



Mit der VAG zur Weihnachtskrippe im Tiergarten

VAGmobil

Kundeninformation der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

4 2010

Gut und stimmungsvoll durch den Advent

VAG-Adventspaket

Die VAG gestaltet die Adventszeit für ihre Fahrgäste wieder so angenehm wie möglich. Das VAG-Adventspaket reicht von mehr Fahrten bis zu Oldtimertouren, vom Gepäckwagen bis zur Begleitung des Nürnberger Christkinds.

An den Adventswochenenden, wenn Tausende in die Innenstadt strömen, um Weihnachtsgeschenke zu besorgen, verstärkt die VAG ihr Fahrtenangebot. Auf der U1 fahren samstags von 9.00 bis 14.00 Uhr zwischen Gostenhof und Messe alle drei bis vier Minuten Züge, zwischen 14.00 und 20.00 Uhr gilt das sogar bis Langwasser Süd. An den Sonntagen verkehrt die U1 von 13.00 bis 18.30 Uhr zwischen Gostenhof und Messe alle fünf Minuten. Und auch an Heiligabend fährt die U1 zwischen 10.00 und 14.00 Uhr zwischen Gostenhof und Hasenbuck mindestens alle vier Minuten.

Zum Service der VAG gehört auch dieses Jahr wieder der VAG-Gepäckwagen: In dem umgebauten Straßen-



Service fürs Christkind: Harald Meyer, Michael Sauerbeck und Ralf Kühnel (v. l.) fahren es zu seinen Terminen.

bahnwagen neben der Nürnberger Lorenzkirche können Taschen und Pakete noch bis einschließlich 23. Dezember für einen Euro zur sicheren Aufbewahrung abgegeben werden. Für Abo-Kunden der VAG ist dieser Service sogar kostenlos.

Stadtrundfahrten der besonderen Art bietet die VAG auch dieses Jahr wieder gemeinsam mit den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. an: Von Donnerstag bis Sonntag laden weihnachtlich geschmückte Oldtimer zur nostalgischen Fahrt bei

Glühwein und Lebkuchen ein. Erstmals im Advent gibt es jeweils montags Stadtführungen mit Gästeführern in einer historischen Straßenbahn. Unter dem Motto „Nürnberg auf Schienen erleben“ bekommt man ganz neue Perspektiven. ■

Kein Alkohol in Bussen und Bahnen

Appell an Verständnis

Künftig soll in Bussen und Bahnen sowie in den Verteilerebenen der U-Bahn ein Konsumverbot für Alkohol gelten.

Die Neuregelung orientiert sich an den städtischen Satzungen, die den öffentlichen Konsum alkoholischer Getränke innerhalb der Stadtmauern stark einschränken und in öffentlichen Parks untersagen. Ein entsprechender Passus wird in die Hausordnung der VAG aufgenommen. Die Regelung gilt für alle Linienfahrzeuge, nicht

aber für angemietete Fahrten oder die Glühweinfahrten.

Zunächst informiert die VAG über das Alkoholkonsumverbot. Je nachdem können weitere Maßnahmen ergriffen werden. Der Konsum alkoholfreier Getränke sowie das Essen sind weiterhin erlaubt, allerdings bittet die VAG die Fahrgäste, dazu beizutragen, dass die Fahrzeuge und Anlagen sauber bleiben.

„Jeder, der Alkohol getrunken hat, kann selbstverständlich weiterhin mit

der VAG nach Hause fahren“, stellt Tim Dahmann-Resing, Geschäftsleiter Planung, Marketing und Vertrieb der VAG, klar. „Voraussetzung ist aber wie bisher auch, dass angetrunkene Fahrgäste andere nicht belästigen.“ Solche Fahrgäste werden bereits heute von der Beförderung ausgeschlossen bzw. des Platzes verwiesen. Aber, und hier hakt der technische Vorstand der VAG, Dr. Rainer Müller, ein, die Entwicklung der vergangenen Jahre habe die Thematik verschärft. Insbesondere Jugendliche trinken heute in der Öffentlichkeit und hier eben auch in Bussen und Bahnen. Die überwiegende Mehrzahl der Fahrgäste empfinde dies als unangenehm oder fühle sich unsicher, wenn ganze Gruppen lautstark die Flaschen kreisen lassen, so Müller. „Beim Alkoholkonsum handelt es sich zwar um ein gesamtgesellschaftliches Problem, das wir sicherlich nicht lösen, aber wir sind betroffen und wollen mit Blick auf die Mehrzahl unserer Kunden aktiv werden.“ ■

Mobiler Ticketkauf

Das Projekt „HandyTicket Deutschland“ startet bundesweit durch. Nach erfolgreicher Pilotphase ging der mobile Ticketkauf im November auch im VGN in den Regelbetrieb – mit neuen Möglichkeiten und einem preislichen Vorteil: Die Einzelfahrkarte gibt es jetzt zum günstigeren Streifenkarten-Fahrpreis. Die nötige Software wird nach der Anmeldung an das Handy gesendet. Neben dem bisherigen Java-Programm gibt es nun auch eine iPhone-App und den Kauf über Mobile Web unter mobil.handyticket.de/vgn. Einzelfahrkarten oder TagesTickets Solo bzw. Plus erscheinen binnen Sekunden auf dem Display und sind sofort gültig. Die Bezahlung erfolgt über Lastschrift, Kreditkarte oder Prepaid-Konto.

Wer sich noch bis Ende des Jahres auf der Seite www.vgn.de/handyticket registriert und mindestens 18 Jahre alt ist, kann an einem Gewinnspiel teilnehmen. Als Hauptpreise winken zwei Smartphones Nokia C7. ■



Kein Alkohol bei der VAG: Bilder wie diese sollen bald Vergangenheit sein.

Topthema

Umweltschutz: ein wichtiges Unternehmensziel S. 4

Busse und Bahnen schonen die Umwelt. Doch ist der Umweltschutz auch intern im Unternehmen VAG fest verankert? „Die VAG will Ressourcen schonen und Emissionen senken. Nachhaltigkeit ist deshalb seit Jahren fester Bestandteil der VAG-Strategie“, sagt Vorstand Dr. Rainer Müller. Das fängt beim Fuhrpark an und geht bis hin zur mustergültigen Gestaltung von Betriebshöfen.

Inhalt

Bericht

Bürger möchten Vorrang für den ÖPNV Marktforschung S. 2

Ein breites und gutes Angebot für Mobilität Tarife 2011 S. 2

Reportage

Das Ziel: alle Busse und Bahnen im Einsatz Herausforderung S. 3

Wünsche und Notwendigkeiten unter einem Hut Computergestützt S. 3

Unterhaltung

Mit Bus und Bahn ins Theater und sparen Dank KombiTicket S. 6

Streifzug durch die Siebziger Industriemuseum Lauf S. 6

Freizeit

Am Wasser entlang den Winter genießen Der alte Kanal S. 7

Glühweinfahrt im Advent Mit Oldtimern S. 7

Service

Fahrgastwechsel: mit Disziplin zum dichten Takt Ein- und Aussteigen S. 8

Sicher durch den Winter VAG-Winterdienst S. 8

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,
 2010 war für die VAG geprägt von den alltäglichen Anforderungen. Das Hauptaugenmerk beim Leistungsangebot liegt neben Effizienz und Sicherheit auf der Zufriedenheit der Kunden. Dass wir auf einem guten Weg sind, hat die aktuelle Marktforschungsstudie belegt. Wir wollen auch künftig für Sie, liebe Leserinnen und Leser, attraktiv bleiben, wollen Sie als Fahrgäste behalten und wünschen uns, dass Sie noch häufiger mit uns fahren. Deshalb investieren wir regelmäßig in unser Netz und unsere Anlagen, entwickeln unsere Angebote und Dienste für Sie weiter.
 Herzlichen Dank all jenen, die sich an der Lesenumfrage der VAGmobil

beteiligt haben. Wir sind auf die Ergebnisse im Detail gespannt und werden Sie 2011 darüber informieren. Wir können aber jetzt schon feststellen, dass die VAGmobil insgesamt gut ankommt und von Ihnen gerne gelesen wird. Wir danken Ihnen für Ihr Interesse, für die rege Nutzung unserer umweltschonenden Busse und Bahnen und hoffen, dass Sie uns die Treue halten. Wir wünschen Ihnen eine besinnliche Adventszeit, frohe Feiertage und einen guten Start ins nächste Jahr. Auf Neuigkeiten freuen dürfen Sie sich in jedem Fall, denn die U3 wächst im Norden ab Dezember 2011 um zwei Bahnhöfe.

Ihr VAG-Vorstand

Frohe Festtage wünschen die Vorstände der VAG Dr. Rainer Müller, Josef Hasler, Herbert Dombrowsky und Karl-Heinz Pöwerlein (von links).

Bürger möchten Vorrang für den ÖPNV

Marktforschung
 Seit 1989 untersucht die VAG die Mobilität der Nürnberger und deren Einstellung zum Verkehr in ihrer Stadt. Das Institut Socialdata, das für die VAG die Erhebungen durchführt, konnte in den letzten Jahren eine erfreuliche Entwicklung pro ÖPNV beobachten.
 Bei einem Konflikt in der Verkehrsplanung wünschten sich 91 Prozent der Befragten eine Lösung, die den ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt. 2009 hätten 84 Prozent dem ÖPNV Vorrang gegeben. Seit 2004, damals lag der Wert bei 77 Prozent, steigt der Anteil stetig. In den 1990er Jahren bis 2004 verlief die Entwicklung zugunsten des ÖPNV, immer mehr wollten den Individualverkehr bevorzugt sehen. Inzwischen sollten nach Ansicht der Nürnberger auch der Fahrradverkehr und die Fußgänger Vorrang bekommen. 2010 erhielt damit die umweltorientierte Verkehrsplanung die höchste Zustimmung seit 1989.
 Kein Wunder: Schließlich sind 79 Prozent der Nürnberger mit dem ÖPNV

Bei der Verkehrsplanung erhalten Busse und Bahnen oft Vorrang.

zufrieden. Eine deutliche Steigerung gegenüber der Stimmung Anfang der 1990er Jahre: 1992 waren es nur 50 Prozent der Befragten. Gute Noten erhält auch die VAG: 96 Prozent äußerten sich positiv über das Verkehrsunternehmen, insgesamt erhielt sie dieses Jahr wie auch 2009 und 2008 die Durchschnittsnote 2,3. Der schlechteste Wert lag in den 1990er Jahren bei 2,8. Übrigens: Die

Nürnberger haben im Schnitt jeden Tag 2,8 Wege. Wie im Vorjahr wurde für 22 Prozent dieser Wege der ÖPNV gewählt. 1989 waren es noch 19 Prozent. Die restlichen Wege werden zu 44 Prozent mit dem Auto oder dem motorisierten Zweirad, zu elf Prozent mit dem Fahrrad und zu 23 Prozent zu Fuß zurückgelegt. Zum Einkaufen in die Innenstadt fahren 57 Prozent mit Bussen und Bahnen. ■

Neue Stromanlagen

Damit der U-Bahn-Betrieb weiterhin allen Anforderungen gewachsen ist, muss regelmäßig investiert werden. Das gilt auch für die Anlagen der Energieversorgung. Von 1968 bis 1972 wurde die erste U-Bahn-Strecke Nürnbergs zwischen Bauernfeindstraße und Langwasser Süd gebaut. Die Anlagen der Energieversorgung sind nun seit über 40 Jahren im Einsatz. Dabei fahren die U-Bahnen heute einen viel engeren Takt als 1972. Dem sind die alten Anlagen nicht mehr gewachsen. Von Mai 2011 bis 2013 werden daher auf dem Südast der U1 die Fahrstromanlagen sowie weitere Einrichtungen der Stromversorgung erneuert. Außerdem erhält die Strecke moderne Energiespeichersysteme, damit die beim Bremsen gewonnene Energie der U-Bahnen nicht verloren geht. Die Arbeiten werden vom städtischen U-Bahn-Bauamt und von der VAG ausgeführt. Seit September laufen bereits die Vorbereitungen an der Endstation Langwasser Süd. Das Schöne: Die Fahrgäste bekommen von den Arbeiten kaum etwas mit, da der Großteil der Bauarbeiten hinter verschlossenen Türen in den Technikräumen der U-Bahnhöfe durchgeführt wird. ■

Ein breites und gutes Angebot für Mobilität

Tarife 2011
 Zum 1. Januar 2011 muss der VGN seine Tarife anpassen, um trotz steigender Betriebskosten auch weiterhin das sehr gute Fahrten- und Serviceangebot beibehalten zu können. Im Durchschnitt erhöhen sich die Fahrkartenpreise um rund drei Prozent.
 Bei den Einzelfahrkarten für Erwachsene erhöht sich in der Preisstufe 2 für Nürnberg, Fürth und Stein der Preis um zehn Cent auf 2,10 Euro. Im Stadtgebiet Fürth, Preisstufe K, können die bisherigen Preise für Einzelfahrkarten beibehalten werden. Die Kosten für die bislang sehr günstigen TagesTickets steigen etwas: Jeweils 20 Cent mehr kosten das TagesTicket Solo in den Preisstufen 2 und K sowie das TagesTicket Plus in dem gleichen Gültigkeitsbereich, das dann 7,00 Euro kostet. Die 10er-Streifenkarte für Erwachsene in der Tarifstufe 2 wird mit 9,40 Euro rund zwei Prozent teurer. Die MobiCards der Tarifstufen K und 2 kosten im neuen Jahr zwischen 60 Cent (7-Tage, Tarifstufe K) und 3,50 Euro (31-Tage, Tarifstufe 2) mehr. Uneingeschränkte Mobilität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bieten die verschiedenen Abo-Varianten, die zwischen 2,7 und 2,9 Prozent teurer werden. ■

Fahrkartenpreise im Vergleich		alt	neu
Einzelfahrkarte Erwachsene	Preisstufe K	1,60 €	1,60 €
	Preisstufe 2	2,00 €	2,10 €
Einzelfahrkarte Kinder	Preisstufe K	0,80 €	0,80 €
	Preisstufe 2	1,00 €	1,00 €
TagesTicket Solo	Preisstufe K*	3,20 €	3,40 €
	Preisstufe 2	4,00 €	4,20 €
TagesTicket Plus	Preisstufe 2	6,80 €	7,00 €
5er-Streifenkarte Erwachsene	Preisstufe K	6,40 €	6,80 €
	Preisstufe K	3,20 €	3,40 €
10er-Streifenkarte Erwachsene	Preisstufe 2–10	9,20 €	9,40 €
	Preisstufe 2–10	4,60 €	4,70 €
Solo 31 (persönliche 31-Tage-Karte)	Tarifstufe K*	34,20 €	35,20 €
	Tarifstufe 2	54,40 €	55,90 €
7-Tage-MobiCard	Tarifstufe K*	11,10 €	11,70 €
	Tarifstufe 2	17,70 €	18,70 €
31-Tage-MobiCard	Tarifstufe K*	38,00 €	39,90 €
	Tarifstufe 2	60,40 €	63,90 €
9-Uhr-MobiCard (gültig ab 9.00 Uhr)	Tarifstufe K*	30,10 €	31,60 €
	Tarifstufe 2	48,10 €	50,50 €
Abo 3 (3-MonatsAbo, pro Monat)	Tarifstufe K*	32,40 €	33,40 €
	Tarifstufe 2	51,50 €	53,00 €
Abo 6 (6-MonatsAbo, pro Monat)	Tarifstufe K*	30,60 €	31,50 €
	Tarifstufe 2	48,70 €	50,00 €
JahresAbo (pro Monat)	Tarifstufe K*	25,30 €	26,00 €
	Tarifstufe 2	43,00 €	44,20 €
JahresAbo Plus	Tarifstufe K*	27,70 €	28,50 €
	Tarifstufe 2	47,10 €	48,40 €
9-Uhr-JahresAbo (mit Ausschlusszeit, gültig ab 9.00 Uhr, pro Monat)	Tarifstufe 2	34,60 €	34,60 €
	(nur Tarifzonen 100/200)		
Tickets für Schüler, Azubis pro Woche	Tarifstufe K*	8,60 €	8,90 €
	Tarifstufe 2	13,70 €	14,10 €
	Tarifstufe K*	25,70 €	26,50 €
	Tarifstufe 2	40,90 €	42,20 €
pro Monat			

* Gilt nicht in Nürnberg und Stein.
 Die neuen Preise gelten ab 1. Januar 2011.

Fahrplanwechsel

Der Wechsel auf den Jahresfahrplan 2011 am Sonntag, 12. Dezember 2010 enthält kleine Anpassungen des Angebots. Im Busverkehr stimmt die VAG die An- und Abfahrtszeiten, soweit möglich, auf die neuen Fahrzeiten der S-Bahnen ab. Das wirkt sich auch auf Linien aus, die nicht mit S-Bahnen verknüpft sind. Die Linie 58 fährt die Stadtteile Werderau und Marterlach versuchsweise von 20.00 bis 24.00 Uhr alle 40 Minuten als Linientaxi an. Für den Schulverkehr richtet die VAG eine Busverbindung von Brunn nach Winkelhaid ein. Wegen geringer Nachfrage wird die Direktverbindung von Nürnberg zum Bahnhof Allersberg durch die OV-Buslinie 651 aufgegeben. Die Busse enden dann in Schwand. In Fürth wird die Linie 177 werktags von der und zur Europaallee künftig über die Haltestellen Karl-Martell-Straße und Schieräckerstraße geführt. Die auf dieser Linie kaum genutzte Haltestelle Brandenburger Straße wird geschlossen. Gute Nachrichten für Johannis: Die Straßenbahnlinie 6 fährt ab 12. Dezember 2010 wieder vom Doku-Zentrum zum Westfriedhof. Die Bauarbeiten in Johannis sind dann abgeschlossen. ■

Das Ziel: alle Busse und Bahnen im Einsatz

Herausforderung

Als Armin Mehrbach um 3.45 Uhr seinen Dienst im Busbetriebshof Schweinau antritt, ist er gleich gefordert: In der Nacht hat sich ein Busfahrer bei der zentralen Serviceleitstelle der VAG krank gemeldet. Der Sachbearbeiter muss sofort für Ersatz sorgen. Schließlich sollen den Fahrgästen auch frühmorgens alle Verbindungen zur Verfügung stehen.

Bis 6.00 bzw. 9.00 Uhr hat er für solche Fälle zwei bis drei Fahrer im Betriebshof in Reserve. Später kann er – etwa im Falle eines Unfalls oder einer plötzlichen Erkrankung – von den Servicediensten am Plärrer kurzfristig Mitarbeiter als Ersatz bekommen. „Wenn es gar nicht anders ginge, würde ich auch selbst losfahren, damit wir im Plan bleiben“, sagt Mehrbach, der wie seine Kollegen ausgebildeter Busfahrer ist.



Renate Dengler vor Dienstplänen

Werktags rücken zwischen 4.15 und 7.00 Uhr allein aus dem Betriebshof Schweinau 115 Busse aus. Über den Tag verteilt gibt es 200 Dienste, die besetzt werden müssen. Ein Fahrer nach dem anderen macht seinen Haken auf dem Ausrückblatt, das die Sachbearbeiter am Vortag erstellen und während des Tages genau verfolgen. Fehlt ein Haken, muss den Dienst sofort ein anderer Kollege besetzen. Auf die Gesamtmenge der Dienste bezogen, kommt das zwar selten vor, aber es vergeht auch kaum ein Tag, an dem nicht kurzfristig und schnell gehandelt werden muss.

Geben und Nehmen

Die 14-tägige Vorplanung übernehmen Disponenten wie Peter Jakl im Bus- und Georg Johrend im Schienenbereich. Sie sorgen bei länger währenden Krankheiten oder auch dann, wenn sogenannte Springer, die normalerweise dem Fahrdienst zur Verfügung stehen, in anderen Abteilungen der VAG gebraucht werden, vorausschauend für Ersatz. „Es ist ein Geben und Nehmen bei uns“, sagt Jakl. „Möchte ein Fahrer einmal kurzfristig einen freien Tag, gelingt es fast immer, Dienste zu tauschen.“ Das bestätigt Busfahrer Werner Kleeemann: „Die Kollegen erfüllen unsere Wünsche, wenn es keinen Engpass gibt, und sorgen auch dafür, dass



Dank der Zusammenarbeit und Flexibilität der Mitarbeiter ist auf das Fahrtenangebot der VAG Verlass.

wir die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten.“ U-Bahn-Fahrer Oliver Nöh fragt am gleichen Morgen im Schienenbetriebshof Maximilianstraße bei seiner derzeitigen Sachbearbeiterin Birgit Gittel an, ob er nicht statt des kommenden Montags den Dienstag freibekommen könne: Am Dienstag beginnt seine Frau wieder zu arbeiten und er würde sich gern um den zweieinhalbjährigen Sohn kümmern. Es klappt problemlos, weil, so Birgit Gittel, „der Dienstag nicht so problematisch ist und wir am Montag ohnehin noch offene Dienste zu be-

setzen haben.“ Erleichtert wird der Dienstaustausch, weil es Fahrer gibt, die sowohl eine Lizenz für die U-Bahn als auch für die Straßenbahn haben und somit beides fahren können. Bei der „Schiene“ müssen die Disponenten und Sachbearbeiter ständig einen Ausgleich zwischen U-Bahn und Straßenbahn schaffen. „Wir teilen unser Personal vorab nach einer durchschnittlichen Zahl voraussichtlich zu besetzender Dienste ein“, erläutert Disponent Georg Johrend. „Ist deren Zahl dann beispielsweise bei der Straßenbahn unter dem Schnitt, bei der U-Bahn – etwa wegen

einer Schulung – aber darüber, wechseln ‚doppelseitige‘ Fahrer kurzfristig vom Straßenbahn- zum U-Bahndienst oder umgekehrt.“ Da es Mitarbeiter gibt, die sowohl Bus als auch Straßenbahn oder sogar alle drei Verkehrsmittel fahren können, ist zudem ein Personalaustausch über die Betriebshöfe hinweg möglich. Das erhöht die Flexibilität des Betriebs bei niedrigeren Grundkosten, erfordert aber von den Mitarbeitern ebenfalls Flexibilität. Letztlich dient alles dem Wohl der Kunden, die so sicher sein können, dass Busse und Bahnen zuverlässig kommen. ■

Lenk- und Ruhezeiten

Nur ausgeruhte Fahrer bringen die Konzentration und Gelassenheit auf, die nötig ist, um die Fahrgäste sicher ans Ziel zu bringen. Deshalb gelten bei der VAG strikte Lenk- und Ruhezeiten: Die Tagesruhezeit zwischen zwei Diensten muss mindestens zehn Stunden betragen; und so kurz darf sie bei Busfahrern höchstens dreimal in einer Dienstwoche sein. Die Wochenruhezeit – bei anderen Arbeitnehmern das Wochenende – beträgt 45 Stunden. Diese darf einmalig um maximal neun Stunden unterschritten werden, wenn binnen drei Wochen ein Ausgleich geschaffen wird.

Nach einer Arbeitszeit von höchstens sechs bzw. einer reinen Lenkzeit von maximal viereinhalb Stunden muss mindestens eine halbe Stunde Pause folgen. Der Aufenthalt an Endhaltestellen gilt als Arbeitszeit. Beim Bus machen Wende- und Standzeiten etwa ein Fünftel der Arbeitszeit von Montag bis Freitag aus. ■

Dienstplan: Wünsche und Notwendigkeiten unter einem Hut

Computergestützt

Gar nicht so einfach: Für einen Dienstplan gilt es jede Menge betrieblicher Anforderungen sowie Wünsche von rund 900 Fahrern unter einen Hut zu bekommen. Das Grundgerüst dafür ist der Wagenumlaufplan, der wiederum das Fahrplanangebot auf die einzelnen Fahrzeuge herunterbricht. Dienstplaner Peter Schlerf hat vor sich auf dem Bildschirm waagrechte Linien, die die sogenannten Kurse der einzelnen Busse symbolisieren, vom Ausrücken bis zum Einrücken des jeweiligen Wagens. Senkrechte Striche auf diesen Linien zeigen ihm, wann und wo der Fahrer des jeweiligen Fahrzeugs abgelöst werden kann. „Meine Aufgabe ist es, die Kurse so aufzuteilen und mit anderen Kursen zu verbinden, dass eine vorgeschriebene Zahl an Diensten entsteht und dabei kein Teilstück der Kurse unberücksichtigt bleibt.“ Zur Auswahl stehen ihm Früh-, Mittel-, Spät-, Nacht-, geteilte Dienste

und Kurzdienste. Zu berücksichtigen sind in dem komplizierten Puzzle aber auch die gesetzlich bzw. tariflich vorgeschriebenen Pausen-, Lenk- und Ruhezeiten. Die Wegezeit beim Wechsel auf ein anderes Fahrzeug sollte gering, der Dienst nicht zu eintönig und die reine Arbeitszeit möglichst nah am Schnitt sein, der im Busbetrieb 7,42 Stunden beträgt.

Dienste fair verteilen

Alle Fahrer sollten die verschiedenen Diensttypen – die sich vor allem in der Gesamtlänge und den Pausen unterscheiden – im gleichen Umfang in bestimmten Planungsperioden zugeteilt bekommen. Darauf achten die Disponenten. Die geteilten Dienste mit einer Pause von mehr als zwei Stunden hat die VAG so weit wie möglich beschränkt. Im Nürnberger Busverkehr machen sie zehn Prozent aller Dienste aus, denn vermeiden lassen sie sich nicht ganz. „Das

wird klar, wenn man sich vor Augen führt, dass wegen der erhöhten Nachfrage im Berufsverkehr morgens und nachmittags viel mehr Fahrzeuge und Fahrer im Einsatz sein müssen als zum Beispiel zwischen 9.00 und 12.00 Uhr“, erklärt Peter Schlerf, der selbst ausgebildeter Busfahrer ist. Jeder Fahrer hat zwei der sehr langen Dienste pro Monat. Trotz aller Anforderungen und Vorgaben können die

Fahrer in Nürnberg aber auch selbst Einfluss auf ihren Dienstplan nehmen. Möglich macht dies eine Software, in der die Fahrer ihre bevorzugten Arbeitszeiten und freien Tage eingeben. An einem Tag erfolgt dann der Schnitt. Dann berechnet das System für jeden Fahrer die Dienste. Zu rund 70 Prozent können deren Wünsche erfüllt werden, der Rest wird dann zugeteilt. ■



Dienstplaner Peter Schlerf muss viele Anforderungen berücksichtigen.

Umweltschutz: ein wichtiges Unternehmensziel

VAG-Strategie

Busse und Bahnen schonen die Umwelt, so viel ist klar. Doch wie sieht es eigentlich intern bei der VAG mit dem Umweltschutz aus? „Nachhaltigkeit ist seit Jahren ein fester Bestandteil der VAG-Strategie. Wir wollen weniger Ressourcen verbrauchen und weniger Emissionen erzeugen“, sagt Vorstand Dr. Rainer Müller. Das fängt beim Fuhrpark an und geht über die Entwicklung ökologischer Technologien der Systeme Bus, U-Bahn und Straßenbahn bis hin zur mustergültigen Gestaltung von Betriebshöfen und Werkstätten. Selbstverständlich ist der Umweltschutz in der Organisation des Unternehmens fest verankert. Seit rund 20 Jahren gibt es einen Umweltschutzbeauftragten und seit etwa 15 Jahren ein Umweltmanagementsystem, das die unternehmensweit gültigen Umweltschutz-Richtlinien zusammenfasst. „Wir tun alles für eine lebenswerte Stadt“, ist Klaus Müller überzeugt. Der Koordinator Umweltschutz hat alle Umweltschutzmaßnahmen bei VAG und N-ERGIE im Blick. Er und seine Kollegen beraten und klären über gesetzliche Anforderungen auf. Darüber hinaus ergreifen sie die Initiative, um den

Umweltschutz zu optimieren. Sie kontrollieren außerdem, ob gesetzliche Vorschriften korrekt umgesetzt werden, und berichten dem Vorstand.

Große Sensibilität

„Bei der VAG ist eine sehr große Sensibilität für die Umwelt vorhanden“, fasst Klaus Müller seine Erfahrungen zusammen. „Die jährlichen Umwelt-Audits sind für die Kollegen ein willkommenes Instrument, eventuell vorhandene ‚betriebsblinde Stellen‘ aufzupolieren.“ Dabei wird zum Beispiel geprüft, ob bei technischen Anlagen die notwendigen Untersuchungen durchgeführt wurden oder bestimmte Stoffe ausreichend gekennzeichnet sind. Es werden aber auch Empfehlungen zur Abfallbeseitigung oder zum Naturschutz gegeben, wie die Anbringung eines Nistkastens für Fledermäuse. „Es sind oft nur Kleinigkeiten, aber in der Summe bewirken sie viel für den Umweltschutz“, bestätigt Klaus Müllers Kollege, der Abfall- und Gewässerschutzbeauftragte Josef Großner.

Den Vorschriften des Gesetzgebers ist die VAG oft Jahre voraus. Insgesamt erfüllen zwei Drittel der Busse im Linienbetrieb die anspruchsvollen EEV-



Grüne Dächer sind gut fürs Kleinklima. Hier das Dach der Straßenbahnwerkstatt in der Heinrich-Alfes-Straße.

oder Euro-5-Abgasnormen. Die automatischen U-Bahnen sind ökologisch ebenfalls vorbildlich. Dank der optimierten Fahr-, Beschleunigungs- und Bremsvorgänge verbrauchen sie weniger Energie als konventionell gesteuerte Fahrzeuge. Der Straßenbahnbetriebshof Heinrich-Alfes-Straße wurde wegen seiner ökologischen Effizienz sogar als Musterbetriebshof eingestuft. Beim Bau 2003 wurden bereits die heutigen Energiestandards für Neubauten eingehalten.

Für Klimaschutz, Luftgüte und Lärminderung ist ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs von großer Bedeutung.

Klimaschutzfahrplan

Laut Klimaschutzfahrplan der Stadt Nürnberg übersteigen die absoluten CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs die Werte des ÖPNV nahezu um das Neunfache. „Im VAG-Verkehr ist noch eine wei-

tere Steigerung in Höhe von circa zehn Prozent der Fahrleistungen denkbar, was eine Umschichtung von etwa 50 Millionen Personenkilometern und eine Reduktion in Höhe von 6.000 Tonnen CO₂ pro Jahr zur Folge hätte“, heißt es dazu im Klimaschutzfahrplan 2010/2020. Die VAG stellt sich dieser Aufgabe, wie Vorstand Dr. Rainer Müller bestätigt: „Es gehört zu unseren wichtigsten Unternehmenszielen, natürliche Lebensgrundlagen zu erhalten.“ ■

Platz für Fotovoltaik und Dachgrün

Ideale Kombination

Für die VAG ist es nicht die erste Fotovoltaikanlage, aber die erste in Kombination mit einem begrünten Dach: Bis Ende des Jahres sollen die Fotovoltaikmodule auf dem Dach des Gebäudes in der Maximilianstraße ans Netz gehen.

„Umweltverträglichkeit spielt bei allen unseren Projekten eine wichtige Rolle“, begründet Projektleiter Florian Gräf das Engagement der VAG. Dafür ist Fotovoltaik wie geschaffen. Und in Kombination mit einem Gründach ist ihr Wirkungsgrad noch besser: Das begrünte Dach speichert Wasser, das bei der Verdunstung

einen natürlichen Kühleffekt bewirkt. Ein Vorteil für Fotovoltaikmodule: Die sind nämlich bei niedrigen Betriebstemperaturen besonders wirksam und erzeugen dann am meisten Strom. Dem Bewuchs auf dem Dach lassen die aufgeständerten Module genügend Raum und Licht.

„Da sich Solarstromanlagen auf Gründächern besonders wohl fühlen und die VAG für den Neubau in der Heinrich-Alfes-Straße ökologische Ausgleichsflächen schaffen musste, haben wir uns für die Dachbegrünung in Kombination mit Fotovoltaik entschieden“, erklärt Gräf. Insgesamt begründet die VAG rund 800 Quadrat-

meter Dachfläche. Die 300 Quadratmeter große Fotovoltaikanlage wird die Implea Plus GmbH betreiben, eine Tochterfirma der N-ERGIE und größter Fotovoltaik-Anlagenbetreiber in Nürnberg. Sie hat auch die anderen Anlagen auf den Dächern der VAG geplant und in Betrieb genommen. Die VAG vermietet schon seit Jahren ihre Dachflächen für die Erzeugung regenerativer Energien. So liefert die Anlage auf der Abstellhalle des Straßenbahnbetriebshofes in der Heinrich-Alfes-Straße bereits seit 2003 pro Jahr etwa 75.000 Kilowattstunden Strom. Das entspricht dem Verbrauch von etwa 50 Single-Haushalten. Anfang Oktober 2010 ging die Fotovoltaikanlage auf dem Dach der Busabstellhalle in der Jäckelstraße in Betrieb. Die rund 2.500 Quadratmeter große Kollektorfläche besteht aus 1.524 einzelnen Modulen mit einer Leistung von jeweils 343 Kilowatt und soll insgesamt so viel Strom erzeugen, wie 92 Drei-Personen-Haushalte verbrauchen. Außerdem soll die Anlage rund 690 Tonnen CO₂-Emissionen jährlich einsparen – ein Plus für Nürnbergs Klima. ■



Nicht grün, aber auf Sonne eingestellt: das Dach der Busabstellhalle.

Grün ist gut fürs Kleinklima

Ausgleichsflächen

Begrünte Dächer und Fassaden, Rasengleise oder Magerrasenbiotope – die VAG trägt viel zur Verbesserung des Kleinklimas bei. Dass die VAG im letzten Jahr viele ökologische Ausgleichsflächen geschaffen hat, hängt mit dem Neubau des Straßenbahnbetriebshofes in der Heinrich-Alfes-Straße zusammen. Im Gegenzug für die Versiegelung der Flächen dort hat die VAG unter anderem in der Wendeschleife in Erlenstegen einheimische Gehölze angepflanzt und dazwischen Sandmagerrasen gesät. Der bietet seltenen Pflanzen und Tieren Lebensraum und dem Betrachter im Sommer eine bun-

te Blütenpracht. „Sandmagerrasen hat einen hohen ökologischen Wert. In Bayern gehört er zu den meistgefährdeten Biotopen überhaupt“, erklärt Florian Gräf von der VAG. Alleine in diesem Jahr hat die VAG rund 2.500 Quadratmeter Magerrasen zwischen den Gleisen der U1 in Langwasser neu angelegt, genauso wie in der Mitte der Äußeren Bayreuther Straße. Darüber hinaus tragen auch begrünte Dächer und Fassaden wie etwa im Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße zum Öko-Ausgleich bei. Ergänzend dazu hat die VAG die ökologische Aufwertung des Pappelwaldes am Silberbuck mitfinanziert. ■



In der Wendeschleife Erlenstegen entstand ein Sandmagerrasenbiotop.

Pünktlich mit weniger Sprit und weniger Stress

Eco-Training

Zehn Millionen Kilometer legen die Busse der VAG pro Jahr zurück. Dabei verbrauchen sie rund 4,2 Millionen Liter Diesel. Durch gezieltes Training der Fahrer versucht die VAG, die Umwelt zu entlasten. Ab 2011 setzt sie dafür auch den weltweit ersten Bussimulator ein.

Im Moment sitzen die Fahrer beim Eco-Training noch am Steuer der über 18 Meter langen und 28 Tonnen schweren Linienbusse. Jürgen Bickel, Chef der Busfahrschule, und seine Kollegen vermitteln ihnen durch theoretischen Unterricht und praktische



Busfahrschul-Chef Jürgen Bickel

Ausbildung eine wirtschaftliche Fahrweise. Diese führt zu geringerem Verschleiß, weniger Stress und spart Kraftstoff.

Zunächst legt jeder Fahrer die etwa acht Kilometer lange Referenzstrecke einschließlich Autobahn, 30er-Zonen und Haltestellen nach eigenem Gutdünken zurück. Nach einer Theorieeinheit geht es noch einmal auf die Strecke – dieses Mal mit Tipps vom Fahrlehrer. „Manche Fahrer waren sogar ein paar Minuten schneller als bei der ersten Fahrt“, berichtet Jürgen Bickel. Sprit und Stress lassen sich durch eine vorausschauende Fahrweise reduzieren. Dabei kommt es darauf an, das Fahrzeug möglichst in Bewegung zu halten, es zügig zu beschleunigen und dann im großen Gang rollen zu lassen. Außerdem ist es wichtig, Reifendruck und Ölstand regelmäßig zu kontrollieren.

Im Zentrum des Eco-Trainings steht aber nicht nur das Spritsparen. Es geht auch darum, Verschleißteile zu schonen und im weitesten Sinne die Gesundheit des Menschen zu erhalten. „Darüber hinaus wollen wir die Fah-



VAGmobil-Redakteurin Barbara Lohss testet den neuen Bussimulator. Dieser Bus wäre zu spät gekommen.

rer dafür sensibilisieren, betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte zu beachten“, erklärt Bickel. Denn eine angestrebte Ersparnis von zehn Prozent des Dieselverbrauchs schont nicht nur Ressourcen, sondern dient langfristig auch der Sicherung von Arbeitsplätzen. Das Gebot der Wirtschaft-

lichkeit hat die VAG auch bei der Ausbildung selbst immer im Blick. Nach dem U-Bahn-Simulator, der sich längst bewährt hat, kommt nun der Bussimulator. Seine Vorteile: Alle Handgriffe, alle – auch gefährliche – Situationen können in kurzer Zeit energiesparend, umweltschonend,

verschleißfrei und ohne Risiko für Mensch und Maschine eingeübt werden. „Wir können auch im Sommer auf Schnee fahren“, so Bickel augenzwinkernd. „Das hilft den Kollegen und macht sie noch sicherer.“ ■

@ Filmbeitrag zu dem Thema unter www.vag.de/filme

Hybridbusse bald im Linieneinsatz

Neue Bustechnik

Gerade Linienbusse eignen sich wegen ihres häufigen Bremsens und Anfahrens für die Hybridtechnologie. Damit ist die Kombination verschiedener Antriebstechniken gemeint, beispielsweise von Diesel- und Elektromotoren. Ab Ende 2011 wird die VAG zwei dieser umweltschonenden Busse im Linieneinsatz haben.

Für Fahrgäste und Anwohner hat die Hybridtechnik entscheidende Vorteile: Kondensatoren, sogenannte Ultracaps, speichern die Bremsenergie. An Ampeln oder Haltestellen schaltet der Bus automatisch den Dieselmotor ab und nutzt die zuvor gespeicherte Bremsenergie zum Anfahren. Wartende Fahrgäste und Anwohner werden so von Lärm und Abgasen verschont. Der Dieselmotor wird erst im fließenden Verkehr zugeschaltet. Ein weiteres Plus ist das ruckfreie und zügige Beschleunigungsverhalten des elektrischen Antriebs, der ohne Getriebestufen auskommt. „Die Hybridtechnologie senkt den Kohlendioxidausstoß“, sagt Michael Sievers, Geschäftsbereichsleiter Buswerkstätten bei der VAG. Je nach Streckenführung sind beim Hybridbus Kraftstoffeinsparungen von 20 Prozent und mehr möglich. Vor allem im Innenstadt- und Stadtring-Einsatz

kann die innovative Technologie ihr Potenzial unter Beweis stellen, wie die VAG aus Tests weiß.

Wenn es darum geht, die sich scheinbar widersprechenden Ziele Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz unter einen Hut zu bringen, ist die VAG ganz vorne mit dabei. Sie ist Erprobungspartner der Industrie bei Projekten zur Emissionsreduzierung und zu alternativen Antriebstechnologien. Schon 2001 und 2005 hatte die VAG Hybridbusse mit Ultracaps von MAN im Praxistest. Die Ergebnisse dieser Tests führten zur seriennahen Weiterentwicklung des Hybridantriebes. Im Rahmen des vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten Projekts IDEAS testete die VAG 2007/2008 einen Hybridstadtbuss im Linieneinsatz. Ein wesentlicher Aspekt der

Untersuchungen betraf die Auswirkungen auf den Busbetreiber – mögliche Veränderungen der Investitionskosten, der Betriebskosten und des Wartungsaufwands. Die Ergebnisse führten zur Entwicklung des neuen Lion's City Hybrid von MAN.

Um weiterhin am Ball zu bleiben, beschloss der VAG-Vorstand, zwei Hybridbusse anzuschaffen, obwohl der VAG bis dato keine Fördermittel der Bundesregierung zugesagt wurden. Die Mehrkosten gegenüber einem Dieselbus kann die VAG zum Teil durch den geringeren Kraftstoffverbrauch wieder einfahren. „Die Hybridbustechnologie bei Stadtbussen hat das Potenzial, mittelfristig nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll zu werden“, ist Michael Sievers überzeugt. ■



Helmut Burkhardt und Murat Aranir überprüfen die Zündentwicklung.

Züge wandeln Energie um

Energiespeicher

Alle reden vom Energiesparen. Die VAG ist darin schon seit Jahrzehnten erfolgreich. Als erster Straßenbahnbetrieb der Welt hat sie schon in den 1930er Jahren im gesamten Netz Stromrückspiegelung betrieben.

Heute ist die Technik so weit entwickelt, dass U-Bahnen und Straßenbahnen rund 30 Prozent weniger Strom verbrauchen, weil sie die Bremsenergie anderer Züge zum Anfahren nutzen können. „Unsere Fahrzeuge haben einen Drehstrommotor, der beim Bremsen wie ein Fahrraddynamo funktioniert: Er wandelt Bewegungs- in elektrische Energie um. Diese wird in die Stromschiene oder den Fahrdrat gespeist und steht anderen Zügen zur Verfügung“, erklärt Thomas Luber, Bereichsleiter Werkstatt Schienenfahrzeuge. Zudem erkennt der Zug, ob im Moment des Bremsens ein anderes Fahrzeug die Energie zum Anfahren nutzen kann. Ist das nicht der Fall, setzt der Zug den Strom in Wärme um. Noch besser ist es, die Energie zu speichern, was bis vor Kurzem nicht möglich war. Seit der Eröffnung der U1 bis zur Hardhöhe in Fürth im Winter 2008 sind zwei stationäre Energiespeicher an den U-Bahnhöfen Stadthalle und Hardhöhe am Netz.

Über 600.000 Kilowatt haben die Doppelschichtkondensatoren bereits ans Fahrstromnetz abgegeben. Dabei decken sie vor allem die teuren Spitzen ab; schließlich benötigt eine U-Bahn zum Anfahren rund 3.000 Ampere Strom. Jedes Mal, wenn die Kondensatoren Energie speichern oder abgeben, ist ein schrilles Pfeifen der Leistungselektronik zu hören, die sich hinter dicken Sicherheitstüren verbirgt und von außen einer Getränke-dose sehr ähnlich sieht. Die Energiespeicher können zum „Energiesparen“ oder zur „Spannungsstabilisierung“ genutzt werden. Die Umstellung der Betriebsart erfolgt per Fernbedienung von der Leitstelle aus.

Neben der Energieersparnis bietet die neue Technik noch einen weiteren Vorteil, wie Winfried Gienow, Meister Energieversorgung für U-Bahn und Straßenbahn, erläutert: „Die Energiespeicher schützen aktiv die Umwelt durch die Reduzierung von CO₂-Emissionen.“ Daher plant die VAG, das U-Bahn-Netz mit weiteren Energiespeicheranlagen auszustatten. Zwei sollen bis 2012 am anderen Ende der U1 in Langwasser Süd und am Scharfreiterrung zum Einsatz kommen und eine weitere noch 2010 auf der Strecke der U2 zwischen Zielstein und Flughafen. ■

Mit Bus und Bahn ins Theater und sparen

Dank KombiTicket

Mit der Eintrittskarte gratis die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen – das KombiTicket macht's möglich. Weil immer mehr Theaterbesucher diese Möglichkeit schätzen, hat die VAG mit vielen kulturellen Einrichtungen in Nürnberg KombiTicket-Regelungen abgeschlossen, darunter auch mit mehreren Theatern.

Zauberflöte, Fledermaus und Madame Butterfly laden im Dezember ins Opernhaus am Richard-Wagner-Platz ein, im Januar ist es Wagners Tannhäuser. Und im gleich daneben liegenden, frisch sanierten Schauspielhaus werden unter anderem Klassiker wie Kabale und Liebe oder Nathan der Weise geboten. Mit den U-Bahn-Linien U2 und U3 fährt man quasi direkt ins Opernhaus.

Vom U-Bahnhof Bärenschanze (U1) kommt man schnell ins Gostner Hoftheater in der Austraße 70. Das Privattheater ist inzwischen 30 Jahre alt und verspricht mit dem Weihnachtskabarett „Oh kommet doch all“ für den 22. Dezember die „einzig richtige Weihnachtsstimmung“.



Die Nürnberger Theaterlandschaft ist vielfältig. Hier: dramatische Szenen beim Tannhäuser im Opernhaus.

Neu ist das Print-KombiTicket, das die VAG jetzt in Kooperation mit den Theatern Pfütze, Salz+Pfeffer und Mumpitz anbietet. Die Kombi-Tickets können online bezahlt und sofort ausgedruckt werden. Auf der Website des jeweiligen Theaters Stück und Termin auswählen und als

Lieferart print@home markieren. Ein Ausschnitt aus den Programmen: Im Theater Pfütze, Äußerer Laufer Platz 22, läuft im Dezember „Weiß-nich“, eine gespielte Lesung für Kinder ab sechs Jahren, außerdem „Pettersen und Findus und die Nürnberger Symphoniker“. Mit der U-Bahn

bis Rathenauplatz kommt man bequem hin. Für spannende Unterhaltung sorgen „Olaf, der Elch“ und Agatha Christies „Mausefalle“ im Theater Salz+Pfeffer, Frauentorgraben 73, U-Bahn bis Plärrer. ■

@ Aktuelle KombiTicket-Partner unter www.vgn.de/kombiticket.

Streifzug durch die Siebziger

Industriemuseum Lauf

Das Industriemuseum Lauf widmet sich derzeit der schillernden Alltagskultur der Siebziger. „Die 70er-Jahre – Zeitgeist und Lebensgefühl eines bunten Jahrzehnts“ heißt die Sonderausstellung, die noch bis zum 11. September 2011 zu sehen ist.

Gerade einmal 30 Jahre ist es her, dass die 1970er Jahre zu Ende gegangen sind, und doch erscheinen sie uns heute schon museumsreif. In der aufwendig gestalteten Ausstellung wird die eigenwillige Stil-epoche der Siebziger mit ihren knalligen Farben, üppigen Formen und großflächigen Mustern plakativ in Szene gesetzt. Im Mittelpunkt der Ausstellung stehen vier begehbare Wohnräume, die mit typischen Kultobjekten das Lebensgefühl einer

ganzen Generation widerspiegeln. Während der Sonderausstellung ist das Museum von Mittwoch bis Sonntag, jeweils von 11.00 bis 17.00 Uhr geöffnet. Das Industriemuseum befindet sich in einem ehemaligen Fabrikgebäude in der Sichartstraße 5–25 in Lauf an der Pegnitz. Mehr Infos unter 0 91 23/9 90 30 oder unter www.industriemuseum-lauf.de. Mit dem VGN erreicht man Lauf ab Nürnberg Hauptbahnhof in einer knappen halben Stunde, zum Beispiel mit der Regionalbahn R3. Vom Bahnhof Lauf (rechts der Pegnitz) sind es etwa acht Minuten zu Fuß. Der Einzelfahrschein kostet 3,70 Euro. Für Gruppen mit zwei Erwachsenen und bis zu vier Kindern bietet sich das TagesTicket Plus für 9,50 Euro an. Am Wochenende gilt es zwei Tage. ■



Bunt und gemütlich sollte ein Wohnzimmer in den 1970ern sein.

Ox und Esel

Die Weihnachtsgeschichte kennt jedes Kind – höchste Zeit für eine neue Interpretation! Das Stück „Ox und Esel“ zeigt die Krippenszene aus der Sicht von Ochse und Esel. Der vorherrschende Tenor: „Was liegt da jetzt ein schreiendes Baby auf unserem Fressen?“ Ab 10. Dezember für Kinder ab sechs Jahren im Theater Mumpitz. ■



Die Vorweihnachtszeit mal anders genießen

Advents-Insidertipps

Für alle, die in der Vorweihnachtszeit nicht nur über den Nürnberger Christkindlesmarkt schlendern möchten oder noch Geschenke suchen, haben wir ein paar Ideen zusammengestellt.

- **Schenken und gleichzeitig Gutes tun** mit Geschenken vom Stand „Sri Lanka“ auf dem Weihnachtsmarkt der Partnerstädte; noch bis 24. Dezember 2010; bietet vor allem Holzspielzeug; der Erlös kommt der Nürnberger Partnergemeinde Kalkudah zugute, die beim Tsunami 2004 zerstört wurde; Haltestellen: Lorenzkirche U1, Hauptmarkt Buslinie 36.
- **Lebkuchen backen live erleben** bei der „Süßen Museumsweihnacht“ in der historischen

Lebküchnelei im Museum Industriekultur; am 7., 9., 14., 16. und 21. Dezember von 9.00 bis 13.00 Uhr und am 12. und 19. Dezember von 14.00 bis 18.00 Uhr; bietet Wissenswertes rund um den Lebkuchen für Kinder und Erwachsene. Haltestelle: Tafel-halle Straßenbahnlinie 8.

- **Alternativen zum „normalen“ Glühwein** gibt es auf dem Markt der Partnerstädte; noch bis 24. Dezember 2010; bietet leckeren Apfelpunsch mit oder ohne Alkohol am Südtiroler Stand und für alle, die es ganz warm im Bauch mögen, gibt es heißen Tee mit Whisky am schottischen Stand; Haltestellen: Lorenzkirche U1, Hauptmarkt Buslinien 36, 46, 47.

Tierischer Winter

Sie sind jetzt erst so richtig in ihrem Element, die tollenden kleinen Schneeleoparden Kim und Mia, die Eisbären oder die Schnee-Eulen: Ein Ausflug in den Nürnberger Tiergarten ist auch im Winter ein Erlebnis, denn zahlreiche Tierarten sind winteraktiv. Er ist einer der schönsten Landschaftszoo in Deutschland: Rund 2.000 Wildtiere aus aller Herren Länder tummeln sich auf der etwa 70 Hektar großen Waldparkanlage – Zebras und Löwen, Gorillas und Giraffen, Krokodile und Schlangen. An den Adventswochenenden von 12.30 bis 16.00 Uhr und am Heiligen Abend von 11.00 bis 15.30 Uhr lohnt ein Besuch der „Lebenden Krippe“. Mitarbeiter des Tiergartens stellen beim Kinderzoo mit Schafen und Eseln die Weihnachtsszene nach und erzählen weihnachtliche Geschichten. Im Winter hat der Tiergarten täglich von 9.00 bis 17.00 Uhr geöffnet. Er ist mit der Straßenbahnlinie 5 oder der Buslinie 65 bequem zu erreichen. VGN-Fahrgäste erhalten mit ihren Tickets ermäßigten Eintritt. ■

Im Winter hat der Tiergarten täglich von 9.00 bis 17.00 Uhr geöffnet. Er ist mit der Straßenbahnlinie 5 oder der Buslinie 65 bequem zu erreichen. VGN-Fahrgäste erhalten mit ihren Tickets ermäßigten Eintritt. ■

Am Wasser entlang den Winter genießen

Der alte Kanal

Raureif in der Gartenstadt, Eisstockschießen in Worzeldorf, versteckte Schleusen und weiße Wiesen: Ein Spaziergang am alten Kanal entführt in eine idyllische Winterwelt.

Einst gehörte der Ludwig-Donau-Main-Kanal, kurz Ludwigskanal genannt, den Schiffen, die auf der 172 Kilometer langen Wasserstraße zwischen Kelheim im Süden und Bamberg im Norden Güter transportierten. Heute erfreut er – wo er nicht überbaut ist – Wanderer und Spaziergänger, die seine romantische Atmosphäre zu schätzen wissen. Im Nürnberger Süden ist das Großbauwerk aus den Zeiten der Industrialisierung gut erhalten und eignet sich auch in der kalten Jahreszeit wunderbar für einen Ausflug.

Der Kanal wurde von 1836 bis 1846 unter Ludwig I., König von Bayern, gebaut. Um Höhendifferenzen von 260 Metern zu überwinden, waren 100 Schleusen nötig. Bereits 1850 erreichte der Kanal seinen höchsten Güterumschlag, schaffte er doch eine durchgängige Schifffahrtsverbindung von Rotterdam an der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Ab 1860 war dann das Eisenbahnnetz so weit ausgebaut, dass der Kanal der Konkur-



Wer sich trotz Kälte zu einem Spaziergang am alten Kanal aufmacht, wird mit solchen Aussichten belohnt.

renz Schiene nicht mehr standhalten konnte. Die heute am besten erhaltene Strecke ist 60 Kilometer lang und reicht von Berching bis zur Nürnberger Gartenstadt. Entlang dem Kanal befinden sich Informationstafeln für Wissbegierige, aber auch gemütliche Wirtshäuser zum Aufwärmen. Für Nürnberger bietet sich die Buslinie 51/651 ab Frankenstraße oder die Buslinie 52 ab Langwasser Mitte nach Worzeldorf, Haltestelle Feuer-

wehrhaus bzw. Worzeldorfer Hauptstraße an. Von dort führt der etwa zweistündige Spaziergang an historischen Schleusen und Brücken vorbei bis zur Gartenstadt, wo der Kanal sich in den Untergrund verabschiedet. Die Buslinie 67, Haltestelle Am Ludwigskanal, führt zurück zur Frankenstraße. Wem bereits eine Stunde frische Luft genügt, kann auch schon an der Haltestelle Föhrenbuck in einen Bus der Linie 51/651 einsteigen.

Als Weihnachtsgeschenk und zum Schauen und Schmökern an langen Winterabenden bietet sich der prächtige neue Bildband „Der alte Kanal, Traum und Wirklichkeit“ von Herbert Liedel und Helmut Dollhopf an, erschienen im Tümmels Verlag. Bitte vormerken: Am 4. September 2011 führt eine Themenfahrt mit Oldtimerbussen vom Historischen Straßenbahndepot St. Peter aus zum Ludwigskanal. ■

Gewinnen Sie

... mit der VAGmobil! Viel Glück! Wir danken dem VGN, dem Industriemuseum Lauf, dem Staatstheater Nürnberg, dem Tiergarten Nürnberg, dem Tümmels Verlag und den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.: 3 x 1 Familienkarte für das Industriemuseum Lauf mit je einem TagesTicket Plus, 3 x 2 Eintrittskarten für den Tannhäuser, Opernhaus Nürnberg, 3 x 2 Tickets für eine Glühweinfahrt am 19. Dezember, 1 Buch „Der alte Kanal, Traum und Wirklichkeit“ von Herbert Liedel und Helmut Dollhopf und 5 x 1 Karte für Erwachsene für den Tiergarten Nürnberg. Bitte beantworten Sie uns folgende Frage:

Mit welcher neuen Technologie sind ab 2011 zwei neue Busse der VAG im Linieneinsatz?

Schicken Sie die Lösung auf einer ausreichend frankierten Postkarte an:

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Unternehmenskommunikation
Stichwort Gewinnspiel
90338 Nürnberg

Nicht teilnehmen können Mitarbeiter der VAG oder deren Angehörige. Einsendeschluss: 17. Dezember 2010. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

Welcher ist der Schönste?

Weihnachtsmärkte

Wahrlich schwer fiel dem VGN die Entscheidung, welche sechs Weihnachtsmärkte in der Broschüre „Weihnachtsmärkte 2010“ genauer vorgestellt werden sollten. Immerhin wurden dem Verkehrsverbund bis Redaktionsschluss rund 80 Märkte im VGN-Gebiet gemeldet. Eine besondere Erwähnung haben sich diesmal die Burgweihnacht Pappenheim, die Bergwerksweihnacht Auerbach, die Nürnberger Kinderweihnacht, der his-

torische Weihnachtsmarkt in Erlangen sowie die Weihnachts- und Adventsmärkte in Cadolzburg und in Schloss Henfenfeld verdient. Und wem das nicht reicht, der findet in dem Prospekt eine Übersicht aller größeren Weihnachtsmärkte der Region einschließlich Hinweisen zur Anreise mit dem ÖPNV. „Weihnachtsmärkte 2010“ gibt es kostenlos im KundenCenter der VAG im Hauptbahnhof. Weitere Infos unter www.vgn.de. ■

Geschenke zum Bahnjubiläum

Für Weihnachten

Wer an Geschenke für Eisenbahnfans denkt, dem kommen als Erstes Modellbahnen in den Sinn. Dass es wesentlich kreativer geht, zeigt der Fürth Shop in der Lizenz- und Geschenkwelt, Moststraße 3. Mit der U1 bis Fürth Rathaus. Mit bunt bestickten Adler-Handtüchern (von 14,00 bis 39,50 Euro) und farbigen Seifen in Lokomotiven-Form (je 1,95 Euro) hält der Adler auch im Badezimmer Einzug. Auf der festlichen Weihnachtstafel sorgt

der Adler kunstvoll eingearbeitet in einen Schwibbogen aus dem Erzgebirge (6,50 bis 35,00 Euro) für weihnachtliche Stimmung. Den Gaumen erfreut die historische Lokomotive zum Beispiel als Adler-Schoppen im Bocksbeutel (3,95 Euro). Wen das nicht überzeugt: Modelle und Bücher rund um die Eisenbahn gibt es selbstverständlich auch. Eine etwa elf Zentimeter lange, goldfarbene Nachbildung des Adlers ist für 15,90 Euro erhältlich. ■

Themenfahrten 2011

Auch im nächsten Jahr veranstaltet die VAG mit den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. wieder ihre beliebten Themenfahrten. Am 6. März 2011 startet der Oldtimer zu einer Fahrt „Auf den Spuren der Linie 4“ und am 3. April ist er auf dem ehemaligen Reichsparteitagsgelände unterwegs. Am 8. Mai folgt die Muttertagsfahrt nach Gostenhof, und am 5. Juni schließt sich eine Überraschungsfahrt ins Blaue an. Am 3. Juli geht es nach Neunhof, am 7. August zum Rochusfriedhof und am 4. September zum Ludwigskanal. Touren durch die nördliche Altstadt am 2. Oktober sowie zu den Hochbunkern in Nürnberg am 6. November runden das Programm für 2011 ab. Start ist jeweils um 13.30 Uhr ab dem Historischen Straßenbahndepot St. Peter in der Schloßstraße 1. Nähere Infos gibt es im Museumsprospekt 2011, der bereits jetzt im VAG-KundenCenter ausliegt. Der Fahrpreis inklusive Getränk beträgt 8,00 Euro. Anmeldung unter www.vag.de/veranstaltung oder über das VAG-Service-Telefon 09 11/283-46 46. ■

Glühweinfahrt im Advent

Mit Oldtimern

Auch in diesem Jahr versüßen die beliebten Glühweinfahrten der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. die Adventszeit. Seit Ende November fahren die weihnachtlich geschmückten Oldtimerstraßenbahnen von 1952 und 1960 ihre regelmäßigen, knapp einstündigen Touren um die winterliche Altstadt.

Während die Fahrgäste an ihrem Glühwein oder Kinderpunsch nippen, erläutert der Schaffner die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke. Eine Tasse Glühwein samt limitierter Sammelkarte und ein Elisenlebkuchen sind im Preis von 11,50 Euro enthalten.

Donnerstags und freitags starten die Touren jeweils um 15.00 und 16.00 Uhr an der Straßenbahnhaltstelle Nürnberg Hauptbahnhof. An den Adventswochenenden beginnen die Fahrten jeweils Samstag und Sonntag um 14.00, 15.00 und 16.00 Uhr. Wer daran teilnehmen möchte, sollte sich rechtzeitig einen Platz sichern. Reservierungen nimmt die VAG täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr unter 09 11/283-46 46 oder unter www.vag.de/veranstaltung entgegen. Der besondere Tipp: Wer selber gerne mal Lebkuchen backen möchte, findet dazu ein feines Rezept unter www.vag.de. ■



Am weihnachtlichen Hauptbahnhof beginnen die Glühweinfahrten.

Fahrgastwechsel: mit Disziplin zum dichten Takt

Ein- und Aussteigen

Einen dichten Takt wünschen sich alle Fahrgäste. Dieser ist aber nur möglich, wenn die Fahrgäste mit der VAG an einem Strang ziehen und Disziplin zeigen. Das gilt für jedes Verkehrsmittel, insbesondere für die automatische U-Bahn.

VAG und Siemens haben in diesem Jahr intensiv am Feinschliff des automatischen U-Bahn-Systems gearbeitet. Inzwischen waren die ersten Testfahrten im Alltagsbetrieb im 100-Sekunden-Takt auf den Linien U2 und U3 erfolgreich. Die Voraussetzungen für einen dichten Takt sind gegeben. „Wir können den 100-Sekunden-Takt nach und nach einführen. Aber wir sind darauf angewiesen, dass die Fahrgäste das Abfertigungssignal der Züge zu 100 Prozent respektieren. Wenn die Bahnen optisch und akustisch anzeigen, dass die Türen geschlossen werden, müssen die Fahr-



Einsteigende Fahrgäste stellen sich seitlich neben die Türen, damit ankommende zuerst aussteigen können.

gäste stehen bleiben. Wer noch in die Bahn hechtet, bremst eventuell alle anderen Fahrgäste aus“, erläutert Andreas May, Projektleiter Automatische U-Bahn.

Damit die Abfertigung zügig vonstatten geht, sollten die Fahrgäste anhand des Zugzielanzeigers klären, ob ein Kurz- oder Langzug kommt.

Die schwarz-weiß gestreifte Markierung im Gleisbereich zeigt, wo der Kurzzug hält. Die Fahrgäste sollten sich über die gesamte Zuglänge aufstellen und dann erst die ankommenden Fahrgäste aussteigen lassen. Deshalb die Türen frei halten. Am Plärrer und Hauptbahnhof hilft die gelbe Markierung am Bahnsteig. „Bitte alle

Türen nutzen und zügig ins Wageninnere aufrücken“, bittet May. Gleiches gilt für Gruppen, die sich unter der 09 11/283-46 46 anmelden können. Die Anfrage geht an den Disponenten, der sich die Videobeobachtung des Bahnsteigs aufschaltet und die Abfahrt des Zuges unterbindet, bis die Gruppe ein- oder ausgestiegen ist. ■

Klappsitze in Bussen

In VAG-Bussen schaffen Klappsitze zusätzliche Sitzgelegenheiten: links auf der freien Sonderfläche oder – bei neueren Fahrzeugen mit zweitem Rollstuhlplatz – auf beiden Seiten der Sonderflächen.

Diese Sitzgelegenheiten können Fahrgäste dann nutzen, wenn die Sonderfläche frei und nicht von einem Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad belegt ist. Diese haben nämlich kaum andere Möglichkeiten, im Bus Platz zu finden, und bis aufs Fahrrad deshalb Vorrang. Wer bereits dort sitzt, wenn die Fläche benötigt wird, wird gebeten, aufzustehen und den Platz frei zu machen. Da das Risiko, beim Bremsen des Busses vom Klappsitz zu rutschen, größer ist als bei den anderen Sitzen, sollte man sich während der ganzen Fahrt festhalten. Aus diesem Grund bittet die VAG vor allem ältere oder in ihrer Gehfähigkeit eingeschränkte Fahrgäste, bevorzugt auf anderen Sitzen Platz zu nehmen. ■

Sicher durch den Winter

VAG-Winterdienst

Die VAG bringt ihre Fahrgäste auch bei Schnee und Eis zuverlässig ans Ziel: Sie macht ihre Mitarbeiter und Fahrzeuge schon ab Oktober für die besonderen Anforderungen im Winter fit.

In den Wintermonaten sind zwei Lkw mit integrierter Streuanlage und Räumschaufel im Einsatz, damit die Straßenbahngleise stets befahrbar bleiben. Viele Räum- und Reinigungsarbeiten erledigen die rund 20 Mit-

arbeiter in Rufbereitschaft aber auch nach wie vor „klassisch“ mit Schneeschieber und Besen.

Die Zugänge zu den U-Bahnhöfen werden im Auftrag der VAG rund um die Uhr frei gehalten, sprich geräumt und (möglichst salzfrei) gestreut. Für das Räumen und Streuen der Straßenbahn- und Bushaltestellen ist die Stadt Nürnberg zuständig. Für Bürgersteige und Fußwege sind die Anlieger verantwortlich. ■



Ein Räumfahrzeug macht die Schienen in Richtung Doku-Zentrum frei.

Stopp auf Wunsch

Nürnberg zeigt unnötigen Halten die rote Karte: Auch bei den Nürnberger Straßenbahnen hat sich der Stopp auf Wunsch bewährt. Wie die Busse halten die Straßenbahnen seit vergangenem Dezember an vielen Haltestellen nur noch dann, wenn entweder jemand an der Haltestelle steht oder im Fahrzeug ein gelb-roter Haltewunschknopf gedrückt wurde. Das sollte möglichst gleich nach der vorherigen Haltestelle geschehen, worauf die Anzeige „Wagen hält“ aufleuchtet. Dann hält die Bahn und die dem Druckknopf nächste Tür öffnet sich. Andernfalls durchfährt die Bahn die Haltestelle mit verminderter Geschwindigkeit – was weniger Brems- und Anfahrvorgänge und damit mehr Fahrkomfort für die Fahrgäste bedeutet. Im Falle von Verspätungen kann der Fahrer zudem die Zeit schneller wieder aufholen. Dadurch verbessert sich die Pünktlichkeit der Straßenbahn. ■

Leserpost

Neue Menüführung

Die geplante neue Menüführung für die Fahrkartenautomaten der VAG stieß auf großes Interesse. Ein VAGmobil-Leser schlug vor, man solle doch eine VGN-weite Fahrplanauskunft in die neuen Automaten integrieren. Damit könnte man direkt an der Haltestelle die beste Verbindung zum Ziel ermitteln.

Tatsächlich hat die VAG lange Zeit überlegt, einen Routenplaner in die neue Software einzubauen, sich dann aber dagegen entschieden. Nach Gesprächen mit Fahrgästen wurde nämlich schnell klar, was diese sich in erster Linie wünschen: schnell und einfach zum Ticket zu gelangen. Je mehr zusätzliche Funktionen ein Automat besitzt, desto länger dauert es, bis die Fahrgäste sich zur gewünschten Fahrkarte durchgeklippt haben. Das wollten die Befragten aber nicht. Sie hielten die bestehenden Informationsmöglichkeiten für ausreichend. Daher werden auch die neuen Automaten, von denen die ersten im Herbst/Winter 2011 kommen, keinen Routenplaner haben. Verbindungen können weiterhin über die Fahrplanauskunft im Internet, das Servicetelefon 09 11/283-46 46 oder im KundenCenter abgefragt werden. ■

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

Redaktionelle Mitarbeit:
Gerd Fürstenberger, Stefanie Heumann,
Michaela Höber, Barbara Lohs, Sabine
Loskam

Fotos: André Babel, Claus Felix, Jürgen
Hinterleithner, Industriemuseum Lauf, Liedel/
Dollhopf, Andreas Neuer, Rudi Ott, Peter
Roggenthin, Karen Stuke, Richard Urban

Kontakt:
VAG-Unternehmenskommunikation
90338 Nürnberg
Telefon: 09 11/271-3613
E-Mail: presse@vag.de

Layout/Produktion:
Schulze, Walther und Zahel
Werbeagentur GmbH, Nürnberg
Internet: www.swz.de

Auflage: 52.000 Exemplare –
gedruckt auf fast holzfreiem Papier

Redaktionsschluss: 16. November 2010

Erscheinungstermin: 7. Dezember 2010
© 2010 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft,
Nürnberg

Wir sind für Sie da!



VAG-KundenCenter

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

KundenCenter Fürth

Fürth, U-Bahnhof Hauptbahnhof,
Fußgängergeschoss
Montag bis Freitag 7.30–17.30 Uhr



Ihr Weg zu uns:

■ **VAG-Kundentelefon – rund um die Uhr:** 09 11/283-46 46

■ **Elektronische Fahrplanauskunft des VGN:** 0 800/4 63 68 46

■ **VAG-Kundenkorrespondenz**
90338 Nürnberg

■ **E-Mail:** service@vag.de

■ **Internetadressen:**
www.vag.de
www.vag-nightliner.de
www.nuernbergmobil.de
www.vgn.de
www.rubin-nuernberg.de
www.coolrider.de