40	39	39	39	39
Betriebsstreckenlänge	km	36	36	35	35	35
Linien		3	3	3	3	3
Haltestellen		48	46	46	46	46
Doppeltriebwagen		100	100	100	100	100
Straßenbahnbetrieb						
Linienlänge	km	40	40	37	37	37
Betriebsstreckenlänge	km	35	36	33	33	33
Linien		5	5	5	5	5
Haltestellen		79	79	74	74	74
Triebwagen		48	48	48	48	48
Omnibusbetrieb³						
Linienlänge	km	665	679	696	866	871
Betriebsstreckenlänge	km	407	426	437	539	532
Linien		59	59	60	71	72
Haltestellen		896	896	890	947	943
Omnibusse		237	238	242	280	295

Inhalt

- 02 Auf einen Blick
- 04 Vorwort des Vorstands
- 06 Shared Mobility
- 16 Elektromobilität
- 26 Autonomes Fahren
- 36 Chronik 2017
- 44 Bericht zur nachhaltigen Mobilität 2017
- 48 Organe der Gesellschaft

Mehr zum Geschäftsjahr 2017 lesen Sie unter www.vag.de/geschaeftsbericht.
Dort finden Sie den vollständigen Jahresbericht inklusive Zahlen, Daten und Fakten für 2017 als pdf zum Download.

Impressum:

Herausgeber
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5 | 90429 Nürnberg
Telefon: (0911) 283-0, www.vag.de

Redaktion
Konzernkommunikation
Heiko Linder, Barbara Lohss,
Elisabeth Seitzinger

Konzept,
Gestaltung, Text
und Realisation
Bloom GmbH Nürnberg

Fotografie

Claus Felix (S. 1, 9, 13, 19, 37 rechts, 38 rechts, 39 rechts, 40 Mitte, 41 rechts, 42 links, 42 rechts); Sabine Freudenberger (S. 4, 14, 24, 34); Ergon 3 Design (S. 10); Susanne Jerosch (S. 36 rechts, 37 Mitte, 41); Bruno Schwarz (S. 43 Mitte); Klaus Schillinger (S. 21, 22); VGN (S. 37 links); Andreas Neuer (S. 36 Mitte); Manuela Manchen (S. 36 links); Yvonne Müller (S. 40 links, 41 Mitte); Heiko Linder (S. 40 rechts, 43 rechts); Servicebetrieb Öffentlicher Raum/Stadt Nürnberg (S. 39 Mitte); Architekturbüro Dirk Leeven Architekten (S. 38 links); Nürnberg, Zollhof Betreiber GmbH (S. 32); United Nations (S. 44); iStock (S. 3: nadla, S. 6: PeopleImages, S. 9, 14, 19, 29: terng99, S. 10, 11: B&M Noskowski, S. 12: imaginima, S. 20, 21: Nikada, xijian, S. 23: johnason, S. 25: kizilkayaphotos, S. 33: spainter_vfx); Getty Images (S. 16: Sebastian Rothe / EyeEm); picture alliance (S. 30: Daniel Karmann)





V.l. n. r.: Tim Dahlmann-Resing, Josef Hasler, Karl-Heinz Pöverlein

Liebe Kunden, Partner und Freunde der VAG,

immer mehr Menschen wünschen sich nachhaltige Mobilität in ihrem Alltag. Das belegt die seit 1989 in Nürnberg durchgeführte Mobilitätsstudie. Fast 90 Prozent hielten im vergangenen Jahr die Folgewirkungen des Straßenverkehrs für „weniger gut“ bzw. „nicht mehr erträglich“. Das sind 40 Prozent mehr als noch vor sieben Jahren. Konsequenterweise wünschen sich die Befragten ein stärkeres Engagement für den ÖPNV von Seiten der Politik.

Dass der Bewusstseinswandel in der Bevölkerung angekommen ist, belegen die Zahlen: Bei der Verkehrsmittelwahl wurde 2017 mit einem Anteil von 22,6 Prozent der höchste ÖPNV-Anteil seit Beginn der Messungen erzielt. Durchschnittlich legte 2017 jeder Nürnberger 219 ÖPNV-Fahrten und damit so viele Wege wie noch nie mit Bussen und Bahnen zurück. Für die VAG setzte sich damit 2017 der positive Trend steigender Fahrgastzahlen weiter fort.

152 Millionen Fahrgäste und damit 1,4 Prozent mehr als 2016 nutzten die Busse und Bahnen der VAG. Die Verkehrserlöse stiegen auf 147,2 Millionen Euro.

Dennoch ist noch Luft nach oben: Die innerstädtische Luftverschmutzung, nervenaufreibende Staus und zunehmende Platzknappheit erfordern neue Mobilitätskonzepte. Busse und Bahnen müssen dabei künftig eine noch größere Rolle spielen. Deshalb haben wir unserem Geschäftsbericht 2017 den Titel „Mobilität im Umbruch“ gegeben. Dazu gehören der Umstieg auf alternative Antriebstechnologien ebenso wie die verstärkte Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung sowie des autonomen Fahrens. Wir beleuchten im vorliegenden Geschäftsbericht diese Megatrends und ordnen sie in ihrer Bedeutung für die VAG ein. Dabei wird deutlich, dass wir oft schon einen Schritt voraus sind. Beispiel Elektromobilität: Seit 122 Jahren fahren die Straßenbahnen in Nürnberg elektrisch. Die oft zitierte „Sharing Economy“ praktizieren wir in unseren Bussen und Bahnen von Anfang an. Und

selbst das Fahren ohne Fahrer gehört in Nürnberg seit zehn Jahren auf den U-Bahn-Linien U2 und U3 ganz selbstverständlich zum Alltag.

Das darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir vor großen Herausforderungen stehen. Mit Blick auf die Umwelt muss es darum gehen, die Leistungsfähigkeit des ÖPNV weiter zu steigern. Wenn wir immer mehr Fahrgäste befördern, benötigen wir dafür mehr Personal, mehr Fahrzeuge und müssen mehr Geld in die Instandhaltung unserer Fahrzeugflotten und technischen Anlagen investieren. Dafür notwendige, zusätzliche Finanzmittel können Verkehrsunternehmen, Kommunen und Nutzer nicht alleine aufbringen. Die zuletzt öffentlich geführten Diskussionen machen uns Hoffnung, dass diese Erkenntnis endlich in der Politik angekommen ist.

Ihr VAG-Vorstand



Josef Hasler



Karl-Heinz Pöverlein



Tim Dahlmann-Resing

*Der Trend geht zur
Shared Mobility.*



SHARED MOBILITY



*Mobilität zu teilen
liegt in unserer DNA.*

Ein Fahrzeug, viele Mitfahrer – Mobilität mit anderen zu teilen und gemeinschaftlich zu nutzen, war schon immer das Grundprinzip des öffentlichen Nahverkehrs. Bei der VAG arbeiten wir täglich daran, noch mehr Menschen für den ÖPNV zu begeistern.



Wer die Verkehrswende will, muss Mobilität mit anderen teilen.

Der Gedanke des Teilens hat sich längst nicht nur bei jüngeren Menschen durchgesetzt. Dinge mit anderen zu teilen, kommt nicht nur günstiger, sondern schont wertvolle Ressourcen und spart knappen Platz. Gerade auch bei der Mobilität ist das Prinzip des Teilens von einer zwingenden Logik. In Großstädten, wo viele Menschen ähnliche Wege haben, gibt es kein effizienteres System als den öffentlichen Nahverkehr. Gemeinsam vorankommen statt jeder für sich – das macht den öffentlichen Nahverkehr zu einem wichtigen Faktor bei der Verkehrswende.

Ein starker öffentlicher Nahverkehr ist der Schlüssel zur Verkehrswende.

Umfragen zeigen: Fast 90 Prozent aller Nürnbergerinnen und Nürnberger finden den Verkehr jetzt schon kaum mehr erträglich; er ist eines der größten Probleme in unserer Stadt. Dabei ist die Lösung ganz einfach: Öfter das Auto stehen lassen und lieber mit der VAG fahren. Für einen Großteil aller Wege in der Stadt sind Busse und Bahnen ohnehin die bessere Alternative. Bequemer, denn man muss nicht selbst durch den Verkehr steuern, kommt entspannt an und erspart sich die nervige Parkplatzsuche. In vielen Fällen ist man schneller am Ziel, denn die U-Bahn fährt einfach unter dem Verkehr hindurch. Dank eigener Trassen und Vorrangschaltung an den Ampeln fahren auch Straßenbahnen am

Stau vorbei. Und im Hinblick auf Klimaverträglichkeit und Mobilitätskosten kann sowieso kein Auto mit der VAG mithalten. Der ÖPNV hat hier klar die Nase vorn.

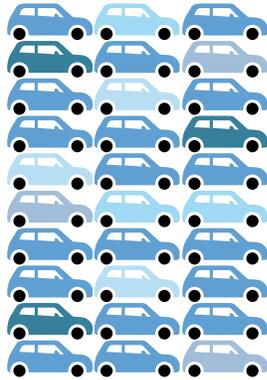
Dank der VAG hält sich der Verkehr in Grenzen.

Die Verkehrswende gelingt nur dann, wenn Verkehr möglichst vermieden oder zumindest auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert wird. Der öffentliche Nahverkehr hat hier im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr einen klaren Systemvorteil: Busse und Bahnen ermöglichen saubere, effiziente und klimaverträgliche Mobilität für viele. Es ist eine ganz einfache Rechnung: Ein Linienbus ersetzt durchschnittlich 30 Pkw-Fahrten. Jede U-Bahn transportiert in der Hauptverkehrszeit gleichzeitig so viele Menschen wie rund 400 private Autos. Ohne die VAG wären an einem einzigen Tag bis zu 460.000 mehr Autos auf Nürnbergs



*Nahverkehr im 21. Jahrhundert:
Ab Mitte 2019 soll der G1 nach und
nach auf der U1 zum Einsatz kommen.*

*Transportleistung im Vergleich:
Ein Bus ersetzt
30 Pkw-Fahrten.*



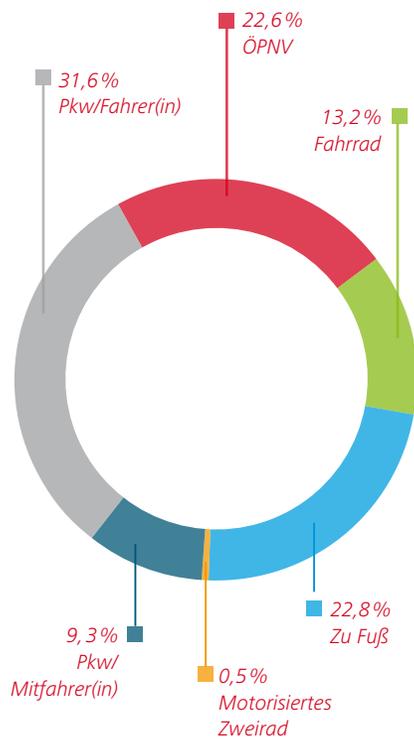
Straßen unterwegs – der Verkehr würde komplett zum Erliegen kommen. Schon aus diesem Grund ist der Nahverkehr heute wichtiger denn je – und muss entsprechend gestärkt und gefördert werden.

Ein Beitrag zu mehr Lebensqualität in Nürnberg.

Hinzu kommt: Busse und Bahnen der VAG weisen eine wesentlich bessere Klimabilanz auf als privat genutzte Pkws. Durch die kollektive Nutzung liegen die Schadstoffemissionen pro Person und Kilometer deutlich niedriger. Aber auch absolut gesehen stoßen beispielsweise modernste Busse weniger Schadstoffe aus als mancher Pkw. Öffentliche Verkehrsmittel sind zudem effizienter und ressourcenschonender unterwegs. Während ein Pkw im Schnitt nur 33 Minuten am Tag bewegt wird, sind die Fahrzeuge der VAG meist gut besetzt bis zu 20 Stunden täglich im Einsatz. Der Effekt: weniger Staus, weniger Schadstoffe, weniger Verkehrslärm – dafür ein deutliches Plus an Lebensqualität. Die VAG sichert Mobilität, die nicht auf Kosten der Umwelt und der Gesundheit der Menschen geht.



Modal Split: Verkehrsmittelwahl 2017.
So legen die Nürnbergerinnen und Nürnberger ihre Wege in der Stadt zurück:



Umsteigen beginnt im Kopf – die VAG macht es einfach.

Die Verkehrswende beginnt vor Ort – bei jedem Einzelnen. Deshalb versucht die VAG, den Menschen den Umstieg auf Busse und Bahnen so einfach wie möglich zu machen – und wird nicht müde, die Vorteile des gemeinsamen Fahrens aufzuzeigen. Ein gutes Verkehrsangebot ist die Grundlage dafür. Darüber hinaus sind auch die Information über diese Angebote und der einfache Zugang wichtige Faktoren. Die Fahrplanauskunft in Echtzeit war beispielsweise im vergangenen Jahr ein großer Schritt in Richtung mehr Komfort. Die Ausstattung aller Busse und mehrerer U-Bahn-Stationen mit WLAN sowie in weiteren Schritten der Straßenbahnen und U-Bahnen gehört ebenso dazu, wie der einfache und bequeme Ticketkauf im Onlineshop, mit der App, am Automaten oder im KundenCenter. Das rund um die Uhr besetzte Servicetelefon bietet für alle Fragestellungen rund um den Nahverkehr kompetente Ansprechpartner.

Die VAG teilt sogar ihr Wissen.

Um Informationen möglichst allen zugänglich zu machen, stellt die VAG auf ihrem Open-Data-Portal allen Wissensdurstigen interessante Daten zur Verfügung. Die Daten rund um Fahrzeuge, Haltestellen und Anlagen sind strukturiert aufbereitet und unter den weltweit bekannten und geltonen Creative Commons Lizenzen verfügbar. Jeder kann die Daten einsehen, weiterverarbeiten und verwenden, um mit ihrer Hilfe beispielsweise neue Dienste wie Apps für spezielle Zielgruppen zu entwickeln. Aktuell liegt der Schwerpunkt auf Echtzeitauskunft und Barrierefreiheit. Das Portal wird sukzessive um weitere Themen rund um die Mobilität in und um Nürnberg erweitert.

Die VAG setzt schon immer auf die Vorteile des Teilens.

Bestes Beispiel für die Vorteile des Teilens ist die beliebte MobiCard. Sie ist übertragbar und bietet Mitnahmemöglichkeiten. Mit ihr sind zwei Erwachsene und bis zu vier Kinder besonders günstig und ganz flexibel unterwegs. Gemeinsam fahren und sparen – das ist auch das Prinzip der 2018 neu entwickelten VAG Mitfahrer-App. Das digitale Angebot bringt Fahrgäste ohne Ticket mit jenen zusammen, die mit ihrer Fahrkarte, etwa einer MobiCard oder einem TagesTicket Plus, noch jemanden mitnehmen können.

Und falls Busse und Bahnen einmal kein passendes Angebot bereithalten, können Abokunden der VAG zu besonders günstigen Konditionen ein Carsharing-Auto leihen. Besonders bei der jungen urbanen Bevölkerung liegt das mehr und mehr im Trend. Schon seit Jahren kooperiert die VAG deshalb mit lokalen Carsharing-Partnern. Viele Carsharing-Stationen befinden sich in unmittelbarer Nähe von Haltestellen. Bewährt hat sich auch das Projekt „bewegt wohnen“, bei dem die VAG gemeinsam mit der städtischen Wohnungsbaugesellschaft wbg und dem Carsharing-Anbieter Greenwheels bewusst auf die clevere Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und Carsharing setzt. Bisher konnten Bewohner der wbg-Siedlungen am Nordostbahnhof und in St. Johannis das Angebot nutzen. Seit Januar 2018 ist das Angebot auch für Mieter der wbg in Langwasser verfügbar.

Denn: Gemeinsam kommen wir alle besser voran.

An vielen Carsharing-Stationen im Stadtgebiet können die Fahrgäste direkt von Bus und Bahn aufs Leihauto umsteigen.



Die VAG Mitfahrer-App bringt alleinfahrende MobiCard-Besitzer und interessierte Mitfahrer ganz einfach zusammen.





*„Wir bauen unser
Angebot aus ...“*

Josef Hasler,
Vorsitzender des Vorstands

... damit Mobilität noch besser ohne Auto funktioniert.“

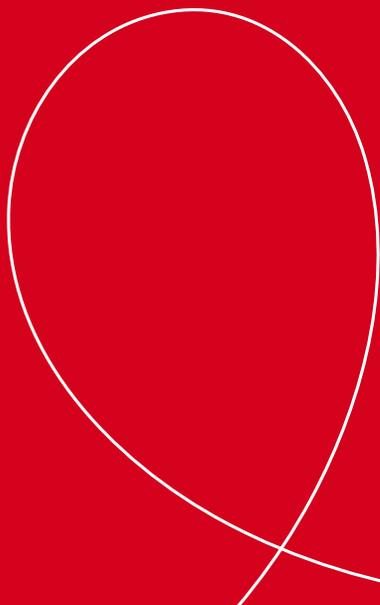
Wir stehen heute vor großen Herausforderungen, die gleichzeitig viele Chancen bieten. Die Gesellschaft wandelt sich. Vielen Verbrauchern kommt es heute nicht mehr so sehr darauf an, etwas zu besitzen. Viele stellen sich die Frage, ob sich die Investition in ein eigenes Auto wirklich lohnt. Sie wollen es lediglich nutzen und sind durchaus bereit, es auf intelligente Weise mit anderen zu teilen. Gerade im Nahverkehr ist dieses Prinzip äußerst sinnvoll, denn auch die Ressourcenknappheit in den Ballungszentren zwingt uns zum Umdenken. Es geht darum, den Menschen ein attraktives Angebot zu machen, damit sie vom eigenen Auto auf umweltfreundliche Fortbewegungsmittel umsteigen können.

Durch den Ausbau der Informations- und Kommunikationstechnologien entstehen ganz neue Möglichkeiten, Produkte und Prozesse online miteinander zu vernetzen. Hier stehen wir noch ganz am Anfang. Viele Fragen gilt es zu klären, unter anderem auch die des rechtlichen und ethischen Rahmens. Denn nicht alles, was möglich ist, ist gesellschaftlich wünschenswert. Umso wichtiger ist es, dieses Feld nicht den Kräften des freien Marktes zu überlassen, sondern im Sinne der Daseinsvorsorge die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger zu sichern.

In dicht besiedelten Städten ist es leicht, ein attraktives Angebot aufrecht zu erhalten. Aber auch am Stadtrand und im ländlichen Raum müssen wir die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in alle Richtungen erfüllen. Die VAG als Mobilitätsdienstleister ist der ideale Partner für innovative Mobilitätskonzepte und arbeitet hier auch eng mit anderen Mobilitätsdienstleistern im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) zusammen. Wir versuchen, durch die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger das Umsteigen zu erleichtern. Das Konzept „bewegt wohnen“ haben wir erst kürzlich auf die Wohnanlage in Langwasser ausgeweitet. Ein nächster Schritt ist der Aufbau einer eigenen Flotte von Leihfahrrädern. Vorstellbar ist auch eine App, mit der sämtliche Mobilitätsformen ganz einfach zu buchen sind. Wir arbeiten daran, die Mobilität der Nürnbergerinnen und Nürnberger zu sichern und damit ihre Lebensqualität zu erhöhen. Auch in Zukunft liegt unser Fokus auf dem Teilen, das auch im Sinne der Nachhaltigkeit ist. Wir werden noch entschiedener als bisher Angebote schaffen und weiterentwickeln, die die gesamte Mobilitätskette abdecken, dem Gedanken des Teilens verpflichtet sind, aber auch individuelle Anforderungen berücksichtigen.



*Alle reden von
Elektromobilität.*



*Wir fahren schon
seit 1896 mit Strom.*

Im Hinblick auf den Klimaschutz gilt die Elektromobilität als Antriebstechnik der Zukunft. Für die VAG ist sie schon lange gelebte Praxis: Seit über 120 Jahren setzt die VAG auf strombetriebene Fahrzeuge. Und deren Klimabilanz kann sich sehen lassen, zumal sie seit 2012 ausschließlich mit Ökostrom fahren.



Die VAG geht in Sachen Klimaschutz mit gutem Beispiel voran.

Elektromobilität wird im Verkehrssektor eine zunehmend wichtige Rolle spielen. Aus gutem Grund: Durch den Einsatz von Elektroantrieben statt Verbrennungsmotoren werden lokale Emissionen wie Stickoxide, Kohlenstoffdioxid oder Schwefeldioxid deutlich reduziert. Die VAG ist schon lange Vorreiter in Sachen Klima- und Umweltschutz. Ihre Straßenbahnen sind seit 1896 mit Strom unterwegs, die U-Bahnen seit dem Start 1972. Seit 2012 fahren sie zu 100 Prozent mit Ökostrom – emissionsfrei und klimaneutral.

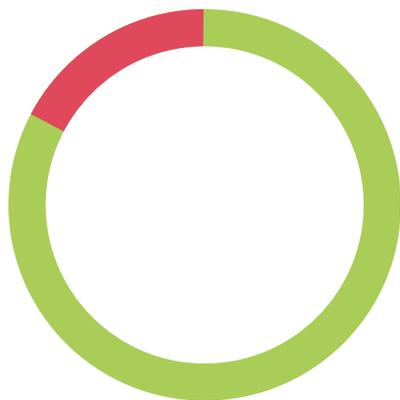
Der Verkehr muss sauberer werden.

Auch im Verkehrssektor müssen die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent sinken, um die schlimmsten Folgen des Klimawandels abzuwenden und die gesteckten Klimaschutzziele überhaupt erreichen zu können. Als drittgrößter Umwelt- und Klimasünder verursacht der Verkehr in Deutschland knapp 20 Prozent der Emissionen. Rund 96 Prozent davon entstehen durch den Straßenverkehr. Es müssen Lösungen her: mehr ÖPNV und Schienenverkehr, mehr Wege mit dem Rad oder zu Fuß, Verkehrsträger müssen clever kombiniert sowie Fahrzeuge mit umweltschonenden Antrieben entwickelt werden.

Mit der VAG umweltfreundlich unterwegs.

Für die VAG ist Elektromobilität schon seit langem gelebte Praxis. Rund 80 Prozent aller Fahrgäste sind bereits heute elektrisch unterwegs. Ein Blick in die Geschichte der VAG belegt den Pioniergeist: 1933 erfand der damalige Direktor Friedrich Schwend die Stromrückgewinnungsbremse, die Schwend'sche Nutzbremsschaltung, die weltweit Serienreife erlangte. Das Prinzip: Die Straßenbahnen speisen ihre Bremsenergie in die Fahrleitung, so dass sie andere Bahnen zum Fahren verwenden können. So verringerte sich der Energieverbrauch um bis zu 30 Prozent. Heute ist die Nutzbremse Standard in allen Bahnen. Auch U-Bahnen speisen Energie zurück. Die zwei Hybridbusse und der Elektrobus der VAG speichern Bremsenergie in ihren Systemen und verringern so den Kraftstoff- und Energieverbrauch.

*80 Prozent unserer Fahrgäste
sind bereits heute
elektrisch unterwegs.*



*Seit Anfang 2018 testet die VAG einen
ersten E-Bus. Er wird von sechs Lithium-
Ionen-Batterien mit 240 Kilowatt angetrieben.*



Wo Elektromobilität noch zu teuer ist, hilft Energieeffizienz.



Bei Bus und Bahn setzt die VAG seit Langem auf saubere Antriebstechnologie und erneuerbare Energie.

Nachhaltiger Klimaschutz ist ein erklärtes Unternehmensziel der VAG. Aus diesem Grund achtet sie bei ihren Fahrzeugen und Anlagen stets auf sparsamen Energieeinsatz. Ein neu installiertes Energiemanagement-Team begibt sich systematisch auf Spurensuche und hat die neuesten Entwicklungen im Blick. Auch seit Langem bewährte Energiespartipps sind fester Bestandteil der Strategie, genauso wie der Einsatz von U-Bahn- und Bussimulatoren in der Aus- und Weiterbildung. Busfahrer können durch energiesparende Fahrweise beispielsweise bis zu vier Liter auf 100 Kilometer einsparen. Bei einer jährlichen Fahrleistung von rund 60.000 Kilometern pro Bus macht das immerhin 1.200 Liter aus. Übrigens werden die Dieselbusse während des laufenden Betriebs genau überwacht. Mit Hilfe des On-Board-Diagnose-Systems werden Fehler erkannt, und der Bus kommt schnellstmöglich in die Werkstatt, um Motor und Abgasreinigung wieder optimal einzustellen.

Moderne Diesel- und Erdgasbusse sind Teil der Lösung.

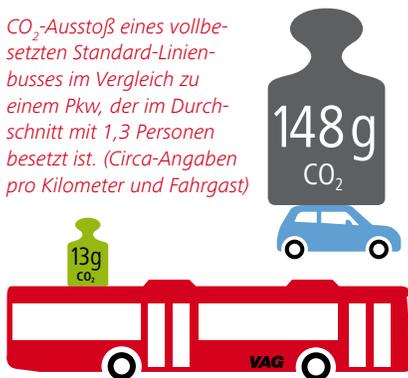
Für die VAG war es schon in den vergangenen drei Jahrzehnten wichtig, dass auch der Busbetrieb dem Umwelt- und Klimaschutz Rechnung trägt. Seit Mitte der 1990er Jahre fuhr sie hier im wahrsten Sinne des Wortes eine Doppelstrategie. Sie setzte sowohl auf Diesel- wie Erdgasantriebe und beschaffte schließlich auch zwei Hybridbusse. Bei jeder Beschaffung wurden die Vor- und Nachteile exakt abgewogen. Lange hatte der Erdgasbus beim Umwelt- und Klimaschutz die Nase vorne, aber der Dieselbus holte mit optimierten Motoren auf. Heute sind 90 Prozent der VAG-Dieselbusse mit einem Euro-5- oder Euro-6-Diesel-

motor ausgestattet. Mit den Neubeschaffungen bis Ende 2018 werden es 100 Prozent sein. Diesel und umweltfreundlich – das ist beim Bus heute im Übrigen kein Widerspruch. Moderne Dieselbusse verursachen sehr niedrige Stickoxid- und Partikelemissionen, die zum Teil sogar niedriger sind als die eines Euro-6-Pkws. Auch die CO₂-Bilanz von Dieselbussen kann sich sehen lassen. Der Dieselantrieb hält dank moderner Abgasnachbehandlung inzwischen einem Vergleich mit dem Erdgasantrieb stand. Nur wenn der Erdgasbus mit Biogas betrieben wird, schneidet er noch besser ab. Leider ist aber eine preisneutrale Beschaffung von Biogas nicht dauerhaft zu sichern. Deshalb setzen wir so viel Biogas ein wie möglich. Dazu gehört auch, dass wir den Einsatz regelmäßig unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewerten.

Der E-Bus: umweltfreundlich, aber teuer.

Elektrobusse gehen inzwischen den Weg Richtung Serienreife und sind damit eine neue Option für einen umwelt- und klimaverträglichen Busbetrieb. Vor diesem Hintergrund wird die VAG ihre Strategie für den Busbetrieb in den nächsten ein bis zwei Jahren neu festlegen. In der Zwischenzeit gilt es zu prüfen und zu entscheiden, welche Rolle der E-Bus künftig spielen wird, und welche Rolle Erdgas- und Dieselbusse noch spielen werden. Es wird – auch aus finanziellen Gründen – nicht möglich sein, drei verschiedene Antriebs-technologien dauerhaft nebeneinander zu betreiben.

CO₂-Ausstoß eines vollbesetzten Standard-Linienbusses im Vergleich zu einem Pkw, der im Durchschnitt mit 1,3 Personen besetzt ist. (Circa-Angaben pro Kilometer und Fahrgast)



Seit März 2018 hat die VAG einen ersten E-Bus im Regelbetrieb. Nach Herstellerangaben und nach ersten eigenen Erfahrungen schafft der E-Bus abhängig von der Außentemperatur zwischen 100 und 200 Kilometer. Als Speicher stehen sechs Lithium-Ionen-Batterien – verteilt auf Heck und Dach – zur Verfügung. Der Bus wird an einer eigens auf dem Betriebshof installierten Ladesäule mit einer Leistung von 150 Kilowatt in etwa 1,5 Stunden geladen.

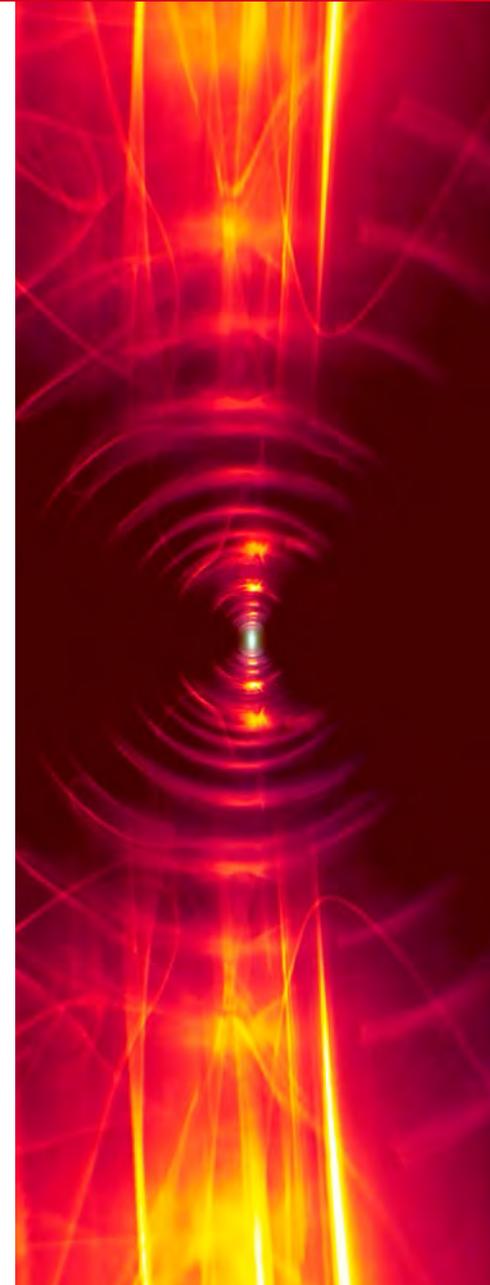
Alle heute verfügbaren E-Busse sind noch Prototypen oder Kleinserienfahrzeuge. Sie bieten gute Qualität, entsprechen aber noch keinem erprobten Serienstandard und sind entsprechend teuer. Aktuell kostet ein E-Bus noch doppelt so viel wie ein Dieselbus: inklusive einer Schnellladeeinheit über eine halbe Million Euro. Für die Beschaffung der E-Busse inklusive der Ladeinfrastruktur, der Erweiterung der Energieversorgung und dem Umbau der Buswerkstatt würden bei heutigem Preisniveau für 88 Busse – das sind 50 Prozent des VAG-eigenen Fuhrparks – rund 60 Millionen Euro anfallen. Damit ist klar: Auch wenn die Erfahrungen aus dem Testbetrieb positiv sind, ist eine Investition in einen E-Bus-Fuhrpark für die VAG, wie auch für alle anderen Verkehrsbetriebe in Deutschland, nur mit einer massiven Förderung durch Bund und Land zu stemmen, ohne allerdings die Gelder aus anderen Bereichen des ÖPNV abzuziehen. Denn insgesamt braucht der ÖPNV in Deutschland eine massive finanzielle Förderung des Staates, um Investitionsrückstände abzubauen und in den Ausbau investieren zu können.

Die Devise: Nachhaltig und verantwortungsvoll mit Investitionen umgehen.

Sollten die finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden, plant die VAG bis 2030 etwa 50 Prozent der Busflotte durch E-Busse zu ersetzen. Es bedarf einer längeren Übergangsphase, um die Infrastruktur und die Energiewirtschaft entsprechend umzubauen und mit den bereits getätigten und beschlossenen Investitionen nachhaltig und verantwortungsvoll umzugehen.

Das Einsatzprofil der VAG-Busflotte ermöglicht bereits heute, unter normalen Bedingungen mit der aktuell realisierbaren Reichweite einer Batterieladung von rund 200 Kilometern, den Einsatz von E-Bussen auf rund 80 Prozent der Linienkurse. Die VAG ist weiterhin mit anderen Verkehrsunternehmen und Herstellern im Gespräch, um die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnologie im Auge zu behalten und mitzugestalten. Für die weitere Entwicklung von E-Bussen relevant sind Gewicht, Lebensdauer und Wiederverwertung der Batterien sowie eine ökologisch orientierte Stromproduktion.

So gestalten wir Mobilität für heute und morgen.





„Unser großes Ziel ...

Tim Dahlmann-Resing,
verantwortlich für Technik
und Marketing

... emissionsarme Mobilität bis zum Jahr 2030.“

Bei der Elektromobilität ist der ÖPNV aufgrund seiner Geschichte Vorreiter, das kommt in der aktuellen Diskussion oft etwas zu kurz. Alleine mit einer Umstellung auf Elektromobilität können die aktuellen Umweltprobleme jedoch nicht gelöst werden. E-Autos sind zwar lokal emissionsfrei unterwegs und leisten so vor Ort einen Beitrag zur Verbesserung der Luft- und Lebensqualität. Andere Probleme würden aber bleiben: Staus und lange Blechlawinen vor den Toren und in der Stadt sowie der Flächenbedarf für Parkmöglichkeiten und Ladeinfrastruktur. Auch hier leistet der ÖPNV bereits heute einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Je mehr Menschen auf Busse und Bahnen umsteigen, desto weniger Pkw stauen sich täglich auf den Straßen in den Städten und in der Region. Auch wenn Fahrzeuge mit elektrischer Energie angetrieben werden, schneiden Busse und Bahnen besser ab. Nachhaltigkeit dürfen wir nicht lokal oder regional denken, wir müssen sie immer mehr global denken und bewerten.

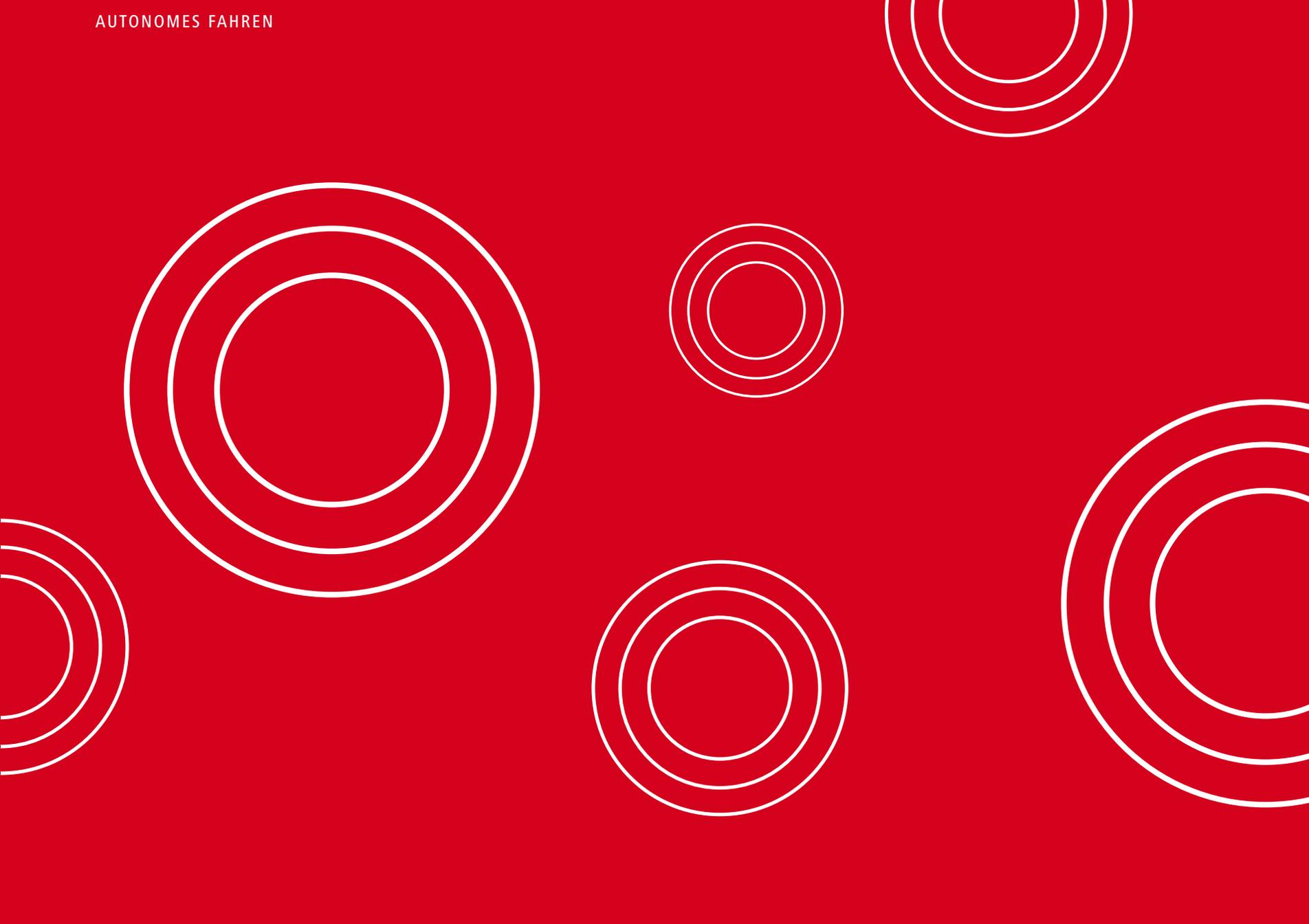
Denn selbst wenn elektrisch betriebene Fahrzeuge lokal emissionsfrei sind, ist doch die gesamte Kette zu sehen, innerhalb der Emissionen erzeugt werden: von der Produktion über den Betrieb und die Energiebeschaffung bis hin

zur Entsorgung. Zur Vermeidung von Emissionen sind nicht nur die elektrisch betriebenen Schienenfahrzeuge der VAG, sondern auch die Diesel- und Erdgasbusse, die sich aktuell im Einsatz befinden, wichtige Bausteine. Mit Blick auf die Umwelt und das Klima muss es darum gehen, sich nicht auf eine Antriebstechnologie zu versteifen, sondern die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu steigern und durch kluge und verkehrslenkende Maßnahmen noch mehr Menschen zum Umstieg auf Busse und Bahnen zu bewegen. Wir brauchen eine zukunftsfähige Gesamtstrategie zur Etablierung nicht nur möglichst emissionsfreier und effizient genutzter, sondern insgesamt nachhaltiger Formen der Mobilität.

Studien belegen, dass bereits heute drei von fünf innerstädtischen Pkw-Fahrten durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden könnten. Dies stellt technologieunabhängig das größte Potenzial zur Vermeidung ungesunder Schadstoffausstöße, Staus und Flächenversiegelung dar und ermöglicht eine Umnutzung wertvoller innerstädtischer Flächen. Jeder, der Busse und Bahnen nutzt und vielleicht sogar auf ein eigenes Auto verzichtet, ermöglicht es, neu über die Verteilung von Flächen nachzudenken.



*Das autonome Fahren
wird kommen.*



*Unsere U-Bahnen
sind jetzt schon
vollautomatisch unterwegs.*

In vielen Pilotprojekten im In- und Ausland wird derzeit erprobt, wie Fahrzeuge mit Hilfe digitaler Assistenzsysteme ohne Fahrer an ihr Ziel kommen. In Nürnberg beweist die automatische U-Bahn seit 2008 ihre Praxistauglichkeit. Tag für Tag.





Selbstfahrende Fahrzeuge eröffnen in naher Zukunft ganz neue Möglichkeiten.

Maximale Beförderungsleistung der U-Bahnen im Vergleich:



■ Automatisch: ca. 8.570 Pers./Std. bei 100-Sek.-Takt

■ Konventionell: ca. 5.800 Pers./Std. bei 3-Min.-Takt

Autonom fahrende Geräte sind schon seit längerem Bestandteil unseres Alltags. Rasenmäher oder Staubsauger verrichten ihre Arbeit ohne direkte Steuerung eines Menschen. Verschiedene Assistenzsysteme im Auto nehmen uns heute schon so komplizierte Vorgänge wie das Einparken ab. Die nächste Stufe dieser Entwicklung wird ein selbstfahrendes Fahrzeug sein. Das autonome Fahren hat das Potenzial, unsere Mobilität von Grund auf zu revolutionieren. Auch für den ÖPNV ergeben sich dadurch neue Chancen und neue Möglichkeiten.

Die VAG – Wegbereiter für neue Technologien.

Wer die Mobilität von heute und morgen gestalten will, muss neue technologische Entwicklungen frühzeitig aufgreifen. Mit dem automatischen Fahren macht die VAG bereits seit 2008 gute Erfahrungen. Als nach wie vor einziges Verkehrsunternehmen in Deutschland betreibt die VAG zwei vollautomatische U-Bahn-Linien, ohne dass ein Fahrer an Bord ist. Das von Siemens entwickelte „Automatic Train Control System“ überwacht und steuert die Züge, die Weichen und die Stellwerke. Das Anfahren, die Fahrt zwischen zwei Haltestellen, das Bremsen, das Öffnen und Schließen der Türen – alles läuft nach (Fahr-)Plan vollautomatisch ab. Die Zentrale Serviceleitstelle der VAG überwacht die Vorgänge und greift bei Störungen ein. Einer der größten Vorteile der automatischen U-Bahn ist die enge Taktfolge. In der Hauptverkehrszeit kann alle 100 Sekunden ein Zug in die U-Bahnhöfe zwischen Rothenburger Straße und Rathenauplatz einfahren. Die Fahrgäste müssen so nie lange auf die nächste U-Bahn warten. Die automatische U-Bahn führt auch zu mehr Sicherheit, weil eine ganze Reihe von Systemen sowohl die Fahrzeuge und Bahnsteige als auch die Abfertigung lückenlos überwacht.

Der ÖPNV muss die Entwicklung mitgestalten.

Die VAG und inzwischen weltweit eine ganze Reihe weiterer Städte mit automatischen Linien zeigen es Tag für Tag: Auf der Schiene ist automatisches Fahren bereits heute sicher und zuverlässig möglich. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis sich automatisch gesteuerte, fahrerlose Fahrzeuge auch auf unseren Straßen durchsetzen werden. Auch wenn noch manche technischen Probleme zu lösen und ethische sowie rechtliche Fragen zu klären sind – selbstfahrende Autos und Busse werden kommen. Die Nahverkehrsbranche ist jetzt schon gefordert, eigene Visionen und Strategien zu entwickeln, wie sich die neue Technologie in ihr Angebot integrieren lässt. Im Verkehrsnetz der VAG könnten zum Beispiel selbstfahrende Kleinbusse weniger nachgefragte Relationen bedienen und den Stadtrand mit Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs oder der Innenstadt verbinden. Die Fahrzeuge ließen sich bedarfsgerecht einsetzen: Jeden Tag rund um die Uhr und genau dann, wenn die VAG-Kunden befördert werden möchten. Statt sich nach einem starren Fahrplan zu richten, bestellt man sich seinen Bus ganz flexibel per App. Sozusagen: Mobilität on Demand – und wieder im Sinne von geteilter Mobilität.

Autonomes Fahren macht den ÖPNV effizienter, flexibler und günstiger.

1003 km

63 Linien

42 Städte

19 Länder

Vollautomatische U-Bahnen sind bereits in vielen Großstädten und Metropolen weltweit im Einsatz. (Kennzahlen: April 2018)

Das autonome Fahren wird den Stadtverkehr von morgen entscheidend mitprägen. Das bedeutet für den ÖPNV Chance und Herausforderung zugleich. Mit einem selbstfahrenden Pkw verlieren Busse und Bahnen das Alleinstellungsmerkmal des Gefahren-Werdens. Im Gegenzug verliert das eigene Auto an Attraktivität; mehr Nutzer würden sich für umwelt- und klimaverträgliche Mobilität entscheiden. Die Integration autonomer Fahrzeuge in einen hochleistungsfähigen ÖPNV hätte eine ganze Reihe von positiven Auswirkungen: Der öffentliche Nahverkehr wird effizienter, flexibler und komfortabler. Diese Aspekte und noch viele mehr werden derzeit in Expertenkreisen diskutiert. Auch die VAG beschäftigt sich mit dieser Thematik, zum einen in Arbeitsgruppen des VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen) und zum anderen, indem sie untersucht, welche Konzepte für Nürnberg passen könnten.

Die VAG – bereit für den digitalen Wandel.

Die VAG gestaltet heute schon den digitalen Wandel aktiv mit. Als moderner Mobilitätsdienstleister arbeitet sie daran, die verschiedenen Angebote und Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen und aus einer Hand anzubieten. Vom digitalen Kundeninformationssystem über das HandyTicket bis zum praktischen eTicket für Abokunden ist die VAG in vielem Vorreiter und Vorbild für andere Verkehrsunternehmen. Sie wird 2018 den Aufbau einer branchenübergreifenden Mobilitätsplattform starten, mit der Nutzer ihre Fahrt oder Reise bequem planen können – unabhängig davon, ob sie mit dem ÖPNV unterwegs sind, mit der Bahn oder mit einem Carsharing-Fahrzeug. Daneben arbeitet die VAG mit dem digitalen Gründerzentrum Zollhof Nürnberg an der Entwicklung und Umsetzung verschiedener innovativer und zukunftsweisender Ideen.

Wir packen die Verkehrswende an.



Mobilität vorausdenken: Zusammen mit dem Gründerzentrum Zollhof Nürnberg arbeitet die VAG an der Entwicklung und Umsetzung innovativer Ideen im Bereich „Urban Mobility“.



A portrait of Karl-Heinz Pöverlein, a middle-aged man with grey hair, glasses, and a mustache, wearing a dark suit, white shirt, and a red and white striped tie. He is smiling slightly and looking towards the camera. The background is a light grey wall with geometric shapes and a large red diagonal shape on the right side.

„Digitalisierung und Vernetzung...“

Karl-Heinz Pöverlein,
verantwortlich für Fahrbetrieb
und Service

...das sind auch für die VAG Megatrends.“

Gerade im öffentlichen Nahverkehr ist die Digitalisierung ein großer Treiber. Mittlerweile ist es mit dem Smartphone sehr einfach geworden, herauszufinden, wann Busse und Bahnen fahren und das passende Ticket für die Fahrt zu lösen. Insbesondere junge Leute nutzen die Zeit in Bussen und Bahnen gern, um im Internet zu surfen oder in sozialen Netzwerken zu kommunizieren. Die Ausstattung unserer Busse mit WLAN bietet unseren Fahrgästen einen echten Mehrwert.

Individuelle Verkehrsmittel könnten bald für viele Menschen nicht mehr eine so große Rolle spielen. Durch neue Konzepte, drastisch reduzierte Kosten und selbstfahrende Fahrzeuge wird es attraktiver sein, wo auch immer ein- und auszusteigen, als selbst ein Auto zu besitzen und sich mit Parkplatzsuche, Wartung und Versicherungen herumzuschlagen bzw. die doch erheblichen Kosten dafür aufzubringen.

Wir haben als öffentliches Verkehrsunternehmen das Vertrauen unserer Kunden als kompetenter Mobilitätsdienstleister. Diese Chance sollten wir nutzen und frühzeitig Mobilitätsplattformen einführen. Wir müssen den ÖPNV als Rückgrat und Systemintegrator stärken und den klassischen Linienverkehr mit Sharing-Modellen und Individualbeförderung kombinieren. Eine Frage ist dabei, wo bei dieser Entwicklung der Mensch, der Fahrer bleibt. Unsere Erfahrung ist, dass der Mensch durch die neuen Technologien nicht ersetzt wird, sondern weiterhin wichtig bleibt. Bestes Beispiel dafür sind die KUSS-Mitarbeiter (Kunden- und Systemservice), die auf der automatisch betriebenen U2 und U3 als Ansprechpartner für unsere Kunden da sind. So bieten wir trotz eines höheren Automatisierungsgrads einen besseren Service. Keine Frage: Die Anforderungen an die Mitarbeiter und damit die Berufsbilder werden sich ändern. Das Thema Qualifizierung und Fortbildung wird eine noch größere Bedeutung erlangen. Das ist eine große Aufgabe, der wir uns gerne stellen.

1 Januar

ANGEBOTSERWEITERUNG UND ANPASSUNG

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 im Dezember 2016 hat die VAG auch rund ein Drittel ihres gesamten Busnetzes neu ausgerichtet. So entstanden mehr Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien, Straßen- und U-Bahnen. Die Verbindungen in die Nachbarstädte Fürth und Erlangen verbesserten sich ebenfalls. Die Änderungen – die größten seit einem Jahrzehnt – betrafen allein im Busbereich rund 45.000 Fahrgäste pro Tag. Insgesamt kam das neue Angebot sehr gut an. Mit ein paar kleinen Anpassungen ist das Konzept Anfang Januar noch einmal verbessert worden: Zusätzliche Fahrten bzw. Anpassungen im Linienverlauf auf den Linien 37, 45, 47 und 65 sorgen seither für mehr Kapazität während der Hauptverkehrszeit am Morgen und nach Schulschluss.



ERPROBUNGSBETRIEB AUF DER U3

Die zwei neuen U3-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring sowie die dazugehörige Tunnelstrecke waren Ende Januar nahezu fertig. So konnte die VAG den sogenannten Erprobungsbetrieb aufnehmen – eine Art Simulation des späteren Fahrgastbetriebs. Dabei fuhren die Züge nach Fahrplan auf dem neuen Streckenabschnitt und nutzten alle Funktionen des automatischen U-Bahn-Systems. Auch Mitarbeiter des Kunden- und Systemservice waren an den neuen Bahnhöfen im Dienst, um bei Bedarf eingreifen zu können, wenn z. B. für die Erprobung bestimmte Handgriffe am Fahrzeug notwendig waren. Alle Fahrten während des Erprobungsbetriebes fanden in der Regel ab 21 Uhr bis Betriebsbeginn statt. Auswirkungen auf den regulären Fahrgastbetrieb auf der U3 hatten sie keine. Der erfolgreiche Abschluss des Erprobungsbetriebs war Voraussetzung für die Zulassung der neuen Strecke für den Fahrgastbetrieb durch die Technische Aufsichtsbehörde.

*Hier scannen
oder anklicken
und Film ansehen!*



2 Februar

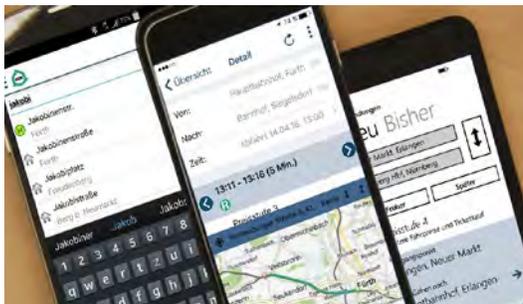
AUSZEICHNUNG FÜR AZUBI

Die Regierung von Mittelfranken hat Rahul Kumar (20) für seinen „hervorragenden Abschluss der Berufsschule“ ausgezeichnet. Im September 2014 hat er seine Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) bei der VAG begonnen. Nach zweieinhalb Jahren durfte er sie wegen guter Leistungen in der Berufsschule und im Betrieb verkürzen. Die Abschlussprüfung bestand er mit der Bestnote 1,1. Rahul Kumar fährt seit seinem Abschluss Straßenbahn und strebt als nächstes die Fahrberechtigung für den Bus an, um flexibler einsetzbar zu sein. Langfristig möchte er sich zum Verkehrsmeister weiterbilden, um dann auf dem Funkwagen dafür zu sorgen, dass der Betrieb der VAG auch im Störfall möglichst schnell wieder reibungslos läuft.



*Hier scannen
oder anklicken
und Film ansehen!*





ERFOLG MIT ONLINESERVICES

Ein Update der App „VGN Fahrplan & Tickets“ machte die Bedienung noch einfacher und schneller. Sowohl für iOS als auch für Android ist die App verfügbar. Sie wurde an die aktuellen Designrichtlinien für beide Betriebssysteme angepasst. In beiden Varianten haben die Entwickler Wünsche von Nutzern sowie die Ergebnisse aus Usability-Tests mit Anwendern eingearbeitet. Blitzschnelle Informationen liefert der neue persönliche Abfahrtsmonitor, zum Beispiel für die Fahrten nach Hause oder an den Arbeitsort. Gesteigert wurde die Übersichtlichkeit von Verbindungsauskünften. Wie in der Vorgängerversion besteht die Möglichkeit, gleich ein Ticket für die gewählte Verbindung zu kaufen. Dabei ist das Angebot jetzt umfangreicher. Neben den HandyTickets sind über die App Fahrkarten aus dem gesamten Sortiment des VGN Onlineshops erhältlich, so auch Zeitkarten und weitere Tickets, die per Post versendet werden. Kundenvertragspartner im VGN Onlineshop ist nach wie vor die VAG.

3 März

FIT FÜR INKLUSION

Getreu dem eigenen Motto „Alle gehören dazu“ hat der Paritätische Wohlfahrtsverband Mittelfranken 2016 mit finanzieller Unterstützung von Aktion Mensch das Projekt „Fit für Inklusion“ ins Leben gerufen. Er möchte damit möglichst vielen Nürnberger/-innen den eigenen Denkansatz vermitteln und vor allem Entscheider/-innen, Unternehmer/-innen oder Dienstleister/-innen fit für Inklusion machen. Die VAG ist nicht von ungefähr Best-Practice-Partner: Bereits 2003 erhielt sie von der Konferenz der



Hier scannen oder anklicken und Film ansehen!

Europäischen Verkehrsminister (CEMT) und dem Europaforum der Behinderten (EDF) eine Auszeichnung für besonders behindertengerechte Einrichtungen, Verkehrsleistungen und Infrastruktur in Europa.



SANIERUNG U-BAHNHOF FRANKENSTRASSE

Am U-Bahnhof Frankenstrasse, der seit 1974 in Betrieb ist, mussten an den sieben Zugangstrepfen die Treppenstufen ersetzt bzw. instandgesetzt werden. Die Betonwände an den Abgängen, am Busbahnhof und im Untergrund wurden abgestrahlt, alle Fliesen gründlich gereinigt und schadhafte Fliesen ausgetauscht. Auch Oberlichter, Einbauten und Jalousien am Kiosk wurden grundlegend gereinigt und strahlen wieder wie neu. Maler sorgten für die Auffrischung der Farbe; die Sitzflächen der Holzbänke und Abfallkörbe wurden ausgetauscht. Auch die Wegeleitbeschilderung ist erneuert und dem neuen Standard angepasst worden: Sie wird zusätzlich durch Tafeln an den Säulen am Bahnsteig ergänzt, die den Linienverlauf zeigen. In den folgenden Jahren sollen im Zuge des Revitalisierungsprojektes der Stadt Nürnberg und der VAG insgesamt zwölf Bahnhöfe in ähnlicher Weise saniert werden.

4 April

GRÜNES LICHT FÜR T-STORE

Der Nürnberger Baukunstbeirat hat für den Entwurf eines T-Stores der VAG am Bahnhofsvorplatz grünes Licht gegeben. In dem Gebäude sollen künftig Tickets sowie Getränke, Brezen und Kuchen verkauft werden. Auch für die Fahrer der VAG wird es einen Aufenthaltsraum geben. Das Gebäude, das unter dem bestehenden Dach integriert wird, wirkt durch die Glasfassade transparent und filigran. Es werden Großformatscheiben verwendet, welche oben und unten in verdeckte Profile eingeschoben werden. Auch die Treppe in die Fußgängerpassage unter dem Bahnhofsvorplatz wird ins Bauwerk integriert. Die seitliche oberirdische Brüstung zum T-Store wird abgebrochen und durch Glaselemente ersetzt. Außerdem wird die Beleuchtung erneuert, damit der Aufenthaltsbereich unter dem Dach heller und freundlicher wirkt. Der Baubeginn ist für Juni 2018 angesetzt.



5 Mai

ERÖFFNUNG NEUER U-BAHNHÖFE

Mit der Eröffnung der zwei neuen U3-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring am 22. Mai wurde das Potenzial der U3 noch einmal gesteigert. Bisher nutzten täglich bis zu 70.000 Fahrgäste alleine die U3. Insgesamt sind täglich bis zu 410.000 Fahrgäste auf allen drei U-Bahn-Linien unterwegs. „Wir hoffen, dass wir entlang der U3 einmal eine Jahres-Abo-Dichte wie in Langwasser erreichen“, sagte der VAG-Vorstandsvorsitzende Josef Hasler bei der feierlichen Eröffnung. Die neue 1.100 Meter lange Strecke der U3 verbindet die beiden U-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring in den Stadtteilen Johannis und Schniegling mit dem U3-Bahnhof Friedrich-Ebert-Platz, der bereits 2011 in Betrieb genommen wurde. Die U3 zählt nun 13 Bahnhöfe – davon teilt sie sich sechs mit der U2 – und ist knapp neun Kilometer lang. 2012 startete die Stadt Nürnberg vom Friedrich-Ebert-Platz aus die Arbeiten zum Ausbau der U3 Richtung Nordwesten. Derzeit wird die Linie in Richtung Süden verlängert. Der Bahnhof Großreuth bei Schweinau wird voraussichtlich 2020 eröffnet.



SOFTWARE-UPDATE FÜR AUTOMATEN

Damit alle 212 Fahrkartenautomaten der VAG die neuen 50-Euro-Scheine erkennen, erhielten sie ein Software-Update. Etwa 100 Automaten mussten die Mitarbeiter der VAG vor Ort aufsuchen, um die neue Software aufzuspielen. Aktuellere Automatenmodelle konnten per Fernwartung mit dem Update bespielt werden. Die Erkennung der bereits eingeführten neuen Fünf-, Zehn- und Zwanzig-Euro-Banknoten verlief in den vergangenen Jahren stets reibungslos.



OPEN-DATA-PORTAL

Im World Wide Web gibt es viele Daten. Sie alle zu erfassen, ist kaum möglich. Hilfreich sind deshalb sogenannte Open-Data-Portale. Seit Mai betreibt die VAG ein Open-Data-Portal. Alle Interessierten finden hier Daten rund um die VAG, ihre Fahrzeuge, Haltestellen und Anlagen. Die Daten sind strukturiert aufbereitet und unter den weltweit bekannten und geltenden Creative Commons Lizenzen verfügbar. Jeder kann die Daten einsehen, weiterverarbeiten und verwenden, um mit ihrer Hilfe beispielsweise neue Apps für spezielle Zielgruppen zu entwickeln. Zu finden sind etwa Geodaten aller Haltestellen, die Ausstattung der Haltestellen und Details zu den Aufzügen an den U-Bahnhöfen.



Link zu <https://opendata.vag.de/>

6 Juni

BAUARBEITEN AM BAHNHOFVORPLATZ

Mit dem Ziel, den Platz vor dem Nürnberger Hauptbahnhof bis Ende des Jahres barrierearm zu gestalten, ging das Großprojekt des Servicebetriebs Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR), dem sich auch die VAG anschloss, im Juni in die zweite und heißeste Bauphase. Betroffen waren alle den Hauptbahnhof anfahrenen Linien, unter anderem auch die Straßenbahnlinie 8, die bis Mitte August nur zwischen Erlenstegen und Hauptbahnhof pendeln konnte. Am Hauptbahnhof wechselte sie deshalb die Liniennummer und fuhr als Linie 9 weiter bis zum Doku-Zentrum. Das Gleis C wurde begradigt, um anschließend den Bahnsteig der Haltestelle C barrierearm umbauen zu können. Die Haltestellen A und B der Straßenbahn sowie die Bushaltestelle D wurden im Rahmen der SÖR-Baumaßnahme ebenfalls barrierearm umgestaltet.



GRÜNE MARKIERUNGEN FÜR TRAM

Immer wieder kommt es in Nürnberg zwischen Straßenbahnen und Pkws zu Unfällen. An einigen Stellen kracht es besonders häufig, beispielsweise an den Kreuzungen Spittlertor-/Westtorgraben (Straßenbahnlinie 4 und 6), Gibitzenhofstraße/Pfälzer Straße (Straßenbahnlinie 4), An der Schwarzlach, in der Julius-Lößmann-Straße (Straßenbahnlinie 5) sowie auf den Linksabbiegerspuren am Stresemannplatz (Straßenbahnlinie 8) in die Wächterstraße und in die Martin-Richter-Straße. Hier hat die VAG zusammen mit dem städtischen Verkehrsplanungsamt und dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) im Rahmen eines Versuchs betroffene Bereiche grün markiert und mit einem Piktogramm „Achtung Straßenbahn“ versehen, damit Autofahrerinnen und Autofahrer künftig noch einmal mehr gewarnt sind: Vorfahrt hat die Straßenbahn.

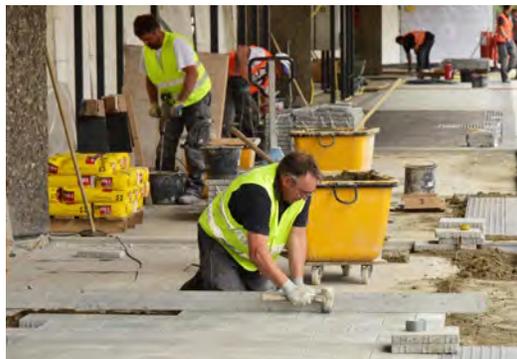
7 Juli

NEUEN AUSBILDUNGSBERUF VORGESTELLT

Ab dem Ausbildungsjahr 2018 bildet die VAG erstmals Kfz-Mechatroniker für ihre Buswerkstatt aus. Für diese und die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) hat die VAG auf der Bewerbermesse Vocatium in der Nürnberger Meistersingerhalle die Werbetrommel gerührt. Ihren ersten Auftritt hatten hier auch die Plakate im Design der „Wenn Dann“-Kampagne. Bei der sehr gut besuchten Messe informierten sich nach Angaben des Veranstalters rund 7.600 Schülerinnen und Schüler. Einige gaben ihre Bewerbungen direkt am VAG-Stand ab, andere sammelten zunächst vor Ort aus erster Hand Tipps und Informationen.



*Hier scannen
oder anklicken
und Film ansehen!*

**SANIERUNG DER BAHNSTEIGKANTEN**

Seit 1981 ist der U1-Bahnhof Eberhardshof in Betrieb. Altersbedingt mussten Gleisanlagen, Bahnsteigkanten sowie der Bediensteig in der Abstellanlage erneuert werden. In enger Zusammenarbeit mit dem U-Bahn-Bauamt der Stadt Nürnberg hat die VAG im Zuge der Sanierungsarbeiten auch ein Blindenleitsystem am Bahnsteig installiert. Außerdem wurde im Verteilergeschoss ein Technikraum eingerichtet. Die Maßnahme wurde als Teil des Revitalisierungsprogrammes der U-Bahnhöfe in insgesamt zwei Bauabschnitten von Mitte Juli bis Mitte September durchgeführt. Hierbei wurden die Bahnsteigkanten sowie der gesamte Plattenbelag am Bahnsteig abgetragen und erneuert. Des Weiteren waren rund 550 Meter Schottergleis und 170 Meter fest montiertes Gleis auszutauschen. Der Bahnhof war während der gesamten Zeit für den Fahrgastbetrieb auf einem Gleis geöffnet.

8 August

NN-LESER ZU BESUCH IN U-BAHN-WERKSTATT

Leser der Nürnberger Nachrichten konnten einen Besuch in der U-Bahn-Werkstatt der VAG gewinnen. Geschäftsbereichsleiter Thomas Luber führte die altersmäßig bunt gemischte Gruppe persönlich durch die Hallen in der Kafkastraße. Er überzeugte und beeindruckte die Teilnehmer bei dem anderthalbstündigen Rundgang mit vielen fachlichen Details und Hintergrundinformationen über das, was die rund 200 Mitarbeiter der Werkstatt täglich leisten. Am Ende war den Gästen klar, dass erheblich mehr Aufwand und Technik hinter dem reibungslosen Ablauf im öffentlichen Nahverkehr stecken, als sie vermutet hätten. Sie waren beeindruckt.





ERWEITERUNG DES SOCIAL MEDIA-AUFTRITTS

Mit einem augenzwinkernden Kommentar hat die VAG ihren Auftritt bei Facebook gestartet. Nachdem bereits im Frühjahr der Twitter-Kanal von einem reinen Push-Kanal in einen Feedback-Kanal geöffnet wurde, war die Fanpage bei Facebook der nächste Schritt in der Social Media-Strategie. Erste Erfahrungen bestätigen, dass Facebook bei manchen Themen eine extreme Reichweite schafft. So haben die geposteten Veranstaltungen zu den Glühweinfahrten rund eine Million Menschen in aller Welt erreicht. Anfang Oktober waren die Fahrten schon fast ausgebucht.

9 September

CHECKER TOBI CHECKT DIE U-BAHN

Checker Tobi, der aufgeweckte Reporter, der in seiner gleichnamigen Fernsehsendung auf KiKa Kindern die Welt erklärt, war zu Besuch bei der VAG und hat einen Blick hinter die Kulissen geworfen. Vor allem die automatische U-Bahn hat er genau unter die Lupe genommen. Dafür war er zusammen mit Betriebsleiter Konrad Schmidt im Untergrund unterwegs. Was sie dort erlebt haben und was Tobi getestet hat, zeigt sein U-Bahn-Check. Für die 25-minütige Sendung hat er übrigens auch die Kollegen von den Münchener Verkehrsbetrieben besucht.



*Hier scannen
oder anklicken
und Film ansehen!*



NEUE UNTERFLURDREHMASCHINE

Das Profil der Straßenbahnräder muss alle zwei bis drei Monate überprüft und wieder in eine möglichst optimale Form gebracht werden. Diese Aufgabe erfüllte in den letzten 20 Jahren eine Unterflurdrehmaschine, für die es keine Ersatzteile mehr gab. Deshalb musste sich die VAG von ihr verabschieden und eine neue Unterflurdrehmaschine beschaffen. Mit einem Gewicht von 16 Tonnen und einer Größe von knapp zwei Metern in der Länge, 4,5 Metern in der Breite und 2,3 Metern in der Höhe sorgte ihre Anlieferung per Tieflader für einiges Aufsehen. Die neue Unterflurdrehmaschine soll die Räder noch optimaler reprofiliert. Für Kunden und Anwohner hat das den Vorteil, dass die Bahnen ruhiger und leiser rollen. Die neue Maschine arbeitet nicht nur exakter, sondern auch schneller.

10 Oktober

50 JAHRE U-BAHN-BAU

Im März 1967 hat die Stadt Nürnberg mit dem Bau ihrer ersten U-Bahn-Linie begonnen. Der erste Streckenabschnitt entstand zwischen der Bauernfeindstraße und Langwasser-Süd und war 3,7 Kilometer lang. Aus diesem Anlass lud die Stadt Nürnberg Anfang Oktober zu einem großen Bürgerfest auf dem Park&Ride-Parkplatz am U-Bahnhof Langwasser Süd ein. Mit dabei war auch das Historische Straßenbahndepot St. Peter mit Oldtimerfahrzeugen. Die Besucher erwartete ein vielfältiges Programm rund um die U-Bahn. Lebendig wird die Pionierzeit des U-Bahn-Baus auch in einem Film mit dem Zeitzeugen Ernst Wenzel. Er kam zeitgleich mit dem ersten Rammschlag für die Nürnberger U-Bahn zur VAG, um als Assistent des technischen Direktors und später als Betriebsleiter deren Inbetriebnahme zu organisieren. Als 80-Jähriger blickt er auf 33 Dienstjahre bei der VAG und 50 Jahre U-Bahn in Nürnberg zurück.



Hier scannen
oder anklicken
und Film ansehen!



Abo statt Auto!

Für die Umwelt, für Nürnberg:
Wer bis 31. Dezember 2017 ein JahresAbo der Preisstufe A abschließt,
fährt einen Monat kostenlos!

Einen
Monat gratis
fahren!

vag.de/abo-statt-auto

VAG

ABO STATT AUTO

Ein Zeichen in Sachen Klimaschutz hat die VAG mit ihrer Aktion „Abo statt Auto“ gesetzt. Die U-Bahnen und Straßenbahnen der VAG fahren seit 2012 ausschließlich mit Ökostrom. Erdgas- wie Dieselbusse haben zu 90 Prozent Motoren der Normen Euro 5/EEV-Standard oder Euro 6, sind also überprüfbar umwelt- und klimaschonend. Um potenziellen Kunden die Entscheidung für ein umweltfreundliches JahresAbo zu erleichtern, schenkte die VAG ihnen bis zum Jahresende einen Monat bei Abschluss eines neuen JahresAbos, JahresAbos Plus oder 9-Uhr-JahresAbos. Bei allen drei Abo-Varianten stiegen die Verkaufszahlen, am deutlichsten legte das Abo mit Ausschlusszeit zu – um rund 25 Prozent.

Hier scannen
oder anklicken
und Film ansehen!



11 November

ERSTE RUNDERNEUERTE STRASSENBAHN KEHRT ZURÜCK

Die erste Straßenbahn des Typs GT6N kehrte nach ihrer Runderneuerung nach Nürnberg zurück. Sie wurde weitgehend entkernt und auf den neuesten technischen Stand gebracht. Die Faltenbälge wurden ebenso erneuert wie Gelenklager und Außenbeleuchtung. Die Türen wurden mit einer Schließkantenüberwachung nachgerüstet. Den Innenraum erhellen nun zwei Lichtbänder anstatt eines. Und die Sitze – mit roten Polstern – sind neu angeordnet, teils längs zur Fahrtrichtung, so gibt es mehr Platz zum Durchgehen und Stehen. Nachdem alle Innen- und Außenarbeiten beendet waren, wurde die Bahn noch neu lackiert. Um die Straßenbahn fit für den Einsatz vor Ort zu machen, mussten die Spezialisten der VAG noch ein letztes Mal Hand anlegen, bevor sie im Februar 2018 wieder in den Fahrgastbetrieb ging.



Hier scannen
oder anklicken
und Film ansehen!





TESTPHASE ELEKTRONISCHES FAHRGELDMANAGEMENT

Gemeinsam mit dem VGN und den dort zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen arbeitet die VAG an der Einführung eines elektronischen Fahrausweises, kurz eTicket. Es wird den bisherigen Verbundpass und die jährlichen (Abo-)Wertmarken ersetzen. Alle relevanten Informationen, die bislang auf dem Verbundpass aus Papier aufgedruckt sind, werden auf der Chipkarte des eTickets elektronisch hinterlegt. Mit speziellen Kartenlesegeräten kann das scheckkartengroße eTicket, beispielweise bei einer Fahrscheinkontrolle, auf Gültigkeit überprüft werden. Im November wurde in einem ersten Kundentestlauf mit 100 ausgewählten Abo-Kunden begonnen, die Alltagstauglichkeit zu testen. Das eTicket soll dann im Laufe des Jahres 2018 eingeführt werden.

12 *Dezember*

BESSERE VERBINDUNGEN UND VORGEZOGENER FAHRPLANWECHSEL

Am ersten Adventssamstag hat die VAG zusammen mit der infra fürth verkehr GmbH und der Erlanger Stadtwerke AG den Fahrplan umgestellt. Für Fahrgäste brachte der Fahrplanwechsel vor allem Neuerungen bei den Bussen im Nürnberger Westen und in Fürth sowie in Nürnberg bei drei Straßenbahnlinien. Nachdem der Nürnberger Nordwesten durch die Verlängerung der U3 bereits sehr gut mit dem Gesamtnetz und der Innenstadt verknüpft wurde, erfolgte nun ein weiterer Baustein, um das Angebot zu optimieren und den Fahrgästen noch mehr umsteigefreie Verbindungen zu ermöglichen.



Alle Änderungen ab Samstag, 2. Dezember 2017



KOSTENLOSES WLAN IN ALLEN VAG-BUSSEN

Kurz vor Weihnachten haben Bayerns damaliger Staatsminister für Finanzen und Heimat und jetziger Ministerpräsident, Dr. Markus Söder, und der VAG-Vorstandsvorsitzende Josef Hasler den Startschuss für freies WLAN in vier Nürnberger U-Bahnhöfen gegeben. Bis zum Jahreswechsel waren dann auch alle 178 Busse der VAG mit WLAN ausgestattet. Seither steht den Fahrgästen unter @MobiConnect-freeWiFi ein kostenloser Zugang ins Internet zur Verfügung. Der Einstieg ist denkbar einfach. Weder Passwort noch Anmeldedaten und Registrierung sind notwendig, der Zugriff erfolgt anonym. Zudem gibt es einen Jugendschutzfilter. Die Hotspots stehen rund um die Uhr zur Verfügung, es gibt keine Begrenzung des Datenvolumens – für die VAG-Kunden stellt das einen echten Mehrwert dar. Ermöglicht wurde das freie WLAN-Netz auch dank eines Zuschusses in Höhe von 400.000 Euro vom Freistaat Bayern. Und Dr. Markus Söder sagte im Dezember für den weiteren Ausbau noch einmal 400.000 Euro zu.

Nachhaltigkeit

BERICHT ZUR NACHHALTIGEN MOBILITÄT 2017 DER VAG VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT NÜRNBERG

Nachhaltigkeit ist seit vielen Jahren ein fester Bestandteil der VAG-Strategie. Unter anderem ist die VAG im Unterausschuss Nachhaltigkeit des VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen) vertreten. Der Ausschuss befasste sich im vergangenen Jahr mit den „Sustainable Development Goals“ (SDG).

Die 17 „Sustainable Development Goals“ sind Kern der 2015 von den Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verabschiedeten Agenda 2030 für eine nachhaltige globale Entwicklung. Sie sollen die Grundlage für einen weltweiten ökonomischen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit und im Rahmen der ökologischen Grenzen darstellen – und umfassen alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit: Wirtschaft, Soziales und Umwelt.

Wie alle UN-Mitgliedstaaten hat sich Deutschland verpflichtet, die SDGs in eine nationale Strategie zu überführen. Im Januar 2017 hat das Bundeskabinett daher die „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016“ verabschiedet.

NEUN ZIELE SIND FÜR DIE BRANCHE WESENTLICH

Der VDV-Unterausschuss „Nachhaltigkeit“ hat die Aktivitäten der Branche im Hinblick auf die 17 SDGs unter die Lupe genommen und neun Ziele als wesentlich für den öffentlichen Verkehr erkannt und bearbeitet. Dabei wurde deutlich, dass Verkehrsunternehmen bereits heute eine Vielzahl von Beiträgen zur Erreichung der Ziele erbringen.

ZIELE FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

17 ZIELE, DIE UNSERE WELT VERÄNDERN



ZIEL 3**Gesundheit und Wohlergehen****BEITRAG DER VAG:**

Wir entlasten Bürgerinnen und Bürger von Staub, Lärm und Abgasen und tragen damit zum Klima- und Umweltschutz aktiv bei, was sich wiederum positiv auf Gesundheit und Wohlergehen der Bevölkerung auswirkt. Kombiniert mit dem Fuß- und Radverkehr leisten unsere Mobilitätsangebote darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur persönlichen Gesundheit.

ZIEL 4**Hochwertige Bildung****BEITRAG DER VAG:**

Wir sorgen dafür, dass rund 100.000 Kinder und Jugendliche selbständig mobil sein können. Für mehr Bewusstsein im täglichen Verkehr setzen wir auf eine fundierte Mobilitätsbildung. Mit Programmen für Kindergärten und Schulklassen und abwechslungsreichen Info- und Rätselheften führen wir Kinder frühzeitig an das Thema ÖPNV heran. Seit 2002 haben wir in Zusammenarbeit mit der Polizei in Mittelfranken über 5.000 Jugendliche als „Coolrider“ ausgebildet.

ZIEL 5**Geschlechtergleichheit****BEITRAG DER VAG:**

Frauen und Männer erhalten bei gleichwertigen Tätigkeiten gleiche Bezahlung.

Wir ermöglichen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch flexible Arbeitszeiten, individuelle Teilzeitmodelle, vom Unternehmen unterstützte Krippe und Kindergarten, finanzielle Unterstützung für die Kinderbetreuung während der Elternzeit, Sommerferienprogramm für Mitarbeiterkinder und Eltern-Kind-Arbeitszimmer für den Notfall. Am bundesweiten Girls' Day bieten wir seit 2012 Mädchen die Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen eines Verkehrsbetriebes zu werfen. Insbesondere gegenüber weiblichen Fahrgästen versuchen wir alle Formen der Gewalt zu verhindern und ein hohes subjektives Sicherheitsgefühl zu vermitteln, z. B. durch eine hohe Präsenz von Servicepersonal, die enge Zusammenarbeit mit der Polizei, die Installation von Notrufsäulen und den Einsatz von Videoüberwachung sowie einer baulichen Verhinderung von Angsträumen an und in den Stationen.

ZIEL 7**Bezahlbare und saubere Energie****BEITRAG DER VAG:**

Seit 2012 fahren unsere Straßenbahnen und U-Bahnen mit Ökostrom. Durch den Einsatz innovativer Technologien gehen wir effizient mit Energie um. U-Bahnen und Straßenbahnen nutzen die Bremsenergie anderer Züge zum Anfahren und sparen damit rund 30 Prozent Energie ein. Wir haben ein Energiemanagementsystem eingeführt. Die Energieeffizienz wird durch Fahrerschulungen erhöht. Durch Beschaffung neuer, innovativer Fahrzeuge sind wir ein Innovationstreiber und fördern somit die Energieeffizienz.

Nachhaltigkeit

ZIEL 8

Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum

BEITRAG DER VAG:

Durch Mitbestimmung und Anwendung von Tarifverträgen garantieren wir menschenwürdige Arbeit. Wir halten die Schwerbehindertenquote ein. Wir entwickeln Weiterbildung, Qualifizierung, Führungskultur und Personalnachfolgeplanung ständig fort. Wir geben Nürnberg und der Metropolregion viel zurück: Von jedem Euro, den wir ausgeben, fließen rund drei Viertel in die Metropolregion zurück und stärken so die heimische Wirtschaft. Wir reduzieren die Verkehrsbelastung durch den Individualverkehr. Somit gewährleisten wir Mobilität in der Stadt und schaffen die Voraussetzung für ein funktionierendes Wirtschaftsleben.

ZIEL 9

Industrie, Innovation und Infrastruktur

BEITRAG DER VAG:

Wir sind mit unserer Infrastruktur ein maßgeblicher Teil der städtischen Infrastruktur und sorgen für deren nachhaltigen Erhalt und barrierearmen Umbau. Wir wirken durch Vorgaben (z. B. Verhaltenskodex für Geschäftspartner) auf ethisches Verhalten im Wirtschaftsleben hin. Wir setzen auf nachhaltige Produkte (langer Lebenszyklus von Fahrzeugen und Produkten). Ein wichtiges Zukunftsthema ist die Elektrifizierung des Fuhrparks. Wir sind Treiber der Digitalisierung sowie bei Innovationen im Bereich nachhaltiger Mobilität. Wir sind Praxis- und Kooperationspartner für Forschung und Wirtschaft und tragen so dazu bei, die wissenschaftliche Forschung zu verbessern und die technologischen Kapazitäten auszubauen.

ZIEL 11

Nachhaltige Städte und Gemeinden

BEITRAG DER VAG:

Wir stellen eine grundlegende Infrastruktur für die Mobilität und den Aufenthalt in den Städten bereit, ermöglichen wachsende Städte und verhindern einen Verkehrsinfarkt. Wir sind Teil der Daseinsvorsorge. Durch das Angebot von ermäßigten Tickets wird die Teilhabe aller am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Wir investieren in Fahrzeuge und Infrastruktur, um größtmögliche Barrierefreiheit herzustellen. Wir beachten in speziellem Maße die besonderen Bedürfnisse von Kindern, Senioren und Menschen mit Behinderungen, was die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht. Wir sind in die Katastrophenschutzpläne der Stadt eingebunden und gewährleisten hierdurch maximale Sicherheitsvorsorge. Unsere Fahrzeuge und Haltestellen sind öffentliche Orte, an denen die gesamte (Stadt-)Bevölkerung zusammenkommt. Wir verbessern den Zugang zu unseren Angeboten durch die Herstellung von Barrierefreiheit, Mehrsprachigkeit und Sicherheitsdienstleistungen.

Wir betreiben Mobilitätsberatung in Quartieren und sind in die Quartiersentwicklung involviert. Wir sind Partner des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN), der als verkehrliche Klammer der Metropolregion Nürnberg fungiert und beispielhaft ist für eine erfolgreiche Zusammenarbeit über die Grenzen einzelner Gebietskörperschaften hinweg. Historische Verkehrsbauwerke sind Teil des Kulturerbes (Bahnhöfe, U-Bahnanlagen).

ZIEL 12**Nachhaltiger Konsum und Produktion****BEITRAG DER VAG:**

Ein besonders relevantes Handlungsfeld für nachhaltigen Konsum ist Mobilität (vgl. Nationales Programm für nachhaltigen Konsum). Durch die Bereitstellung eines attraktiven, umweltfreundlichen, ressourcenschonenden und sicheren Mobilitätsangebotes für alle leisten wir bereits heute einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigeren Entwicklung. Wir setzen auf die Verwendung von nachhaltigen Produkten. Unsere Fahrzeuge haben einen langen Lebenszyklus. Durch vorausschauende Instandhaltung verlängern wir diesen noch. So haben wir z. B. gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen ein Austauschportal zum Thema Obsoleszenz gegründet. Wir lassen uns bei unserem Handeln konzernweit von Grundsätzen einer verantwortungsvollen Beschaffung leiten. Auch unsere Geschäftspartner messen wir an diesen Grundsätzen. Wir bieten umfassende Information über die effizienteste und günstigste Art der Mobilität. Wir kommunizieren aktiv unsere Nachhaltigkeitspolitik und bieten Neubürgern Mobilitätsberatung an.

ZIEL 13**Maßnahmen zum Klimaschutz****BEITRAG DER VAG:**

Wir sind Garanten für nachhaltige und umweltbewusste Mobilität. Wir sparen bzw. vermeiden CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich, insbesondere durch die Nutzung von regenerativen Energien. Wir unterhalten eigene Anlagen zur Gewinnung von regenerativen Energien. Wir setzen emissionsarme Fahrzeuge nach neuestem Emissionsstandard und mit energieeffizienter Antriebstechnik ein. Betriebshöfe, Werkstätten und Bahnhöfe werden ständig hinsichtlich ihres Energieverbrauchs optimiert.

Organe der Gesellschaft

AUFSICHTSRAT

Vertreter der Anteilseigner:

Christian Vogel	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Nasser Ahmed	Stadtrat und Student
Renate Blumenstetter	Stadträtin und Betreuerin
Thorsten Brehm	Stadtrat und Sozialwissenschaftler
Lorenz Gradl	Stadtrat und Bautechniker
Stephan Grosse-Grollmann	Stadtrat und Kulturschaffender
Marcus König	Stadtrat und Bankkaufmann
Andreas Krieglstein	Stadtrat und leitender Angestellter
Achim Mletzko	Stadtrat und Geschäftsführer
Konrad Schuh	Stadtrat und Justizvollzugsbeamter
Kilian Sendner	Stadtrat und Kaufmann i. R.
Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Soziologin

vom Stadtrat bestimmte Arbeitnehmervertreter:

Rainer Lehnemann	Betriebsratsvorsitzender der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Manfred Weidenfelder	Landesfachbereichsleiter ver.di

Vertreter der Arbeitnehmer:

Achim Gabor	freigestelltes Betriebsratsmitglied der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Andreas Gerstmeier	Omnibusfahrer
Peter Kohler	Fahrausweisprüfer/Fahrer
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer
Roland Müller	Omnibusfahrer
Jürgen Rötzer	freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Stefanie Sattler	freigestellte Schwerbehindertenvertreterin

VORSTAND

Josef Hasler

Vorsitzender des Vorstands und kaufmännischer Vorstand

Ressorts: Verkauf und Controlling, Wirtschaftsplanung

Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke

Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Vorsitzender des Vorstands der N-ERGIE Aktiengesellschaft

Tim Dahlmann-Resing

Vorstandsmitglied für Technik und Marketing

Ressorts: Steuerung Betrieb, Fahrweg, Marketing, Planung,

Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge

Karl-Heinz Pöverlein

Vorstandsmitglied für Personal- und Sozialfragen

Ressort: Fahrbetrieb und Service

Mitglied der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Städtische Werke

Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor der N-ERGIE Aktiengesellschaft



*DIE VAG
ZIEHT BILANZ*

Zahlen, Daten, Fakten zum Geschäftsjahr

VAG

Summary

2017 exceeded expectations

Economic environment

Germany is currently experiencing an economic upswing. The economy grew faster in 2017 than at any time since 2011 with price-adjusted gross domestic product (GDP) rising by 2.2%. The job market developed positively in the year 2017 with unemployment falling nationally from 6.1% to 5.7%. At the end of the year, the jobless rate in the Nuremberg urban area was just 5.5% (previous year: 6.1%). The number of passengers using local public transport went up yet again. Member companies of the Association of German Transport Companies (VDV) carried 10.3 billion customers – 1.4% more than the previous year – to set a new passenger volume record for the twentieth year running.

According to the surveys of the mobility behaviour of Nuremberg's population, which have been conducted over a period of many years, the number of trips per person using local public transport rose to 219 (previous year: 214). At 23%, the overall share of traffic accounted for by local public transport in Nuremberg was higher than ever (previous year: 22%). Total passenger figures (Nuremberg with its neighbouring towns and the Fürth subway) rose by 1.4%, from 150.0 million to 152.0 million passengers. The positive sales development, due in part to the measures taken on 1 January 2016 as part of the City of Nuremberg's tariff project in the Nuremberg/Fürth/Stein zone, was consolidated at a higher level in the year 2017. Sales went up again in 2017 for the recently introduced 9 a.m. season-ticket and the subsidised monthly ticket for paying trainees and students. The "Job Ticket plus 5" and the semester ticket for the Erlangen/Nuremberg study location met with growing acceptance and success.

Services have been further improved by the opening of the two subway stations Klinikum Nord and Nordwestring on the U3 line and the launch of the "Nuremberg West/Fürth" bus line. Substantial investments have also been made in vehicles and infrastructure. Eight new diesel articulated buses have been procured and four subway stations and all buses have been equipped with Wi-Fi.

The VAG fiscal year in brief

Revenues rose by 3.5% year on year to almost €169.0 million in 2017. This increase is due to higher ticket prices as well as the rise in the number of passengers. The negative year-end results, and consequently the subsidy needed by VAG's subway, tramway and bus operations, went up by €10.9 million compared to the previous year to €69.8 million. Total assets on 31 December 2017 increased year-on-year by 2.9% to €488.9 million (previous year: €475.0 million). With new investment exceeding depreciation, the value of VAG's fixed assets rose by €4.7 million or 1.7% compared with 2016, mainly as a result of payments on account for subway procurements. The equity ratio at the end of 2017 was 18.4% (previous year 18.9%).

The company's financial situation at the end of the fiscal year significantly exceeded expectations. The volume of investment, excluding financial investments and deducting subsidies, was €27.2 million or €46.4 million down on the figures for the previous year. Most capital spending during 2017 went on the subway system. This spending primarily took the form of payments on account for 21 Type G1 subway vehicles and subsequent costs for the extension of the subway line 4 from Thon to "Am Wegfeld".

Outlook for the coming year

Ongoing price adjustments will be made throughout the company's operational area as from 1 January 2018 on the basis of the Atzelsberger resolutions. This will involve adjusting all the company's prices by an average of 3.03%, which is expected to generate correspondingly higher revenues for VAG. Current planning envisages a net loss for the year of €83.0 million in fiscal year 2018. The Supervisory Board approved investments of €67.5 million for the fiscal year 2018 in the business plan for 2018. 56.7% of this was spent on the subway system. VAG anticipates receiving government funding of around €7.4 million in 2017.

The most important projects and measures in 2018 include introduction of the VGN electronic ticket (eTicket) and more Wi-Fi facilities in subways and trams. The "digitalization in transport services" project will optimise future communication processes, internal cooperation and training methods. VAG is eager to evaluate the impact of the first electric bus which went into daily operation in January 2018.

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

A GRUNDLAGEN

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung (StWN) mit Sitz in Nürnberg. Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln und -anlagen. Die VAG steht seit vielen Jahren für Sicherheit, Zuverlässigkeit, Fairness, Innovation und Kundennähe im öffentlichen Personennahverkehr für den Großraum Nürnberg sowie die Nachbarstädte Fürth und Erlangen.

LEISTUNGSINDIKATOREN

Die wesentlichen Steuerungsgrößen der VAG sind die im Folgenden beschriebenen Leistungsindikatoren:

Die zentrale Steuerungsgröße stellt das Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EGT) dar, welches gemäß der Gewinn- und Verlustrechnung (Nr. 11) ermittelt wird. Daneben ist die Kundenzufriedenheit in 2017 ein nichtfinanzieller Leistungsindikator. Die Kundenzufriedenheitsanalyse erfolgt mittels Testkunden sowie regelmäßig durchgeführter Kundenumfragen durch das Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung Socialdata im Namen der VAG.

B WIRTSCHAFTSBERICHT

B.1 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die deutsche Wirtschaft befindet sich in einem kräftigen Aufschwung. Im Jahr 2017 war das höchste Wirtschaftswachstum seit dem Jahr 2011 zu verzeichnen. Die positive Entwicklung am Arbeitsmarkt, angetrieben von der steigenden Erwerbstätigkeit und höheren Löhnen, ließ die privaten Konsumausgaben im letzten Jahr um 2,0 % steigen und war die treibende Kraft der Konjunktur. Weiterhin führte ein verbessertes weltwirtschaftliches Umfeld zu positiven außenwirtschaftlichen Impulsen. Insgesamt stieg das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 2,2 %.

Der Arbeitsmarkt entwickelte sich im Jahr 2017 positiv. Bundesweit sank die Arbeitslosenquote geringfügig von 6,1 % auf 5,7 %. Im Stadtgebiet Nürnberg lag die Arbeitslosenquote zum 31. Dezember 2017 bei 5,5 % (Vorjahr 6,1 %).

2017 sind die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland erneut gestiegen: Insgesamt nutzten über 10,32 Milliarden Kundinnen und Kunden die Angebote des Nahverkehrs und sorgten im zwanzigsten Jahr hintereinander für einen Fahrgastrekord bei den Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Der Fahrgastzuwachs liegt bei 1,4 % im Vergleich zum Vorjahr und fällt damit etwas geringer aus als im bisher absoluten Rekordjahr 2016, als die Fahrgastzahlen um 1,8 % stiegen. Die Ticketeinnahmen der ÖPNV-Unternehmen stiegen im letzten Jahr um 3,3 % auf insgesamt 12,78 Milliarden Euro.

In ihrem Koalitionsvertrag haben CDU/CSU und SPD erste wichtige Ergebnisse festgehalten, mit Hilfe derer die Verkehrssituation in den Städten und Ballungsräumen nachhaltig verbessert werden kann. So einigten sich die Parteien darauf, das für große Bauvorhaben im ÖPNV wichtige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) innerhalb der neuen Legislaturperiode schrittweise auf bis zu eine Milliarde Euro pro Jahr zu erhöhen. Darüber hinaus soll auch der vom Bund beschlossene Fonds für nachhaltige Mobilität in den Kommunen nicht nur einmalig aufgelegt werden, sondern dauerhaft zur Verfügung stehen. Der eine Milliarde Euro umfassende Fonds dient dazu, Maßnahmen zu fördern, die der Verbesserung bei der Luftreinhaltung und dem Klimaschutz im städtischen Verkehr dienen.

B.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Markt und Kunde

Die VAG führt kontinuierliche Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Bevölkerung sowie eine Erhebung der Einschätzungen und Einstellungen zum ÖPNV durch. Mit durchschnittlich 219 ÖPNV-Fahrten pro Person und damit fünf Fahrten mehr als 2016 war erneut ein Anstieg der ÖPNV-Nutzung festzustellen. Der ÖPNV-Anteil erreicht mit 23 % den bislang höchsten gemessenen Wert. Gleichzeitig liegt der Pkw-Anteil mit 32 % auf bislang niedrigstem Niveau. Der Zufriedenheitsindex (Saldo aus Anteil zufriedener und unzufriedener Kundinnen und Kunden) mit dem Nürnberger ÖPNV liegt wie im Vorjahr bei +54. „Verkehr“ wird als wichtigstes kommunales Problem genannt. Die Folgewirkungen des Straßenverkehrs werden schlechter denn je beurteilt. Noch in keinem anderen Beobachtungsjahr fielen die Erwartungen bei Zielkonflikten in der Verkehrsplanung zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV durch die Priorisierung von Fußwegen, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln so umweltverbundorientiert aus.

Die nach einem im Jahr 2015 umgestellten mathematischen Verfahren auf Basis der Nutzungshäufigkeit der verkauften Fahrausweisarten im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ermittelte Gesamtzahl der Fahrgäste (Nürnberg mit Nachbarorten und U-Bahn Fürth) stieg um 1,4 % von 150 Mio. auf 152 Mio. Personen. Die Fahrgäste verteilten sich auf Regeltarif (133 Mio.), Schwerbehindertenbeförderung (11 Mio.) und Sonstige (8 Mio.).

Die VAG ermittelt zudem auf Basis von statischen Zählanlagen in allen U-Bahnhöfen jährlich Fahrgastzahlen. Die statischen Zählrichtungen in der U-Bahn weisen für das Jahr 2017 einen Fahrgastzuwachs von 1,5 % gegenüber dem Vorjahr aus.

Zum 1. Januar 2017 wurden die Preise im VGN angepasst. Grundlage war der vom VGN jährlich berechnete ÖPNV-spezifische Warenkorbindex, der für 2017 eine durchschnittliche Kostensteigerung von 2,12 % prognostizierte. Die Aussetzung der Preiserhöhung der Wertmarke zum Nürnberg-Pass sowie der Aufschlag von 0,5 % zur Abschmelzung der Kosten früherer Verbundraumerweiterungen führten im Ergebnis für das Jahr 2017 zu einer VGN-weiten Preiserhöhung um durchschnittlich 2,58 %.

Die positive Verkaufsentwicklung, die unter anderem auf die bereits zum 1. Januar 2016 umgesetzten Maßnahmen aus dem Tarifprojekt der Stadt Nürnberg im Tarifgebiet Nürnberg/Fürth/Stein zurückzuführen ist, konsolidierte sich im Jahr 2017 auf höherem Niveau. Die Verkaufszahlen in den Fokusprodukten 9-Uhr-JahresAbo sowie bezuschusste Monatsmarken für selbstzahlende Schülerinnen und Schüler stiegen im Jahr 2017 weiter an, während im Kurzstreckensortiment leichte Rückgänge zu verzeichnen waren.

Auf Basis des bisherigen Neukunden-FirmenAbos wurde mit dem sogenannten „FirmenAbo ab 5“ ein Modell für kleine und mittlere Unternehmen entwickelt. In 2017 haben in einer Pilotphase 38 Firmen sowie 526 Abonnenten von der Ausweitung des Berechtigtenkreises profitiert. Der Anteil der Neukunden lag dabei bei rund 40 %.

Das in 2015 im VGN eingeführte Semesterticket wird von den Studierenden mit wachsendem Erfolg angenommen. Die Kaufquote des Zusatztickets stieg im Vergleich zum Einführungssemester 2015/16 im Wintersemester 2017/2018 um 7,24 Prozentpunkte auf 44,14 % der Berechtigten.

Insgesamt erhöhten sich die Verkehrserlöse inklusive Verkehrsnebenerlösen im Berichtsjahr im Vorjahresvergleich um 6,2 Mio. € (4,4 %) auf 147,2 Mio. €. Die öffentlichen Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderungen nahmen dabei um 4,0 % ab, die für den Schülerverkehr um 4,6 % zu.

Im Herbst 2017 konnte das Vertriebshintergrundsystem PTnova als Nachfolgesystem von PT120 erfolgreich eingeführt werden, welches unter anderem für die Umsetzung eines elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Basis bietet. Erste Tests zur Ausgabe/Umstellung von Abo-Produkten auf Chipkartenbasis verliefen in 2017 erfolgreich.

Die VGN-weite Fahrplanauskunft wurde im abgelaufenen Jahr hinsichtlich Nutzerfreundlichkeit sowie Datenqualität modernisiert. Verbindungsauskünfte werden nun mit Echtzeitinformationen versehen. Die Bereitstellung der Fahrplangrunddaten für weitere Publikationsformen erfolgt seit 2017 durch Anbindung der VAG als Mandant im VGN-Diva-Fahrplansystem.

Für die Linien 21, 30, 33, 36, 45, 49, 50, 58, 62, 69, 90, 97 und 98 wurden in 2017 die Liniengenehmigungen (wieder) erteilt. Die Neuerteilung der im März 2018 auslaufenden Konzession der Linie 82 wurde 2017 beantragt. Die Genehmigungsbehörde erteilt Liniengenehmigungen im Hinblick auf die bestehende Vertragslage mit der Stadt Nürnberg derzeit bis längstens zum 31. Dezember 2019.

Im Dezember 2016 wurde mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach „Am Wegfeld“ und dem Ringbuskonzept die größte Angebotsverbesserung des letzten Jahrzehnts eingeläutet und mit der Eröffnung der beiden neuen U-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring auf der Linie U3 im Mai 2017 erfolgreich abgeschlossen. Im Angebot wurde in Folge des Fahrplanwechsels 2016/2017 nochmals geringfügig nachgesteuert. Mit Inbetriebnahme des Busnetzes „Nürnberg West/Fürth“ wurde das Verkehrsangebot in den umliegenden Stadtteilen des neuen U-Bahn-Astes im Dezember 2017 zudem weiter verbessert und die Anbindung an das Verkehrsnetz in Richtung Nürnberg und Fürth sichergestellt.

Infrastruktur und Fahrzeuge

Mit Hilfe des Kommunalförderungsfonds wurde federführend durch die Stadt Nürnberg der Bahnhofsvorplatz umgebaut. Durch Gleisverlegungen sowie den Umbau der Bus- und Tramhaltestellen konnte die VAG zu einer barrierearmen Neugestaltung des Platzes bzw. der Haltestelleninfrastruktur beitragen. Dabei wurde das neue Haltestellendesign der VAG umgesetzt.

Die im Rahmen der Untersuchung der Betonlängsbalken festgestellte Chloridbelastung im Gleisbereich des U-Bahnhofs Plärrer konnte durch ein speziell entwickeltes Verfahren behoben werden. Das angewandte Verfahren machte im Vergleich zu konventionellen Instandsetzungen das physikalische Abtragen von Beton entbehrlich. Dadurch konnte der Regelfahrbetrieb bei gleichzeitigen Kosteneinsparungen gewährleistet werden.

Auf der Linie U1 wurden umfangreiche Baumaßnahmen zur Sanierung des U-Bahnhofes Eberhardshof sowie zur Erneuerung der Beleuchtung an den Bahnhöfen Langwasser Mitte bis Langwasser Süd abgeschlossen.

Die Pflichtenheftphase zur technischen Umsetzung der von der VAG beauftragten neuen U-Bahnfahrzeuge des Typs G1 wurde im Mai 2017 abgeschlossen. Mit der Fahrzeugfertigung wurde zwischenzeitlich begonnen. Wichtige und sicherheitsrelevante technische Fertigungsbestandteile, wie Motoren und Schiebetritte, wurden auf Prüfständen der Hersteller vor Ort unter Begutachtung der VAG getestet.

Nach umfangreicher Modernisierung wurde Ende November das erste von insgesamt 40 zum Redesign vorgesehenen Straßenbahnfahrzeugen bei der VAG in Nürnberg angeliefert. Nach Abnahme durch die Aufsichtsbehörde wurde das Fahrzeug Anfang Februar 2018 wieder im Fahrgastbetrieb eingesetzt.

Um Verschleiß zu verringern und die Laufleistung der Räder von Schienenfahrzeugen langfristig zu erhöhen, wurde von der Firma Bombardier auf Basis von Strecken- und Fahrzeugdaten ein kundenspezifisch optimiertes Rad-/Schienenprofil entwickelt. Gleichzeitig soll die Maßnahme zu geringeren Geräuschemissionen führen. Die zur Umsetzung notwendige Installation der Fahrflächenkonditionierung an den ersten acht Fahrzeugen sowie die Umstellung der Radbearbeitung auf das neue Profil wurden in 2017 vorgenommen.

Beschlossen und umgesetzt wurde der Einbau von WLAN-Systemen in Fahrzeugen sowie an Haltestellen. Durch eine mit Fördermitteln der Bayerischen Staatsregierung gewährleistete Anschubfinanzierung erfolgte zunächst die Erstausrüstung der vier U-Bahnhöfe (Lorenzkirche, Hauptbahnhof, Messe, Flughafen) sowie der GT6N-Straßenbahnen. Darüber hinaus rüstete die VAG auf eigene Kosten ihre gesamte Busflotte aus. Die in Herstellung befindlichen G1-Fahrzeuge werden mit Fertigstellung ebenfalls bereits entsprechend ertüchtigt sein. Die neue WLAN-Infrastruktur erlaubt den Fahrgästen die kostenlose Internetnutzung.

Im April 2017 wurden die ersten acht Diesel-Gelenkbusse der Solaris Deutschland GmbH aus dem ersten Los der europaweiten Ausschreibung von insgesamt 28 Bussen in Betrieb genommen. Das zweite Los für sechs Gelenkbusse wurde bestellt. Die Fahrzeuge entsprechen dem neuesten Euro-6-Standard und sind dementsprechend umweltfreundlich.

Betrieb

Im Jahr 2017 konnte der Regelbetrieb ohne erhebliche Zwischenfälle erfolgreich abgewickelt werden.

Insgesamt konnte den Fahrgästen eine Verkehrsleistung von 20,0 Mio. Kilometer angeboten werden. Auf die U-Bahn entfielen davon 5,6 Mio. Kilometer, auf die Straßenbahn 3,0 Mio. Kilometer und auf den Busverkehr 11,4 Mio. Kilometer.

Umfangreiche und längerfristige Baumaßnahmen wie die Sanierung des U-Bahnhofs Eberhardshof, die Erneuerung der Beleuchtung im Abschnitt Langwasser Süd – Scharfreiterrig, der Umbau der Haltestellen am Hauptbahnhof oder die Erneuerungen der Straßenbahngleise in den Bereichen Tristanstraße und Finkenbrunn wurden durch Alternativ- und Ersatzverkehrskonzepte in ihrer negativen Wirkung auf die Fahrgäste so verträglich wie möglich gestaltet.

Umweltschutz

Die VAG investiert bei Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen weiter in umweltfreundliche Technologien. Bei den elektrischen Betriebsmitteln setzt die VAG weiterhin vollständig auf Ökostrom. Alle Erdgasbusse der VAG werden vollständig mit Bioerdgas und damit CO₂-neutral betrieben.

89,6 % der Busse entsprechen der Euro-5-/EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle)- oder der neuesten Euro-6-Abgasnorm für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge. Alle Busse sind nach Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO) geräuscharm. Dem Anspruch, Fahrgästen eine umweltschonende Alternative zum Pkw zu bieten, wird die VAG damit weiterhin gerecht. Anfang 2018 wurde erstmals ein lokal vollständig emissionsfreier Elektrobuss in Betrieb genommen. Der entstehende CO₂-Ausstoß pro Person und Kilometer liegt bei VAG-Fahrzeugen deutlich unter dem entsprechenden Pkw-Wert. Mit dem komplett CO₂-frei gewonnenen Ökostrom aus Wasserkraft ist die CO₂-Bilanz bei U-Bahn und Straßenbahn weiterhin neutral.

Mit der Elektrifizierung ihres Fuhrparks folgt die VAG der übergeordneten Konzernstrategie, die Klimaschutzziele zu erreichen. 15 als Dienstfahrzeuge genutzte Pkws wurden in 2017 durch elektrogetriebene Fahrzeuge ersetzt.

B.3 PERSONAL

Im Jahr 2017 beschäftigte die VAG im Durchschnitt 1.758 Mitarbeiter (Vorjahr 1.769) und 31 zur Berufsausbildung Beschäftigte (Vorjahr 32).

Die Herausforderungen des demografischen Wandels rücken näher. Bis 2030 scheidet ein relevanter Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus und geht in den Ruhestand. Die qualitative und quantitative Personalplanung und das Demografiemanagement helfen dabei, dieser Entwicklung aktiv zu begegnen. Neben einer Erhöhung der Zahl der Auszubildenden zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) von neun auf zwölf in 2016, wird zusätzlich ab 2018 der neue Ausbildungsberuf Kfz-Mechatroniker/-in eingeführt.

Für die anstehende Betrauung und damit einhergehenden Veränderungen der Beteiligungsverhältnisse bei der Erlanger Stadtbus GmbH (ESBG) und der infra fürth verkehr service gmbh, ehemals Städte-Bus-Gesellschaft Fürth Nürnberg mbH (SBG), wurden betriebliche Regelungen mit der Mitbestimmung vereinbart und abgeschlossen. Diese dienen dem Ziel, bei einem Übergang von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf die ESBG und SBG die materiellen Konditionen zu gewährleisten.

Erklärung zur Unternehmensführung

In Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtungen gemäß § 289f Abs. 4 HGB gibt die VAG nachfolgende Erklärung zur Unternehmensführung ab:

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Zielgrößen und Fristen für die Erhöhung des Frauenanteils erreicht. Im Aufsichtsrat waren am 30. Juni 2017 14,3 %, im Vorstand 0 % Frauen vertreten.

Für die nächste Stufe bis 30. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat für sich selbst sowie für den Vorstand die Beibehaltung des aktuellen Frauenanteils beschlossen.

Auch in den ersten beiden Führungsebenen (Bereichsleiter- und Abteilungsleiter-ebene) unterhalb des Vorstands sind die festgelegten Zielgrößen erreicht worden. Der Frauenanteil ist hier sogar höher als in der Gesamtbelegschaft. Am 30. Juni 2017 waren in der ersten Führungsebene 10,0 %, in der zweiten Führungsebene 16,0 % Frauen vertreten.

Für die nächste Stufe bis 30. Juni 2022 hat der Vorstand jeweils eine Bandbreite als Zielgröße beschlossen. Diese beträgt für die erste Führungsebene zwischen 10,0 und 20,0 %, für die zweite Führungsebene zwischen 16,0 und 20,0 %.

B.4 LAGE

Insgesamt lag die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Abschluss des Geschäftsjahres 2017 deutlich über den Erwartungen.

Ertragslage	2017	2016	Veränderung*	
	T€	T€	T€	%
Umsatzerlöse	168.972	163.323	5.649	3,5
Sonstige Erträge	12.686	13.851	– 1.165	– 8,4
Materialaufwand	– 69.568	– 69.638	70	0,1
Personalaufwand	– 107.016	– 95.954	– 11.062	– 11,5
Abschreibungen	– 22.440	– 21.700	– 740	– 3,4
Sonstige Aufwendungen	– 40.484	– 36.223	– 4.261	– 11,8
Finanzergebnis	– 11.950	– 12.514	564	4,5
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	– 69.800	– 58.855	– 10.945	– 18,6

* Ergebnisverschlechterung –
Ergebnisverbesserung +

Die **Umsatzerlöse** erhöhten sich im Berichtsjahr auf 168.972 T€. Die Erhöhung ist auf die Tarifanpassung sowie die gestiegenen Fahrgastzahlen zurückzuführen. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen um 5,4 % auf 133.661 T€. Die sonstigen Umsatzerlöse verminderten sich um 2,4 % auf 21.789 T€.

Die **sonstigen Erträge** weisen gegenüber dem Vorjahr geringere periodenfremde Erträge aus, insbesondere geringere Erträge aus Anlagenabgängen.

Die leichte Verringerung des **Materialaufwands** ergab sich aus verminderten bezogenen Leistungen.

Die Erhöhung des **Personalaufwands** ist im Wesentlichen auf die zinsbedingte Zuführung der Pensionsrückstellung in Höhe von 7.457 T€ und die Tarifierhöhung ab 1. Mai 2017 zurückzuführen.

Die planmäßigen **Abschreibungen** stiegen im Geschäftsjahr 2017 um insgesamt 740 T€ oder 3,4 % an.

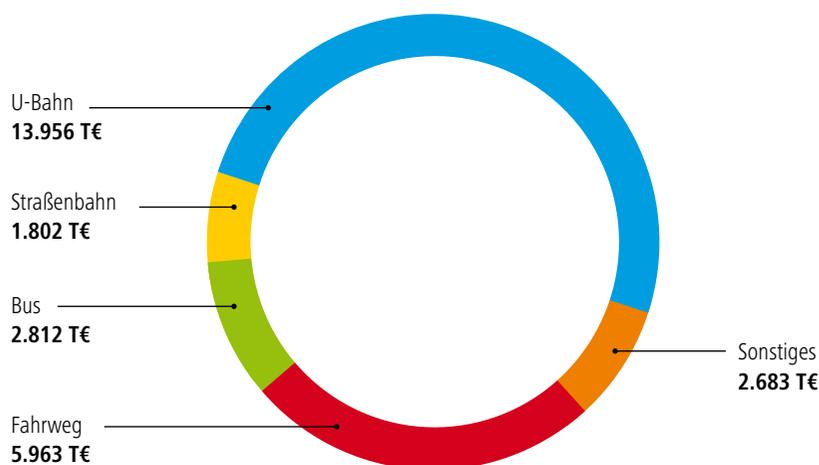
Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** nahmen im Geschäftsjahr um 4.200 T€ zu. Dies ist hauptsächlich durch die erhöhte Zuführung zur Rückstellung für die Korrektur der Verbundeinnahmen und höherer anderer Dienst- und Fremdleistungen bedingt.

Das **negative Jahresergebnis** und somit der Zuschussbedarf erhöht sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund des Zinseffekts aus den Pensionsrückstellungen um 10.928 T€ auf 69.913 T€. Dieses wird auf Basis des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags von der Muttergesellschaft StWN ausgeglichen.

Im Geschäftsjahr fällt das negative EGT um 17,2 % besser aus als das geplante Ergebnis. Hauptgrund für diese Ergebnisverbesserung sind die höheren Fahrgelderlöse und die höheren Erträge aus den Auflösungen von Rückstellungen.

Investitionen

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen und abzüglich der erhaltenen Zuschüsse beträgt 27.216 T€.



Die Investitionen 2017 entfielen im Wesentlichen auf den Geschäftsbereich U-Bahn. Sie betreffen vor allem Anzahlungen für 21 U-Bahnfahrzeuge des Typs G1 und nachträgliche Kosten für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Thon bis „Am Wegfeld“. Des Weiteren wurden acht Niederflur-Gelenkbusse angeschafft und Anzahlungen für die Beschaffung eines Elektrobusses geleistet.

Insgesamt erhielt die VAG im Jahr 2017 Zuschüsse in Höhe von 4.939 T€ nach dem BayGVFG, 498 T€ gemäß dem BayÖPNVG und 151 T€ vom Freistaat Bayern (Reg. BayernWLAN). Die Investitionszuschüsse werden von den Investitionen des laufenden Geschäftsjahres abgesetzt.

Liquidität

Die finanzielle Entwicklung der Gesellschaft wird anhand einer Kapitalflussrechnung dargestellt:

	31.12.2017
	T€
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	– 48.990
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	– 36.164
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	69.012
Veränderung des Finanzmittelfonds	– 16.142
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	33.063
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	16.921
<i>davon kurzfristige Kreditaufnahmen</i>	– 11.619

Im negativen **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** wirken sich neben dem höheren negativen Periodenergebnis vor allem die Zunahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Abnahme der Rückstellungen aus. Der negative **Cashflow aus der Investitionstätigkeit** ist insbesondere Folge der Anzahlungen für die U-Bahn-Beschaffung sowie die kurzfristigen Finanzmittelanlagen im Rahmen des Cash-Pools. Im **Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit** sind im Wesentlichen der Verlustausgleich 2016 der StWN, die Aufnahme eines Darlehens zur Finanzierung der geleisteten Anzahlungen für die U-Bahn-Beschaffung sowie die planmäßige Tilgung der Darlehensverbindlichkeit enthalten.

Der **Finanzmittelfonds** in Höhe von 16.921 T€ (Vorjahr 33.063 T€) besteht aus den flüssigen Mitteln von 28.540 T€ (Vorjahr 42.042 T€) abzüglich der kurzfristigen Hilfskreditlinie für die U-Bahn-Beschaffung in Höhe von 11.619 T€ (Vorjahr 8.979 T€). Durch die Ausgleichszahlungen der StWN ist die VAG in der Lage, ihre finanziellen Verpflichtungen zu tragen.

Die VAG ist in das Cash-Pooling der StWN eingebunden, über das die Liquidität gesteuert wird. Die Zahlungsfähigkeit ist damit sichergestellt. Es bestehen nicht in Anspruch genommene Kreditlinien von 107.481 T€.

Vermögenslage

	2017		2016	
	T€	%	T€	%
Vermögen				
Anlagevermögen	289.195	59,2	284.454	59,9
Langfristiges Umlaufvermögen	5.141	1,1	21	0,0
Kurzfristiges Umlaufvermögen	165.962	33,9	147.924	31,1
Flüssige Mittel	28.540	5,8	42.042	8,9
Rechnungsabgrenzungsposten	40	0,0	572	0,1
	488.878	100,0	475.013	100,0
Kapital				
Eigenkapital	89.860	18,4	89.860	18,9
Langfristige Rückstellungen	246.953	50,5	245.404	51,7
Langfristiges Fremdkapital	31.904	6,5	34.404	7,2
Kurzfristiges Fremdkapital	117.017	23,9	100.157	21,1
Rechnungsabgrenzungsposten	3.144	0,7	5.188	1,1
	488.878	100,0	475.013	100,0

Die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2017 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 13.865 T€ oder 2,9 % auf 488.878 T€. Aufgrund der über den Abschreibungen liegenden Investitionen stieg das Anlagevermögen gegenüber 2016 um 4.741 T€ oder 1,7 % vor allem in Folge der Anzahlungen für die U-Bahn-Beschaffung. Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital liegt bei 31,1 % (Vorjahr 31,6 %).

Das langfristige Vermögen ist durch langfristig zur Verfügung stehende Mittel gedeckt. Das kurzfristige Umlaufvermögen und die liquiden Mittel sind zu 60,2 % (Vorjahr 52,7 %) durch kurzfristiges Fremdkapital finanziert. Der Anstieg des kurzfristigen Umlaufvermögens resultiert überwiegend aus der höheren Forderung aus dem Verlustausgleich.

Am Ende des Geschäftsjahres betrug die Eigenkapitalquote 18,4 % (Vorjahr 18,9 %).

Wesentliche Bestandteile der langfristigen Rückstellungen sind Pensionsrückstellungen in Höhe von 231.311 T€, Verpflichtungen aus der Korrektur der Verbundeinnahmen mit 6.253 T€, Personalarückstellungen in Höhe von 4.491 T€ sowie Ausbaupflichtungen in Höhe von 2.643 T€.

Das kurzfristige Fremdkapital setzt sich unter anderem zusammen aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (70.344 T€), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (7.878 T€), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (7.223 T€), sonstigen Verbindlichkeiten (17.163 T€) sowie aus Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten (13.906 T€). Der Anstieg begründet sich im Wesentlichen mit der aufgenommenen Zwischenfinanzierung für die geleisteten Anzahlungen zur U-Bahn-Beschaffung und der Verpflichtung aus dem VGN-Einnahmenausgleich.

Bei der Beurteilung der Vermögens- und Kapitalstruktur ist die wirtschaftliche Einbindung der VAG in den StWN-Konzern zu berücksichtigen. Durch den Verlustausgleich der StWN und die Verlustübernahmen der Stadt Nürnberg ist die Vermögensstruktur als ausreichend zu bewerten.

C PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Prognosebericht

Zum 1. Januar 2018 wurde die verbundweite Tariffortschreibung auf Grundlage der Atzelsberger Beschlüsse wirksam. Basis bildet ein VGN-spezifischer Warenkorb. Die durchschnittliche preisbedingte Kostensteigerung aller Verbundunternehmen von 2017 auf 2018 wird mit 2,54 % beziffert. Gemäß der Neuregelung des Zuschlags auf den ÖPNV-Warenkorbindex wird ein Zuschlag auf den Kostenindex in Höhe von 0,5 % gewährt. Durch diesen Zuschlag sowie den die Indexhöhe geringfügig mindernden Effekt der Nichtberücksichtigung der Einzelfahrkarte Kind in der Tarifstufe K in der Preiskalkulation erfolgt insgesamt eine verbundweite Tarifierpassung um durchschnittlich 3,03 %. Die VAG geht für das Geschäftsjahr 2018 von einer entsprechenden Umsatzsteigerung aus.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wird im Geschäftsjahr 2018 mit einem negativen EGT in Höhe von 83,0 Mio. € gerechnet. Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2018 Investitionen von 67,5 Mio. €. Davon entfallen 56,7 % auf die Sparte U-Bahn, insbesondere für die Neubeschaffung von 21 U-Bahn-Fahrzeugen, deren Beauftragung im November 2015 erfolgte. Weitere Investitionen entfallen mit 18,7 % auf den Bereich Straßenbahn, 13,3 % auf den Geschäftsbereich Fahrweg, 7,8 % auf den Bereich Bus und 3,5 % auf sonstige Projekte.

Die VAG rechnet für 2018 mit rund 7,4 Mio. € Zuschüssen der öffentlichen Hand. Die Finanzierung über Abschreibungen wurde mit rund 23,9 Mio. € geplant. Die Neubeschaffung der U-Bahn-Fahrzeuge wird im Wesentlichen durch Fremdfinanzierung erfolgen. Die Förderquote des ÖPNV durch die öffentliche Hand variiert dabei je nach Investitionsmaßnahme.

Mit erfolgreichem Abschluss der in 2017 begonnenen Testphase zur Einführung elektronischer Tickets im VGN (eTicket) sollen im ersten Halbjahr 2018 die ersten chipkartenbasierten Zeitkarten ausgegeben werden. Neu abgeschlossene oder sich verlängernde Abonnements werden dazu schrittweise in den Echtbetrieb überführt.

Durch das Projekt „Digitalisierung im Fahrdienst“ können künftig Kommunikationsprozesse, interne Zusammenarbeit sowie Ausbildungsmethoden optimiert werden. Mit Aufwandsverringerung bei der Medienerstellung (Zugbegleitkarten, Anweisungen, etc.) soll wirtschaftlicher Nutzen generiert werden. Dafür sollen u. a. Smartphones/Tablets für den Fahrdienst bzw. fahrdienstnahe Funktionen eingeführt werden.

Die VAG hatte in 2017 erstmalig die Beschaffung eines batteriebetriebenen Elektrobusses ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die Solaris Deutschland GmbH. Die zugehörige Schnellladeeinheit, die gemeinsam mit dem Bus ausgeschrieben wurde, lieferte die Firma Siemens. Die Inbetriebnahme erfolgte im Januar 2018 mit dem Ziel, noch im ersten Quartal 2018 den Linienbetrieb aufnehmen zu können. Das Fahrzeug hat eine Batteriekapazität von 240 kWh und soll damit eine Reichweite von rund 200 Kilometern im Linieneinsatz erreichen. Der Einsatz erfolgt im gesamten Liniennetz der VAG auf Kursen, die mit dieser Reichweite abgedeckt werden können. Die Ladung erfolgt ausschließlich auf dem Betriebshof der VAG.

Aufgrund der sich positiv entwickelnden Rahmenbedingungen, u. a. der öffentlichen Diskussion um Klimaschutz und nachhaltige Mobilität zu Gunsten des ÖPNV sowie der aktuell positiven Entwicklungen am Markt, ist von einer (weiteren) Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sowie der Kundenzufriedenheitswerte auszugehen.

Risikomanagement sowie Chancen- und Risikobericht

Ziel des Risikomanagementsystems im VAG-Konzern ist es, frühzeitig Abweichungen vom geplanten Ergebnis sowie bestandsgefährdende Situationen zu erkennen, um rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Die Anweisung „Kaufmännische Steuerung“ regelt für den VAG-Konzern den Umgang mit externen und internen Risiken und damit auch mit liquiditätswirksamen Chancen und Risiken.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Risikomanagementprozess sind die Feststellung des Risikokapitals und dessen Aufteilung sowie die Festlegung der Risikolimits für die einzelnen unternehmerischen Teilaktivitäten. Weiterer wesentlicher Bestandteil ist das damit verbundene mehrstufige EGT-Vorwarnstufenkonzept, durch das die Veränderungen in der Risikosituation deutlich aufgezeigt werden und somit die Möglichkeit zur rechtzeitigen Gegensteuerung gegeben ist.

Die VAG unterliegt mit ihren unternehmerischen Aktivitäten allgemeinen und branchenspezifischen Chancen und Risiken, welche grundsätzlich gegeneinander abgewogen werden müssen. Die Risiko- und Chancenidentifikation sowie deren Bewertung finden systematisch und fortlaufend statt. Die Dokumentation aller identifizierten Risiken und Chancen inklusive Gegenmaßnahmen erfolgt in einer zentralen Datenbank. Erfassten Risiken und Chancen werden statistische Verteilfunktionen und Eintrittswahrscheinlichkeiten zugeordnet. Die Gesamtheit der Risiken und Chancen wird unter Berücksichtigung der ihnen zugeordneten Verteilfunktionen und Eintrittswahrscheinlichkeiten mittels Simulationen aggregiert und bewertet. Ein regelmäßiges Berichtswesen an alle relevanten Empfänger ist implementiert. Betrachtungszeitraum ist das jeweils laufende Jahr sowie die fünf Planjahre des jeweils aktuell genehmigten mittelfristigen Wirtschaftsplans. Wesentliche Veränderungen einzelner Risiken und Chancen werden ad hoc berichtet.

Die Sicherstellung, Ausgestaltung und Optimierung des für den gesamten StWN-Konzern gültigen Risikomanagementsystems erfolgt durch das Zentrale Risikomanagement (ZRM), das dem Bereich Controlling der N-ERGIE Aktiengesellschaft zugeordnet ist. Zusätzlich ist die Funktion eines Risikobeauftragten installiert, der prozessunabhängig das Risikomanagementsystem überwacht und über direktes Berichtsrecht an den Vorstand verfügt.

Die wesentlichen Chancen und Risiken werden nachfolgend aufgeführt:

Politische und regulatorische Risiken

Die allgemeine Reduzierung der ÖPNV-Zuschüsse durch den Bund und die Verringerung der Landesmittel des Freistaats Bayern stellen die wesentlichen Risiken im politischen Umfeld dar. Daneben ergeben sich aus der Mitbenutzung der kommunalen Verkehrswege Risiken für das Verkehrsangebot und den Betriebsablauf. Weiterhin können sich Änderungen im EU-Recht maßgeblich auf die VAG auswirken, wie insbesondere aus der Entwicklung der Betrauung durch die Stadt Nürnberg und der damit verbundenen Direktvergabe der Verkehrsdienstleistungen. Gleiches gilt für die Betriebsführung Fürth sowie die Verkehrsleistungen in Erlangen und den Nachbarorten.

Kaufmännische Chancen und Risiken

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Erlöszuscheidung im VGN mit jeweils unmittelbarer Wirkung auf die Verkehrserlöse des Unternehmens bleiben die größten kaufmännischen Risikopotenziale. Einfluss auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen nehmen dabei das Verkehrs- und Tarifangebot sowie äußere Faktoren, wie zum Beispiel die Benzinpreise, die Bevölkerungsentwicklung oder verkehrspolitische Maßnahmen. Da die Endabrechnung der zunächst nur vorläufig durch den VGN zugeschiedenen Verkehrserlöse zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, ergeben sich durch die damit verbundenen rückwirkenden Korrekturen Risiken, die nicht nur im Abrechnungsjahr wirken, sondern auch Einfluss auf die Ergebnisse der Folgejahre sowie den aktuellen Einnahmenaufteilungsschlüssel des VGN haben.

Durch attraktivitätssteigernde Tarifmaßnahmen konnten die Erlössituation verbessert und die kaufmännischen Risiken verringert werden. Die Finanzierung des Onlineshops, die zu großen Teilen von den VGN-Gesellschaftern erfolgt, ist vorerst bis 2019 gesichert und könnte in den Folgejahren entfallen. Die Weiterentwicklung dieses Vertriebskanals birgt jedoch aufgrund seines hohen Automatisierungsgrades und der guten Kundenakzeptanz die Chance, zur Verbesserung des Ergebnisses beizutragen.

Technische Risiken

Um die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs bei technischen Störungen von Betriebsmitteln, Fahrzeugausfällen oder infrastrukturellen Änderungen gewährleisten zu können, wird durch geeignete Maßnahmen wie Wartung, vorausschauende Instandhaltung, einem Qualitätsmanagementsystem gemäß DIN ISO 9001 und der Vorbereitung mittels Notfallplänen aktiv gegengesteuert.

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Nach wie vor ergeben sich Risiken aus der unveränderten Niedrigzinsphase am Kapitalmarkt, durch die viele Banken für Barbestände mittlerweile Verwahrtgelte berechnen. Die Niedrigzinsphase wirkt sich auch auf die Versorgungssysteme der Unternehmen in Deutschland aus. Andererseits bietet der aktuell niedrige Marktzins die Chance, die Investitionskosten und den damit verbundenen Zinsaufwand aus der Kreditaufnahme so gering wie möglich zu halten.

Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erkennbar.

Nürnberg, 26. Februar 2018

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Bilanz zum 31. Dezember 2017 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Aktivseite	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
	TZ	T€	T€
A. Anlagevermögen	C.1		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		2.796	1.949
II. Sachanlagen		274.089	270.186
III. Finanzanlagen		12.310	12.319
		289.195	284.454
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		16.596	16.409
2. Unfertige Leistungen		530	662
		17.126	17.071
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	C.2		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		17.677	9.651
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		132.418	117.211
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.551	1.871
4. Sonstige Vermögensbestände		2.331	2.141
		153.977	130.874
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		28.540	42.042
		199.643	189.987
C. Rechnungsabgrenzungsposten		40	572
		488.878	475.013

Passivseite	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
	TZ	T€	T€
A. Eigenkapital	C.3		
I. Gezeichnetes Kapital		38.400	38.400
II. Kapitalrücklagen		30.000	30.000
III. Gewinnrücklagen			
1. Andere Gewinnrücklagen		21.460	21.460
		89.860	89.860
B. Rückstellungen	C.4		
1. Rückstellungen für Pensionen		231.311	228.801
2. Steuerrückstellungen		0	3
3. Sonstige Rückstellungen		29.548	35.175
		260.859	263.979
C. Verbindlichkeiten	C.5		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		102.219	93.079
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		7.907	9.131
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		7.223	4.546
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		503	314
5. Sonstige Verbindlichkeiten		17.163	8.916
		135.015	115.986
D. Rechnungsabgrenzungsposten		3.144	5.188
		488.878	475.013

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

	Anhang	2017	2016
	TZ	T€	T€
1. Umsatzerlöse	D.1	168.972	163.323
2. Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		- 132	- 404
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		1.011	1.137
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2	11.807	13.118
		181.658	177.174
5. Materialaufwand	D.3	- 69.568	- 69.638
6. Personalaufwand	D.4	- 107.016	- 95.954
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		- 22.440	- 21.700
8. Konzessionsabgabe		- 1.985	- 1.924
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	D.5	- 38.499	- 34.299
10. Finanzergebnis	D.6	- 11.950	- 12.514
11. Ergebnis der Geschäftstätigkeit		- 69.800	- 58.855
12. Ergebnis nach Steuern		- 69.800	- 58.855
13. Sonstige Steuern		- 113	- 130
14. Erträge aus Verlustübernahme		69.913	58.985
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2017 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

A ALLGEMEINE ANGABEN

Die Firma VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft mit Sitz in Nürnberg ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Nürnberg unter der Nummer HRB 1072 eingetragen.

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) für große Kapitalgesellschaften und ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt. Besonderheiten des öffentlichen Personennahverkehrs sind in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Strukturierung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren.

Die zur übersichtlicheren Darstellung in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen bzw. erläutert. Aus diesem Grund werden Davon-Vermerke ebenfalls im Anhang dargestellt. Die Ziffern in der Vorspalte der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung entsprechen denen der Erläuterungen im Anhang. Handelsrechtliche Wahlrechte wurden im zulässigen Umfang genutzt.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die Gewinn- und Verlustrechnung um die Position „Ergebnis der Geschäftstätigkeit“ (Nr. 11) ergänzt. Das Ergebnis stellt eine Steuerungsgröße dar.

B BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Anlagevermögen

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Abzug der planmäßigen Abschreibungen bilanziert. Die planmäßige Abschreibung erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Beachtung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer, beginnend im Zugangsmonat.

Den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen liegen im Wesentlichen folgende Nutzungsdauern zu Grunde:

	Nutzungsdauer in Jahren
Immaterielle Vermögensgegenstände	3 – 25
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5 – 99
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 75
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 25

Geleistete Anzahlungen sind zum Nominalwert und Anlagen im Bau sind mit den bisher angefallenen Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Bei den Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen sind in angemessenem Umfang Gemeinkosten berücksichtigt (aktivierte Eigenleistungen). Die erhaltenen Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der betroffenen Vermögensgegenstände abgesetzt. Geringwertige Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungskosten 150 €, aber nicht 410 € übersteigen, werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und Wertpapiere sind zu Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bei dauernder Wertminderung bewertet. Die unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen unverzinslichen Darlehen sind zum Barwert bilanziert.

Umlaufvermögen

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zum durchschnittlichen Einstandspreis unter Beachtung des Niederstwertprinzips aktiviert. Die unfertigen Leistungen sind mit den Herstellungskosten unter Einbeziehung angemessener Gemeinkosten bewertet.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nennwert bilanziert. Zweifelhafte oder uneinbringliche Forderungen werden wertberichtigt bzw. abgeschrieben. Das allgemeine Ausfallrisiko wird durch die pauschale Wertberichtigung der Forderungen berücksichtigt. Unverzinsliche Gehaltsvorschüsse werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Flüssige Mittel sind zum Nennwert ausgewiesen.

Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sind in Höhe der abzugrenzenden Beträge angesetzt.

Eigenkapital

Der Ansatz des Eigenkapitals erfolgt zum Nennwert.

Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren ermittelt. Grundlagen des Gutachtens sind die Richttafeln 2005G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und der durch die Deutsche Bundesbank bekannt gegebene Rechnungszinsfuß von 3,68 % (Vorjahr 4,01 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Laufzeit von 15 Jahren entspricht. Zudem sind ein Gehaltstrend von 2,5 % (Vorjahr 2,5 %) und eine Fluktuationsrate von 2,0 % (Vorjahr 2,0 %) berücksichtigt.

Der Rentenanpassung wird mit 1,7 % (Vorjahr 1,7 %) für allgemeine Versorgungen und mit 2,0 % (Vorjahr 2,0 %) für Einzelzusagen Rechnung getragen.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verpflichtungen und erkennbaren Risiken und sind mit dem nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag bilanziert. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Beihilfen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren, einem Rechnungszinsfuß von 2,8 % (Vorjahr 3,24 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen sieben Geschäftsjahre entspricht, und einem Gehaltstrend von 2,5 % (Vorjahr 2,5 %) bewertet. Alle weiteren langfristigen sonstigen Rückstellungen werden, entsprechend ihrer Restlaufzeit, mit dem von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst, die Dotierung erfolgte nach der Nettomethode.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag zum Bilanzstichtag passiviert.

Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten sind in Höhe der abzugrenzenden Beträge angesetzt (u. a. Fahrgeldeinnahmen).

C ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

C.1 ANLAGEVERMÖGEN

Die in der Bilanz zusammengefassten Posten des Anlagevermögens und ihre Entwicklung in 2017 sind in einem separaten Anlagegitter dargestellt.

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens handelt es sich um Anteile an Wertpapiersondervermögen (Mischfonds auf Basis von Renten und Aktien). Der Marktwert zum 31. Dezember 2017 beträgt insgesamt 18.361 T€ und liegt somit 7.304 T€ über dem Buchwert. Im Geschäftsjahr erfolgten keine Ausschüttungen.

C.2 FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Es handelt sich bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen um Forderungen gegen die Gesellschafterin aus dem Verlustausgleich in Höhe von 69.916 T€ (Vorjahr 58.985 T€) und um sonstige Forderungen in Höhe von 62.134 T€ (Vorjahr 57.887 T€). Daneben sind sonstige Forderungen gegen verbundene Unternehmen von 330 T€ (Vorjahr 339 T€) sowie aus Lieferungen und Leistungen von 41 T€ (Vorjahr 0 T€) enthalten.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 5.112 T€ (Vorjahr 0 T€) und die sonstigen Vermögensgegenstände von 29 T€ (Vorjahr 21 T€) haben eine Laufzeit von mehr als 1 Jahr.

C.3 EIGENKAPITAL

Das Grundkapital von 38.400 T€ ist eingeteilt in 75.000 nennwertlose Stamm-Stückaktien. Der rechnerische Wert ergibt 517 € je Stammstückaktie.

Die Kapitalrücklage in Höhe von 30.000 T€ enthält ausschließlich die Einstellung nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

C.4 RÜCKSTELLUNGEN

Mit den sonstigen Rückstellungen wird nach derzeitigem Kenntnisstand im ausreichenden Umfang Vorsorge für künftige Verpflichtungen und Risiken getroffen. Sie enthalten in der Hauptsache Risiken aus der Korrektur von Verbundeinnahmen, ungewisse Verbindlichkeiten aus dem Personalbereich, unter anderem Altersteilzeitverpflichtungen und Gleitzeitguthaben, sowie wirtschaftliche Risiken.

Der Unterschiedsbetrag aus dem Ansatz der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen nach Maßgabe des durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz nach Maßgabe des durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Jahren beträgt 25.656 T€.

C.5 VERBINDLICHKEITEN

	31.12.2017	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	102.219	70.344	31.875	21.875
<i>Vorjahr</i>	<i>93.079</i>	<i>58.704</i>	<i>34.375</i>	<i>24.375</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.907	7.878	29	0
<i>Vorjahr</i>	<i>9.131</i>	<i>9.102</i>	<i>29</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.223	7.223	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>4.546</i>	<i>4.546</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	503	503	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>314</i>	<i>314</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	17.163	17.163	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>8.916</i>	<i>8.916</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Steuern	1.131	1.131	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>1.131</i>	<i>1.131</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	195	195	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>203</i>	<i>203</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Gesamt	135.015	103.111	31.904	21.875
<i>Vorjahr</i>	<i>115.986</i>	<i>81.582</i>	<i>34.404</i>	<i>24.375</i>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten wie im Vorjahr ausschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 492 T€ (Vorjahr 309 T€) und sonstige Verbindlichkeiten von 11 T€ (Vorjahr 5 T€).

Für Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte aus der Lieferung von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

D ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**D.1 UMSATZERLÖSE**

	2017	2016
	T€	T€
Verkehrserlöse	147.183	141.009
Sonstige Umsatzerlöse	21.789	22.314
	168.972	163.323

Die Verkehrserlöse für den Busbetrieb Fürth sind in der Tabelle den sonstigen Umsatzerlösen zugeordnet. Die Umsatzerlöse entstanden ausschließlich im Inland. Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Umsatzerlöse in Höhe von – 878 T€ (Vorjahr 179 T€).

D.2 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 9.084 T€ (Vorjahr 10.287 T€) enthalten. Diese bestehen hauptsächlich aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen und Rückvergütungen nach dem Erneuerbaren Energiegesetz.

D.3 MATERIALAUFWAND

	2017	2016
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	27.177	26.975
Aufwendungen für bezogene Leistungen	42.391	42.663
	69.568	69.638

Diese Position enthält 561 T€ (Vorjahr 414 T€) periodenfremde Aufwendungen.

D.4 PERSONALAUFWAND

	2017	2016
	T€	T€
Löhne und Gehälter	80.328	77.931
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	26.688	18.023
<i>davon für Altersversorgung</i>	10.550	2.578
	107.016	95.954

D.5 SONSTIGER BETRIEBLICHER AUFWAND

In diesem Posten sind 410 T€ (Vorjahr 558 T€) periodenfremde Aufwendungen ausgewiesen, die im Wesentlichen Verluste aus Anlagenabgängen, Abschreibungen auf Forderungen sowie Mietaufwendungen beinhalten.

D.6 FINANZERGEBNIS

	2017	2016
	in T€	in T€
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	330	339
Erträge aus Beteiligungen	100	80
Beteiligungsergebnis	430	419
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	215	222
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	18	19
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 12.613	– 13.174
<i>davon: an verbundenen Unternehmen</i>	– 48	– 11
<i>Aufzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB</i>	– 9.477	– 9.968
Zinsergebnis	– 12.380	– 12.933
	– 11.950	– 12.514

E ERGÄNZENDE ANGABEN**E.1 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	davon gegenüber verbundenen Unternehmen	
	T€	T€
fällig 2018	4.424	664
fällig 2019 bis 2022	17.709	2.656
fällig nach 2022	4.501	664
	26.634	3.984
Bestellobligo für Investitionen des Sachanlagevermögens	106.787	
Gesamtbetrag	133.421	

Vorwiegend sind hier Pachtzinsverpflichtungen für die U-Bahn-Anlagen ausgewiesen. Bei den übrigen finanziellen Verpflichtungen handelt es sich um regelmäßig wiederkehrende Leistungsverpflichtungen, die sich aus dem laufenden Betrieb ergeben.

E.2 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Die Angaben nach § 285 Nr. 17 HGB erfolgen im Konzernabschluss der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

E.3 DURCHSCHNITTLICHER PERSONALSTAND NACH § 285 NR. 7 HGB

	2017	2016
Mitarbeiter	1.758	1.769
davon Teilzeitbeschäftigte	257	229
Zur Berufsausbildung Beschäftigte	31	32

E.4 BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSVERBINDUNGEN

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft ist in den Konzernabschluss der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg, (kleinster und größter Konsolidierungskreis) einbezogen. Der Konzernabschluss wird beim elektronischen Bundesanzeiger eingereicht.

Aufgrund der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Muttergesellschaft Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, einschließlich sämtlicher Töchter der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, wird die befreiende Wirkung gemäß § 291 HGB in Anspruch genommen und auf die Erstellung eines eigenen Konzernabschlusses verzichtet.

Die Beteiligungsunternehmen werden nachfolgend aufgezeigt:

Beteiligungsunternehmen und Unternehmensverbindungen 2017
Stand 31.12.2017

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital	Eigenkapital	Jahresergebnis
	in %	in T€	in T€
BSN Betriebsgesellschaft Schienenverkehr Nürnberg mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100	27	0 ¹
Bus Nürnberg BNG Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100	25	0 ¹
KVN Kommunalen Versicherungsdienst Nürnberg GmbH, Nürnberg	100	121	EAV ²
infra fürth verkehr service gmbh, Fürth (ehemals Städte-Bus-Gesellschaft Fürth Nürnberg mbH, Fürth)	51	24	2 ¹
PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH, Nürnberg	50	457	220 ³
ÖPNV Akademie Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	50	231	95 ³
Erlanger Stadtbuss GmbH, Erlangen	49	26	0 ³
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, Nürnberg	25,92	54	0 ³
beka GmbH, Köln	0,46	1.123	140 ³

¹ Jahresabschluss 2017 noch nicht von den Gesellschaftern festgestellt.

² Ergebnisabführungsvertrag

³ Jahresabschluss 2016

E.5 NACHTRAGSBERICHT

Nach Ende des Geschäftsjahres wurden keine Risiken oder Vorgänge von besonderer Bedeutung identifiziert, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich beeinträchtigen.

E.6 ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE DER GESELLSCHAFT**AUFSICHTSRAT****Vertreter der Anteilseigner:**

Christian Vogel	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Nasser Ahmed	Stadtrat und Student
Renate Blumenstetter	Stadträtin und Betreuerin
Thorsten Brehm	Stadtrat und Sozialwissenschaftler
Lorenz Gradl	Stadtrat und Bautechniker
Stephan Grosse-Grollmann	Stadtrat und Kulturschaffender
Marcus König	Stadtrat und Bankkaufmann
Andreas Krieglstein	Stadtrat und leitender Angestellter
Achim Mletzko	Stadtrat und Geschäftsführer
Konrad Schuh	Stadtrat und Justizvollzugsbeamter
Kilian Sendner	Stadtrat und Kaufmann i. R.
Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Soziologin

vom Stadtrat bestimmte Arbeitnehmervertreter:

Rainer Lehnemann	Betriebsratsvorsitzender der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Manfred Weidenfelder	Landesfachbereichsleiter ver.di

Vertreter der Arbeitnehmer:

Achim Gabor	freigestelltes Betriebsratsmitglied der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Andreas Gerstmeier	Omnibusfahrer
Peter Kohler	Fahrausweisprüfer/Fahrer
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer
Roland Müller	Omnibusfahrer
Jürgen Rötzer	freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Stefanie Sattler	freigestellte Schwerbehindertenvertreterin

VORSTAND

Josef Hasler
Vorsitzender des Vorstands und kaufmännischer Vorstand
Ressorts: Verkauf und Controlling, Wirtschaftsplanung
Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke
Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Vorsitzender des Vorstands der N-ERGIE Aktiengesellschaft

Tim Dahlmann-Resing
Vorstandsmitglied für Technik und Marketing
Ressorts: Steuerung Betrieb, Fahrweg, Marketing, Planung,
Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge

Karl-Heinz Pöverlein
Vorstandsmitglied für Personal- und Sozialfragen
Ressort: Fahrbetrieb und Service
Mitglied der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Städtische Werke
Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor der N-ERGIE Aktiengesellschaft

Die Gesamtbezüge der Mitglieder der Geschäftsführung betragen 572 T€.

Die Vergütungen des Vorstands betragen im Einzelnen für Herrn Josef Hasler Fixum 170 T€ sowie Sachleistungen 17 T€, für Herrn Tim Dahlmann-Resing Fixum 247 T€ sowie Sachleistungen 10 T€ und für Herrn Karl-Heinz Pöverlein Fixum 119 T€ sowie Sachleistungen 9 T€. Zudem bestehen Pensionszusagen von 1.032 T€, die unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen werden.

Frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebene erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 520 T€. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind 2.264 T€ zurückgestellt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erhielten Aufwandsentschädigungen von 41 T€.

Nürnberg, den 26. Februar 2018
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft



Josef Hasler



Tim Dahlmann-Resing



Karl-Heinz Pöverlein

Entwicklung des Anlagevermögens für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Vermögensgruppe	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwerte		
	Stand am 01.01.2017	Zugang	Abgang	Um- buchung	Stand am 31.12.2017	Stand am 01.01.2017	Abschreibungen des Geschäftsjahres	./.. kumulierte Abschreibungen auf Anlagen- abgänge und Umbuchungen	Zuschreibungen des Geschäftsjahres	Stand am 31.12.2017	Stand am 31.12.2017	Stand am 31.12.2016
	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	6.201	1.084	20	778	8.043	5.034	571	7	0	5.598	2.445	1.167
2. Geleistete Anzahlungen	782	261	0	- 692	351	0	0	0	0	0	351	782
	6.983	1.345	20	86	8.394	5.034	571	7	0	5.598	2.796	1.949
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit												
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	9.957	0	0	0	9.957	5.789	186	0	0	5.975	3.982	4.168
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	47.366	4	0	11	47.381	33.399	818	0	0	34.217	13.164	13.967
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	789	0	0	0	789	749	4	0	0	753	36	40
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	142	67	0	0	209	54	3	0	0	57	152	88
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	1.583	144	0	1	1.728	266	54	0	0	320	1.408	1.317
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Steuerungsanlagen	117.792	4.862	103	612	123.163	62.281	4.728	102	0	66.907	56.256	55.511
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	331.964	1.632	2.747	357	331.206	211.012	13.494	2.747	0	221.759	109.447	120.952
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	9.599	434	6	54	10.081	7.449	313	6	0	7.756	2.325	2.150
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	38.871	1.507	550	150	39.978	29.515	2.269	548	0	31.236	8.742	9.356
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62.637	17.221	10	- 1.271	78.577	0	0	0	0	0	78.577	62.637
	620.700	25.871	3.416	- 86	643.069	350.514	21.869	3.403	0	368.980	274.089	270.186
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	76	0	0	0	76	0	0	0	0	0	76	76
2. Beteiligungen	92	0	0	0	92	0	0	0	0	0	92	92
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.057	0	0	0	11.057	0	0	0	0	0	11.057	11.057
4. Sonstige Ausleihungen	1.462	68	138	0	1.392	368	33	0	94	307	1.085	1.094
	12.687	68	138	0	12.617	368	33	0	94	307	12.310	12.319
Anlagevermögen	640.370	27.284	3.574	0	664.080	355.916	22.473	3.410	94	374.885	289.195	284.454

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg:

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2017 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Nürnberg, den 11. April 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Kerstin Krauß
Wirtschaftsprüferin



Claus Röger
Wirtschaftsprüfer



Bericht des Aufsichtsrats

Aktivitäten des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat die Maßnahmen des Vorstands während des Geschäftsjahres 2017 entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben überwacht und eng begleitet. Er hat sich regelmäßig und umfassend über die Entwicklung und die Lage der Gesellschaft und ihrer Beteiligungsunternehmen in den Aufsichtsratsitzungen sowie durch schriftliche Berichte unterrichten lassen und Einblick in die Geschäftsführung genommen. Er wurde über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und hat darüber mit dem Vorstand beraten. Wichtige geschäftliche Einzelvorgänge wurden erörtert und die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegten Geschäfte behandelt.

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag zustehenden Überwachungsfunktionen ausgeübt und die ihm obliegenden Entscheidungen nach ausführlichen Beratungen getroffen.

Im Geschäftsjahr 2017 trat der Aufsichtsrat zu drei ordentlichen Sitzungen zusammen. Außerdem fanden zwei Sitzungen des Vergabeausschusses statt.

Jahresabschluss

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 und der Lagebericht wurden von der PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Nürnberg, geprüft. Der Auftrag zur Durchführung der Prüfung wurde in der Hauptversammlung am 29. Mai 2017 beschlossen und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats erteilt. Der Prüfungsbericht wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats ausgehändigt.

Der Abschlussprüfer war bei der Jahresabschlussberatung des Aufsichtsrats am 11. Juni 2018 anwesend. Die Prüfungen haben nach seinem abschließenden Ergebnis keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben. Der Jahresabschluss wurde mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 geprüft. Er billigte den Jahresabschluss, der damit gemäß § 172 Aktiengesetz festgestellt ist, sowie den Lagebericht.

Dank an Vorstand, Betriebsrat und Unternehmensangehörige

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der VAG für ihren Einsatz und die geleistete Arbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr und spricht hierfür seine Anerkennung aus.

Nürnberg, 11. Juni 2018



Christian Vogel

Vorsitzender des Aufsichtsrats

