

Film-Beilage zum Geschäftsbericht 2008



Was uns bewegt ...

VAG Überlegen bewegen.

© 2009 VAG - DVD - Format 16:9



An aerial photograph of a city at sunset. The sky is a deep orange-red. In the foreground, a large, modern, multi-story building with a glass facade and a grid of windows is prominent. To its left, a smaller building features a flag with red, white, and blue stripes. The middle ground is filled with a dense residential area of houses with dark roofs. In the background, a city skyline is visible, including a tall, thin tower and a large, multi-story building. The overall scene is bathed in the warm, golden light of the setting sun.

Überlegen bewegen. CO₂ senken. Klima schützen.

VAG. Überlegen bewegen.

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft bietet Verkehrsdienstleistungen in Nürnberg sowie im Auftragsverkehr in Fürth und Erlangen an. Auf 3 U-Bahn-, 6 Straßenbahn- und 90 Buslinien inklusive NightLiner beförderten wir 2008 pro Tag durchschnittlich etwa 500.000 Fahrgäste – mit einer Flotte von rund 520 eigenen und angemieteten Fahrzeugen.

Damit ist die VAG Mobilitätsdienstleister Nummer 1 in der Region. Diese Position wollen wir trotz zunehmenden Wettbewerbs auch in Zukunft einnehmen. Die Chancen dafür stehen gut: Die VAG besitzt klare unternehmerische Stärken und ist nach der Umstrukturierung hervorragend aufgestellt. Unsere Vorreiterrolle in Sachen Umwelt und Soziales bauen wir mit Nachdruck aus.



Sehr geehrte Kunden, Partner und Freunde der VAG,

2008 war für uns ein Jahr herausragender Ereignisse und Ergebnisse.

Die Stadt Nürnberg und die VAG haben ein neues Kapitel in der Verkehrsgeschichte aufgeschlagen – mit der Inbetriebnahme der ersten vollautomatischen U-Bahn Deutschlands, die zugleich die weltweit erste U-Bahn ist, die im Mischbetrieb mit fahrgesteuerten Zügen fährt. Am 14. Juni 2008 fand in der Eröffnung der U-Bahn-Linie U3 unser wichtigstes und umfangreichstes Investitionsprojekt der vergangenen Jahre seinen vorläufigen Höhepunkt. Dabei haben wir erfolgreich gezeigt, dass neue Technologien unter rollendem Rad – also bei laufendem Fahrgastbetrieb – eingeführt werden können. Auch deshalb war die Einführung der U3 in Nürnberg ein international beachtetes Pilotprojekt. Entsprechend groß ist noch Monate nach der Inbetriebnahme der Andrang von Fachbesuchern aus aller Welt.

Neben dieser Anerkennung in Fachkreisen freut uns vor allem die breite Akzeptanz unter den Nürnbergern, die das Angebot vom ersten Tag an rege und ohne Berührungsängste genutzt haben. Ein Erfolg, der uns motiviert, denn wir haben unmittelbar nach der Eröffnung der U3 gleich das zweite Kapitel in Angriff genommen. Auch die bislang konventionell betriebene U2 stellen wir auf Automatikbetrieb um. Die Vorbereitungen dafür laufen bereits seit Jahresmitte 2008 auf Hochtouren. Die U2 wird weltweit die erste konventionelle Linie sein, die ohne Betriebsunterbrechung umgerüstet wird.

Über die gelungene Einführung der U3 hinaus blickt die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2008. Wir konnten mit 2,6 Prozent einen nochmaligen Zuwachs bei den Fahrgastzahlen verzeichnen. Die Einnahmen entwickelten sich ebenfalls positiv. Die Umsatzerlöse der VAG legten um 10,8 Prozent auf 140,6 Millionen Euro zu. Trotz des ausgeweiteten Leistungsangebots und zahlreicher finanzieller Belastungen verbesserte sich das Jahresergebnis auf –68,4 Mio. Euro. Dieser Erfolg wurde durch umfangreiche Maßnahmen zur Kostensenkung und Prozessoptimierung möglich, die wir in den vergangenen Jahren fünf Jahren umgesetzt haben. Diesen Kurs setzen wir fort, wenngleich aufgrund des bereits Geleisteten die künftigen Einsparmöglichkeiten begrenzt sind.

Die wachsende Wertschätzung der Bürger für unsere Leistung spiegelt sich in zwei weiteren 2008 erreichten Werten wider. Die Nürnberger wählten für 22 Prozent ihrer Wege den ÖPNV. Das ist der höchste Wert, den die VAG seit Beginn der Mobilitätsuntersuchungen 1989 erreicht hat. Zugleich waren mit 76 Prozent so viele Nürnberger wie nie mit dem ÖPNV in ihrer Stadt zufrieden.

Zur Sicherung unserer hohen Leistungsfähigkeit haben wir erneut den Fahrzeugbestand modernisiert. Dabei trägt die VAG technisch fortschrittlichen, wirtschaftlich vernünftigen und ökologisch nachhaltigen Lösungen Rechnung. So konnten wir 2008 die Inbetriebnahme von 32 Doppeltriebwagen der dritten Generation (DT3) erfolgreich abschließen. Hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Energieverbrauch setzen die DT3-Fahrzeuge einen neuen Standard. Mit der ersten Variobahn nahm zudem eine neue Straßenbahn-Generation den Fahrgastbetrieb auf. Das GTV6-Fahrzeug weist eine getriebelose Antriebstechnik auf, die die Kraft der wassergekühlten Radnabenmotoren direkt auf die Räder überträgt. Und auch die Busflotte der VAG zählt zu den modernsten Deutschlands. In der Partikelemission unterschritten Ende 2008 55 Prozent der VAG-Busse im Regelbetrieb die Grenzwerte des EEV-Standards bzw. der Euro-5-Norm.

Die VAG ist ein starker Partner, wenn es darum geht, die Lebens- und die Standortqualität im Großraum Nürnberg zu wahren. Denn von einem leistungsfähigen ÖPNV-Angebot profitieren viele. Unternehmen, die auf mobile Arbeitskräfte setzen. Bürger auf ihren täglichen Wegen in der Stadt. Freizeitaktive und Touristen, unterwegs zu den sehenswerten Orten unserer Region. Unter dem Strich profitieren alle Bewohner des Großraums, egal ob sie den ÖPNV nutzen oder nicht, weil die Straßen vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Wie es nicht zuletzt der Umwelt nutzt, wenn noch mehr Menschen mit Bussen und Bahnen unterwegs sind, erfahren Sie auf den nächsten Seiten.

Ihr VAG-Vorstand



Herbert Dombrowsky



Josef Hasler



Dr. Rainer Müller

Inhalt

In diesem Geschäftsbericht werden aus Vereinfachungsgründen die Begriffe „Mitarbeiter“ und „Arbeitnehmer“ stellvertretend für „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ sowie für „Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer“ verwendet.

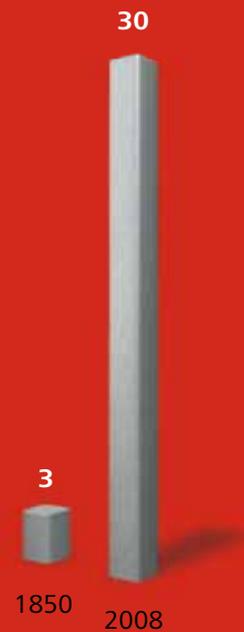
VAG – Überlegen bewegen

Vorwort des Vorstands

- 15 Markt und Geschäft**
- 15 Politik und Wettbewerb
- 18 Stadt Nürnberg und die VAG
- 21 Fit für den Wettbewerb
- 24 Geschäftsjahr 2008 im Überblick**
- 27 Highlight 2008: U3 geht in Betrieb**
- 35 Unsere Stärken**
- 35 Leistungsfähige Infrastruktur und moderne Fahrzeuge
- 39 Vorbildlicher Service
- 43 Herausragende Qualität
- 44 Hoher Sicherheitsstandard
- 46 Fach- und Sachkompetenz
- 49 Unsere Kunden**
- 49 Marktforschung und Marketing
- 52 Tickets und Tarife
- 57 Unsere Mitarbeiter**
- 61 Unsere Umwelt**

VAG – Lagebericht und Abschluss

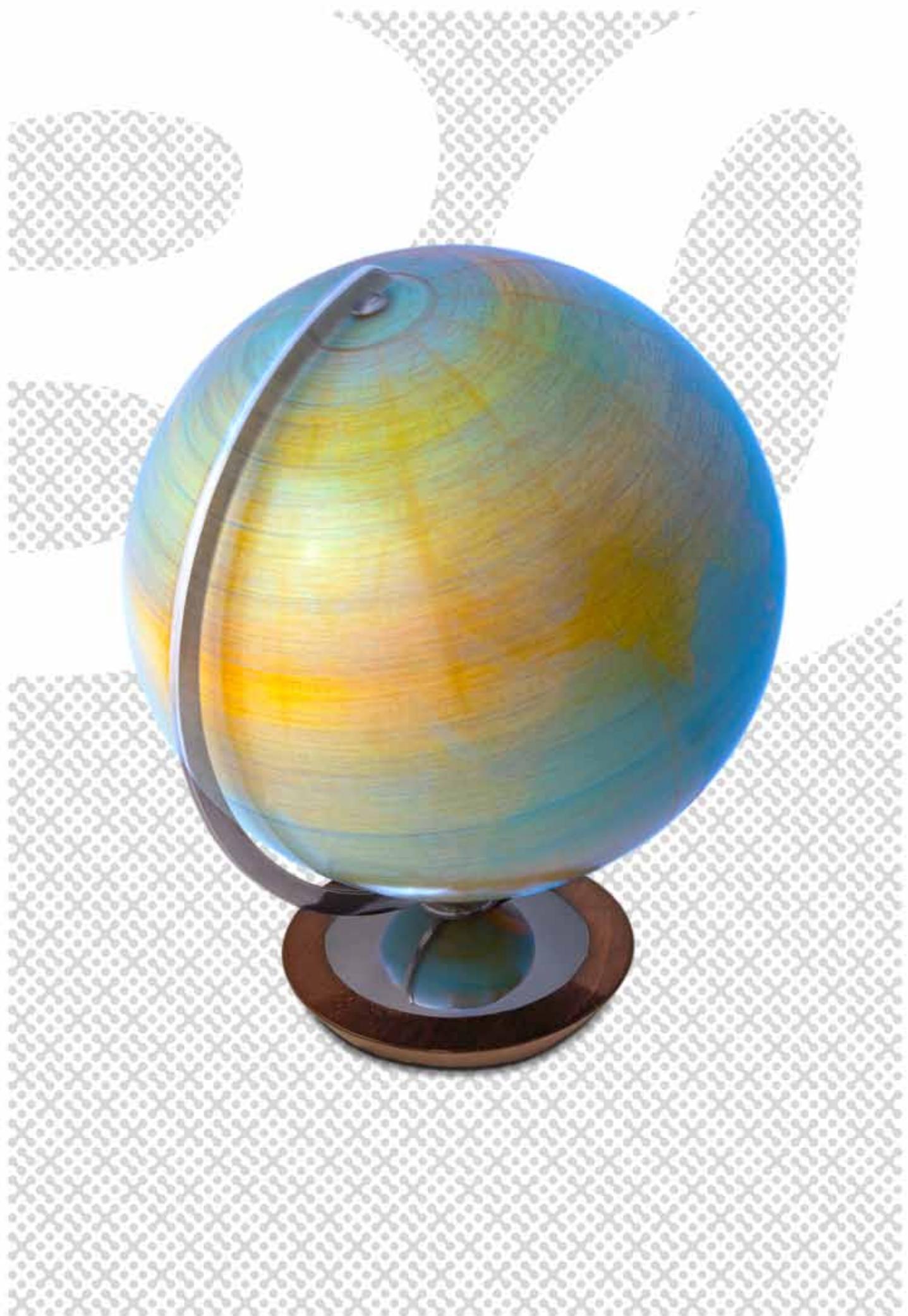
- 65 Lagebericht**
- 74 Personalbericht**
- 76 Nachhaltige Mobilität**
- 79 Bericht des Aufsichtsrats**
- 80 Organe**
- 82 Jahresabschluss**
- 82 Bilanz
- 84 Anlagevermögen
- 86 Gewinn- und Verlustrechnung
- 87 Anhang**
- 91 Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers**
- 92 Mehrjahresübericht**

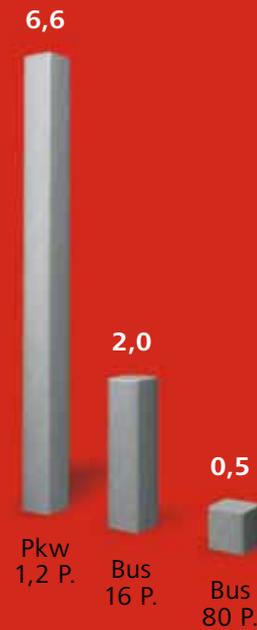


Ohne Verkehrsmittel legte der Mensch 1850 ca. 3 Kilometer pro Tag zurück. Im Laufe eines Lebens entsprach das einer Strecke, die etwa 1,6-mal um die Erde reicht. Ein Europäer von heute absolviert etwa 30 Kilometer pro Tag. Insgesamt bewegt er sich rund 16,4-mal um den Globus.

Tägliche Wege pro Person in km

VAG. Überlegen bewegen





Während alle vom Dreiliterauto reden, kommt die VAG mit viel geringeren Kraftstoffmengen aus. Je nachdem, wie unsere Busse besetzt sind, fällt der Pro-Kopf-Verbrauch auf 2,0 bis 0,5 Liter Benzin pro 100 Kilometer.

VAG. Überlegen bewegen

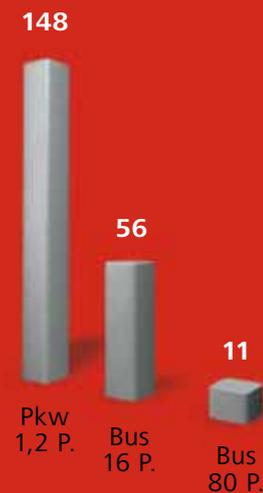
Kraftstoffverbrauch pro Person je 100 km

Auto, durchschnittlich besetzt mit 1,2 Personen: **6,6 Liter**

Bus, durchschnittlich besetzt mit 16 Personen: **2,0 Liter**

Bus, voll besetzt mit 80 Personen: **0,5 Liter**





CO₂-Emissionen senken – das kann jeder. Wer das Auto stehen lässt und den Bus nimmt, verkleinert im Handumdrehen seinen CO₂-Fußabdruck.

Die Fahrt im durchschnittlich besetzten Pkw verursacht 148 Gramm CO₂ pro Kilometer. Auf der gleichen Strecke fallen im normal besetzten Linienbus nur 56 Gramm CO₂ pro Person an. Ist der Bus vollbesetzt, reduziert sich der CO₂-Ausstoß sogar auf 11 Gramm pro Person und Kilometer.

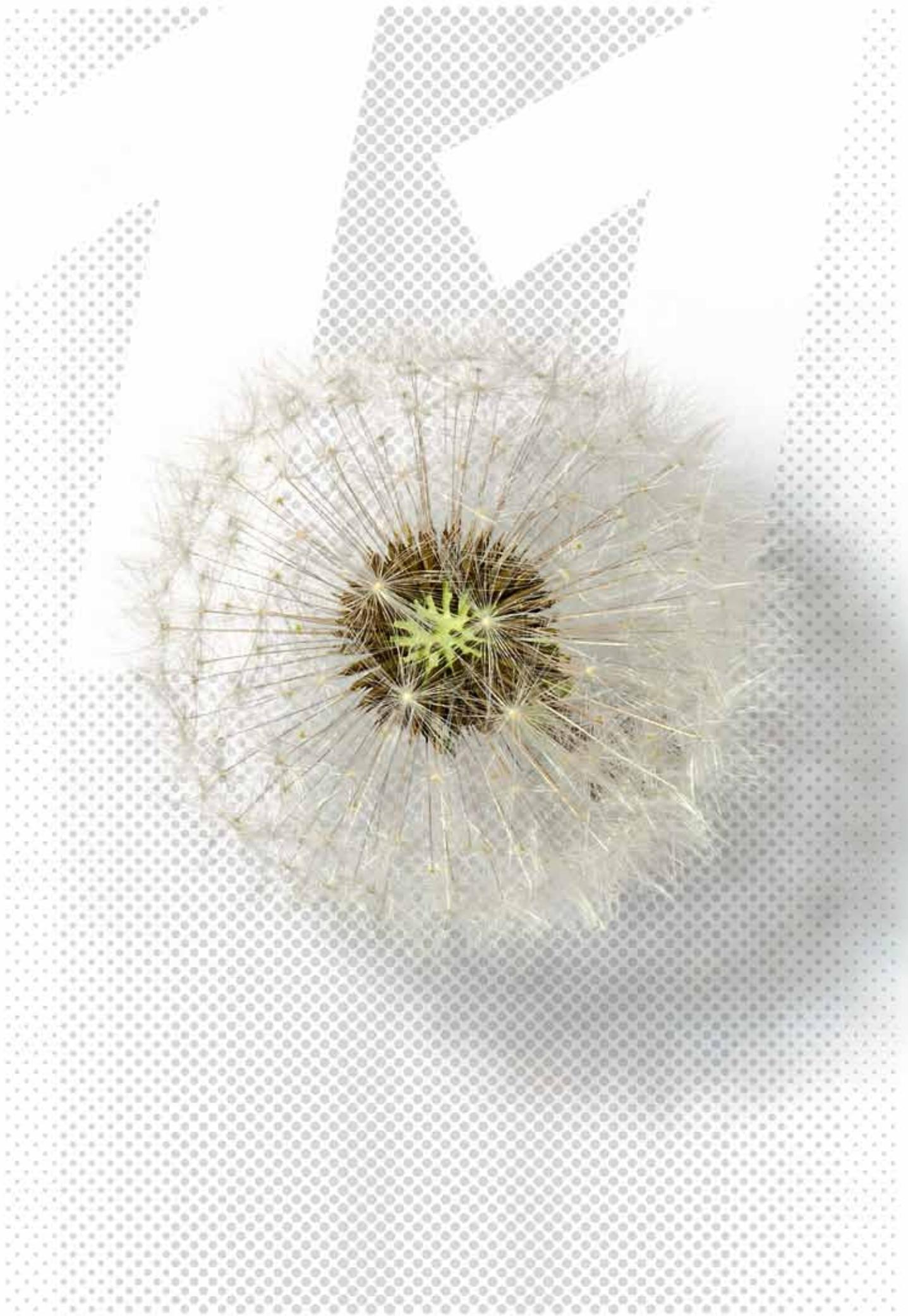
CO₂-Emission pro Person und Kilometer

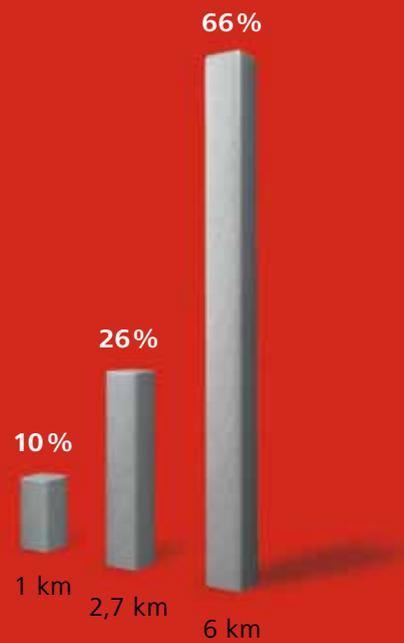
Auto, durchschnittlich besetzt mit 1,2 Personen: **148 Gramm**

Bus, durchschnittlich besetzt mit 16 Personen: **56 Gramm**

Bus, voll besetzt mit 80 Personen: **11 Gramm**

VAG. Überlegen bewegen





Wann ist das Auto wirklich nötig? Zum Beispiel, wenn die Wege lang sind oder schwere Lasten transportiert werden müssen. Hand aufs Herz: Das ist viel seltener der Fall, als man denkt.

VAG. Überlegen bewegen

1 km = Länge eines typischen Fußwegs = Distanz, die bei **10 Prozent** aller Autofahrten in Nürnberg maximal zurückgelegt wird

2,7 km = Länge eines typischen Radwegs = Distanz, die bei **26 Prozent** aller Autofahrten in Nürnberg maximal zurückgelegt wird

6 km = Länge einer typischen ÖPNV-Fahrt = Distanz, die bei **66 Prozent** aller Autofahrten in Nürnberg maximal zurückgelegt wird



04.04.09 11:42
Tagesticket Plus
Bis 6 Pers. Höchst
Gültig am



Preis
Vorname

Das **VAG** Brauhaus
des VGN
Das große Erlebnis

VAG – Market and Business

Public transport services serve **social policy objectives**. With their help, wide sections of the community can be ensured mobility and environmental pollution can be reduced. Furthermore, an extensive local public transport system is an important economic location factor. At the same time, however, creating and maintaining transport systems is a **major financial commitment** which cannot be recuperated just by selling tickets alone. For this reason, federal and state subsidies for the operators of local transport systems, such as local authorities, are indispensable.

The liberalization of the public transport services market in the years ahead will result in a **considerable increase in competition** in this sector too. This will mean that public transport, which in the past has been largely run by local authority organizations, will increasingly be operated according to business management criteria.

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, which is wholly owned by Städtische Werke Nürnberg, provides mobility services in Nuremberg, and under contract in Fürth and Erlangen. VAG has **grown continually** in recent decades. In 2008, an average of 500,000 passengers used its three underground lines, six tram lines, and 90 bus routes every day. The number of passengers rose 2.6 percent in comparison with the prior year to make VAG the top mobility service provider in the region. We aim to maintain this leading position in the future and have implemented numerous measures in recent years to attain this goal. We have defined clear strategic targets and formulated a new company mission statement. By reorganizing company structures we have bundled our know-how in specialized divisions to create units that are close to the market and customers.

VAG is one of the largest employers in the region. At the end of 2008 we employed a workforce of 1,928. In order to integrate all VAG employees in the reorganization process they were informed in detail about imminent changes from the outset. Our systematic **change management** also featured intensive further training measures to prepare staff for their new role within VAG.

VAG – Markt und Geschäft

Politik und Wettbewerb

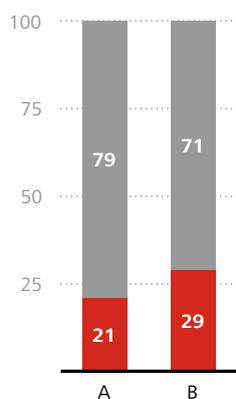
Grundrecht Mobilität

Öffentliche Verkehrsdienstleistungen bereitzustellen, zählt in Deutschland zu den elementaren **Aufgaben der Daseinsvorsorge**. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein im Grundgesetz verankerter Anspruch. Bei der Umsetzung dieser Aufgabe arbeiten Bund, Länder und Gemeinden eng zusammen, wobei der Handlungsrahmen durch eine Vielzahl von Gesetzen wie beispielsweise dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bestimmt wird.

Träger des Personennahverkehrs sind in der Regel Städte und Landkreise. Schließlich kennen die Verantwortlichen vor Ort die Bedürfnisse ihrer Bürger am besten und können regionale Besonderheiten entsprechend berücksichtigen.

Vorteile des ÖPNV

Busse und Bahnen sorgen für die Mobilität breiter Bevölkerungskreise und verbessern die allgemeine Lebensqualität. Immerhin besitzen rund 8 Millionen der 38,9 Millionen deutschen Privathaushalte keinen Pkw – das sind rund 21 Prozent. In Nürnberg liegt der Anteil mit 29 Prozent sogar noch darüber. Ein gut ausgebautes öffentliches Nahverkehrsnetz ist außerdem ein **wichtiger Standortfaktor** für die Wirtschaft. Es begünstigt Unternehmensinvestitionen und unterstützt regionales Wachstum. Und selbstverständlich ist der ÖPNV ein wichtiges umweltpolitisches Instrument, mit dem sich der Individualverkehr und die damit verbundenen Nachteile verringern lassen. Dieser Aspekt hat gerade in den letzten Jahren, in denen Klimawandel und Feinstaubbelastung die Diskussionen prägten, erheblich an Bedeutung gewonnen. Aufgrund der zahlreichen Vorteile und der engen kommunalen Integration hat sich der ÖPNV vielerorts zu einem wichtigen Element städtischer Identität entwickelt.



Autofreie Haushalte

Angaben in %

■ Haushalte ohne Pkw

A Bundesweit

B Nürnberg

Finanzielle Mittel für den ÖPNV

Eine leistungsfähige öffentliche Infrastruktur trägt dazu bei, wichtige gesellschaftliche Ziele zu erfüllen. Allerdings erfordert der Aufbau und Unterhalt von Verkehrsnetzen **erhebliche finanzielle Mittel**. Diese sind über den Fahrkartenverkauf allein nicht zu decken. Daher verbleibt in der Regel ein jährlicher Verlust, der vom jeweiligen Verkehrsunternehmen und damit letztlich von den Städten und Gemeinden zu tragen ist. Essenziell für die dauerhafte Aufrecht-

erhaltung eines öffentlichen Mobilitätsangebots in den Kommunen sind daher Zuwendungen vom Bund und von den Bundesländern. Darunter fallen beispielsweise Investitionszuschüsse für den Kauf von Bussen und Bahnen oder Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung. Gleichwohl ist die politische Unterstützung auf Bundesebene zurückgegangen, weshalb sich die finanzielle Basis für Nahverkehrsunternehmen in den letzten Jahren verschlechtert hat.

Die kommunalpolitischen Entscheidungsträger stehen also in einem **permanenten Zielkonflikt**: Jede zusätzliche Leistung im ÖPNV verbessert die sozialen, ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen, sorgt aber für einen höheren Fehlbetrag des Verkehrsunternehmens. Die Vorteile aus dem umfassenderen Angebot, die häufig nicht-monetärer Natur sind, lassen sich in der Regel jedoch nur schwer beziffern. Der Zielkonflikt hat sich in den vergangenen Jahren angesichts knapper Gemeindegassen verschärft.

Europa verändert die Rahmenbedingungen

Die politische und wirtschaftliche Integration in der Europäischen Union hat in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Fortschritte gemacht. Ein wichtiger Bestandteil war die Schaffung eines gemeinsamen Binnenmarkts, der beispielsweise die Liberalisierung der Märkte für Telekommunikation und Energie zur Folge hatte. Ende der 1990er-Jahre unterbreitete die Europäische Kommission erste Vorschläge, die Anforderungen des europäischen Wettbewerbsrechts auch auf den Markt für öffentliche Verkehrsdienstleistungen zu übertragen.

Folge war zunächst eine lange Phase der Unsicherheit, in der unter anderem über die Zulässigkeit von staatlichen Beihilfen und Änderungen bei der Auftragsvergabe diskutiert wurde. Damit standen Themen zur Debatte, die auch die in Deutschland gewachsenen Strukturen infrage stellten. 2007 wurde mit der neuen **EU-Verordnung (EG) 1370/2007** über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße schließlich eine Lösung gefunden, die auch der Leistungsfähigkeit des deutschen ÖPNV Rechnung trägt. Die Verordnung sieht vor, dass Kommunen und Landkreise auch künftig selbst entscheiden dürfen, ob sie öffentliche Verkehrsdienstleistungen in eigener Regie erbringen, einen internen, also stadt-eigenen Anbieter direkt beauftragen oder die Leistung im Rahmen einer Ausschreibung nach einem wettbewerblichen Verfahren vergeben.

Öffentliche Verkehrsunternehmen im Wettbewerb

Im Falle einer Ausschreibung bleibt es im Wesentlichen bei der bisherigen Vorgehensweise. Entscheidet die Kommune aber, die Verkehrsleistungen von einem stadt-eigenen Unternehmen erbringen zu lassen, sind **künftig neue Regeln**



zu beachten. Dazu gehören insbesondere erhöhte Anforderungen an die Transparenz und Beschränkungen beim Einsatz von Subunternehmen. Außerdem darf ein Verkehrsunternehmen, das bei der Direktvergabe in der eigenen Region keinem Wettbewerb unterliegt, seinerseits nicht am Wettbewerb in anderen Gebieten teilnehmen.

Die neue EU-Verordnung tritt am 3. Dezember 2009 mit einer Übergangsfrist von zehn Jahren in Kraft. Sie erweitert die Möglichkeiten beim Einkauf von Verkehrsdienstleistungen und legt die Beachtung von Effizienzkriterien verbindlich fest. Damit intensiviert sie den Wettbewerb im ÖPNV-Markt. Der **Wettbewerb trifft alle Unternehmen**, das heißt auch diejenigen, die gute Chancen haben, wieder von „ihrer“ Kommune beauftragt zu werden. In der Folge richten die bisher kommunal geprägten Verkehrsdienstleistungsanbieter ihre Strukturen verstärkt an betriebswirtschaftlichen Kriterien aus.

Stadt Nürnberg und die VAG

Verkehrskompetenz in Nürnberg

In Nürnberg haben Verkehrsdienstleistungen eine lange Tradition. Hier wurde 1835 zur Nachbarstadt Fürth die erste Eisenbahnverbindung Deutschlands aufgenommen. Der Nürnberger Nahverkehr kam 1881 ins Rollen. Der Fuhrunternehmer Heinrich Alfes eröffnete die erste Pferdebahn der Stadt, ein frühes Massenverkehrsmittel, das dem wachsenden Bedürfnis nach bezahlbarer Mobilität Rechnung trug. Mit seinem Unternehmen, der Nürnberg-Fürther Straßenbahn Gesellschaft, trieb Alfes die Einführung der elektrischen Straßenbahn voran, die 1896 erfolgte. Um mehr Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrsangebots zu bekommen, übernahm die Stadt Nürnberg 1903 den bis dahin privat geführten Betrieb. Die Stadt blieb auch in den darauffolgenden Jahren eine treibende Kraft im Verkehrssektor und setzte zahlreiche Innovationen um. 1923 wurde der Busbetrieb zur Versorgung der Vororte eingeführt und seit 1972 sind U-Bahnen ein fester Bestandteil des Angebots. 2008 schrieben die Stadt Nürnberg und die VAG wiederum **Verkehrsgeschichte**: mit der Inbetriebnahme der ersten vollautomatischen U-Bahn Deutschlands, die zugleich weltweit die erste U-Bahn ist, die im Mischbetrieb mit fahrgesteuerten Zügen fährt.

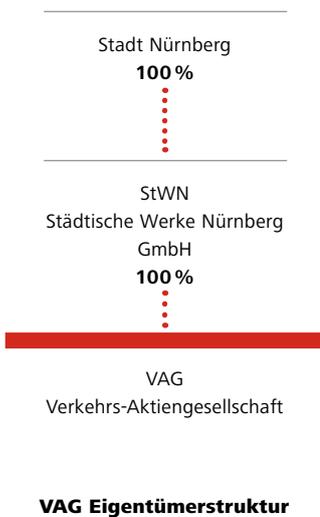
Mobilitätsdienstleister VAG

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft wurde 1959 als rechtlich selbstständiges Unternehmen gegründet. Sie befindet sich zu 100 Prozent im Besitz der Städtische Werke Nürnberg GmbH, die wiederum zu 100 Prozent der Stadt Nürnberg gehört.

Gemeinsam für ein attraktives Angebot in Nürnberg

Die VAG erbringt den öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg im Auftrag der Stadt. Geregelt wird dies in einem **Kooperationsvertrag**, in dem die Verantwortlichkeiten beider Seiten festgelegt sind. So liegt die Gestaltung des Busnetzes im alleinigen Aufgabenbereich der VAG; bei der Gestaltung des U-Bahn- und des Straßenbahnnetzes übernimmt die Stadt Nürnberg in enger Abstimmung mit der VAG die Federführung. Was den Erhalt und Ausbau des Verkehrsangebots angeht, arbeiten beide Partner seit vielen Jahren vertrauensvoll zusammen.

Neben der Verkehrsplanung verbindet auch im Veranstaltungsbereich das gemeinsame Ziel, attraktive Angebote für die Bürger auf die Beine zu stellen.





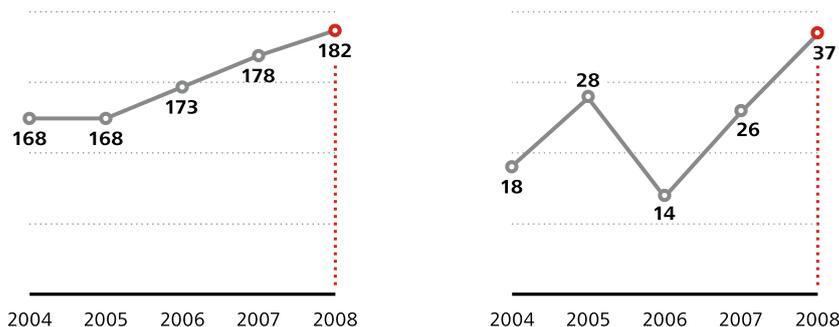
2008 waren das beispielsweise die Feierlichkeiten zur Einweihung der U3 mit den Bewohnern der Stadt, hochrangigen Gästen aus ganz Deutschland und nationalen sowie internationalen Medienvertretern. Darüber hinaus konnten die Besucher des Eisbärenbabys „Flocke“ im Nürnberger Tiergarten mit dem KombiTicket bequem und kostenlos per Bus und Bahn anreisen.

Tag für Tag eine starke Leistung

In den vergangenen Jahrzehnten ist die VAG stetig gewachsen. Heute ist sie die **Nummer 1 der Mobilitätsdienstleister** im Großraum Nürnberg – einem Einzugsgebiet von 330 Quadratkilometern, in dem knapp eine Million Menschen leben. Jeden Tag befördert die VAG rund 500.000 Fahrgäste. Sie legt dabei eine Strecke von etwa 98.000 Kilometern zurück, was mehr als der doppelten Erdumrundung entspricht. Für einen attraktiven und umweltschonenden öffentlichen Personennahverkehr sorgten 2008 durchschnittlich 1.815 VAG-Mitarbeiter.

Hohe Akzeptanz

Die Leistungsfähigkeit des VAG-Nahverkehrsnetzes und die Verknüpfung mit den Angeboten anderer Verkehrsunternehmen sind wesentliche Gründe für die hohe Akzeptanz in der Bevölkerung. Die **Zahl der Fahrgäste steigt** seit Jahren kontinuierlich und drückt die Wertschätzung der Nürnberger für „ihre“ VAG aus. Inklusive der beförderten Personen im Auftragsverkehr in Fürth und Erlangen nutzten 2008 182,3 Millionen Fahrgäste und damit 2,6 Prozent mehr als im

**Fahrgastzahlen**

in Mio.

Investitionen

in Mio. €

Vorjahr die Busse und Bahnen der VAG. Im Verkehrsgebiet Nürnberg zählten wir 150,2 Millionen Fahrgäste, 2,5 Prozent mehr als 2007. Die Nürnberger legten im vergangenen Jahr 22 Prozent aller Wege mit dem ÖPNV zurück. Dies ist nicht nur im Vergleich zu anderen Großstädten ein überdurchschnittlicher Wert, sondern auch der höchste Anteil, den die VAG seit Beginn der Mobilitätsuntersuchungen im Jahr 1989 erreicht hat. Zu dieser erfreulichen Entwicklung haben das überzeugende Nahverkehrsangebot sowie die Image- und Informationsanstrengungen der VAG beigetragen.

Regionaler Wirtschaftsfaktor

Auch der regionalen Wirtschaft ist die VAG ein starker Partner. Wenn sich Unternehmen dafür entscheiden, im Großraum Nürnberg neu zu investieren, setzen sie auf qualifizierte und mobile Arbeitskräfte. Die VAG und die Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) leisten mit ihrem gut ausgebauten Angebot einen wichtigen Beitrag zur regionalen und lokalen **Wertschöpfung**.

Um die Leistungsfähigkeit dauerhaft sicherzustellen, investiert die VAG jedes Jahr erhebliche Mittel in die Fahrzeugbeschaffung und die Infrastruktur. 2008 beliefen sich diese **Investitionen**, die die VAG zu einem wichtigen wirtschaftlichen Impulsgeber machen, auf 36,8 Millionen Euro. Im Busbereich investierten wir 4,2 Millionen Euro, im Wesentlichen in Ersatzbeschaffungen. Im Bereich U-Bahn nahmen wir Investitionen über 24,1 Millionen Euro, im Bereich Straßenbahn über 5,2 Millionen Euro vor. Dafür wurden Zahlungen auf die neuen DT3- bzw. GTV6-Fahrzeuge geleistet. Für Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen wendete die VAG 2,7 Millionen Euro auf. Da ein Großteil der Aufträge im Gleisbau an lokale und regionale Unternehmen vergeben wird, tragen wir damit zur Stärkung der hiesigen Wirtschaft bei.

Nicht zuletzt ist die VAG einer der größten **Arbeitgeber** in der Region. Im Jahresdurchschnitt 2008 waren im Unternehmen 1.815 Arbeitnehmer beschäftigt. Für Entgelte und Sozialabgaben wurden insgesamt rund 81 Millionen Euro aufgewendet. Die VAG bietet ihren Mitarbeitern sichere und attraktive Arbeitsplätze.

VAG – Fit für den Wettbewerb

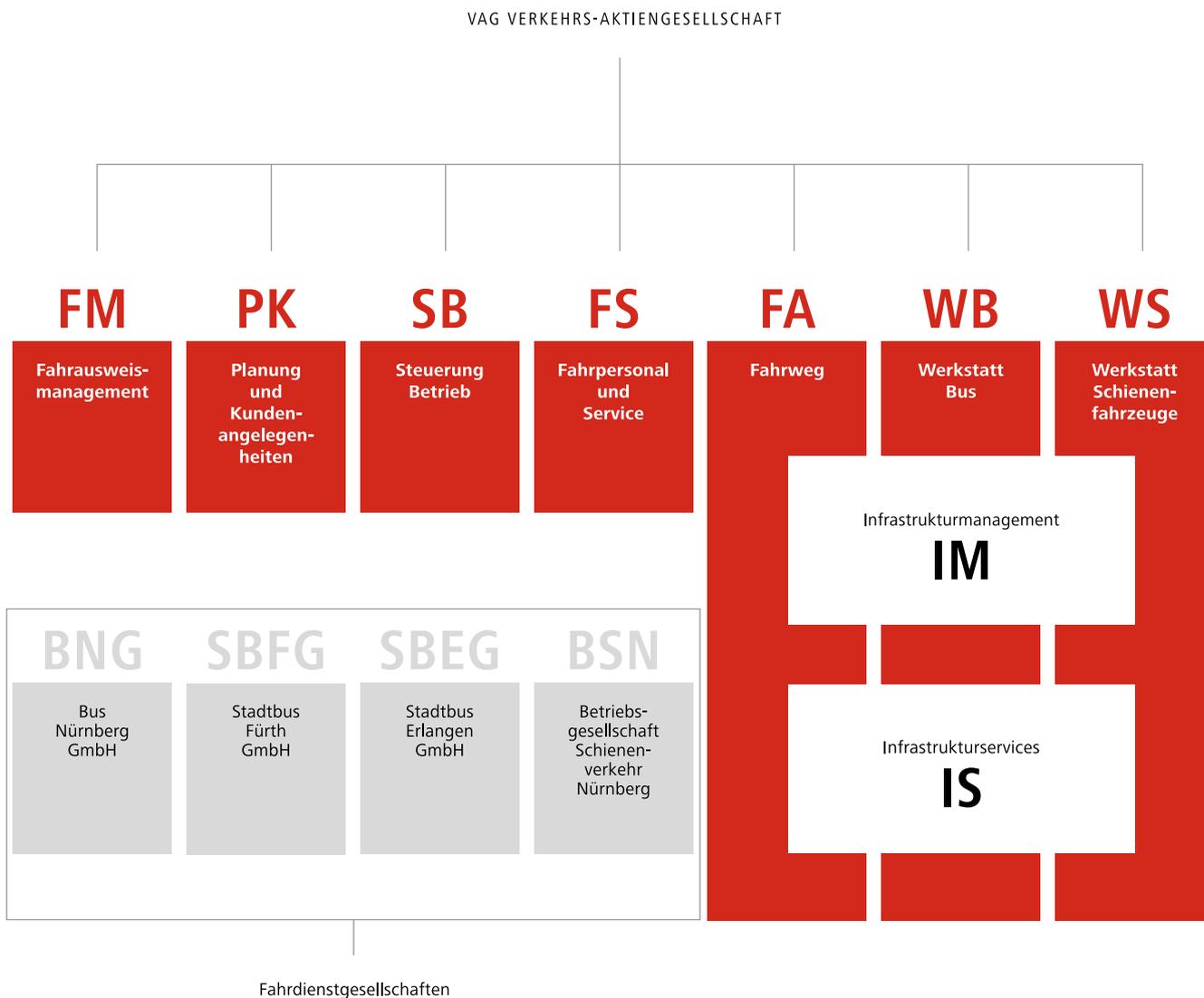
Veränderungsmanagement

Die Märkte für Verkehrsdienstleistungen befinden sich in raschem Wandel. Auch der ÖPNV muss sich mit den Folgen der Marktöffnung und dem zunehmenden Wettbewerb auseinandersetzen. Die VAG nimmt damit verbundene Herausforderungen aktiv an. Wir wollen unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessern und auch in Zukunft der führende Mobilitätsdienstleister in der Region Nürnberg sein.

Zur Verwirklichung dieses Ziels haben wir in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Ausgangspunkt war eine umfassende **Analyse der Unternehmensstrukturen**, die wir in Zusammenarbeit mit der Beratungsfirma Accenture erstellten. Darauf aufbauend wurden ein Konzept zur Neuausrichtung der VAG erarbeitet, strategische Ziele definiert und ein neues Unternehmensleitbild formuliert. Darin wird unter anderem die Notwendigkeit festgehalten, bei allen Aktivitäten verstärkt betriebswirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.

Marktnahe Einheiten

Als Folge der Neuausrichtung wurde die Unternehmensorganisation **grundlegend überarbeitet**. Seit dem 1. Juli 2005 nimmt die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg Holdingfunktionen wahr. Darunter sind die operativen Bereiche „Fahrausweismanagement“, „Planung und Kundenangelegenheiten“, „Steuerung Betrieb“, „Fahrpersonal und Service“, „Fahrweg“, „Werkstatt Bus“ und „Werkstatt Schiene“ angesiedelt. Der eigentliche Fahrbetrieb wird von eigens dafür gegründeten Dienstleistungsgesellschaften durchgeführt – drei für den Busbetrieb und eine für den Schienenverkehr. Durch diese Reorganisation bündelten wir unser Know-how in spezialisierten Bereichen, die sich durch ihre Nähe zum Markt und zu den Kunden auszeichnen. So kann die VAG auf neue Herausforderungen und auf Kundenwünsche noch kompetenter und schneller reagieren.



Funktionsdiagramm der VAG

Wandel vermitteln

Eine grundlegende Umstrukturierung kann nur gelingen, wenn alle Beschäftigten in den Gestaltungsprozess einbezogen werden. Deshalb wurden die VAG-Mitarbeiter von Anfang an umfassend über anstehende Neuerungen informiert. Kommunikative Maßnahmen bilden aber nur einen Teil unseres **systematischen Veränderungsmanagements**. Ein weiterer zentraler Bestandteil war die Vorbereitung der Beschäftigten auf ihre neue Rolle innerhalb der VAG. In Seminaren haben wir alle Führungskräfte und Mitarbeiter mit den veränderten Rahmenbedingungen und deren Folgen vertraut gemacht. Dabei wurden auch der angestrebte Wandel in der Unternehmenskultur vermittelt und die angepassten Unternehmensziele erläutert.

Die Umstrukturierung war mit spürbaren Veränderungen für die Mitarbeiter verbunden. Dazu zählte auch eine **veränderte Entgeltstruktur** für neu eingestellte Mitarbeiter, deren Niveau sich an privaten Verkehrsunternehmen orientiert. Für bereits angestellte Arbeitnehmer wurden Übergangsregelungen gefunden. Grundlage des neuen Entgeltsystems ist der Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N) Bayern, der am 1. Januar 2007 in Kraft trat und den bis dahin gültigen Manteltarifvertrag ablöste. Zum 1. Juli 2007 wurden die Beschäftigten in den neuen Tarifvertrag übergeleitet und die örtlichen Tarifverträge für Werkstatt- und Fahrdienst-Mitarbeiter angepasst.

Fach- und Führungskräfte stärken

2008 wurde die Fach- und Führungskräfteentwicklung intensiv fortgesetzt. Dazu fanden zahlreiche Schulungen, Workshops und Methodentrainings statt, unter anderem zur Leistungsbeurteilung, die rückwirkend für 2007 eingeführt wurde, sowie zum Arbeitsrecht und zur Kundenorientierung. Darüber hinaus wurden viele fachspezifische Bildungsprogramme für die Mitarbeiter des Fahrdienstes, der Werkstatt sowie der Verwaltung konzipiert und geschäftsbereichsbezogene Seminare durchgeführt.

Das Geschäftsjahr 2008 im Überblick

Fahrgastzahlen und Einnahmen steigen weiter

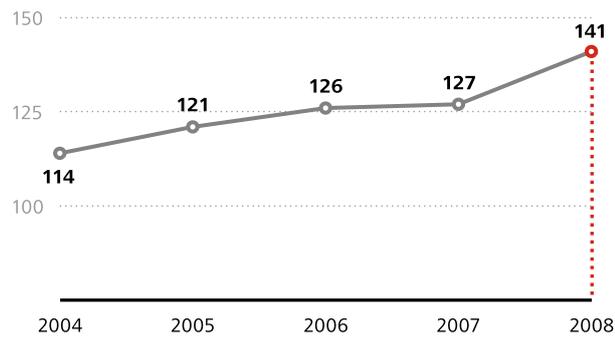
Für die VAG verlief das Geschäftsjahr 2008 insgesamt wieder erfreulich. Vor allem infolge der konsequenten Neuausrichtung des Unternehmens und des erneut deutlich verbesserten Nahverkehrsangebots im Rahmen der U3-Eröffnung konnten die **Fahrgastzahlen** im gesamten Verkehrsgebiet nochmals um 2,6 Prozent auf 182,3 Millionen Personen gesteigert werden. Noch stärker legten die Einnahmen zu: Die **Fahrgelderlöse** wuchsen um 11 Prozent auf 108 Millionen Euro. Für den Zuwachs sind neben den gestiegenen Fahrgastzahlen und der Tarifsteigerung um 2,9 Prozent auch die nachfrageorientierte Verteilung der Einnahmen aus dem VGN verantwortlich, die 2008 zu 100 Prozent wirksam wurde. Die sonstigen Erlöse – im Wesentlichen Erträge aus der Betriebsführung – kletterten deutlich um 9,4 Prozent auf 32,7 Millionen Euro. In der Summe vergrößerte sich der VAG-Umsatz um 10,8 Prozent auf 140,6 Millionen Euro.

Kostenschub und geringere Zuschüsse

Dieser erfreulichen Einnahmeentwicklung standen 2008 erhebliche Kostensteigerungen gegenüber. Der **Materialaufwand** nahm um 9,6 Prozent auf 102,1 Millionen Euro zu. Wesentliche Steigerungen waren bei Fahrstrom und Kraftstoff sowie in den bezogenen Leistungen zu verzeichnen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Einsparmaßnahmen der Bundesregierung und des Landes Bayern die **Fördermittel** deutlich gekürzt wurden: Im vergangenen Jahr flossen uns lediglich noch 7,6 Millionen Euro. Dem standen 2007 17 Millionen Euro gegenüber. Trotz der geringeren finanziellen Unterstützung hat die VAG 2008 ihr Leistungsangebot weiter ausgebaut. Nach Abzug der Fördermittel investierten wir insgesamt 36,8 Millionen Euro nach 26,3 Millionen Euro im Vorjahr.

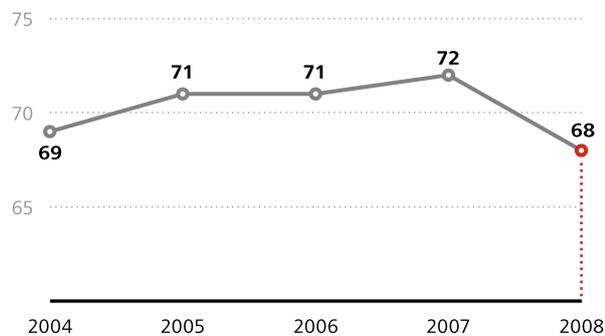
Erfolgreiches Jahr

Unter dem Strich lag der Fehlbetrag des Geschäftsjahres 2008 bei –68,4 Millionen Euro und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 3,4 Millionen Euro. Diese Verbesserung ist mit Blick auf die zahlreichen finanziellen Belastungen und das verbesserte Leistungsangebot als großer Erfolg zu werten.



Entwicklung des Jahresumsatzes

in Mio. €



Entwicklung des Jahresfehlbetrags

in Mio. €

Bedeutenden Anteil an der Ergebnisverbesserung hatten die Kostensenkungen und Prozessoptimierungen der vergangenen Jahre. Auf Basis eines Gutachtens, das 2003 von der Accenture Unternehmensberatung erstellt wurde, hat die VAG umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um Einsparpotenziale auszuschöpfen. Wir haben in der Reorganisation des Unternehmens Synergien erzielt und durch den Abbau wenig nachgefragter Leistungen Kosten gesenkt. Mit der erfolgreichen Umsetzung dieser Maßnahmen sind die **künftigen Einsparmöglichkeiten begrenzt**. Als weiteres Handlungsfeld sah das Accenture-Gutachten die Steigerung der Tarifergiebigkeit vor, die die VAG jedoch nur im gemeinsamen Vorgehen mit den politischen Partnern und den Partner im VGN erreichen kann. Dass die Tarifergiebigkeit Verbesserungsmöglichkeiten aufweist – die VAG also bis dato gemessen an ihrem Leistungsangebot zu geringe Einnahmen erzielt – hat eine 2008 von BSL Management Consultant erstellte Studie noch einmal unterstrichen. Demnach zählen die ÖPNV-Tarife in Nürnberg, gemessen am Angebot vergleichbar großer bundesdeutscher Städte, zu den günstigsten.

Highlight in 2008: U3 underground line begins operations

June 14, 2008 was the big day: **Germany's very first fully automated underground line** was officially opened in Nuremberg, followed with great interest by political and business leaders, the media and the public at large. For the time being the event marked the peak of one of VAG's most important and extensive investment projects of recent years. The U3 extends not only the existing underground system, which until now had just two lines, it also sets high technological levels and new efficiency standards.

In addition to driverless operations, international experts were astounded by the fact that the U3 operates together with the conventionally driven U2 line. VAG is **the first transport company worldwide** to operate both automatic and conventional trains – driven in the traditional manner by a driver – on the same stretch. It was also possible to demonstrate successfully that new technologies could be introduced without interrupting on-going passenger services. Given these special features the U3 in Nuremberg is a highly regarded pilot project internationally – with the number of specialist visitors from around the world correspondingly high, even months after it began operations.

Fully automated operations boast **numerous advantages** over conventional. These include shorter intervals between trains, improved service, the flexible use of trains, increased safety, and energy savings thanks to optimized driving methods. For this reason the decision was taken, once the U3 line had begun operations, to convert the previously conventionally-driven U2 line to automated operation. Preparations for this changeover have been in full swing since mid-2008. Passenger services on the U2 will be ready for conversion in late 2009.

The intensive PR work that accompanied the entire project and smooth operations from the outset resulted in an **extraordinarily high level of acceptance** of the U3 on the part of the general public. By the end of June 2008 – just two weeks after the launch of passenger services – more than 50 percent of households along the U3 line had already traveled on the automated underground railway. Half of passengers said it was a very positive experience, 46 percent were neutral, and a mere four percent were restrained in their praise or expressed negative views – an extremely low figure. Among decision-makers and VAG employees the level of acceptance for the fully automated underground was high, among other reasons because the switch-over involved no job losses whatever. Some 120 employees were given new assignments and carefully prepared for work in the so-called Customer and System Service.

VAG – Highlight 2008: U3 geht in Betrieb



Neue Ära im Nahverkehr

Am 14. Juni 2008 war es soweit: Unter großer Anteilnahme aus Bevölkerung, Politik, Wirtschaft und Medien wurde in Nürnberg die erste vollautomatische U-Bahn-Linie Deutschlands offiziell eröffnet. Damit fand eines der wichtigsten und umfangreichsten Investitionsprojekte der VAG in den vergangenen Jahren seinen vorläufigen Höhepunkt. Die U3 erweitert nicht nur das vorhandene U-Bahn-Netz, das bislang zwei Linien umfasste, sie setzt auch **hohe technische Maßstäbe** und einen neuen Effizienzstandard.

Neben dem komplett fahrerlosen Betrieb sorgte in internationalen Fachkreisen für Aufsehen, dass die U3 im Mischbetrieb mit der konventionell betriebenen Linie U2 fährt. Als erstes Verkehrsunternehmen weltweit schickt die VAG abwechselnd automatisch gesteuerte Züge und herkömmliche Bahnen, die von Fahrern geführt werden, auf eine gemeinsame Strecke. Außerdem konnte erfolgreich demonstriert werden, dass neue Technologien auch unter rollendem Rad – also bei laufendem Fahrgastbetrieb – eingeführt werden können. Aufgrund dieser Besonderheiten ist die Einführung der U3 in Nürnberg ein interna-





tional beachtetes Pilotprojekt – entsprechend groß ist noch Monate nach der Inbetriebnahme der Andrang von Fachbesuchern aus aller Welt.

Und schließlich zeichnen auch **zwei renommierte Preise** die Leistung der VAG aus. Mit dem „Innovation and Excellence Award“ 2008 wurde die Einführung der automatischen U-Bahn in den Bereichen Sicherheit und Barrierefreiheit von einer internationalen Fachjury zur Innovation des Jahres gekürt. Darüber hinaus erhielt die VAG im Januar 2009 die Silberurkunde des „Innovationspreises der Deutschen Wirtschaft“.

Vorteile auf ganzer Linie

Die Stadt Nürnberg und die VAG haben die Entscheidung, auf eine vollautomatische U-Bahn-Linie zu setzen, sorgfältig erwogen. Je intensiver sich die Beteiligten mit der Materie auseinandersetzen, desto deutlicher kristallisierten sich die Vorteile des vollautomatisierten Betriebs heraus:

- Verbesserter Service und gesteigerte Sicherheit für die Fahrgäste.
- Höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Züge.
- Verkürzte Taktzeiten und damit geringere Wartezeiten.
- Flexibler Zügeinsatz bei Spitzenbedarf.
- Weniger Fahrzeuge als im konventionellen Betrieb und deshalb geringere Investitionen.
- Weniger Fahrpersonal.
- Energieeinsparungen dank energieoptimierter Fahrweise.



Aus diesen Gründen und dem Erfordernis des Nürnberger U-Bahn-Netzes, auf einer gemeinsamen Strecke zwei Linien in dichtem Takt fahren zu lassen, wurde ebenfalls beschlossen, nach Inbetriebnahme der Linie U3 auch die bislang konventionelle betriebene Linie U2 auf Automatikbetrieb umzustellen.

Hohe Projektkompetenz

Der Inbetriebnahme der U3 ging ein zehn Jahre dauernder Vorbereitungs- und Planungsprozess voraus. Dabei hat die VAG einmal mehr die hohe Projektkompetenz ihrer Mitarbeiter unter Beweis gestellt.

Zunächst wurde die grundsätzliche technische Machbarkeit untersucht und die **Wirtschaftlichkeit** des automatischen Betriebs auf den Linien U3 und U2 beurteilt. Dies erfolgte von 1997 bis 1999 im Rahmen von SMARAGT (Studie zur Machbarkeit und Realisierbarkeit eines AGT-Systems). Die positiven Ergebnisse veranlassten das Bundesverkehrsministerium und das Bayerische Wirtschaftsministerium, die notwendigen Finanzierungszusagen zu geben. 2001 startete das Projekt unter Federführung der Stadt Nürnberg und der VAG.



Um die **komplexe Aufgabe** gut zu bewältigen und vorhandene Kompetenzen zu bündeln, wurden alle beteiligten Kräfte im interdisziplinären Projekt RUBIN (Realisierung einer automatisierten U-Bahn in Nürnberg) zusammengefasst. In Kooperation mit dem industriellen Partner Siemens, der nach einer Ausschreibung den Zuschlag erhielt, war eine Vielzahl von Problemen zu lösen. Eine der größten Herausforderungen bestand darin, das Zusammenspiel von Fahrzeugen, Strecke, Stellwerken und der Zentralen Serviceleitstelle zu implementieren und zu optimieren. Denn eine funktionierende Interaktion der Systeme muss zu jeder Zeit und unter allen Bedingungen gewährleistet sein.

Darüber hinaus wurden **umfangreiche Sicherheitsvorkehrungen** in den Zügen sowie in den Bahnhöfen getroffen und ein ganzheitliches Brandschutzkonzept entwickelt. Durch die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets haben wir ganz bewusst einen sehr hohen Sicherheitsstandard bei der U3 etabliert. Neben der frühzeitigen und offenen Kommunikation der VAG zum Thema Sicherheit trug dies wesentlich dazu bei, Bedenken, die oft mit der Einführung einer neuen Technologie einhergehen, zu minimieren.

Dank des Know-hows und Engagements aller eingebundenen Mitarbeiter konnten optimale Lösungen entwickelt werden. Amtlich bestätigt wurde dieser Erfolg mit der Zulassung des vollautomatischen Betriebs auf der Linie U3 durch die Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken. Ein von ihr beauftragtes Prüfungsgremium hatte die Projektschritte zuvor intensiv begleitet und alle Funktionen auf Herz und Nieren geprüft. Weitere Details zur Abwicklung des U3-Projekts erfahren Sie unter www.rubin-nuernberg.de.

Arbeitsplätze bleiben erhalten

Die Akzeptanz der vollautomatischen U-Bahn wurde bei Entscheidungsträgern und VAG-Mitarbeitern zusätzlich gesichert, weil mit der Umstellung kein Arbeitsplatzverlust verbunden war. Dies ist vor allem für das U-Bahn-Fahrpersonal wichtig. Die Linie U2 fährt ab Ende 2009 im automatischen Betrieb. Die betroffenen Mitarbeiter wurden bereits auf ihre zukünftige Aufgabe im sogenannten Kunden- und Systemservice (KUSS) vorbereitet.

Über die direkt betroffenen Beschäftigten hinaus durchliefen 500 VAG-Mitarbeiter, die mit der vollautomatischen U-Bahn in Berührung kommen, spezielle Schulungsmodulare. Dazu gehörten die Mitarbeiter der Zentralen Serviceleitstelle, aber auch der Servicedienste und die Mitarbeiter in den Werkstätten. Alle Qualifizierungsmaßnahmen sind auf einen **sicheren und zuverlässigen automatischen U-Bahn-Betrieb** ausgerichtet und ergänzen technische und organisatorische Vorkehrungen. Insgesamt investierte die VAG über die gesamte Projektlaufzeit rund 3.000 Manntage bzw. 24.000 Stunden in die Fortbildung.



Von den Nürnbergern positiv aufgenommen

Das U3-Projekt wurde von Anfang an durch **intensive Öffentlichkeitsarbeit** begleitet. Ziel war es, die Nürnberger über alle Meilensteine umfassend und zeitnah zu unterrichten. Auf diese Weise war die Bevölkerung immer gut informiert, was erheblich dazu beitrug, anfängliche Vorbehalte abzubauen. Die vollständige Transparenz und der von Beginn an reibungslose Betrieb haben zu einer außerordentlich hohen Akzeptanz geführt. Ende Juni 2008, also nur zwei Wochen nach Aufnahme des Fahrgastbetriebs, befragte die VAG die Anwohner entlang der U3. Bereits mehr als die Hälfte der Haushalte waren zu diesem Zeitpunkt schon einmal mit der automatischen U-Bahn gefahren. 50 Prozent berichteten sehr positiv über ihre Erfahrungen, 46 Prozent neutral. Lediglich vier Prozent äußerten sich eingeschränkt positiv bis negativ – ein sehr niedriger Wert.

Dichteres ÖPNV-Netz in Nürnberg

Die Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der neuen U-Bahn-Linie ist ein wichtiger Schritt bei der Umsetzung der **Nürnberger Nahverkehrsplanung**. Diese sieht unter anderem die Anbindung der Stadtteile im Südwesten und Nordwesten Nürnbergs an die U-Bahn vor. Im Endausbau wird die U3 eine Streckenlänge von 11,5 Kilometer aufweisen, 16 Bahnhöfe integrieren und 100.000 zusätzliche Kunden für die VAG ansprechen. Der im Juni 2008 in Betrieb genommene erste Ausbaubereich ist 6,5 Kilometer lang. Die Investitionen, die sowohl den Streckenbau als auch die Anschaffung von 32 hochmodernen U-Bahn-Fahrzeugen der Baureihe DT3 umfassten, beliefen sich auf rund 325 Millionen Euro. Diese finanziellen Mittel wurden gemeinsam vom Bund, dem Freistaat Bayern, der Stadt Nürnberg und der VAG aufgebracht.

Umstellung U2 in Angriff genommen

Die Inbetriebnahme der vollautomatischen U-Bahn-Linie U3 ist eine Erfolgsgeschichte für Nürnberg. Unmittelbar nach der Eröffnung wurde auch das zweite Kapitel – die Umstellung des konventionellen Betriebs der U2 auf Automatikbetrieb – in Angriff genommen. Die Vorbereitungen dafür laufen bereits seit Jahresmitte 2008 auf Hochtouren. Die U2 ist weltweit die erste konventionelle Linie, die ohne Betriebsunterbrechung umgerüstet wird. Aus heutiger Sicht kann der Fahrgastbetrieb Ende 2009 Schritt für Schritt umgestellt werden.

VAG – Our Strengths

The attractive range of VAG services is based on an **efficient infrastructure**. At the end of 2008, 80 underground and 40 tram engines, as well as 326 buses ensured the swift, smooth transport of passengers throughout the area of operations during peak periods. In total we traveled an enormous distance of almost 31.6 million kilometers last year. This corresponds to around 40 trips from the Earth to the moon and back! Given the concentration of the VAG network, customers are never far from the nearest stop. On average the distance between underground stops is 776 meters, 438 meters between tram stops and 463 meters in the case of buses. This closely-meshed transport system means that around 98 percent of the city of Nuremberg can be reached by public transport. To ensure this high level of efficiency the vehicle fleet is constantly being modernized and improved. In 2008 the beginning of operations for the 32 DT3 vehicles acquired was completed, and the first GTV6 Variobahn began passenger services.

However, a sound infrastructure and state-of-the-art vehicles are not everything – the attractive range of VAG local transport is complemented by **a comprehensive service**. VAG has done a great deal to make its journeys simple and comfortable and, if there are ever any disruptions, to deal with any difficulties which may occur as quickly as possible. One of the most important tools in this context is the service telephone which customers can contact for information around the clock and which receives up to 600 calls a day. Every year some 500,000 people also seek advice in our two customer centers at the main stations in Nuremberg and Fürth.

It is also important for VAG that access to our trains and buses is as simple as possible for passengers who are restricted in their mobility. In fact, we took the first steps towards **barrier-free use** of our vehicles and facilities more than thirty years ago. All underground stations in Nuremberg are equipped with elevators. A large proportion of the vehicles have low-floors, which makes getting on and off considerably easier. The commissioning of the U3 line also went hand in hand with disabled-friendly innovations. All the vehicles used on the automated underground railway are equipped with automatic gap bridging which automatically closes the space between the edge of the platform and the vehicle when doors open. The breadth of measures taken by VAG in the field of barrier-free mobility earned it an award from the Conference of European Traffic Ministers as far back as 2003.

Continuation from page 33: "VAG – Our Strengths"

The **quality of our services** is the source of customer satisfaction. In 2008, 76 percent of Nuremberg residents were satisfied with the public local transport in their city. This is the best figure we have achieved since records began in 1996. VAG complies with the quality standards DIN 9001 and DIN EN 13816. In the 2008 fiscal year it successfully passed the re-certification process for both standards. Among other things this certification attests to the fact that VAG uses the scant resources available to it efficiently, and invests funds wherever customer satisfaction and income can be increased.

Nuremberg is still one of the safest big cities in Germany. This is particularly true of its public transport. For years now VAG has pursued an integrated **security program**, which exploits its preventive impact to the full. One of the main elements of this concept is close cooperation with the police. While security itself is enhanced by emergency communication points, complete mobile radio cover and video cameras, we also attach great importance to our passengers' sense of felt security. We also have an active commitment to traffic education projects for children and youngsters such as the "cool riders".

Another of VAG's major strengths is its **high level of professional expertise** with regard to traffic planning decisions. This makes it a sought-after discussion partner in VGN and the city of Nuremberg. It is a permanent guest on the Traffic Committee and thanks to its know-how in the technical, planning, and commercial fields takes a stance on all planning matters at an early stage. It is frequently involved in the compilation of the Committee's papers. In addition we help small transport providers, for example, to plan their system and improve their range of services.

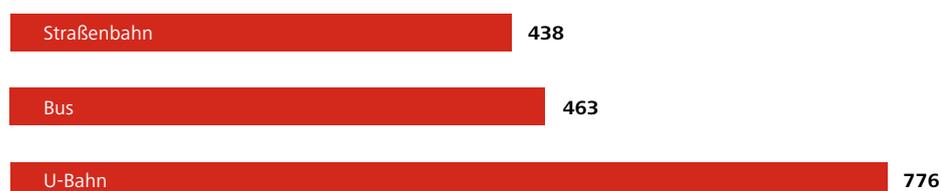
VAG – Unsere Stärken

Leistungsfähige Infrastruktur und moderne Fahrzeuge

Zugkräftiges Nahverkehrsangebot

Das attraktive VAG-Angebot basiert auf einer außerordentlich leistungsfähigen Infrastruktur. Ende 2008 wurden drei U-Bahn-Linien mit einer Streckenlänge von 34 Kilometern und sechs Straßenbahnlinien mit einer Länge von 36 Kilometern betrieben. Hinzu kamen 90 Buslinien, die eine Betriebsstreckenlänge von beachtlichen 466 Kilometern im Tagesverkehr sowie 357 Kilometer im Night-Liner-Verkehr am Wochenende abdecken. Sie versorgen zahlreiche Stadtteile Nürnbergs sowie umliegende Gemeinden, die nicht durch Schienenverkehr erschlossen sind. Durch dieses **engmaschige Verkehrsnetz** sind rund 98 Prozent des Nürnberger Stadtgebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Ende 2008 sorgten während der Hauptverkehrszeit 80 U-Bahn- und 40 Straßenbahn-Triebwagen sowie 326 Busse für einen schnellen und reibungslosen Transport der Fahrgäste im gesamten Bedienungsgebiet. In Summe haben wir im vergangenen Jahr die gewaltige Strecke von rund 31,6 Millionen Kilometern zurückgelegt. Dies entspricht etwa 40 Reisen von der Erde zum Mond und zurück! Busse und Bahnen fahren täglich 44 U-Bahnhöfe, 79 Straßenbahn- und 866 Omnibushaltestellen an. Wegen der Dichte des Netzes ist für die VAG-Kunden der Weg zur nächstgelegenen Haltestellen gering: Zwischen zwei U-Bahn-Haltestellen liegen durchschnittlich 776 Meter, bei der Straßenbahn sind es 438 Meter und im Busbereich 463 Meter.



Mittlerer Haltestellenabstand

in m



Fahrzeuge immer betriebsbereit

Damit das VAG-Angebot attraktiv bleibt und die Sicherheit der Fahrgäste zu jeder Zeit gewährleistet ist, muss die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit und die größtmögliche Einsatzbereitschaft aller Fahrzeuge sichergestellt werden. Dafür zuständig sind **eigene Instandhaltungs-Einrichtungen**, in denen rund 270 kompetente und hoch motivierte Mitarbeiter tätig sind. Für die Instandhaltung der Züge ist der VAG-Bereich „Werkstatt Schiene“ verantwortlich. Er betreibt dafür die zentrale U-Bahn-Werkstatt in Nürnberg-Langwasser – inklusive einiger Nebenwerkstätten – sowie den Straßenbahn-Betriebshof in der Heinrich-Alfes-Straße. Die Omnibusse werden vom Bereich „Werkstatt Bus“ in Schuss gehalten, der eine zentrale Werkstätte sowie drei Betriebshofwerkstätten unterhält.

Modernisierung des Fuhrparks

Zur Sicherung der hohen Leistungsfähigkeit wird der Fahrzeugbestand stetig modernisiert und optimiert. 2008 wurde die Inbetriebnahme der erworbenen Doppeltriebwagen der dritten Generation (DT3) für die U3 erfolgreich abgeschlossen. Die insgesamt 32 Züge sind seit Mitte Juni betriebsbereit und setzen hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Energieverbrauch einen neuen Standard.

Mit der Inbetriebnahme der **DT3-Fahrzeuge** brachte der Bereich „Werkstatt Schiene“ jahrelange Vorarbeiten zum Abschluss. Aufgrund des großen Know-hows nicht nur in Bezug auf die netzspezifischen Anforderungen wurden die VAG-Mitarbeiter vom Zughersteller Siemens bereits bei der Konstruktion der Schienenfahrzeuge eingebunden. Die Werkstatt half bei der Behebung technischer Probleme, nahm die DT3-Züge unter Sicherheitsaspekten ab und optimierte ihre Funktionsweise im Erprobungsbetrieb.

Auch bei der Einführung der neuen Straßenbahn-Generation in Nürnberg, der sogenannten **Variobahn** oder GTV6, wurde die VAG frühzeitig in den Herstellungs- beziehungsweise Anpassungsprozess einbezogen. Das erste Fahrzeug dieser attraktiven Niederflur-Straßenbahn nahm nach intensiven Vorbereitungen im November 2008 den Fahrgastbetrieb auf. 2009 werden alle acht Variobahnen auf der Strecke sein und alte Fahrzeuge ersetzen. Sie arbeiten wirtschaftlicher und bieten gleichzeitig höheren Komfort und verbesserte Sicherheit.

Die VAG-Busflotte wurde 2008 ebenfalls modernisiert: Mit der Neubeschaffung von acht **Solobussen** mit Dieselmotorisierung und sechs **Gelenkbussen** mit Erdgasantrieb konnte der Bereich Werkstatt Bus die Umweltverträglichkeit des in dieser Hinsicht bereits vorbildlichen Fahrzeugbestandes weiter verbessern. Die VAG fährt bei der Beschaffung seit 1996 zweigleisig und erwirbt





neben effizienten Dieselnissen auch Erdgasbusse. 2008 machte der Anteil der Erdgasbusse an den VAG-eigenen Fahrzeugen im Regelbetrieb 50 Prozent aus.

Fahrwege in Schuss halten

Die Bahnen können ihre Transportaufgabe nur im Zusammenspiel mit einem optimal gewarteten Schienennetz erfüllen. Jedoch gehört zu einem funktionierenden Verkehrsbetrieb noch wesentlich mehr **Infrastruktur**: Das reicht vom Bahnsteigsicherungssystem über Stellwerke und Kommunikationsnetze bis hin zu Fahrtreppen, Aufzügen und Lüftungsanlagen. Für die Instandhaltung und den Ausbau dieser Systeme ist der Geschäftsbereich „Fahrweg“ zuständig.

Von den Mitarbeitern dieser Sparte wird stets Höchstleistung verlangt: So soll beispielsweise bei Arbeiten im Gleisbereich der laufende Zugbetrieb so wenig wie möglich gestört werden. Dies ist auf der U2 und U3 vor allem seit der Aufnahme des vollautomatischen U-Bahn-Betriebs aufgrund der kürzeren Taktzeiten eine extrem anspruchsvolle Aufgabe. Dass die VAG-Mitarbeiter die notwendigen Arbeiten schnell und trotzdem korrekt durchführen, konnten sie 2008 wieder eindrucksvoll unter Beweis stellen: Der Umbau von 70 Metern Straßenbahngleis zwischen „Münchener Straße“ und „Platz der Opfer des Faschismus“ wurde in nur einer Woche abgeschlossen, obwohl die Sanierung eine komplette Oberflächenenerneuerung umfasste.

Ein weiteres Schwerpunktprojekt des Bereichs Fahrweg war 2008 die Umstellung von analoger auf **digitale Funktechnik**. Funktechnik wird beispielsweise in der betrieblichen Kommunikation, etwa im Informationsaustausch zwischen Leitstelle und Fahrpersonal, sowie für die Datenübertragung von Leit- und Fahrgastinformationssystemen eingesetzt. Digitalfunk ist nicht nur deutlich



leistungsfähiger, sondern zugleich sicherer und funktionsreicher. Die U-Bahn-Linien wurden im vergangenen Jahr bereits komplett umgerüstet. Der Wechsel bei Straßenbahnen und Bussen wurde vorbereitet, damit die Ausrüstung ab 2009 erfolgen kann. Mit der Einführung des Digitalfunks in allen Verkehrsbereichen nimmt die VAG in Deutschland einmal mehr eine Vorreiterrolle ein.

Zentrale Koordination

Innerhalb des komplexen Gesamtsystems aus Fahrzeugen und Infrastruktur besitzt die **Zentrale Serviceleitstelle** eine Schlüsselfunktion. Sie steuert und überwacht alle Fahrzeuge der U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien. Dazu werden sämtliche Daten aus den Verkehrsmitteln, den Bahnhöfen und dem Gleisbereich zentral zusammengeführt und ausgewertet. So ist die Leitstelle in jedem Augenblick über Aufenthaltsort und Zustand jedes VAG-Fahrzeugs informiert und kann bei Störungen Gegenmaßnahmen einleiten – beispielsweise Ersatzverkehr organisieren oder rasch und zielgerichtet Reparaturtrupps einsetzen. Bei Unfällen werden unverzüglich Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizei verständigt.

Diese verantwortungsvolle Steuerungs- und Koordinationsaufgabe ist nur durch den Einsatz von hoch qualifiziertem Personal und modernster Technik möglich. Immerhin sind in Spitzenzeiten mehr als 440 U-Bahn-Züge, Straßenbahnen und Omnibusse parallel im Einsatz. Die Zentrale Serviceleitstelle ist **24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr** besetzt, um ständig einen flüssigen Verkehrsbetrieb zu gewährleisten und für einen hohen Sicherheitsstandard zu sorgen. Insgesamt sind dort 70 Mitarbeiter beschäftigt.

Vorbildlicher Service

Qualifizierte Auskünfte am Telefon

Gute Infrastruktur und moderne Fahrzeuge sind nicht alles – das attraktive Nahverkehrsangebot der VAG wird durch einen umfassenden Service abgerundet. Mit zahlreichen Maßnahmen versucht die VAG, die Fahrt mit dem ÖPNV möglichst einfach und komfortabel zu gestalten oder – falls tatsächlich einmal Ärgernisse auftauchen sollten – mögliche Unannehmlichkeiten rasch zu beseitigen.

Eines der wichtigsten Instrumente dabei ist das **Servicetelefon**, über das unsere Kunden rund um die Uhr persönlich Auskünfte erhalten. Diese Möglichkeit wird von den Nürnbergern rege genutzt: In Spitzenzeiten gehen pro Tag bis zu 600 Anrufe ein. Um die Wartezeiten so gering wie möglich zu halten, beschäftigen wir allein für die Beantwortung der Kundenanfragen acht Mitarbeiter, die im Schichtdienst von 7 bis 21 Uhr tätig sind. Danach übernehmen die Verkehrsmeister der Zentralen Serviceleitstelle, in der das Servicetelefon auch räumlich untergebracht ist. Durch diese Nähe zur zentralen Koordinierungsstelle – ein Novum innerhalb der Verkehrsbranche in Deutschland – sind jederzeit qualifizierte und zeitnahe Auskünfte möglich.



Rund-um-Beratung in den Kundenzentren

Neben dem Servicetelefon betreibt die VAG das **KundenCenter** im Nürnberger Hauptbahnhof sowie das **Kundenbüro** im Fürther Hauptbahnhof. Dort bündeln wir alle Beratungs- und Serviceleistungen, um unseren Kunden unnötige Wege zu ersparen. Auch dieses Konzept kommt an: Jedes Jahr lassen sich bis zu 500.000 Menschen rund um die Angelegenheiten des öffentlichen Nahverkehrs beraten. Die Kundenzentren geben Auskunft zu Tarifen und Fahrplänen, verkaufen Tickets, betreuen Abonnenten, nehmen Reklamationen entgegen und vieles mehr. Betreut werden die Kunden von 19 Serviceberatern, die in Wechselschichten den ganzen Tag über zur Verfügung stehen.

Mehr Service mit KUSS

Im Rahmen der Inbetriebnahme der vollautomatischen U3 und der Umstellung der Linie U2 auf vollautomatischen Betrieb bildeten wir das betroffene Personal fort. Insgesamt wurden 120 Beschäftigte in den Themenfeldern Betriebsablauf, Fahrzeugtechnik und -bedienung sowie Kundeninformation und -kommunikation geschult. Die so qualifizierten Servicemitarbeiter bilden das Rückgrat des



neu eingeführten **Kunden- und Systemservice KUSS**. Sie beantworten auf den Bahnhöfen oder in den Fahrzeugen die Fragen der Fahrgäste und beseitigen leichte Störungen, wenn die an sich sehr zuverlässige Technik doch einmal Probleme machen sollte. Da diese Mitarbeiter während der gesamten Betriebszeit Präsenz zeigen, stärken wir zugleich das subjektive Sicherheitsempfinden unserer Fahrgäste.

Anschlüsse auf einen Blick

Auch am Ort des Geschehens hält die VAG ihre Fahrgäste auf dem Laufenden: An mehr als 50 wichtigen Umsteigehaltestellen wird auf speziellen Info-Tafeln die genaue Wartezeit bis zur Abfahrt des nächsten Fahrzeugs angezeigt. Diese **dynamischen Systeme** erhalten die Daten in Echtzeit aus dem rechnergestützten Betriebsleitsystem der VAG-Leitstelle. Neben den Wartezeiten werden bei Bedarf auch aktuelle Verkehrsinformationen oder Störungen gemeldet. Im nächsten Schritt ist geplant, solche Anzeigesysteme auch in den Fahrzeugen anzubieten.

Information und Tickets auf neuen Wegen

Zu einem guten Service gehört für die VAG neben aktuellen Informationen auch ein möglichst breiter Zugang zum Fahrkartenangebot. Daher setzen wir zusätzlich zu den klassischen Verkaufswegen, wie dem KundenCenter oder den Automaten, stark auf neue Technologien. 2008 bauten wir beispielsweise den **Online-Shop** aus und führten zur Jahresmitte das sogenannte **PrintTicket** ein. Damit können unsere Kunden die via Internet erworbenen Tages-Tickets Solo und Plus zu Hause ausdrucken. Eine schnelle und einfache Lösung, denn auf diese Weise entfallen die mit der Postzustellung verbundene Wartezeit und die Versandkosten. Insgesamt verzeichnet unser Internetauftritt www.vag.de stark steigende Nutzerzahlen. 2008 zählten wir monatlich 160.000 Zugriffe.



Nächtlicher Erfolg: der NightLiner

Innovative Ideen sind aber nicht nur durch neue Techniken umsetzbar, wie die zehnjährige Erfolgsstory unseres NightLiners eindrucksvoll unterstreicht. Seit 1998 verkehren jedes Wochenende ab 1.00 Uhr Busse im Stundentakt auf speziellen Linien, um Nachtschwärmer sicher nach Hause zu bringen. Das Angebot wird insbesondere von jungen Leuten gerne angenommen und erfreute sich im Laufe der Jahre **zunehmender Beliebtheit**. Waren es zu Beginn zwischen 3.000 und 3.500 Fahrgäste, nutzen mittlerweile an einem durchschnittlichen Wochenende rund 10.000 Personen den NightLiner. Deutlich mehr sind es, wenn besondere Termine wie beispielsweise die Nürnberger Blaue Nacht anstehen.



Aufgrund des großen Erfolgs beteiligt sich mittlerweile das gesamte Umland an diesem Konzept. In der Folge ist das NightLiner-Netz auf 24 Linien angewachsen.

Barrierearme Mobilität

Ein großes Anliegen der VAG ist es, auch Fahrgästen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, einen möglichst einfachen Zugang zu unseren Bahnen und Bussen zu verschaffen. Schon vor mehr als 30 Jahren legten wir deshalb den Grundstein für eine barrierearme Nutzung unserer Fahrzeuge und Einrichtungen durch ältere Mitbürger, gesundheitlich eingeschränkte Personen und Eltern mit Kinderwagen. Ein **Behindertenbeauftragter** kümmert sich eigens um ihre Belange, ist Ansprechpartner für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und zugleich Kontaktperson für die Behindertenverbände. Außerdem schult und sensibilisiert er die Mitarbeiter der VAG im Umgang mit Behinderten, veranstaltet Seminare für Betroffene und ist in den Prozess der Neubeschaffung von Fahrzeugen sowie die Planung von Infrastrukturmaßnahmen eingebunden, um von vornherein barrierearme Lösungen zu integrieren.

In Nürnberg sind alle U-Bahnhöfe mit Aufzügen ausgestattet. Ein Großteil der Fahrzeuge ist niederflurig, was den Einstieg erheblich erleichtert. Darüber hinaus wurden bereits etwa 80 Prozent der VAG-Straßenbahnhaltestellen niederflurgerecht umgerüstet. Nahezu alle verfügen über ein Blindenleitsystem.

Für ihre umfassenden Aktivitäten im Bereich barrierearme Mobilität wurde die VAG schon 2003 **von der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister ausgezeichnet**. Diese Ehrung hat unser Engagement, möglichst vielen Menschen eine selbstständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, auch über die Grenzen Deutschlands hinaus bekanntgemacht.

2008 haben wir diese Umgestaltung konsequent fortgesetzt. Unter anderem konnte der Umbau des wichtigen Verkehrsknotenpunkts Rathenauplatz gemäß den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste erfolgreich abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme der U3 brachte ebenfalls eine behindertengerechte Innovation mit sich: Alle Fahrzeuge der automatischen U-Bahn gingen mit einer automatischen Spaltüberbrückung an den Start. Diese schließt beim Öffnen der Türen automatisch die Lücke zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug.



Herausragende Qualität

Zertifiziertes Management

Die Qualität des Angebots legt die Basis für die Kundenzufriedenheit. Daher gehört es zu den strategischen Zielen der VAG, dauerhaft einen möglichst hohen Standard zu etablieren. Dafür führten wir ein **Qualitätsmanagement-System** ein, das wir regelmäßig von unabhängiger Seite zertifizieren lassen. Ein solches Gütesiegel bestätigt das Niveau der im Unternehmen angewendeten Methoden und gewährleistet hohe Transparenz.

Seit 1996 ist die VAG nach DIN 9000:2000 zertifiziert. Diese allgemeine Norm wird in den unterschiedlichsten Wirtschaftszweigen angewandt. Zusätzlich wurde 2002 auf europäischer Ebene ein Standard speziell für Verkehrsbetriebe eingeführt. Die VAG war eines der ersten deutschen Unternehmen in der Branche, das den neuen, anspruchsvolleren Zertifizierungsprozess erfolgreich durchlaufen hat: Bereits seit 2003 erfüllen wir die deutsche Variante der europäischen Norm DIN 13816.

Um das Niveau des Qualitätsmanagement-Systems dauerhaft zu gewährleisten, wird alle drei Jahre eine Neubewertung vorgenommen. Im Geschäftsjahr 2008 durchlief die VAG erfolgreich den Rezertifizierungsprozess sowohl nach DIN 9001 als auch nach DIN 13816.

Konsequente Umsetzung in der Praxis

Die Zertifizierung bescheinigt der VAG unter anderem, dass sie die zur Verfügung stehenden knappen Ressourcen effizient einsetzt und Mittel dort investiert, wo Kundenzufriedenheit und Einnahmen gesteigert werden können. Als Entscheidungsgrundlage dienen Erhebungen, die wir seit zwölf Jahren regelmäßig durchführen. Die VAG erfasst anhand objektiver Kriterien die Qualität von Fahrzeugen, Fahrern und Haltestellen und dokumentiert die Ergebnisse in sogenannten **Qualitätsbewertungen**. Die Zufriedenheit der Kunden mit den Leistungen der VAG ist Gegenstand von **Kundenzufriedenheitsmessungen**. Mit Hilfe der Untersuchungsergebnisse identifizieren wir Handlungsschwerpunkte und leiten Verbesserungsmaßnahmen ab.

Seit 2006 überprüft die VAG in einem Pilotprojekt die Qualität ihrer Leistungen auch mittels Testkundenverfahren. Dabei führen Personen, die unseren Mitarbeitern unbekannt sind, Testkäufe, -beratungen und -fahrten durch und bewerten diese. Im Rahmen dieses Projekts wurden bisher die Kundenzentren, eine Auswahl der privaten Fahrkarten-Verkaufsstellen sowie Fahrer und die Fahrausweiskontrolle überprüft. Aufgrund der positiven Erfahrungen, die wir in den vergangenen beiden Jahren sammelten, haben wir 2008 entschieden, das **Testkundenverfahren** künftig regelmäßig anzuwenden.

Hoher Sicherheitsstandard

Enge Zusammenarbeit mit der Polizei

„Nürnberg ist nach wie vor eine der sichersten Großstädte in Deutschland. Das gilt auch für die öffentlichen Verkehrsmittel. Allerdings ist das keine Selbstverständlichkeit, sondern darauf zurückzuführen, dass die VAG der Sicherheit einen sehr hohen Stellenwert einräumt.“ Diese Feststellung des Nürnberger Polizeidirektor Gerhard Schlögl gegenüber der Kundenzeitschrift VAGmobil kommt nicht von ungefähr. Die VAG verfolgt seit Jahren – also lange bevor das Thema in den Medien und der Öffentlichkeit heftig diskutiert wurde – ein **ganzheitliches Sicherheitsprogramm**.

Einer der zentralen Bausteine dieses Konzepts ist die enge Zusammenarbeit mit der Polizei. Beispielsweise war die VAG von Anfang an in den 1998 gegründeten „Sicherheitspakt für Nürnberg“ eingebunden. Bei diesem „Runden Tisch“ arbeiten Vertreter aller Behörden, Organisationen und sozialen Einrichtungen zusammen, die bei ihrer Tätigkeit mit den Themen Sicherheit und Ordnung konfrontiert werden. Ziel ist es, gemeinsam objektiv vorhandene oder subjektiv empfundene Sicherheitsprobleme zu erkennen und zu lösen.

Aus dieser Kooperation hat sich zwischen VAG und Polizei eine intensive und für beide Seiten vorteilhafte Zusammenarbeit entwickelt. Sie wird durch **feste Ansprechpartner** in beiden Organisationen untermauert. Bei der VAG sind speziell geschulte Verbindungsverkehrsmeister Kontaktstelle für die Polizei. Im Rahmen des regelmäßigen Informationsaustauschs erörtern sie Sicherheitsaspekte und setzen gemeinsame Maßnahmen um. Darunter fallen zum Beispiel die Kooperation bei Großveranstaltungen und Versammlungen, Konfliktmanagement-Seminare oder gemeinsame Streifengänge an neuralgischen Orten wie Bahnhöfen und Verteilerebenen.





Prävention ist Trumpf

Zur verstärkten Sicherheit tragen auch zahlreiche Einrichtungen bei, die in U-Bahnhöfen, U-Bahn-Zügen und Straßenbahnen installiert wurden. Dazu gehören beispielsweise Notrufsprechstellen, eine vollständige Mobilfunkabdeckung sowie die Videoüberwachung. Insgesamt sind derzeit rund 800 Kameras installiert, über die Mitarbeiter der Zentralen Serviceleitstelle das Geschehen aufmerksam beobachten und bei Bedarf sofort Gegenmaßnahmen ergreifen. Dies ist in Nürnberg glücklicherweise sehr selten der Fall, da das implementierte VAG-Sicherheits-Konzept seine präventive Wirkung voll entfaltet.



VAG und SuSi

Ein weiterer Punkt im Sicherheitsprogramm der VAG ist der Einsatz von speziell geschultem „SuSi“-Personal in den U-Bahnen – „SuSi“ steht dabei für **subjektive Sicherheit**. Die uniformierten Mitarbeiter stehen grundsätzlich während der gesamten Betriebszeit als Ansprechpartner zur Verfügung, greifen bei Ordnungsstörungen sofort ein und halten ständig Verbindung zur Einsatzzentrale der Nürnberger Polizei. Allein durch die Präsenz der VAG-Mitarbeiter wird unseren Kunden ein verbessertes Sicherheitsgefühl vermittelt.

Jugendliche mit Vorbildfunktion

Im Rahmen des Coolrider-Projekts bildet die VAG Schüler ab dem 13. Lebensjahr zu Fahrzeugbegleitern – den sogenannten **Coolridern** – aus. Durch ihr ehrenamtliches Engagement sorgen sie dafür, dass Schulwege sicherer sind und Konflikte friedlich gelöst werden. Sie wirken beruhigend auf jugendliche Fahrgäste ein und helfen, Vandalismusschäden zu vermeiden. Ihre positive Wirkung ist unbestritten: Wo sie im Einsatz sind, gibt es nachweislich weniger Probleme im Umgang der Schüler untereinander beziehungsweise mit anderen Fahrgästen. Auch die Zahl der Unfälle ging zurück. Seit Beginn des Projekts im Jahr 2002 hat die VAG in Mittelfranken und der Oberpfalz rund 970 Schüler zu Coolridern ausgebildet, davon mehr als 300 in Nürnberg.

Fach- und Sachkompetenz

Technologischen Wandel mitgestalten

Beim Einsatz innovativer Techniken ist die VAG ebenfalls permanent auf den vorderen Plätzen zu finden. Bestes Beispiel ist die Einführung der **ersten voll-automatischen U-Bahn** Deutschlands im Geschäftsjahr 2008. Das funktionierende Gesamtsystem erforderte in vielen Teilbereichen komplett neue Lösungsansätze, wie beispielsweise bei den Sicherheitskomponenten. Auch die Inbetriebnahme unter rollendem Rad war eine weltweite Premiere.

Aber nicht nur bei der U3 zeigte die VAG ihre Innovationsfreude. 2008 wurde außerdem eine **neue Straßenbahn-Generation**, die Variobahn, in Betrieb genommen. Diese weist gegenüber den bisherigen Fahrzeugen etliche Neuerungen auf: So verfügt sie über eine getriebelose Antriebstechnik – die Kraft der wassergekühlten Radnabennmotoren wird direkt auf die Räder übertragen. Außerdem wurde eine Luftfederung eingebaut, die einen hohen Fahrkomfort ermöglicht und den Geräuschpegel im Inneren des Fahrzeugs deutlich senkt.

Im Bereich Busse stehen wir ständig in engem Kontakt zu den Fahrzeugherstellern, um neue Konzepte zu erproben. Im vergangenen Jahr arbeiteten wir beispielsweise

zusammen mit der MAN AG und der Siemens AG an der Erprobung einer neuen **Hybridtechnologie**. Das Projekt soll dazu beitragen, den Kraftstoffverbrauch und damit auch die Schadstoffemissionen weiter zu senken.

VAG als gefragter Partner in der Verkehrsplanung

Planung, Bau und Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur erfordern viel Weitblick, weil einmal getroffene Entscheidungen das Bild und die Mobilität einer Region über Jahre und Jahrzehnte prägen. Auch erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen sind damit langfristig gebunden. Daher ist bei verkehrsplanerischen Entscheidungen Fach- und Sachkompetenz sowie weitreichende Erfahrung gefragt.



Im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) erbringt die VAG 50 Prozent der Betriebsleistung und ist damit größter Partner im Verbund. Sie pflegt einen fairen Austausch mit den Partnerunternehmen und ihre Stimme hat in Sachfragen großes Gewicht. In den Arbeitskreisen des VGN ist die VAG ein **wichtiger Know-how-Träger** und Meinungsbildner. Kleinere Verkehrsanbieter wie die infra fürth verkehr gmbh und die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH unterstützt die VAG bei der Netzplanung und Angebotsoptimierung.



Auch die Stadt Nürnberg setzt bei der Verkehrsplanung auf die Fachkompetenz der VAG. Die VAG ist ständiger Gast im Verkehrsausschuss und nimmt mit ihrem Know-how im technischen, planerischen und kaufmännischen Bereich frühzeitig zu allen Planungsanliegen Stellung. Oft ist sie bereits in das Erarbeiten der Ausschussvorlagen eingebunden. Mit den städtischen Dienststellen wie dem Verkehrsplanungsamt und dem U-Bahn-Bauamt verbindet die VAG eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

VAG – Our Customers

VAG may have a very strong position in the market, but it never takes its success for granted. The services offered must be subject to constant critical assessment and ongoing development. **Our customers' satisfaction** and wishes play a pivotal role in this respect. VAG bases its well-founded strategic decisions on systematic market research. Day in day out we endeavor to stay in contact with our customers in a number of ways – whether through the Customer Center, the service telephone, our friendly service staff manning them, or by swapping ideas in the Passenger Advisory Council: VAG has an open ear for its passengers' concerns.

The **IndiMark® process**, an effective tool for individualized marketing, is an important instrument for targeting customers. This involves contacting the inhabitants of certain neighborhoods directly and informing them about the VAG services on offer. The success this measure has enjoyed is something we can be proud of, as the number of journeys by public transport rose by 10 percent in the neighborhoods targeted in this way.

All our passengers in greater Nuremberg – whether they are travelling as commuters, in their leisure time, or as tourists – use public transport in an individual way. In order to accommodate as many wishes as possible VAG, in collaboration with VGN, offers a **balanced spectrum of different tickets**. VAG also profits from this, as the different tickets appeal to a far greater number of customers. In 2008, sales revenue increased by 7 percent to EUR 99 million. The share of season tickets rose to 67 percent.

The **ways of actually buying a VAG ticket** are as diverse as the range available. Our ticket machines are especially popular and we have consequently installed more and more over the years. We extended the online shop and introduced the PrintTicket system in 2008. Our website www.vag.de is registering a sharp increase in user figures. Over the past two years, sales via mobile phones also grew in importance.

As well as offering a wide range of services VAG also provides **outstanding value for money**. Compared with the range of transport services on offer in other cities of a similar size, local public transport in Nuremberg is one of the cheapest on several criteria.

VAG – Unsere Kunden

Marktforschung und Marketing

Die wichtigste Richtschnur: VAG-Kunden

Auch wenn die VAG eine starke Marktposition innehat: Dauerhafter Erfolg ist kein Selbstläufer. Vielmehr muss das Angebot ständig hinterfragt und weiterentwickelt werden. Darauf aufbauend gilt es, bestehende Kunden zu halten und neue Absatzpotenziale zu erschließen. Dies ist gerade im öffentlichen Personennahverkehr keine leichte Aufgabe, da immer mehr Menschen Alternativen zum ÖPNV haben und immer weniger Menschen ausschließlich auf ihn angewiesen sind. Ihr Anteil hat sich in Nürnberg seit Anfang der 1990er-Jahre auf vier Prozent knapp halbiert. Kundenzufriedenheit und Maßnahmen zur Kundenbindung sind daher wichtige Steuerungsgrößen für die VAG.

Die Nähe der Kunden suchen wir auf vielen Wegen – ob über das Kunden-Center, das Servicetelefon oder unsere freundlichen Servicemitarbeiter vor Ort: Die VAG hat immer ein offenes Ohr für die Anliegen ihrer Fahrgäste. Bewährt hat sich auch der **Fahrgastbeirat**, den wir 2002 als Forum zum offenen Gedankenaustausch mit Bürgern und gesellschaftlichen Gruppen geschaffen haben. Im direkten Gespräch werden Wünsche und Anregungen diskutiert, die wir so weit möglich gerne aufgreifen, um das Verkehrsangebot im Großraum Nürnberg im Sinne unserer Kunden kontinuierlich zu verbessern.

Zusätzlich betreibt die VAG **systematische Marktforschung**, um möglichst fundierte strategische Entscheidungen zu treffen. Eine solide Datengrundlage dafür schaffen wir durch wissenschaftlich untermauerte und in der Praxis erprobte Umfrage- und Analysemethoden. Schon seit 1989 erhebt die VAG regelmäßig Daten zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Bevölkerung. Damit lässt sich unter anderem feststellen, wie intensiv und aus welchen Gründen die einzelnen Verkehrsträger genutzt werden und wie sich dieses Verhalten im Laufe der Zeit ändert.





An den Erwartungen wachsen

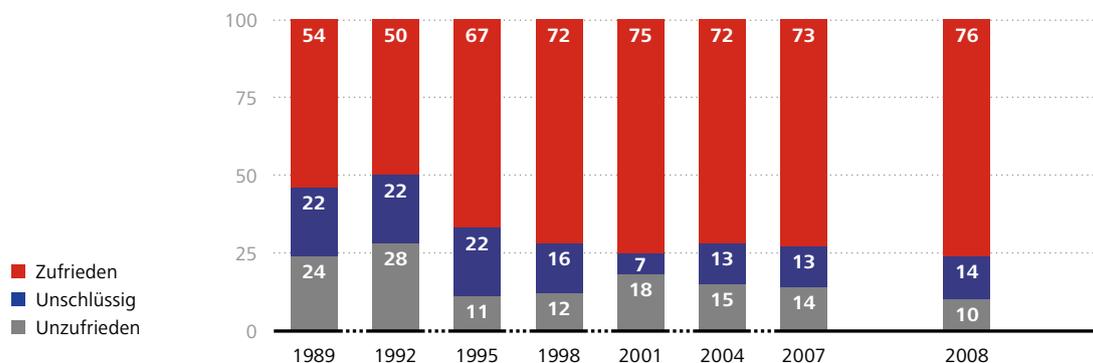
Weil nur zufriedene Fahrgäste bei der VAG bleiben, verfolgen wir zudem, wie sich die **Zufriedenheit unserer Kunden** entwickelt. Da diese von vielen Aspekten abhängt, erfassen wir die Einschätzung der Fahrgäste hinsichtlich verschiedener Kriterien wie Pünktlichkeit, Service oder Erscheinungsbild. Wird beobachtet, dass die Zufriedenheit bei einem Kriterium abnimmt, leiten wir gezielte Gegenmaßnahmen ein. Als beispielsweise festgestellt wurde, dass die Information der Fahrgäste an Haltestellen als wenig zufriedenstellend eingeschätzt wurde, beschloss die VAG ein umfangreiches Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Situation. Dazu gehörten unter anderem die Installation des dynamischen Informationssystems und die Verbesserung der Qualität der Lautsprecherdurchsagen, welche Mitte 2010 abgeschlossen sein wird.

Durch diese konsequente Vorgehensweise ist es der VAG gelungen, die Zufriedenheitswerte in den vergangenen 20 Jahren kontinuierlich zu verbessern: 2008 waren 76 Prozent der Nürnberger mit dem ÖPNV in ihrer Stadt zufrieden. Dies ist der beste Wert, den wir seit Beginn der Datenerfassung erzielen konnten und auch im Vergleich zu anderen Städten eine herausragende Quote. Gleichzeitig hat der Anteil der Unzufriedenen mit 10 Prozent seinen bisherigen Tiefstand erreicht.

Mit Qualität und Information überzeugen

Die Ergebnisse aus der Marktforschung liefern uns auch wichtige Ansatzpunkte für die Gewinnung neuer Kunden, da zielgerichtete Marketingmaßnahmen veranlasst werden können. So stellte sich heraus, dass der öffentliche Personennahverkehr oft nur deswegen nicht genutzt wurde, weil viele Haushalte nicht oder unzureichend über das VAG-Angebot informiert waren. Auch die Qualität des ÖPNV wurde schlechter eingeschätzt als sie tatsächlich ist.

Aus dieser Erkenntnis heraus beschloss die VAG 1996, individualisiertes Marketing in Nürnberg einzuführen, das sogenannte **IndiMark®-Verfahren**. Dabei werden die Einwohner bestimmter Stadtgebiete direkt angesprochen und über das Angebot der VAG im Stadtteil informiert. Auf Wunsch erhalten sie bei einem Hausbesuch auch persönliche Beratung, die individuell auf ihre Mobilitätsbedürfnisse zugeschnitten ist. Danach kommen weitere Stadtteile an die Reihe, sodass im Laufe der Zeit das ganze Stadtgebiet systematisch bearbeitet wird. Der Erfolg kann sich sehen lassen, denn in den so beworbenen Gebieten ist ein deutlicher Anstieg der ÖPNV-Fahrten nachweisbar: Während in Stadtgebieten ohne IndiMark®-Aktivitäten die ÖPNV-Fahrten pro Person und Jahr zwischen 2002 und 2007 in etwa gleich blieben, nahm die Zahl der Fahrten in Stadtgebieten mit IndiMark® um fast 10 Prozent zu.



Zufriedenheit der Nürnberger Bürger mit dem ÖPNV

in %

Aufgrund der sehr positiven Erfahrungen mit dieser Form des individualisierten Marketings ging die VAG in den vergangenen beiden Jahren einen Schritt weiter und entwickelte eine maßgeschneiderte **Direktmarketing-Aktion** für Arbeitnehmer. Im Rahmen des Pilotprojekts „FirmenMarketing“ wurden mit Unterstützung der Unternehmen im Nürnberger Hafen und im Gewerbegebiet Nordostpark die dort tätigen Mitarbeiter gezielt über die Vorzüge des ÖPNV aufgeklärt – unter anderem mit Broschüren, die auf das VAG-Angebot auf dem Arbeitsweg eingehen, und mit der Möglichkeit, Busse und Bahnen einen Tag lang kostenlos zu testen. Das Angebot wurde gut angenommen. Sowohl die beteiligten Firmen als auch die deutliche Mehrheit der Mitarbeiter bewerteten das Projekt sehr positiv. Auch durch diese Maßnahme konnten zahlreiche neue Kunden für die VAG gewonnen werden.

Neben Direktmarketing-Aktivitäten gehören **klassische Werbemaßnahmen** zum VAG-Instrumentarium. Im Blickpunkt stand 2008 vor allem eine Markenkampagne zur Inbetriebnahme der U3. Darüber hinaus wurde die 2007 gestartete Informationskampagne fortgeführt, die den geringen CO₂-Ausstoß des ÖPNV thematisierte.



Tickets und Tarife

Für jeden Kunden die richtige Fahrkarte

Jeder Fahrgast im Großraum Nürnberg, egal ob Pendler, Freizeitaktiver oder Tourist, weist ein individuelles Nutzungsverhalten auf: Um möglichst vielen Wünschen gerecht zu werden, bietet die VAG in Zusammenarbeit mit dem VGN ein ausgewogenes Spektrum an unterschiedlichen Tickets an. Davon profitiert auch unser Unternehmen, denn durch die Differenzierung lassen sich eindeutig mehr Kunden ansprechen – und damit auch höhere Einnahmen erzielen – als mit einfachen Pauschalangeboten.

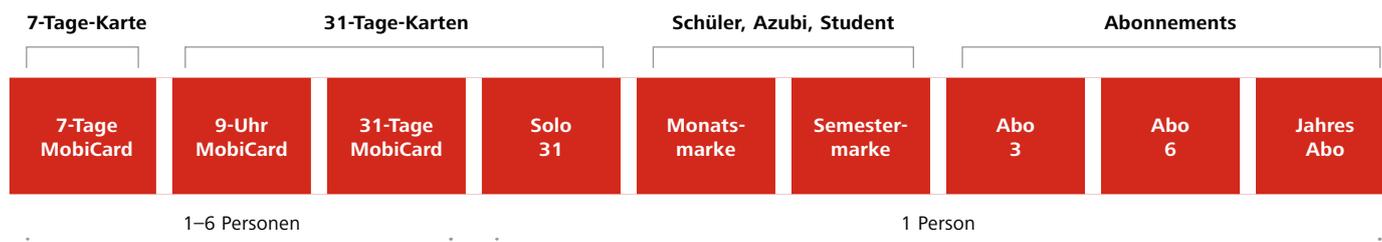


2008 erweiterte die VAG ihr Fahrkarten-Angebot um drei attraktive Varianten auf insgesamt 17 verschiedene Tickets: Das **Abo3** gilt für drei Monate und spricht Kunden an, die unser Angebot für einen überschaubaren Zeitraum testen wollen. Das **Abo6** gilt sechs Monate und ist ideal für Fahrgäste, die beispielsweise im Winterhalbjahr auf öffentliche Verkehrsmittel setzen. Für beide Abonnements gilt im Unterschied zum JahresAbo, dass sie sich nach Ablauf der Gültigkeitsdauer nicht automatisch verlängern. Die dritte Ergänzung ist das **Solo31-Ticket**: Es ist 31 Tage lang gültig und auf Personen zugeschnitten, die alleine unterwegs sind. Der Gültigkeitsbeginn ist frei wählbar. Dass die VAG mit den neuen Fahrkarten-Varianten den Bedürfnissen ihrer Nutzer gerecht geworden ist, lässt sich an den erfreulichen Verkaufszahlen ablesen, die im Jahresverlauf kontinuierlich gestiegen sind.

Mit der Einführung der drei neuen Varianten setzte die VAG konsequent die 2007 im VGN beschlossene Zeitkarten-Strategie fort. Das neue System, mit dem auch Änderungen in der Tarifstruktur verbunden sind, sorgt für eine höhere Transparenz und mehr Tarifgerechtigkeit.

Dichtes Fahrkarten-Vertriebsnetz

So vielfältig wie das Fahrkartenangebot sind auch die Möglichkeiten, ein Ticket zu erwerben. Dies war in Nürnberg im VAG-KundenCenter am Hauptbahnhof oder in einer der 85 privaten Verkaufsstellen möglich. Steigenden Zuspruch finden vor allem unsere **Fahrkartenautomaten**, deren Netz wir seit Jahren kontinuierlich ausbauen. Ende 2008 standen den VAG-Kunden bereits 239 Geräte zur Verfügung, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Fahrkartenautomaten sind der wichtigste Vertriebsweg für die VAG: Mit 28,9 Prozent wurde beinahe ein Drittel der Verkaufserlöse darüber eingenommen. Zum nachhaltigen Erfolg haben neben dem dichter gewordenen Automatenetz vor allem die deutlich verbesserte Benutzerführung und die gestiegene Funktionsvielfalt beigetragen. Die jüngste Generation der Automaten, die 2007 und 2008



eingeführt wurde, beherrscht beispielsweise die bargeldlose Bezahlung per EC-Cash. Dieser Komfort kam bei unseren Kunden sehr gut an.

An Bedeutung gewonnen hat in den vergangenen beiden Jahren auch der Verkauf über das Internet und das Mobiltelefon. Zwar ist das damit erzielte Umsatzvolumen noch vergleichsweise gering, aber die Wachstumsraten sind enorm.

Günstige Tarife in Nürnberg

Neben der Angebotsvielfalt glänzt die VAG mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis. Im Vergleich zum Verkehrsangebot in ähnlich großen Städten ist der ÖPNV in Nürnberg bei vielen Kriterien am günstigsten. Das hat 2008 eine deutschlandweite Studie der BSL Management Consultant ergeben.

MobiCards und Jahresabonnements als größte Umsatzträger

Maßgeschneiderte Ticket-Varianten, ein modernes Vertriebsnetz und günstige Tarife – diese Faktoren ergänzen die leistungsfähige Infrastruktur und die

modernen Fahrzeuge in idealer Weise. Daher steigen die Verkaufseinnahmen der VAG seit Jahren kontinuierlich. 2008 erhöhten sie sich nochmals um 7 Prozent auf 99 Millionen Euro. Davon wurden je 19 Prozent mit dem Verkauf von 31-Tage-MobiCards und Jahresabonnements erzielt. Der Umsatz aus dem Zeitkartensegment betrug insgesamt 66 Millionen Euro. Der Anteil der Zeitkarten stieg damit auf 67 Prozent.

Fahrscheinkontrollen – Eine Frage der Gerechtigkeit

Ein attraktives Verkehrsangebot zu unterhalten und Mobilität für alle zu sichern ist mit hohem Aufwand verbunden. Daher ist die zuverlässige Bezahlung der Leistung eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die VAG ihre Aufgabe auf Dauer erfüllen kann. Obwohl diese Einsicht von den weitaus meisten Fahrgästen geteilt wird, gibt es eine kleine Minderheit, die sich nicht daran hält. Für die **daraus resultierenden Einnahmeausfälle** stehen nicht nur die ehrlichen ÖPNV-Nutzer gerade, sondern letztlich alle Nürnberger Bürger. Denn der um diesen Betrag höhere VAG-Fehlbetrag muss von der Stadt und damit vom Steuerzahler getragen werden. Fahrscheinkontrollen sind also nicht nur betriebswirtschaftlich geboten, sondern auch eine Frage der Gerechtigkeit.

Im vergangenen Jahr kontrollierten die Fahrausweisprüfer der VAG rund 1,5 Millionen Fahrgäste. Davon waren etwa 1,3 Prozent ohne gültiges Ticket unterwegs. Gegenüber dem Vorjahr, als die Schwarzfahrerquote bei 1,8 Prozent lag, ist das eine deutliche Verbesserung. Der Einnahmeausfall verringerte sich von 1,6 Millionen Euro auf 1,3 Millionen Euro. Dazu beigetragen hat die 2006 im Busbereich eingeführte Regelung, Fahrgäste an der vorderen Tür einsteigen und ihre Fahrscheine vom Busfahrer kontrollieren zu lassen. Dies führte zu einer drastischen Verringerung der Schwarzfahrer in Bussen um 75 Prozent.

Ein weiterer Grund für die rückläufige Zahl von Beanstandungen im VAG-Gebiet ist die verstärkte – und entsprechend kommunizierte – **Kontrollintensität**, die eine vorbeugende Wirkung entfaltet. Zusätzlich leistet der Einsatz modernster Technologie einen Beitrag. So konnte dank einer Software-gestützten Kontrolldisposition der Prüfeinsatz optimiert werden.



VAG – Our Employees

VAG is operated by highly motivated and committed employees. At the end of 2008 we employed a workforce of 1,928, of whom 193 were women and 1,735 men. Their average age was 42.

Life-long learning is essential for all VAG employees. Constantly changing technology, a diverse range of different vehicle types as well as changes in price structures present our employees with ever-new challenges. In 2008 alone they completed training and continuing professional development totaling more than 5,500 man days. We are convinced that our investment in training and continuing professional development is worthwhile, as in times of increasing competition qualified employees are the key to success.

The successful **conclusion of works agreements** has supported progress in the current restructuring process. In 2008, constructive negotiations between company representatives and the Works Council took into account the changes that emerged from the 2007 collective labor agreement for local transport service operators (TV-N) in Bavaria and the local collective labor agreements for workshop and transport service employees. This means that new arrangements are also in place at VAG that take market criteria into account to a greater extent. By way of example, in addition to the new remunerations structure it was possible to implement a performance evaluation system, which involves extraordinarily good performance being suitably rewarded.

VAG will be confronted by even tougher challenges in the years ahead, including more intense competition and higher service and quality standards. In order to secure our long term success we are introducing a **new occupational training profile** – that of the transport service professional. These new professionals will be highly-qualified all-rounders who, in addition to driving vehicles, will also be trained to complete office, service area and quality control tasks. Preparations for this new profession were in full swing in 2008. When the new training year begins on September 1, 2009 eight young people will have the opportunity of training for an interesting and varied profession with VAG.

VAG – Unsere Mitarbeiter

Engagierte Belegschaft

Die VAG wird von hoch motivierten und engagierten Mitarbeitern getragen. Ende 2008 beschäftigten wir insgesamt 1.928 Arbeitnehmer, davon 193 Frauen und 1.735 Männer. Das Durchschnittsalter der VAG-Mitarbeiter betrug 42 Jahre.

Hoher Stellenwert für Aus- und Weiterbildung

Für unsere Mitarbeiter ist lebenslanges Lernen ein Muss: Beständiger Technologiewandel, unterschiedlichste Fahrzeugtypen, Änderungen in der Tarifstruktur und ein jederzeit korrektes Auftreten gegenüber unseren Kunden stellen die VAG-Beschäftigten immer wieder vor Herausforderungen. Allein 2008 absolvierten die VAG-Mitarbeiter **fachspezifische Aus- und Weiterbildungen** im Umfang von mehr als 5.500 Manntagen. Thema Nr. 1 war auch hier die Einführung der automatischen U-Bahn. Weitere Schwerpunkte lagen auf der Einweisung in die neu beschafften Fahrzeuge und Schulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG). Wir sind überzeugt, dass unsere Investition in die Aus- und Weiterbildung lohnenswert ist, denn in Zeiten zunehmenden Wettbewerbs sind qualifizierte Mitarbeiter der Schlüssel zum Erfolg.

Die Maxime der Weiterbildung gilt nicht nur für das Fahrpersonal, sondern auch für die Mitarbeiter der anderen Funktionsbereiche. Je nach Zielgruppe und aktueller Anforderung entwickelt die VAG entsprechende Maßnahmen. 2008 wurden beispielsweise die **Führungskräftekommunikation** neu konzipiert und erste Veranstaltungen durchgeführt. Darüber hinaus fanden zahlreiche Workshops zu Leistungsbeurteilung, Arbeitsrecht und Suchtprävention statt. Weiterbildungen, die dezentral in den einzelnen Geschäftsbereichen abgehalten wurden, behandelten schwerpunktmäßig die Themen Effizienzsteigerung, Prozessoptimierung und Kundenorientierung, also Aufgaben, denen im Rahmen des Veränderungsmanagements hohe strategische Bedeutung zukommt.

Multifunktional einsetzbar

Der Bereich „Fahrpersonal und Service“, der unter anderem für die betriebliche Aus- und Weiterbildung zuständig ist, erbringt noch weitere Dienstleistungen innerhalb der VAG. Er übernimmt zentrale Aufgaben wie das Betreiben der Kantinen oder die Verwaltung von Dienstkleidung. Der Bereich organisiert darüber hinaus die Fahrausweiskontrollen und die Abwicklung von Sonderverkehren,



beispielsweise bei großen Events und bei Messen. Die sogenannten **Service-dienste fungieren als Puffer** für die Bewältigung dieser Aufgaben, stehen täglich aber auch als Reserve zur Verfügung. Von den Mitarbeitern verlangt die Vielfalt der Aufgaben eine hohe fachliche Flexibilität. Diese Multifunktionalität im Einsatz stellen wir durch kontinuierliche Qualifizierungsmaßnahmen sicher.

Betriebsvereinbarungen abgeschlossen

Zu Fortschritten im laufenden Restrukturierungsprozess hat neben der intensiven Weiterbildung auch der erfolgreiche Abschluss von Betriebsvereinbarungen geführt. In konstruktiven Verhandlungen zwischen Unternehmensvertretern und Betriebsrat wurden die Veränderungen berücksichtigt, die sich aus dem 2007 ausgehandelten **Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N)** Bayern beziehungsweise der örtlichen Tarifverträge für Werkstatt- und Fahrdienst-Beschäftigte ergaben. Damit sind nun auch bei der VAG neue Regelungen in Kraft, die stärker marktwirtschaftliche Kriterien berücksichtigen. Beispielsweise wurde neben der neuen Entgeltstruktur ein System zur Leistungsbeurteilung möglich, mit dem außergewöhnlich gute Leistungen auch entsprechend honoriert werden können.

Der TV-N beziehungsweise die neuen Betriebsvereinbarungen sind zwar mit Härten für die Beschäftigten verbunden, aus Unternehmenssicht aber unerläss-



lich. Die daraus resultierende Effizienzsteigerung trägt letztlich zur **Sicherung von Arbeitsplätzen** bei. So ist es der VAG 2008 gelungen, den Betriebsführungsvertrag mit der Stadt Fürth zu verlängern. Hauptgrund dafür war die neue Entgeltstruktur, mit der wir ein wettbewerbsfähiges Angebot unterbreiten konnten.

Neuer Ausbildungsberuf

Die Herausforderungen für die VAG nehmen in den kommenden Jahren weiter zu: Steigender Wettbewerb sowie höhere Ansprüche an Service und Qualität sind nur einige Gründe dafür. Um auch auf lange Sicht auf der Erfolgsbahn zu bleiben, werden wir 2009 einen neuen Ausbildungsberuf einführen – die **Fachkraft im Fahrbetrieb**. Dabei handelt es sich um hoch qualifizierte Allrounder, die neben dem Führen von Fahrzeugen auch für Aufgaben im Büro- und Servicebereich sowie für die Qualitätskontrolle ausgebildet werden. 2008 liefen die Vorbereitungen auf Hochtouren: So stimmte die VAG mit der Berufsschule die erforderlichen Lernfelder ab und leitete daraus einen angemessenen Ausbildungsplan ab. Darüber hinaus wurde ein Prüfungsausschuss gebildet. Vorgesehen ist, mit Beginn des neuen Ausbildungsjahres am 1. September 2009 insgesamt acht junge Menschen einzustellen und ihnen die Gelegenheit zu geben, einen interessanten und vielseitigen Beruf zu erlernen.

VAG – Our Environment

Public transport systems ensure the mobility of all sections of the population. What is more, buses and trains considerably reduce pollution and promote public health.

VAG is well aware of its environmental responsibility and has been acting accordingly **for several decades** now. The VAG mission statement formulated in 1989 was already based on a commitment to the company's sustained development. In 2004 we signed the UITP (International Association of Public Transport) Charter. With a view to integrating environmental matters in the everyday life of the company and control the processes in the best possible way, VAG has introduced an environment management system.

Its comprehensive commitment makes VAG one of the leading public transport companies in Germany in terms of the environment. Over time we have repeatedly been able to set **ecological milestones**. VAG has been, and indeed still is heavily involved in the use of innovative drive and exhaust technologies which is developed and fine-tuned in association with partners from industry. Examples range from the natural gas engine, particle filter systems and hydrogen engines through to fuel cell drives. VAG champions natural gas as an alternative fuel in pilot projects as well as in regular operations. The 50 percent share of gas-driven buses in the VAG fleet makes it one of the most modern in the whole of Germany. The fully automated underground line now in operation is set to reduce the carbon footprint of public local transport in Nuremberg still further.

From an ecological point of view it is not only the VAG fleet that is exemplary but the **company's facilities** as well. This applies in particular to the tram depot at Heinrich Alfes Strasse. When it was built in 2003 a photovoltaic system was integrated in the roof and a rain water treatment system fitted. In fact this particular VAG depot has been classified as an **exemplary depot** by the Association of German Transport Companies (VDV) on account of its ecological efficiency.

In order to meet its role model function, VAG plays its part in keeping the public abreast of new developments. It endeavors to heighten public awareness of sustainable mobility and provides food for thought. For this reason the CO₂ campaign which was launched so successfully last year was continued and, thanks to the motto "Überlegen bewegen" (superior motion) blazoned on large posters, continued to encourage motorists to switch to public transport in 2008.

VAG – Unsere Umwelt

ÖPNV: Beitrag zum Klimaschutz

Öffentliche Verkehrsmittel stellen die **Mobilität aller Bevölkerungskreise** sicher. Darüber hinaus lassen sich durch den Einsatz von Bussen und Bahnen die Belastungen für Umwelt und Gesundheit erheblich verringern. Gerade dieser Aspekt gewinnt mit der stetigen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs seit den 1970er Jahren kontinuierlich an Bedeutung. Die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität ist mittlerweile unbestritten. Ihre wichtigsten Ziele sind:

- Die Verringerung von Treibhausgasemissionen wie CO₂ und damit ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz.
- Die Reduzierung von Luftschadstoffen wie Rußpartikel oder NO_x und damit ein wichtiger Beitrag zur Einhaltung von Immissionsgrenzwerten.
- Verbesserter Lärmschutz.
- Sichere Straßen, kurze Wege und hohe Aufenthaltsqualität in Wohngebieten.

Bei der Umsetzung dieser Ziele spielt der öffentliche Nahverkehr eine zentrale Rolle. Dies lässt sich an wenigen Zahlen verdeutlichen: Legt eine Person 100 Kilometer im eigenen Pkw zurück, beträgt der Kraftstoffverbrauch durchschnittlich sieben Liter Diesel. Sind dagegen 16 Fahrgäste in einem durchschnittlich besetzten Linienbus auf der gleichen Strecke unterwegs, liegt der Verbrauch je Person bei nur zwei Litern. Ist dieser Bus mit 80 Reisenden voll ausgelastet, verringert sich der Wert weiter auf rund 0,5 Liter. Die Einsparung von Kraftstoffen und damit auch von CO₂-Emissionen ist enorm.

Für die Kommune ergeben sich durch ein attraktives ÖPNV-System also **erhebliche Vorteile**: Gegenüber einem Szenario, in dem es nur Individualverkehr gibt, ist die Luft sauberer und die Sicherheit im Straßenverkehr höher. Gleichzeitig sind die Kosten geringer, da weniger Ausgaben für den Individualverkehr wie Straßen- und Parkplatzbau anfallen.

Ökologischer Vorreiter

Die VAG ist sich ihrer umweltpolitischen Verantwortung bewusst und schon seit langem ökologisch aktiv. Bereits Anfang der 1980er Jahre testeten wir erstmals alternative Antriebssysteme für Busse mit dem Ziel, Kraftstoff einzusparen und schädliche Emissionen zu verringern. Das 1989 formulierte Leitbild der VAG basierte bereits auf einem Bekenntnis zu einer nachhaltigen Entwicklung des

Unternehmens. 2004 unterzeichneten wir die Charta des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP). Darin verpflichten sich die Mitglieder, bei allen Entscheidungen die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Folgen unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.

Um Umweltbelange in den betrieblichen Alltag zu integrieren und die Prozesse optimal zu steuern, hat die VAG ein **Umweltmanagement-System** eingeführt. Es schreibt unter anderem die regelmäßige Überprüfung der unternehmensweit gültigen Verfahrensanweisungen und Umweltschutz-Richtlinien vor. Hinzu kommen die systematische Information der Mitarbeiter über ökologische Themen und die Einrichtung eines Umweltschutz-Ausschusses. Dieser trifft sich zweimal im Jahr und behandelt beispielsweise Neuerungen in der nationalen und internationalen Gesetzgebung oder befasst sich mit speziellen Themen aus den Fachbereichen.

Einsatz fortschrittlicher Technologien

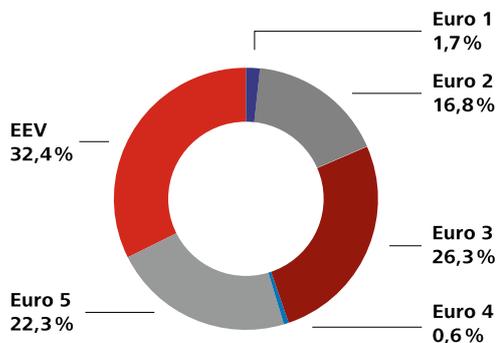
Mit ihrem langen und umfassenden Engagement gehört die VAG im Umweltbereich zu den führenden Verkehrsunternehmen in Deutschland. Im Laufe der Zeit konnten immer wieder **ökologische Meilensteine** gesetzt werden. Stark war und ist die VAG beim Einsatz innovativer Antriebs- und Abgastechнологien, die wir in Zusammenarbeit mit Partnern aus der Industrie erproben und optimieren. Die Beispiele reichen vom Erdgasmotor über Partikelfiltersysteme und Wasserstoffmotoren bis hin zum Brennstoffzellenantrieb.

2008 stand im Busbereich die Weiterentwicklung der Hybridtechnologie im Mittelpunkt. Dabei arbeiteten wir im Rahmen des vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten IDEAS-1-Projekts (Innovativer DE-Hybrid für Stadtbusse) mit der MAN AG und der Siemens AG zusammen. Während der Tests ist es uns gelungen, je nach Beschaffenheit der Linienführung Kraftstoffeinsparungen von bis zu 25 Prozent zu erzielen.

Die Busflotte der VAG ist derzeit eine der modernsten in ganz Deutschland: Ende 2008 unterschritten bei der Partikelemission 55 Prozent der VAG-Busse im Regelbetrieb die Grenzwerte des **EEV-Standards** (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) bzw. der **Euro-5-Norm**. Die Euro-5-Norm wird erst ab Oktober 2009 und zunächst nur für Neufahrzeuge verpflichtend. Nur drei im Regelbetrieb eingesetzte Busse fahren nach der alten Euro-1-Norm. Bis Ende 2010 sollen diese und die letzten Euro-2-Fahrzeuge ausgemustert werden.

Durch die Inbetriebnahme der vollautomatischen U-Bahn wird sich die Umweltbilanz des öffentlichen Nahverkehrs in Nürnberg weiter verbessern. Bislang wurden Energieeinsparungen hauptsächlich durch die Rückspeisung von Energie erzielt, die beim Bremsen der drehstrombetriebenen Straßenbahn-





VAG-eigene Busse im Regelbetrieb

Verteilung nach Abgasnormen

und U-Bahn-Züge frei wird. Dadurch können etwa fünf bis 15 Prozent der eingesetzten Energie eingespart werden. Dieser Wert wird sich durch die ausgefeiltere Prozesssteuerung und das optimierte Fahrprofil der vollautomatischen U-Bahn-Züge weiter erhöhen.



Vorbild VAG

Nicht nur der Fuhrpark der VAG ist aus ökologischer Sicht vorbildlich, sondern auch die Betriebseinrichtungen. Dies gilt insbesondere für den Straßenbahnbetriebshof Heinrich-Alfes-Straße. Dort wurde beim Neubau 2003 eine Fotovoltaikanlage in das Dach integriert – eine der größten ihrer Art in ganz Deutschland. Darüber hinaus haben wir eine Regenwasser-Aufbereitungsanlage eingerichtet, die sowohl die Straßenbahnwaschanlage als auch die Sanitäranlagen mit Wasser versorgt. Wegen ihrer ökologischen Effizienz wird dieser VAG-Betriebshof vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen als **Musterbetriebshof** eingestuft.

Um ihrer Vorbildfunktion auch nach draußen gerecht zu werden, leistet die VAG zudem einen Beitrag zur Information der Öffentlichkeit. Sie versucht, das Bewusstsein der Bevölkerung für nachhaltige Mobilität zu schärfen und vermittelt Denkanstöße. Aus diesem Grund wurde die im Vorjahr erfolgreich begonnene **CO₂-Kampagne** fortgeführt. Unter dem Motto „Überlegen bewegen“ regte sie Autofahrer auch 2008 auf großen Plakaten zum Umsteigen an.

Successful Business 2008 at a Glance

The 2008 fiscal year was fundamentally successful. Primarily as a result of the consistent realignment of the company and a substantially improved range of services following the opening of the U3 underground line, **passenger figures** in the entire transport area increased again by 2.6 percent to 182.3 million. Income increased even more strongly with **revenue from tickets** growing by 11 percent to some EUR 108 million. Other sales revenues – for the most part earnings from operations – climbed by 9.4 percent to EUR 32.7 million. In total, VAG sales increased by 10.8 percent to EUR 140.6 million.

This gratifying income trend was countered in 2008 by **considerable increases in costs**. Material expenses rose by 9.6 percent to EUR 102.1 million. It must also be noted that as a result of cost-cutting measures on the part of the federal government and the State of Bavaria, subsidies were slashed. Last year we were allocated a mere EUR 7.6 million, as opposed to EUR 17 million in 2007.

Below the line the loss in the 2008 fiscal year totaled EUR 68.4 million, an improvement of EUR 3.4 million on the prior year. In view of the numerous financial burdens and the enhanced range of services implemented despite the decrease in financial support, this improvement must be seen as a major success.

Reductions in costs and the optimization of processes – on the back of a study by the management consultants Accenture – played a significant role in the sound earnings. Reorganizing the company enabled synergies to be exhausted and savings to be made by dismantling services for which there was only weak demand. Having successfully implemented these measures, **the possibilities for future savings are limited**. The Accenture study saw an increase in the yield from tickets as providing further scope for action. However, this step can only be implemented together with political partners and our partners in VGN, the association of transport providers in greater Nuremberg. A study undertaken in 2008 by BSL Management Consultant also underlined the fact that there is room for improvement with regard to income from ticket sales, in other words that, in terms of the services it provides, VAG currently earns too little income. It stated that compared with prices in other German cities of a similar size local public transport prices in Nuremberg were among the cheapest.

Lagebericht

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen 2008

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Städtische Werke Nürnberg GmbH mit Sitz in Nürnberg. Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln und Verkehrsanlagen. Die VAG steht für Sicherheit, Zuverlässigkeit, Fairness, Innovation und Kundennähe im öffentlichen Personennahverkehr im Großraum Nürnberg sowie den Nachbarstädten Fürth und Erlangen.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Mobilitäts- und Alltagskultur. Die Lebensqualität deutscher Städte ist unmittelbar verbunden mit einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV. So kommt dem Nahverkehr mit Blick auf künftige Entwicklungen eine immer bedeutendere Rolle zu; schwankende Kraftstoffpreise, der demografische Wandel und die Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes stärken die Position gegenüber dem Individualsystem.

Im Geschäftsjahr 2008 hat sich der ÖPNV weiter positiv entwickelt. So sind die Verkehrsforscher von TNS Infratest in ihrem ÖPNV Kundenbarometer 2008 zu dem erfreulichen Ergebnis gekommen, dass die allgemeine Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzer gestiegen ist. Zudem ermittelte das Statistische Bundesamt im vergangenen Jahr einen Zuwachs an Einnahmen und Fahrgästen im ÖPNV.

Der positive Trend ist auch bei der VAG erkennbar. Die Entwicklung der Fahrgast- und Ertragszahlen war in den letzten Jahren von einer kontinuierlichen Aufwärtsbewegung geprägt. Die Zahl der Fahrgäste ist um 2,5 Prozent gestiegen und die Fahrgeldeinnahmen erhöhten sich um 11,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dies trug auch dazu bei, dass die wirtschaftliche Entwicklung im Geschäftsjahr sehr zufriedenstellend verlief.

Die VAG ist als größtes Nahverkehrsunternehmen der Metropolregion Nürnberg bestens aufgestellt, um Fahrgäste

sicher ans Ziel zu bringen und gleichzeitig die ökologisch-ökonomischen Anforderungen zu erfüllen.

Verordnung (EG) 1370/2007

Durch geänderte rechtliche und zunehmende wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die weiterhin wachsende Regulierung auf europäischer Ebene befindet sich der ÖPNV-Markt im Umbruch.

Am 3. Dezember 2009 tritt mit einer Übergangsfrist von zehn Jahren die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (ÖPV-Verordnung) in Kraft. Hierdurch werden den Kommunen EU-weit einheitliche Rahmenbedingungen bei der Organisation von ÖPNV-Dienstleistungen gesetzt. Die Gebietskörperschaften dürfen demnach weiterhin selbst beschließen, ob sie den ÖPNV selbst erbringen, einen internen Betreiber direkt beauftragen oder den Auftrag nach einem wettbewerblichen Verfahren vergeben. Für öffentliche Dienstleistungsaufträge, die vor dem 3. Dezember 2009 vergeben wurden, gilt eine Besitzstandsregelung, deren Laufzeit sich nach dem Zeitpunkt der Vergabe und der Art des Vergabeverfahrens richtet.

Um die Auswirkungen der Verordnung auf die Leistungserbringung der VAG zu untersuchen, setzte die VAG 2008 jeweils eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Stadt Nürnberg und Vertretern der infra fürth gmbh ein. Sie legen vor dem Inkrafttreten der ÖPV-Verordnung ihre Ergebnisse vor. Ziel ist es weiterhin, ein modernes und leistungsfähiges Angebot mit Bussen und Bahnen zu gewährleisten und dabei die Kriterien der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit zu erfüllen.

Eine Anpassung der nationalen Rechtsvorschriften, die durch die ÖPV-Verordnung berührt werden, ist noch nicht erfolgt. Im September 2008 wurde in diesem Zusammenhang seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Referentenentwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vorgelegt. Ob, wann

und in welcher Form das PBefG novelliert wird, ist noch nicht bekannt. Somit lassen sich derzeit keine Aussagen hinsichtlich der Auswirkung auf die VAG treffen.

Ungeachtet der Änderungen, die sich daraus ergeben, konnten auch im Geschäftsjahr 2008 alle abgelaufenen Konzessionen für Buslinien der VAG antragsgemäß für den Zeitraum der gesetzlich längsten Dauer verlängert werden.

Regionalisierungsmittel

Am 12. Dezember 2007 verabschiedete die Bundesregierung das Zweite Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. Es sah 2008 für den ÖPNV Mittel in Höhe von 6,7 Mrd. Euro und eine jährliche Steigerung der Fördermittel um 1,5 Prozent bis 2014 vor. Auf Bayern entfiel im Jahr 2008 ein Anteil von rund 15 Prozent, das entspricht 1,0 Mrd. Euro. Gegenüber 2007 ergibt sich hieraus ein Minus von etwa 5,1 Mio. Euro bei den Zuschussmitteln. 2009 stehen Bayern 1,015 Mrd. Euro zur Verfügung.

Die Busförderung, die 2007 und 2008 in Bayern komplett ausgesetzt war, soll in 2009 insbesondere dem öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum zugutekommen, da hier der Bus – neben dem privaten Pkw – das wichtigste Verkehrsmittel darstellt. Auch wenn hierbei eine Bevorzugung des ländlichen Bereichs erfolgt, ist trotzdem mit Fördermitteln für Busbeschaffungen der VAG im städtischen Bereich zu rechnen.

Für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen, die in den Jahren 2006 und 2007 bestellt wurden, sind keine Zuschüsse gewährt worden. In den Jahren 2007 und 2008 sind Fördermittel jedoch für Anträge gewährt worden, die vor dieser Zeit gestellt wurden. Für 2009 und folgende Jahre sind die Haushaltsberatungen im Freistaat abzuwarten. Aus heutiger Sicht sind jedoch Förderungen für Investitionen im ÖPNV auch weiterhin gewährleistet, wenn die Fördersätze auch geringer ausfallen werden als bisher.

Die VAG wird trotz sinkender Fördermittel auch weiterhin eine gute Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen auf hohem Qualitätsstand sicherstellen. Dabei wird der Weg der Modernisierung und Automatisierung, zum Beispiel im

Bereich der U-Bahn, zur weiteren Verbesserung der Servicequalität für die Fahrgäste konsequent weiter beschritten.

Projekt RUBIN

Im Jahr 2008 wurde im automatischen Betrieb der U3 der Erprobungsbetrieb durchgeführt, erfolgreich beendet und der automatisierte Fahrgastbetrieb aufgenommen.

Der Erprobungsbetrieb wies die Zuverlässigkeit und Handhabbarkeit des Systems nach. Damit waren die Voraussetzungen für die Zulassung zum Fahrgastbetrieb gegeben, welche durch die Technische Aufsichtsbehörde Ende April erteilt wurde. Nach einer stufenweisen, erfolgreichen Aufnahme des Fahrgastbetriebs im Mai, fand am 14. Juni 2008 die offizielle Einweihung der U-Bahn-Linie U3 statt. Mit der U3 geht in Nürnberg nicht nur Deutschlands erste automatische U-Bahn auf die Strecke, sondern die weltweit erste U-Bahn im Mischbetrieb. Die Resonanz der Fahrgäste auf die U3 ist sehr positiv.

Für die Realisierung einer automatischen U-Bahn ist die VAG am 24. Januar 2009 mit einer Silberurkunde des Innovationspreises der Deutschen Wirtschaft ausgezeichnet worden. Die VAG war in der Kategorie mittelständische Unternehmen angetreten. Insgesamt hatten sich in diesem Jahr 369 Unternehmen um eine Auszeichnung in den Kategorien Großunternehmen, Mittelstand und Start-ups beworben.

Unmittelbar im Anschluss an die Inbetriebnahme der neuen automatischen U-Bahn-Linie U3 wurde damit begonnen, die bestehende U-Bahn-Linie U2 zu automatisieren. Die Hersteller absolvierten zahlreiche Tests, um die einzelnen Funktionen des Systems zu prüfen. Gegen Ende des Jahres begann ein unabhängiges Prüfungsgremium im Auftrag der Technischen Aufsichtsbehörde mit der Abnahme des Systems. Alle sicherheitsrelevanten Aspekte werden geprüft. Nach erfolgreichem Abschluss der Prüfung und einem erneuten Erprobungsbetrieb wird auf der U2 voraussichtlich Ende 2009 der automatische Fahrgastbetrieb aufgenommen.

VDV-Jahrestagung

In Nürnberg fand im Jahr 2008 die Jahrestagung des Ver-

bands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) statt. Die VAG organisierte als Gastgeber das Rahmenprogramm, unterstützte bei der Durchführung im Hintergrund und stellte passend zum Tagungsmotto „Realisierung von Innovationen – Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit“ die automatische U-Bahn in Nürnberg vor.

Umweltverträglichkeit des öffentlichen Verkehrs, eTicketing und Hybridbusse als Kraftstoffsparener und Umweltschoner waren weitere Themen der Veranstaltung, zu denen die VAG ihre Erfahrungen eingebracht hat.

Die VAG präsentierte sich bei der Veranstaltung als ein gut organisiertes, technisch innovatives Unternehmen mit engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Kunde und Markt

76 Prozent der Nürnberger sind mit dem ÖPNV in ihrer Stadt 2008 zufrieden. Das ergab die neueste Kundenzufriedenheitsanalyse der Nürnberger Fahrgäste durch die Socialdata, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH. So entschieden sich 22 Prozent der Einwohner der Stadt Nürnberg bei der Verkehrsmittelwahl für die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Anzahl der ÖPNV-Fahrten pro Person erhöhte sich sogar auf 216 Fahrten und erreichte den höchsten Wert seit Beginn der Messungen.

Die Nachtbuslinien der VAG feierten das zehnte Jahr ihres Bestehens und haben zunehmend an Bedeutung für die gesamte Region gewonnen. Nach zwölf NightLiner-Linien im Startjahr umfasst das NightLiner-Netz derzeit 24 Linien. Davon werden 20 Linien von der VAG bzw. ihren Tochtergesellschaften bedient. Partner sind die Erlanger Stadtwerke AG, die infra fürth verkehr gmbh, der Omnibusverkehr Franken, die Stadt Schwabach sowie die Landkreise Nürnberger Land und Fürth. Zudem haben sich die Fahrgäste an einem durchschnittlichen Wochenende innerhalb von zehn Jahren fast verdreifacht.

Erfreulich entwickelte sich das HandyTicket-Pilotprojekt. Bei einer Befragung von am Pilotprojekt teilnehmenden Kunden bewerteten 78,4 Prozent der Befragten das System mit gut oder sehr gut. 83,4 Prozent der Nutzer würden es wei-

terempfehlen. Begleitet wird die Pilotstudie von Marketingmaßnahmen wie zum Beispiel einer „Kunden werben Kunden“ – „KwK“-Aktion. Die Pilotstudie wurde bis Ende 2009 verlängert. Die teilnehmenden Verkehrsbetriebe des Pilotprojekts haben mit den Vorbereitungen zur Überführung in den Regelbetrieb begonnen. Hauptaugenmerk liegt auf der Vorbereitung der Ausschreibung des Systembetriebs sowie weiterer Leistungen.

Erstmalig 2008 konnten VAG-Kunden einzelne Tickets über den Online-Shop beziehen und als PrintTicket am heimischen PC ausdrucken. Seit Juli 2008 ist das TagesTicket Solo und das TagesTicket Plus auf diesem Weg erhältlich. Ohne zusätzliche Marketingmaßnahmen zum Einführungszeitpunkt entwickelten sich die Verkaufszahlen sehr positiv. Ende 2008 erreichte die Print-Variante bei den TagesTickets einen Verkaufsanteil von 79 Prozent.

Ebenso als PrintTicket konnte das im Rahmen der Kombi-Ticket-Vereinbarung angebotene TiergartenTicket am heimischen PC vom Kunden selbst ausgedruckt werden. So verkauften sich über 40 Prozent der TiergartenTickets als PrintTickets.

Seit 2004 wirbt die VAG unter dem Motto „Überlegen bewegen“ in eigener Sache. Mit einer Mobilitätskampagne weist sie seit 2007 auf den Beitrag des ÖPNV zum Umwelt- und Klimaschutz hin und regt zum Umsteigen auf Busse und Bahnen an. Die Kampagne lief auch in 2008 erfolgreich und soll in 2009 fortgeführt werden.

Fahrgastentwicklung und Tarifeinnahmen

Die positive Entwicklung der Vorjahre bei den Fahrgastzahlen hielt auch 2008 an. Die Zahl der Fahrgäste (Nürnberg und Nachbarorte) stieg um 2,5 Prozent von rund 146,5 Mio. auf etwa 150,2 Mio. Personen. Die Zunahme der Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr 2008 resultiert überwiegend aus eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs. Die Fahrgäste verteilten sich auf die Bereiche Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) (135,2 Mio.), Schwerbehindertenbeförderung (11,3 Mio.) und Sonstige (3,7 Mio.). Die Fahrgastzahlen im VGN werden

nach einem mathematischen, von den Verkaufszahlen unabhängigen Aufteilungsschlüssel verteilt.

Die Verkehrserlöse erhöhten sich um 11,0 Mio. Euro oder 11,3 Prozent. Die Steigerung von 97,0 Mio. Euro auf 108,0 Mio. Euro ist bedingt durch die höhere Zuschuldung aus der VGN-Einnahmenaufteilung, die erstmalig zu 100 Prozent nachfrageorientiert erfolgt, durch das gestiegene Fahrgastaufkommen sowie die Tarifierung zum 9. Dezember 2007/1. Januar 2008. Die Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderung nahmen um 15,8 Prozent zu. Die Leistungen für den Schülerverkehr stiegen um 0,9 Prozent.

Zum 9. Dezember 2007/1. Januar 2008 wurde die neue Zeitkartenstrategie und eine damit verbundene Tarifierung im VGN umgesetzt. Um im Zeitkartenangebot mehr Transparenz bieten zu können, ist das Sortiment entsprechend der Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste mit der persönlichen Monatsmarke Solo 31 sowie den 3-Monats- und 6-Monats-Abos erweitert worden. Der Gesamtzuwachs des Segments Abonnement liegt bei 6,0 Prozent.

Im Jahr 2008 beauftragte die VAG das Beratungsunternehmen BSL Management Consultants GmbH & Co. KG mit einem Ertrags- und Tarifaudit für das Verkehrsbedienungsgebiet Nürnberg. Der Vergleich mit verschiedenen deutschen Städten und Verbänden ergab für Nürnberg ein deutlich niedrigeres Tarifpreinsniveau. Daher gilt es, gemeinsam mit dem Verbund und der Stadt Nürnberg marktgerechte und sinnvolle Tarifmodelle zu entwickeln, die das Preisniveau auf ein vergleichbares Maß bringen.

Tätigkeitsfelder in den Geschäftsbereichen

Fahrweg

Im Jahr 2008 schließt die VAG vorerst ihr Programm zum barrierearmen Ausbau von Straßenbahnhaltestellen ab. Seit 2004 sind rund 90 Prozent der Nürnberger Straßenbahnhaltestellen mit Blindenleitsystemen ausgestattet worden. An die neuen Niederflur-Straßenbahnen sind rund 65 Pro-

zent der Haltestellen angepasst und ermöglichen einen fast ebenerdigen Einstieg. Zehn Prozent der Haltestellen wurden angehoben, um den Einstieg zu erleichtern. Dynamische Haltestellen konnten bisher nicht barrierearm umgestaltet werden. Hierzu wird die VAG jedoch in Zusammenarbeit mit der Stadt Nürnberg ein Programm erarbeiten.

Auch im Jahr 2008 erneuerte die VAG die Straßenbahn- und U-Bahn-Gleise. Größere Instandhaltungsmaßnahmen im U-Bahn-Bereich fielen zwischen den U-Bahnhöfen Langwasser-Nord und Scharfreiterrung, am U-Bahnhof Frankenstraße, zwischen den Stationen Weißer Turm und Plärrer sowie zwischen den Bahnhöfen Maffeiplatz und Aufseßplatz an.

Im Straßenbahnnetz wurden in der Münchener Straße und Allersberger Straße Instandhaltungsarbeiten durchgeführt.

Schienenfahrzeuge

Bis zum Ende des Jahres 2008 erfolgte in alle Straßenbahnen des Typs GT8N der Einbau von Videokameras zur Überwachung des Innenraums. Der Einbau in Straßenbahnen des Typs GT6N wurde zu 73 Prozent durchgeführt und wird voraussichtlich im Frühjahr 2009 beendet sein. Ziel dieses Projekts ist es, Vandalismusschäden einzudämmen und wirklich die Kosten zu senken.

Ende November 2008 ist die erste von acht Variobahnen in den Fahrgastbetrieb gegangen. Im Jahr 2009 werden noch sieben weitere Variobahnen folgen. Die Fahrzeuge haben einen zu 100 Prozent niederflurigen Einstieg und ermöglichen so einen bequemen und sicheren Ein- und Ausstieg für ältere oder mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sowie für Fahrgäste mit Kinderwagen und Rollstühlen. Zudem überzeugen die leisen und luftgefederten Straßenbahnen durch den getriebelosen und damit umweltschonenden Antrieb neben dem geräumigeren Platzangebot im Inneren.

Bus

Der Umweltaspekt wird bei der VAG groß geschrieben. So wurden auch im Jahr 2008 14 neue Erdgas- und Dieselsebusse angeschafft. Die Busse sind aufgrund der fundierten und ausgereiften Technik und des Einsatzes alternativer und

schadstoffarmer Kraftstoffe im Trend der Zeit. Mit innovativen Ideen und Beiträgen leistet die VAG einen Teil zur Umweltentlastung und Ressourcenschonung.

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge und der Umrüstung der vorhandenen Busse werden Anregungen aus verschiedenen Interessenvertretungen wie Behindertenverbänden und Fahrgastbeirat in die Überlegungen und Entscheidungen mit einbezogen. Inzwischen hat die VAG alle ihre Busse mit Faltbeziehungsweise Klappprampen aufgerüstet. Zudem ist die Mitnahme von mehr als einem Rollstuhl in Bussen laut Straßenverkehrsordnung wieder zulässig.

Die VAG unterstützt verschiedene Firmen bei der Entwicklung neuer Techniken. So endete im Juli 2008 erfolgreich der 12-monatige Erprobungseinsatz eines MAN Hybridbusses im Rahmen des Projekts IDEAS (Innovativer DE-Hybrid-Antrieb für Stadtbusse). Es konnten Verbrauchseinsparungen von bis zu 25 Prozent im Linienverkehr nachgewiesen werden. In Fortsetzung des Projekts IDEAS der Partner MAN, Siemens A&D, der Georg-Simon-Ohm-Fachhochschule Nürnberg und der VAG wird ein zweiter Prototyp DE-Hybrid-Stadtbus ab Mitte 2009 bei der VAG erprobt.

Sicherheit auf Bahnsteigen und in Verkehrsmitteln

Die VAG räumt der Sicherheit einen hohen Stellenwert ein und arbeitet seit vielen Jahren eng mit der Nürnberger Polizei zusammen. Mit zahlreichen Maßnahmen sorgt die VAG für die Sicherheit ihrer Fahrgäste, wie zum Beispiel Videokameras, Notrufsprechstellen und Handyempfang in den U-Bahnen. Daneben hat die Polizei seit August 2008 auch die Möglichkeit, auf Echtzeitbilder der VAG-Überwachungsvideos zuzugreifen.

Zudem führen Mitarbeiter der VAG gemeinsam mit der Polizei regelmäßig Kontrollgänge in den U Bahn-Anlagen durch.

Personalbereich

Um den Folgen des demografischen Wandels entgegenzuwirken, hat die Projektgruppe Wissenstransfer den Leitfadene Wissenstransfer für VAG Mitarbeiter entwickelt. Dieser soll

den Mitarbeitern eine Hilfestellung geben, das Betriebswissen zu sichern und den Erfahrungsaustausch zwischen den jüngeren und erfahrenen Mitarbeiter zu erleichtern.

Mit dem Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- und Personennahverkehr wird die entsprechende Richtlinie 2003/59 EG in das deutsche Recht umgesetzt. Das Gesetz trat am 1. Oktober 2006 in Kraft.

Das Gesetz regelt die Grundqualifikation beim Erwerb einer neuen Fahrerlaubnis der Klassen C und D und verpflichtet alle gewerbsmäßig tätigen Fahrerinnen und Fahrer von Lkws und Omnibussen zur tätigkeitsbezogenen Weiterbildung. Im Jahr 2013 muss jeder Fahrer eigenverantwortlich die Qualifikationen nachweisen. Die VAG unterstützt ihre Berufskraftfahrer, indem sie Weiterbildungsseminare anbietet und die Schulungskosten übernimmt.

B. Darstellung der Lage

Ertragslage

Das Rohergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr von 90,0 Mio. Euro um 0,9 Mio. Euro oder 1,0 Prozent auf 90,9 Mio. Euro. Im Vorjahr erhöhte sich das Rohergebnis um 5,5 Mio. Euro oder 6,5 Prozent.

Die Umsatzerlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 13,8 Mio. Euro oder 10,8 Prozent auf 140,6 Mio. Euro. Gründe der Mehreinnahmen sind die höhere Zusage aus der VGN-Einnahmenaufteilung, die erstmalig zu 100 Prozent nachfrageorientiert erfolgte, das gestiegene Fahrgastaufkommen sowie die Tarifanpassung zum 9. Dezember 2007/1. Januar 2008. Die Bestandsveränderungen verringerten sich um 1,0 Mio. Euro; zudem reduzierten sich die aktivierten Eigenleistungen um 0,6 Mio. Euro.

Eine weitere Minderung ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 2,3 Mio. Euro oder 4,3 Prozent zu verzeichnen. Ursache hierfür sind die gesunkenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Vermögenslage

	2008		2007	
	in T€	in %	in T€	in %
VERMÖGEN				
Anlagevermögen	204.406	57	182.603	55
Langfristiges Umlaufvermögen	40	0	97	0
Kurzfristiges Umlaufvermögen	109.201	30	108.662	32
Flüssige Mittel	44.746	13	43.706	13
Rechnungsabgrenzungsposten	22	0	27	0
	358.415	100	335.095	100
KAPITAL				
Eigenkapital	38.400	11	38.400	11
Langfristige Rückstellung	264.217	74	247.278	74
Kurzfristiges Fremdkapital	50.396	14	43.544	13
Rechnungsabgrenzungsposten	5.402	1	5.873	2
	358.415	100	335.095	100

Der Materialaufwand erhöhte sich im Verhältnis zur Gesamtleistung von 50,9 Prozent auf 52,9 Prozent. Im Einzelnen stiegen die Ausgaben für Fahrstrom um 0,9 Mio. Euro oder 15,0 Prozent und die Treibstoffe um 0,9 Mio. Euro oder 17,9 Prozent. Eine weitere Steigerung im Materialaufwand ist im Bereich der bezogenen Leistungen in Höhe von 7,6 Mio. Euro oder 10,7 Prozent zu verzeichnen.

Im Personalaufwand erhöhten sich die Entgelte um 0,7 Mio. Euro oder 1,1 Prozent. Grund hierfür ist der Anstieg des durchschnittlichen Personalstands zum Jahresende um 20 Mitarbeiter.

Die Personalaufwendungen verminderten sich insgesamt um 13,6 Mio. Euro oder 12,3 Prozent auf 97,0 Mio. Euro. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf geringere Ruhegeldzahlungen und Versorgungsbezüge von 6,8 Mio. Euro und auf die Zuführung zur Pensionsrückstellung von 8,8 Mio. Euro zurückzuführen. Der Zinsaufwand zur Pensionsrückstellung von 9,0 Mio. Euro wurde wie in den Vorjahren dem Finanzergebnis zugerechnet.

Die planmäßigen Abschreibungen sind aufgrund der Inbetriebnahme der DT3-U-Bahn-Züge im Jahr 2008 um 1,9 Mio. Euro oder 15,3 Prozent gestiegen.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Geschäftsjahr eine Mehrung von 11,4 Mio. Euro oder 40,8 Prozent festzustellen. Insbesondere im Bereich der aperiodischen und einmaligen Aufwendungen ist eine Steigerung von 11,1 Mio. Euro zu verzeichnen.

Der Jahresfehlbetrag und somit der Zuschussbedarf hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Mio. Euro auf 68,4 Mio. Euro verbessert. Er wird auf der Basis des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags mit der Städtische Werke Nürnberg GmbH von der Muttergesellschaft ausgeglichen.

Der Jahresfehlbetrag setzt sich im Geschäftsjahr 2008 aus den Geschäftsbereichen U-Bahn-Betrieb mit einem positiven Ergebnis von 3,9 Mio. Euro (5,7 Prozent), Straßenbahnbetrieb mit –22,4 Mio. Euro (32,7 Prozent) und dem Busbetrieb mit –49,9 Mio. Euro (73,0 Prozent) zusammen.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 23,3 Mio. Euro oder 7,0 Prozent auf 358,4 Mio. Euro. Aufgrund des Investitionsbedarfs in den Geschäftsbereichen U-Bahn, Fahrweg und Straßenbahn stieg das Anlage-

vermögen gegenüber dem Vorjahr um 21,8 Mio. Euro oder 11,9 Prozent. Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital liegt bei 18,8 Prozent (Vorjahr 21,0 Prozent).

Der Anteil des langfristigen Vermögens ist durch langfristig zur Verfügung stehende Mittel gedeckt. Das kurzfristige Umlaufvermögen und die liquiden Mittel sind zu 32,7 Prozent (Vorjahr 28,6 Prozent) durch kurzfristiges Fremdkapital finanziert.

ten abgegrenzt. Im Geschäftsjahr 2008 verringerte sich der abgegrenzte Betrag um 0,5 Mio. Euro auf 3,7 Mio. Euro. Aus den Haupt- und Unterleasing-Vereinbarungen ergeben sich Handlungsfristen und Termine für die VAG bis zum Jahr 2021.

Bei der Beurteilung der Vermögens- und Kapitalstruktur ist die wirtschaftliche Einbindung in den StWN-Konzern zu berücksichtigen.

Finanzlage

	31. 12. 2008	31. 12. 2007
	in T€	in T€
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	- 31.400	- 35.619
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 36.212	- 25.382
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	68.353	71.808
Veränderung des Finanzmittelfonds	741	10.807
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	125.068	114.261
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	125.809	125.068

Die Eigenkapitalquote beträgt im Geschäftsjahr 2008 10,7 Prozent (Vorjahr 11,4 Prozent).

Wesentlicher Bestandteil der langfristigen Rückstellungen sind Pensionsrückstellungen in Höhe von 208,8 Mio. Euro, Altersteilzeitverpflichtungen von 24,8 Mio. Euro, wirtschaftliche Risiken mit 18,6 Mio. Euro sowie Aufwendungen für Altlastensanierungen von 5,5 Mio. Euro.

Das kurzfristige Fremdkapital besteht unter anderem aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 15,1 Mio. Euro, Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen von 3,1 Mio. Euro, sonstigen Verbindlichkeiten von 10,9 Mio. Euro sowie aus Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten von 15,0 Mio. Euro.

Am 10. Dezember 1998 wurde ein US-Cross-Border-Leasing-Geschäft abgeschlossen. Die daraus resultierenden Beträge wurden im passiven Rechnungsabgrenzungspos-

Finanzlage

Die finanzielle Entwicklung der Gesellschaft wird anhand einer Kapitalflussrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2008 verbesserte sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gegenüber dem Vorjahr um 4,2 Mio. Euro. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit reduzierte sich um 3,4 Mio. Euro, während sich der Cashflow aus Investitionstätigkeit um 10,8 Mio. Euro erhöhte.

Die VAG ist in das Cash-Pooling der StWN eingebunden, so dass die Liquiditätsentwicklung darüber gesteuert wird. Die Zahlungsfähigkeit ist damit jederzeit sichergestellt. Insgesamt entspricht die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Abschluss des Geschäftsjahres 2008 den Erwartungen.

Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen und abzüglich der erhaltenen Zuschüsse beträgt 36,8 Mio. Euro und liegt damit um 10,5 Mio. Euro über dem Vorjahreswert. Für das Geschäftsjahr 2008 waren ursprünglich Bruttoinvestitionen von rund 36,9 Mio. Euro geplant, für die Kapitalzuschüsse in Höhe von 8,3 Mio. Euro erwartet wurden.

Die diesjährigen Investitionen betreffen im Geschäftsbereich U-Bahn und Straßenbahn jeweils weitere Zahlungen auf die bestellten U-Bahn-Doppeltriebwagen beziehungsweise Vario-Straßenbahnzüge. Im Bereich Bus wurden Ersatzbeschaffungen vorgenommen. Beim Bereich Fahrweg wurden Investitionen für Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen getätigt.

Zu den Investitionen erhielt die VAG Zuschüsse nach dem BayGVFG in Höhe von 7,5 Mio. Euro und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay-ÖPNVG) von 0,1 Mio. Euro. Die erhaltenen Zuschüsse wurden von den Investitionen des laufenden Geschäftsjahres abgesetzt.

C. Risikobericht

Das Zentrale Risikomanagement liegt in der Verantwortung des Bereichs Konzerncontrolling. Es werden regelmäßig Risikoberichte auf der Grundlage der vom Vorstand vorgegebenen Grundsätze und Richtlinien für die Unternehmensausrichtung erstellt. Die Aufgaben beinhalten nicht nur das Management wesentlicher Risiken, sondern auch die Gewährleistung und Weiterentwicklung des Risikomanagement-Prozesses. Das zentrale Risikocontrolling überwacht und ergänzt die dezentrale Datenerfassung in der unternehmensintern programmierten Datenbank und stellt die ganzheitliche Betrachtung der Risikosituation auf Unternehmensebene sicher.

Die Risiken werden vierteljährlich in allen Geschäftsein-

heiten des Konzerns identifiziert, bewertet und nach potenzieller Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit quantifiziert. Eine Kategorisierung der Risiken in die Bereiche Unternehmensführung, Finanzwirtschaft, Leistungswirtschaft und externe Risiken nimmt das zentrale Risikocontrolling vor. Durch die kontinuierliche Erhebung der Risiken wird die notwendige Risikokontrolle und Risikosteuerung gewährleistet und ein regelmäßiges Berichtswesen an die Entscheidungsträger ermöglicht.

Das Risikomanagement der VAG umfasst im Wesentlichen folgende Risiken: die potenzielle Rückzahlung von Zuschüssen, die Reduzierung der ÖPNV-Zuschüsse (GVFG) durch den Bund sowie der Landesmittel und die Fortsetzung der Direktvergabe für den ÖPNV in Nürnberg, Fürth und Erlangen an die VAG.

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

D. Prognosebericht

Für das Geschäftsjahr 2009 wird aufgrund der teilweise umgesetzten Zeitkartenreform und Tarifierung zum 9. Dezember 2007/1. Januar 2008 sowie einer zu 100 Prozent wirkenden nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung mit einer Umsatzsteigerung von 2,9 Prozent gerechnet. Nach den bisherigen Planungen wird sich das Verhältnis zwischen Aufwendungen und Erträgen nur leicht verbessern. Es wird im Geschäftsjahr 2009 mit einem Jahresfehlbetrag von 70,8 Mio. Euro gerechnet. Der Plan für das Jahr 2010 sieht einen Jahresfehlbetrag von 70,3 Mio. Euro vor.

Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem mittelfristigen Wirtschaftsplan der Jahre 2009 bis 2013 für das Geschäftsjahr 2009 Investitionen von 72,0 Mio. Euro. Davon entfallen 66,0 Prozent auf den Bereich U-Bahn, 22,1 Prozent auf

in %	66 %	14 %	11 %	7 %	2 %
in Mio €	24,1	5,2	4,2	2,7	0,6
Geschäftsbereich	U-Bahn	Straßenbahn	Bus	Fahrgeweg	Sonstige

Investitionssvolumen nach Geschäftsbereichen 2008

den Geschäftsbereich Fahrgeweg, 5,4 Prozent auf Busse, 0,5 Prozent auf die Straßenbahn und 6,0 Prozent auf sonstige Projekte. Die VAG rechnet mit rund 15,8 Mio. Euro an Zuschüssen der öffentlichen Hand. Die Finanzierung über Abschreibungen wurde mit rund 14,8 Mio. Euro geplant. Die Förderquote des ÖPNV durch die öffentliche Hand für das Jahr 2009 variiert je nach Investitionsmaßnahme zwischen 25 und 70 Prozent.

Ein Schwerpunkt liegt 2009 in der Abstimmung der Maßnahmen zur Verbesserung der Erlössituation gemäß dem Gutachten des Beratungsunternehmens BSL Management Consultants GmbH & Co. KG. Des Weiteren werden die Vorbereitungen zur Tarifierhebung und damit auch die nächste Stufe der Zeitkartenreform geplant. Während die MobiCards und Solo31-Tickets angehoben werden, wird das Zeitkartensortiment um die JahresAbo Plus-Variante erweitert und erschließt somit neue Kundenpotenziale. Ebenso wird es für Firmenabo-Kunden eine Plus-Variante geben, die zur Mitnahme von weiteren Personen an Werktagen ab 19 Uhr, an Wochenenden und an Feiertagen berechtigt.

Nach Inbetriebnahme der Linie U3 wird nun die Automatisierung der U2 vorangetrieben. Die Aufnahme des Fahrgastbetriebs soll in 2009 erfolgen. Der Ausbau der Linie U3 um die U-Bahnhöfe Kaulbachplatz und Friedrich-Ebert-Platz wird aller Wahrscheinlichkeit nach im Jahr 2011 beendet sein. Ab dem Jahr 2010 beginnt voraussichtlich der Bau der Strecke Klinikum Nord bis Nordwestring und Gustav-Adolf-Straße bis Großreuth. Als vorerst letzter Bauabschnitt wird die Strecke Kleinreuth bis Gebersdorf geplant und zwischen 2014 bis 2018/19 gebaut werden.

Für das Straßenbahnnetz werden für die kommenden Jahre umfangreiche Baumaßnahmen vorbereitet. So wird zum einen die Straßenbahn von der Haltestelle Thon bis zur Haltestelle Wegfeld verlängert. Nach heutigem Planungsstand soll die neue Strecke Ende 2011 in Betrieb genommen werden. Zum anderen wurde im Jahr 2008 das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnstrecke durch die Pillenreuther Straße abgeschlossen und von der Regierung von Mittelfranken genehmigt. Auf der Neubaustrecke soll nach

Fertigstellung im Jahr 2011 die Linie 5 zwischen Tiergarten und Südfriedhof verkehren.

Der Einsatz der ersten Variobahn hat sich verzögert, weil die bei Neufahrzeugen vor Ort übliche Feinabstimmung der Fahrzeugsoftware, die zum Beispiel den Antrieb oder die Bremsen steuert, mehr Zeit benötigte, als vom Hersteller zunächst veranschlagt worden war. Die noch ausstehenden Fahrzeuge werden voraussichtlich im Jahr 2009 den Fahrgastbetrieb aufnehmen.

Im Frühjahr 2009 beginnt die VAG mit der Umrüstung der Lautsprecher in den U-Bahnhöfen und reagiert damit auf die Umsetzung einer neuen EU-Vorschrift zur Evakuierung im Gefahrenfall. Zugleich wird die Verständlichkeit der Durchsagen in den U-Bahnhöfen verbessert. Die Fahrgäste werden häufiger per Lautsprecherdurchsagen informiert.

Das Ausschreibungsverfahren des 3F Projektes (Funk, FARM, Fahrscheindrucker) wurde im Jahr 2008 abgeschlossen. Das erste Testgerät wird im ersten Quartal 2009 erwartet und soll in einem Musterbus Erkenntnisse über die ergonomische Integration am Fahrer Arbeitsplatz liefern. Die Aufnahme des Regelbetriebs im Busbereich soll Ende 2011 erfolgen. Mit dem anschließenden Einbau der Komponenten (Funk FARM) in die Straßenbahnen endet das Gesamtprojekt 3F voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2012.

Vor dem Hintergrund der neuen EU-Verordnung EG 1370/2007 überprüft die VAG ihr Organisationsmodell mit den drei Busgesellschaften. Die Bedeutung und die Auswirkung dieser Verordnung werden von der VAG durch eine interne Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Tochtergesellschaften auf die verschiedenen Geschäftsbeziehungen und die weitere Zusammenarbeit untersucht.

Ab September 2009 bildet die VAG zur Fachkraft im Fahrbetrieb aus. Der Ausbildungsberuf wurde als Alternative zum spezialisierten Berufskraftfahrer geschaffen. Der Ausbildungsumfang enthält das kunden- und umweltschonende Fahren von Bussen, U- und Straßenbahnen, die Planung des Fahrbetriebs sowie Service und Kundenberatung und -betreuung.

Personalbericht

Die Personalarbeit der VAG hatte 2008 folgende Handlungsfelder: Die Führungskräftekommunikation wurde neu konzipiert und die Entwicklung der VAG-Fach- und Führungskräfte intensiv fortgesetzt. Dazu fanden zahlreiche Schulungen, Workshops und Methodentrainings statt, unter anderem zur Leistungsbeurteilung, die im Geschäftsjahr 2008 rückwirkend für das Jahr 2007 eingeführt wurde, sowie zum Arbeitsrecht und zur Kundenorientierung. Weiterbildungen, die dezentral in den einzelnen Geschäftsbereichen durchgeführt wurden, behandelten schwerpunktmäßig die Themen Effizienzsteigerung, Prozessoptimierung und Kundenorientierung.

Personalstand

Am 31. Dezember 2008 waren 1.928 Mitarbeiter bei der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft beschäftigt. Bei der VAG waren am 31. Dezember 2008 193 Frauen beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von 10,01 Prozent der Gesamtbelegschaft. Der Anteil blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Im Jahresdurchschnitt 2008 lag der Anteil der im Unternehmen beschäftigten schwerbehinderten Mitarbeitern bei 8,4 Prozent und damit über der gesetzlich geforderten Quote von 6 Prozent. Eine Ausgleichsabgabe musste nicht entrichtet werden.

Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr wie in nebenstehender Tabelle entwickelt.

Qualifizierung und Ideenmanagement

Der technische Wandel, hohe Anforderungen an die Stressresistenz und die Kommunikationsfähigkeit stellen die VAG-Mitarbeiter vor Herausforderungen. Das spezifische Bildungsprogramm der VAG bietet allen Mitarbeitern die Möglichkeit, das vorhandene Wissen zu vertiefen und neue

Kompetenzen zu erwerben. Auch das Standard-Bildungsprogramm des StWN-Konzerns, das beispielsweise Kommunikations- und Methodentrainings enthält, wurde 2008 von den VAG-Mitarbeitern wieder gut angenommen.

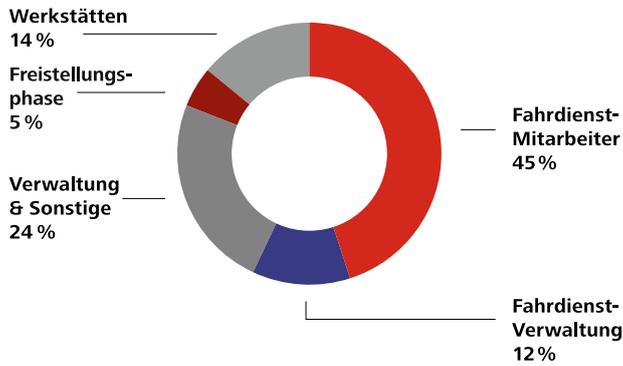
Im Jahr 2008 prüfte das betriebliche Ideenmanagement 63 eingereichte Vorschläge. Davon wurden 18 Vorschläge verwirklicht, die einen Gesamtjahresnutzen von rund 76.000 Euro erzielen. Der Ideenreichtum wurde mit insgesamt 13.300 Euro belohnt. Die höchste Einzelprämie betrug 2.802 Euro.

Betriebliches Gesundheitsmanagement

Die Hauptziele des betrieblichen Gesundheitsmanagements liegen in der Förderung der Gesundheit und der Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter im Konzern. Bei ihnen setzt das betriebliche Gesundheitsmanagement Anreize zu einer gesundheitsbewussten, ganzheitlichen Lebensführung. Darüber hinaus steigert es die Attraktivität der VAG als Arbeitgeber. Durch das Bündeln der bereits vorhandenen Instrumente sind die betrieblichen Rahmenbedingungen gewährleistet. Die angebotenen Maßnahmen können von jedem Einzelnen natürlich auch in das private Gesundheitsverhalten übertragen werden.

Betriebliche Rehabilitations- und Sozialberatung

Die innerbetriebliche Sozialberatung verfolgt einen präventiven, professionellen Ansatz, unterstützt durch ehrenamtliche Bausteine, eine gute interne und externe Vernetzung sowie eine starke Maßnahmen- und Ergebnisorientierung. Dabei gelten die Grundsätze der Hilfe zur Selbsthilfe sowie des Forderns und Förderns. Die Betroffenen lernen, Eigenverantwortung zu übernehmen und Co-Verhalten zu vermeiden. Wir arbeiten nach der Methode des Casemanagements, orientiert am systemisch-kybernetischen Ansatz.



Personalstruktur

Personalstand

Mitarbeiter	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Arbeitsrechtlicher Personalstand	1.928	1.795
davon Mitarbeiter in der Freistellungsphase	101	83
Teilzeitbeschäftigte	125	124

Personalaufwand

	2008	2007
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	67.738	65.561
Soziale Abgaben	13.298	13.371
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	15.954	31.692
Gesamtsumme	96.990	110.624

Die Rehabilitations- und Sozialberatung betreut wechselnde 5 bis 7 Prozent der Belegschaft in Zusammenarbeit mit weiteren internen und externen Stellen. Die bearbeiteten Themen und eingeleiteten Maßnahmen liegen im Normalbereich, verglichen mit Statistiken in der Fachliteratur und anderen vergleichbaren Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs. Zugenommen hat die Betreuung von langzeiterkrankten Mitarbeitern wie auch die Beratung bei psychischen, familiären und finanziellen Problemen.

Integriert in die Rehabilitations- und Sozialberatung ist die Suchtprävention. Diese umfasst die zielgruppenspezifische Information und Beratung der Mitarbeiter in Gesprächen, Seminaren, Vorträgen und in der Informationsvermittlung mittels Intranet und Broschüren. Auch die Führungskräfte werden für dieses Thema sensibilisiert. Prävention beginnt bei neu eingestellten Mitarbeitern und

wurde auch in einer Betriebsvereinbarung „Suchtprävention und -betreuung“ von den Betriebspartnern verankert.

Dank an die Mitarbeiter

Wir möchten uns bei allen VAG-Mitarbeitern für die hohe Leistungsbereitschaft im Geschäftsjahr 2008 bedanken. Unser Dank gilt ebenso den Vertretern des Betriebsrats. Vorstand und Betriebsrat haben die Mitarbeiter während des vergangenen Jahres regelmäßig und ausführlich über die wirtschaftliche Situation des Unternehmens informiert. Die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Arbeitnehmervertretern war fair, konstruktiv und vertrauensvoll.

Nachhaltige Mobilität

In einer „Charter for Sustainable Development“ des Internationalen Verbands für Öffentliches Verkehrswesen UITP haben sich mehr als 140 Verkehrsunternehmen weltweit – darunter auch die VAG – zur nachhaltigen Entwicklung bekannt. Grundgedanke der Charta ist eine Mobilität, die umweltpolitisch engagiert, sozial ausgewogen und in wirtschaftlicher Hinsicht tragfähig ist.

Mit der Unterzeichnung im Jahr 2004 hat sich die VAG verpflichtet

- als Vorreiter die nachhaltige Entwicklung zu fördern, das Thema regelmäßig zu erörtern und im Austausch weiterzuentwickeln.
- auf die Politik einzuwirken, damit sie ein verantwortungsbewusstes Gleichgewicht zwischen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Erwägungen herstellt.
- im Unternehmen Schulungen und Beratungen unterstützen, die auf Verfahren der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet sind.
- regelmäßig über die Praxis nachhaltiger Entwicklung zu berichten.

Bericht zur nachhaltigen Mobilität

Der Verkehr nimmt zu, nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. Doch Mobilitätsbedürfnisse müssen heute und in Zukunft so befriedigt werden, dass sie mit einer nachhaltigen Entwicklung vereinbar sind.

Der öffentliche Personennahverkehr ist dem motorisierten Individualverkehr in dieser Hinsicht weit voraus: Er verbraucht pro Fahrgast weniger Energie, produziert weniger Lärm sowie Luftschadstoffe und hat einen geringeren Platzbedarf im öffentlichen Raum. Dennoch benötigt die VAG als Verkehrsunternehmen für den tagtäglichen Einsatz von Bussen und Bahnen wertvolle Ressourcen. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, diese Ressourcen so effizient wie möglich einzusetzen und haben deshalb im Jahr 2008 folgende Maßnahmen ergriffen:

Wirtschaftliches Handeln

Unsere Ziele

- Orientierung am Wettbewerb
- Hochwertige Dienstleistungen zu marktfähigen Preisen

Beispielhafte Maßnahmen 2008

Automatisierung der U-Bahn

Mit der Einführung der automatischen U-Bahn im Juni 2008 hat die VAG das Nahverkehrsangebot in Nürnberg deutlich verbessert. Bereits mit der Eröffnung der ersten Teilstrecke der U3 gelang es, Stadtteile im Süd- und Nordwesten

an die U-Bahn anzubinden und auf der hochfrequentierten Stammstrecke im Innenstadtbereich einen dichteren Takt zu fahren. Dank der Vorteile des automatischen Betriebs und günstiger Ausgangsbedingungen in Nürnberg erreicht die VAG dieses Mehr an Leistung bei geringerem Aufwand. Die VAG hatte wegen anstehender Ersatzbeschaffungen insgesamt einen Mehrbedarf an Fahrzeugen, den sie im Vergleich zum konventionellen Betrieb nun durch weniger neu zu beschaffende Fahrzeuge decken konnte, was die Investitionskosten senkte. Auch die geringeren Personalkosten des automatischen Betriebs tragen zur mittelfristigen Amortisation der Investitionen bei.

Qualität

Die VAG durchlief 2008 erfolgreich den Rezertifizierungsprozess für die Qualitätsstandards DIN EN ISO 9001:2000 und DIN EN 13816:2002. Letzterer wurde 2002 als Standard für Verkehrsbetriebe auf europäischer Ebene eingeführt. Die VAG war das erste Unternehmen in Deutschland, das die Konformitätserklärung nach DIN EN 13816 erreicht hat.

Kundenzufriedenheit

Wirtschaftliches Handeln beruht bei der VAG auf konsequenter Marktforschung mit einem umfangreichen Analyseportfolio. 2008 haben wir ein Testkundenverfahren aufgenommen, das wir zuvor in einem zweijährigen Pilotprojekt erprobt hatten. Die jährliche Kundenzufriedenheitsmessung ergab 2008 die besten Werte seit Beginn der Untersuchung: 76 Prozent der Nürnberger waren mit dem ÖPNV in ihrer Stadt zufrieden. Gleichzeitig hat der Anteil der Unzufriedenen mit zehn Prozent seinen bisherigen Tiefstand erreicht. Wir untersuchen nicht nur die Gesamtzufriedenheit unsere Kunden, sondern auch ihre Einschätzung einzelner Kriterien. Nimmt die Zufriedenheit bei einem Kriterium ab, leiten wir gezielte Gegenmaßnahmen ein.

Ökologisches Handeln

Unsere Ziele

- Ressourcenverbrauch senken
- Emissionen reduzieren

Beispielhafte Maßnahmen 2008

Alternativer Antrieb im Linientest

Im Projekt IDEAS 1 testete die VAG 2007 und 2008 einen Prototyp der dritten Hybrid-Stadtbuss-Generation des Herstellers MAN, um die Kraftstoffeinsparung im Linieneinsatz zu erproben. Die höchsten Einsparungen konnten im Innenstadt- und Stadtring-Einsatz erzielt werden. Sie betragen, verglichen mit einem gleich ausgestatteten D08-EEV-Serienfahrzeug, bis zu 25 Prozent. Die VAG bewarb sich zudem für ein Förderprojekt des Bundesumweltministeriums, das die Beschaffung und den Einsatz von Hybridbussen fördert.

Beschaffung von Erdgasbussen

Mit der Neubeschaffung von sechs Erdgasbussen hat die VAG die Umweltverträglichkeit ihres Fahrzeugbestands weiter verbessert. Seit 1996 setzt die VAG bereits auf die Beschaffung von Erdgasbussen. Daher erreichte 2008 der Anteil der Gasbusse an den VAG-eigenen Fahrzeugen im Regelbetrieb 50 Prozent. Euro-1-Busse scheidern sukzessive aus dem Regelbetrieb aus. Für die Stickoxid-Menge, die ein ausscheidender Euro-1-Bus emittiert, kann die VAG alle sechs neu beschafften Erdgas-EEV-Busse betreiben. Für die Hälfte der Partikelmenge, die ein ausscheidender Euro-1-Bus emittiert, können 14 EEV-Busse eingesetzt werden.

Energieeinsparung im automatischen Betrieb

Die automatisch gesteuerten Fahrzeuge, die seit Juni 2008 auf der U3 unterwegs sind, verbrauchen mittels optimierter Fahr-, Beschleunigungs- und Bremsvorgänge weniger Energie. Durch den ständigen Austausch der Fahrzeuge mit dem Streckenrechner wird fortwährend ein energieoptimier-

tes Beschleunigungs- und Bremsprofil errechnet und umgesetzt. Es berücksichtigt die Entfernung zum nächsten Bahnhof, die Topografie der Strecke, die Besetzung des Fahrzeugs und die verbleibende Zeit laut Fahrplan.

Soziales Handeln

Unsere Ziele

- Barrierearmer Zugang zu allen Verkehrsmitteln
- die Wahrnehmung des ÖPNV bei jugendlichen Zielgruppen stärken

Beispielhafte Maßnahmen 2008

Barrierearmer Busbetrieb

Seit 1997 beschafft die VAG Neufahrzeuge im Busbereich mit fest eingebauten Klapprampen. Die Altfahrzeuge wurden 2008 mit 80 tragbaren Faltrampen nachgerüstet, so dass nun in allen VAG-eigenen Bussen und in angemieteten Fahrzeugen die Zugangshemmnisse für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste beseitigt sind. Für ihr umfassendes Engagement wurde die VAG schon 2003 mit dem 1. Preis für barrierefreie Mobilität der Konferenz der Europäischen Verkehrsmi-nister und des Europaforums der Behinderten ausgezeichnet.

Barrierearme automatische U-Bahn

U-Bahn-Wagen, die seit Juni 2008 auf der U3 verkehren, sind an jeder Tür mit einem ausfahrbaren Schiebetritt ausgestattet und daher für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste leicht zugänglich. Der Schiebetritt überbrückt den Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug, der besonders bei stark gekrümmten Bahnsteigen auftritt. Die ursprüngliche Anforderung bestand darin, mindestens eine Tür jedes Wagens mit einer Spaltüberbückung zu versehen. Mit der nun realisierten lückenlosen Lösung wird die VAG ihrem Anspruch auf

barrierearme Mobilität gerecht, während der Mehraufwand vertretbar blieb.

ÖPNV und jugendliche Zielgruppen

Die VAG arbeitet seit vielen Jahren mit Kindern und Jugendlichen, um Busse und Bahnen als Alternative zum Auto ins Bewusstsein rücken und zu vermitteln, worauf zu achten ist, wenn öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. Im Coolrider-Projekt haben sich seit 2002 bereits 970 Schüler in Mittelfranken und der Oberpfalz über mehrere Wochen zu Fahrzeugbegleitern ausbilden lassen – mit fachlicher Beratung durch die Polizei, eigens dafür ausgebildeten Trainern der VAG sowie der Unterstützung von Betreuungslehrern. Als innovatives Projekt zur Sicherheit im Schülerverkehr und zur Vandalismusprävention wurden die Coolrider mit dem Bayerischen ÖPNV-Preis ausgezeichnet, verliehen vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat die Maßnahmen des Vorstands während des 50. Geschäftsjahres 2008 entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben überwacht und eng begleitet. Er hat sich regelmäßig umfassend über die Entwicklung und die Lage der Gesellschaft und ihrer Beteiligungsunternehmen in den Aufsichtsratssitzungen 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 2008 trat der Aufsichtsrat zu drei ordentlichen Sitzungen sowie einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Außerdem fanden zwei Sitzungen des Vergabeausschusses statt.

Besetzung des Aufsichtsrats

Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats ergaben sich aufgrund der Kommunalwahlen im Frühjahr 2008 personelle Änderungen auf Seiten der Anteilseignervertreter. Zum 30. Juni 2008 sind Herr Helmut Bloß, Herr Klaus Mägerlein, Herr Volker Meyer, Frau Heidi-Maria Schwarz und Herr Dr. Markus Slavik aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Der Aufsichtsrat dankt den genannten Damen und Herren für ihre konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 30. Juni 2008 wurden folgende Damen und Herren für die Anteilseignerseite in den Aufsichtsrat neu gewählt: Frau Jutta Bär, Herr Thorsten Brehm, Herr Rafael Raum, Herr Dr. Michael Reindl und Frau Anita-Susanna Wojciechowski. In ihrem Amt bestätigt wurden Herr Jürgen Fischer, Herr Lorenz Gradl, Frau

Christine Grützner-Kanis, Herr Dr. Klemens Gsell, Herr Konrad Schuh, Frau Christine Seer und Herr Kilian Sendner. Für die Vertreter der Mitbestimmungsseite wurden Herr Rainer Lehnemann und Herr Frank Riegler als Aufsichtsratsmitglieder bestätigt.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 30. Juni 2008 wurde Herr Jürgen Fischer als Vorsitzender bestätigt.

Jahresabschluss

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008 und der Lagebericht wurden von der Rödl & Partner GmbH, Nürnberg, geprüft. Der Auftrag zur Durchführung der Prüfung wurde in der Hauptversammlung am 30. April 2008 beschlossen und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats erteilt. Der Prüfungsbericht wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats ausgehändigt.

Der Abschlussprüfer war bei der Jahresabschlussberatung des Aufsichtsrats am 5. Mai 2009 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 2008 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2008 geprüft. Er billigte den Jahresabschluss, der damit gemäß § 172 AktG festgestellt ist, sowie den Lagebericht.

Dank an Vorstand, Betriebsrat und Unternehmensangehörige

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung, 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, 5. Mai 2009



Jürgen Fischer

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Organe der VAG

VORSTAND



Herbert Dombrowsky

Vorsitzender des Vorstands
der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Vorsitzender der Geschäftsführung
der Städtische Werke Nürnberg
Gesellschaft mit beschränkter
Haftung
Vorsitzender des Vorstands
der N-ERGIE Aktiengesellschaft



Josef Hasler

Vorstandsmitglied
der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Geschäftsführer
der Städtische Werke Nürnberg
Gesellschaft mit beschränkter
Haftung
Vorstandsmitglied
der N-ERGIE Aktiengesellschaft



Dr. Rainer Müller

Vorstandsmitglied
der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Geschäftsführer
der Städtische Werke Nürnberg
Gesellschaft mit beschränkter
Haftung

AUF SICHTSRAT

Vertreter der Anteilseigner**Jürgen Fischer**

Stadtrat und Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Rechtsanwalt und bis 31.12.2008 Geschäftsführer
Stadtreklame Nürnberg GmbH

Jutta Bär

Stadträtin und Fachlehrerin,
seit 30.06.2008

Helmut Bloß

ehemaliger Stadtrat und Rentner,
bis 30.06.2008

Thorsten Brehm

Stadtrat, Student und Unternehmer,
seit 30.06.2008

Lorenz Gradl

Stadtrat und Bautechniker

Christine Grützner-Kanis

Stadträtin und Finanzwirtin

Dr. Klemens Gsell

Bürgermeister der Stadt Nürnberg

Klaus Mägerlein

ehemaliger Stadtrat und Polizeihauptmeister i.R.,
bis 30.06.2008

Volker Meyer

ehemaliger Stadtrat und MBA (USA),
bis 30.06.2008

Rafael Raum

Stadtrat und Student,
seit 30.06.2008

Dr. Michael Reindl

Stadtrat und Notar,
seit 30.06.2008

Konrad Schuh

Stadtrat und Justizvollzugsbeamter

Heidi-Maria Schwarz

ehemalige Stadträtin und Hausfrau,
bis 30.06.2008

Christine Seer

Stadträtin und Finanzbeamtin

Kilian Sendner

Stadtrat und Kaufmann

Dr. Markus Slavik

ehemaliger Stadtrat und Dipl.-Chemiker,
bis 30.06.2008

Anita-Susanna Wojciechowski

Stadträtin und Dipl.-Sozialpädagogin,
seit 30.06.2008

vom Stadtrat bestimmte Arbeitnehmervertreter**Rainer Lehnemann**

Betriebsratsvorsitzender VAG

Frank Riegler

Gewerkschaftssekretär ver.di

Vertreter der Arbeitnehmer**Peter Wilfinger**

stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Verkehrsfachwirt Aus- und Weiterbildung VAG

Karl-Heinz Dehmelt

Omnibusfahrer

Barbara Götz

Straßenbahnfahrerin

Siegfried Greibel

Omnibusfahrer

Jürgen Kelz

Omnibusfahrer

Volker Loch

stellvertretender Betriebsratsvorsitzender VAG

Siegmar Schmidt

Straßenbahnfahrer

Bilanz der VAG zum 31. Dezember 2008

AKTIVSEITE	Anhang	2008		2007	
	TZ	in T€	in T€	in T€	in T€
A. ANLAGEVERMÖGEN					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		436		363	
II. Sachanlagen		190.182		168.377	
III. Finanzanlagen		13.788		13.863	
	C.1		204.406		182.603
B. UMLAUFVERMÖGEN					
I. Vorräte					
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		10.387		9.481	
2. Unfertige Leistungen		3.227		3.085	
3. Geleistete Anzahlungen		0	13.614	1.462	14.028
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		9.269		7.982	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		81.535		81.841	
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		174		184	
4. Forderungen gegen die Stadt		3.128		3.766	
5. Sonstige Vermögensgegenstände, davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 40 T€, Vj. 97 T€		1.521	95.627	958	94.731
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks			44.746		43.706
			153.987		152.465
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			22		27
			358.415		335.095

Bilanz der VAG zum 31. Dezember 2008

PASSIVSEITE	Anhang	2008		2007	
	TZ	in T€	in T€	in T€	in T€
A. EIGENKAPITAL					
Gezeichnetes Kapital	C.2		38.400		38.400
B. RÜCKSTELLUNGEN	C.3				
1. Rückstellungen für Pensionen		208.780		200.695	
2. Steuerrückstellungen		0		170	
3. Sonstige Rückstellungen		70.476	279.256	61.135	262.000
C. VERBINDLICHKEITEN	C.4				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		15.125		4.852	
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		3.051		5.972	
3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		80		142	
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt		4.951		4.587	
5. Sonstige Verbindlichkeiten, davon aus Steuern 850 T€, Vj. 810 T€ im Rahmen der sozialen Sicherheit 8 T€, Vj. 18 T€		12.150	35.357	13.269	28.822
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			5.402		5.873
			358.415		335.095

Entwicklung des Anlagevermögens der VAG

VERMÖGENSGRUPPE	Anschaffungs- und Herstellungskosten in T€				
	Anfangsstand 01.01.2008	Zugang 2008	Abgang 2008	Umbuchung 2008	Endstand 31.12.2008
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte sowie ähnliche Rechte und Werte	4.386	192	0	97	4.675
2. Geleistete Anzahlungen	79	128	0	- 79	128
	<u>4.465</u>	<u>320</u>	<u>0</u>	<u>18</u>	<u>4.803</u>
II. SACHANLAGEN					
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit					
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	8.732	0	0	0	8.732
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	46.811	118	0	670	47.599
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	789	0	0	0	789
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	129	0	0	0	129
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	243	0	0	0	243
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	79.246	529	425	24	79.374
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	181.369	29.444	2.492	54.253	262.574
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	7.574	197	0	358	8.129
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	34.906	1.023	883	0	35.046
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62.655	5.152	111	- 55.323	12.373
	<u>422.454</u>	<u>36.463</u>	<u>3.911</u>	<u>- 18</u>	<u>454.988</u>
III. FINANZANLAGEN					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	176	0	0	0	176
2. Beteiligungen	166	0	0	0	166
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.057	0	0	0	11.057
4. Sonstige Ausleihungen	2.466	129	206	0	2.389
	<u>13.865</u>	<u>129</u>	<u>206</u>	<u>0</u>	<u>13.788</u>
ANLAGEVERMÖGEN GESAMT	<u>440.784</u>	<u>36.912</u>	<u>4.117</u>	<u>0</u>	<u>473.579</u>

a) Umbuchung; b) Zuschreibung

Abschreibungen in T€				Restbuchwert in T€		
Anfangsstand	Abschreibungen des Geschäftsjahres	./. kumulierte Abschreibungen auf Anlagenabgänge	Endstand			
01.01.2008	2008	2008	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007	
	a) 6					
4.102	259	0	4.367	308	284	
0	0	0	0	128	79	
	a) 6					
4.102	259	0	4.367	436	363	
4.543	136	0	4.679	4.053	4.189	
36.172	523	0	36.695	10.904	10.639	
712	5	0	717	72	77	
63	0	0	63	66	66	
203	3	0	206	37	40	
40.896	2.505	130	43.271	36.103	38.350	
137.854	9.145	2.492	144.507	118.067	43.515	
5.492	295	0	5.787	2.342	2.082	
	a) - 6					
28.142	1.619	874	28.881	6.165	6.764	
0	0	0	0	12.373	62.655	
	a) - 6					
254.077	14.231	3.496	264.806	190.182	168.377	
0	0	0	0	176	176	
0	0	0	0	166	166	
0	0	0	0	11.057	11.057	
	b) - 2					
2	4	4	0	2.389	2.464	
	b) - 2					
2	4	4	0	13.788	13.863	
	b) - 2					
258.181	14.494	3.500	269.173	204.406	182.603	

Gewinn- und Verlustrechnung der VAG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008

	Anhang	2008		2007	
	TZ	in T€	in T€	in T€	in T€
1. Umsatzerlöse	D.1		140.638		126.883
2. Erhöhung des Bestands der in Arbeit befindlichen Aufträge			141		1.121
3. Andere aktivierte Eigenleistungen			1.357		2.001
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2		50.916		53.189
			193.052		183.194
5. Materialaufwand:					
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		- 23.324		- 22.015	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		- 78.825	- 102.149	- 71.174	- 93.189
6. Personalaufwand:	D.3				
a) Löhne und Gehälter		- 67.738		- 65.561	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Alters- versorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung 15.897 T€, Vj. 31.605 T€		- 29.252	- 96.990	- 45.063	- 110.624
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			- 14.490		- 12.562
8. Konzessionsabgabe			- 1.618		- 1.452
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	D.4		- 39.432		- 28.005
			- 61.627		- 62.638
10. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		413		342	
11. Erträge aus Beteiligungen		35		30	
12. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		91		85	
13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 2.221 T€, Vj. 1.968 T€		2.221		1.986	
14. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		- 4		0	
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		- 9.329	- 6.573	- 11.574	- 9.131
16. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			- 68.200		- 71.769
17. Sonstige Steuern			- 153		- 39
18. Erträge aus Verlustübernahme			68.353		71.808
19. Jahresergebnis			0		0

Anhang

A. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) 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. Das Anlagevermögen wird in der Bilanz gemäß § 265 Abs. 7 HGB verkürzt dargestellt und ist im Anlagenspiegel des Anhangs gemäß § 266 Abs. 2 HGB aufgliedert.

Der Grundsatz der Bilanzkontinuität wurde beachtet, etwaige Abweichungen sind erläutert.

B. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Ansatz der immateriellen Vermögensgegenstände sowie der Sachanlagen entspricht den handels- und steuerrechtlichen Vorschriften, und beinhaltet den Wert der Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen. 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 Kapitalzuschüsse werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der betroffenen Wirtschaftsgüter abgesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen gemäß den steuerlichen Vorschriften. Geringwertige Wirtschaftsgüter des Geschäftsjahres werden in einem Sammelposten zusammengefasst und gemäß § 6 Abs. 2a Einkommensteuergesetz (EStG) über fünf Jahre abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und Wertpapiere sind zu Anschaffungskosten bewertet. Die sonstigen Ausleihungen sind mit dem Nennwert bilanziert.

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

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bilanziert. Zweifelhafte oder uneinbringliche Forderungen werden wertberichtigt beziehungsweise abgeschrieben. Das allgemeine Ausfallrisiko wird durch die pauschale Wertberichtigung der Forderungen berücksichtigt. Liquide Mittel sind ebenfalls zum Nennwert angesetzt.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sind in Höhe der abzugrenzenden Beträge angesetzt.

Die Pensionsrückstellungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen ermittelt. Grundlagen des Gutachtens sind die Richttafeln 2005G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und ein Rechnungszinsfuß von 4,5 Prozent. Der Rechnungszinsfuß ist an die allgemeine Zinsentwicklung angepasst und von 5,0 Prozent auf 4,5 Prozent reduziert worden. Der enthaltene Zinsanteil ist dem Finanzergebnis zugeordnet. Bei der Berücksichtigung der Sozialversicherungsrente wird das Näherungsverfahren gemäß dem BMF-Schreiben vom 15. März 2007 (IV B 2 - S 2176/07/0003) angewandt.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verpflichtungen und erkennbare Risiken. Von dem Wahlrecht des § 249 Abs. 2 HGB wurde Gebrauch gemacht. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Beihilfen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit einem nach der allgemeinen Zinsentwicklung angepassten Zinsfuß von 4,5 Prozent (Vorjahr 5,0 Prozent) bewertet.

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten sind in Höhe der abzugrenzenden Beträge angesetzt.

C. Erläuterungen zur Bilanz

C.1 Anlagevermögen

Die in der Bilanz zusammengefassten Posten des Anlagevermögens und ihre Entwicklung im Jahre 2008 sind in einem separaten Anlagegitter dargestellt. Zugunsten einer klareren Darstellung wurde die horizontale Struktur erweitert.

C.2 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 38,4 Mio. Euro ist eingeteilt in 75.000 nennwertlose Stamm-Stückaktien.

C.3 Rückstellungen

Die Rückstellungen gliedern sich wie folgt:

Rückstellungen	31.12.2008	31.12.2007
	in T€	in T€
Rückstellungen für Pensionen	208.780	200.695
Steuerrückstellungen	0	170
Sonstige Rückstellungen	70.476	61.135
Gesamtbetrag	279.256	262.000

Die Pensionsrückstellungen betragen im laufenden Geschäftsjahr laut Gutachten 208,8 Mio. Euro (Vorjahr 200,7 Mio. Euro). Die Erhöhung der Pensionsrückstellung ist auf die Anpassung des Zinsfußes zur Berechnung des Teilwertes von 5,0 Prozent auf 4,5 Prozent zurückzuführen.

Die Pensionsverpflichtungen bestehen gegenüber 1.411 Pensionsanwärtern und 1.715 Pensions- und Witwengeldempfängern. Nach Anpassung des Zinsfußes zur Bewertung der Pensionsrückstellung von 5,0 Prozent auf 4,5 Prozent beträgt der Zinsanteil für den Versorgungsaufwand 9,0 Mio. Euro und ist den Zinsaufwendungen zugeordnet.

Die pauschale Lohnsteuer für das Jahr 2008 wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Im Vorjahr wurde die pauschale Lohnsteuer unter den Steuerrückstellungen passiviert.

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

C.4 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind alle kurzfristiger Natur und innerhalb eines Jahres fällig. Für Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte aus der Lieferung von Waren sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

D. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

D.1 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse	2008	2007
	in T€	in T€
Fahrgelderlöse	107.964	97.011
Sonstige Umsatzerlöse	32.674	29.872
Gesamtbetrag	140.638	126.883

Die Fahrgeldeinnahmen für den Busbetrieb Fürth und Erlangen sind in der Tabelle den sonstigen Umsatzerlösen zugeordnet. In den Umsatzerlösen sind in Höhe von 3,2 Mio. Euro (Vorjahr 1,5 Mio. Euro) aperiodische Erlöse enthalten.

D.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus der Verrechnung von Konzernleistungen, aus Nebengeschäften, aus Grundstücksmietten, aus Schadenersatz und aus der Auflösung von Rückstellungen. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind aperiodische Erträge in Höhe von 2,4 Mio. Euro (Vorjahr 8,7 Mio. Euro) enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Mio. Euro oder 4,3 Prozent auf 50,9 Mio. Euro (Vorjahr 53,2 Mio. Euro) vermindert. Die wesentlichen Ursachen für die Minderung sind zum einen der Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 6,4 Mio. Euro und die Zunahme der Erträge aus Konzernleistungen in Höhe von 4,2 Mio. Euro.

D.3 Personalaufwand

Die Löhne und Gehälter enthalten erstmals die Aufwendungen für Altersteilzeit, die bisher unter den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung erfasst waren.

D.4 Sonstige betriebliche Aufwendungen

In der Position sind unter anderem die Aufwendungen für Verwaltungskosten, Marketing, IT-Leistungen, Versicherungen, Aufwandszahlungen an den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Miet- und Pachtaufwendungen sowie die Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen ausgewiesen. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind aperiodische Aufwendungen in Höhe von 12,2 Mio. Euro (Vorjahr 1,0 Mio. Euro) enthalten. Sie beinhalten wirtschaftliche Risiken von 9,1 Mio. Euro und Risiken aus der Verbund-einnahmenaufteilung von 3,1 Mio. Euro.

E. Ergänzende Angaben

E.1 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Fälligkeit	Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen in T€	davon gegenüber verbundenen Unternehmen in T€
fällig 2009	3.752	415
fällig 2010 bis 2013	14.738	1.660
fällig nach 2013	22.791	415
	41.281	2.490
Bestellobligo für Investitionen des Sachanlagevermögens	101.615	
Gesamtbetrag	142.896	

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

Laut dem am 10. Dezember 1998 geschlossenen Gesamtvertragswerk zu einem US-Cross-Border-Leasing-Geschäft, ergeben sich aus den Haupt- und Unterleasing-Vereinbarungen Handlungsfristen und Termine für die VAG bis zum Jahr 2021. Das Eventualrisiko zum Bilanzstichtag wird vom Arrangeur nominell auf 25,8 Mio. US-Dollar beziffert.

Weitere finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 5,7 Mio. Euro könnten sich aus der ORH-Prüfung der Kongressschleife bezüglich der Rückforderung von erhaltenen Zuschüssen ergeben.

E.2 Durchschnittlicher Personalstand

nach § 285 Nr. 7 HGB

	2008	2007
Durchschnittlicher Personalstand		
Mitarbeiter	1.815	1.795
davon Teilzeitbeschäftigte	125	124

Beteiligungsunternehmen

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in T€	Jahresergebnis in T€
Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen (BEKA) mbH, Köln	0,46	1.119	64 ¹⁾
Verkehrverbund Großraum Nürnberg GmbH, Nürnberg	26,30	38	0
Frankenbahn GmbH, Nürnberg	50,00	227	1 ¹⁾
PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH, Nürnberg	50,00	222	144 ¹⁾
BSN Betriebsgesellschaft Schienenverkehr Nürnberg mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,00	22	-1 ¹⁾
Bus Nürnberg BNG Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,00	23	-1 ¹⁾
KVN Kommunalen Versicherungsdienst Nürnberg GmbH, Nürnberg	100,00	121	EAV ²⁾
Stadtbus Erlangen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,00	23	6 ¹⁾
Stadtbus Fürth Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,00	23	2 ¹⁾
ÖPNV Akademie GmbH, Nürnberg	100,00	74	10 ¹⁾

¹⁾ noch nicht von den Gesellschaftern festgestellt
²⁾ Ergebnisabführungsvertrag

E.3 Beteiligungsunternehmen und Unternehmensverbindungen

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft ist in den Konzernabschluss der Städtische Werke Nürnberg GmbH, Nürnberg, einbezogen. Der Konzernabschluss wird beim elektronischen Bundesanzeiger eingereicht.

Aufgrund der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Muttergesellschaft Städtische Werke Nürnberg GmbH, 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.

E.4 Organe und Aufwendungen für Organe der Gesellschaft

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft sind ab Seite 80 aufgeführt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erhielten Aufwandsentschädigungen von 41,5 Tsd. Euro. Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 46,4 Tsd. Euro. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind 332,7 Tsd. Euro zurückgestellt.

Nürnberg, den 13. März 2009

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

Herbert Dombrowsky

Josef Hasler

Dr. Rainer Müller

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der

Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Nürnberg, den 20. März 2009

Rödl & Partner GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft




Wambach
Wirtschaftsprüfer


Langenbach
Wirtschaftsprüfer

VAG auf einen Blick

		2008	2007	2006	2005	1998
GESAMTUNTERNEHMEN						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	38	38	38	38	38
Anlagevermögen (Buchwert)	Mio. €	204	183	170	170	135
Umlaufvermögen	Mio. €	154	152	142	133	149
Investitionen	Mio. €	37	26	14	28	24
Umsatzerlöse	Mio. €	141	127	126	121	100
Personalaufwendungen	Mio. €	97	111	97	92	88
Beschäftigte (Durchschnittswert)		1.815	1.795	1.812	1.846	1.966
Jahresfehlbetrag	Mio. €	68	72	71	71	62
VERKEHRSBETRIEB						
Größe	km ²	330	330	330	330	330
Einwohner	in 1.000	829	825	822	817	807
VERKEHRS- UND BETRIEBSLEISTUNGEN ¹⁾						
Fahrgäste ²⁾	Mio.	182	178	173	168	162
Linienlänge	km	822	702	690	673	662
Betriebsstreckenlänge	km	521	567	544	553	513
Wagen-km	Mio.	33	32	31	31	31
Platz-km	Mio.	4.643	4.265	4.246	4.218	3.836
U-BAHN-BETRIEB						
Linienlänge	km	38	32	31	31	26
Betriebsstreckenlänge	km	34	32	31	31	26
Linien		3	2	2	2	2
Haltestellen		44	41	40	40	37
Doppeltriebwagen		115	81	81	81	75
STRASSENBAHNBETRIEB						
Linienlänge	km	43	43	43	40	42
Betriebsstreckenlänge	km	36	35	35	35	36
Linien		6	6	6	6	6
Haltestellen		79	79	79	79	75
Triebwagen		49	49	49	52	60
Beiwagen		0	0	0	0	33
OMNIBUSBETRIEB ¹⁾						
Linienlänge	km	741	627	616	602	594
Betriebsstreckenlänge	km	451	500	478	487	451
Linien		69	67	71	69	63
Haltestellen		908	976	975	918	849
Omnibusse		261	269	259	257	266

¹⁾ Einschließlich Omnibusverkehr Fürth und Erlangen sowie vertragliche Leistungen der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)

²⁾ ab 2004 Fahrgastzahlenaufteilung laut VGN-Erhebung 2000

VAG

Herausgeber

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg
Südliche Fürther Straße 5 · 90429 Nürnberg
Telefon (09 11) 283-0 · www.vag.de

Redaktion

Finanz- und Rechnungswesen:
Wolfgang Bartl, Helmut Hammerl,
Andrea Linz
Unternehmenskommunikation:
Rita Kamm-Schuberth, Angelika Ruland,
Almut Haase
TIK GmbH:
Manfred Sauer

Fotos

Archiv, Udo Bernstein, ComputerCreativ
Design & Kommunikation GmbH, Claus
Felix, Jürgen Hinterleithner, Dieter Kachel-
riß, Herbert Liedel, Susanne Muhlert

Gestaltung

Udo Bernstein, Büro für Gestaltung

Quellennachweis

Bildstrecke

Seite 6

Magazin des Geschäftsberichts Thyssen-
Krupp 2006/2007, S. 2

Seite 8

VAG-Publikation, *Fakten & Daten*, Band 3,
Juli 2007, S. 12

Seite 10

VAG-Publikation, *Fakten & Daten*, Band 3,
Juli 2007, S. 12

Seite 12

VAG-Publikation, *Fakten & Daten*, Band 3,
Juli 2007, S. 10

Ein Stück U3 für Sie: Der Bezug dieses
Geschäftsberichts ist Originalmaterial aus
den neuen DT3-Wagen der VAG.



An aerial photograph of a city at sunset. The sky is a deep orange-red. In the foreground, a large, modern, multi-story building with a glass facade and many windows is prominent. To its left, a smaller building features a flag with red, white, and blue stripes. The middle ground is filled with various residential and commercial buildings, some with gabled roofs. In the background, a hillside is covered with more buildings, including a prominent church with a tall spire. The overall scene is bathed in the warm, golden light of the setting sun.

VAG. Überlegen bewegen.

