

Zwei Haltestellen mehr barrierearm

Linie 8 erneuert

Zwei Haltestellen sowie rund 780 Meter Doppelgleis der Straßenbahnlinie 8 (Erlenstegen – Tristanstraße) wurden erneuert bzw. neu gebaut.

Waren die Gleise nach rund 40 Jahren im Einsatz verschlissen und wurden weitgehend 1:1 ausgetauscht, so kommt der Umbau der beiden Haltestellen Tafelhalle und Ostbahnhof einem Neubau gleich. Beide Haltestellen waren bisher dynamische Haltestellen, d. h. sie, lagen am Fahrbahnrand, während die Straßenbahnen in der Mitte der Straße fuhrten und auch anhielten. Die Folge: Bei jedem Halt der Bahnen wurde der Individualverkehr angehalten und die Fahrgäste mussten erst die Fahrbahn überqueren, um einsteigen zu können. Dies ist künftig nicht mehr notwendig. Beide Haltestellen wurden direkt neben den Gleisen gebaut. Selbstverständlich barriere-



Mehr Komfort für die Kunden der VAG: Die Haltestellen Tafelhalle und Ostbahnhof sind jetzt barrierearm.

arm. „Damit können wir unseren Kunden jetzt deutlich mehr Komfort bieten als bisher“, freut sich auch der Vorstandsvorsitzende der VAG, Josef Hasler.

Der Umbau, den die Stadt Nürnberg und die VAG je zur Hälfte finanzieren, hat rund 375.000 Euro gekostet, der Gleisbau die VAG 1,54 Millionen Euro. Mit Tafelhalle und Ostbahnhof

sind jetzt elf der 17 Haltestellen entlang der Linie 8 komplett barrierearm. Ab Montag, 13. September verbindet diese wieder Erlenstegen mit der Stadt. ■

Zeitweise oder rund um die Uhr mobil

Neues Semesterticket

Ab dem Wintersemester 2015/2016 gibt es erstmals ein Semesterticket für Studierende der Friedrich-Alexander-Universität sowie der Technischen und der Evangelischen Hochschule Nürnberg. Die Studenten haben mehrheitlich dafür gestimmt. Für alle anderen Studienorte gilt die bisherige Regelung.

Das neue Semesterticket, das die bisher geltenden Semesterwertmarken in Nürnberg und Erlangen ablöst, ist ein sogenanntes Sockelmodell. Es besteht aus einer Basiskarte, die für alle Studierenden verpflichtend ist.

Sie kostet 65 Euro und wird künftig automatisch über den Studentenwerksbeitrag gezahlt. Diese Basiskarte ist ein Semester lang im gesamten VGN-Gebiet montags bis freitags von 19.00 bis 6.00 Uhr sowie an den Wochenenden und Feiertagen ganztägig gültig.

Darüber hinaus ist eine Zusatzkarte vorgesehen, die Studierende zusätzlich kaufen können. Sie kostet im Wintersemester 193 Euro und im Sommersemester 199 Euro, ist personalisiert und auf die jeweilige Matrikelnummer ausgestellt. In Kombination mit der Basiskarte können Studieren-

de rund um die Uhr, sieben Tage in der Woche ein Semester lang im VGN-Gebiet mobil sein. Die Zusatzkarte gilt wie die Basiskarte sechs Monate.

Die Basiskarte ist ausschließlich im VGN-Onlineshop als Print- oder HandyTicket erhältlich. Das Zusatzticket gibt es im Onlineshop oder am Automaten. Wer sich für den Automaten entscheidet, muss beachten, dass dann immer zwei Tickets mitzuführen sind. Beim Onlinekauf werden Basis- und Zusatzkarte direkt auf ein Ticket aufgedruckt.

@ Weitere Informationen: vgn.de/studenten ■



Ab Herbst sind auch die Studenten der Technischen Hochschule Nürnberg mit ihrem Semesterticket günstig mobil.

Gemeinsam gelöst

Fast 20 Jahre haben die Diskussionen um das neue Semesterticket gedauert, obwohl sich alle Beteiligten im Ziel schnell einig waren. Es mussten erst juristische Hürden genommen werden. Denn in Bayern gibt es im Gegensatz zu anderen Bundesländern keine demokratisch gewählte Studierendenvertretung, die berechtigt ist, Verträge für alle abzuschließen. Schließt das Studentenwerk einen Vertrag, könnte geklagt werden, wenn der Betrag eine gewisse Grenze übersteigt.

Nun die Lösung: Alle Beteiligten, angefangen bei den Oberbürgermeistern der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen, den Studierendenvertretungen und den Hochschulen, des Studentenwerks sowie des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg, der die Verkehrsunternehmen vertritt, einigten sich auf das Sockelmodell mit Basis- und Zusatzkarte. Die Studierenden der Hochschulen stimmten jeweils mehrheitlich zu und die drei Stadtratsgremien sagten zudem zu, etwaige Mindereinnahmen auszugleichen, wenn nicht genug Studierende das Zusatzticket erwerben. ■

Topthema

Herz des Busbetriebes: die Omnibuswerkstatt **S. 4**

Täglich sind rund 350 Linienbusse in Nürnberg, Fürth und Erlangen im Einsatz. In allen drei Städten gibt es je einen Betriebshof mit Betriebswerkstätten. In der zentralen Omnibuswerkstatt in Nürnberg-Schweinau werden die großen Arbeiten an eigenen Bussen durchgeführt, auch der TÜV wird hier abgenommen. Insgesamt sorgen 80 Mitarbeiter dafür, dass die Busse jeden Tag pünktlich ab 4.00 Uhr zur ersten Fahrt einsatzbereit sind.

Inhalt

Bericht

Störung an einer Fahrtreppe **S. 2**
Schnelle Reparatur

Alle Fahrkarten unter einem Dach **S. 2**
Neuer Onlineshop

Reportage

U-Bahn-Simulator: real, aber doch anders **S. 3**
Wertvolle Ergänzung

Lernerfolg ohne Stress **S. 3**
Bussimulator

Unterhaltung

Memorium: Wo Vernunft über Macht siegte **S. 6**
Nürnberger Prozesse

Ein Bürgerfest für Menschenrechte **S. 6**
Friedenstafel lädt ein

Freizeit

Karpfenzeit: Wald, Weiher, Wasserräder **S. 7**
VGN-Wandertipp

Gemütlicher Treffpunkt im Museum **S. 7**
Straßaboh-Café ist 30

Service

Scharfreiterrung: Hier wird geschuftet **S. 8**
U1-Großbaustelle

Neubautrasse im Norden wächst **S. 8**
Neues Ziel: Wegfeld

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, ein Thema, das uns bewegt, sind die Fahrpreise. In den Städten und Landkreisen sowie in den Gremien der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg wird über die Anhebung zum nächsten 1. Januar entschieden. Alle Jahre wieder ein Aufstöhnen bei unseren Kunden und Kritik in den Medien. Die Entscheidung über eine Anpassung fällt uns nicht leicht. Aber die Kosten im ÖPNV steigen. Hierfür gibt es einen spezifischen Warenkorb. Wir wissen, dass unsere Leistungen Teil der Daseinsvorsorge sind. Die VAG ist ein kommunales Verkehrsunternehmen, gehört zu 100 Prozent der Städtische Werke Nürnberg GmbH und diese zu 100 Prozent der Stadt Nürnberg und damit den Bürgerinnen und Bürgern. Alle Entscheidungen, die wir treffen, werden sachgerecht, sorgfältig und mit Blick auf die Menschen getroffen, darauf gebe ich Ihnen mein Wort. Aber als Unternehmen der Stadt sind wir gehalten, unser wirtschaftliches Ergebnis zumindest zu stabilisieren. Für 2014 war es zufriedenstellend.



Aber die Herausforderungen werden größer, wir stehen vor erheblichen Investitionen, für die wir leider nur teilweise staatliche Zuschüsse bekommen und nicht in dem Umfang, wie wir sie bräuchten und wie sie noch vor einigen Jahren üblich waren. Das gilt aber nicht nur für uns, sondern für alle Verkehrsunternehmen. Wir sind deshalb stets daran, die Politik für unsere spezifische Situation zu sensibilisieren und deutlich zu machen, dass wir Teil der Lösung unserer Klimaprobleme sind. Wir wollen Ihnen ein attraktives Nahverkehrsangebot und attraktive Ticketangebote bieten!

Ihr Josef Hasler
Vorstandsvorsitzender der VAG

Störung an einer Fahrtreppe

Schnelle Reparatur

Im gesamten U-Bahn-Netz der VAG bringen 186 Fahrtreppen die Fahrgäste bequem von der Oberfläche in den Untergrund und umgekehrt. Ist jedoch an einer Fahrtreppe etwas kaputt, kann die VAG dank einer ausgeklügelten Lagerhaltung meist schnell reagieren.

„Schalter, Bremsen und elektrische Bauteile brauchen wir regelmäßig, deswegen haben wir in unserer Werkstatt davon immer genug Ersatzteile auf Lager“, erklärt Frank Nowag, Meister bei der VAG. Und das, obwohl bedingt durch die unterschiedlichen Baujahre und die Ausschreibungen viele verschiedene Fahrtreppenmodelle zu warten sind. Dank des Lagers ist garantiert, dass die meisten Störungen an Fahrtreppen schnell behoben werden. Nur spezielle und teure Ersatzteile bestellt die Meisterei erst bei einem entsprechenden Schaden. In solchen Fällen können die Reparaturarbeiten an einer Fahrtreppe unter Umständen länger dauern.

Aber nicht nur neue Teile sind auf Lager. Da für ältere Anlagen die Ersatzteilbeschaffung immer schwieriger wird, nehmen Nowag und sein



Stefan Schwab lagert recycelte Stufen alter Fahrtreppen ein.

Team alte Fahrtreppen – die ausgebaut und durch neue ersetzt werden – auseinander und heben alle Teile auf, die sie noch gebrauchen können. Im Keller der Fachabteilung liegen daher auch jede Menge Stufen. „Um möglichst wenige komplett neu kaufen zu müssen, lassen wir alte Stufen aufbereiten. Damit haben wir immer genug Ersatzstufen auf Vorrat“, erklärt Nowag. Die alte Stufe wird dafür an eine Spezialfirma geschickt. Dort wird der Lack mittels

Sandstrahl abgetragen, um die Stufe anschließend aufzuschweißen und Mängel zu beheben. Am Ende wird sie neu lackiert und wieder verbaut. „Das Recyclen ist günstiger als eine neue Fahrtreppenstufe“, sagt Frank Nowag. Sollte eine Fahrtreppe defekt sein, gibt es an jeder U-Bahn-Station mindestens einen Aufzug. So erreicht die VAG dank kontinuierlicher Inspektion, Wartung und Instandsetzung eine hohe Verfügbarkeit ihrer Fahrtreppen. ■

Tarifprojekt 2016

Der Nürnberger Stadtrat hat in seiner letzten Sitzung vor der Sommerpause am 29. Juli 2015 der Erhöhung und der Fortführung des VGN-Gemeinschaftstarifes zum 1. Januar 2016 zugestimmt. Dieser wird über das gesamte Sortiment um durchschnittlich 3,11 Prozent angehoben und gilt in jedem Fall für den Gesamtraum. Noch aussteht die endgültige Entscheidung über das Tarifprojekt in Nürnberg, für das der Stadtrat am 22. April 2015 grünes Licht gegeben hat. Dieses Projekt sieht eine Weiterentwicklung auf Basis des VGN-Tarifes vor. Ziel dieses Projektes ist es, mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und zu binden. Treue Kunden werden belohnt. So sollen mehr Einnahmen erzielt werden, um sicherzustellen, dass das Defizit im ÖPNV die Kommune nicht noch stärker belastet. Die weiteren Entscheidungen über das Tarifprojekt sollen bis Mitte Oktober 2015 in den relevanten Gremien fallen. Zum 1. Januar 2016 soll ein erstes Paket realisiert werden. Hierzu gehören ein preisgünstiges 9-Uhr-Abo, ein höherer Rabatt auf die Mehrfahrtenkarte, aber auch ein Zuschuss für Schüler. ■

Alle Fahrkarten unter einem Dach

Neuer Onlineshop

Wer schnell und unkompliziert ein Ticket kaufen möchte, ist im VGN-Onlineshop richtig. Nach über zehn Jahren wurde der virtuelle Fahrkartenaufautomat rund-erneuert.

„Wir sind stolz, dass sich der VAG-Onlineshop zum Erfolgsmodell entwickelt hat und nun als VGN-Onlineshop quasi neu eröffnet wurde. Vor allem Kunden aus der Region nutzen unser Angebot immer häufiger“, sagt Tim Dahlmann-Resing, VAG-Vorstand für Marketing und Vertrieb. Die wachsende Akzeptanz im gesamten VGN-Gebiet war ausschlaggebend für die Weiterentwicklung des Onlineshops unter dem Dach des Verkehrsverbundes. Er wird nun von allen Verbundpartnern finanziert. Die Betreuung der Kunden übernimmt weiterhin die VAG. Ab sofort vereint der Shop die bislang getrennten Vertriebswege für HandyTicket, Print-Tickets zum Selberausdrucken sowie den Kauf von Fahrkarten im Postversand. Egal, ob übers Tablet, Smartphone oder vom PC aus, mit der VGN-App oder über shop.vgn.de – der Kunde bekommt alle Tickets aus einer Hand, überall und jederzeit.

TagesTickets und Ferientickets gibt es zum Selberausdrucken, fürs Smartphone oder im Postversand. Das Semesterticket wird ausschließlich als Print- oder HandyTicket angeboten. Gleiches gilt für den Einzelfahrschein. Zeitkarten kann man wie bisher nur für den Versand per Post bestellen. Ebenso 4er-Tickets und 10er-Streifenkarten, die alternativ aber auch „versandkostenfrei“ als Einzelfahrt zu den Konditionen der Mehrfahrtenkarten über das Smartphone erworben werden können. Soll heißen, eine Einzelfahrt innerhalb Nürnbergs kostet als

HandyTicket nur so viel wie ein abgestempeltes Feld eines 4er-Tickets. Ziel ist es, so den elektronischen Fahrausweis zu fördern. Deshalb fallen beim für die VAG aufwendigen Postversand, wenn es eine alternative elektronische Bestellmöglichkeit gibt, entsprechend höhere Versandkosten an. Übrigens: Neukunden registrieren sich einmalig im Onlineshop unter shop.vgn.de oder über die VGN-App. Wer in den vergangenen zwölf Monaten im VAG-OnlineShop gekauft hat, kann sich weiterhin mit seinen alten Zugangsdaten einloggen. ■



Der VGN-Onlineshop macht's möglich: bequem per Tablet Tickets kaufen.

Auf Spurensuche

Wie wurde Nürnberg eigentlich, was es heute ist? Und wo liegen die Ursprünge des aktuellen Stadtbildes sowie bekannter Bauten und Sehenswürdigkeiten? Antworten auf diese und viele andere Fragen rund um die Geschichte von Nürnberg und Fürth gibt es bei den 16. Stadt(ver)führungen von Freitag, 18. September bis Sonntag, 20. September 2015. Rund um das diesjährige Stadt(ver)führungsmotto „Wurzeln“ wird auch wieder Wissenswertes zum Thema Verkehr und Mobilität geboten. Mit einer historischen Straßenbahn geht es zu den Ursprüngen des öffentlichen Nahverkehrs in das historische Straßenbahndepot St. Peter. Dort erwartet die Besucher dann eine Führung durch das Museum. Abfahrt ist ab der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof, am Freitag, 18. September 2015, um 20.30 Uhr, 21.30 Uhr und 22.30 Uhr. An diesem Abend hat selbstverständlich auch das museumseigene Straßaboh-Café für die Besucher geöffnet. @ Programm unter stadtverfuehrungen.nuernberg.de ■

U-Bahn-Simulator: real, aber doch anders

Wertvolle Ergänzung

Behutsam drückt Felix Merkel mit der linken Hand den schwarzen Knopf am Steuerpult der U-Bahn nach unten. Mit der rechten dreht er einen Schalthebel bis zum Anschlag auf. Langsam rollt der U-Bahn-Zug los und wird schneller.

Kurz vor der U1-Haltestelle Maffeiplatz erkennt Merkel am Tunnelende die wartenden Fahrgäste am Bahnhof. Er leitet den Bremsvorgang ein und bringt die U-Bahn zum Stehen. Doch als er die Türen des Fahrerstandes öffnet, steht er nicht am Bahnsteig, sondern in einem VAG-Schulungsraum. Denn für die Ausbildung zum U-Bahn-Fahrer trainiert der gelernte Busfahrer in der VAG-Fahrschule auch an einem Simulator. Untergebracht ist der U-Bahn-Simulator in einer weißen Kabine. Sitzt man im Fahrerstand, stellt man fest, dass er baugleich mit dem eines echten Zuges ist. Den Blick haben die Aus- und Weiterzubildenden auf eine große Leinwand gerichtet, auf der das gesamte Streckennetz der Nürnberger U-Bahn realitätsgetreu abgebildet wird. „Von den Schienen über Weichen, Signale und Schilder bis hin



Über die Monitore im Schulungsraum verfolgen die Schüler von VAG-Fahrlehrer Rainer Wendler die Fahrt von Felix Merkel am U-Bahn-Simulator genau.

zu den Bahnhöfen sieht alles aus wie in Wirklichkeit“, erklärt Rainer Wendler, der als Fahrlehrer den U-Bahn-Simulator der VAG betreut. Aber auch wenn die Nachbildung täuschend echt ist, betont Wendler: „Am Simulator lernt man nicht das Fahren.“ Er dient als anerkannte Ergänzung zur praktischen Ausbildung, mit dem Ziel, den angehenden Fahrern das Störungsmanagement beizubringen. Sie lernen, wie sie in Gefahrensituationen reagieren

sollten und wie sie damit umgehen können. „In der Realität könnte man das nie nachstellen, die Beeinträchtigungen des laufenden Fahrbetriebes und damit für die Fahrgäste wären viel zu groß. Aber am Simulator kann ja nichts passieren“, so Wendler. Um verschiedene Szenarien zu üben, kann der diensthabende Ausbilder – sechs gibt es bei der VAG insgesamt – über einen Computer fast alle vorkommenden Störungen einspielen. Seien es der Ausfall einer

Lüftung, feste Bremsen, Tür- und Signalstörungen oder ein Fehler in der Geschwindigkeitsüberwachung. „Außerdem kann ich die Witterung ändern und testen, wie meine Schüler bei Schnee oder Regen handeln. Wir haben ja auch oberirdische Streckenabschnitte“, erklärt Wendler. Im Schulungsraum gibt es insgesamt zwei Simulatoren, die mit allen U-Bahn-Fahrzeugtypen ausgestattet sind. „Es können immer zwei Mitar-

beiter gleichzeitig trainieren“, sagt Wendler. Zudem ist Platz für acht weitere Fahrschüler, die über einen Bildschirm das Fahrverhalten ihrer Kollegen genau beobachten können. Im Nachgang bespricht der Ausbilder mithilfe einer Rückspulfunktion die Übungseinheit mit allen. „Seit Einführung des Simulators vor elf Jahren hat sich der sichere und routinierte Umgang mit Störungen enorm verbessert. Die Investition hat sich auf jeden Fall gelohnt.“ ■

Weiterbildung ist Pflicht

Man lernt nie aus

Als Arbeitgeber ist der VAG die Förderung ihrer Mitarbeiter sehr wichtig. Deswegen nehmen alle Fahrer neben den gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungen auch regelmäßig an betrieblichen Schulungen teil.

Die jährliche betriebliche Weiterbildung ist Pflicht. Für U-Bahn- und Straßenbahnfahrer sind es jeweils zwei Tage, für Busfahrer einer. „Es ist eine Mischung aus Üben am Simulator, Fahren auf der Strecke und am Ende einem Wissenstest“, erklärt Ausbilder Rainer Wendler.

Am U-Bahn-Simulator müssen die Fahrer ein Störungsszenario lösen und beim Bussimulator geht es ums genaue Fahren. Für alle Fahrer ist es wichtig, dass auch bei seltenen Störungen jeder Handgriff perfekt sitzt. Wer möchte, kann sich über diese Pflichttage hinaus betrieblich weiterbilden, beispielsweise zum IHK-Verkehrsfachwirt. Ergänzend dazu können die Fahrer – in Absprache mit der zuständigen Führungskraft – spezielle fachbezogene Kurse aus dem unternehmenseigenen Bildungsprogramm wählen. ■

Lernerfolg ohne Stress und Risiko

Bussimulator

Neben dem U-Bahn-Simulator, den es außer in Nürnberg nur in München und Berlin gibt, hat die VAG seit 2008 als einziges Verkehrsunternehmen in Deutschland auch einen Bussimulator. Nach sieben Jahren im Einsatz möchte VAG-Ausbilder Rainer Wendler die Technik nicht mehr missen.

Vorausschauendes Fahren, Achtsamkeit im Straßenverkehr, mit den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer rechnen – das lässt sich am Bussimulator einfacher trainieren als auf der Straße. Zwar wird er in der gesetzli-

chen Fahrerlaubnisausbildung noch nicht anerkannt, dennoch setzt ihn die VAG als Zusatzmodul für die Aus- und Weiterbildung ein. „Meine Schüler schätzen es, dass sie Fehler machen können, ohne dass etwas passiert. Sie werden dadurch sicherer und entspannter“, sagt Wendler. Jedes noch so kleine Detail bespricht er mit den angehenden bzw. bereits ausgebildeten Busfahrern. Sei es der Abstand zum Randstein oder der richtige Blick in den Spiegel. „Ich kann mir sicher sein, dass sie es dann auf der Strecke richtig machen“, erklärt VAG-Ausbilder Wendler.

Auch Christian Kiesling, er wird zur Fachkraft im Fahrbetrieb ausgebildet, ist vom Lerneffekt am Simulator begeistert. „Fahre ich zu stark an, fallen im Bus die Fahrgäste um. Das sehe ich auf dem rechten Monitor. Also übe ich das sanfte Losfahren, bis ich den Dreh raus habe“, so der 20-Jährige. Der virtuelle Modellbau hat jedoch auch seine Grenzen. „Das Fahrverhalten eines Busses kann der Computer aber nicht simulieren. Zum Beispiel das Rucken beim Anfahren oder den Widerstand des Lenkrades. Aber wir sind top vorbereitet auf den Alltag“, sagt Kiesling. ■



Christian Kiesling steuert am Bussimulator den 36er zum Rathenauplatz.

VAG bildet aus: Quereinsteiger und Fachkräfte im Fahrbetrieb

Arbeiten in einem ÖPNV-Unternehmen bedeutet Abwechslung und Verantwortung. Vor allem, wenn man als U-Bahn-, Straßenbahn- oder Busfahrer auf der Strecke unterwegs ist und täglich Tausende Menschen sicher und zuverlässig ans Ziel bringen soll. Seit September 2009 bietet die VAG eine Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (Fif). Die dreijährige berufliche Erstausbildung steht Jugendlichen ab 17 Jahren mit qualifi-

zierendem Schulabschluss der Mittelschule oder mittlerem Schulabschluss offen. Im Idealfall sind die Bewerber im Besitz eines Führerscheins der Klasse B oder gerade dabei, diesen zu erwerben. Die Ausbildung startet jedes Jahr im September. Aber auch Quereinsteigern bietet die VAG neue Perspektiven: Wer eine abgeschlossene Berufsausbildung hat – egal in welchem Bereich –, kann sich bei der VAG bewerben. Bevor die Bewerber jedoch im Fahr-

dienst eingesetzt werden, erhalten sie eine dreimonatige Schulung in der VAG-Fahrschule. Quereinsteiger müssen mindestens 21 Jahre alt sein und für den Beruf des Busfahrers den Führerschein der Klasse D/DE, für die Qualifikation zum U-Bahn- oder Straßenbahnfahrer die Fahrerlaubnis der Klasse B nachweisen. Nähere Informationen gibt es unter vag.de/karriere. Dort werden auch die Perspektiven aufgezeigt. ■

Herz des Busbetriebes: die Omnibuswerkstatt

Technik und Know-how

Täglich sind rund 350 Linienbusse in Nürnberg, Fürth und Erlangen im Einsatz. Davon gehören 275 der VAG, der infra und der ESTW. Doch was, wenn ein Bus eine Störung oder einen Unfall hat?

„In unserer zentralen Omnibuswerkstatt Nürnberg-Schweinau sind wir auf alles vorbereitet. Hier werden unsere eigenen Busse geprüft, gewartet und wenn nötig repariert bzw. instand gesetzt“, erklärt Michael Sievers, Leiter der VAG-Buswerkstatt. Zudem gibt es drei Betriebshöfe in Nürnberg, Fürth und Erlangen mit je einer Betriebswerkstatt, für die Sievers verantwortlich ist. Hier stellen die Fahrer die Busse am Abend ab und von dort aus brechen sie ab 4.00 Uhr zur ersten Fahrt auf. An den vier Standorten sorgen 80 Mitarbeiter dafür, dass die Busse pünktlich für den Betrieb einsatzbereit sind. So werden die Fahrzeuge in den Betriebshöfen betankt, das Motoröl sowie Scheibenwischer- und Kühlerflüssigkeit kontrolliert. Ist ein Fahrzeug verschmutzt, wird es in die betriebeigene Waschanlage ge-

fahren. Der Innenraum wird täglich nach dem Schülerverkehr und nach Betriebsschluss gesäubert. In regelmäßigen Abständen oder bei Bedarf gibt es eine Grundreinigung der Decken, Fenster und Sitzpolster. Auch kleinere Reparaturen werden in den Betriebswerkstätten erledigt. Weil ein Bus aber jährlich bis zu 60.000 Kilometer zurücklegt, stehen auch weitaus größere Arbeiten an, für die es in die zentrale Omnibuswerkstatt geht. „Mit Hebebühnen, spezieller Ausrüstung und dem Fachwissen der Mitarbeiter können wir alle Arbeiten selbst übernehmen. Das bringt uns Flexibilität und macht uns unabhängig“, sagt Sievers. „Wir reparieren rund 380 Unfallschäden im Jahr. Vom Karosserieschaden über kaputte Frontscheiben, abgebrochene Außenspiegel oder eingedrückte Türen ist alles dabei.“ Setzt die Elektronik aus, beispielsweise der Fahrzielanzeiger oder die Infobildschirme im Innenraum, machen sich die Mitarbeiter in der Elektrowerkstatt auf Fehlersuche.



Die zentrale Buswerkstatt: Modernste Technik und das Fachwissen der VAG-Mitarbeiter halten die Flotte in Schuss.

Sind alle Linienbusse aber auch sicher unterwegs? Das zeigen pro Jahr mehr als 2.000 regelmäßige Qualitätsprüfungen. Dazu gehören die gesetzlichen Standarduntersuchungen ebenso wie VAG-eigene ergänzende Kontrollen. Diese seien zwar nicht für die Verkehrssicherheit relevant, man habe so aber stets den Gesamtzu-

stand im Blick. „Sind Sitze kaputt oder tropft es irgendwo, können wir sofort reagieren und vermeiden größere Schäden. Das spart Kosten und Zeit“, erklärt Sievers. Wichtig ist, dass die Fahrzeuge möglichst schnell wieder in gutem Zustand auf den Linien unterwegs sind. Deswegen hat die Werkstatt wichtige Ersatzteile vorrätig.

Allein in der morgendlichen Spitze von 7.00 bis 8.00 Uhr braucht die VAG in Nürnberg 165 Busse. „Da kommt es auf eine exakte Planung der Arbeiten an, um sicherzustellen, dass immer genug Busse für den Einsatz zur Verfügung stehen.“

@ Einen Film zum Thema gibt es unter vag.de/filme ■

Die Mischung macht's

Diesel und Erdgas

80 VAG-Busse fahren mit Erdgas, zehn davon mit Bioerdgas, 104 mit Diesel und zwei sind als Hybrid-Diesel-Busse unterwegs. Jährlich benötigen sie rund 2,3 Millionen Kilogramm Erdgas und 2,6 Millionen Liter Diesel.

Bei den Antriebstechnologien achtet die VAG auf eine ausgewogene Mischung. Dieselflotten erfüllen dank neuester Technologien die strenge Euro-6-Abgasnorm, haben einen niedrigen Verbrauch und damit CO₂-Ausstoß. Mit Erdgas setzt die VAG auf einen alternativen Kraftstoff und ist damit weniger von Preissprünge am Dieselmärkte betroffen. Doch ein Erdgasbus ist knapp 35.000 Euro teurer als ein Dieselflotten, was durch niedrigere Energiekosten



Elf neue Erdgasbusse 2015.

aktuell ausgeglichen wird. Ob diese Kalkulation mit einem möglichen Ende der Steuervergünstigung für Erdgas ab 2019 noch aufgeht, ist derzeit fraglich. In jedem Fall wird vor jeder Beschaffung die Wirtschaftlichkeit berechnet. ■

Ohne Steuervergünstigung kein Erdgasbus?

Obwohl ein Erdgasbus rund 35.000 Euro teurer ist als ein Dieselflotten, entscheidet sich die VAG seit 1996 immer wieder für den Kauf neuer Fahrzeuge, als Ergänzung zum Dieselflotten. Ein Grund dafür ist das Energiesteuergesetz, das einen verringerten Steuersatz für Erdgas als Kraftstoff festlegt. Aktuell zahlt die VAG knapp 21 Cent Steuern pro Kilogramm Erdgas. Ohne Vergünstigung wären es 48 Cent. Nach aktueller Gesetzeslage endet die Steu-

ervergünstigung aber zum 1. Januar 2019. Wie es danach weitergeht, steht noch nicht endgültig fest. Würde die Vergünstigung wegfallen, wäre der Preisvorteil im Vergleich zu einem Liter Diesel kaum noch spürbar. Aber dieser Preisvorteil ist nötig, um über die Kraftstoffkosten der Erdgasbusse so viel einzusparen, dass sich die Anschaffungskosten – bei einer durchschnittlichen Einsatzdauer von zwölf Jahren – rechnen. ■

Präzises Kraftstoffmanagement

Kosten im Blick

Welcher Bus verbraucht eigentlich wie viel? Und wie weit reicht eine Tankfüllung? Mit einem elektronischen Kraftstoffmanagement kontrolliert die VAG den Verbrauch ihrer Busse.

Etwa zwei Meter unter der Erde auf dem Gelände des VAG-Betriebshofes befinden sich drei 80.000-Liter-Dieseltanks. Zwei bis drei Mal pro Woche kommt ein Tanklaster und füllt 30.000 Liter Kraftstoff in die Tanks nach.

„Die Behälter sind selten ganz voll“, erklärt Michael Sievers. Durch das große Speichervolumen kann die Werkstatt auf Preisschwankungen am Dieselmärkte reagieren, also immer dann etwas mehr nachfüllen,

wenn der Kraftstoff besonders günstig ist. Gleichzeitig gilt es abzuwägen, ob sich eine Bestellung lohnt. Denn zu volle Lager binden unnötig Kapital. Keine Frage ist dagegen, dass eine bestimmte Menge zur Sicherheit immer in den Tanks vorhanden sein muss.

Softwarekontrolle

Mithilfe einer speziellen Computer-Software kontrolliert die VAG die komplette Prozesskette. „Von der Anlieferung mit dem Tankwagen bis zum Betanken eines jeden einzelnen Busses verfolgen wir den Bestand und die Verbräuche. Die Busse übermitteln ihren aktuellen Kilometer-

stand an das System“, sagt Michael Sievers. So lässt sich der Verbrauch eines jeden einzelnen Busses ermitteln. „Das Programm gibt beispielsweise auch einen Hinweis, wenn es bei einem Fahrzeug einen ungewöhnlich hohen Verbrauch feststellt. Die Ursache wird dann in der Werkstatt ermittelt. Manchmal ist es ein technischer Fehler, der sich beheben lässt, oder der Bus fährt auf einer speziellen Route und benötigt deswegen mehr Kraftstoff. Auch das Wetter spielt eine Rolle. Im Frühjahr und Herbst ist der Verbrauch geringer, im Winter und Sommer steigt er dagegen wegen des Einsatzes von Heizungs- bzw. Klimaanlage leicht an. ■



Dieser Bus wird nicht nur betankt: Ein präzises Kraftstoffmanagement berechnet seinen genauen Verbrauch.

Wenn Fahrer und Busse ihren Dienst beenden

Im Betriebshof

Wenn die Busse im VAG-Betriebshof in Schweinau einrücken, haben die Fahrer Feierabend und die Fahrzeuge ein Dach über dem Kopf. Für Rudolf Betz und seine Kollegen geht die Arbeit dann aber erst richtig los.

„Am Doku-Zentrum tauschen wir um 20.07 Uhr einen Erdgasbus aus. Die Tankfüllung könnte bis Schichtende um 1.00 Uhr knapp werden“, ruft Rudolf Betz einem Kollegen zu. Noch während er mit ihm redet, hat er schon einen Ersatzbus in der Abstellhalle im Auge und macht sich auf den Weg. Normalerweise, erklärt Betz, errechnet der Computer, ob die Tankfüllung – Erdgas oder Diesel – für den geplanten Einsatz ausreicht. „Für den seltenen Fall, dass die Berechnung nicht stimmt, ist es wichtig, dass wir dann schnell handeln“, so der 54-Jährige. Betz, der seit 1980 als Schlosser für die VAG arbeitet, ist an diesem Abend für die Planung des nächsten Tages zuständig. Er koordiniert das Einrücken der Bus-



Abends wenn die Busse einrücken, wird getankt und gewaschen, werden kleine Reparaturen durchgeführt und die 160 Busse schließlich geparkt.

se, unterstützt vom neuen Betriebshofmanagement-System. Eine Computersoftware, die die 160 Busse im Betriebshof Schweinau auf die 29 Abstellspuren, die Werkstatt-, Wasch- oder Tankspuren verteilt. Nebenbei organisiert Betz die Reparaturen. Dafür arbeitet er einen Stapel gelber, handbeschrie-

bener Zettel ab, auf denen die Busfahrer notieren, was am Fahrzeug defekt ist. „Das können durchgebrannte Glühbirnen, defekte Heizungen oder Klimaanlage sein. Wir beheben hier kleinere Schäden, sorgen dafür, dass die Fahrzeuge sauber und betankt sind und in der Abstellhalle für das Ausrücken auf

der richtigen Spur am richtigen Platz stehen“, sagt Betz. All das sind Voraussetzungen, damit am nächsten Tag genug Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Aufgeteilt in einen Drei-Schicht-Betrieb ist der Betriebshof rund um die Uhr besetzt. Ob Betz Frühdienst ab 6.00 Uhr, Mittelschicht

ab 14.00 Uhr oder Spätschicht von 22.00 bis 6.00 Uhr hat, am Computer sitzt, den Abschleppwagen fährt oder die Busse repariert – in 35 Jahren hat er nie den Spaß an seiner Arbeit verloren. „Mein Beruf ist abwechslungsreich und bietet täglich neue Aufgaben. Ich komme gerne hierher.“ ■

Damit die Reifen rund laufen

Tägliche Kontrolle

Jedes Jahr kauft die VAG rund 350 neue und 150 runderneuerte Reifen. Alle Busse zusammen haben fast 1.500 Reifen. Durchschnittlich 170.000 Kilometer hält jeder und wird nach spätestens drei Jahren ersetzt. Das macht deutlich, wie wichtig es ist, dass die Buswerkstatt diesem Thema ein Auge widmet.

„Mit dem richtigen Reifenmanagement lässt sich Geld sparen. Wir haben auf viele Teilaspekte ein Augenmerk und sorgen so dafür, dass auch unsere Reifen rund laufen“, merkt Michael Sievers von der Buswerkstatt an. Dazu gehören neben dem Kauf von qualitativ hochwertigen Reifen die regelmäßige Kontrolle und Pflege. Nur, wenn die Reifen den richtigen Luftdruck haben, ist der Kraftstoffverbrauch optimal. Zudem beeinflusst dies das Fahrverhalten und die Lebensdauer positiv. Selbstverständlich muss die Profiltiefe stimmen. Je nach Jahreszeit kann die Werkstatt hier variieren. Im Winter müssen die Reifen eine Mindestprofiltiefe von sechs Millimetern auf der Vorderachse und fünf Millimetern auf der Antriebsachse haben. Ist es weniger, können diese Reifen im Sommer noch einmal aufgezogen werden. Werkstattmitarbeiter Rudolf Betz: „Auf der vorderen Lenkachse werden nur Neureifen montiert. Doch auf der



Ein runderneuerter Reifen.

Hinter- und Mittelachse können nachgeschliffene oder runderneuerte Reifen verwendet werden. Wir tauschen zudem von links nach rechts, da sich die Reifen außer an der Lauffläche, auch an der Flanke abnutzen.“ Im Betriebshof Fürth wird derzeit ein modernes vollautomatisch arbeitendes Gerät erprobt, das Luftdruck und Profiltiefe beim Überfahren misst und in eine Datenbank übermittelt. Das System meldet, wenn etwas nicht passt. Bei Zwillingstreifen ist es für die Fahrer oft nicht erkennbar, wenn der innere platt ist. Auch auf Zwischenfälle ist die Werkstatt vorbereitet. Verliert ein Reifen, weil er von einem Nagel durchbohrt wurde, Luft, rücken die Werkstattmitarbeiter mit dem Abschleppwagen aus. Sie sorgen dafür, dass binnen Kurzem wieder alles rund läuft. ■

Optimierter Fahrzeugeinsatz dank Computer

Jede Menge Infos

Die Abläufe in den Betriebshöfen Nürnberg-Schweinau und Fürth steuert seit Mai 2014 ein Betriebshofmanagement-System (BMS), also ein Computer. Obwohl es noch Optimierungsbedarf gibt, erleichtert es jetzt schon die Arbeit. Es verknüpft verschiedene Systeme und optimiert den Fahrzeugeinsatz.

Das System hat alle Informationen parat. Von den Fahrzeugdaten bis hin zum Füllstand im Tank bzw. Speicher der Busse. Auch zu technischen Mängeln oder Terminen in der Werkstatt gibt es Auskunft. So bietet es den Betriebshof- und Werkstattmannschaften einen Überblick über die nächsten Arbeiten. Auf Knopfdruck ist zu sehen, welche Busse einsatzbereit sind und ob diese für den nächsten Tag bzw. Einsatz ausreichen. Das BMS verfügt über ein WLAN-basiertes Ortungssystem, welches den genauen Standort jedes Busses im Betriebshof erfasst. Das System ist zudem mit dem Fahrplansystem der VAG verbunden und kennt daher alle anstehenden Einsätze. Weiß also, welche Linien wann bedient werden müssen und wie viele Fahrzeuge dafür benötigt werden. Viele Informationen also, die sich die Mitarbeiter zuvor aus unterschiedlichen Systemen holten. Da waren sie die Schnittstelle, die mit Erfahrung,



Das BMS verknüpft Informationen aus unterschiedlichen Systemen.

Genauigkeit und Kreativität jeden Tag dafür gesorgt haben, dass die Räder pünktlich und zuverlässig rollen. Im Finish sind sie dem Kollegen Computer aber bei der Kreativität und Entscheidung überlegen. „In jedem Fall ist die Führung und Überwachung des Betriebes erheblich leichter. Wir haben mehr Analysedaten parat, die wir nutzen, um den Betrieb noch etwas effizienter zu machen“, fasst Michael Sievers, Leiter des Geschäftsbereiches Werkstatt Bus, zusammen.

Nächtliches Puzzlespiel

„Das System erleichtert uns das allabendliche Disponieren der Busse. Es gleicht einem Puzzlespiel, denn nichts anderes ist es, wenn die 160 Fahrzeuge in der gut 10.000 Quadratmeter großen Fahrzeughalle des Betriebs-

hofes Schweinau nach dem Einrücken, Tanken, Waschen und ggf. Reparieren abgestellt werden.“ Auf 23 Längs- und sechs Querspuren mit einer Gesamtlänge von 2,5 Kilometern gilt es, die Busse so abzustellen, dass jeder auf der richtigen Position steht. Richtige Position insofern, als der Bustyp – Solo- oder Gelenkbus – mit ausreichender Tankfüllung zum Einsatz passen muss. Ab 4.00 Uhr morgens geht es Schlag auf Schlag. Zwischen 4.00 und 7.00 Uhr treten die Fahrer ihren Dienst an. Sie melden sich über ein Terminal an und erfahren, wo ihr Bus steht. Teils im Minutentakt holen sie diese aus dem Depot. Steht der falsche vor dem richtigen Bus, ist Chaos programmiert. Platz zum Rangieren ist keiner. Wer vorne steht, muss zuerst raus. Das „Spiel“ wiederholt sich nach der Morgenspitze mittags, 365 Tage im Jahr. ■

Memorium: Wo Vernunft über Macht siegte

Nürnberger Prozesse

Die „Nürnberger Prozesse“ der Alliierten gegen führende Vertreter des nationalsozialistischen Regimes waren ein Meilenstein auf dem Weg zum modernen Völkerstrafrecht.

Im größten der rund 60 Verhandlungssäle im Justizpalast Nürnberg, dem Schwurgerichtssaal 600, wurde in Anwesenheit zahlreicher Medienvertreter vom 20. November 1945 bis 1. Oktober 1946 internationale Rechtsgeschichte geschrieben, die auch noch die Gegenwart prägt. Erstmals mussten sich die Macht- und Befehlshaber eines Staates persönlich für ihre Verbrechen in einem rechtsstaatlichen Gerichtsverfahren verantworten. Auch heute noch wird in diesem Saal Recht gesprochen. Zur Erinnerung daran hat die Stadt vor fünf Jahren im Justizpalast eine eindrucksvolle Ausstellung eingerichtet.

Im Dachgeschoss lässt eine Informations- und Dokumentationsstätte das Prozessgeschehen mit historischen Film- und Tonaufnahmen wieder lebendig werden. Auch Teile der originalen Anklagebank sind hier zu sehen. Text- und Bildtafeln informieren über Anklage und Angeklagte, Verlauf und Urteile sowie über die Vorgeschichte und Nachwirkungen der Verfahren, die in die Gründung des Internationalen Strafgerichtshofes in Den Haag mündeten.

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Was bleibt von Nürnberg“ wird sich eine öffentliche Podiumsdiskussion am Sonntag, 20. September 2015, um 18.30 Uhr im Saal 600 mit der weiteren Aufarbeitung der NS-Verbrechen durch unabhängige Historikerkommissionen beschäftigen. Geöffnet ist das Memorium Nürnberger Prozesse mittwochs bis montags



Film- und Tonaufnahmen, Text- und Bildtafeln informieren über die Prozesse, die Angeklagten und die Urteile.

von 10.00 bis 18.00 Uhr. Einstündige Führungen gibt es jeden Sonntag um 14.00 Uhr, samstags in englischer Sprache. Anmeldung für die nächste

Führung mit Gebärdendolmetscher am Samstag, 7. November 2015, um 15.00 Uhr unter memorium@stadt-nuernberg.de. Das Memorium ist mit

der U1, Haltestelle Bärenschanze, Ausgang Sieselstraße erreichbar.

@ Mehr Informationen unter memorium-nuernberg.de ■

Nürnberger Ort der Mahnung und Erinnerung

Das Doku-Zentrum

Der konträr zur NS-Architektur schräg durch die Kongresshalle getriebene „Pfahl“ zeigt es an: Im Doku-Zentrum wird das düsterste Kapitel Nürnberger Geschichte aufgearbeitet.

Die Dauerausstellung „Faszination und Gewalt“ verdeutlicht anhand von Fotos, Filmen und Dokumenten, aber auch interaktiv Ursachen, Zusammenhänge und Folgen der nationalsozialistischen Herrschaft und der Reichsparteitage.

Dazu kommt ein Bildungsprogramm:

Jeden Samstag um 15.00 Uhr findet eine Führung durch die Kongresshalle statt und im Rahmen der Stadt(ver)führungen wird die wechselvolle Geschichte des Luitpoldhains beleuchtet. Die Ausstellung „Reichsparteitagsgelände seit 1945“ befasst sich ab 19. Oktober mit dem Umgang der Stadt mit ihrem steinernen Erbe und dessen Zukunft.

Haltestelle Doku-Zentrum: Straßenbahnlinien 6, 9 und Buslinien 36, 55, 65. @ dokumentationszentrum-nuernberg.de ■



Der Bau des Doku-Zentrums setzt schon nach außen ein Zeichen.

Geschichtstour

Die Dimensionen des ehemaligen Reichsparteitagsgeländes lassen sich am besten mit dem Fahrrad erkunden. Geschichte für alle e. V. bietet in Kooperation mit Norisbike deshalb speziell für Gruppen eine informative, gut zweistündige Fahrradtour an, die auch zu weiteren Stationen führt – so etwa zu Relikten des Märzfeldes. Treffpunkt ist die Norisbike-Station an der Haltestelle Doku-Zentrum.

@ Preise und Buchung unter geschichte-fuer-alle.de ■

Vergangenheitsbewältigung

Als Stadt der Reichsparteitage wird Nürnberg unweigerlich mit dem Nationalsozialismus verbunden. Dementsprechend viele Ausstellungen, Führungen und Angebote beschäftigen sich mit unterschiedlichen Aspekten dieser Thematik.

● **Notspielzeug – Die Phantasia der Nachkriegszeit** im Kindermuseum; bis 1. Februar; bietet: eine Ausstellung mit selbst gemachten Spielsachen, am 13. September und 18. Oktober Führungen mit Zeitzeugen; Haltestellen: Hallertor, Straßenbahnlinie 4, Weintraubengasse, Buslinie 36 und Lorenzkirche, U1.

● **Bus-Video-Tour über das ehemalige Reichsparteitagsgelände**; bis Ende Oktober immer mittwochs bis sonntags um 11.00 Uhr, Treffpunkt Doku-Zentrum;

bietet: eine Rundfahrt über das Areal, mit historischen Filmaufnahmen; Haltestelle: Doku-Zentrum, Straßenbahnlinien 6 und 9, Buslinien 36, 55 und 65.

● **The last cases – Internationale Strafverfolgung von NS-Tätern heute** im Memorium Nürnberger Prozesse; am 11. Oktober; bietet: eine Podiumsdiskussion, die zeigen soll, warum die Strafverfolgung der NS-Täter immer noch notwendig ist und welche Schwierigkeiten die Ermittler heute haben; Haltestelle: Bärenschanze, U1.

● **Dem Widerstand auf der Spur**; vom 18. bis 20. September; bietet: eine Zeitreise zu Nürnberger Bürgern, die in der NS-Zeit Widerstand leisteten – das Smartphone und QR-Codes weisen den Weg; Haltestellen: diverse, mehr unter www.denkakt.com/widerstand ■

Ein Bürgerfest für Menschenrechte

Friedenstafel lädt ein

Von Nürnberg sollen Signale des Friedens und der Achtung der Menschenrechte ausgehen. Alle zwei Jahre wird deshalb seit 1999 zur Friedenstafel im Anschluss an die Verleihung des Internationalen Nürnberger Menschenrechtspreises geladen.

Das Bürgerfest, eine Initiative des Menschenrechtsbüros und des Amtes für Kultur und Freizeit der Stadt, findet dieses Jahr am Sonntag, 27. September, ab 13.00 Uhr statt. Vom Kornmarkt bis zur Königstraße wird sich die Friedenstafel ziehen, begleitet von einem Kulturprogramm und Möglichkeiten zu Information und Diskussion. Teilnehmer reservieren sich einen Tisch für zehn Euro bei der Kultur Information in der Königstraße 93, bringen sich Speisen und Getränke

selbst mit oder nutzen das gastronomische Angebot vor Ort. Um 16.30 Uhr spricht der diesjährige Preisträger Amirul Haque Amin im Caritas-Pirckheimer-Haus über sein

Engagement für die Rechte der Beschäftigten in der Bekleidungsindustrie von Bangladesch.

@ Infos unter mensenrechte-nuernberg.de und kuf-kultur.de ■



Seit 1999 ein Fest für Frieden und Menschenrechte: die Friedenstafel.

Karpfenzeit: Wald, Weiher, Wasserräder

VGN-Wandertipp

Nach der Durststrecke im Sommer mundet der Karpfen im September besonders gut. Und zu wandern ist für viele dann am schönsten, wenn die Blätter sich bunt färben. Warum also nicht beide Genüsse verbinden?

Das kann man auf einer dreistündigen, für die „R-Monate“ konzipierten VGN-Wandertour entlang der Bischofsweiher im Landkreis Erlangen-Höchstadt. Die Anfahrt führt mit der S1 nach Erlangen, dann je nach Lust und Laune mit einem Bus der Linie 205 bzw. 254 entweder nach Röttenbach oder Möhrendorf: Wegen der sehr guten Ausschilderung lässt sich die Strecke mühelos in beide Richtungen wandern.

Wer die Anfahrt nach Röttenbach wählt, spaziert entlang des Main-Donau-Weges durch Wald und an Wiesen entlang zunächst zum Kleinen Bischofsweiher, der zu den rund 60 Dechsdorfer Weihern gehört. Als Vogelschutzgebiet ausgewiesen, bietet er vielen Wasservögeln Heimat – es lohnt sich deshalb, ein Fernglas mitzunehmen. Am Ufer entlang geht es weiter zum Namensvetter, dem



Im Herbst ist der Weg entlang der Bischofsweiher von Röttenbach nach Möhrendorf besonders schön.

Großen Bischofsweiher. Dieser kann von einem Aussichtspavillon aus gut überblickt werden und bietet an seinem Ufer eine Einkehrmöglichkeit. Die Tour verlässt dann vorübergehend das Wasser und führt über den Rhein-Main-Donau-Kanal nach Möhrendorf. Dort liegen entlang eines kleinen Rundganges verschiedene Einkehrmöglichkeiten. An der St.-Martins-Kirche kann man in einen

Bus der Linie 254 nach Erlangen steigen oder den knapp 1,5 Kilometer langen Fußweg zum Erlanger Hauptbahnhof weitergehen. Es lohnt sich. Denn er führt an den alten Wasserschöpfprädern an der Regnitz vorbei, die Möhrendorf zu größerer Bekanntheit verholfen haben: Sind sie doch die letzten ihrer Art in Mitteleuropa. Im Sommer – noch bis Ende September – schöpfen sie das warme

und sauerstoffreiche Oberwasser des Flusses in die anliegenden Felder und machen diese besonders ertragreich. Wie alle VGN-Freizeit Tipps gibt es „Wald, Weiher, Wasserräder in der Karpfenzeit“ kostenlos im VAG-KundenCenter am Nürnberger Hauptbahnhof, in der VGN-Geschäftsstelle in der Rothenburger Straße oder – nebst GPS-Daten – unter vgn.de/freizeit ■

Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Für die Gewinne danken wir dem VGN, den Museen der Stadt Nürnberg, den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, der Straßenbahnerkapelle und den Stadt(ver)führungen der Stadt Nürnberg:

- 2 TagesTicket Plus,
 - 1 x 2 Karten für das Benefizkonzert der Straßenbahnerkapelle,
 - 1 x 2 Karten für das Memorium Nürnberger Prozesse,
 - 1 x 2 Eintrittskarten für das Historische Straßenbahndepot St. Peter und
 - 5 x 2 Tickets (Türmchen) zur Teilnahme an den Stadt(ver)führungen 2015.
- Bitte beantworten Sie uns folgende Frage: **Wie viele Busse sind täglich in Nürnberg, Fürth und Erlangen im Einsatz?**

Schicken Sie die Lösung auf einer ausreichend frankierten Postkarte an: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, Unternehmenskommunikation, Stichwort Gewinnspiel, 90338 Nürnberg oder per Mail mit Angabe Ihrer Anschrift und Telefonnummer an presse@vag.de. Nicht teilnehmen können Mitarbeiter der VAG oder deren Angehörige. Einsendeschluss: 22. September 2015. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

Nahverkehrsgeschichte

Tag der offenen Tür

Der Tag der offenen Tür der Stadt Nürnberg findet in diesem Jahr von Freitag, 9. Oktober bis Sonntag, 11. Oktober 2015 statt. Unter dem Motto „Land in der Stadt“ tragen über 100 Einrichtungen zu einem vielfältigen Programm bei.

Auch das Historische Straßenbahndepot St. Peter öffnet samstags und sonntags von 10.00 bis 17.30 Uhr seine Pforten. So können sich Besucher auf eine Entdeckungsreise durch 134 Jahre Nürnberg-Fürther Nahverkehrsgeschichte machen. Die Werkstattmitarbeiter zeigen im Museum außerdem besondere Unfallhilfsfahrzeuge und erläutern deren

Einsatz für den geregelten Fahrbetrieb. Für Unterhaltung sorgen eine Schauspielgruppe bei einer interaktiven Führung durch den Ausstellungsraum sowie ein Zauberer, der mit außergewöhnlichen Tricks überrascht. Am Sonntag gibt es einen Weißwurst-Frühschoppen mit der Straßenbahnerkapelle.

Ein Renner wird sicherlich wieder die U-Bahn-Baustelle im Nürnberger Norden. Zwischen den Haltestellen Klinikum und Nordwestring können Neugierige den neuen Streckenabschnitt erkunden.

@nuernberg.de/internet/stadtportal/tag_der_offenen_tuer ■

Gemütlicher Treffpunkt im Museum

Straßaboh-Café ist 30

Depotbesucher lieben es: das stiehlt in einem umgebauten Beiwagen aus den 1950ern untergebrachte Straßaboh-Café. Fast seit Gründung des Historischen Straßenbahndepots St. Peter – also seit 30 Jahren – ist es gemütlicher Treffpunkt.

Heute, an einem heißen Juli-Mittwoch, ist neben Kaffee und Straßaboh-Torte die „Inge“ – ein erfrischender Sommercocktail – besonders begehrt. Trotz der über 20 durstigen Gäste – Damen eines Gymnastikvereins – bewahrt Jutta Gottschalk die Ruhe und nimmt sich noch Zeit für den einen oder anderen kleinen Plausch. Jeder Handgriff sitzt, schließlich betreibt die 58-Jährige das Straßaboh-Café von Beginn an.

Gefordert sind sie und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter außer bei ÖPNV-Nachmittagen für Senioren und Vereine auch bei vielen privaten Veranstaltungen, von der Geburtstags- über die Firmen- bis zur Trauerfeier, und bei Tagungen, für die das Depot gemietet werden kann, sowie an jedem ersten Wochenende im Monat: Dann ist das Depot geöffnet und das nostalgische Café während des Rundgangs willkommener Ruhepunkt.

„Die Arbeit hat sich im Laufe der Jahre zum Halbtagsjob entwickelt“, sagt die gelernte Friseurin, die von ihrem bei der VAG beschäftigten Ehemann auf die Pläne für ein Café aufmerksam gemacht worden war. „Zuerst wollte ich mich ehrenamtlich engagieren, aber es stellte sich schnell heraus, dass ich eine Konzession brauchte.“

Zum Straßenbahnwagen mit 20 Plätzen, Holztischen, Lampen und Küche kam nach dem Umzug aus dem Eingangsbereich in den ruhigeren hinteren Teil des Depots 1996 ein Podium mit weiteren 40

Plätzen hinzu. Eine große Theke und ein Büfettisch werden bei Veranstaltungen genutzt.

„Ich gehe gern mit unterschiedlichen Menschen um“, sagt die freundliche Fränkin, die sich über viele dankbare Rückmeldungen von Besuchern freut: „Stammgäste habe ich auch, und mancher, der im Depot seinen 40sten Geburtstag gefeiert hat, feiert hier auch den 50sten und plant schon für den 60sten“, lacht sie. Zum Jubiläum gibt es am 3. und 4. Oktober eine Sammelkasse, die nach dem Kaffeegenuss mit nach Hause genommen werden kann. ■



Jutta Gottschalk und ihr Team sind das Herz des Straßaboh-Cafés.

Benefizkonzert

Aus Anlass ihres 90-jährigen Bestehens gibt die Straßenbahnerkapelle der VAG ein Benefizkonzert zugunsten der Weihnachtsaktion „Freude für alle“ der Nürnberger Nachrichten. Das Konzert findet am Donnerstag, 12. November 2015, um 19.00 Uhr im Uhrenhaus der N-ERGIE in Sandreuth statt. Eintrittskarten zu fünf Euro gibt es vor Ort und bei Stefan Rupprecht, Telefon 0911 802-664 51. ■

So ist's richtig

In der letzten VAGmobil-Ausgabe 2/2015 ist der Redaktion im Artikel „Kleine Paradiese vor der Haustür“ auf Seite 7 ein Fehler unterlaufen. Am Ende der ersten Spalte ist die Rede vom Johann-Reitenspiess-Platz. Richtig wäre gewesen Johann-Adam-Reitenspiess-Platz. Er liegt zwischen den Bushaltestellen Zerkabelshof Mitte und Bingstraße, erreichbar mit der Linie 43 und 65. Mittwochs ist dort Wochenmarkt. ■

Scharfreiterrung: Hier wird geschuftet

U1-Großbaustelle

An der Großbaustelle Scharfreiterrung wird seit 20. Juli mit Hochdruck gearbeitet. Noch bis Ende Oktober wird es hier rundgehen und können die U-Bahnzüge nur durchfahren. Wer nicht zu Fuß gehen will, kommt mit der Ersatzbuslinie E U1 weiter.

Am U-Bahnhof finden umfangreiche Instandhaltungs- und Sanierungsarbeiten statt. Außerdem werde der U-Bahnhof im Zuge der Arbeiten optisch aufgewertet, bleibe aber in seiner ursprünglichen Anmutung erhalten, wie der Chef des Nürnberger U-Bahn-Bauamtes Friedrich Hantke erläutert.

Wie umfassend, wird an der Zahl der Arbeiter auf der Baustelle deutlich. Um die 100 sind normalerweise in zwei Schichten zugange. Ein Team strahlt die Wände des Zugangsgebäudes mit Hochdruckwasser-



U1-Baustelle Scharfreiterrung: Diese Betonplatte wird präzise als Teil der neuen Bahnsteigkante eingesetzt.

strahl ab, um die Fläche aufzurauen und für eine neue Schutzschicht vorzubereiten, die das Bauwerk vor Witterungsschäden schützt. Auf den Dächern über dem Bahnsteig arbeiten Teams an der Behebung von Witterungsschäden an der Attika

und dichten das Dach neu ab. Auch im Zugangsgebäude und entlang des Bahnsteiges wird kräftig gewerkelt. Insgesamt 6,0 Millionen Euro für bauliche Maßnahmen und 1,1 Millionen Euro für Gleisbauarbeiten investieren die Stadt Nürnberg und die

VAG in diesem Jahr an den Stationen Messe, Langwasser Nord und Scharfreiterrung, damit die VAG weiterhin Mobilität gewährleisten kann. @ Mehr über das erste Revitalisierungsprojekt unter vag.de/scharfreiterrung ■

Schwarzfahren kostet jetzt 60 Euro

Wer nach dem 1. August 2015 beim Schwarzfahren erwischt wird – also ohne gültigen Fahrschein –, zahlt 60 statt 40 Euro. Das sogenannte erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) ist bundesweit einheitlich. Gefordert von den deutschen Verkehrsunternehmen, beschlossen von Bundesrat und Bundestag wurde das EBE jetzt erstmals nach zwölf Jahren angehoben. Damit sich das Schwarzfahren hoffentlich nicht mehr lohnt, wobei die Höhe

im europäischen Vergleich moderat ist. Jährlich entgehen der VAG rund 1,5 Millionen Euro an Einnahmen durch das Schwarzfahren. Die Schwarzfahrerquote liegt bei einem Prozent. Ziel ist es, zahlende Kunden zu bestätigen und Fahrgäste zum Kauf eines Tickets zu bewegen. Wird jemand beim Schwarzfahren zum dritten Mal oder mit einem manipulierten Fahrschein erwischt, erstattet die VAG Anzeige. ■

Neubautrasse im Norden wächst

Neues Ziel: Wegfeld

Sommerzeit – Bauzeit: Das gilt auch für die Verlängerung der 4er. Seit Juli wächst neben und in der Erlanger Straße das Gleisnetz in Richtung Am Wegfeld, dem neuen Ziel der Straßenbahnlinie 4. Bis zum Jahresende soll das Gleisnetz weitgehend stehen. Dann folgen noch eine Reihe weiterer Arbeiten, bis die Strecke zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 eröffnet werden kann. @ Mehr unter vag.de/wegfeld ■



Bauen bei Gluthitze: alle Achtung.

Leserpost

Wo ist die Farbe?

Hin und wieder kommt es vor, dass die Stempelfarbe nach dem Entwerfen eines Fahrscheins – beispielsweise bei dem 4er-Ticket oder der 10er-Streifenkarte – nicht deutlich zu erkennen ist. Eine Leserin wollte nun wissen, woran das liegt. Grundsätzlich werden die rund 1.735 Entwerfer im gesamten Streckennetz täglich kontrolliert. An den U-Bahnhöfen kümmern sich die Servicedienste darum, in den Bussen und Straßenbahnen die Fahrer. So überprüfen sie, meist morgens, die Funktionalität der Geräte und werfen einen Blick auf das Farbband, um festzustellen, ob die Farbe noch ausreicht und Leserliche Stempel ergibt. Sollte ein Defekt vorliegen oder das Farbband leer sein, wird der Entwerfer so schnell wie möglich ausgetauscht und zur Reparatur in die VAG-Automatenwerkstatt gebracht. Entwertet ein Fahrgast seinen Fahrschein aber genau in der Zeit zwischen dem Feststellen des schwachen Farbbandes und dem Austausch des Gerätes, kann es vorkommen, dass der Stempel weniger deutlich aufgedruckt wird als sonst. Wichtig ist, dass man nicht ein zweites Mal stempelt. Ein Farbband hält knapp ein halbes Jahr, jährlich tauscht die VAG knapp 2.000 Farbbänder aus. ■

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 Hermann Klodner
Koordination:
Karin Müller, Nürnberg
Redaktionelle Mitarbeit:
Stefanie Dürbeck, Gerd Fürstenberger, Yvonne Müller
Fotos: Marcus Buck, Christine Dierenbach Stadt Nürnberg, Claus Felix, Torsten Hönig, Peter Roggenthin, VAG, Gerhard Zuber VGN
Kontakt:
VAG Unternehmenskommunikation 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 271-36 13
E-Mail: presse@vag.de
Layout/Produktion:
Stefanie Deiß, Mediengestalterin
Auflage: 30.000 Exemplare – gedruckt auf fast holzfreiem Papier
Redaktionsschluss:
24. August 2015
Erscheinungstermin:
8. September 2015
© 2015 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Selbstständig unterwegs – aber sicher!

Es ist ein großer Schritt für die Kleinen, ihre täglichen Wege alleine zurückzulegen. Gut zu wissen, dass die Mitarbeiter der VAG ein wachsames Auge und ein offenes Ohr für alle ihre Fahrgäste haben – in den Fahrzeugen und an den Haltestellen.



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-Kundenkorrespondenz** 90338 Nürnberg
- **E-Mail:** service@vag.de
- **Internetadressen:** www.vag.de
www.nuernbergmobil.de
www.coolrider.de
www.vgn.de