

13 Die Player

Neben den Stadträten der beteiligten Städte sind einbezogen

DB-Netze AG

Sie ist als Tochterunternehmen der bundeseigenen DB zuständig für Bau und Unterhalt des deutschen Schienennetzes, damit auch für die Durchführung der Reaktivierungs-Baumaßnahmen bestehender Trassen. Sie ist das „**Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU)**“ – mit Finanzierung durch den Bund und die Trassenentgelte, die von den Nutzern der Trassen entrichtet werden.

Der Vorstand der DB-Netze AG hat sich mit Schreiben vom 11.1.2019 prinzipiell offen gezeigt und eine konkrete Machbarkeitsstudie angeregt, eine Mitwirkung wird für denkbar gehalten (Schr. vom 12.3.2019).

13.1

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Das bayerische ÖPNV Gesetz BayÖPNVG regelt die Zuständigkeiten u.a. für die Planung von S-Bahnen. Sie ist Aufgabe des Freistaates (Art.15).

Es gibt eine umfangreiche Korrespondenz mit dem Ziel, eine Prüfung der Aurachtaltrasse durchzuführen, exemplarisch Schr. v. 28.03.2018. Die erfolgten Ablehnungen fußen auf Auslegungen der StUB-Basis-Studie, die einer Prüfung nicht standhalten.

13.2

13.3

Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (BEG)

Sie plant gem. BayÖPNVG Art. 16 nach Vorgabe des Bayr. Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr den Schienenpersonennahverkehr SPNV, damit auch S-Bahnen. Zu bestehenden Trassen „bestellt“ sie nach entspr. Ausschreibung Verkehrsleistungen bei einem der 380 „**Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU)**“.

Die BEG hat mehrfach Stellung genommen und beruft sich auf generell geltende Kriterien. Erste Voraussetzung sind „Gremienbeschlüsse durch die Aufgabenträger des ÖPNV“, d.h. dem VGN.

Inhaltlich sieht man hohe Kosten, techn. Probleme in Bruck, und die Konkurrenzierung der StUB als Hindernisse – stets mit Berufung auf die Intraplan-Studie und bislang ohne Bereitschaft, dies objektiv prüfen zu lassen.

13.4

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)

Der VGN wirkt lt. Satzung §4 an der SPNV-Planung mit, jedoch nicht federführend. Er ist prinzipiell für den Ausbau des ÖPNV, und auch des SPNV (S-Bahnen), steht aber bisher hinter dem StUB-Projekt – naturgemäß auch hier basierend auf der Intraplan-Studie. Es gab hier nur informelle Kontakte, da mangels belastbarer Daten die StUB als alternativlos gesehen wird.

13.5



DB Netz AG • Theodor-Heuss-Allee 5-7 • 60486 Frankfurt am Main

Eisenbahnfreunde Erlangen-Bruck
 Bürgerinitiative Stadtbahn – West
 z. Hd. Herrn Günter Strobel
 Bierlachweg 3
 91058 Erlangen

DB Netz AG
 Dr. Thomas Schaffer
 Vorstand Vertrieb und Fahrplan
 Theodor-Heuss-Allee 5-7
 60486 Frankfurt am Main

www.dbnetze.com/fahrweg

Telefon 069 265 31030
thomas.schaffer@deutschebahn.com

11.01.2019

Sehr geehrter Herr Strobel,

vielen Dank für Ihre Schreiben vom 20.04., 16.07. und 08.11.2018.

Mit Interesse haben wir die Überlegungen und Ihre Fragen zur Reaktivierung der „Aurachtalbahn“ (Strecke 5916 Erlangen-Bruck – Frauenaaurach – Herzogenaaurach) als Eisenbahn zur Kenntnis genommen.

Da es bei DB Netz AG bislang keine vertiefenden Überlegungen bzw. Planungen oder gar ein Fahrplankonzept zum Thema SPNV-Reaktivierung Aurachtalbahn gibt, hat die Beantwortung Ihres Schreibens einige Tage in Anspruch genommen.

Hierfür möchten wir uns ausdrücklich entschuldigen.

Aus unserer Sicht besteht zwischen Herzogenaaurach und Erlangen/Fürth/Nürnberg ein Nachfragepotential im SPNV, das den Betrieb einer Eisenbahnstrecke grundsätzlich rechtfertigen könnte. Es ist zu erwarten, dass der vom bayerischen Verkehrsministerium für Streckenreaktivierungen festgesetzte Mindestwert von 1.000 Reisenden pro Werktag erreicht bzw. deutlich überschritten werden könnte.

Wir regen daher die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie in enger Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, dem VGN, dem bayerischen Verkehrsministerium und uns an. In dieser sollten die folgenden drei Arbeitspakete enthalten sein:

- Arbeitspaket 1: Potenzialermittlung mit Verkehrsnachfrageprognose (Verkehrsprognose)
- Arbeitspaket 2: Angebots- und Fahrplanung in Varianten unter Berücksichtigung des heutigen und künftigen Verkehrs und Ermittlung des Infrastrukturbedarfs (Angebotsplanung einschließlich betrieblicher Machbarkeit)
- Arbeitspaket 3: Abschätzung der infrastrukturellen Machbarkeit einschließlich Kosten (Infrastrukturplanung)


DB Netz AG
 Sitz Frankfurt am Main
 Registergericht
 Frankfurt am Main
 HRB 50 879
 USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
 Aufsichtsrates:
 Ronald Pofalla

Vorstand:
 Frank Sennhenn,
 Vorsitzender

Jens Bergmann
 Dr. Volker Hentschel
 Ute Plambeck
 Prof. Dr. Dirk Rompf
 Dr. Thomas Schaffer

Unser Anspruch:

 **Profitabler Qualitätsführer
 Top-Arbeitgeber
 Umweltschaffender**

In dieser Studie wären dann auch die von Ihnen gestellten Fragen zu beantworten. Mindestanforderungen z. B. hinsichtlich der zu erwartenden Betriebsqualität sowie der Wirtschaftlichkeit sind selbstverständlich zu berücksichtigen. Dabei sind baulich ggf. aufwändige Lösungen, z. B. im Bereich der künftigen Anbindung an die Hauptstrecke Nürnberg - Bamberg, nicht per se als Ausschlusskriterium zu betrachten: Bei einem dem gegenüberstehenden höheren Nutzen können auch kostenintensivere Maßnahmen gerechtfertigt bzw. finanzierungsfähig sein.

Eine Ersteinschätzung zu den von Ihnen genannten Fragen würde nach unserer Auffassung den fundierteren Ergebnissen einer derartigen Machbarkeitsstudie vorgeifen. Insofern bitten wir um Verständnis, dass wir auf die Fragen nicht im Einzelnen eingehen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Thomas Schaffer

Art. 15 Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr

(1) Die Planung, Organisation und Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern ist eine Aufgabe des Freistaates Bayern. ²Zuständig ist das Staatsministerium.

(2) Das Staatsministerium ist unbeschadet der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft nach Art. 16 Abs. 3 Satz 1 für den Schienenpersonennahverkehr zugleich zuständige Behörde im Sinn der Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, in der jeweils geltenden Fassung, auf dem Gebiet des Schienenpersonennahverkehrs.

Art. 16 Bayerische Eisenbahngesellschaft

(1) Der Freistaat Bayern bedient sich zur Wahrnehmung von Aufgaben im Schienenpersonennahverkehr einer juristischen Person des privaten Rechts, die in seinem Auftrag und nach seinen Vorgaben tätig wird (Bayerische Eisenbahngesellschaft). ²Die Gesellschaft unterliegt der Fachaufsicht des Staatsministeriums.

(2) Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant im Auftrag und nach den Vorgaben des Staatsministeriums den Schienenpersonennahverkehr für das gesamte Staatsgebiet und stimmt diese Planung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den betroffenen Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr in den Nachbarländern und den Aufgabenträgern für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr ab.

(3) ¹Die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist für den Abschluß von Verträgen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs gemäß § 4 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378, 2395) in der jeweils geltenden Fassung zuständig. ²Der Abschluß von Verträgen nach Satz 1 bedarf der Zustimmung des Staatsministeriums.

Art. 17 Schienennahverkehrsplan

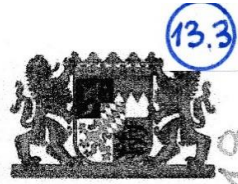
(1) ¹Die Vorgaben für die Planung, Organisation und Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs sowie der dafür zur Verfügung stehende Finanzrahmen werden in einem Schienennahverkehrsplan festgelegt. ²Der Schienennahverkehrsplan wird vom Staatsministerium erstellt, von der Staatsregierung beschlossen und ist alle zwei Jahre fortzuschreiben. ³Dem Landtag ist Bericht zu erstatten.

(2) Der Schienennahverkehrsplan enthält

1. eine Darstellung des Ist-Zustands des Schienenpersonennahverkehrs und der Vernetzung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem Schienenpersonenfernverkehr,
2. Zielvorgaben für die künftige Erschließung des Staatsgebiets mit Schienenpersonennahverkehrsleistungen, für Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs durch kürzere Fahrzeiten und verbesserte Fahrplanangebote sowie für eine dichtere Vernetzung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und mit dem Schienenpersonenfernverkehr,
3. eine Analyse festgestellter Schwachstellen und Vorschläge für deren Beseitigung,
4. verkehrliche Forderungen und Vorstellungen für eine verbesserte Infrastruktur im Bereich des Fahrwegs und der Schnittstellen zwischen SPNV, ÖPNV und den verschiedenen Formen des Individualverkehrs sowie für Ausbaumaßnahmen, die von der Deutschen Bahn AG, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen und anderen Trägern des Schienennetzes erwartet werden.

(3) ¹Im Schienennahverkehrsplan werden die für die Abdeckung des Defizits im Schienenpersonennahverkehr und für andere Maßnahmen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung stehenden jährlichen Finanzmittel festgelegt. ²Dabei ist insbesondere darzustellen, in welchem Umfang Finanzmittel nach §§ 5 und 8 RegG für Investitionsvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden sollen.

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München

Herrn
Dipl. Ing. Ulrich Bogen
Veitsbronnerstraße 5
91074 Herzogenaurach

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen IIE5-3524.12-6-2	Bearbeiter Herr Dr. Wunsch	München 28.03.2018
	Telefon / - Fax 089 2192-3850 / -13850	Zimmer LAZ67-1132	E-Mail Thomas.Wunsch@stmb.bayern.de

**Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach;
hier: Neuer Ansatz mit S-Bahn**

Sehr geehrter Herr Bogen,

für Ihr Schreiben vom 28. Januar 2018 an Herrn Staatsminister Herrmann danke ich Ihnen. Nach dem Übergang der Zuständigkeit auf das neue Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr darf ich Ihnen antworten.

Das von Ihnen beschriebene Dokument unterstellt, dass eine Reaktivierung der Aurachtalbahn neben der Realisierung der Stadt-Umland-Bahn möglich wäre. Diese Reaktivierung wäre angeblich ohne größeren finanziellen und zeitlichen Aufwand denkbar.

Bei dem Dokument handelt es sich um eine anonyme Präsentation, in der eine Reihe von Annahmen getroffen und nicht belegte Behauptungen aufgestellt werden. Das Papier wurde uns bisher von keiner offiziellen Seite vorgelegt. Die darin enthaltenen Aussagen haben wir inzwischen geprüft und bewertet.

Telefon: 089 2192-02
Telefax: 089 2192-13350

poststelle-obb@stmi.bayern.de
www.bauen.bayern.de

Franz-Josef-Strauß-Ring 4 • 80539 München
U4, U5 (Lehel), Bus 100 (Königinstraße)

Bereits 2010 wurden durch die Vertreter der Region unter Beteiligung der Staatsregierung die verschiedenen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsanbindung Herzogenaurachs umfassend untersucht. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn eindeutig die vorzugswürdige Variante darstellt.

Voraussetzung für eine Realisierung beider Projekte wäre, dass diese separat eine Standardisierte Bewertung positiv durchlaufen würden. Die jeweils andere Strecke wäre sowohl im Mit- als auch im Ohnefall zu berücksichtigen. Da der Nutzen-Kosten-Indikator der StUB nur knapp auskömmlich ist, ist zu erwarten, dass beide Projekte bei einem solchen Vorgehen einen Nutzen-Kosten-Indikator kleiner 1 und damit keine Förderwürdigkeit erreichen würden.

Die in der Präsentation dargestellte These, StUB und S-Bahn würden keine Konkurrenz darstellen, ist nicht haltbar. Das Fahrgastpotenzial zwischen Erlangen und Herzogenaurach existiert nicht doppelt, die Schnittmenge dürfte beträchtlich sein. Somit besteht ein großes Risiko, dass damit das gesamte Projekt StUB dauerhaft verhindert würde.

Zudem ist zu beachten, dass im Falle einer Reaktivierung der Strecke die Nutzung der Vorzugsvariante für eine Radschnellwegverbindung Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach ausscheiden würde. Dies wäre für die Entwicklung des Radverkehrs in der Region ein empfindlicher Rückschlag.

Neben der Instandsetzung bzw. Wiederherstellung der ursprünglichen Infrastruktur wären sehr kostspielige neue Infrastrukturinvestitionen erforderlich. Es trifft nach unserer Einschätzung nicht zu, dass eine „kurzfristige, preiswerte Umsetzung“ möglich ist:

Im Bereich Erlangen-Bruck – Erlangen Bf wurde die Strecke im Rahmen des Ausbaus der S-Bahn Nürnberg 4-gleisig ausgebaut. Die Ferngleise verlaufen außen, die S-Bahn-Gleise in der Mitte. Auf den äußeren Gleisen verkehren die ICE-Züge von/nach Berlin, der halbstündliche Regionalexpressverkehr von/nach Bamberg sowie der Güterverkehr. In der Innenlage verkehren die S-Bahnen von/nach Erlangen, Forchheim, Bamberg.

Im Falle der höhengleichen Querung in Erlangen-Bruck müsste der Zug aus Herzogenaurach erst das außenliegende Fernverkehrsgleis der Fahrtrichtung Nürnberg queren. Anschließend würde er das S-Bahngleis Richtung Nürnberg queren, um dann auf dem S-Bahngleis in Richtung Erlangen Bf zu fahren. Während dieses Vorgangs müsste sowohl der Fernverkehr als auch der S-Bahnverkehr in Richtung Nürnberg warten. Aufgrund der hohen Auslastung der Fernverkehrsstrecke würde eine solche Querung die nötige Betriebsqualität erheblich beeinträchtigen und regelmäßig Verspätungen für das gesamte System bewirken. Die Deutsche Bahn hat zudem eine erhebliche Ausweitung der Verkehre angekündigt. Damit scheidet dauerhaft die höhengleiche Querung aus.

Nur ein Überwerfungsbauwerk in Erlangen-Bruck würde die o. g. Probleme lösen. Die Kosten hierfür liegen aufgrund aktueller Erfahrungen bei anderen Überwerfungsbauwerken voraussichtlich im hohen zweistelligen Millionenbereich.

Die Maßnahme ist somit weder kurzfristig noch kostengünstig umsetzbar. Die notwendigen Investitionen müssten wiederum durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung abgesichert werden. Es ist nicht zu erwarten, dass der Nutzen der Strecke die erforderlichen Investitionen rechtfertigen würde.

Wir plädieren deshalb weiter dafür, mit vereinten Kräften die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn voranzutreiben. Die erforderliche Variantendiskussion wurde bereits geführt und wird im Rahmen der aktuell laufenden Bürgerbeteiligung sowie im Raumordnungsverfahren nochmals vertieft. Wir können die Einschätzung der politischen Vertreter der Region nachvollziehen, dass sich auf Grundlage aller fundiert erhobenen Fakten die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn als einzig zielführend zur Verbesserung der Verkehrsanbindung von Herzogenaurach herausgestellt hat.

Mit freundlichen Grüßen



Beer
Regierungsdirektor



Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH · Boschetsrieder Straße 69 · 81379 München

Herrn
Günter Strobel
Bierlachweg 3
91058 Erlangen-Bruck

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München
Dr. Markus Lang
Telefon: +49 89 748825-38
Fax: +49 89 748825-50
markus.lang@bahnland-bayern.de
Unser Zeichen: ML/US
www.bahnland-bayern.de

Kopie

Bayerisches Staatsministerium
für Wohnen, Bau und Verkehr
Referat 55
Postfach 22 12 53
80502 München

München, 27.03.2019

Aurachtalbahnhof Erlangen-Bruck – Herzogenaurach

Sehr geehrter Herr Strobel,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 07. Februar 2019. In Ihrem Schreiben stellen Sie die Frage, ob die BEG einer Reaktivierung der Aurachtalbahnhof näherzutreten könnte. Wie bereits in unseren Schreiben vom 09. März 2018, 25. Mai 2018, 26. Juli 2018 sowie 16. Oktober 2018 dargelegt, liegen uns bisher die zwingend für den Start eines Reaktivierungsprozesses notwendigen positiven schriftlichen Gremienbeschlüsse für die Reaktivierung der Strecke durch die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV nicht vor. Bevor dieser Schritt nicht erfüllt ist, kann auch bspw. eine von der DB Netz AG mit Schreiben vom 11. Januar 2019 vorgeschlagene Machbarkeitsstudie nicht gestartet werden.

Wenn uns die Gremienbeschlüsse vorliegen, wären folgende Reaktivierungskriterien, die in Bayern einheitlich gelten, abzuarbeiten:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergab, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).
2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.
4. Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

Ein Unternehmen des Freistaats Bayern

Aufsichtsratsvorsitzender: Dr. Hans Reichhart · Geschäftsführer: Thomas Prechtl
Sitz der Gesellschaft: München · AG München, HRB 111 279 · USt-IdNr. DE 175 858 713
HypoVereinsbank · IBAN: DE42 7002 0270 5800 5232 40 · BIC: HYVEDE33XXX

Öffentliche Verkehrsmittel:
U3 (Obersendling), S7, S20, BOB, Meridian
(Siemenswerke), Bus 53, 136 (Hofmannstr.)

Die Staatsregierung hat für eine Reaktivierung von Bahnstrecken die oben genannten Kriterien entwickelt, die bayernweit einheitlich gehandhabt werden. Erst wenn diese Rahmenbedingungen kumulativ erfüllt sind, prüft der Freistaat, ob er ein Verkehrsunternehmen beauftragt.

Mit freundlichen Grüßen
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH


i. V. Kord Simons
Abteilungsleiter Infrastruktur


i. A. Dr. Markus Lang
Stv. Abteilungsleiter Infrastruktur

Struktur und Entscheidungsgremien des VGN

Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verbundgesellschaft

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ist ein Zusammenschluss von Aufgabenträgern für den ÖPNV und Verkehrsunternehmen. Das Entscheidungsgremium der Aufgabenträger ist der Grundvertrags-Ausschuss (GA), die Gesellschafterversammlung (GV) ist das Gremium der in der Verbundgesellschaft zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen. Bei wichtigen Verbundentscheidungen (zum Beispiel zum VGN-Tarif) gilt das Prinzip der Einstimmigkeit.

Aufgabenträger

Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV sind nach Artikel 8 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) die kreisfreien Städte und Landkreise. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt gemäß Artikel 15 BayÖPNVG beim Freistaat Bayern. Im Grundvertrags-Ausschuss des VGN sind neben dem Freistaat Bayern acht kreisfreie Städte sowie 16 Landkreise vertreten.

Als operatives Organ der Aufgabenträger koordiniert der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) die Zusammenarbeit der Städte und Landkreise. Bei der Verkehrsplanung kommt ihm die Aufgabenträgerschaft für den übergreifenden regionalen Busverkehr zu. Gemäß § 4 seiner Satzung wirkt er an der SPNV-Planung des Freistaats mit und sichert die Interessen der Region beim Bahnangebot i. S. d. Artikel 18 BayÖPNVG.

Verkehrsunternehmen

Die Zuständigkeit für die unternehmerischen und betrieblichen Belange verbleibt nach dem Grundvertrag bei den Verkehrsunternehmen. Oberstes Entscheidungsorgan ist die Gesellschafterversammlung der VGN GmbH. In ihr sind neben der DB Regio AG und ihrem Regionalbusunternehmen Omnibusverkehr Franken GmbH (Frankenbus) die lokalen Verkehrsunternehmen der Städteachse, Bayreuth und Bamberg vertreten. Der Gesellschafterkreis wird noch um die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen (GPV) und die Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen (GkV) erweitert. Basis der Zusammenarbeit bildet der Gesellschaftsvertrag, in ihm werden die Aufgaben der VGN GmbH in Abgrenzung zu den Aufgaben der Gesellschafter konkretisiert.

Aufgaben der VGN GmbH

Die VGN GmbH nimmt im Auftrag ihrer Gesellschafter sowie des GA und des ZVGN Aufgaben des ÖPNV wahr. Dazu gehören vor allem die Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifs, die Einnahmenaufteilung, Marketingmaßnahmen für den Verbundverkehr, die Durchführung von Verkehrserhebungen und -planungen, die Erstellung von Bedienungskonzepten, die Koordination des Liniennetzes sowie die Erstellung des Verbundfahrplans.

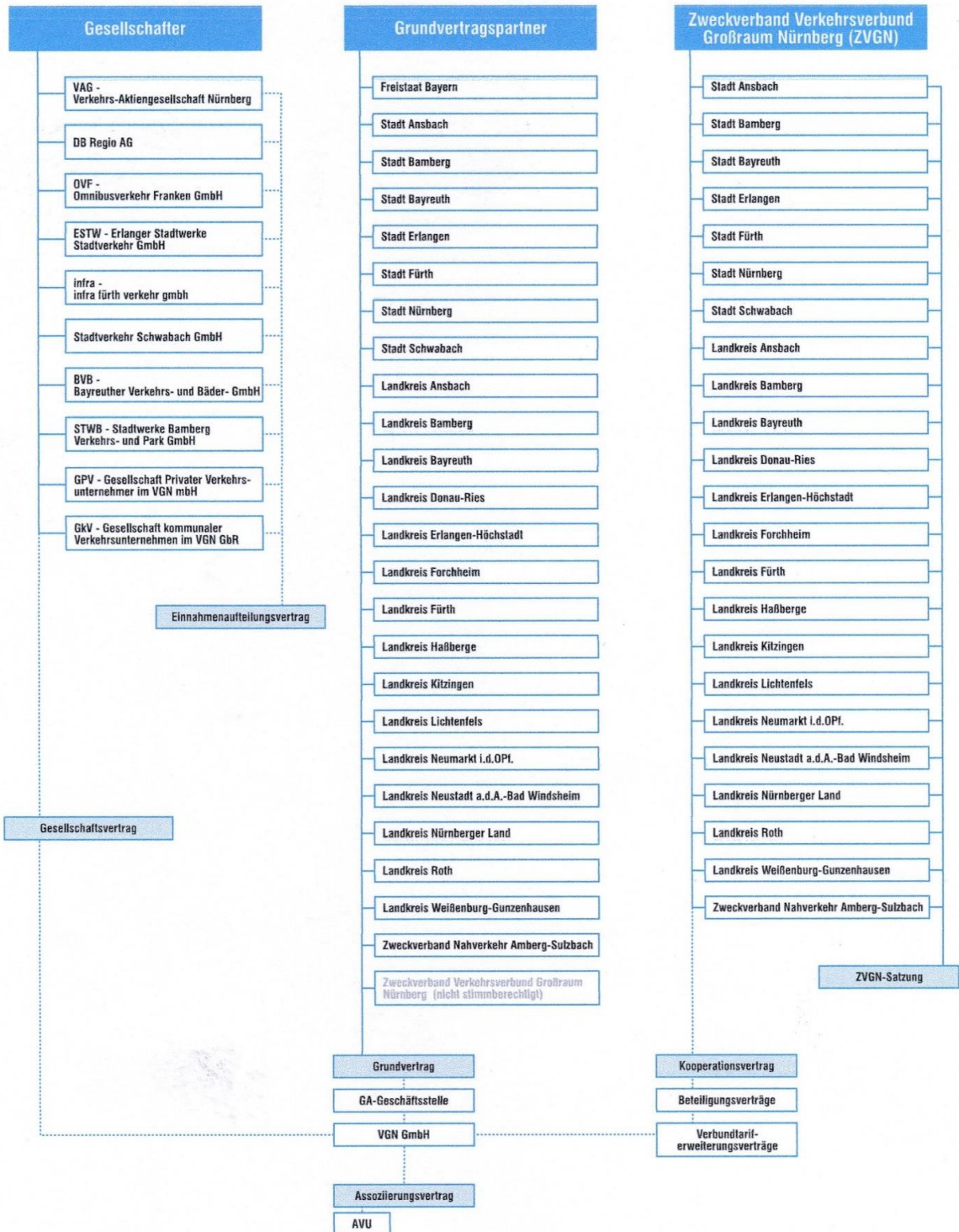
The image shows a screenshot of a document titled "Gremien, Organe und Vertragssituation des VGN". It contains a complex organizational chart with three main columns: "Gremien", "Organisationsstruktur", and "Vertragssituation". The chart details various committees, departments, and contractual relationships within the VGN organization.

GREMIEN, ORGANE UND VERTRAGSSITUATION DES VGN

(© VGN GmbH)

[herunterladen](#) 

Gremien, Organe und Vertragssituation des VGN



weitere vertragliche Beziehungen