



Wirtschaftsfaktor VAG

Regionalwirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs in Nürnberg

Inhalt

Hintergrund	3
Zentrale Ergebnisse der Studie	4
Leistungen der VAG	6
Regionalwirtschaftliche Bedeutung	7
Kommunaler und gesellschaftlicher Nutzen	9
Fazit	13
Begriffserklärungen	14
Impressum	14

Hintergrund

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein zentraler Bestandteil der kommunalen Daseinsvorsorge. Busse und Bahnen sichern Mobilität, entlasten Straßen und tragen zur wirtschaftlichen Entwicklung von Städten und Regionen bei.

Ein leistungsfähiges Nahverkehrsangebot ermöglicht den Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildungsangeboten sowie Einrichtungen des täglichen Lebens. Damit verbessert es die Erreichbarkeit und stärkt die Attraktivität des Wirtschaftsraums.

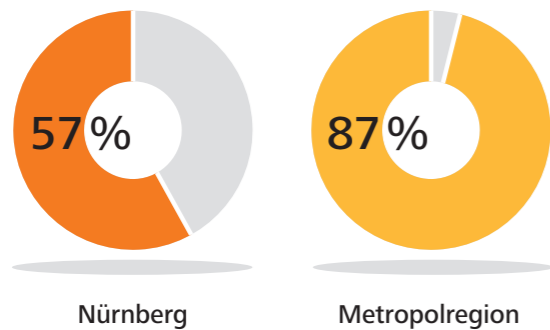
In der öffentlichen Diskussion wird der ÖPNV häufig vor allem unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet. Seine Wirkung geht jedoch weit darüber hinaus. Neben seiner Rolle für Mobilität und Standortentwicklung entstehen auch Effekte für Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung sowie öffentliche Haushalte.



Um diese regionalwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wirkungen der Verkehrsleistungen der VAG zu analysieren, wurde auf Basis des Geschäftsjahres 2024 eine Studie in Auftrag gegeben. Die Vorgehensweise der Untersuchung wird im Folgenden kurz dargestellt – beginnend mit den zentralen Ergebnissen.

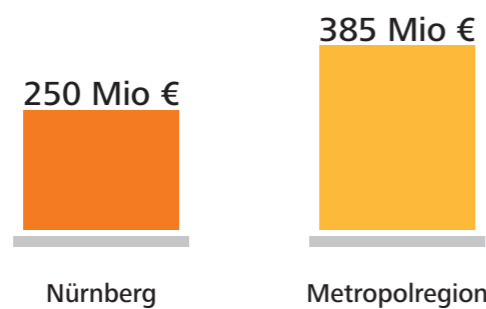
Zentrale Ergebnisse der Studie

REGIONALE WIRKUNG DER AUSGABEN



Von jedem Euro, den die VAG ausgibt, fließen rund 87 Cent in die Metropolregion, davon bleiben 57 Cent in Nürnberg. Mehr auf Seite 8

WERTSCHÖPFUNG FÜR STADT UND REGION



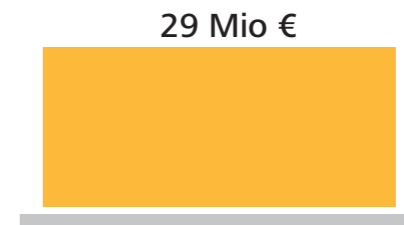
Die VAG löst in Nürnberg eine Wertschöpfung von knapp 250 Millionen Euro aus. In der Metropolregion steigt dieser Wert auf etwa 385 Millionen Euro. Mehr auf Seite 8

BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE



Für jeden Arbeitsplatz bei der VAG entsteht in Nürnberg nahezu ein weiterer. In der Metropolregion werden durch die wirtschaftliche Tätigkeit der VAG insgesamt über 4.100 Arbeitsplätze gesichert. Mehr auf Seite 8

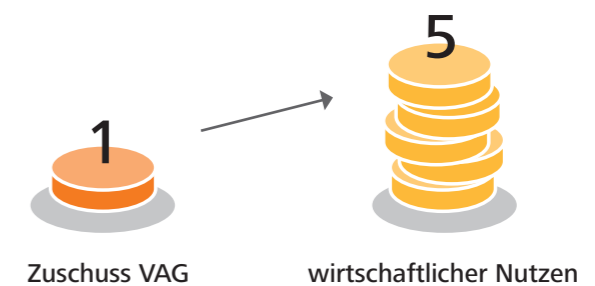
EINNAHMEN FÜR ÖFFENTLICHE HAUSHÄLTE



Steuereinnahmen in der Metropolregion

Auf die Geschäftstätigkeit der VAG gehen jährlich rund 29 Millionen Euro an Steuereinnahmen für die öffentlichen Haushalte des Freistaats Bayern und der Kommunen der Metropolregion zurück. Mehr auf Seite 8

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER NUTZEN DES ÖPNV



Im Reduktionsszenario zeigt sich: Bei einer deutlichen Verringerung des ÖPNV-Angebots entstehen gesamtwirtschaftlich erheblich höhere Kosten als eingespart werden. Im Falle einer hypothetischen Halbierung des ÖPNV-Angebots bringt ein Euro kommunaler Zuschuss an die VAG einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von über fünf Euro. Mehr auf Seite 12





Leistungen der VAG

Mobilitätsdienstleister für Nürnberg

Die VAG ist auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit dem ÖPNV in Nürnberg betraut. Sie ist der zentrale Mobilitätsdienstleister der Stadt und trägt wesentlich zur Daseinsvorsorge, zur Standortentwicklung sowie zur Lebensqualität bei.

Als Arbeitgeber beschäftigte die VAG zum Jahresende 2024 über 2.300 Mitarbeitende, davon mehr als 100 Nachwuchskräfte in Ausbildung oder Studium.

Attraktives Leistungsangebot

Das ÖPNV-Angebot der VAG umfasst ein eng vernetztes System aus U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien in Nürnberg sowie einzelne stadtgrenzüberschreitende Linien. Ergänzt wird es durch das Fahrradverleihsystem VAG_Rad in der Städteachse.

Insgesamt legten die Bahnen und Busse der VAG im Jahr 2024 rund 30 Millionen Kilometer zurück.

Hohe Nachfrage und steigende Nutzung

Die Verkehrsleistungen der VAG werden intensiv genutzt: Im Jahr 2024 beförderte die VAG mehr als 161 Millionen Fahrgäste – ein neuer Rekordwert.

Parallel dazu steigt die Bedeutung des ÖPNV im Mobilitätsmix. Rund ein Viertel aller Wege in Nürnberg werden inzwischen mit Bussen und Bahnen zurückgelegt.

Investitionen in die Zukunft

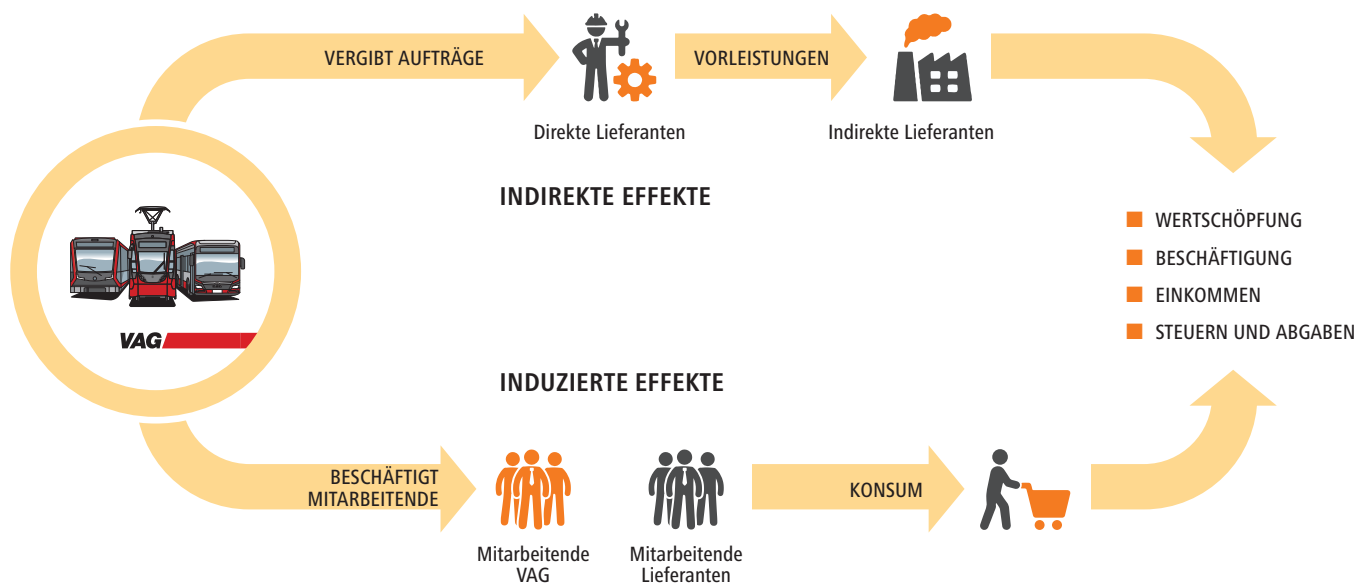
Die VAG investiert kontinuierlich in Infrastruktur, Fahrzeugtechnik und die Weiterentwicklung ihres Angebots. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei aktuell auf dem Ausbau der Straßenbahn sowie der schrittweisen Elektrifizierung des Busverkehrs bis jeweils etwa 2030. 2027 kommen zwei neue U-Bahnhöfe für die U-Bahn-Linie U3 hinzu.

Regionalwirtschaftliche Bedeutung

Die wirtschaftlichen Aktivitäten der VAG wirken weit über das Unternehmen hinaus. Ausgaben für Personal, Beschaffung und Investitionen lösen entlang regionaler Liefer- und Konsumketten zusätzliche Effekte aus.

WIRKUNGSEBENEN

DIREKTE EFFEKTE



Dabei werden drei Wirkungsebenen unterschieden:

- direkte Effekte durch die unmittelbare Geschäftstätigkeit der VAG
- indirekte Effekte bei Lieferanten und Dienstleistern
- induzierte Effekte durch Konsum aus Einkommen

Die Summe dieser Effekte zeigt die regionalwirtschaftliche Bedeutung der VAG. Die Ergebnisse werden getrennt für die Stadt Nürnberg und die Metropolregion Nürnberg ausgewiesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Nürnberg Teil der Metropolregion ist.

Wirtschaftlicher Impuls

Um zu ermitteln, in welchem Umfang die Ausgaben der VAG der regionalen Wirtschaft zugutekommen, werden die Zahlungsströme nach dem Sitz der jeweiligen Empfänger ausgewertet.

Das Ergebnis zeigt eine starke Verankerung vor Ort: In Nürnberg verbleiben rund 170 Millionen Euro, das entspricht etwa 57 Prozent der VAG-Ausgaben. In der Metropolregion sind es insgesamt knapp 260 Millionen Euro beziehungsweise 87 Prozent.

Hieran wird deutlich: Ein erheblicher Teil der wirtschaftlichen Impulse der VAG wirkt direkt in Nürnberg und der Metropolregion.

Wertschöpfung

Werden die durch die VAG ausgelösten wirtschaftlichen Impulse über alle Wirkungsebenen hinweg betrachtet, ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung von knapp 250 Millionen Euro in Nürnberg. Dieser Wert steigt in der Metropolregion auf etwa 385 Millionen Euro.

Die wirtschaftlichen Effekte der VAG sorgen also für zusätzliche Wertschöpfung in zahlreichen Branchen.

Jeder Euro Wertschöpfung, der direkt bei der VAG entsteht, führt insgesamt zu mehr als dem Doppelten an wirtschaftlicher Leistung in Nürnberg und der Metropolregion.

Beschäftigung

Die durch die VAG ausgelösten Beschäftigungseffekte sind beachtlich. Neben den direkten Arbeitsplätzen entstehen durch die wirtschaftliche Tätigkeit des Unternehmens zahlreiche weitere.

In Nürnberg sind rund 2.500 Erwerbstätige mit der Geschäftstätigkeit der VAG verbunden, in der Metropolregion insgesamt über 4.100 Arbeitsplätze.

Die VAG selbst beschäftigt über 2.300 Mitarbeitende. Für die wirtschaftliche Analyse werden

diese in Vollzeitäquivalente (VZÄ) umgerechnet und regional zugeordnet, um die Effekte vergleichbar abzubilden.

Es zeigt sich: Jeder Arbeitsplatz bei der VAG sichert nahezu einen weiteren in Nürnberg und der Metropolregion.

Einkommen

Die durch die VAG ausgelösten wirtschaftlichen Impulse führen zu Einkommenseffekten. Neben den Bezügen der direkt Beschäftigten entstehen zusätzliche Einkommen entlang der Lieferketten sowie durch Konsumausgaben.

In Nürnberg gehen knapp 150 Millionen Euro an Einkommen auf die VAG zurück, in der Metropolregion sind es insgesamt rund 240 Millionen Euro. Allein auf die Beschäftigten der VAG entfallen davon über 130 Millionen Euro.

Die durch die VAG generierten Einkommen stärken die Kaufkraft vor Ort und wirken sich positiv auf zahlreiche Branchen wie Handel, Dienstleistungen und Gastronomie aus.

Steuer- und Abgabeneffekte

Die Geschäftstätigkeit der VAG führt zu zusätzlichen Einnahmen für die öffentlichen Haushalte. Diese entstehen sowohl durch direkte Steuer- und Abgabenzahlungen als auch über wirtschaftliche Verflechtungen entlang der Wertschöpfungsketten.

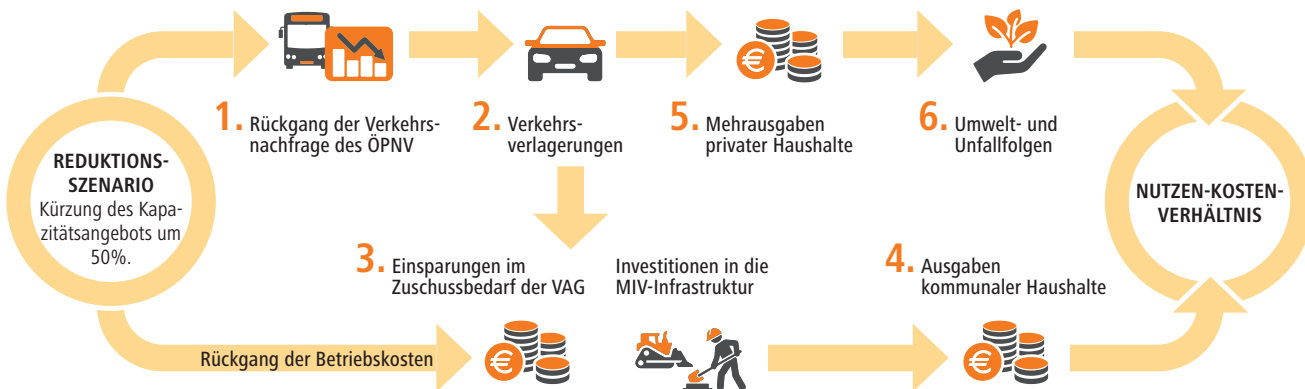
Insgesamt ergeben sich daraus jährliche Mehreinnahmen von knapp 30 Millionen Euro für den Freistaat Bayern und die Kommunen der Metropolregion.

Kommunaler und gesellschaftlicher Nutzen

Der Nutzen eines leistungsfähigen ÖPNV zeigt sich nicht nur im täglichen Betrieb, sondern auch in den vermiedenen Kosten für Kommune, Verkehrsteilnehmende und Allgemeinheit. Zur Quantifizierung dieser Effekte wird ein hypothetisches Reduktionsszenario betrachtet, das eine Verringerung des Kapazitätsangebots der VAG um rund 50 Prozent abbildet. Was würde passieren, wenn die VAG ihr Angebot entsprechend deutlich reduzierte?

WIRKUNGSEBENEN DES REDUKTIONSSZENARIO

EFFEKTE AUF EBENE DER ALLGEMEINHEIT



EFFEKTE AUF EBENE DES KOMMUNALEN HAUSHALTS

Hinweis: Hierbei handelt es sich um ein rein theoretisches Modellbeispiel. Es dient der Veranschaulichung möglicher Effekte bei Reduktion des Kapazitätsangebots und entspricht keinem realen Umsetzungsszenario.

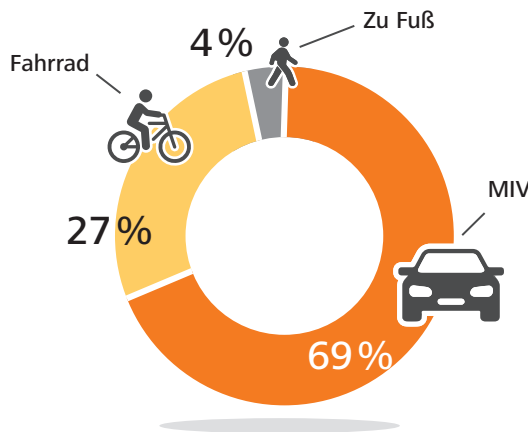
Rückgang der ÖPNV-Nachfrage und Verkehrsverlagerungen

Die Modellrechnung zeigt, dass eine deutliche Angebotsreduzierung der VAG erhebliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Folge hat.

Insgesamt werden rund 190.000 Fahrten pro Werktag auf andere Verkehrsmittel verlagert, davon rund 69 Prozent in den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Damit verbunden sind eine stärkere Belastung von Straßen und Parkraum, steigende Mobilitätsausgaben für die Bevölkerung sowie zusätzliche Unfall- und Umweltkosten.

VERKEHRSVERLAGERUNGEN IM REDUKTIONSSZENARIO



Verlagerung von 190.000 Personenfahrten je Werktag

Investitionen in Straßenbau und Parkraum

Die Verlagerung zusätzlicher Verkehre auf den MIV erfordert Anpassungen der bestehenden Infrastruktur. Um die zusätzliche Verkehrsmenge aufnehmen zu können, sind zusätzliche Investitionen in Straßen sowie Parkraumkapazitäten erforderlich.

Die Modellrechnung zeigt: Es entsteht ein zusätzlicher Bedarf von rund 62 Spurkilometern im Straßennetz sowie von circa 4.300 Stellplätzen in der Nürnberger Altstadt.

Auswirkungen auf den Zuschussbedarf der VAG

Eine Verringerung des Kapazitätsangebots führt zu sinkenden Betriebskosten bei der VAG. Gleichzeitig gehen auch Einnahmen aus dem Ticketverkauf zurück.

Die jährlichen Einsparungen bei den VAG-Betriebskosten summieren sich auf rund 50,1 Millionen Euro. Diesen stehen allerdings rückläufige Erlöse von etwa 35,5 Millionen Euro gegenüber.

Im Ergebnis führt das Reduktionsszenario zu einer effektiven Entlastung beim Zuschussbedarf von rund 14,6 Millionen Euro.

Veränderung der Betriebskosten und Erlöse	Mio. Euro/Jahr
Betriebskosten VAG	-50,1
Erlösrückgang aus Ticketverkauf	+35,5
Gesamtsaldo	-14,6

Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt

Die geringeren Zuschüsse für den VAG-Betrieb werden durch zusätzliche Belastungen für Straßeninfrastruktur und Parkraum überkompensiert.

Einsparungen beim Zuschussbedarf von rund 14,6 Millionen Euro stehen im Reduktionsszenario zusätzliche Kosten von knapp 33,4 Millionen Euro für neue Straßen und Parkplätze

gegenüber. Ein Teil dieser Effekte wird durch Parkeinnahmen in Höhe von circa 16,3 Millionen Euro reduziert, die als Transferzahlungen innerhalb des Systems allerdings keine gesamtwirtschaftliche Entlastung darstellen.

Daraus resultiert eine zusätzliche Belastung des kommunalen Haushalts von rund 2,5 Millionen Euro pro Jahr. Eine deutliche Einschränkung des ÖPNV-Angebots führt damit unter dem Strich nicht zu Einsparungen für die Stadt Nürnberg.

Auswirkung auf Ebene kommunaler Haushalte	Mio. Euro/Jahr
Zuschussbedarf der Verkehrsbetriebe	-14,6
Vorhaltungskosten Straße	+22,4
Vorhaltungskosten Parkhäuser	+11,0
Einnahmen Parkhäuser	-16,3
Zusätzlicher Mittelbedarf kommunaler Haushalt	+2,5

Für die gesamtwirtschaftliche Betrachtung werden nicht der Haushaltssaldo, sondern die verminderten Ausgaben der Kommune für neue Straßen und Parkhäuser abzüglich der Parkeinnahmen herangezogen. Diese belaufen sich auf insgesamt 17,1 Millionen Euro pro Jahr und fließen in das auf Seite 11 dargestellte Nutzen-Kosten-Verhältnis ein.

Auswirkungen auf die Privathaushalte

Für die Bevölkerung entstehen insbesondere durch höhere Kosten für Fahrzeughaltung und -betrieb sowie für Parken zusätzliche finanzielle Belastungen.

In der Modellrechnung stehen den Einsparungen von etwa 35,5 Millionen Euro beim Ticketkauf zusätzliche Ausgaben von circa 49,7 Millionen Euro für die Pkw-Nutzung gegenüber.

Insgesamt ergibt sich daraus eine Mehrbelastung für die Nürnberger Privathaushalte von rund 14,2 Millionen Euro pro Jahr.

Auswirkungen auf Ebene der Verkehrsteilnehmenden	Mio. Euro/Jahr
ÖPNV-Tickets	-35,5
PKW-Betriebs- und Vorhaltungskosten	+33,4
Parkgebühren	+16,3
Mehrbelastung der privaten Haushalte	+14,2

Auswirkungen auf die Allgemeinheit

Der Allgemeinheit entstehen im Reduktionsszenario insbesondere steigende Umwelt- und Unfallkosten.

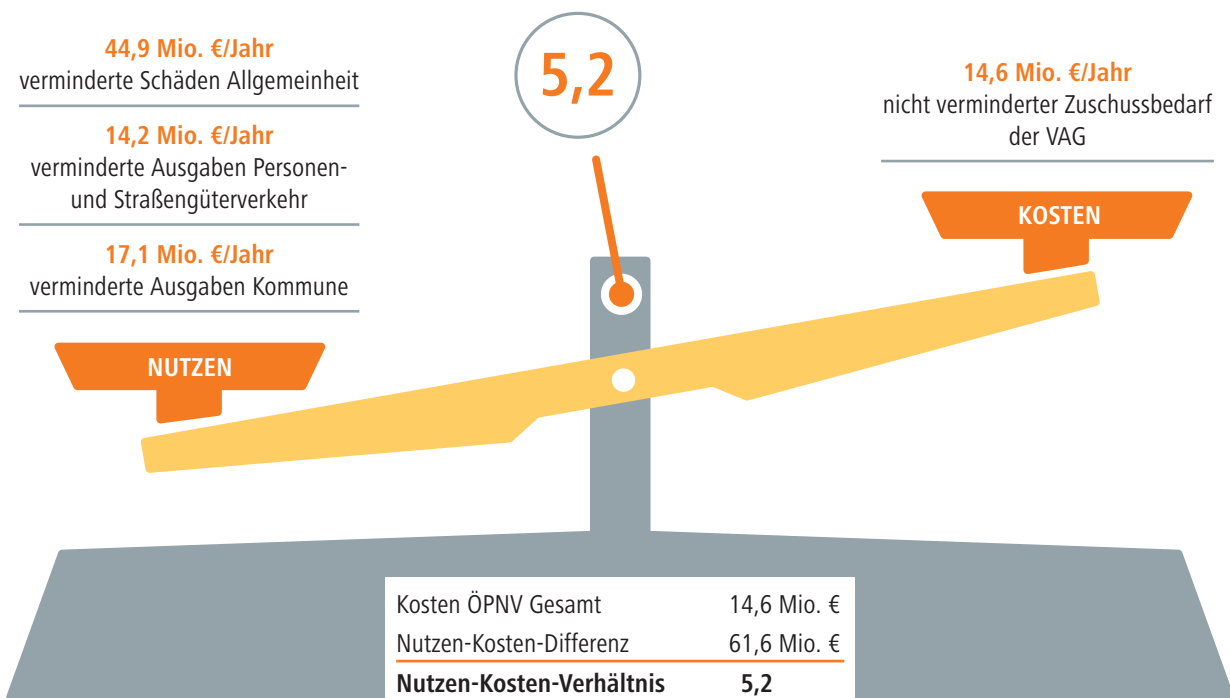
Während durch die Einschränkung des ÖPNV-Angebots nur knapp 2,4 Millionen Euro an Unfall-

und Umweltkosten eingespart werden können, fallen im MIV erhebliche Mehrkosten von etwa 47,3 Millionen Euro an.

Im Ergebnis führt dies zu zusätzlichen Kosten von rund 44,9 Millionen Euro pro Jahr.

Auswirkung auf Ebene der Allgemeinheit	Mio. Euro/Jahr
Umweltkosten ÖPNV	-0,4
Unfallkosten ÖPNV	-2,0
Umweltkosten MIV	+39,0
Unfallkosten MIV	+8,3
zusätzliche Unfall- und Umweltkosten	+44,9

ZUSAMMENFASSUNG DES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNISSES



Im Reduktionsszenario werden die finanziellen Wirkungen in einer Gesamtbetrachtung zusammengeführt. Den Einsparungen im ÖPNV stehen zusätzliche Belastungen für Kommune, Privathaushalte und Allgemeinheit gegenüber.

Der gesamtwirtschaftliche Nutzen ergibt sich hierbei aus den vermiedenen Ausgaben, etwa für zusätzlichen Straßenbau, höhere Pkw-Kosten sowie Umwelt- und Unfallfolgen. Diese nicht entstehenden Belastungen stellen den eigentlichen Nutzen eines leistungsfähigen ÖPNV dar.

Die Modellrechnung zeigt: Einer Entlastung beim Zuschussbedarf der VAG von rund 14,6 Millionen Euro stehen zusätzliche gesamtwirtschaftliche Kosten von in Summe 76,2 Millionen Euro gegenüber.

Daraus ergibt sich ein positiver Saldo von circa 61,6 Millionen Euro pro Jahr. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt damit bei 5,2.

Dies bedeutet: Ein Euro kommunaler Zuschuss an die VAG erzeugt einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von über fünf Euro.

Einordnung

Das dargestellte Nutzen-Kosten-Verhältnis basiert auf dem modellhaften Vergleich eines hypothetischen Reduktionsszenarios. Es beschreibt somit einen Grenznutzen unter definierten Annahmen und keinen Durchschnittswert.

Gleichzeitig veranschaulicht der Faktor die Größenordnung der gesamtwirtschaftlichen Effekte: Investitionen in den ÖPNV tragen dazu bei, erhebliche Kosten in anderen Bereichen des Verkehrssystems zu vermeiden.





Fazit

Die Ergebnisse der Studie zeigen deutlich: Der öffentliche Personennahverkehr in Nürnberg, wie ihn die VAG bietet, ist ein zentraler Bestandteil für die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Funktions- und Lebensfähigkeit von Stadt und Region.

Die Verkehrsleistungen der VAG

- stärken die Wertschöpfung vor Ort
- sichern Beschäftigung und Einkommen
- generieren Steuereinnahmen für die öffentlichen Haushalte
- vermeiden erhebliche Folgekosten für Kommune, Privathaushalte und Allgemeinheit.

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist damit weit mehr als eine Frage der Mobilität. Er ist eine zentrale Voraussetzung für eine nachhaltige Standortentwicklung und eine wirtschaftlich erfolgreiche Zukunft der Stadt Nürnberg und der Metropolregion.

Begriffserklärungen

Wirtschaftlicher Impuls

Beschreibt die Summe der Ausgaben der VAG, die direkt in der Region wirksam wird – etwa durch Aufträge an Unternehmen, Löhne oder Steuern. Damit wird auch deutlich, welcher Anteil der Ausgaben in Nürnberg sowie in der Metropolregion verbleibt.

Wertschöpfung

Bezeichnet die wirtschaftliche Leistung, die durch die Tätigkeit der VAG entsteht. Neben direkten Wirkungen umfasst sie auch zusätzliche Effekte bei Lieferanten sowie durch Konsumausgaben der Beschäftigten.

Beschäftigungseffekte

Zeigen, wie viele Arbeitsplätze durch die Tätigkeit der VAG gesichert werden – sowohl direkt im Unternehmen als auch indirekt bei Zulieferern und durch zusätzliche Nachfrage in der Region.

Einkommenseffekte

Beschreiben die Einkommen, die durch die Beschäftigung bei der VAG sowie entlang der Liefer- und Konsumketten entstehen und in der Region für Kaufkraft sorgen.

Steuer- und Abgabeneffekte

Umfassen die Einnahmen der öffentlichen Haushalte, die direkt und indirekt durch die wirtschaftliche Tätigkeit der VAG generiert werden.

Multiplikatoreffekte

Beschreiben, wie stark sich die direkten Effekte der VAG in der Region verstärken. Sie zeigen, welche wirtschaftlichen Gesamtwirkungen z. B. durch einen Euro Wertschöpfung oder einen Arbeitsplatz ausgelöst werden.

Reduktionsszenario

Modellhafte Betrachtung, in der das Kapazitätsangebot der VAG um rund 50 Prozent verringert wird. Auf dieser Grundlage werden die Auswirkungen auf Verkehr, Kosten und gesamtwirtschaftliche Effekte analysiert.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Bezeichnet den Verkehr mit privaten Kraftfahrzeugen, insbesondere Pkw.

Impressum

Kontakt:

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Tel.: 0911 283-4646

E-Mail: vag.de/kontakt

Datengrundlage:

CONOSCOPE GmbH

Konzeption, Text:

VAG: Hermann Klodner, Philipp Gun, Isabell Reuter

CONOSCOPE: Thomas Lehr, Luise Preuß

Design:

www.brunoschwarz-design.de

Fotos:

Bernhard Bergauer, Claus Felix, Daniel Karmann, Barbara Lohss, Andreas Messner, Andreas Neuer, Isabell Reuter, Bruno Schwarz, Adobe Stock/Trendyimages