



# VAGmobil

Kundeninformation der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

3 2016

## Günstig mobil – auch in der Freizeit

### Das Schülerticket

„Es gibt für mich keinen Grund, einen Führerschein zu machen“, sagt Niklas Keerl, bald 18, ab Herbst Schüler der zwölften Klasse des Bertolt-Brecht-Gymnasiums in Langwasser.

„Eigentlich wollte ich den schon, aber der kostet, und wenn ich Auto fahren würde, käme ganz schön was zusammen.“ Andere hätten einen Führerschein oder gar ein Auto. Aber ihm sei das nicht wichtig. Er komme mit Bus, U-Bahn und manchmal der Straßenbahn überallhin, wohin er wolle. Schneller, davon ist er überzeugt und verweist auf volle Straßen, Staus und Parkplatzsuche.

Seit Jahresbeginn fährt er mit dem neuen Schülerticket für 35 Euro. Das können alle Schüler der Klassen 11 bis 13 erwerben, die in Nürnberg wohnen und eine staatliche oder staatlich anerkannte Schule besuchen. Dank eines Zuschusses der Stadt Nürnberg ist es preiswerter als die regulären Monatswertmarken.



„Andere haben einen Führerschein, mich reizt er nicht. Ich komm trotzdem überallhin“, sagt Niklas Keerl.

Für die Klassen 5 bis 10 kostet es nur 25 Euro. Beide gelten für beliebig viele Fahrten in Nürnberg, Fürth und Stein, in der Tarifzone 100/200, nicht darüber hinaus.

Niklas Keerl fährt mit dem 57er und der U1 zur Schule. Und zweimal pro Woche geht's zum Nürnberger Bas-

ketball Club, wo er seit neun Jahren trainiert und spielt. Logisch, er trifft sich mit Freunden. Bis nach Fürth führen ihn die Wege. Oft ist er fürs Mobile Kino unterwegs, wo er sich in den Ferien etwas zum Taschengeld hinzuverdient. Da fährt er mit dem Ferienticket. Das kostet 31,40 Euro,

für sechs Wochen Mobilität im VGN-Gebiet. „Es passt. Es läuft. Ich muss echt überlegen, wann's mal nicht lief“, sagt er und fügt hinzu: „Klar haben meine Eltern ein Auto. Aber auch wenn wir in die Stadt gehen, fahren wir nur zum Park+Ride-Platz und steigen dort in die U-Bahn.“ ■

## Die U3 steht in den Startlöchern

### Inbetriebnahme

Im Mai 2017 werden die U3-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring eröffnet. Bis dahin läuft die Inbetriebnahme.

Die Tunnelröhren sind fertig, die Schienen liegen, die Stromschiene ist montiert, Linienleiter und Bahnsteigüberwachungssystem für den automatischen U-Bahn-Betrieb sind installiert. Ein Blick in den Tunnel belegt: Von der Technik her ist alles bereit. Und an den neuen Bahnhöfen wird zwar noch gearbeitet, aber auch hier liegen die Bauarbeiten in den letzten Zügen.

„Jetzt beginnt für Siemens und uns die heiße Phase“, stellt Markus Pilhöfer fest. Er ist im VAG-Geschäftsbereich Fahrweg für die Planung der Zugsicherungsanlagen und die Inbetriebnahme neuer Streckenabschnitte zuständig. Gemeinsam mit Kollegen anderer Facheinheiten und mit Siemens, dem Lieferanten der Automatisierungstechnik, hat er diese wichtige Phase vorbereitet. „Bis zum Jahresende ist Siemens mit der Inbetriebsetzung der U3-Verlän-

gerung und einem Testbetrieb Herr der Strecke. Zum Jahresende und im Januar finden dann durch uns die Abnahmen statt und anschließend läuft über mehrere Wochen unser Erprobungsbetrieb, der letzte Bewährungstest“, so Pilhöfer.

Noch im August wurde die Streckentechnik mit neuer Software versorgt. Im September startete Siemens mit Pegelmessfahrten. Dabei wird geprüft, ob die Sendepiegel entlang der Strecke so eingestellt sind, dass die U-Bahnen an jedem Punkt mit Informationen versorgt werden bzw. In-

formationen zurücksenden können. An diese Phase schließen sich erste Testfahrten an. Hier wird z. B. überprüft, ob die Züge am richtigen Punkt des Bahnsteigs halten, sowohl die Kurz- als auch die Langzüge. Und schließlich wird ab Mitte September eine neue Software in die Fahrzeuge eingespielt. Bereits ab 27. September werden die neuen Stationen, so der Plan, von den dann noch leeren Planzügen angefahren. Denn bis Mai 2017 heißt es am Friedrich-Ebert-Platz weiterhin: „Bitte aussteigen. Dieser Zug endet hier.“ ■



Die Technik ist bereit, der Test- und Erprobungsbetrieb kann starten.

### VAG macht Schule

Rund 100.000 Schülerinnen und Schüler nutzen von Montag bis Freitag täglich die Busse und Bahnen der VAG. Diese Zahl ist Grund genug, sich auch mit speziellen Angeboten um die jungen Fahrgäste zu kümmern. Begeehrt sind vor allem die Kindergarten- und Schulprogramme der VAG. Los geht es in der Vorschule. Die Jüngsten können den öffentlichen Nahverkehr mit allen Sinnen bei einem Besuch erleben. In der Grundschule gilt es, einen ÖPNV-Führerschein zu erwerben. Bei den weiterführenden Schulen stehen Themen wie Sicherheit, Fairness und umweltschonende Mobilität im Fokus. Begleitet werden die Kinder und Jugendlichen bei ihrem Lernprozess von den Mobi-Kids Vincent, Alex und Gaby. Sie sind Freunde, Ratgeber und Identifikationsfiguren in Sachen Mobilität. Interessierte Schulen und Pädagogen können die Programme im Internet buchen, wo sie zudem eine Auswahl an kostenlosem Unterrichtsmaterial finden. @vag.de/schulen ■

### Topthema

Rund um Fahrtreppen und Aufzüge S. 4

Im U-Bahn-Netz der VAG gibt es 186 Fahrtreppen, die Fahrgastströme entzerren, lenken und Menschenmassen schnell bewegen. Damit tragen Fahrtreppen entscheidend zur Sicherheit bei. Um ihre hohe Verfügbarkeit zu gewährleisten, werden sie regelmäßig gewartet, bei Störungen so schnell wie möglich repariert und nach spätestens 30 Betriebsjahren ausgetauscht. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Eltern mit Kinderwagen haben über insgesamt 58 Aufzüge Zugang zu den U-Bahn-Stationen.

### Inhalt

<b>Bericht</b>	
Neues Buskonzept 2017	S. 2
Ringbuslinie bringt's	
Von Tür zu Tür	S. 2
ÖPNV-Navigation	
Schön, schöner, Scharfreiterrung	S. 2
Feinschliff beendet	
<b>Reportage</b>	
Spannungsgeladene Arbeit im U-Bahn-Tunnel	S. 3
Versorgung sichern	
<b>Unterhaltung</b>	
Von Verdi bis Musical – Spielsaison 2016/2017	S. 6
Buntes Programm	
Auf den Spuren der Macht	S. 6
Stadt(ver)führungen	
<b>Freizeit</b>	
Genussradeln im Städtedreieck	S. 7
Knoblauchland-8er	
Neumarkter Rundweg	S. 7
Bieren auf der Spur	
<b>Service</b>	
Sicher ein- und aussteigen beim Bus	S. 8
Türen-ABC	
ÖPNV aktiv mitgestalten	S. 8
Fahrgastbeirat	

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, jeden Tag sind wir auf unterschiedlichste Weise in puncto Kommunikation und Information gefordert. Kommt es zu einer Störung im Betrieb, ist es wichtig, dass Sie schnell informiert werden. Sei es über den Fahrer, übers Handy, die digitalen Anzeigetafeln oder über Lautsprecherdurchsagen. Vieles hat sich über die Jahre gebessert. Wir wollen aber noch besser werden. Das Ziel „Noch besser werden“ hat auch der Fahrgastbeirat, für den wir aktuell neue Mitglieder suchen. Wir beziehen ihn wie auch die Behindertenverbände stets im Vorfeld von Neuerungen ein. Das ist wichtig, um ein Angebot zu liefern, das möglichst vielen Interessen und Anforderungen entspricht. So halten wir es auch beim neuen Buskonzept, das im Dezember an den Start geht. Viele Runden, viele Gespräche, um ein Optimum zu erreichen. Es müssen zwar immer Kompromisse gemacht werden und bei allem darf die Wirtschaftlichkeit nicht vergessen werden, aber die Ergebnisse sind besser. Neben den Möglichkeiten zum Dialog ist es uns ein Anliegen,



Torsten Hölting

Sie weiterhin gut zu informieren. Das tun wir mittels Presseinformation, die via Zeitung, Hörfunk- oder Fernsehbeitrag und übers Internet bei Ihnen ankommt. Aber auch unsere eigenen Medien sind wichtig. Exakt 2.142 Leserinnen und Leser haben sich an unserer Leserbefragung beteiligt. Das entspricht immerhin sieben Prozent der Auflage. Herzlichen Dank dafür. Wir können uns über ein gutes Ergebnis freuen, wollen uns aber weiterentwickeln. Wenn Sie neugierig sind: Die Umfrageergebnisse finden Sie schon jetzt unter [vag.de](http://vag.de) und in der Dezember-Ausgabe der VAGmobil.

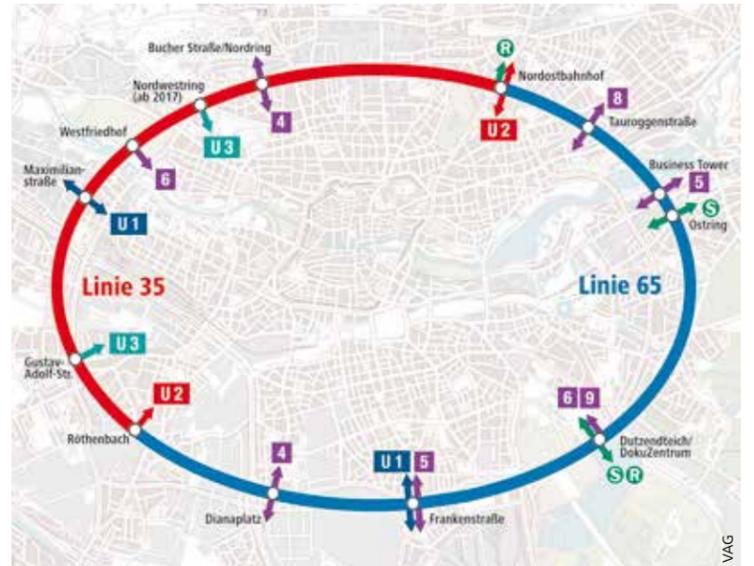
**Ihr Josef Hasler**  
Vorstandsvorsitzender der VAG

## Neues Buskonzept 2017

### Ringbuslinie bringt's

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Am Wegfeld im Dezember geht auch ein neues Busnetz an den Start.

„In Gesprächen mit Planern, Organisationen und Fahrgästen hat die VAG ein optimiertes Busnetz ausgetüftelt. Es bietet im Norden mehr Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien, der U- und der Straßenbahn und verbindet die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen ideal miteinander“, so Josef Hasler, Vorstandsvorsitzender der VAG. Teile des Konzepts wurden bereits Ende 2014 und 2015 realisiert: die Verlängerung der Buslinie 33 vom Flughafen über Höfles nach Fürth. Die Linien 20 und 30 (ehemals 30E) fahren zwischen Nürnberg und Erlangen, eine neue Linie 290 verbindet ganztägig Thon, Großgründlach und Erlangen. Zum Fahrplanwechsel 2016/2017 stehen weitere Maßnahmen an: Die Durchbindung der Linie 30 über Am Wegfeld, Flughafen, Ziegelstein, Nordostpark bis zum Nordostbahnhof sowie die Verlängerung des 31ers bis Herrnhütte, die zusammen auch die bisherige Linie 22 ablösen. Eine neue Linie 37 übernimmt die



Zwei Buslinien, ein Ring: verkürzte Fahrzeiten und dichter Takt.

bisherige Linie 26 und verbindet die Haltestelle Heilig-Geist-Spital mit der Kriegsopfersiedlung. Die Linie 23 wird in 32 umbenannt. Der 45er ersetzt den 21er zwischen Buchenbühl und Nordostbahnhof. Hinzu kommen Direktverbindungen in den Osten der Stadt, wie nach Mögeldorf oder zum Tiergarten, sowie drei neue Haltestellen im Bereich Steinplatte in Erlenstegen. Zudem ergänzen sich die Linien 35 und 65 zur Ringbuslinie. Sie sind Linienwechsler,

das heißt, am Nordostbahnhof – wo sie sich treffen – wechselt die Linienbezeichnung von 35 auf 65 bzw. umgekehrt. Fahrgäste können ohne Umsteigen weiterfahren. Die Gesamtreisezeit wird dadurch deutlich verkürzt. Die Ringbuslinien sind bis Betriebsschluss im 20-Minuten-Takt unterwegs, in den Hauptverkehrszeiten im Zehn-Minuten-Takt. Der 40er wird bis zur Gustav-Heinemann-Brücke verlängert, sodass Fahrgäste in den Ringbus umsteigen können. ■

### Von Tür zu Tür

Fast jeder Autofahrer hat ein Navi, um möglichst ohne Umwege von zu Hause an seine Reiseziele und wieder zurück zu kommen – das ist einfach und bequem. Doch warum nutzt man diese Vorteile nicht für die Fahrgäste des öffentlichen Nahverkehrs, kombiniert mit einer Navigation für den Fußweg? Genau das dachte sich die VAG und initiierte das Forschungsprojekt NADINE, eine Tür-zu-Tür-Navigation für den ÖPNV auf mobilen Endgeräten. Die VAG holte sich unter anderem Unterstützung beim Fraunhofer-Institut und bei der Universität Regensburg. Und die Arbeit hat sich gelohnt. Denn für die zukunftsorientierte Entwicklung einer verkehrsmittelübergreifenden Reiseführung, die öffentliche Verkehrswege und Fußgängernavigation nahtlos miteinander verbindet, gab es nun den CNA-Sonderpreis „Intelligenz für Verkehr und Logistik“. Frederik Nöth von der VAG: „Unser Projekt erhöht die Attraktivität des ÖPNV. Es hat das Potenzial, die Bereitschaft, auf den eigenen Wagen zu verzichten und lieber Bus und Bahn zu fahren, deutlich zu steigern.“ ■

## Schön, schöner, Scharfreiterrung

### Feinschliff beendet

Knapp fünf Monate wurde am U1-Bahnhof Scharfreiterrung gewerkelt. Ohnehin anstehende Baumaßnahmen verknüpften VAG und Stadt Nürnberg mit einer Verschönerungsaktion.

Bei den Fahrgästen kommt der Bahnhof laut einer Umfrage gut an. Doch was sagen eigentlich die Mitglieder des Stadtplanungs- sowie des Bau- und Vergabeausschusses dazu, jetzt, wo der letzte Feinschliff endgültig abgeschlossen ist? Anfang Juni trafen sie sich mit Vertretern der VAG vor Ort. Friedrich Hantke, Leiter des städtischen U-Bahn-Bauamts: „Die Investition in den Scharfreiterrung hat sich ge-

lohnt. Der Bahnhof wurde mehr als deutlich aufgewertet – optisch und baulich. Ein gelungenes Projekt und Grund genug, die Revitalisierung an weiteren U1-Bahnhöfen fortzusetzen.“ In die Planung einbezogen wurden auch die Vertreter der Behindertenverbände. Vor allem in Hinblick auf das neue barrierefreie Wegeleitsystem, das nun auch beispielsweise von sehbehinderten Menschen deutlich besser wahrgenommen werden kann. Es bietet ein freundlicheres Erscheinungsbild. Zudem ist die Beschilderung verständlicher, wird bei längeren Wegestrecken häufiger wiederholt und ist in einer lesbareren Schriftart gestaltet.

Die beiden neuen U3-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring werden bereits mit dem neuen Wegeleitsystem ausgestattet. Am U1-Bahnhof Frankenstrasse soll es im Zuge einer anstehenden Baumaßnahme ebenfalls umgesetzt werden. Alle anderen Bahnhöfe folgen nach und nach.

Die Kosten für die Bauwerksinstandsetzung beliefen sich am Scharfreiterrung auf knapp 4 Millionen Euro. Hinzu kommen Kosten für die Verschönerungsarbeiten in Höhe von rund 500.000 Euro. Die Revitalisierung wird fortgesetzt. Die nächste größere Maßnahme ist am U-Bahnhof Muggenhof geplant. ■



Claus Felix

Der rundum erneuerte U-Bahnhof Scharfreiterrung kommt gut an. Das gesamte Bauwerk wirkt viel freundlicher.

### Wegfeld im Endspurt

Der Termin steht: Am 10. Dezember 2016 wird die Verlängerung der Straßenbahnstrecke von Thon nach Am Wegfeld eröffnet. Während die Gleisbauer, die Mitarbeiter der Meistereien für die Fahrleitung und die Energieversorgung, die Straßen- und Wegebauer sowie die Landschaftsgärtner ihren Part entlang der Neubaustrecke bald ganz erledigt haben, rückt die heiße Phase für den Betrieb in greifbare Nähe. Aktuell wird die Trasse von der VAG und von Gutachtern endgültig abgenommen. Im Oktober können die Einweisungsfahrten für die Fahrer beginnen. Denn Bus- wie Straßenbahnfahrer müssen die neue Strecke samt Haltestellen vor der ersten Fahrt mit Fahrgästen kennenlernen. Auch für Planer, Leitstellen- und Werkstattmitarbeiter sind Ortskenntnisse von Vorteil. Deshalb werden fast 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Strecke und die Haltestellen abfahren sowie auf Besonderheiten und Vorschriften hingewiesen. Wie der Fahrplan 2017, der weitgehend steht, sind die Einweisungen exakt durchgeplant. @ Einen Film gibt es unter [vag.de/filme](http://vag.de/filme) ■

# Spannungsgeladene Arbeit im U-Bahn-Tunnel

## Versorgung sichern

**U1-Bahnhof Langwasser Mitte, 10.00 Uhr: Fünf Männer machen sich bereit, um ins Dunkel des U-Bahn-Tunnels abzutauchen. Sie streifen sich Gummihandschuhe über und schlüpfen in Gummistiefel – beides bis 1.000 Volt isoliert. Wie auch das gesamte Werkzeug, das zum Einsatz kommt. Ihr Auftrag: Arbeiten an der Stromschiene.**

Gerhard Bauer, Thomas Drobny, Klaus Ondra, Roland Weber und Stefan Albrecht sind von der Fahrleitungsmeisterei der VAG. Sie sind für die Oberleitungen der Straßenbahn und die Stromschiene der U-Bahn zuständig und garantieren, dass die Fahrzeuge zu jeder Zeit mit ausreichend Fahrstrom versorgt sind. Im Tunnel erwarten sie Schmutz, Lärm und vorbeirauschende U-Bahn-Züge. Ungefährlich ist das nicht: Gleise, die zu Stolperfallen werden, Wände, an denen sie sich in gebückter Körperhaltung die Köpfe stoßen können, und nicht zuletzt 750 Volt Gleichspannung, die an der Stromschiene liegen. „Aber das alles macht uns nichts“, sagt Gerhard Bauer, an diesem Morgen der Arbeitsverantwortliche des Teams. „Ich bin seit 39 Jahren bei der Fahrleitung. Meine Kollegen sind zwischen 19 und 26 Jahren dabei. Vor dem Strom, den wir ja weder riechen noch sehen, haben wir keine Angst, aber Respekt. Man muss eben die Sicherheitsregeln beachten.“

## Sicherheit fürs ganze Team

Alle Revisions- und kleineren Wartungsarbeiten entlang der U-Bahn-Linie U1 werden tagsüber bei laufendem Betrieb durchgeführt. Die nächtliche Betriebsruhe benötigen die Fahrstromprofis überwiegend für Arbeiten auf den Linien U2 und U3. „Da geht tagsüber nichts, da ist der Takt viel zu dicht“, erklärt Bauer. „Aber auf der U1 können wir nahezu unbemerkt mitschwimmen.“



Sorgfältig überprüft Gerhard Bauer mit einem Spiegel die Stromschiene der U-Bahn und inspiziert das Laufbild, um mögliche Schäden festzustellen.

Wir haben unsere eigenen Sicherungsposten dabei und damit sind wir unabhängig – selbstverständlich in Absprache mit der Leitstelle.“

Wie wichtig die Sicherungsposten – kurz Sipo – für das ganze Team sind, zeigt sich, als plötzlich die Tunnelbeleuchtung ausgeht, die extra für die Revision der Stromschiene eingeschaltet war. Nun ist es an Roland Weber, seine Kollegen blitzschnell aus dem Gleis zu holen und mit der Leitstelle per Funk das Beleuchtungsproblem zu klären. „Mit solchen Überraschungen müssen wir rechnen“, erzählt er. „Daher ist es wichtig, dass wir immer unsere Taschenlampen und Funkgeräte am Mann haben.“ Das Licht geht wieder an und seine Kollegen setzen ihre Arbeit fort.

Das Arbeitsgerät: ein langer Stab, an dem unten ein Spiegel – mit isoliertem Thermometer und Maßstab – angebracht ist. Mit ihm inspiziert Gerhard Bauer Schritt für Schritt die Stromschiene von unten. „Ich schaue mir das Laufbild an. Daran kann ich erkennen, wie der Stromabnehmer des Fahrzeugs die Stromschiene abschleift. Alles, was mir auffällt, halte ich in einem Protokoll

fest. Daraus ergeben sich dann die Instandhaltungsmaßnahmen, die meine Kollegen und ich im nächsten Schritt durchführen“. Sein Kollege Thomas Drobny misst in der Zwischenzeit die Höhe und seitliche Lage des Endaufbaus der Stromschiene. An diesem fädeln sich die Stromabnehmer, die an der Unterseite der U-Bahn-Züge angebracht sind, nach Stromschienenlücken wieder in die nächste Stromschiene ein. Außerdem prüft er, ob die Kabelanschlüsse richtig sitzen. Dort fließt der Strom in die Stromschiene. Gegebenenfalls korrigiert Drobny den Sitz der Schrauben sofort mit einem Drehmomentschlüssel.

Bei einer vorherigen Inspektion hat das Team festgestellt, dass im Bereich Langwasser Mitte eine Abdeckung der Stromschiene eingerissen ist. Das muss nicht sofort behoben werden, aber wenn der Riss größer wird, erfüllt die Abdeckung irgendwann die Funktion als Berührungsschutz nicht mehr. Daher tauschen Gerhard Bauer, Thomas Drobny und Klaus Ondra heute die Abdeckung aus. Sie nehmen das kaputte Teil ab, legen das neue auf die Stromschiene, messen es ab und schneiden es in einem sicheren Bereich zwischen den beiden Gleisen zu. Züge brausen vorbei. Noch ein paar Aufkleber drauf, die auf die Gefahr hinweisen, die von der Stromschiene ausgeht. Und schließlich das neue Teil auf der Stromschiene anbringen. Da taucht plötzlich zwischen den Planzügen unerwartet eine Arbeitslok des U-Bahn-Gleisbaus auf. Jetzt sind die beiden Sipo Stefan Albrecht und Roland Weber wieder gefragt. Sie warnen mit einem Signalton ihre Kollegen.

Diese versuchen, ihre Arbeit an der Stromschiene schnell zu beenden.

## In Sekunden entscheiden

Doch die Abdeckung wehrt sich. Jetzt muss der Sipo, der die Lok im Blick hat, im Bruchteil einer Sekunde entscheiden: Lok stoppen oder nicht. In diesem Moment bekommen die drei Stromschienenspezialisten die Abdeckung in den Griff, verlassen den Gleisbereich und die Lok kann passieren.

„Das sind die Momente, in denen wir uns 1.000-prozentig aufeinander verlassen müssen“, sind sich die fünf Männer einig, „und das können wir.“ Zusätzlich zu ihrer ursprünglichen Berufsausbildung müssen sie in regelmäßigen Abständen die Zu-

satzausbildung zur Elektrofachkraft für festgelegte Tätigkeiten bei U-Bahn und Straßenbahn wiederholen. Sie benötigen eine Ersthelfer-Ausbildung, eine Ausbildung zum Sicherungsposten, eine Schulung zum verantwortlichen Abschalter, eine Blaulichtbelehrung von der Polizei für den akuten Schadensfall und so weiter. „Für unseren Zusammenhalt sorgen das gute Klima in der Abteilung und das Grillfest, zu dem uns Gerhard Bauer einmal im Jahr privat einlädt“, so Drobny. Apropos: Es wird Zeit für eine Mittagspause. Schnell noch die alte Stromschienenabdeckung kürzer schneiden, das Werkzeug einsammeln, den Arbeitsplatz ein letztes Mal kontrollieren, der Leitstelle Bescheid geben und raus aus dem Tunnel. ■



Die U-Bahn scheint näher, als sie ist: Klaus Ondra und Thomas Drobny.

## So kommt der Ökostrom in die U-Bahn

In Nürnberg versorgt das 20-Kilovolt-Netz der N-ERGIE das U-Bahn-Netz der VAG mit Wechselstrom. Die U-Bahn-Fahrzeuge benötigen jedoch 750 Volt Gleichstrom. Daher muss der Wechselstrom in aktuell 19 Unterwerken umgewandelt werden. Sie befinden sich in der Regel an jedem dritten Bahnhof und versorgen einen Streckenabschnitt von etwa zwei Kilometern. Die Streckenabschnitte unterteilen sich nochmals in Speisebezirke. Das ist für den U-Bahn-Betrieb wichtig: Muss ein Speisebezirk abgeschaltet werden, beispielsweise wegen Wartungsarbeiten, versorgen die anderen Bezirke die U-Bahn weiterhin mit Strom. Fällt ein Unterwerk aus, können das die benachbarten Unterwerke überbrücken. Von den Unterwerksbahnhöfen aus

speist die VAG über sogenannte Einspeisestühle 750 Volt Gleichstrom in die Stromschiene im Gleisbereich ein. An jedem U-Bahn-Triebwagen gibt es vier Stromabnehmer. Diese streichen mit einem Schleifschuh an der Unterseite der Stromschiene entlang und holen sich so Fahrstrom. Die älteren Bahnen nutzen direkt den Gleichstrom für den Antrieb, die neueren wandeln ihn in Drehstrom um. Die Stromschienenanlage der Nürnberg-Fürther U-Bahn besteht aus zwei Systemen: den ursprünglichen Trägern und Stromschienen aus Stahl, rund 56,4 Kilometer lang, und den seit 1998 verbauten GfK-Trägern mit Stromschienen aus Aluminiumverbund, ca. 18,5 Kilometer. Die Abdeckungen aus Kunststoff dienen als Isolierung und Schutz. ■

# Alte Fahrtreppen raus, neue rein – so geht's

## Gemeinsame Aufgabe

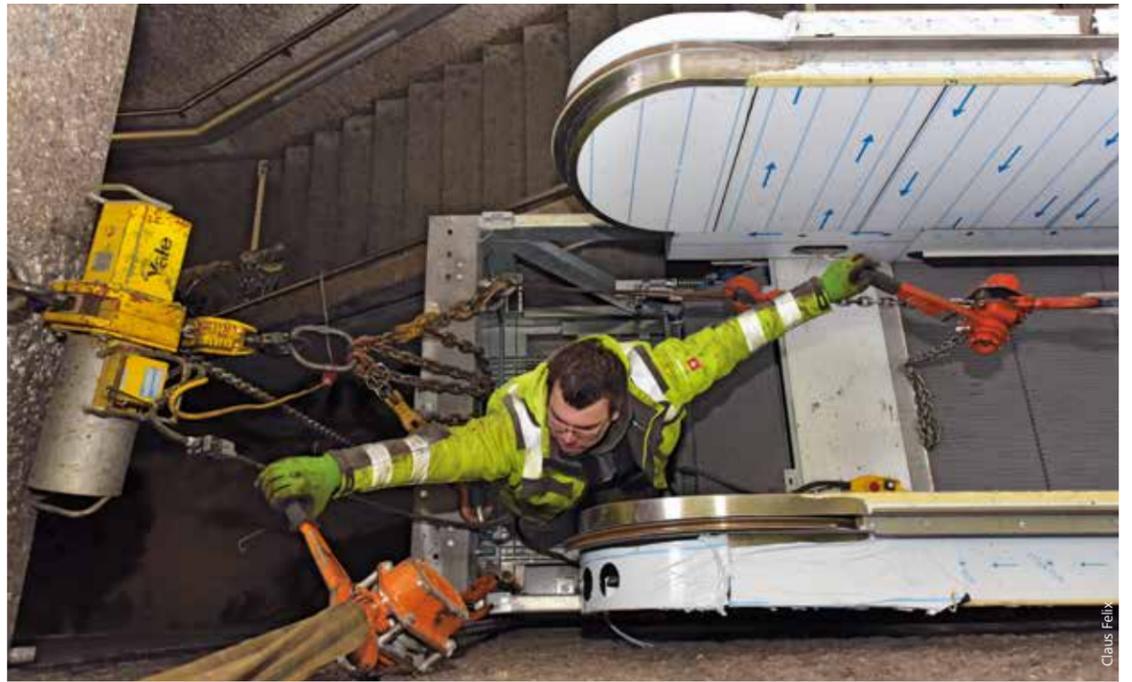
**Im U-Bahn-Netz der VAG gibt es 186 Fahrtreppen. Sie bringen täglich Tausende Menschen von der Oberfläche in den Untergrund und umgekehrt. Doch was, wenn eine Fahrtreppe repariert oder ausgetauscht werden muss?**

„In beiden Fällen müssen wir die Anlage außer Betrieb setzen. Bei Reparaturarbeiten für ein paar Stunden, manchmal ein bis zwei Tage, bei Austauschaktionen mehrere Wochen. Das lässt sich leider nicht vermeiden“, erklärt Frank Nowag, Werkstattmeister der Abteilung Fördertechnik bei der VAG.

Ob und wann eine Fahrtreppe erneuert werden muss, das entscheidet die Eigentümerin der U-Bahnhöfe, also die Stadt Nürnberg, in Absprache mit der VAG, die die U-Bahn betreibt. Je nach Beanspruchung haben die Anlagen eine Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren. „Da seit Anfang der 1970er-Jahre in Nürnberg und Fürth immer wieder neue U-Bahnhöfe eröffnet wurden, müssen seit den 1990er-Jahren regelmäßig Fahrtreppen ausgetauscht werden“, so Nowag. Dabei umfasst die Erneuerung mehrere Arbeitsschritte: angefangen beim aufwendigen Sichern und Vorbereiten der Baustelle über den Aus- und Einbau, bei dem die Fahrtreppe genau eingerichtet werden muss, und die eigentliche Montage bis hin zu mehreren Testläufen und schließlich der Abnahme der neuen Treppe durch die Stadt Nürnberg, die VAG und den TÜV Süd.

Die Lage des U-Bahnbaus und der Fahrtreppe sowie die Zugänglichkeit vor Ort sind entscheidend dafür, wie die neue Anlage antransportiert werden kann. „Die Fahrtreppen gelangen teils mit Spezialzügen über die U-Bahn-Gleise zum U-Bahnhof, zum Beispiel zu den U-Bahnhöfen Röthenbach oder Fürth Hauptbahnhof“, erklärt Nowag. Manchmal ist es auch möglich, die Anlage in einem Stück von der Oberfläche her einzusetzen, wie beispielsweise am U-Bahnhof Schweinau. Das erfordert viel Fingerspitzengefühl und sehr genaues Arbeiten, damit die Anlage am Ende an der richtigen Stelle liegt. In Ausnahmefällen wird die Fahrtreppe

in mehreren Teilen angeliefert und Stück für Stück eingebaut. Die Arbeiten dauern in der Regel zwischen vier und sechs Wochen. „Während dieser Zeit müssen unsere Fahrgäste auf Treppen und Aufzüge ausweichen.“ Um die Funktionsfähigkeit und die Lebensdauer lange zu erhalten, werden die Fahrtreppen regelmäßig ge-



Der Einbau der Fahrtreppe ist Millimeterarbeit. Passgenau wird sie mit Flaschenzügen und Seilen eingesetzt.

wartet und bei Bedarf repariert. Dank einer ausgeklügelten Lagerhaltung kann die VAG im Schadensfall schnell reagieren. „Schalter, Bremsen und elektrische Bauteile brauchen wir häufig, deswegen haben wir in unserer Werkstatt genug Ersatzteile auf Lager“, sagt Frank Nowag. Nur spezielle und teure Ersatzteile bestellt die

Meisterei erst bei entsprechendem Schaden. Da für ältere Anlagen die Ersatzteilbeschaffung immer schwieriger wird, nehmen Nowag und sein Team alte Fahrtreppen auseinander und heben alle Teile auf, die sie noch gebrauchen können. Im Keller der Fachabteilung liegen daher auch jede Menge gut erhaltene Stufen. ■

## Sicher und bequem auf und ab

### Ratschläge beachten

**Fahrtreppen erschließen Einkaufszentren, Museen oder eben den Untergrund. Sie fließen wie Lebensadern von Stockwerk zu Stockwerk und geben dem täglichen Gewusel eine gewisse Ordnung.**

Die modernen und bequemen Transportmittel gehören längst zum Standardservice. Zusätzlich haben Fahrtreppen im U-Bahn-Netz eine ganz zentrale Aufgabe: „Sie sollen Fahrgastströme entzerren, lenken und Menschenmassen schnell und sicher bewegen. Sie sind eine gute Ergänzung zu den Festtreppen“, erklärt Jürgen Doreth, Systembetreuer für Fördertechnik bei der VAG. Gleichzeitig ermöglichen es Fahrtreppen, ankommende Fahrgäste zügig zu verteilen, um Staus auf den U-Bahn-Steigen zu vermeiden. So leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit.

### Nicht in Gefahr bringen

Damit es auf den Fahrtreppen immer möglichst sicher und reibungslos zugeht, gilt es, einige Verhaltensregeln zu beherzigen. So sollten zum Beispiel Menschen mit Rollator lieber keine Fahrtreppen benutzen.



Fahrtreppen entzerren Fahrgastströme und lenken Menschenmassen.

Das jedenfalls rät Jürgen Doreth. Denn für einen sicheren und festen Stand sollte man sich stets am Handlauf festhalten. „Mit einem Rollator ist das kaum möglich, weil man keine Hand frei hat“, so Doreth. Gleiches gilt für Rollstuhlfahrer, Menschen mit sonstigen Gehhilfen sowie sperrigen Gegenständen. Besonders Eltern mit Kinderwagen sollen Fahrtreppen nicht benutzen. Ein entsprechendes Piktogramm an allen Anlagen weist darauf hin. Sie alle sollen auf Nummer sicher gehen und besser den Aufzug nehmen, zumal jeder U-Bahnhof mit mindestens einem ausgestattet ist. „Das ist sicher. Zudem sind Aufzüge speziell für mobilitätseingeschränkte

Fahrgäste gedacht“, erklärt Jürgen Doreth.

So sicher Fahrtreppen sind, ein paar Tipps hat Doreth noch parat: Stets am Handlauf festhalten, nicht rennen und darauf achten, dass keine Gegenstände – wie lange Schals, Mäntel oder der Schlüsselbund – auf den Stufen aufliegen. Sie könnten am Ende der Fahrtreppe eingezogen werden. Außerdem sollte man aufpassen, wenn man mit Flipflops auf Fahrtreppen unterwegs ist. Denn: Die Gummisohle kann hängen bleiben und zwischen die Stufen gezogen werden. Gleiches gilt für Gummistiefel – hier sollte man bei schlechtem Wetter besonders auf Kinderfüße achten. ■

## Mehr über Fahrtreppen

### Gut zu wissen

**Seit wann gibt es eigentlich Fahrtreppen und wie schnell sind sie? Wie lang ist Nürnbergs längste, wie kurz die kürzeste? Und wie viele Stufen haben alle U-Bahn-Fahrtreppen in Nürnberg zusammen? Einige Zahlen und Fakten, die man so schnell nicht wieder vergisst und die einfach interessant sind.**

- Die vier Fahrtreppen am Nürnberger Hauptbahnhof – vom U-Bahn-Steig der Linie U1 bis in die Mittelhalle der Deutschen Bahn – überwinden im Netz der VAG mit 16 Metern den größten Höhenunterschied. Das ist so lang wie der Strafraum im Fußball.

- Am U2-Bahnhof Schoppershof sind es hingegen nur 3,23 Meter vom Bahnsteig an die Oberfläche. Immerhin mehr als in einem Laden in Japan. Dort befindet sich laut Guinness-Buch der Rekorde die kürzeste Fahrtreppe der Welt. Sie überwindet einen Höhenunterschied von nur 834 Millimetern, also nicht einmal einem Meter.

- Alle 186 Fahrtreppen im Nürnberger U-Bahn-Netz haben zusammen eine Förderhöhe von 1.000 Metern. Das sind nur sieben Meter weniger als der höchste Wolken-

kratzer der Welt, der Kingdom Tower in Saudi-Arabien, der 2018 eröffnet werden soll.

- Die Fahrtreppen der VAG wiegen jeweils durchschnittlich so viel wie ein ausgewachsener Elefant: zwischen sechs und acht Tonnen. Das schwerste Bauteil: der Antrieb.

- Legt man die Handläufe aller VAG-Fahrtreppen – das sind die dicken schwarzen Bänder links und rechts – aneinander, entspricht das dem fünf Kilometer langen Fußweg vom Nürnberger Flughafen zur Kaiserburg.

- 15.000 Fahrtreppen-Stufen haben die 186 Anlagen im U-Bahn-Netz. Das sind fast 13-mal so viele Stufen wie im Nürnberger Fernmeldeturm.

- Die durchschnittliche Geschwindigkeit einer Fahrtreppe in Deutschland beträgt 0,5 Meter pro Sekunde, also 1,8 Kilometer pro Stunde. Das ist etwa die Hälfte des normalen Gehtempo von Menschen.

- 1893 wurde in New York die erste Fahrtreppe der Welt in Betrieb genommen. Die Deutschen ließen sich Zeit: Erst 32 Jahre später, 1925, folgten ein Kölner und dann ein Berliner Kaufhaus. 1893 wurde übrigens Max Morlock geboren. ■

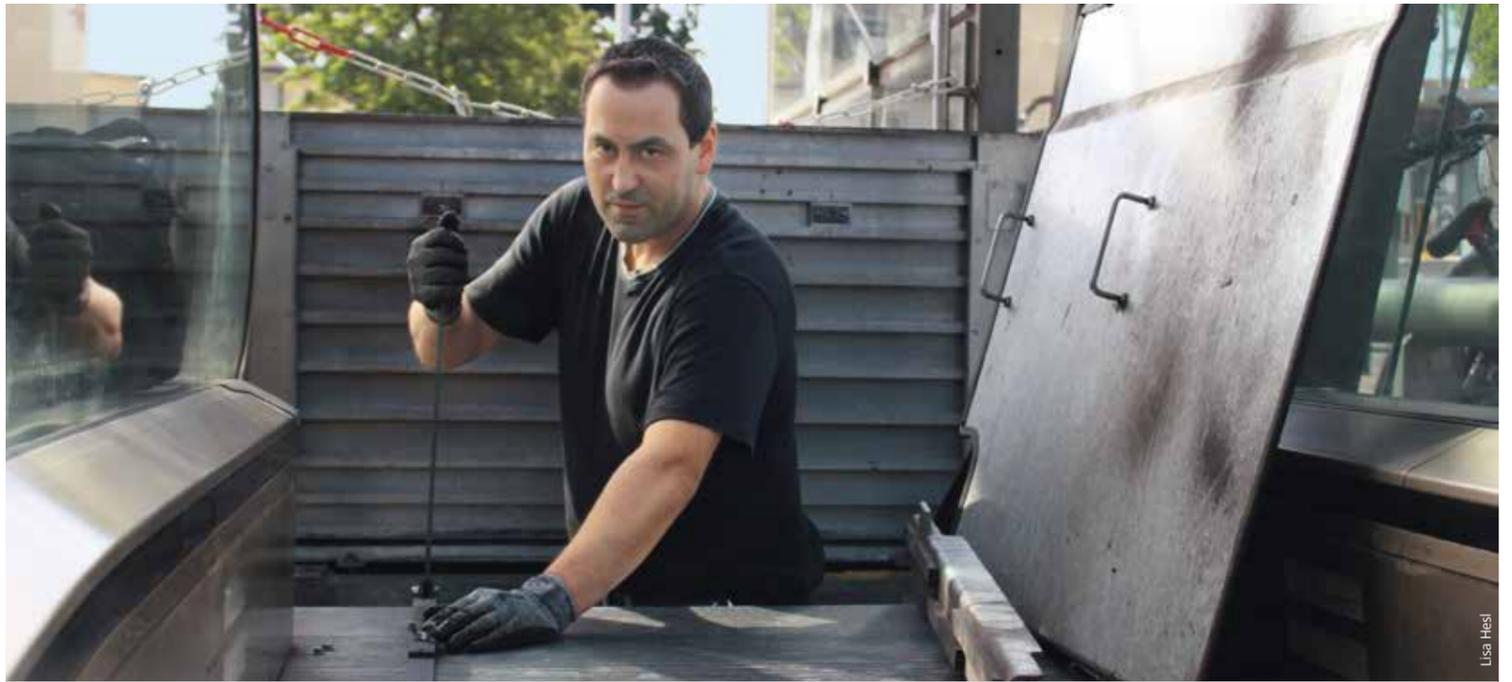
# Rund um die Uhr für Fahrtreppen im Einsatz

## Hohe Verfügbarkeit

Gekonnt setzt Markus Buhr den Spezialschlüssel an, dreht ihn einmal herum und hebt mit einer geschickten Bewegung eine große metallene Abdeckplatte auf. Darunter befindet sich das Herzstück der Fahrtreppe.

„Der Motor, die Bremsen, der Behälter fürs Öl und die Umkehrstation, an der die Stufen wenden. Hier sitzen alle wichtigen Teile“, erklärt der gelernte Industriemechaniker. An diesem Vormittag ist er am U-Bahnhof in Ziegelstein im Einsatz. Zu einer der drei Fahrtreppen an dieser Station ist in der Leitstelle eine Störungsmeldung eingegangen. „Weil Ziegelstein zu meinem Einsatzgebiet gehört, werde ich informiert, fahre hin und schaue nach, was los ist“, erklärt der 36-Jährige.

Das Problem erkennt er sofort: Die Bremsbacken – vergleichbar mit den Bremsklötzen an einem Fahrrad, nur größer – müssen nachgezogen werden. Denn im Laufe der Zeit nutzt sich das Material ab, sodass die Backen mehr Spiel haben als im Neuzustand. Und was bedeu-



Fahrtreppentechniker Markus Buhr hebt die Abdeckplatte zum Herzstück der Anlage auf. Darunter liegen Motor, Bremsen und die Umkehrstation.

tet das für die Fahrgäste? Die Fahrtreppe schaltet mit der Störungsmeldung ab. „Bis ich dort bin und alles wieder läuft, ist die Anlage etwa eine Stunde außer Betrieb. Es ist eine Routineaufgabe, die flott geht“, sagt Buhr, der seit 1996 bei der VAG arbeitet. Weil er die Abdeckplatte nun schon geöffnet hat,

schaut er auch gleich nach, ob alles sauber ist. „Müll, Essensreste oder Blätter, also alles, was auf die Stufen fällt, wird ins Innere der Fahrtreppe gezogen und bleibt dort liegen. Wir räumen das regelmäßig weg.“

Auch außerhalb der täglichen Dienstzeiten von 6.30 bis 15.15 Uhr sind die Fahrtreppentechniker der

VAG – insgesamt gibt es elf, darunter zwei Frauen – stets erreichbar. „Wir haben einen Bereitschaftsdienst, den jeder immer eine Woche übernimmt, dann ist der nächste an der Reihe. So garantieren wir unseren Kunden eine sehr hohe Verfügbarkeit der Anlagen und sind rund um die Uhr für sie im Einsatz.“ Das

Team kümmert sich auch um die Wartung der Anlagen, die je nach dem Alter der Fahrtreppe alle zwei bis drei Monate anstehen. Eben diese Abwechslung zwischen schnellem Handeln und routiniertem Arbeiten begeistert Buhr an seinem Beruf: „Es wartet täglich eine neue sportliche Aufgabe auf mich.“ ■

## Moderne Aufzüge

### Stetige Erneuerung

Alle 46 Nürnberger U-Bahn-Stationen sind mit jeweils mindestens einem Aufzug ausgestattet, insgesamt gibt es 58 Stück, weil es an größeren Stationen mehrere sind.

„Ein Aufzug ist zwischen 25 und 30 Jahre im Einsatz. Danach muss die Anlage altersbedingt erneuert werden, das immer in Absprache mit der Stadt Nürnberg, der Eigentümerin der Anlagen“, erklärt Jürgen Doreth von der VAG. Bis zu 30 Betriebsjahre erreichen dabei die weniger stark frequentierten Aufzüge. Andere, wie am Plärrer, die häufig genutzt werden, kommen auf 25 Jahre. Damit mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, auch diejeni-

gen mit Kinderwagen, während der Bauzeit trotzdem mobil sein können, garantiert ihnen die VAG den kostenfreien Transport mit dem Taxi zum nächsten U-Bahnhof (siehe grauer Kasten). Nach rund sechs bis acht Wochen – der Aufwand ist vergleichbar mit dem Austausch einer Fahrtreppe – sind die Arbeiten abgeschlossen. Übrigens: Alle neuen Aufzüge entsprechen grundsätzlich dem aktuellen Stand der Technik. Das bedeutet, die Anlagen sind getriebelose Seilaufzüge, die im Gegensatz zu den alten Hydraulikaufzügen 60 bis 70 Prozent weniger Energie verbrauchen. Zudem werden die Kabinen mit sparsamen LED-Lampen beleuchtet. ■

## Zahlen und Fakten über Aufzüge

### Nachgefragt

Aufzüge sind Alltag. Kinderleicht zu bedienen. Kaum jemand macht sich Gedanken über sie. Die Redaktion der VAGmobil hat ein paar interessante Fakten zusammengetragen.

Die Aufzüge an den Nürnberger U-Bahnhöfen haben ein zulässiges Transportgewicht zwischen 630 und 1.000 Kilogramm, sodass sie bis zu zehn Personen gleichzeitig befördern können. Die kleineren Varianten findet man beispielsweise an den U-Bahnhöfen Maximilianstraße oder Gostenhof, die größeren unter anderem am Plärrer und Hauptbahnhof. Würde man alle Aufzugskabinen übereinander stapeln, hätten sie eine Höhe von 500



Aufzüge, wie die beiden am Plärrer, sind kinderleicht zu bedienen.

Metern. Die durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt bis zu einem Meter pro Sekunde, das sind 3,6 Kilometer in der Stunde – exakt die Geschwindigkeit einer Strandkrab-

be. Die neueren Seilaufzüge fahren schneller als die älteren, können in der gleichen Zeit häufiger rauf- und runterfahren und in kürzerer Zeit mehr Menschen befördern. ■



Alle Teile des in die Jahre gekommenen Aufzugs werden ausgebaut.

### Aufzug außer Betrieb? Aktuelle Infos per Mail oder SMS abonnieren

Fahrgäste, die auf einen Aufzug angewiesen sind, bekommen von der VAG einen besonderen Service. Ist ein Aufzug im Streckennetz außer Betrieb – sei es wegen einer Störung, Wartung oder Austauschaktion – können sich die Kunden informieren lassen. Und so geht's: Nach einmaligem Registrieren auf vag.de, unter der Rubrik „Meine VAG“, kann man beliebig viele Aufzüge auswählen. Beispielswei-

se alle, die auf dem Weg zur Arbeit oder in die Stadt liegen. Anschließend legt man fest, ob man per Mail oder SMS informiert werden möchte, schon ist der kostenlose Service eingerichtet. Dank des Serviceversprechens der VAG können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste oder Eltern mit Kinderwagen, die wegen einer Aufzugstörung an einem anderen U-Bahnhof als geplant ein- oder aussteigen müs-

sen, um dort den Aufzug zu nutzen, mit dem Taxi zum nächsten Bahnhof fahren. Die Kosten übernimmt die VAG, die nach einem Anruf unter 0911 283-46 46 auch das Taxi bestellt. Im Unterschied zu Fahrtreppen gibt es dieses Serviceversprechen sowie den Infodienst nur für Aufzüge, da mobilitätseingeschränkte Menschen auf den Aufzug angewiesen sind, Fahrtreppen nicht nutzen sollen. ■

# Von Verdi bis Musical – Spielsaison 2016/17

## Buntes Programm

**Das Nürnberger Staatstheater legt sich wieder mächtig ins Zeug, um „ein Leuchten in viele Augen“ zu zaubern. Es gibt Premieren und Wiederaufnahmen auch bei den freien Theatern – die Vielfalt ist groß.**

Das Staatstheater eröffnet die Spielsaison 2016/2017 mit einem Theaterfest bei freiem Eintritt am Sonntag, 25. September, ab 11.00 Uhr. Schon zuvor, am Dienstag, 20. September um 19.30 Uhr, nimmt die Oper Giuseppe Verdis Klassiker „Rigoletto“ wieder auf. Am Samstag, 1. Oktober feiert dort dann um 19.30 Uhr eine Neuinszenierung von Modest Mussorgskis „Boris Godunow“ Premiere. Liebhaber der leichten Muse kommen bei Jule Stynes Musical „Sugar – Manche mögen's heiß“ nach Billy Wilders berühmtem Film erstmals am 29. Oktober auf ihre Kosten.

Das Schauspielhaus bringt am Samstag, 8. Oktober eine deutschsprachige Erstaufführung: „Der Prozess des Hans Litten“ von Mark Hayhurst zeigt die Komplexität verschiedener Charaktere im Umgang mit der Nazi-Diktatur anhand des Schicksals von Hans Litten. Und schon kurz darauf wird eine Bearbeitung von Shakespeare-Stoffen, die „Römische Trilogie“ uraufgeführt. Das Ballett startet ebenfalls am 8. Oktober mit einer Wiederaufnahme des dreiteiligen Abends „Kammertanz“ in die Saison.

Nürnberg's führende freie Bühne, das Gostner Hoftheater, setzt ganz auf Zeitgenössisches und hat am 17. September eine erste, bereits ausverkaufte Premiere: die Theateradaption des Kino-Kammerspiels „Zeit der Kannibalen“ von Johannes Naber. Die Globalisierungs-Satire folgt zwei Unternehmensberatern



Werben für die neue Spielzeit im Staatstheater Nürnberg: Jens Waldig, Mikolaj Zalasinski und Jochen Kuhl.

auf ihrem skrupellosen Karriereweg. An ein junges Publikum wenden sich am 23. und 24. Oktober Philipp Hochmair & die Elektrohand Gottes mit dem Sprech-Konzert „jeder-mann.reloaded“. Es eröffnet die

Spielsaison im Hubertussaal.

Jede Eintrittskarte der genannten und auch weiterer Theater berechtigt zur kostenfreien Hin- und Rückfahrt im gesamten VGN-Gebiet. Wie? Staatstheater: U-Bahn-Station

Opernhaus (U2). Gostner Hoftheater: Bärenschanze (U1). Hubertussaal: Straßenbahnlinie 4, Haltestellen Dianaplatz oder Gibitzenhof. @ Infos unter: staatstheater-nuernberg.de, gostner.de ■

## Reisen in unendliche Weiten

### Im Planetarium

**Bequem vom Sessel aus kann man in Nürnberg unter der Kuppel des Nicolaus-Copernicus-Planetariums Reisen in den Kosmos unternehmen.**

Das Angebot reicht von Themenshows für große und kleine Besucher über Vorträge bis hin zu Konzerten und Ausstellungen. Ein letztes Mal nimmt die Themenshow „Planet Erde“ am 30. September um 18.00 Uhr Entdecker ab zwölf Jah-

ren per Fulldome-Animation auf eine Exkursion mit dem Titel „Leben zwischen Eiszeit und Treibhaus“ mit. Am 13. Oktober um 20.00 Uhr feiert die Show „Von der Erde in die Tiefen des Universums“ Premiere. Auf der Reise zu den Wundern des Alls erfährt man Neues über die Geschichte der Astronomie. Das Planetarium liegt am Plärrer, erreichbar mit Bus, U-Bahn und Straßenbahn.

@ planetarium-nuernberg.de ■



Die Erde vor der Milchstraße.

## Auf den Spuren der Macht

### Stadt(ver)führungen

**Wer hatte je mehr Macht als ein Kaiser? Den vielen Facetten der Macht widmen sich die Stadt(ver)führungen vom 23. bis 25. September – passend zum 700. Geburtstag Karls IV.**

Die Führungen gehen dem Motto „Macht!“ anhand von Nürnberger Orten und Persönlichkeiten nach, etwa auf der Kaiserburg oder im Heimatministerium, im Justizpalast, auf Herrensitzen oder dem Märzfeld. Andere der rund 800 Routen befassen sich mit der Macht der Musik oder „Macht!“ als Aufforderung, das Leben in der Stadt mitzugestalten.

Wie der Mensch seine Macht über die Umwelt für den Klimaschutz nutzen kann, werden Geschichte Für Alle e. V. und der Klimaschutzbeauftragte der Stadt Nürnberg,

Wolfgang Müller, am Sonntag um 11.00, 13.00 und 15.00 Uhr in sonst für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Räumen des Rathauses vermitteln. Auch die VAG und die Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V. beteiligen sich in diesem Jahr wieder an den Stadt(ver)führungen. Am Samstag steht um 17.00 und 18.15 Uhr eine Fahrt mit der EXTRA-

TOUR, der Eventbahn der VAG, auf dem Programm. Im Anschluss an die Fahrt gibt es im Depot Wissenswertes über die Geschichte des ÖPNV zu erfahren. Ein Stadt(ver)führungstürmchen für acht Euro im Vorverkauf (neun Euro an den Abendkassen) gilt für alle Führungen. Kinder unter zwölf Jahren zahlen nichts. @stadtverfuehrungen.nuernberg.de ■



Welche Macht hatte Kaiser Karl? Die Stadt(ver)führungen verraten es.

## Werken, Basteln, Nähen

### Selbst gemacht ist in

**Für den Eigengebrauch oder als Geschenk – selber machen liegt wieder voll im Trend. Denn: Spezieller, kreativer und vor allem persönlicher geht es kaum. Für alle, die auch gerne selbst gestalten und Ideen oder Anregungen suchen, bietet unter anderem das Bildungszentrum Nürnberg viele verschiedene Kurse an. Hier eine Auswahl:**

● **Schreinerkurs für Frauen;** am Samstag, 24. September; bietet die Möglichkeit, am Ende des Tages einen fertig montierten Klapp Tisch oder eine Blumentreppe mit nach Hause zu nehmen, alle Arbeitsschritte werden genau erklärt.

● **Töpfern und plastisches Gestalten;** ab Montag, 26. September; bietet: Grundtechniken wie Aufbaukeramik und Drehen der Töpferscheibe, Bemalen und Dekorieren fertiger Plastiken.

● **Wire Wrapping;** am Mittwoch, 5. Oktober; bietet: aus vier Basisweaves entstehen Ringe, Ohrschmuck, Anhänger und andere Schmuckstücke aus fein gewebten Drähten.

● **Filzwerkstatt Rohwolle;** am Samstag 15. Oktober; bietet: spezielle Filzverarbeitungsmethoden, kuschelige Kissen werden ganz oder teilweise aus Rohwolle gefilzt.

● **Kalligrafie;** am Samstag, 22. und Sonntag 23. Oktober; bietet: Einblicke in die Kunst des ästhetischen Schreibens für Anfänger und Fortgeschrittene.



Kommen gut an: Selfmade-Mützen.

● **Siebdruckwerkstatt;** am Samstag, 29. Oktober; bietet: Vermittlung effektvoller Techniken, mit denen einzigartige Drucke auf Stoff entstehen.

● **Nähkurs an der Nähmaschine;** am Samstag, 19. November; bietet: Tipps und Tricks für den Näheinstieg vom Einfädeln bis zum ersten Stich – keine Vorkenntnisse nötig.

● **Mosaik – ein Traum aus dem Süden;** am Samstag, 19. und Sonntag, 20. November; bietet: mediterranes Flair beim Verzieren von Bildern, Rahmen oder anderen Objekten mit venezianischem Glasmosaik und Terrakottasteinchen.

Alle hier aufgeführten Kurse finden im Seminargebäude des Bildungszentrums am Gewerbemuseumsplatz 2 statt. Haltestellen: Wöhrder Wiese U2/U3, Straßenbahnlinie 8 und Heilig-Geist-Spital, Buslinien 46/47.

@ Anmeldung, Infos und noch mehr Kursangebote: bz.nuernberg.de. ■

# Genussradeln im Städtedreieck

## Knoblauchsland-8er

**Ländliche Wege, Kulturdenkmäler, erntefrische regionale Produkte: Mehrfachen Genuss verspricht eine vierteilige Fahrradtour im Knoblauchsland, ein Tipp des VGN.**

Die vier Teilstrecken des 42 Kilometer langen Achters sind dank der ÖPNV-Anschlüsse beliebig kombinierbar und können getrennt voneinander geradelt werden. Entlang der überwiegend verkehrsarmen, flachen Wege gibt es an vielen Orten Gemüse, frische Milch und andere Regionalprodukte ab Hof zu kaufen.

Die erste Etappe beginnt an der S-Bahn-Station Erlangen-Eltersdorf, die ab Nürnberg Hauptbahnhof mit der S1 in 20 Minuten erreichbar ist. Von dort geht es über Kleingründlach, Großgründlach und Boxdorf mitten ins Herz des Gemüseanbaubereichs, zum Knotenpunkt des Achters bei Höfles. Die zweite Etappe gilt dem Fürther Teil des Knoblauchslands. Von Höfles geht es über Ronhof nach Kronach, ehemals Ausflugsziel am alten Ludwigskanal: Eine Bildergalerie im Foyer des Gasthofs Weigel erinnert daran. Ab Stadeln fährt man gemütlich durch den Regnitzgrund bis zur



Mit dem Rad durchs Knoblauchsland: Abwechslungsreiche Strecken und kulinarische Vielfalt entlang der Wege.

Parkanlage „Kleine Mainau“ am Abzweig Espan-Quelle.

Der dritte Abschnitt führt von der Espan-Quelle an einem historischen Sühnekreuz sowie einem Ruhenstein vorbei nach Poppenreuth, zur Wiege des Knoblauchslands, und zurück zum Knotenpunkt Höfles. Dort startet dann die vierte und längste Etappe. Zuerst nach Buch und weiter nach Kraftshof mit seiner mittelalterlichen Wehrkirche und dem Irrhain des Pegnesischen Blumenordens,

der ältesten noch bestehenden Dichtervereinigung Deutschlands. In Neunhof beeindruckt der Herrnsitz, es gibt ein Heimatmuseum und verschiedene Gasthäuser. Über Reutles und Tennenlohe mit mittelalterlicher Kirche führt die Tour nach Eltersdorf mit S-Bahn-Anschluss und Einkehrmöglichkeiten. Auch Kirchweihen laden zur Pause ein: In Kraftshof beispielsweise von Freitag, 16. bis Dienstag, 20. September. Am Sonntag, 18. September ist Waldfest im

Walderlebniszentrum Tennenlohe. Das kostenlose Ringbuch zur Tour gibt es in den Kundenzentren der VAG und der infra im Nürnberger bzw. Fürther Hauptbahnhof. Unter [vgn.de/radfahren](http://vgn.de/radfahren) kann es bestellt sowie nebst GPS-Daten heruntergeladen werden. TagesTicket Plus, MoBiCard und Jahresabo Plus erlauben die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln. @ [vgn.de/fahrradmitnahme](http://vgn.de/fahrradmitnahme), [vgn.de/freizeit](http://vgn.de/freizeit) ■

## Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Für die Gewinne danken wir dem Amt für Kultur und Freizeit der Stadt Nürnberg, den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V., dem VGN, dem Staatstheater Nürnberg und dem Nicolaus-Copernicus-Planetarium: 1 x 2 TagesTicketPlus, 1 x 2 Karten für das Staatstheater Nürnberg, 5 Türmchen für die Stadt(ver)führungen und 1 x 2 Karten fürs Planetarium. Bitte beantworten Sie uns folgende Frage:

### Wie viele Fahrtreppen gibt es im U-Bahn-Netz der VAG?

Schicken Sie die Lösung auf einer ausreichend frankierten Postkarte an: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, Unternehmenskommunikation, Stichwort Gewinnspiel, 90338 Nürnberg oder mit Angabe Ihrer Anschrift und Telefonnummer an [presse@vag.de](mailto:presse@vag.de). Nicht teilnehmen können Mitarbeiter der VAG oder deren Angehörige. Einsendeschluss: für die Stadt(ver)führungen 19. September, für die anderen Gewinne 23. September 2016. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

## 40 Jahre aktive Straßenbahnfreunde

### Vereinsjubiläum

**Am 12. März 1976 haben 34 ÖPNV-Fans den Verein Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V. gegründet. Heute zählt er über 400 Mitglieder und ist fester Bestandteil des städtischen Lebens.**

Die Vereinsgeschichte ist eine Erfolgsgeschichte. Wolfgang Klemm hat daran mitgeschrieben: Schon mit 17 Jahren war er Gründungsmitglied, seit 1998 ist er erster Vorsitzender des Vereins. „Ich war damals wie elektrisiert von der Gründung“, erinnert sich Klemm. „Anfangs durchlebte der Verein eine echte Sturm- und Drangzeit. Wir wollten viel bewegen, mussten uns aber erst finden. Ich bin außerordentlich froh darüber, dass es uns geglückt ist,

eine so gute Zusammenarbeit mit der VAG zu etablieren.“

Bereits seit 1979 befinden sich die Räumlichkeiten des Vereins auf dem Gelände des ehemaligen Straßenbahndepots St. Peter. Seit 1985 laden VAG und Verein gemeinsam an jedem ersten Wochenende im Monat zu einem Rundgang durch 135 Jahre Nürnberg-Fürther Nahverkehrsgeschichte in die Schloßstraße 1 ein. Auch zahlreiche Oldtimer- und Themenfahrten stehen regelmäßig auf dem Programm. Die Zusammenarbeit regelt seit 27 Jahren eine Kooperationsvereinbarung. „Das klappt wunderbar. Die VAG stellt die Räumlichkeiten und Fahrzeuge und wir erfüllen alles mit Leben. Das Wichtigste: Wir können

uns immer aufeinander verlassen.“ Und was bewegt Klemm dazu, jeden Monat rund 50 ehrenamtliche Stunden einzubringen? „Der Verein ist für mich Heimat und bürgerschaftliches Engagement zugleich. Wir können die Geschichte des ÖPNV im Großraum Nürnberg von der Pferdebahn aus dem Jahr 1881 bis heute dokumentieren. Wenn es historische Lücken gibt, schließen wir sie – beispielsweise, indem wir Fahrzeuge restaurieren und im Depot ausstellen. Die Aufgabe des Vorstands ist es, den Überblick zu behalten und den Arbeitsgruppen den Rücken freizuhalten. Das macht Spaß.“

Jeden Donnerstagabend treffen sich die Mitglieder, um das Literatur- und Fotoarchiv für die Zukunft zu sichern oder die nächste Ausgabe der Vereinszeitung vorzubereiten. Sie basteln an der Modell-Straßenbahnanlage und kümmern sich um die Ausstellungen. „Selbstverständlich kommt bei uns das Gesellige nicht zu kurz“, so Klemm. „Neue Mitglieder sind uns jederzeit willkommen. Wir brauchen engagierten Nachwuchs, der die nächsten 40 Jahre gestaltet. Das Potenzial ist vorhanden.“

@ [sfnbg.de](http://sfnbg.de) ■



Mit Spaß dabei: Wolfgang Klemm (2. v. l.) und seine Vereinskollegen.

## Neumarkter Rundweg

### Bieren auf der Spur

**Bewegung an der frischen Luft und der Genuss vor Ort gebrauter Biere: Das bietet Wandrerfreunden Neumarkt. Ein neuer Tourenvorschlag des VGN führt in die Oberpfalz.**

Der 15 Kilometer lange, gemeinsam mit der Stadt Neumarkt erarbeitete Rundweg führt vom Hauptbahnhof zur Wallfahrtskirche Mariahilf und hinauf nach Höhenberg zur imposanten Burgruine Wolfstein, zu dem Wahrzeichen Neumarkts. Dann geht es am kurios geformten Felsen Krähentisch vorbei hinab zur Kohlenbrunner Mühle und zum alten Ludwigskanal. Das Gelände der ehemaligen Landesgartenschau lädt mit seinen Parkanlagen zur Rast, ehe die Tour zurück zum Aus-

gangspunkt führt. Am Weg liegen mehrere Gaststätten, in denen man die Biere der drei Neumarkter Brauereien verkosten kann. Wer dort mindestens einen Stempel je Brauerei auf einer Stempelparte sammelt, kann an der letzten Station für vier Euro einen Erinnerungskrug erwerben. Die Stempelparte gibt es beim VGN, bei der Tourist-Info Neumarkt und den Stationen der Neumarkter Bier-Vielfalt.

Anfahrt ab Nürnberg Hauptbahnhof mit der S-Bahn S3 oder Regionalbahn R5. Der VGN bietet 14 Bierwanderungen an, zudem fünf Freizeitbuslinien, die sich der Brauereikultur widmen. Alle Broschüren gibt es im VAG-Kundencenter und unter [vgn.de/freizeit](http://vgn.de/freizeit) ■



Die Burgruine Wolfstein auf dem Höhenberg über Neumarkt.

# Sicher ein- und aussteigen beim Bus

## Türen-ABC

Gelenkbusse haben sie schon lange, die kürzeren Solobusse seit 2014: eine dritte Tür zum Aussteigen. Das hat Vorteile. Im Alltag gibt es manchmal Probleme, weil die dritte Tür automatisch schließt.

Tim Dahlmann-Resing, VAG-Vorstand für Technik und Betrieb, erklärt den Sachverhalt. „Grundsätzlich sind wir mit der dritten Tür sehr zufrieden. Die Kunden können durch diese Tür zusätzlich aussteigen. Sie gehen häufiger nach hinten und verteilen sich besser auf die Länge der Busse“, stellt er fest. „Die dritte Tür ist aber automatisch gesteuert, der Fahrer kann sie nicht öffnen. Der Grund: Die Fahrer können sie über Spiegel nicht so einsehen, dass sie den Fahrgastwechsel sicher begleiten können. Die Sensorik greift, wenn sich ein Mensch



Wer mehr Zeit zum Einsteigen braucht, ist bei jedem Bus an der zweiten Tür richtig. Alle anderen nehmen Tür 1.

oder Gegenstand im direkten Türbereich befindet. Dann bleibt die Tür offen. Ist jemand zu langsam beim Aussteigen, schließt sich die Tür, bevor derjenige den Bus verlassen konnte. Per Druck auf die rote Taste öffnet sie wieder.“

Der technische Vorstand rät Fahrgästen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl, die zweite Tür zu nutzen. Wer hier einsteigen will, drückt den blauen Taster an der Tür und signalisiert den Wunsch einzusteigen. An der zweiten Tür befin-

det sich eine große und sichere Stellfläche für Kinderwagen, Rollstuhl und Rollator mit Sitzmöglichkeiten. Hier können die Fahrgäste auch sicher aussteigen, denn der Fahrer hält die Tür offen. Generell gilt aber der Tür-1-Einstieg. ■

## Spezieller Service für E-Scooter-Nutzer

Seit 1. Juli 2016 bietet die VAG E-Scooter-Nutzern einen speziellen Service. Da die Spezialfahrzeuge aus Haftungsgründen nicht mehr mit Bussen und Straßenbahnen befördert werden können, hat die VAG einen Transporter umbauen lassen, der unter 0911 283-45 21 bestellt werden kann. Voraussetzung ist, dass der Fahrgast einen gültigen Schwerbehindertenausweis mit dem Vermerk „G“ oder „aG“ besitzt.

Die Entscheidung, vorerst keine E-Scooter in Bussen und Straßenbahnen mitzunehmen, folgt einer Empfehlung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen. Nach einigen Unfällen ließ der Verband prüfen, ob ein sicherer Transport möglich ist. Die ersten beiden Gutachten haben das ausgeschlossen. Ein drittes Gutachten wird im Herbst eventuell Hinweise liefern, unter welchen Bedingungen. @vag.de/E-Scooter ■

## ÖPNV aktiv mitgestalten

### Fahrgastbeirat

**ÖPNV-Interessierte und Nutzer von Bussen und Bahnen sind herzlich eingeladen, sich im Fahrgastbeirat der VAG zu engagieren. Der neue Sitzungstermin startet im November.**

Mit dem Fahrgastbeirat hat die VAG 2002 eine Plattform für den persönlichen Austausch mit ihren Kunden geschaffen. Das gemeinsame Ziel: die Qualität der Dienstleistungen und Angebote auf hohem Niveau zu

halten und weiter zu verbessern. Das Gremium besteht aus elf Nürnberger Bürgern sowie vier Vertretern von Institutionen und Verbänden. Eine Mitgliedschaft dauert 24 Monate und umfasst acht Sitzungen. Zudem organisiert die VAG Vor-Ort-Termine, um die Meinung des Beirats zu geplanten Projekten einzuholen. Interessenten können sich bis zum 25. September 2016 unter @vag.de/fahrgastbeirat bewerben. ■



## Clever fahren und sparen!

Volle Mobilität für Nürnberger Schüler mit dem **Schülerticket** für nur 25 € bzw. 35 € im Monat.\*



## Wir sind für Sie da!



### VAG-KundenCenter

U-Bahnhof Nürnberg Hauptbahnhof,  
Verteilergeschoss Königstorpassage  
Montag bis Freitag 7.00–20.00 Uhr  
Samstag 9.00–14.00 Uhr

### infra-Kundencenter

U-Bahnhof Fürth Hauptbahnhof,  
Fußgängergeschoss  
Montag bis Freitag 7.30–19.00 Uhr  
Samstag 9.00–14.00 Uhr



## Ihr Weg zu uns:

- **VAG-Kundentelefon – rund um die Uhr:** 0911 283-46 46
- **Elektronische Fahrplanauskunft des VGN:** 0800 463 68 46
- **VAG-Kundendialog** 90338 Nürnberg
- **E-Mail:** service@vag.de
- **Internetadressen:**  
www.vag.de  
www.nuernbergmobil.de  
www.coolrider.de  
www.vgn.de

## Leserpost

Wir alle kennen das: Egal, ob Bus, Straßenbahn oder U-Bahn – die Türen scheinen sich immer ausgerechnet vor unserer Nase zu schließen. Lydia M. fragte deshalb, woher die U-Bahnen im automatischen Betrieb wissen, wie lange die Türen geöffnet bleiben müssen, um den Fahrgästen das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

Die Fahrzeuge bekommen für jeden U-Bahnhof entlang der Linien U2 und U3 die Aufenthaltszeiten über Antennen im Gleis übermittelt. Sie schwanken zwischen 25 und 35 Sekunden im 100-Sekunden-Takt im Innenstadtbereich und reichen bis zu 50 Sekunden im Berufs- und Schülerverkehr. Acht Jahre Automatikbetrieb haben bestätigt, dass die für die jeweiligen U-Bahnhöfe angesetzten Zeiten normalerweise passen. Die U-Bahn-Züge müssen nach Ablauf der geplanten Aufenthaltszeiten weiterfahren, um ihren Fahrplan einzuhalten und den der folgenden Züge nicht durcheinanderzubringen. Daher gilt für alle U-Bahnen: Wenn das optische und akustische Türschließsignal anzeigt, dass die Türen schließen, unbedingt zurückbleiben – der eigenen Sicherheit und der Pünktlichkeit aller zuliebe! ■

## Leserpost

Fragen, Anmerkungen? Schreiben Sie uns, wir freuen uns! VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Unternehmenskommunikation Stichwort: Leserpost 90338 Nürnberg ■

## Impressum

**Herausgeber:**  
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg  
**Verantwortlich/Redaktion:**  
VAG Unternehmenskommunikation  
Elisabeth Seitzinger (CvD)  
**Redaktionsbeirat:**  
VAG Marketing Herrmann Klodner  
**Koordination:**  
Karin Müller, Nürnberg  
**Redaktionelle Mitarbeit:**  
Stefanie Dürrbeck, Gerd Fürstenberger,  
Susanne Jerosch, Yvonne Müller

**Fotos:**  
Stefanie Dürrbeck, Europäische Südsterntur  
warte ESO, Claus Felix, Grafik: Impuls-Design,  
Lisa Hesi, Andreas Neuer, Ludwig Olah,  
Peter Roggenthin, VGN – Gerhard Zuber

**Kontakt:**  
VAG Unternehmenskommunikation  
90338 Nürnberg  
Telefon: 0911 271-36 13  
E-Mail: presse@vag.de

**Layout/Produktion:**  
VAG

**Auflage:** 30.000 Exemplare –  
gedruckt auf fast holzfreiem Papier

**Redaktionsschluss:** 29. August 2016

**Erscheinungstermin:** 13. September 2016  
© 2016 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft,  
Nürnberg