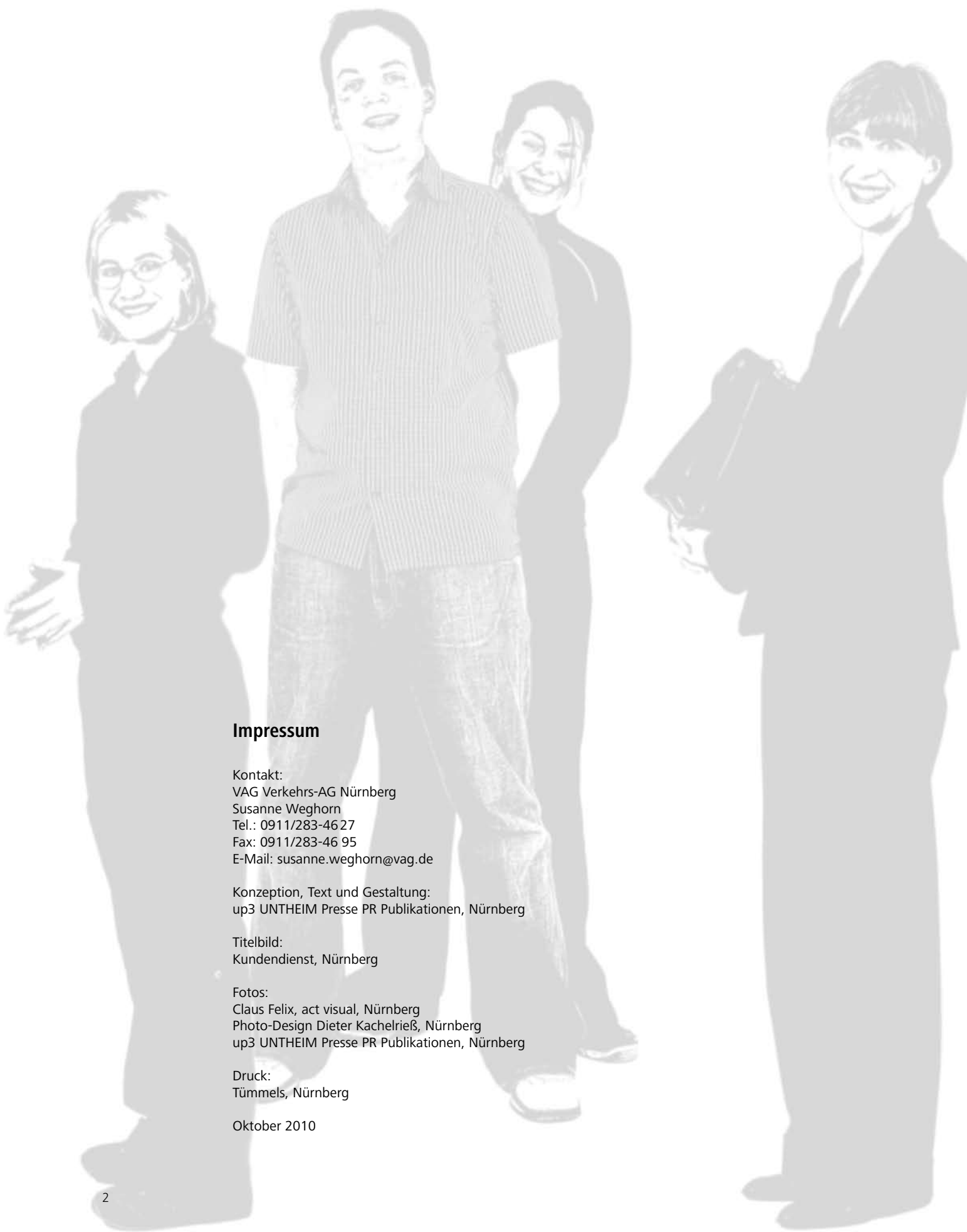




Für Nürnberg und die Region übersteigt der Nutzen des öffentlichen Nahverkehrs dessen Kosten bei Weitem.

Wer mit Bussen und Bahnen fährt, profitiert auch ganz persönlich von guter Leistung zu einem fairen Preis.



Impressum

Kontakt:
VAG Verkehrs-AG Nürnberg
Susanne Weghorn
Tel.: 0911/283-4627
Fax: 0911/283-46 95
E-Mail: susanne.weghorn@vag.de

Konzeption, Text und Gestaltung:
up3 UNTHEIM Presse PR Publikationen, Nürnberg

Titelbild:
Kundendienst, Nürnberg

Fotos:
Claus Felix, act visual, Nürnberg
Photo-Design Dieter Kachelrieß, Nürnberg
up3 UNTHEIM Presse PR Publikationen, Nürnberg

Druck:
Tümmels, Nürnberg

Oktober 2010

Vorwort

„Bus und Bahn sind mir zu teuer.“ Ein Satz, der einem hin und wieder zu Ohren kommt, oft ausgesprochen von Leuten, die nur gelegentlich fahren. Zwei Euro für eine Fahrt finden sie viel zu teuer, noch dazu, wenn sie diesen Preis auch noch hochrechnen auf einen Monat oder gar ein Jahr.

Wer allerdings regelmäßig mit dem Öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV unterwegs ist – und das sind rund 75 Prozent der Fahrgäste – kauft sich Zeitkarten. Und die kosten pro Fahrt wesentlich weniger, eine Monatskarte pro Tag beispielsweise 1,80 €. Je öfter man fährt, desto günstiger kommt jede Fahrt. Kunden mit Zeitkarten, die es mit einer Gültigkeit von bis zu einem Jahr gibt, können ja beliebig oft fahren. Zusätzlich bieten manche Angebote auch noch die Möglichkeit, eine ganze Pkw-Besatzung mitzunehmen. So profitiert der Fahrgast zusätzlich.

In dieser Broschüre nehmen wir Leistung, Fahrpreise und Finanzierung der VAG unter die Lupe.

Wir wollen aufzeigen, auf welchem anerkannt hohem Niveau die Dienstleistungen der VAG liegen, welchen Nutzen der ÖPNV in Nürnberg und der Region hat, wie ihn die Bürger annehmen oder annehmen könnten und wie sie ihn bewerten. Und schließlich wollen wir verdeutlichen, auf welchen finanziellen Füßen er steht.

Des Weiteren vergleichen wir Preise von Fahrkarten in Nürnberg mit denen in anderen deutschen Städten und mit Preisen der allgemeinen Lebenshaltung.

Per Saldo geht es darum auszuloten, inwieweit sich die Fahrpreise stärker am Leistungsniveau orientieren sollen oder können. Dies auch vor dem Hintergrund angespannter öffentlicher Haushalte, die ja wesentlich zur Finanzierung des ÖPNV beitragen.

Die verwendeten Daten stammen aus diversen Untersuchungen der Jahre 2007, 2008 und 2009.

Wir hoffen, dass wir mit diesen Betrachtungen auch Kritiker überzeugen können: Die VAG liefert einen anerkannt guten Service und verdient dafür auch einen fairen Preis.

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
im Oktober 2010

Mit sichtbarer Qualität

Der Wettbewerbsdruck auf die Verkehrsunternehmen nimmt zu. Dem begegnet die VAG aktiv, indem sie Projekte und Maßnahmen forciert, die ein erfolgreiches Verkehrsunternehmen auszeichnen.

Die VAG ist innovationsstark:
Mit dem Paralleleinsatz von automatischer und konventioneller U-Bahn betrieb sie ein weltweit einzigartiges Projekt.



Die VAG schont die Umwelt:
Straßen- und U-Bahnen sind mit modernen Systemen zur Energierückspeicherung (Bremsenergie) ausgerüstet, die allermeisten Busse erfüllen die Schadstoffnorm Euro 5. In Betriebsanlagen wie dem neuen Straßenbahnbetriebsbahnhof werden Regenwasser und Sonnenenergie genutzt, Dächer und Gleisbereiche begrünt.



Die VAG ist technisch up to date:
Ihr dynamisches Fahrgastinfosystem an stark frequentierten Haltestellen und Umsteigepunkten informiert mit rund 100 elektronischen Anzeigetafeln über die nächsten Abfahrten. Bedienungsfreundliche Automaten machen die Ticketwahl einfach, Überwachung per Video sorgt in Fahrzeugen und U-Bahn-Stationen für Sicherheit.



Aktiv auf einem schwierigen Markt

Die VAG macht alle mobil:

Bus- und Straßenbahnhaltestellen und Fahrzeuge sind behindertengerecht konzipiert, um Einstiegshürden nicht nur für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu senken.



Auch wirtschaftlich hat sich die VAG positiv entwickelt. Wie die Kennzahlen zeigen, greifen die Restrukturierungsmaßnahmen: Der Personalstand wurde verringert, der Aufwanddeckungsgrad erhöht.

| Betriebliche Kennzahlen* | 1998 | 2005 | 2009 |
|--------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Beschäftigte | 1.966 | 1.846 | 1.799 |
| Aufwanddeckungsgrad** | 64,7 % | 67,9 % | 75,1 % |
| Bedienungsgebiet | 330 km ² | 330 km ² | 330 km ² |
| Einwohner | 807.000 | 817.000 | 829.000 |
| Fahrgäste*** | 162 Mio. | 168 Mio. | 181 Mio. |
| Linienlänge | 662 km | 673 km | 841 km |
| U-Bahn-Doppeltriebwagen | 75 | 81 | 107 |
| Straßenbahn-Triebwagen | 49 | 52 | 50 |
| Omnibusse | 266 | 257 | 282 |

*) Gesamtes Bedienungsgebiet – Nürnberg, Fürth, Stein, Erlangen und Nachbarorte

**) Näheres zum Aufwanddeckungsgrad siehe Seite 10

***) Schlüssel nach VGN-Erhebung 2000

Gesellschaftliche Aufgaben des ÖPNV

Die VAG gewährleistet eine stadtverträgliche, umweltschonende und sichere Mobilität aller Bürger und steigert die Attraktivität von Stadt und Region. Das bestätigt eine Studie zum gesamtwirtschaftlichen Nutzen der VAG-Verkehrsleistungen im Jahr 2007.

Jeder Euro, mit dem die Stadt Nürnberg ihren ÖPNV jährlich bezuschusst, erbringt einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von 5 Euro. Denn zusätzliche Ausgaben beispielsweise für Straßenbau und -unterhalt, für Parkplätze oder die Reparatur von Umweltschäden bleiben erspart.



1 € für den ÖPNV steht für 5 € gesamtwirtschaftlichen Nutzen

Bei der VAG sind rund 1.800 Mitarbeiter beschäftigt. Durch die Bestellung von Lieferungen und Leistungen ergibt sich ein weiterer Beschäftigungseffekt von rund 1.800 Arbeitsplätzen in Nürnberg und dazu noch einmal rund 700 in der übrigen Metropolregion. Insgesamt sind das 4.300 Arbeitsplätze.

Wegen der öffentlichen Bezuschussung des ÖPNV wird hin und wieder der Ruf laut, das VAG-Angebot zu reduzieren.

Kürzungen würden aber Verlagerungen vor allem auf den Pkw bedeuten und entsprechende Ausgaben der Stadt nach sich ziehen. Die weiteren Folgen: mehr Stau, mehr Schadstoff, mehr Belästigung und damit eine Verschlechterung der Lebensqualität. Dabei wünschen die Bürger eigentlich eher den Ausbau des Bus- und Bahnangebots.



Auch wer nicht mit dem ÖPNV fährt, profitiert.

Nürnberg mobil

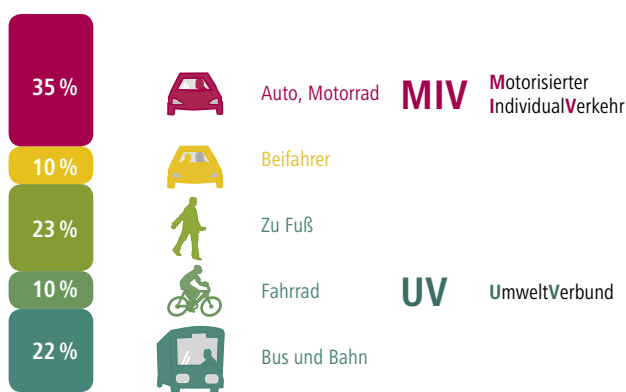
Jeder Mensch, so auch der Nürnberger, absolviert durchschnittlich etwa 1.000 Wege im Jahr. In Nürnberg, so das Münchner Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung Socialdata, entfallen davon rund 550 auf Wege, die zu Fuß, mit Rad, Bus und Bahn, also mit dem sogenannten Umweltverbund erledigt werden. Für die übrigen Wege nimmt man Auto oder Motorrad oder fährt dort mit.

Der Umweltverbund dominiert also in der Stadt.

Durchschnittlich nutzten die Bürger 2009 für 215 Wege Bus und Bahn. Das ist einer der höchsten ermittelten Werte, und auch bundesweit ein Spitzenergebnis. Bei über einer halben Million Einwohner summiert sich das auf knapp 110 Millionen Fahrten im Jahr. Das kommt auch der Umwelt zu Gute.

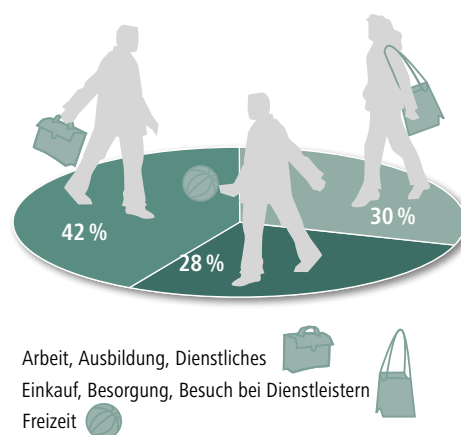
Busse und Bahnen wurden 2009 häufig für ausbildungs- und berufsbedingte Fahrten genommen. Rund ein Drittel aller Fahrten dienten Besorgungszwecken, ein gutes Viertel Freizeitaktivitäten.

Wahl der Verkehrsmittel 2009



Quelle: Socialdata

Fahrtzweck bei Bus und Bahn 2009



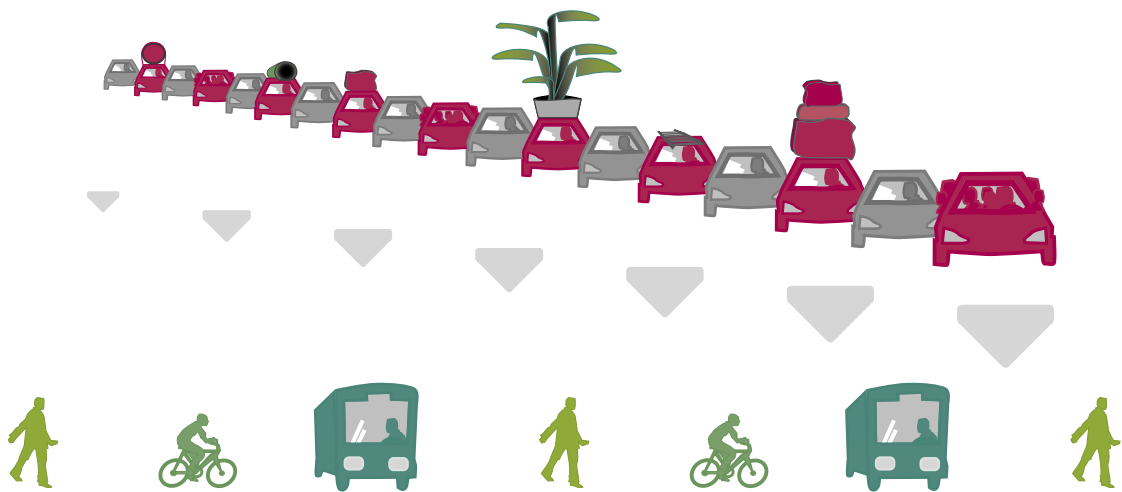
In den letzten zehn Jahren wurden 14 Prozent mehr Fahrten mit Bus und Bahn unternommen. Die Zahl der Fahrgäste und Fahrten könnte ruhig noch weiter zunehmen. Die VAG wirbt daher zum Beispiel bei vorhandenen und potenziellen Kunden in stadtteilbezogenen Service-Aktionen und einer breit angelegten Image-Kampagne, die beispielsweise die günstigen CO²-Werte des ÖPNV kommuniziert.

Auto immer ein Muss?

Wann das Auto wirklich nötig ist, hat Socialdata für das Jahr 2009 untersucht und ermittelt, dass mit jedem privaten Pkw durchschnittlich 507 Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen unternommen wurden.

Abgefragt wurde dabei, ob es für diese Wege auch ein ÖPNV-Angebot gegeben hätte, ob ein Fahrrad verfügbar gewesen wäre oder ob man zu Fuß hätte gehen können. Und es wurde nachgehakt, ob es Sachzwänge wie beispielsweise den Transport eines Großeinkaufs für die Pkw-Nutzung gab.

Das Resultat: Für 248 Wege, also fast die Hälfte der Autofahrten, hätten die Befragten mindestens eine der drei Alternativen Fuß, Rad oder Bus und Bahn gehabt.



In 137 Fällen, also einem guten Viertel der innerstädtischen Autofahrten, wären sie auch mit Öffentlichen Verkehrsmitteln weitergekommen.

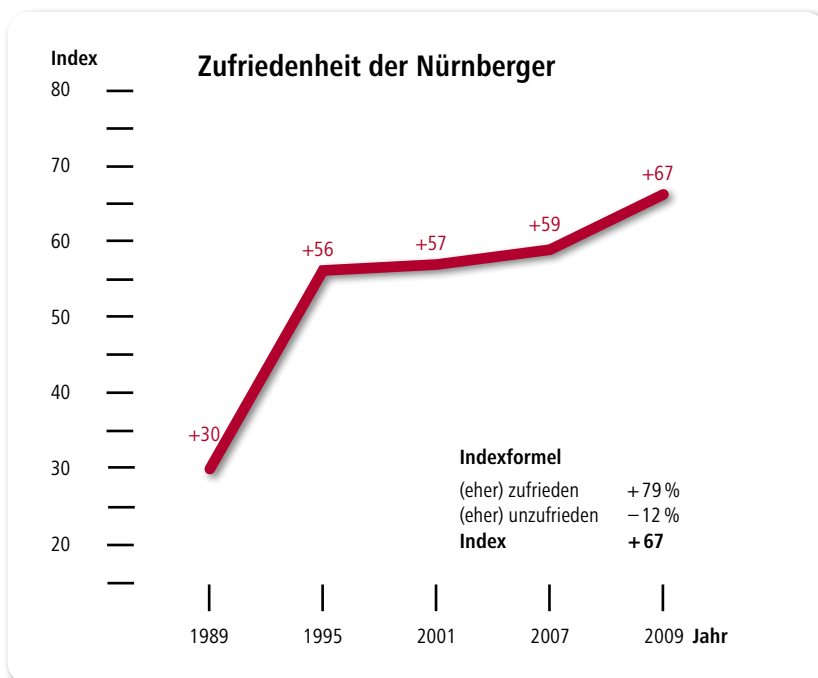
ÖPNV aus Sicht der Nürnberger

In ihren Mobilitätsstudien lässt die VAG regelmäßig die Zufriedenheit der Fahrgäste ermitteln. An den Ergebnissen ist dann immer wieder abzulesen, wo das Unternehmen steht und wann Handeln angesagt ist.

Beispiel „persönliche Sicherheit“: Sie ist im ÖPNV sehr hoch, wird aber subjektiv nicht so empfunden. Als Konsequenz investiert die VAG in Kameras und Notrufeinrichtungen und kommuniziert das auch.

Die allgemeine Zufriedenheit der Nürnberger mit ihrem innerstädtischen ÖPNV lag 2009 bei 79 Prozent: der beste Wert seit Beginn der Erhebungen vor 20 Jahren.

Die Marktforschungsergebnisse lassen sich auch in Form von Indices darstellen. Dabei wird vom Wert „zufriedene Kunden“ der Wert „unzufriedene Kunden“ abgezogen. Unschlüssige bleiben dabei außen vor.

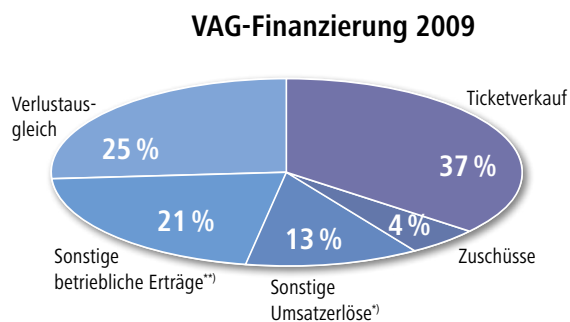


Wie gut die Nürnberger ihren ÖPNV finden, zeigt auch eine von der EU beauftragte Studie: Neun von zehn Befragten beurteilen ihn positiv.

Zufriedene Kunden fahren gern wieder mit der VAG und empfehlen sie auch gern weiter.

Finanzquellen der VAG

2009 deckten die betrieblichen Einnahmen die gesamten Aufwendungen der VAG zu 75 Prozent. Das bedeutet, dass die Fahrpreise sehr hoch subventioniert sind. Den Ausgleich muss die Stadt Nürnberg als VAG-Eignerin schultern. Der reine Fahrscheinverkauf trug mit 37 Prozent zur Finanzierung bei.



^{*)} V. a. Umsatzerlöse aus der Betriebsführung in Fürth und Erlangen

^{**)} V. a. Erlöse aus der Verrechnung von Konzernleistungen

Gewinn- und Verlustrechnung 2009

| | Mio. € |
|--|--------------|
| Aufwendungen | 264,3 |
| Finanzierung dieser Aufwendungen | |
| Ticketverkauf | 97,5 |
| Zuschüsse | 10,9 |
| Sonstige Umsatzerlöse ^{*)} | 34,1 |
| Sonstige betriebliche Erträge ^{**)} | 56,1 |
| Verlustausgleich | 65,7 |

Ticketverkauf 2009

| | Mio. € |
|-------------------------------------|-------------|
| Einzel-, Streifen- und TagesTickets | 39,2 |
| Allgemeine Zeitkarten | 46,8 |
| Ausbildung | 11,5 |
| Gesamt | 97,5 |

Weil der städtische Zuschuss möglichst niedrig gehalten werden soll und die staatliche Förderung z. B. für Schüler, Schwerbehinderte oder die Busbeschaffung zurückgeht, entsteht Finanzierungsbedarf. Entweder durch Kürzungen bei den Ausgaben oder durch Steigerungen bei den Fahrgeldeinnahmen.

Da die VAG bereits ein umfangreiches Restrukturierungsprogramm umsetzt und das Verkehrsangebot nicht gekürzt werden soll, ist die Ausgabenseite „ausgereizt“. Die Einnahmenseite rückt stärker in den Fokus.

Fahrscheinerlös im Städtevergleich

Um die wirtschaftliche Situation zu verbessern, hatte die Accenture Unternehmensberatung vor Jahren schon empfohlen, die Tarifergiebigkeit zu steigern. Ob es hier tatsächlich Potenzial gibt, überprüfte BSL Management Consult 2008.

Bei der Studie wurden die Fahrpreise in Nürnberg mit denen in 15 anderen deutschen Großstädten, darunter zwei ostdeutschen, verglichen (s. Seite 12).

Zudem untersuchten die Gutachter die Erlössituation in neun Großstädten, darunter auch Nürnberg. Kriterium für diese Auswahl war ihre hohe Kaufkraft. Ermittelt und verglichen wurden Markterfolg, Marktausschöpfung und Ertragskraft.

Markterfolg ist die durchschnittliche Einnahme pro Bürger im Bedienungsgebiet – die VAG lag mit 152 Euro pro Einwohner und Jahr über dem Durchschnitt von 141 Euro.

Marktausschöpfung meint die Zahl der Fahrten der Einwohner pro Jahr. Auch hier lag der VAG-Wert von 217 über dem Durchschnitt von 179.



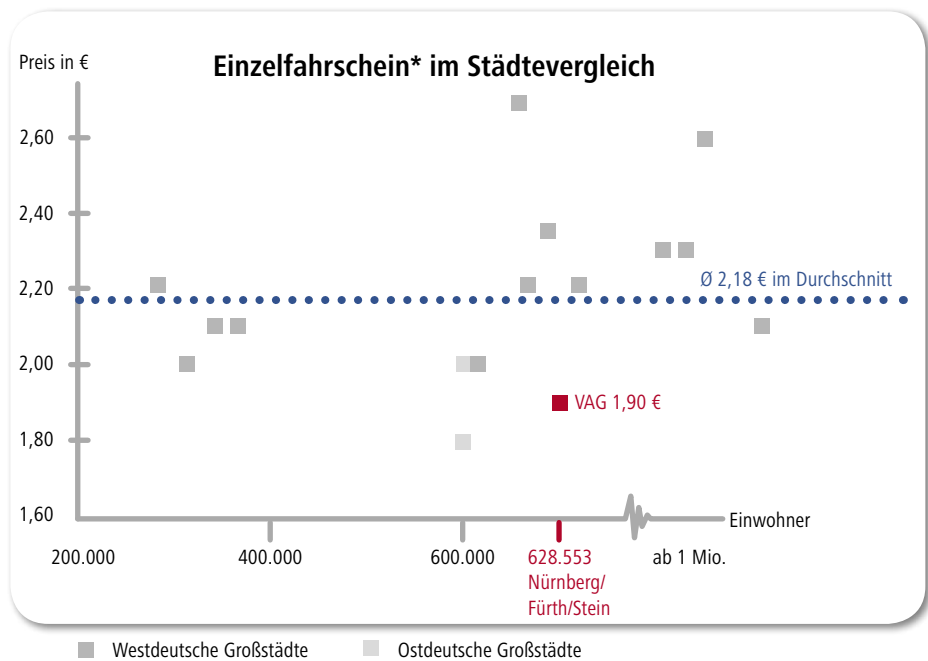
Beim verglichenen Durchschnittserlös pro Fahrgast liegt die VAG am unteren Ende der Skala. Da die Preise in Nürnberg offensichtlich niedrig sind und die Bürger viel fahren, ergibt sich der niedrigste Durchschnittswert bei der gemessenen Ertragskraft.

Um die Finanzsituation zu verbessern, empfehlen die Gutachter, die Fahrpreise anzuheben.

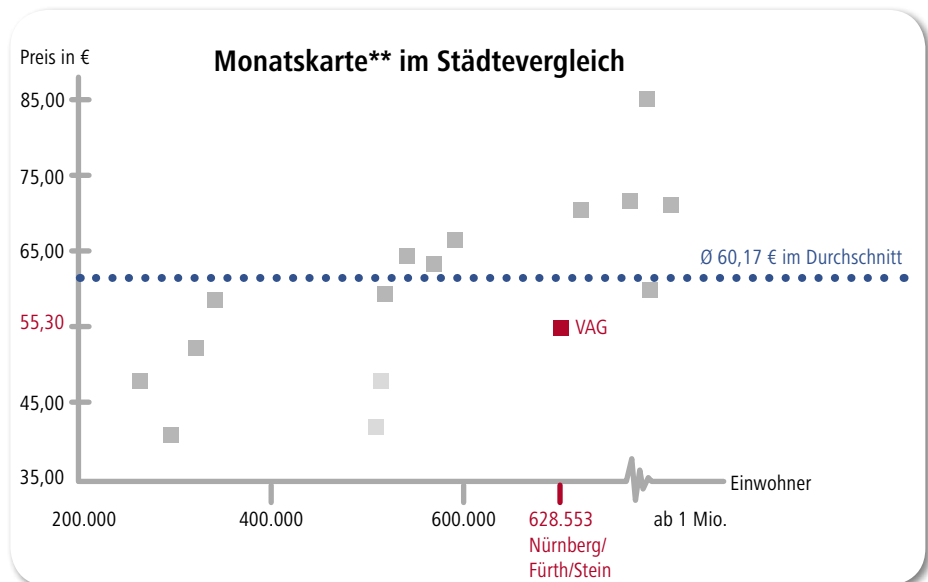
Zum Thema Preis

Wie die VAG bei den Preisen für Einzelfahr- und Zeitkarten positioniert ist, zeigt die BSL-Studie.

Der Durchschnittspreis der Einzelfahrkarten aller Städte liegt bei 2,18 €.



Der Durchschnittspreis der Monatskarten liegt bei 60,17 €. Die MobiCard ist also um 4,87 € günstiger. Berücksichtigt man die Zusatzleistungen der MobiCard, beträgt der Unterschied 9,01 € pro Ticket.



* Verglichen wurde hier der Preis der Tarifstufe 2 in Nürnberg/Fürth/Stein mit zuletzt 1,90 €

** Zum Vergleich stand die 31-Tage-MobiCard der Tarifstufe 2 in Nürnberg/Fürth/Stein.

Bei den Verkehrsunternehmen mit hohen Durchschnittspreisen wurde geprüft, ob Preissteigerungen hier zu Fahrgastverlusten geführt haben. Das konnte in keinem Fall nachgewiesen werden. Das zeigt: Auch hier ist Spielraum.

ÖPNV-Tag oder Bier

Wie stehen nun die VAG-Preise im Vergleich zu allgemeinen Lebenshaltungskosten da?

Eine Bratwurstsemmel kostet um die 2,00 €,
eine Halbe Bier im Lokal um die 3,00 €
und 1 Liter Benzin schwankt um die 1,40 €



Und hier die Tagespreise von VAG-Zeitkarten:

| Ticket | Monatspreis* | Preis pro Tag | |
|------------------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| | | Nutzung jeden Tag | Nutzung nur Mo–Fr |
| Persönliche 31-Tage-Karte | 54,40 | 1,81 | 2,72 |
| 9-Uhr-Mobi-Card | 48,10 | 1,60 | 2,41 |
| 31-Tage-MobiCard | 60,40 | 2,01 | 3,02 |
| Jahresabo | 43,00 | 1,43 | 2,15 |
| Jahresabo mit Ausschlusszeit | 34,60 | 1,15 | 1,73 |

* Preisstufe 2, Zonen 100/200, Nürnberg/Fürth/Stein

Preise in Euro, Stand 2010

Der Besitzer einer Zeitkarte fährt also zum Preis von 1 bis 2 Litern Benzin oder dem Preis einer Bratwurstsemmel einen Tag lang (und auch zeitweise in Begleitung) beliebig oft in Nürnberg, Fürth und Stein.

Wer Genaueres wissen will, kann es sich auf Heller und Pfening anzeigen lassen: Im Internet steht unter <http://www.vgn.de/mobilitaetsberater/> ein Preisrechner für individuelle Eingaben bereit.

Die ÖPNV-Preise halten auch beim Mobilitätsvergleich stand.



Fazit

Die VAG bietet ein hervorragendes Leistungsangebot – sie ist Mobilitätsdienstleister Nummer Eins in der Region.

Für Stadt und Region, Wirtschaft und Gesellschaft ist der Nutzen des ÖPNV eminent.

Die Bürger nehmen das Mobilitätsangebot überdurchschnittlich gut an. Und es ist noch Potenzial da: Für viele Wege, die bisher mit dem Pkw absolviert werden, könnte man genauso gut Bus und Bahn nehmen – ein Schwerpunkt für das VAG-Marketing.

Sehr hoch sind die Werte bei der abgefragten Kundenzufriedenheit – eine gute Basis zur Gewinnung neuer Fahrgäste.

Beim Blick auf die Finanzstruktur der VAG zeigt sich, dass auf der Einnahmenseite Maßnahmen notwendig werden.

Die VAG rechnet zwar in Zukunft mit weiter steigenden Fahrgastzahlen. Diese zusätzlichen Erlöse werden aber nicht ausreichen, um den Finanzbedarf zu decken.

Ein Preisvergleich mit anderen deutschen Städten bringt eine „strategische Ertragslücke“ bei der VAG an den Tag. Die Nürnberger Fahrpreise sind mit die niedrigsten.

Beim Preisvergleich mit Alltagsprodukten ist schnell festzustellen, wie billig ein ganzer „ÖPNV-Tag“ in Nürnberg eigentlich ist.

Die VAG möchte hier einhaken und die Diskussion über eine „leistungsgerechte Entlohnung“ einleiten.

Datengrundlage

- ▶ Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, Mobilitätsverhalten Stadt Nürnberg 2009
- ▶ Accenture Unternehmensberatung, Untersuchung zum Nürnberger ÖPNV-Modell, 2002
- ▶ BSL Management Consultants, Ertrags- und Tarifuntersuchung für die VAG, 2008
- ▶ KOSIS-Gemeinschaft Urban Audit, Die Lebensqualität in Nürnberg und Fürth im Deutschlandvergleich, 2010
- ▶ Geschäftsbericht der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft 2009
- ▶ Nutzen des ÖPNV in Nürnberg, Band 5 der Reihe Fakten & Daten der VAG, 2009



VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg
90338 Nürnberg

Hausanschrift:
Südliche Fürther Str. 5
90429 Nürnberg
Telefon: 0911/283-0
Telefax: 0911/283-4800
E-Mail: service@vag.de
Internet: www.vag.de

VAG *Überlegen bewegen.*