

Die U3 wächst weiter – Vor Ort: Martin Löwe



# VAGmobil

Kundeninformation der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

2 2015

## ÖPNV bedeutet für Jugendliche Freiheit

### VAG macht Schule

**Birgit Paulsen ist in einer besonderen Mission unterwegs: Im Auftrag der VAG bringt die Pädagogin Schülern das Thema Mobilität und Umwelt in ihrer eigenen Stadt nahe.**

„Bei meiner Arbeit achte ich in den Klassen auf ein ausgewogenes Verhältnis von Kopfarbeit und spielerischem Lernen. Ich bin kein Fan von sturer Theorie. Es muss immer auch Spaß machen“, erklärt Birgit Paulsen. Ihr Konzept kommt bei den Schülern richtig gut an. Auch bei der Klasse 7a der Georg-Holzbauer-Mittelschule im Nürnberger Süden. Nach einem Spiel zum Thema Mobilität steht fest: Die Busse und Bahnen der VAG kennt jeder von ihnen.

Der 12-jährige Emre Çelik fährt regelmäßig von seiner Wohnung in Gibitzenhof in die Innenstadt: „Ich fahre gerne mit der U-Bahn. Hier kann ich in Ruhe Musik hören oder auch mal lesen. Das Angebot der VAG finde ich gut.“ Auch Michalis Ntamaris, 15, nutzt den ÖPNV: „Abends und am Wochenende bin ich häufig damit



Unterwegs mit einem Lärmmessgerät: Mal hören, wie laut die Geräusche einer Straßenbahn sind.

unterwegs. Dann müssen mich meine Eltern nicht extra abholen.“ Doch was hat die VAG nun eigentlich mit der Umwelt zu tun? Ganz klar: Wer mit den Öffentlichen unterwegs ist und aufs Auto verzichtet, schont die Umwelt. Denn Busse und Bahnen – das macht Paulsen den Schülern

mithilfe einer bunten Grafik deutlich – verbrauchen pro Fahrgast erheblich weniger Treibstoff als ein Pkw und damit sind auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen geringer. Und warum ist das wichtig? „Das ist doch logisch“, sagt der 12-jährige Marcel Meister und fügt hinzu: „Wir Menschen verursachen

durch unseren Lebensstil immer mehr Abgase, die schlecht für die Umwelt sind. Der Klimawandel ist die Folge. Die Erde hat Fieber bekommen – jetzt müssen wir sie schützen. Ich fahre deswegen immer mit dem Fahrrad in die Schule, laufe oder nehme bei schlechtem Wetter den Bus.“ ■

## FirmenAbo kommt gut an

### Günstig mobil

**Immer mehr Beschäftigte fahren mit dem ÖPNV zur Arbeit: Ein Grund für viele Unternehmen, sich für das günstige FirmenAbo zu entscheiden. Erst recht, seit der VGN auf Initiative der VAG 2014 ein neues Modell eingeführt hat.**

„Diese Variante bietet mehr Möglichkeiten und spricht vor allem Betriebe ab 200 Mitarbeitern an. Das hat die Nachfrage deutlich erhöht“, sagt Kamil Lamek, der für die VAG das FirmenAbo betreut. Knapp 25.000

Beschäftigte profitieren bereits von den Vorteilen dieses Abos, 2.000 mehr als vor der Neukonzeption. 2015 haben fünf Betriebe das FirmenAbo neu eingeführt, vier weitere folgen in Kürze. Je nachdem, welchen Zuschuss der Arbeitgeber seinen Mitarbeitern zum FirmenAbo gewährt, wie viele Neukunden teilnehmen und welche Zahlungsweise das Unternehmen wählt, sind zwischen 7,5 und 15 Prozent Rabatt auf den Normalpreis des JahresAbos möglich. ■



Die Umweltbank, mit Haltestelle vor der Tür, hat seit 2014 das FirmenAbo.

## Überzeugen durch Erleben

### Infotag Berufsfindung

**Seit vielen Jahren bietet die VAG an Schulen und Kindergärten umfangreiche Programme zum öffentlichen Nahverkehr an. Egal, ob Kinder oder Jugendliche – für jede Altersgruppe gibt es das passende Angebot.**

Das Wissen rund um Busse und Bahnen wird den Kids aus erster Hand von den Fahrerinnen und Fahrern der VAG vermittelt. Zusätzlich bekommt die VAG professionelle pädagogische Unterstützung. Beim Vorschulprogramm „VAG erleben“ dürfen die Kleinsten einmal selbst Busfahrer sein. Sie lernen spielerisch das richtige Verhalten in den Fahrzeugen und erfahren, was im Notfall zu tun ist. Für Grundschüler gibt es in Zusammenarbeit mit dem Puppentheater der Verkehrspolizei einen spannenden Mix aus Theorie, Praxis und Unterhaltung. Den Praxis teil übernehmen die VAG-Mitarbeiter, anschließend geht's ins Theater. Von April bis Oktober haben Dritt-

und Viertklässler zudem die Möglichkeit, spielerisch den ÖPNV-Führerschein zu machen. „Für weiterführende Schulen liegt der Themenschwerpunkt neben der Vermittlung von praktischem Wissen auf den Aspekten Mobilität und Umwelt, Sicherheit und Fairness im Nahverkehr. Wir wollen den Schülern den ÖPNV nahebringen – das liegt uns sehr am Herzen“, sagt Tim Dahlmann-Resing, VAG-Vorstand für Marketing und Vertrieb. Für Lehrerinnen und Lehrer gibt es Vorschläge für die Unterrichtsgestaltung sowie Arbeitsblätter, zum Download unter [vag.de/schulen](http://vag.de/schulen). Übrigens: Unter dem Motto „Berufsfindung – die unterschiedlichen Berufe bei der VAG“ können 7. und 8. Klassen der Real- und Mittelschulen am Dienstag, 28. Juli und Mittwoch, 29. Juli 2015 die VAG besuchen. Anmeldung bis Freitag, 3. Juli 2015, per Mail an [service@vag.de](mailto:service@vag.de), Betreff „Berufsfindung“. ■

### Topthema

**Kontrollen sollen die zahlenden Kunden bestätigen** S. 4

Zum 1. August wird das Schwarzfahren teurer. Die VAG begrüßt dies, entgehen ihr doch jährlich rund 1,5 Millionen Euro an Einnahmen durch Fahrgäste, die ihr Ticket nicht bezahlen. Geld, das die VAG benötigt, um ihr Angebot weiterhin attraktiv gestalten zu können. Sie investiert daher in professionelle Fahrausweiskontrollen – nicht zuletzt, um ihre zahlenden Kunden in ihrem Tun zu bestätigen.

### Inhalt

#### Bericht

**Neues Tarifmodell geplant** S. 2  
Gremien entscheiden

**Umweltschonend auf und ab** S. 2  
Strom sparen

#### Reportage

**U3: Letzte Arbeiten am Rohbau im Untergrund** S. 3  
Verlängerung Nordwest

**Gleise für den Norden** S. 3  
Transportfahrten

#### Unterhaltung

**Wenn Tonscherben Geschichte erzählen** S. 6  
Rekonstruktionen

**Erfahrungsfeld: Abenteuer für die Sinne** S. 6  
Wasser erleben

#### Freizeit

**Kleine Paradiese vor der Haustür** S. 7  
Stadtwanderung

**Wenn Stadtrundfahrt, dann VAG** S. 7  
Montagsfahrten

#### Service

**Linie 8 macht Platz für Bauarbeiten** S. 8  
Ersatzverkehr

**Gleisbauer starten durch** S. 8  
Infomöglichkeiten

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, Herausforderungen annehmen und meistern. Dieser Aufgabe stellt sich die VAG tagtäglich. Rund 1.750 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter halten den Betrieb rund um die Uhr am Laufen. An welcher Stelle auch immer sie ihre Aufgaben erfüllen, sie tun alles dafür, dass das Räderwerk VAG stets rund läuft.

Herausforderungen annehmen und meistern, dieses Credo gilt auch für die wirtschaftlichen Anforderungen. Die ÖPNV-Finanzierung in Deutschland erfolgt zum einen über Einnahmen aus dem Ticketverkauf, zum anderen über staatliche Zuschüsse und die jeweiligen Anteilseigner. In den vergangenen Jahren haben sich aber die Anteile zur Finanzierung verschoben; während Sie, liebe Leserinnen und Leser, sowie wir Verkehrsunternehmen und auch die Stadt Nürnberg mehr schultern müssen, haben sich Bund und Land aus der Finanzierung immer mehr zurückgezogen. Dabei müsste es angesichts des Finanzierungsstatus im Nahverkehr und der vielen Vorteile des ÖPNV für die



Umwelt und das Klima sowie seiner Bedeutung für Lebensqualität und Teilhabe mehr staatliche Unterstützung geben. Mit Blick auf die schwierigen Rahmenbedingungen sind wir zufrieden mit dem Geschäftsjahr 2014. Der Kostendeckungsgrad lag bei rund 74 Prozent; im Branchenvergleich ein sehr guter Wert. Was uns besonders freut: 22 Prozent der Nürnberger entscheiden sich bei der Verkehrsmittelwahl für den ÖPNV. Zudem ist der Anteil der zufriedenen Fahrgäste von 68 in 2013 auf 73 Prozent im vergangenen Jahr gestiegen.

**Ihr Josef Hasler**  
Vorstandsvorsitzender der VAG

## Neues Tarifmodell geplant

### Gremien entscheiden

Der Nürnberger Stadtrat hat am 22. April mehrheitlich der Weiterentwicklung des Nürnberger Stadttarifs zugestimmt. Ziel ist es, diesen im Wesentlichen bereits zum 1. Januar 2016 einzuführen. Allerdings sind bis Mitte Oktober noch einige Hürden zu nehmen.

Der künftige Nürnberger Stadttarif verfolgt vor allem zwei Ziele, so der Vorstandsvorsitzende Josef Hasler: „Er soll mehr Kunden dauerhaft für den ÖPNV gewinnen, dies einmal durch ein attraktives Linien- und Fahrtenangebot, wie es jetzt schon besteht und künftig weiterentwickelt wird, zum anderen durch attraktive Tickets insbesondere für regelmäßige Nutzer des ÖPNV. Dieses Plus an Kunden soll dazu beitragen, dass die wirtschaftliche Basis der VAG deutlich verbessert wird. So könnten wir die im nächsten Jahrzehnt anstehenden Investitionen stemmen, ohne dass der städtische Haushalt durch ein stetig steigendes Defizit im Nahverkehr immer mehr belastet werden müsste.“

Der Entwurf des neuen Nürnberger Stadttarifmodells ist von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitgliedern der städtischen Verwaltung, des Ver-



2016 sollen mit noch attraktiveren Angeboten noch mehr Kunden fahren.

kehrverbundes Nürnberg (VGN), der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft und des externen Beratungsunternehmens Probst & Consorten, Leipzig, ausgearbeitet und empfohlen worden. Es zielt darauf ab, noch mehr Kunden als bisher an eines der attraktiven Zeitkartenmodelle zu binden. Neben einem preisgünstigen 9-Uhr-Abo soll es auch für kleine und mittlere Unternehmen möglich sein, einen FirmenAbo-Vertrag für ihre Beschäftigten abzuschließen. Darüber hinaus soll es ein günstiges PartnerAbo geben und die MobilCard als Abo angeboten werden. Im Bartarif soll zwar die Einzelfahrkarte teurer werden, dafür aber der Rabatt auf Mehrfahrtenkarten steigen. Die Kurzstrecke soll neu definiert werden. Im Detail: vier Haltestellen mit Bus und

Straßenbahn, zwei mit der U-Bahn, jeweils ohne umzusteigen. Mit einem TagesTicket würde man ab zweieinhalb Fahrten günstiger fahren. Bevor das neue Modell zum 1. Januar 2016 zumindest teilweise umgesetzt werden kann, sind im Nürnberger Stadtrat und in den Gremien des VGN noch einige Hürden zu nehmen. Die Gespräche zum Tarifprojekt werden auf der politischen Ebene ebenso geführt wie auf der Ebene der Verkehrsunternehmen im VGN. Es gibt noch jede Menge Abstimmungs- und Regelbedarf, bevor die Überlegungen zum neuen Nürnberger Stadttarif realisiert werden können. Sobald es handfeste Details gibt, wird über die Medien und vag.de berichtet. Damit zu rechnen ist nicht vor Mitte Oktober. ■

## Grüne Bänder in der Stadt

### Viele Vorteile

Rasengleise sind schön. Wie ein grünes Band brechen sie das Asphaltgrau der Straßen auf. Sie punkten beim Umwelt- und Klimaschutz und als Lebensraum.

Die Autoren der STUVA-Untersuchung bestätigen, dass die VAG im Straßenbahnbereich wo immer möglich Rasengleise einbaut. Zwar sind von den 85 Kilometer Gleisnetz nur sechs Kilometer als Rasengleise angelegt, aber mehr sind derzeit nicht möglich. Denn nur dort, wo die Straßenbahn einen besonderen Gleiskörper hat, können Rasengleise eingebaut werden.

Ein Vorteil: Regenwasser versickert und gelangt über die Verdunstung

zurück in den natürlichen Kreislauf. Darüber hinaus bieten die Rasengleise Lebensraum für Kleinlebewesen: „Rasengleise sind erstaunlich artenreich. Es gibt verschiedene Blütenpflanzen sandiger Heideflächen und Kleintiere, wie Laufkäfer, sind hier beheimatet“, sagt Wolfgang Dötsch, Geschäftsführer des BUNDES Naturschutz in Nürnberg. Den Grund sieht Dötsch darin, dass Rasengleise in ihrer Ursprünglichkeit erhalten bleiben und kein Düngemittel zum Einsatz kommt. Übrigens: Wenn die Neubaustrecke der Linie 4 nach Am Wegfeld fertig ist, hat die VAG elf Kilometer grüne Gleise. ■



Rasengleise sind ökologisch wertvoll, wie hier am Tollnauпарк, Linie 5.

## Umweltschonend auf und ab

### Strom sparen

186 Fahrtreppen und 58 Aufzüge bringen Fahrgäste von der Oberfläche in den Untergrund und umgekehrt.

Diese Anlagen – das belegt die STUVA-Untersuchung – tragen ebenfalls zum Umwelt- und Klimaschutz bei. So sind beispielsweise die neuen Aufzüge in den Nürnberger U-Bahnhöfen getriebelose Seilaufzüge. Sie sind energiesparender als Hydraulikaufzüge, die nur noch selten im Einsatz sind und nach und nach ausgetauscht werden. Zudem werden die Kabinen nun mit sparsamen LED-Lampen beleuchtet.

Auch die Fahrtreppen haben einen



Moderne Aufzüge und Fahrtreppen wie in Ziegelstein sparen Energie.

niedrigeren Energieverbrauch. 96 der 186 Fahrtreppen sind mit einem Frequenzumformer ausgestattet. Werden sie nicht benutzt, verringern sie

automatisch ihre Geschwindigkeit und gehen in eine Schleichfahrt über – das spart Strom, schont die Umwelt und senkt gleichzeitig die Kosten. ■

### VAG nimmt Vorreiterrolle im Umwelt- und Klimaschutz ein

Umwelt- und Klimaschutz liegen der VAG seit jeher am Herzen und sind als Kernaufgaben im ganzen Unternehmen verankert. Die STUVA – eine unabhängige, gemeinnützige Forschungsinstitution – hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen analysiert, welche Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen die deutschen Verkehrsunternehmen umsetzen. Dafür wurden

2013/2014 in zwölf VAG-Unternehmensbereichen 209 Maßnahmen überprüft. Zudem wurde festgestellt, wo es noch Potenzial gibt. Im Ergebnis liegt die VAG mit ihren Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz insgesamt 43 Prozent über dem allgemeinen Stand der Technik in Deutschland. Die Studie hebt besonders hervor, dass die VAG seit 2012 ihren gesamten Strombedarf mit Ökostrom aus Wasserkraft deckt und damit ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß um jährlich

30.000 Tonnen senkt. Positiv sehen die Gutachter auch die Energieeinsparungen durch den automatischen U-Bahn-Betrieb, mit optimierter Fahrweise und der Möglichkeit, Bremsenergie einzuspeisen. „Die STUVA-Studie bescheinigt der VAG sehr hohe Eigeninitiative und viele freiwillige Zusatzleistungen zur Verbesserung von Umwelt und Klima. Damit nimmt sie eine Vorbildfunktion für die Verkehrsunternehmen in Deutschland ein“, so Autor Dirk Boenke. ■

# U3: Letzte Arbeiten am Rohbau im Untergrund

## Verlängerung Nordwest

**Es riecht nach frischem Beton und nasser Erde. Die zehn Grad kühle Luft ist staubig. An den großen, grauen Tunnelwänden hallen die Motorengeräusche der Baufahrzeuge wider.**

Hier, knapp elf Meter unter der Oberfläche, laufen die Bauarbeiten zur U3-Verlängerung Richtung Nordwesten auf Hochtouren. „Wir liegen gut in der Zeit. Nach rund drei Jahren sind wir pünktlich mit dem Rohbau fertig, ab Mitte August beginnt der Ausbau“, sagt Bauleiter Rudolf Friedrich vom städtischen U-Bahn-Bauamt. Zum Ausbau gehören neben der Gleis- und Stromschienenverlegung unter anderem Stahl- und Glasarbei-

ten an den U-Bahnhöfen sowie der Einbau von insgesamt vier Fahrtreppen und drei Aufzügen.

Mit der Fertigstellung des Rohbaus nimmt der neue 1.100 Meter lange U-Bahn-Streckenabschnitt – vom Friedrich-Ebert-Platz zu den künftigen Haltepunkten Klinikum Nord und Nordwestring – allmählich Gestalt an. Die 90 Meter langen Bahnsteige sind gut erkennbar, ebenso die Auf- und Abgänge. Doch dort, wo später einmal die Schienen verlaufen, ragen derzeit viereckige Holzkästen aus dem Boden. Es sind Hilfskonstruktionen für den Einbau des sogenannten Masse-Feder-Systems. „Die Gleise werden auf eine Betonplatte montiert, unter der eine Art Gummimatte liegt. Somit sind sie von der Tunnelröhre und den Bahnhofsbauwerken entkoppelt. Und weil es keine Verbindung gibt, wird der durch fahrende U-Bahnen erzeugte Schall nicht an angrenzende Bebauungen übertragen. Das ist für die Anwohner enorm wichtig, so bekommen sie nichts vom U-Bahn-Betrieb mit“, erklärt Friedrich. Die beiden zukünftigen U-Bahnhöfe liegen 713 Meter voneinander entfernt. Steht man auf dem Bahnsteig



Der Blick in die neue Tunnelröhre der U3 zeigt das Gefälle vom und den Anstieg zum nächsten U-Bahnhof.



Rudolf Friedrich, Bauleiter U3.

Claus Felix

Claus Felix

Klinikum Nord und blickt in den Tunnel, erkennt man deutlich den Streckenverlauf, der an eine Berg- und Talbahn erinnert. „Die Züge starten im gesamten Streckennetz immer im Gefälle und enden in einer Steigung. Dadurch sparen sie beim Anfahren Beschleunigungsenergie ein und können bei der Einfahrt in den Bahnhof die Steigung zum Bremsen nutzen“, sagt Rudolf Friedrich.

Als Bauleiter hat Friedrich auch stets die Kosten im Blick. Er achtet darauf,

dass sie den vereinbarten finanziellen Rahmen in Höhe von 83 Millionen Euro nicht übersteigen. Von der Gesamtsumme ist eine Hälfte für den Rohbau, die andere für den Ausbau. „Bund und Länder fördern die U3-Verlängerung Richtung Nordwesten zu 80 Prozent, die restlichen 20 Prozent – also rund 17 Millionen Euro – trägt die Stadt Nürnberg“, erklärt Friedrich, der seit 22 Jahren im U-Bahn-Bauamt tätig ist. Während dieser Zeit hat er schon bei vier

U-Bahn-Bauabschnitten die Bauarbeiten betreut und geleitet. Die Verlängerung vom Friedrich-Ebert-Platz zum Nordwestring ist die fünfte. „Obwohl ich genau weiß, wie es abläuft, ist es immer wieder eine spannende Aufgabe. Ich bin ab dem ersten Spatenstich dabei und erlebe jeden einzelnen Schritt: vom Tunnelbau über die Gleisverlegung bis hin zu jenem Tag, an dem die ersten Züge tatsächlich über die Neubaustrecke fahren – es ist ein tolles Gefühl.“ ■

## Ulrike ist schon 80 Meter lang

### U3-Neubau Südwesten

**Ratternd und wackelnd fährt die 125 Tonnen schwere Teilschnittmaschine unter Tage ein. Ihr Fräskopf, um den 80 Meisel kreisförmig angeordnet sind, setzt behutsam am Sandstein an und beginnt zu rotieren – erst langsam, dann immer schneller bricht das Gestein ab und fällt wie Asche zu Boden.**

„Unsere 22 Meter lange Teilschnittmaschine hat seit dem Tunnelanbruch im März 2015 bereits 80 Meter Gestein abgetragen“, sagt Bauleiter Martin Löwe, der seit 1996 für das städtische U-Bahn-Bauamt arbeitet. Der erste Abschnitt der südwestlichen U3-Verlängerung geht vom U-Bahnhof Gustav-Adolf-Straße nach

Großreuth bei Schweinau und wird knapp 647 Meter lang werden. „Zwischen den beiden Stationen entstehen im Parallelvortrieb, also zeitgleich, zwei Tunnelröhren. Sie heißen übrigens Ulrike, benannt nach ihrer Tunnelpatin – der Frau des dritten Nürnberger Bürgermeisters Klemens Gsell“, erklärt Löwe und fügt hinzu: „Jeder Tunnel im gesamten U-Bahn-Netz hat eine Namenspatronin. Neben der heiligen Barbara – der Schutzpatronin der Bergleute – ist Ulrike aber wohl die einzige Frau auf dieser Baustelle hier unten.“

An der Baustellenoberfläche ist eine rund 240 Meter lange und zehn Meter tiefe Baugrube. „Das ist später der U-Bahnhof Großreuth bei

Schweinau. Er entsteht in offener Bauweise. Zu Beginn haben wir die Seitenwände der Baugrube für den künftigen U-Bahnhof mittels Stahlkonstruktionen und Spritzbeton fertiggestellt. Das garantiert die Standsicherheit der Grube“, so Löwe. Es sei grundsätzlich kostengünstiger, eine Baugrube auszuheben, als die tunnel- oder bergmännische Bauweise. Bergmännisch baue man nur, wenn es aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht anderes möglich ist.

Für einige Anwohner ist eine U-Bahn-Baustelle in jedem Fall ein ganz besonderes Ereignis. Löwe: „Wir haben oft interessierte Zuschauer, die stundenlang am Bauzaun stehen und unsere Arbeit beobachten.“ Kein Wunder, denn allein die großen, schweren Baufahrzeuge mit ihren starken Motoren sind beeindruckend. Für die Aushubarbeiten war beispielsweise ein Spezialbagger mit extra großer Schaufel im Einsatz, der das Sandgestein mühelos herausheben konnte. 2019 soll die Neubaustrecke fertig sein. Danach folgen bis 2023 die Stationen Kleinreuth bei Schweinau und Gebersdorf.

@ Einen Film zum Thema gibt es im Internet unter [vag.de/filme](http://vag.de/filme) ■



Der Bohrkopf fräst Stück für Stück den Tunnel Ulrike in den Sandstein.

Claus Felix

## Gleise für den Norden

### Transportfahrten

**Wenn es ab Montag, 10. August 2015 mit dem Innenausbau der U3-Verlängerung losgeht, ist die VAG gefragt. Im Auftrag des städtischen U-Bahn-Bauamtes übernimmt sie die Transportfahrten.**

„Sobald der Tunnelbau und damit der Rohbau abgeschlossen ist, kommen wir ins Spiel. Wir sorgen dafür, dass das benötigte Material für den Ausbau rechtzeitig vor Ort ist“, sagt Olaf Gruhn, Projektleiter bei der VAG. Als Erstes werden die Gleise eingebaut. Sie kommen mit Güterzügen aus Österreich und werden im VAG-Betriebshof in Langwasser zwischengelagert. Nach Bedarf transportieren die Gleisbauer der VAG dann mit ihrer Arbeitslok die Schie-

nenstücke zur Neubaustrecke. „Auf eine Wagenladung passen 20 Schienen mit einer Länge von je 30 Metern. Dazu kommen Montagematerial, ein kleiner Bagger und größere Bohrmaschinen. So werden die 2.200 Meter Gleis und die sechs Weichen Stück für Stück zur Neubaustelle gebracht“, erklärt Gruhn. Nach den Gleisen werden die Stromschiene und die Unterwerke zur Stromversorgung der U-Bahn installiert. Anschließend ist die restliche Stromversorgung an der Reihe. Dazu gehören neben dem Einbau von Starkstromkabeln die Montage der Zugsicherung, der Lichtleiterkabel sowie der Telefon-, Video- und Signalanlagen. ■



Hilfskonstruktionen bereiten den Einbau des Masse-Feder-Systems vor.

Claus Felix

# Kontrollen sollen zahlende Kunden bestätigen

## 60 statt 40 Euro

**Fahrausweiskontrollen haben vor allem ein Ziel: Sie sollen zahlende Kunden bestätigen und nichtzahlende Fahrgäste veranlassen, sich einen Fahrschein zu kaufen. Ab 1. August dieses Jahres kostet es 60 statt bisher 40 Euro, wenn man beim Schwarzfahren erwischt wird.**

Das erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) ist gesetzlich bundesweit festgeschrieben. Die Verkehrsunternehmen und ihr Spitzenverband, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, haben seit vielen Jahren die Anhebung gefordert. Bundesrat und Bundestag haben nun die Erhöhung beschlossen. „Als Verkehrsunternehmen begrüßen wir diese Erhöhung“, betont Josef Hasler, VAG-Vorstandsvorsitzender. „Das erhöhte Beförderungsentgelt wurde zwölf Jahre nicht angehoben und war im Verhältnis zum Preis für eine Zeitkarte oder ein JahresAbo nicht mehr angemessen.“

Der VAG entgehen pro Jahr rund 1,5 Millionen Euro an Einnahmen durch

Schwarzfahren. Etwa die Hälfte davon kann sie durch Fahrscheinkontrollen kompensieren. Allerdings muss sie dafür rund zwei Millionen Euro investieren. „Wir kontrollieren nicht, um uns die Kassen zu füllen. Wir wollen unsere zahlenden Kunden bestätigen und die Fahrgäste ohne Ticket zum Kauf einer Fahrkarte veranlassen“, erläutert Josef Hasler. „Unser oberstes Ziel ist es, unsere Einnahmen zu sichern, um weiterhin gute Verkehrsleistungen in Nürnberg anbieten zu können.“

Die VAG konnte ihren Einnahmeverlust durch Schwarzfahren seit 2000 deutlich senken. Damals entgingen ihr fast 2,6 Millionen Euro an Einnahmen im Jahr, heute sind es knapp 1,5 Millionen Euro. Erreicht hat sie das, indem sie die jährlichen Kontrollstunden von 32.000 im Jahr 2000 auf 50.000 Stunden ab 2008 erhöht hat. 2006 hat sie zudem in den Bussen die Regelung eingeführt, dass die Fahrgäste beim Fahrer einsteigen und ihm ihren Fahrschein vorzeigen. Und auch ein



Beförderungsbedingung: Bereits mit Betreten eines U-Bahnhofs braucht jeder Fahrgast ein gültiges Ticket.

modernes Dispositionsmodul hilft den Fahrausweiskontrollleuren bei der Planung und Dokumentation der Einsätze.

Die VAG kontrolliert im Schnitt pro Jahr fast ein Prozent ihrer Fahrgäste. Im Jahr 2014 waren es 1,2 Millionen Fahrgäste. Davon waren 98 Prozent mit gültigem Fahrausweis unter-

wegs. Von den zwei Prozent, sprich 26.000 Fahrgästen ohne gültigen Fahrschein waren die Hälfte echte Schwarzfahrer, das andere Prozent teilte sich gleichmäßig in Kulanzfälle und Fahrgäste auf, die ihre Zeitkarte vergessen hatten. „Wenn wir unseren Hochrechnungen 150 Millionen Fahrgäste in 2014 zugrunde legen,

betrug die Quote 1,2 Prozent, was ca. 1,8 Millionen Schwarzfahrern entspricht“, weist VAG-Chef Hasler auf die eigentliche Dimension des Schwarzfahrens in Nürnberg hin. „Insofern ist es wichtig, dass wir hier weiterhin am Ball bleiben, schon alleine, um unseren zahlenden Fahrgästen gerecht zu werden.“ ■

## Prüfen steigert Zahlungsmoral

### Hohe Professionalität

**Die VAG versteht Fahrkartenkontrollen als Service an ihren zahlenden Kunden. Sie hat diese in den vergangenen Jahren weiter professionalisiert.**

Insgesamt gibt es bei der VAG 140 ausgebildete Fahrausweisprüfer. Ein Großteil von ihnen hat zudem verschiedene Fahrberechtigungen, kann also auch im Fahrbetrieb aus- helfen. 27 sind reine Fahrausweisprüfer. Alle verfügen über eine berufliche Ausbildung. Die Weiterbildung zum Fahrausweisprüfer beinhaltet einen vierwöchigen Theorie- teil mit den Schwerpunkten Tarif, Beförderungsbedingungen, Kommunikation, Rechtsgrundlagen und Deeskalationstraining sowie einen ebenso langen Praxisteil. „Es ist uns wichtig, dass unsere Mitarbeiter gut vorbereitet sind“, erklärt Franz

Pokorny, der für die Fahrausweisprüfer zuständig ist.

Täglich sind die ausgebildeten Fahrausweisprüfer in 65 Prüfbereichen im Einsatz. In welchem sie schwerpunktmäßig kontrollieren, entscheidet die VAG mittels eines Dispositionsmoduls. Dieses wird von den mobilen Datenerfassungsgeräten gespeist, welche die Fahrausweisprüfer bei jeder Kontrolle mitführen. Steigt die Beanstandungsquote in einem Prüfbereich, wird dort vermehrt kontrolliert. „Wir erkennen, dass die Zahlungsmoral in den Prüfbereichen sinkt, in denen wir uns länger nicht sehen lassen. Dem wirken wir gezielt entgegen“, bestärkt Franz Pokorny das oberste Ziel der VAG, langfristig die Einnahmen zu sichern. ■



Schwarzfahren ist kein Kavaliersdelikt und wird von der VAG geahndet.

## Deutschland ist ein Paradies für Schwarzfahrer

Wer bisher dachte, in Deutschland sei Schwarzfahren teuer, der sollte einen Blick über die Landesgrenzen hinaus wagen. Gemäß einer Recherche des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aus dem Jahr 2013 liegt Deutschland im Vergleich mit 15 europäischen Ländern auf dem 13. Platz, was das erhöhte Beförderungsent-

gelt fürs Schwarzfahren betrifft. Nur in Tschechien und in den Niederlanden ist Schwarzfahren billiger. Spitzenreiter ist dagegen Belgien, dort müssen Schwarzfahrer bis zu 200 Euro zahlen, in Frankreich sind bis zu 180 Euro fällig.

„Deutschland ist geradezu ein Paradies für Schwarzfahrer, wenn man sich diesen europaweiten Vergleich

anschaut. Und das, obwohl wir eines der dichtesten, besten und damit auch teuersten Nahverkehrssysteme der Welt haben“, so der VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Der Verband setzte sich daher auch verstärkt auf politischer Ebene für die Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes ein. ■

## Ohne Fahrausweis erwischt – und dann?

### Kein Kavaliersdelikt

**Nicht jeder, der bei einer Fahrausweiskontrolle ohne gültigen Fahrschein erwischt wird, ist ein Schwarzfahrer. Immer wieder vergessen Jahres-Abonnenten ihr Ticket. Sie können das Ticket nachträglich vorlegen. Anders sieht es dagegen für echte Schwarzfahrer aus.**

Die Kontrolleure erfassen von allen Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis die persönlichen Daten wie den Namen und die Adresse und überprüfen die Angaben anhand eines Ausweisdokumentes. Jahres-Abonnenten beispielsweise können ihr vergessenes Ticket nachträglich vorlegen. Die Kontrolleure stellen dann einen Beleg aus, mit dem die Fahrgäste im VAG-KundenCenter am Nürnberger Hauptbahnhof den

Fall klären können. Kann der Fahrgast sein JahresAbo vorlegen, wird nur eine Bearbeitungsgebühr von sieben Euro erhoben.

Echte Schwarzfahrer zahlen ab 1. August 2015 60 Euro erhöhtes Beförderungsentgelt. Nur wenn sich jemand überhaupt nicht ausweisen kann, kassieren die Fahrausweisprüfer das Geld gleich bei der Kontrolle. Eine MobiCard kann übrigens nicht nachträglich vorgelegt werden, denn sie ist keine personalisierte Zeitkarte. Unter Umständen wird die Karte zur gleichen Zeit von jemandem anderem genutzt.

Bezahlt ein Schwarzfahrer das erhöhte Beförderungsentgelt nicht und reagiert er auch nicht auf eine Mahnung, schaltet die VAG ein Inkassounternehmen ein. Bleibt die

geforderte Zahlung weiterhin aus, erstattet sie Anzeige. Dies gilt auch, wenn jemand zum dritten Mal beim Schwarzfahren erwischt oder ein Fahrschein manipuliert wurde.

Schwarzfahren ist kein Kavaliersdelikt, sondern erfüllt den Tatbestand der Leistungerschleichung oder sogar des Betruges und ist somit eine Straftat. So kann eine unbedachte Jugendsünde schnell mit einer Vorstrafe enden.

Nebenbei bemerkt: Schwarzfahren ist kein Jugendphänomen und auch nicht abhängig von einer bestimmten sozialen Schicht. Es zieht sich quer durch die Bevölkerung. So ist der Punk mit dem JahresAbo ebenso wenig eine Seltenheit wie der Geschäftsmann ohne Fahrschein. ■

# Zu jeder Zeit, auf jeder Linie: Fahrkarten bitte

## Eingespielte Teams

**Rund 140 Fahrausweiskontrollere sind in den Bussen und Bahnen der VAG im Einsatz. Die VAGmobil hat eine Gruppe von ihnen begleitet.**

Das Türschließsignal ertönt und sechs Kontrolleure unterschiedlichen Alters und Geschlechtes verteilen sich im Zug. Die Türen schließen, die Blicke treffen sich und schon startet die Kontrolle. „Fahrscheinkontrolle. Ihre Fahrschein bitte.“ Die Fahrgäste beginnen, nach ihren Fahrkarten zu kramen, die einen hektisch, die anderen souverän. Ein Mann im Türbereich scheint nichts zu verstehen, als er von einer jungen, sportlich gekleideten Frau nach seinem Ticket gefragt wird. „I don't understand“, antwortet er auf Englisch. Kein Problem für Verena Schmidt (alle Namen geändert), sie wiederholt ihr Anliegen auf Englisch. Doch auch das versteht der Fahrgast nun nicht mehr, jetzt spricht er Spanisch. Dumm nur, dass Verena auch auf Spanisch kontern kann. Er muss aus-

steigen und seine Daten zu Protokoll geben. Die Kontrolleure werden getrennt. Reine Routine. Zwischen Tür und Angel verabreden sie den nächsten Treffpunkt. Mindestens zwei aber bleiben immer zusammen. Schließlich ist das Kontrollgeschäft oft kein Honigschlecken. „Wenn wir zur Arbeit kommen, wissen wir nie, was uns erwartet“, erzählt Hans Müller, ein erfahrener Kontrolleur. „Die meisten Menschen verstehen, dass wir nur unseren Job machen. Viele freuen sich sogar, uns zu sehen, bestärkt es sie doch in ihrer Zahlungsmoral. Eine steigende Zahl reagiert jedoch aggressiv auf uns. Zum Glück sind tätliche Übergriffe nach wie vor selten, aber verbal werden wir häufig übel attackiert. Da muss man sich ein dickes Fell zulegen.“ Verbale Attacken bleiben bei einer Teenagerin aus, die Hans Müller kontrolliert. Sie hat sogar zwei 4er-Tickets in ihrem Geldbeutel, aber kein Streifen davon ist gestempelt. Sie hat folglich keinen gültigen



Ohne Fahrschein in eine Kontrolle zu geraten ist nicht nur unangenehm, sondern kostet bald auch 60 statt 40 Euro.

Fahrausweis. So sieht sie das aber nicht. Schließlich habe sie die Fahrkarten gekauft, allerdings fehle ihr morgens auf dem Weg zur Arbeit die Zeit, diese abzustempeln. Hans Müller geht auf sie ein, nimmt ihre Daten auf und stellt ihr einen Bescheid fürs KundenCentrum aus. „Die Menschen haben die wildes-

ten Ausreden parat und auch wenn's noch so unglaublich ist, sie beharren auf ihrer Version. Wir nehmen unser Gegenüber immer ernst, aber auf jede Diskussion können wir uns nicht einlassen“, resümiert er die Situation. Bei fast jedem Kontrollvorgang auf der Linie U2 an diesem Donnerstag-

vormittag treffen die Kontrolleure auf Menschen ohne gültigen Fahrschein. Jeden ihrer Schritte geben sie in ihr Datenerfassungsgerät ein, sodass ihr Handeln immer nachvollziehbar bleibt. Nach gut drei Stunden ist es Zeit für eine kurze Pause, um danach wieder von Neuem aufzubrechen. ■

## Wer den Kick braucht, soll auch zahlen

### Kontrollen sind gut

**Fahrausweiskontrollen als Service am zahlenden Kunden, künftig 60 Euro erhöhtes Beförderungsentgelt, wenn man erwisch wird, Schwarzfahren als Kick – was sagen die Fahrgäste der VAG zu diesen Themen? Die VAGmobil-Redaktion hat sich umgehört.**

Lisa M. fährt täglich mit der U-Bahn von Fürth in die Nürnberger Innenstadt zur Arbeit. Sie sagt: „Ich finde es gut, dass die Strafe fürs Schwarzfahren erhöht wird, allerdings bin ich mir nicht sicher, ob 60 Euro mehr abschrecken als 40 Euro. Ich empfinde es schon als ungerecht, wenn ich für meine Fahrkarte bezahle und andere nicht. Daher begrüße ich es in jedem Fall, wenn die VAG regelmäßig kontrolliert.“

Dieser Meinung ist auch Martin M.: „Wenn die VAG schon Geld für ihre Verkehrsleistung nimmt, dann sollte sie auch kontrollieren. Sonst kann sie es gleich vergessen. Ein Großteil der Menschen ist nicht unbedingt so veranlagt, dass er freiwillig zahlt. Außerdem finde ich Schwarzfahren unsozial, denn ehrlich gesagt, wenn ich mich an die Regeln halte, erwarte ich das auch von den anderen.“ Der Student an der Erziehungswissenschaftlichen Fakultät in Nürnberg meint darü-

ber hinaus: „Ich hätte es für effektiver gehalten, die Strafe fürs Schwarzfahren gleich auf 100 Euro zu erhöhen, denn dann fängt es an, richtig wehzutun.“

Bei Antje R. ist die Schmerzgrenze durchaus schon bei 50 Euro erreicht: „Das ist für mich eine psychologische Hürde. Ich bin in Düsseldorf, wo ich viele Jahre gelebt habe, selbst mal beim vermeintlichen Schwarzfahren erwisch worden. Da hatte ich meine Monatskarte vergessen, die ich dann zum Glück nachreichen konnte und somit war das keine große Sache. Wer den Thrill des echten Schwarzfahrens braucht, der soll dann auch zahlen, wenn er erwisch wird. Ich kannte in Düsseldorf Leute, die das Schwarzfahren als Kick gesehen haben, und die habe ich dann auch nicht auf meiner Fahrkarte mit Mitnahmeoption mitfahren lassen. Persönlich gekränkt fühle ich mich durch Schwarzfahrer nicht. Das muss jeder selbst wissen, ich bezahle für meine Fahrkarte, weil ich finde, dass es in Nürnberg echt einfach ist, die Öffentlichen zu nutzen – selbst mit Kinderwagen. Das Netz ist gut ausgebaut, das habe ich in anderen Städten schon ganz anders erlebt.“ ■



Lisa M. fährt täglich U-Bahn.



Martin M. wäre für 100 Euro.



Antje R. zahlt gerne für den ÖPNV.

## Beim Busfahrer einsteigen

### Es zahlt sich aus

**Seit August 2006 heißt es für alle Fahrgäste, die mit dem Bus unterwegs sind: Bitte beim Fahrer, Tür 1, einsteigen und den Fahrausweis vorzeigen.**

Eine Maßnahme, die bei einigen Fahrgästen und Fahrern nicht sonderlich beliebt ist: Kostet es doch Mühe, die Fahrkarte aus der Tasche zu kramen, und Zeit, die Fahrkarten zu kontrollieren, wenn man vielleicht schon dem Fahrplan hinterherfährt oder der Andrang besonders groß ist. „Das alles wissen wir“, sagt Jürgen Rauch, bei der VAG für das Controlling rund ums Schwarzfahren verantwortlich, „dennoch ist die Maßnahme sehr effektiv. Wir konnten die Schwarzfahrerquote in unseren Bussen damit um 75 Prozent senken. Wir sind auch nicht päpstlicher als der Papst. Wenn es die

Situation im Fahrbetrieb erfordert, dann öffnen die Fahrer alle Türen. Außerdem schicken wir selbstverständlich auch weiterhin Kontrolleure in die Busse, um unsere Fahrer zum einen bei hohem Fahrgastaufkommen zu unterstützen. Zum anderen, um auch in den Bussen – wie in den Bahnen – Präsenz zu zeigen.“ Die Sichtkontrolle durch die Fahrer ist so erfolgreich, dass inzwischen viele andere Verkehrsbetriebe den Tür-1-Einstieg ebenfalls eingeführt haben. Jürgen Rauch: „Die Fahrausweiskontrolle beim Busfahrer ist so effektiv, dass wir nicht darauf verzichten können. Wir danken allen Fahrgästen, die mit geücktem Fahrausweis einsteigen, und den Fahrern für ihre Mithilfe bei der Einnahmesicherung.“ ■

### Viele Ausreden, kaum gute Geschichten

Echte Schwarzfahrer sind kreativ: Da wäscht die Oma den Fahrausweis mit, frisst der Hund das Ticket, ist die Freundin schwanger, was dazu führt, dass man vergisst, einen Fahrschein zu lösen, hat man Geburtstag und betrachtet die Freifahrt als Geschenk, hat man den Fahrschein verliehen, weiß aber nicht mehr, an wen, oder ist eh nur eine Station gefahren –

nach dem Motto „einmal ist keim-al“. Alle Ausreden helfen jedoch nichts: Wenn kein gültiger Fahrschein vorgezeigt oder nachgefragt werden kann, sind ab 1. August 2015 60 Euro erhöhtes Beförderungsentgelt fällig. Einig sind sich die Kontrolleure der VAG in einem: Neue und wirklich gute Geschichten sind selten wie eine Stecknadel im Heuhaufen. ■

# Wenn Tonscherben Geschichte erzählen

## Rekonstruktionen

**Die Naturhistorische Gesellschaft (NHG) Nürnberg ist mit elf Abteilungen breit aufgestellt. Sie ist einer der größten ehrenamtlich arbeitenden naturwissenschaftlichen Vereine Deutschlands.**

In der Abteilung Vorgeschichte bringt Hans Trauner eigentlich stumme Tonscherben oder Metallstücke zum Sprechen. „Wir wollen archäologische Fundstücke so präsentieren, dass auch Laien etwas damit anfangen können“, erklärt Hans Trauner, im Hauptberuf Personalreferent bei der N-ERGIE. In seiner Freizeit hat er sich der Rekonstruktion vorgeschichtlicher Lebenswelten verschrieben. Um archäologische Funde wie Gebäude, Waffen, Werkzeuge, Schmuck oder Kleidung erfahrbar zu machen, sind originalgetreue Nachbildungen ideale Vermittler. Das größte Problem bei der Rekonstruktion ist oft die Materialbeschaffung. „Für eine Axt brau-

chen wir einen Stamm, der genau so gewachsen ist wie das Originalfundstück“, erklärt er. „Den kann man aber nicht im Baumarkt kaufen.“ Selbst nach vielen Jahren wissenschaftlicher Arbeit ist die handwerkliche Umsetzung der Nachbildung mancher Funde noch schwierig. Sehr viel Hintergrundwissen und handwerkliches Geschick sind nötig. Beides hat Hans Trauner seit fast 25 Jahren bei der NHG perfektioniert. Sein erstes Projekt war die Ausgrabung einer neolithischen Siedlung nahe Ländersdorf. Daraus ist inzwischen ein ganzes Vorgeschichtsdorf geworden. Seither hat er viele Lebenswelten fürs Museum der NHG am Marienortgraben 8 in Nürnberg nachgebaut; und auch in anderen Museen stehen seine Modelle. Sein Hobby hat längst einen festen Platz in der Familie, beispielsweise beim Besuch einschlägiger Museen im Urlaub. ■



Die Abteilung Vorgeschichte rekonstruiert steinzeitliche Lebenswelten.

## Die Kelten kommen

Unter dem Motto „Die Kelten kommen“ feiert die Abteilung für Vorgeschichte des Naturhistorischen Museums in Nürnberg am 28. Juni 2015 ein Museumsfest. Von 10.00 bis 17.00 Uhr zeigen fachkundige Darsteller nicht nur, wie die Menschen damals gekleidet waren, sondern lassen das Leben der Stein- und Bronzezeit sowie der Kelten in rekonstruierten Lebenswelten (siehe Beitrag links) lebendig werden. Um die Zeitabschnitte erfahrbar zu machen, stellen sie Techniken, Trachten und Lebensweisen der lange zurückliegenden Zeiten vor. So gibt es Schmiede- und Schleifarbeiten zu sehen sowie Webvorführungen. Mitmachangebote für die kleinen Gäste runden das Angebot ab. Und selbstverständlich kann man auch kosten, was die Menschen vor vielen tausend Jahren gegessen haben.

@ Mehr Infos: nhg-nuernberg.de ■

# Erfahrungsfeld: Abenteuer für die Sinne

## Wasser erleben

**Das Erfahrungsfeld zur Entfaltung der Sinne in Nürnberg ist als Ausflugsziel der Klassiker, der Menschen jeden Alters Spaß macht und Lerneffekte verspricht.**

Gezielt und konzentriert können hier staunend, spielend und experimentierend alle Sinne geübt und geschärft werden. Gemäß den Ideen des Pädagogen Hugo Kükelhaus ge-

währen über 100 Stationen dem Besucher verschiedenste Erfahrungen: Sie wollen „Hand und Kopf“, Erleben und Erkennen der Natur anregend zusammenführen. Langweilig wird das nie, zumal das Erfahrungsfeld-Team jährlich andere Schwerpunkte setzt. Da neben dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg auch die N-ERGIE seit Jahren zu den Sponso-

ren zählt, ist Wasser traditionell eines der großen Themen. Diesmal wird an über 20 Stationen Wasser erlebbar. So lassen sich in einem Kanal Wellenbewegungen erzeugen und brechen oder im Wasserlabor seine Eigenschaften erforschen.

Haltestelle Wöhrder Wiese, U2, U3 und Straßenbahnlinie 8.

@ erfahrungsfeld.nuernberg.de ■



Gar nicht so einfach, die Bälle auf den Wasserfontänen zu platzieren.

## Sommer, Sonne, Feste feiern

**2015 finden wieder zahlreiche Kirchweih- und Stadtteilfeste statt. Bei Musik und Tanz, einem kühlen Getränk und leckeren Bratwürsten wird in der Stadt und in der Region gefeiert. Hier ein paar Feste zur Auswahl:**

● **Stadtteilfest Gostenhof;** am 27. Juni; bietet: ein buntes Rahmenprogramm für Familien, Kinder und Jugendliche sowie kulinarische Köstlichkeiten aus aller Welt; Haltestelle: Gostenhof, U1.

● **Kirchweih in Kornburg;** von 3. bis 6. Juli; bietet: ein Kirchweihfest in der längsten Fußgängerzone im Nürnberger Süden, bei dem der Brauch des Kärwabaums noch immer eine bedeutende Rolle spielt; Haltestellen: Kornburg Nord/Mitte/Süd/Schleife, Buslinien 51/651, 62 und 93.

● **Südstadtfest;** von 3. bis 5. Juli; bietet: auf dem Ritter-von-Schuh-Platz ein außergewöhnli-

ches Stadtteilfest, mit Musikern aus der ganzen Welt, Kunstaktionen oder einem Soccer-Turnier; Haltestelle: Maffeiplatz, U1.

● **Bürgerfest in Feucht;** von 4. bis 5. Juli; bietet: im Herzen des Marktes Feucht alles, was zu einem Bürgerfest gehört, von Bratwürsten über Bier bis hin zu Fahrgeschäften für die Kleinsten; Haltestellen: Feucht, Ortsmitte, S2 und Regionalbus 678 oder Langwasser Süd, U1 und Regionalbus 603 und 678.

● **Annafest in Forchheim;** von 24. Juli bis 3. August; bietet: zum 175. Mal elf Tage und elf Nächte lang 23 Bierkeller, sechs Musikbühnen und 30.000 Sitzplätze; Haltestellen: Forchheim ZOB, S1 und R2, von dort gibt es einen Bus-Sonderverkehr; Infos unter: alladooch-annafest.de

Einen Überblick aller Kirchweihfeste in und um Nürnberg findet man unter nuernberg.de ■

# Der Fränkische Sommer ist Musik

## Öffentlich fahren

**Die Veranstaltungsreihe Fränkischer Sommer verspricht ab Freitag, 12. Juni bis Samstag, 8. August 2015 wieder einen Sommer voller Musik an kulturhistorisch interessanten Orten.**

Jetzt heißt es schnell handeln, denn der Kartenvorverkauf läuft seit März. Die Frage nach Restkarten lohnt sich aber allemal. Hervorragende Interpreten und brillante Musiker präsen-

tieren ausgesuchte Werke der Barockmusik. Dafür öffnen sich diesmal auch die Türen alter Kirchen in ganz Mittelfranken.

Eine dieser Kirchen ist die Johanniskirche im Herzen von Lauf an der Pegnitz. Erbaut zwischen 1360 und 1370 wurde der Turm der gotischen Kirche in den folgenden Jahrhunderten erhöht und der Innenraum um zwei Stockwerke ergänzt. Sie beherr-

bergt wertvolle Relikte wie beispielsweise ein Kreuz aus dem Jahr 1490. Am 11. Juli 2015 sind hier „I Gusti Diversi“ zu Gast. Der Name ist eine Anspielung auf die Elemente des

französischen und italienischen Barockstils, die im 17. und 18. Jahrhundert miteinander verbunden wurden. Das Ensemble interpretiert Stücke von Georg Philipp Telemann, dem in Paris gefeierten deutschen Vertreter dieses Stils, und den beiden damals weit über die Grenzen Italiens bekannten Violinisten Francesco Maria Veracini und Francesco Geminiani, sowie des Franzosen Jean-Marie Leclair, dessen Concerti und Sonaten in die Nähe der Werke Antonio Vivaldis gerückt werden.

Mit der S-Bahn ist man in 22 Minuten am Bahnhof in Lauf an der Pegnitz und für den Heimweg fährt jede halbe Stunde eine Bahn Richtung Nürnberg. ■



Auch die Pauken fehlen nicht bei Konzerten des Fränkischen Sommers.

# Kleine Paradiese vor der Haustür

## Stadtwanderung

**Kleingärten sind die grüne Lunge unserer Großstadt und erleben derzeit eine wahre Renaissance: Jüngere Städter und Familien mit Kindern entdecken die grünen Ruheoasen neu, von denen es in Nürnberg über 20.000 gibt.**

Ein neu ausgearbeiteter Stadtsparziergang des VGN führt „Vo Gärtla zu Gärtla“ und hat viele Möglichkeiten zur Einkehr parat. Die knapp elf Kilometer lange, gut dreistündige Wanderung im Osten Nürnbergs reicht vom Wöhrder See im Norden, an Valznerweiher und Frankenstadion vorbei, bis hinunter nach Langwasser zum Laubenmuseum. Los geht's ab der Haltestelle Arminiusstraße der Straßenbahnlinie 5. Weiter führt der Spaziergang durch den Tullnau-Park und über den Goldbach. Unterhalb des Bahndammes sind die ersten Kleingärten zu sehen. Das Zelterschloss lohnt einen Abstecher von der Route, ehe dann eine weitere Kleingartenanlage durchquert wird.

An Vorgärten und einigen Gaststätten vorbei sowie über den Johann-Reitenspieß-Platz mit seinen Wasserspielen und blauen Sitzgruppen geht



Idylle in der Stadt: Im Laubenmuseum sind restaurierte Gartenlauben aus den 1920er Jahren zu besichtigen.

es nun in den Wald und zu den Weihern. Am Gelände des 1. FC Nürnberg entlang führt der Weg zwischen dem Stadion und der Kleingartenanlage Zeppelinfeld zur Vereinsgaststätte. Der Langwassergraben kündigt danach den gleichnamigen Stadtteil an, der neben moderner Bebauung mit überraschend viel Grün aufwartet.

Zum Ausklang der Tour bietet die Kleingartenanlage an der Karwendelstraße ein echtes Highlight: Sonntags von 13.00 bis 16.00 Uhr

bekommt man im Laubenmuseum einen lebendigen Einblick in die Gründerzeit der Nürnberger Schrebergärten. Es wird vom Stadtverband der Kleingärtner geführt und ist in Deutschland einzigartig. Zum Museum gehören mehrere Gartenlauben aus den 1920er Jahren, die wieder aufgebaut und restauriert wurden. Gartengeräte, Werkzeug und Mobiliar aus der damaligen Zeit erinnern an das Leben und „Garteln“ an diesen Rückzugsorten.

Nicht weit vom Museum ist der U-Bahnhof Scharfreiterrng der U1 – während der dortigen Bauarbeiten: Langwasser Mitte –, der sich für die Rückfahrt anbietet.

Wie alle VGN-Freizeitipps gibt es auch die Tour „Vo Gärtla zu Gärtla“ kostenlos im VAG-KundenCenter am Nürnberger Hauptbahnhof, in der VGN-Geschäftsstelle in der Rothenburger Straße oder unter vgn.de/freizeit. Dort kann man sich auch die GPS-Daten herunterladen. ■

## Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Für die Gewinne danken wir dem VGN, dem Fränkischen Sommer und dem Amt für Kultur und Freizeit der Stadt Nürnberg:

- 2 x TagesTicket Plus,
  - 3 x 2 Karten für Konzerte des Fränkischen Sommers,
  - 5 Familienkarten für maximal vier Personen für das Erfahrungsfeld zur Entfaltung der Sinne und
  - 3 Familienkarten für das Historische Straßenbahndepot St. Peter.
- Beantworten Sie uns folgende Frage: **Wie viel müssen Schwarzfahrer ab 1. August 2015 als erhöhtes Beförderungsentgelt zahlen?**

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](mailto:presse@vag.de). Nicht teilnehmen können Mitarbeiter der VAG oder deren Angehörige. Einsendeschluss: 16. Juni 2015. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

## Depot St. Peter: Auf Zeitreise mit historischen Fahrzeugen

Von der Oldtimer-Rundfahrt auf den Spuren der historischen Burgringlinie 15 bis hin zu außergewöhnlichen Themenfahrten: Das Programm des Historischen Straßenbahndepots St. Peter hat auch in diesem Sommer wieder viel zu bieten.

Am Sonntag, 7. Juni 2015 führt die monatliche Themenfahrt nach Hammer. Im 13. Jahrhundert erbaut,

zählt die Industrieansiedlung heute zu der ältesten im Nürnberger Raum. Am 5. Juli 2015 geht's dann auf Entdeckungstour nach Gostenhof. In diesem Stadtteil, in dem heute 40 Nationen wohnen, gab es zahlreiche Firmen wie die Ardie-Motorradfabrik, Hopfenhändler oder die Lederer-Brauerei. Neben Kasernen, Kirchen und Schulhäusern befindet sich auch das Gerichtsgebäude mit dem Saal 600 dort.

Das Depot mit seinen wertvollen historischen Fahrzeugen und Sammlungen hat jedes erste Wochenende im Monat von 10.00 bis 17.30 Uhr geöffnet. Dort starten dann stündlich die Oldtimer-Rundfahrten entlang der Burgringlinie. Für die Themenfahrten wird eine Anmeldung unter [vag.de/veranstaltung](http://vag.de/veranstaltung) oder telefonisch unter 0911 283-46 46 dringend empfohlen. ■

## Mit dem VGN auf Tour

### Neue Freizeittipps

**Ob zu Fuß oder mit dem Rad, ob Fränkische Schweiz, Fichtelgebirge oder Oberpfälzer Jura: Zahlreiche neue Freizeittipps des VGN werben für Ausflüge mit dem ÖPNV.**

Viefalt wie noch nie: 16 Wandertipps, ein neuer Ausflug für Familien mit Kindern, zwei praktische Ringbücher für Fahrradtouren sowie zwei Vereins- und Betriebsausflüge bereichern seit diesem Jahr die inzwischen etwa 300 VGN-Tourenvorschläge mit Bussen und Bahnen. Neben bewährten Zielen locken neue Ausflüge, beispielsweise in den Landkreis Lichtenfels, der seit 1. Januar 2015 zum VGN gehört.

Wie wäre es mit einer weiteren Weinfranken-Tour von Bad Winds-

heim nach Uffenheim, die neben dem Natur- oder Stadterlebnis immer auch attraktive Rast- und Einkehrmöglichkeiten bietet? Selbst eine Fährfahrt ohne Fährmann und eine Vulkan-Tour sind geboten.

Die neuen Radtour-Vorschläge widmen sich dem familienfreundlichen Flusstal-Radeln und dem Altmühl-Jura. Um das Fränkische Seenland komplett zu erschließen, sind zu den beiden bisherigen Freizeitbuslinien zwei weitere hinzugekommen: der Altmühlsee-Express und der Kleine Brombachsee-Express, beide wie der Brombachsee-Express mit Fahrradanhänger. Alle vier Linien sind in einem Prospekt zusammengefasst.

© Mehr Infos: [vgn.de/freizeit](http://vgn.de/freizeit) ■

## Wenn Stadtrundfahrt, dann VAG

### Montagsfahrten

**Immer montags macht sich ein Oldtimer auf, die Stadt zu erkunden. Mit an Bord: ein Reiseleiter vom Verein der Nürnberger Gästeführer.**

Pünktlich um 10.00 Uhr erwartet eine Straßenbahn aus den 1960er Jahren am Nürnberger Hauptbahnhof ihre Fahrgäste. Bereits auf der Fahrt zum Doku-Zentrum erzählt der Gästeführer

vieler viel zur Geschichte Nürnbergs. Nach einem kurzen Aufenthalt im Historischen Straßenbahndepot St. Peter führt die Tour über den Plärrer entlang der Stadtmauer, mit Blick auf die Kaiserburg, zum Johannissfriedhof, der bei einem kleinen Rundgang erkundet wird. Im Anschluss bringt die historische Straßenbahn ihre Fahrgäste zum Hallertor. Von hier geht die Führung zu Fuß weiter zum Männleinlaufen an der Frauenkirche. Die Fahrt dauert 90 Minuten, kostet 15,00 Euro für Erwachsene und 11,00 Euro für Kinder. Tickets gibt es im Fahrzeug, in der NÜRNBERG INFO in der Königstraße 93 oder im Internet unter: [vag.de/veranstaltung](http://vag.de/veranstaltung) ■



Mit der Linie 13 erlebt man eine ganz besondere Stadtführung.

## Feiern und Tagen in historischem Ambiente

Für Familienfeste ab 20 Personen oder Betriebsveranstaltungen bietet das Historische Straßenbahndepot St. Peter einen besonderen Rahmen. Die Wagenhalle fasst bis zu 200 Gäste und kann ebenso gemietet werden wie der mit Beamer und Verstärkeranlage ausgestattete Tagungsraum für 60 Personen. Die Bewirtung übernimmt das Team des „Straßaboh-Cafés“.

Zudem lässt sich die jeweilige Veranstaltung mit einer Rundfahrt mit oder ohne Bewirtung verbinden. In den Straßenbahn-Oldtimern von der Kaiserzeit bis in die jüngere Vergangenheit übernimmt ein Schaffner die Betreuung. Auch historische Busse und die moderne VAG-Fahrzeugflotte können gemietet werden. Preise und unverbindliche Anfragen unter: [vag.de/vermietung](http://vag.de/vermietung) ■

# Linie 8 macht Platz für Bauarbeiten

## Ersatzverkehr

Am Montag, 1. Juni 2015, haben entlang der Straßenbahnlinie 8 (Erlenstegen – Tristanstraße) dringend notwendige Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen begonnen. Sie dauern bis Sonntag, 13. September 2015.

„Wir freuen uns, dass wir unseren Kunden künftig mehr Komfort bieten können. Statt der bisherigen dynamischen Haltestelle Tafelhalle bauen wir dort jeweils Haltestelleninseln, die barrierearm gestaltet sind. Der Einstieg wird ebenerdig möglich sein, es gibt Blindenleitstreifen und Warthallen. Die Fahrgäste stehen beim Ein- und Aussteigen nicht mehr auf der Straße“, bringt Michael Richarz, Vorstand Technik und Betrieb, die Neuerungen auf den Punkt. Während der gesamten Bauzeit verkehren zwischen Rathenauplatz und Erlenstegen Ersatz-

busse der Linie E8. Stadtauswärts fahren sie ab der Welslerstraße bis zum Thumenberger Weg eine Umleitung und können daher die Haltestellen Tafelhalle und Ostbahnhof nicht anfahren – alle anderen Haltepunkte werden bedient. Auf dem Rückweg von Erlenstegen zum Rathenauplatz halten die Busse auf direktem Weg an jeder Haltestelle. Vom Rathenauplatz bis zur Tristanstraße fährt die Straßenbahnlinie 8 wie gewohnt. Das ändert sich aber ab Montag, 22. Juni bis zum Ende der Bauzeit am Sonntag, 13. September 2015. Dann wird die Linie 8 auch Richtung Süden, zwischen Rathenauplatz und Tristanstraße, komplett eingestellt. Ab Rathenauplatz Richtung Süden stehen die U-Bahnlinien U2 und U3 zur Verfügung. Zwischen Hauptbahnhof und Wodanstraße bietet sich als Ersatz für



Die Linie 8 bekommt neue Gleise und zwei neue Haltestellen.

die Linie 8 die Straßenbahnlinie 9 (Hauptbahnhof – Doku-Zentrum) an. Für die Haltestelle Scheurlstraße kommen die Haltepunkte Köhnstraße der Buslinie 43 bzw. 44 (Heinemannbrücke bzw. Zerzabelshof Ost – Haupt-

bahnhof) oder die Widalmstraße der Linie 9 infrage. Der Haltepunkt Tristanstraße, nahe am Halt Wodanstraße der Linie 9, wird nicht angefahren. @ Stets aktuelle Informationen gibt es unter: [vag.de/linieninfo](http://vag.de/linieninfo) ■

## U1-Bauarbeiten liegen gut im Zeitplan

Die Bauarbeiten entlang der U-Bahn-Linie U1 gehen zügig voran. Seit dem Baubeginn im März wurde an der Station Langwasser Nord die erste Treppe erneuert und eine Brücke saniert, die zweite Brücke steht im Juni an. Der Weichentausch am U-Bahnhof Messe wurde erfolgreich abgeschlossen. Ab Montag, 20. Juli 2015 beginnt am Scharfreiterrung planmäßig die Generalsanierung. Hier findet bis voraussichtlich 1. November 2015

kein Fahrgastwechsel statt. Die VAG richtet einen Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Scharfreiterrung und Langwasser Mitte ein. Am Scharfreiterrung halten die Ersatzbusse in beiden Richtungen an der gleichnamigen Haltestelle der Buslinie 55 (Langwasser Mitte – Meistersingerhalle), in Langwasser Mitte fahren sie einen Ersatzhalt an. Zusätzlich können Fahrgäste auf die Linie 55 ausweichen. ■

## Gleisbauer starten durch

### Infomöglichkeiten

Mit Beginn des zweiten Halbjahres gehen die Bauarbeiten zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von der bisherigen Endstation in Thon zur künftigen Am Wegfeld in eine neue Phase. Dann stehen vor allem Gleisbauarbeiten an, für die in den vergangenen Monaten die Vorarbeiten gelaufen sind.

Über die Bauarbeiten können sich interessierte Bürger am Mittwoch, 10. Juni 2015, 18.00 Uhr im Gemeindezentrum

St. Andreas / St. Clemens (Cuxhavener Str. 54, 90425 Nürnberg) bei einer Veranstaltung von Vertretern des Verkehrsplanungsamtes, von SÖR und der VAG informieren lassen. Jeden zweiten und vierten Donnerstag im Monat ist von 16.30 bis 18.00 Uhr zudem das Baustellenmobil der VAG am Straßenbahnhalt Thon besetzt. Fachleute beantworten Fragen. @ Stets aktuelle Infos gibt es unter: [vag.de](http://vag.de) ■

## Leserpost

### Beförderungspflicht

Ist die VAG verpflichtet, Fahrgäste grundsätzlich zu befördern? Diese Frage wurde uns in letzter Zeit häufiger gestellt. Ja. Denn der Paragraph 22 des Personenbeförderungsgesetzes legt die sogenannte Beförderungspflicht fest. Wer eine Fahrkarte besitzt, darf mitfahren. Es gibt aber drei Ausschlusskriterien. Erstens: Verstößt ein Fahrgast gegen die geltenden Beförderungsbedingungen, kann er mit sofortiger Wirkung von der Beförderung ausgeschlossen werden. Das ist der Fall, wenn er durch sein Verhalten eine Gefahr für die Sicherheit oder die Ordnung des Fahrbetriebes und damit die anderen Fahrgäste darstellt. Beispielsweise wegen Alkohol- oder Drogeneinflusses, des unerlaubten Mitführens von Waffen oder von unverhältnismäßig großen Gegenständen. Zweitens: Wenn die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen nicht möglich ist. Zum Beispiel, wenn ein Fahrrad keinen Platz mehr hat. Kinderwagen oder Rollstühle haben Vorrang. Drittens: Der Paragraph 22 tritt nicht in Kraft bei höherer Gewalt wie Streik oder Unwetter. Wenn die VAG im Störungsfall Ersatztaxis oder -busse einsetzt, dann ist das Service, aber keine Pflicht. ■

### Leserpost

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

## Für Schüler, Auszubildende und Studenten

Mit dem günstigen FerienTicket geht immer was: Ferien-Spaß vom **1. August – 14. September 2015** mobil nach Lust und Laune!

verbundweit **30,50 €**

Gültig Mo.–Fr. ab 9 Uhr, am Wochenende rund um die Uhr  
Ab 20. Juli erhältlich!

Zum Start des VGN-Onlineshops: **10 % Rabatt** aufs FerienTicket – als Print- oder HandyTicket! [shop.vgn.de](http://shop.vgn.de)

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

[www.vgn.de/ferienticket](http://www.vgn.de/ferienticket)

## 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, Fußgängergergeschoß

Montag bis Freitag 7.30–19.00 Uhr

Samstag 9.00–14.00 Uhr

Wegewesend in Nürnberg

## 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](mailto:service@vag.de)
- **Internetadressen:** [www.vag.de](http://www.vag.de)  
[www.nuernbergmobil.de](http://www.nuernbergmobil.de)  
[www.coolrider.de](http://www.coolrider.de)  
[www.vgn.de](http://www.vgn.de)

## Impressum

**Herausgeber:** VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

**Verantwortlich/Redaktion:** VAG Unternehmenskommunikation: Elisabeth Seitzinger (CvD)

**Redaktionsbeirat:** VAG Marketing Hermann Klodner

**Koordination:** Karin Müller, Nürnberg

**Redaktionelle Mitarbeit:** Gerd Fürstenberger, Barbara Lohss, Susanne Jerosch, Yvonne Müller, Elisabeth Seitzinger

**Fotos:** Frank Boxler, Claus Felix, Torsten Hönig, Kurt Hüttinger GmbH & Co. KG, Thomas Kübler VAG, Naturhistorische Gesellschaft Abteilung für Vorgeschichte, Peter Roggenthin, Gerhard Zuber VGN

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

**Layout/Produktion:** Stefanie Deiß, Mediengestalterin

**Auflage:** 38.000 Exemplare – gedruckt auf fast holzfreiem Papier

**Redaktionsschluss:** 18. Mai 2015

**Erscheinungstermin:** 2. Juni 2015

© 2015 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg