

Nach der U3 wird nun die U2 automatisiert

VAGmobil

Kundeninformation der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

PrintTickets: Neue Ära beim Ticketkauf

Lizenz zum Drucken

Beim Ticketkauf im Internet hat eine neue Ära begonnen: Die VGN-TagesTickets Solo und Plus können jetzt nicht nur im VAG-Online-Shop bestellt, sondern wahlweise auch gleich zu Hause ausgedruckt werden.

Vorteil des PrintTickets: Die Lieferzeit von bis zu drei Werktagen und die Versandkostenpauschale von einem Euro bei Bestellungen bis zu einem Wert von 15 Euro entfallen. Um die mit einem Druckersymbol kenntlich gemachte Variante „PrintTicket“ nutzen zu können, ist neben einem PC mit Internetzugang und dem PDF-Reader-Programm lediglich ein handelsüblicher Drucker erforderlich. Die Bestellung der Online-Tickets verläuft wie gewohnt. Wer erstmals bestellt, registriert sich zunächst als Online-Kunde, damit die Ticketkäufe auch abgerechnet werden können. Da ein PrintTicket nicht entwertet werden kann, muss der Fahrgast allerdings den Tag der Nutzung festlegen



TagesTickets sind jetzt jederzeit verfügbar. In der PrintTicket-Version sind sie personalisiert und nur gültig mit einem Ausweis.

und bei den Preisstufen K, 2, 4 und 7 einen Startort eingeben. Ist der Startort Nürnberg, ist zusätzlich die Eingabe der Starthaltestelle erforderlich. Am Ende des Bestellvorgangs erhält der Käufer per E-Mail einen Downloadlink für das gewählte Ticket.

Das PrintTicket gilt nur in Verbindung mit einem Ausweis. Den Ausweistyp (Personalausweis, Reisepass oder Führerschein) wählt der Kunde beim Kauf. Bei einer Fahrsteinkontrolle muss er diesen Ausweis zusammen mit dem Ticket vorzeigen.

Auch neu: Wer vor dem Kauf erst die Online-Fahrplanauskunft des VGN nutzen möchte, kann sich von dort direkt zum VAG-Online-Shop weiterleiten lassen. Die Angaben zum Ticket werden dabei automatisch übernommen. ■

Traumberuf mit Bodenhaftung

Ausbildung ab 2009

Als modernes Dienstleistungsunternehmen hat die VAG ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr und benötigt hoch qualifizierte Mitarbeiter – auch in Zukunft. Deshalb bildet sie ab September 2009 jährlich acht Jugendliche in dem relativ neuen Beruf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ aus. Wessen Traum es schon immer war, einmal einen Bus oder eine Bahn zu steuern, wer sich für Technik begeistern kann und zugleich gern mit Menschen umgeht, der ist hier richtig. Das Spektrum der Ausbildungsinhalte ist bei der Fachkraft im Fahrbetrieb so vielfältig wie das der späteren Einsatzgebiete. Neben dem kunden- und umweltschonenden sowie wirtschaftlichen Fahren von Bussen, U- und Straßenbahnen und der Planung des Fahrbetriebs spielt der Service, die Kundenberatung und -betreuung auch in Fremdsprachen eine immer wichtigere Rolle. Fachkräfte im Fahrbetrieb sorgen dafür, dass Fahrzeuge und Anlagen

betriebsicher und stets einsatzbereit sind. Sie kennen und ergreifen die notwendigen Maßnahmen bei Unfällen oder Gefahrensituationen und informieren die Fahrgäste im Normalverkehr und bei Störungen. Die qualifizierten Mitarbeiter sind im Bereich des Marketings tätig, wirken aber auch bei der kaufmännischen Betriebsführung, der Weiterentwicklung des Angebots sowie bei der Qualitätskontrolle mit. Ein Einsatz im KundenCenter ist genauso möglich wie in der Zentralen Serviceleitstelle. Der Ausbildungsberuf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ wurde vor ein paar Jahren als Alternative zu spezialisierten, „Berufskraftfahrer“ geschaffen. Die dreijährige Ausbildung im dualen Ausbildungssystem steht Jugendlichen mit qualifizierendem Hauptschulabschluss oder mittlerem Schulabschluss offen. Im Idealfall sind die Bewerber bereits im Besitz eines Führerscheins der Klasse B oder dabei, diesen zu erwerben. Mehr Infos gibt es unter Telefon 09 11/8 02-7 63 01 oder unter www.vag.de. ■

Ein ganz neues Fahrgefühl

Start im Herbst

Bevor im Herbst die erste der acht neuen Variobahnen in den Fahrgastbetrieb geht, werden die Fahrzeuge für den Fahrgastbetrieb vorbereitet.

Gleichzeitig lernen rund 330 Mitarbeiter bei Fahrschulterminen die Variobahn kennen und schätzen. „Es ist ein gutmütiges Fahrzeug, geräumig, hell und die Bedienung ist vielfach noch einfacher als bei den Bahnen bisher“, sagt etwa Wilfried Renner nach einer Schulung. „Da sie eine Tür mehr hat als Fahrzeuge vergleichbarer Größe, wird es beim Ein- und

Ausstieg sicher weniger Wartezeiten geben“, glaubt Armin Böhm, der auch die noch bessere Rund Sicht des Fahrers, die Belüftung im Fahrgastraum und das sanfte Anfahren und Bremsen positiv vermerkt. Kurt Schaffrath lobt den verminderten Geräuschpegel im Innenraum, während Kerstin Gelseheimer sich für den „superstollen, bequemen Fahrersitz“ und die Möglichkeit begeistert, bei sehr großem Andrang und dadurch bedingter Verspätungsgefahr eine optisch-akustische Türschließankündigung wie in der U-Bahn zu nutzen. ■



Bei Bremstests simulieren Sandsäcke das Gewicht der künftigen Fahrgäste.

Topthema

Die U3 und die U2 im Fokus S. 4

Die automatische U-Bahn-Linie U3 fährt seit Mitte Juni fahrplanmäßig zwischen Gustav-Adolf-Straße und Maxfeld von Montag bis Freitag täglich rund 370-mal, samstags sind es 290- und sonntags und feiertags 220-mal. In einer Woche kommt es zu rund 22.000 Haltestellenaufenthalten, wobei die Türen 200.000-mal öffnen und schließen. Nach dem guten Start der U3 rückt nun die Automatisierung der U2 ins Blickfeld.

Inhalt

Bericht

VAG-Überwachungs-videos für die Polizei Jetzt Online-Zugriff S. 2

ÖPNV zwischen Klimaschutz und Finanzierung Gastbeitrag von Adolf Müller-Hellmann S. 2

Reportage

Grüß Gott, die Fahrausweis bitte Kontrolle in der U1 S. 3

Fahrausweiskontrollen Weniger Schwarzfahrten S. 3

Unterhaltung

Die vier Elemente auf Nürnberger Eis Holiday on Ice S. 6

Endspurt Herbstvolksfest Attraktive Gewinne S. 6

Freizeit

Bocksbeutel und Heckenwirtschaft Weinparadies Franken S. 7

Gewinnen Sie mit der VAGmobil S. 7

Service

Die VAG bringt ihr Netz in Schuss Notwendige Arbeiten S. 8

Auch mit vier Rädern sicher unterwegs Regeln im ÖPNV S. 8

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

speziell für Familien sind Busse und Bahnen unersetzlich. Vor allem Alleinerziehende brauchen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), um mobil zu sein. Dies ergab eine Studie zur Mobilität von Familien in Deutschland im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Hauptgründe für die zunehmende Bedeutung des ÖPNV sind in den Augen der Befragten die Entwicklung hin zu einer immer älter werdenden Gesellschaft, steigenden Energiepreise und ein steigendes Mobilitätsaufkommen mit immer größeren Anforderungen an Flexibilität in Familien. Unsere familienfreundlichen Tarifangebote wie das TagesTicket Plus oder die Mobicard kommen bei Familien gut an. Ob es um den Weg

zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen geht oder um den Wochenendausflug mit der Familie – die VAG bietet fast immer eine attraktive Alternative zum Individualverkehr. Sie ist nicht nur konkurrenzlos günstig, sondern bewegt immer mehr Menschen durch ihr gutes Angebot zum Umsteigen. Mit der U3 haben wir ganze Stadtteile an das leistungsfähige U-Bahn-Netz angebunden.

Zur Verbesserung des ÖPNV ist eine verlässliche Finanzierung nötig. Der Bund muss seine Investitionen in den Ausbau des Schienennetzes und die Modernisierung des Fahrzeugparks erhöhen. Je mehr Menschen den ÖPNV nutzen, umso leichter entscheiden Politiker pro ÖPNV.

Ihr VAG-Vorstand



Den VAG-Vorständen Dr. Rainer Müller, Herbert Dombrowsky und Josef Hasler (v. l.) ist eine familienfreundliche Tarifgestaltung im ÖPNV wichtig.

ÖPNV zwischen Klimaschutz und Finanzierung

Gastbeitrag

Im Juni fand in Nürnberg die Jahrestagung des Branchenverbandes der Verkehrsunternehmen statt. Deren langjähriger Hauptgeschäftsführer Adolf Müller-Hellmann, der auch nach seiner Pensionierung für den ÖPNV eintritt, hat für die VAGmobil den folgenden Gastbeitrag geschrieben.

„Bei der Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen wurde einmal mehr deutlich, in welchem Spannungsfeld sich der ÖPNV derzeit befindet. Auf der Tagesordnung standen u. a. Klimaschutz, Innovationen, Finanzierung und der Wettbewerb im ÖPNV. Die Bundesregierung hat beim Klimaschutz ein anspruchsvolles nationales Ziel gesetzt. Bis 2020 soll der CO₂-Ausstoß um 40 Prozent reduziert werden. Mit dem ÖPNV hat die Bundesregierung im Verkehrssektor einen verlässlichen und effizienten Partner bei der Realisierung dieses Zieles. Die Fahrgäste von Bussen und Bahnen verursachen durchschnittlich nur ein Drittel der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Pkw für den gleichen Weg. Im stärker ausgelasteten Berufsverkehr ist der

spezifische CO₂-Ausstoß pro Fahrgast sogar noch geringer.

Der kontinuierliche Anstieg der Fahrgastzahlen trägt zum Klimaschutz und zum schonenden Umgang mit unseren Ressourcen bei. Im Jahr 2006 konnte deutschlandweit ein Fahrgastzuwachs von knapp zwei Prozent erreicht werden. Auch in Nürnberg bestätigt sich dieser Trend. Die ÖPNV-Unternehmen engagieren sich für diesen Trend. Gerade auch das wachsende Klimaschutzbewusstsein der Bevölkerung hat weitere Menschen zum Einstieg in Busse und Bahnen bewegt.

Der geringe Anteil des ÖPNV an den CO₂-Emissionen in Deutschland geht auf sehr moderne Fahrzeuge zurück. Mit Innovationen im Fahrzeugbau und in der Antriebstechnologie konnte diese positive Leistung erzielt werden. Zurzeit verfolgen die Verkehrsunternehmen besonders die Perspektive, Hybridtechnologie im Busbereich einzusetzen, und dadurch den Kraftstoffverbrauch zu senken und den Ausstoß von CO₂-Schadstoffen und auch Lärm weiter zu reduzieren. Auch die Umwandlung von Bremsenergie in

Jetzt Online-Zugriff

Seit Anfang August dieses Jahres kann die Polizei auf Echtzeitbilder der VAG-Überwachungsvidéos zugreifen. Durch diese neue Möglichkeit kann die Einsatzzentrale sofort auf Ereignisse reagieren.

Bei einem konkreten Anlass – geht z. B. eine Meldung über Funk bei der Polizei ein, die die Gebäude oder die Bahnsteige der U-Bahn betrifft – kann ein Mitarbeiter der Einsatzzentrale der Polizei per Mausclick von seinem Arbeitsplatz online auf die Live-Bilder der entsprechenden VAG-Kameras zugreifen, maximal auf vier Stück. Nach einer ersten Einschätzung der Situation kann er alle nötigen Entscheidungen für einen Einsatz treffen oder Verstärkungen zielgesteuert senden. Alle Zugriffe der Polizei auf das VAG-System werden in einem polizeilichen Einsatztagebuch protokolliert und sind jederzeit nachvollziehbar.

Die Aufzeichnung und Beobachtung der Videos in Echtzeit sind für die Polizei ein wichtiges Ermittlungs- und Beweissicherungsinstrument. So konnte sie in den vergangenen Jahren fast alle Rohheitsdelikte wie Raub, Körperverletzung, Nötigung,



Die Live-Bilder ermöglichen ein schnelles Eingreifen der Polizei.

Bedrohung und Erpressung in den U-Bahn-Anlagen aufklären. Das stärkt das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste.

Schon seit vielen Jahren arbeiten Polizei und VAG Hand in Hand für die Sicherheit. Neben den Fahrausweiskontrollen, die von der Polizei unterstützt werden, führen Mitarbeiter der VAG gemeinsam mit der Polizei regelmäßig Kontrollgänge in den U-Bahn-Anlagen durch. Für eine noch bessere Koordination ist bei Fußballspielen oder Demonstrationen in der Zentralen Serviceleitstelle der VAG ein Arbeitsplatz für einen Verbin-

dungsbeamten vorgesehen, der zwischen Polizei und VAG die aktuellsten Informationen austauscht und eine flexible Reaktion ermöglicht.

Seit Mitte des Jahres 2005 nutzt die Polizei bereits gesicherte Videoaufnahmen der VAG. Die insgesamt rund 180 Kameras in den Nürnberger und Fürther U-Bahn-Anlagen erfassen dabei fast alle Bereiche, in den neueren Bahnhofsdächern die Zugangs- und Treppengebiete. Durch den Live-Zugriff erwartet die Polizei weitere Erfolge – nicht nur bei der nachträglichen Fährndung, sondern auch bei den Vorortensätzen. ■



Das Fahren mit Bussen und Bahnen ist täglich angewandter Klimaschutz.

und Strecken anfallen. Wenn Rolltreppen nicht stillstehen, wenn der barrierefreie Ein- und Umstieg ermöglicht werden und die Geschwindigkeit von Bussen und Bahnen nicht abnehmen sollen, muss möglichst bald Klarheit geschaffen werden über die langfristige Sicherung der notwendigen finanziellen Mittel. Nur dann können wir für alle Bürger in unserem Land – wie das Grundgesetz es vorsieht – eine Mindestmobilität realisieren.

Nicht zuletzt verändert die Europäische Union den Wettbewerbsrahmen des ÖPNV. Die Verkehrsunternehmen stellen sich auf mehr Wettbewerb ein und erhöhen sowohl die Attraktivität als auch die Wirtschaftlichkeit ihrer Leistungen. Die automatisch betriebene U3 in Nürnberg ist ein Beispiel hierfür. Fahrerlos, sicher und komfortabel fährt diese U-Bahn mit hoher Taktdichte zu günstigen Betriebskosten. Auch diese bedeutsame Innovation verdient überaus überzeugend die Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Branche durch die enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Industrieunternehmen. ■

Stets freundlich: „Grüß Gott, die Fahrausweise bitte.“

Kontrolle in der U1

Hochbetrieb im U-Bahnhof Plärrer. Der U-Bahn-Wagen ist fast voll, die Türen schließen. „Grüß Gott, die Fahrausweise bitte.“ Die freundliche, aber bestimmte Aufforderung der Fahrausweisprüfer mischt sich mit den Startgeräuschen der U1. Die Fahrgäste kramen überrascht, aber bereitwillig in ihren Geldbörsen, Hand- und Hemdtaschen.

Den fünf VAG-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern in Zivil gelingt es, bis zur nächsten Station Weißer Turm fast alle Fahrscheine beanstandungslos zu überprüfen. Mit einer Ausnahme: Ein junges Mädchen ist ohne jeden Ausweis unterwegs und gibt an, ihre MobiCard vergessen zu haben. Sie wird deshalb von der Fahrausweisprüferin, die das kleine Team leitet, gebeten auszustiegen. Im Bahnhof gibt die VAG-Mitarbeiterin Namen, Geburtsdatum und Adresse der Schülerin in ihr mobiles Datenerfassungsgerät ein und stellt ein paar einfache Fragen, um die Glaub-

würdigkeit ihrer Angaben zu testen. Das Mädchen bekommt einen Beanstandungszettel. Da die MobiCard eine übertragbare Karte ist, gibt es keine Kulanz. Das Mädchen muss innerhalb von zehn Tagen das erhöhte Beförderungsentgelt von 40 Euro überweisen oder im VAG-Kunden-Center im Hauptbahnhof bezahlen. Bei der Personaliaufnahme gibt sich die Fahrausweisprüferin mit den Angaben zufrieden. „Sie hat keine falschen Angaben gemacht“, ist die erfahrene Fahrausweisprüferin überzeugt. „Hätte ich es mit einem Erwachsenen zu tun gehabt und den Eindruck einer berechnenden Person gewonnen, hätte ich die Polizei geholt, um die Personalia feststellen zu lassen.“

Service inbegriffen

Es ist 16.15 Uhr, die Spätschicht hat gerade erst begonnen. Noch bis Betriebschluss sind zehn Fahrausweisprüfer in zwei gleich großen Grup-



Das mobile Datenerfassungsgerät erleichtert den Kontrolleuren die Arbeit. Die Daten werden zentral verarbeitet.

pen in der U1 heute zwischen Plärrer und Hasenbuch unterwegs. Sie steigen in die Züge ein, kontrollieren, beraten Fahrgäste zu Strecken und Tarifen, nehmen Beschwerden entgegen, steigen dann wieder aus und geben nach jeder Kontrolle neben den Beanstandungen die Zahl der geprüften Fahrausweise in ihr mobiles Datenerfassungsgerät (MDE) ein.

Ein junger Mann hat seine Streifenkarte nicht gestempelt und gibt an, das Stempeln als ehemaliger Inhaber eines Schülerabos nicht gewohnt zu sein und deshalb vergessen zu haben. Er wird zur Klärung ins KundenCenter geschickt. Eine ältere Dame hat aus Versehen die „falsche“ Handtasche mitgenommen, ihr JahresAbos, sagt sie, befände sich in der anderen:

Sie muss das JahresAbos gegen eine Bearbeitungsgebühr im KundenCenter vorzeigen.

Nach ihrer Schicht übertragen die Fahrausweisprüfer die Daten auf einen zentralen Rechner, in das sogenannte FAKS-System (Fahrausweisabrechnungs- und Kontrollsystem). Anhand dieser Daten schlägt ein Dispositionmodul den Einsatz der Fahrausweisprüfer vor.

Flexible Disposition

Wo, wie oft und wann kontrolliert wird, errechnet sich aus der Anzahl der Fahrgäste und den festgestellten Beanstandungen in den jeweiligen Verkehrsmitteln. Täglich werden mehrere Gruppen von Mitarbeitern der Servicedienste,

die speziell für die Fahrausweisprüfung geschult sind, für Fahrausweiskontrollen eingesetzt. Sie müssen in einem engen rechtlichen Spannungsfeld die Schwere von Vorgehen beurteilen und haben es manchmal auch mit Straftaten, wie Urkundenfälschung oder handgreiflich werdenden Schwarzfahrern, zu tun. In letzterem Fall ist dann Deeskalation gefragt und eine Strafanzüge das äußerste Mittel.

Im meist genutzten Verkehrsmittel U-Bahn finden täglich Kontrollen statt. Neben den Schwerpunktkontrollen, bei denen – wie geschildert – jeder Fahrgast sein Ticket vorweisen muss und damit die Kontrollgerechtigkeit besonders hoch ist, gibt es Stichpunktkontrollen und mobile Kontrollen in kleineren Teams. ■



Wer keinen gültigen Fahrschein vorweisen kann, muss seine Daten angeben.

Kontrollen in Buslinien

Einstieg beim Fahrer

Obwohl das Schwarzfahren in Bussen durch den Einstieg beim Fahrer mit Vorzeigen des Fahrausweises erheblich erschwert wird, bleiben auch dort weitere Fahrausweiskontrollen durch die spezialisierten Teams notwendig. „Schließlich hat der Fahrer vor allem die Aufgabe, die Fahrgäste sicher und pünktlich ans Ziel zu bringen, und kann deshalb in der Regel keine vertiefte Prüfung durchführen“, betont Dienstgruppenleiter Bernd Götz. „Ob ein Fahrgast seine Streifenkarte korrekt gestempelt hat oder gar eine Fahrkarte manipuliert wurde, ist für den Fahrer nicht sofort erkennbar. Es wird aber spätestens bei der Kontrolle durch die Fahrausweisprüfer erkannt.“ Diese ist also schon wegen der Gerechtigkeit gegenüber

den zahlenden Fahrgästen geboten. Fahrgäste sollten ihren Fahrausweis immer offen in Augenhöhe des Fahrers zeigen, damit er gut sichtbar ist. Sollte ein Fahrer einen Fahrschein nicht lesen können, kann er dessen Besitzer bitten, ihm diesen in die Hand zu geben – was für andere Fahrgäste eine kleine Verzögerung des Einstiegs zur Folge hat. Rüstige Fahrgäste sollten im Interesse einer zügigen Abwicklung nach hinten durchgehen und dort aussteigen. Eine Ausnahme gilt für in der Gefährlichkeit eingeschränkte Fahrgäste: Sie können vorne auf den gekennzeichneten Sitzen Platz nehmen und auch vorne aussteigen. Wenn möglich, sollten sie den Fahrer über ihren Wunsch informieren, er wird ihnen dann behilflich sein. ■

Fahrausweisprüfungen zeigen Wirkung

Weniger Schwarzfahrer

Ohne Fahrausweiskontrollen geht es nicht: Sie sichern die Einnahmen eines Verkehrsunternehmens und bestätigen zahlenden Kunden, dass es richtig ist, für eine Fahrt zu bezahlen. Fahrausweiskontrollen sorgen so für Gerechtigkeit. Zudem helfen sie, Straftaten wie Fälschungen und Manipulationen aufzudecken. Rund 1,8 Prozent von knapp einer Million pro Jahr kontrollierter Fahrgäste der VAG sind Schwarzfahrer. „Das ist weniger als bei vielen anderen Verkehrsunternehmen, bedeutet aber dennoch Einnahmenverluste von rund zwei Millionen Euro, die letztlich auf Kosten der zahlenden Fahrgäste gehen“, betont Josef Hasler, Vorstandsmitglied der VAG. „Schließlich könnten wir die Einnah-

men in unsere vielseitigen Leistungen für die Kunden investieren.“ Juristisch betrachtet ist „Beförderungserklärung“ vorläufiger Beitrag und damit ein Straftatbestand. Strafanträge bleiben bei der VAG das letzte – allerdings konsequent angewandte – Mittel, wenn Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis öffentliche Verkehrsmittel benutzen oder handgreiflich gegenüber den Kontrolleuren werden. 2007 gab es etwa 2.000 Strafanzeigen. Seit die VAG 2006 die Regel eingeführt hat, dass Fahrgäste den Fahrausweis beim Busfahrer vorzeigen müssen, ist die Zahl der Schwarzfahrer in Bussen drastisch um 75 Prozent zurückgegangen. Aus insgesamt ist die Zahl der Beanstandungen rückläufig. 2007 sank sie im

Vergleich zum Vorjahr um 23,6 Prozent, was neben dem kontrollierten Busenstieg auf einen optimierten Prüfeinsatz mit Hilfe der 2007 eingeführten softwaregestützten Kontrolldisposition (s. Beitrag oben) zurückzuführen ist. Um die Kontrollintensität in Nürnberg weiter zu erhöhen, hat die VAG die Zahl der Kontrollstunden 2008 von 40.000 auf 50.000 Stunden erhöht. Für potenzielle Schwarzfahrer stellt sich somit umso mehr die Frage, ob sie ein erhöhtes Beförderungsentgelt von derzeit 40 Euro für eine Fahrt riskieren wollen. Wer ein JahresAbos der Stufe 2 besitzt, kann mit etwa dem gleichen Betrag monatlich beliebig viele Fahrten in Nürnberg und Fürth unternehmen, ohne seine Nerven zu strapazieren. ■

Pünktlichkeit und Fahrkomfort haben überzeugt

Positive Bilanz

Aus dem Nürnberger Verkehrsangebot ist sie nicht mehr wegzudenken: Die U-Bahn-Linie U3 verkehrt seit Mitte Juni fahrplanmäßig zwischen den Bahnhöfen Gustav-Adolf-Straße und Maxfeld – zuverlässig und pünktlich. „Wir sind sehr zufrieden“, zieht Projektleiter Andreas May eine erste positive Bilanz.

Dass es ganz ohne Störungen gehen würde, hatte die VAG nicht erwartet. „Wir sind auch auf solche Situationen vorbereitet. In den ersten Betriebswochen zeigte sich, dass die Mitarbeiter der VAG das System souverän bedienen“, so May. Auch die Fahrgäste sind sehr angetan von der Pünktlichkeit und dem Fahrkomfort der neuen U3e.

Täglich 370 Fahrten

Von Montag bis Freitag bietet die VAG täglich rund 370 Fahrten auf der automatischen Linie U3 an. Samstags sind es 290 und sonntags und feiertags 220. In einer Woche kommt es zu rund 22.000 Haltestel-

lenaufenthalten, wobei die Türen 200.000-mal geöffnet und wieder geschlossen werden. Bedenkt man diese Zahlen, fallen einzelne Störungen, auch wenn sie für den Einzelnen selbstverständlich ärgerlich sind, prozentual kaum ins Gewicht. „Wir gehen jeder Beeinträchtigung, jeder Störung nach, analysieren die Ursache und beheben sie“, erklärt Andreas May. Störungen, das können Probleme bei den Türen sein, das Fahrverhalten zwischen den Bahnhöfen oder die Ansagen im Zug.

Auch die Dauer der Türöffnung wurde inzwischen optimiert. Fertigen anfangs im morgendlichen Schülerverkehr Mitarbeiter der Leitstelle die Züge manuell ab, geschieht das inzwischen automatisch oder vom Bahnsteig aus. Dabei orientiert man sich an den Zeiten, die bei den manuellen Zügen der U2 für den Fahrgastwechsel gebraucht werden.

Nachdem das System inzwischen so gut funktioniert, ist die VAG zum „Feintuning“ übergegangen, um den Komfort für die Fahrgäste weiter zu verbessern. So fährt die U3 nach ei-



Das Prestigeobjekt U3 hat die Feuerprobe bestens bestanden und fährt täglich zuverlässig und fahrplanmäßig.

nem Wechsel der Software jetzt ruckfreier und gleichmäßiger. „Die Fahrgäste wissen das zu schätzen“, sagt Andreas May. „Sie haben einen hohen Anspruch entwickelt, den sie auch auf die U2 übertragen.“ Kleine Verspätungen der U2 würden inzwischen sehr kritisch betrachtet. Denn von der U3 sind die Fahrgäste

Pünktlichkeit gewohnt. Sie versucht immer, ihren Fahrplan einzuhalten, hat dafür aber auch mehr Möglichkeiten als die fahrgesteuerte U2. Zum Wenden braucht sie nur zehn bis 20 Sekunden und kann so die Verspätung einholen. Im konventionellen Betrieb muss der Fahrer zum Wenden aussteigen und ans andere

Ende des Zuges laufen. Das kostet Zeit, in der Regel bis zu drei Minuten. Nach den überwiegend positiven Erfahrungen mit der U3 freuen sich die VAG-Mitarbeiter auf die Automatisierung der U2, die weitere Verbesserungen für die Fahrgäste bringen wird. Ende 2009 wird es so weit sein. ■

Technik ist nicht immer schuld

Gründe für Störungen



Die Spaltüberbrückung bei den Zügen der U3 kommt bei allen Kunden gut an.

Ihre Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit hat die U3 bereits unter Beweis gestellt. Vereinzelt Störungen oder Verzögerungen sind nicht ungewöhnlich und schon gar nicht U3-spezifisch.

„Es liegt in der Natur der Sache, dass der Betrieb nicht immer reibungslos laufen kann“, gibt Projektleiter Andreas May zu bedenken. Jedes technische System sei grundsätzlich störungsanfällig. Darüber hinaus teilen sich die U3 und die konventionelle U2 die Stammstrecke zwischen Rothenburger Straße und Rathenauplatz. Dieser Mischbetrieb ist zwar die Lösung, um bestehende U-Bahnen „unter rollendem Rad“ für den Automatikbetrieb umzurüsten, birgt aber auch Schwierigkeiten.

Technische Störungen eines Fahrzeuges, hohes Fahrgastaufkommen oder Verzögerungen bei der Abfertigung

der U2 wirken sich auch auf die U3 aus. May appelliert deshalb an alle Fahrgäste, zügig ein- oder aussteigen, alle Türen des Zuges zu benutzen und in jedem Fall das Türschließeignal zu respektieren.

Für Verzögerungen sorgen aber auch Fahrgäste, die ins Gleis springen, weil ihnen etwas hineingefallen ist. Auch wenn das Bahnsteigsicherungssystem Personen im Bahnsteiggleis sofort erkennt und sich nähernde Züge stoppt, ist das Risiko groß. In diesem Fall muss ein Anruf in der Leitstelle über das Kundentelefon (09 11/2 83-46 46) oder das Betätigen der Notstrecke erfolgen, um einen VAG-Mitarbeiter zu rufen.

Insgesamt zieht May eine positive Bilanz der ersten Betriebswochen. Bei der schon sehr hohen Verfügbarkeit gibt es kaum noch Steigerungsmöglichkeiten. ■

Nächtlicher Testbetrieb hat begonnen

U2-Automatisierung

Spätestens seit Mitte Juni richtet sich der Fokus von Siemens und der VAG auf die Automatisierung der U2.

Das Vorhaben der VAG, eine bestehende U-Bahn während des laufenden Betriebs auf Automatikbetrieb umzustellen, ist weltweit einmalig.

Die Fahrgäste bekommen davon zunächst allerdings kaum etwas mit. Denn die Tests werden wieder während der Betriebsruhe zwischen 1.00 und 4.00 Uhr nachts durchgeführt. Die technischen Einrichtungen wie Bahnsteigsicherungssystem und Linienleiter sind bereits auf der U2 von Röthenbach bis Flughafen installiert, Hardware und Software sind fertig. Seit Mitte Juli testet das Projektteam unter Leitung von Siemens-Ingenieur Hans-Joachim Feist das Kuppeln und Entkuppeln der Züge. Bisher fahren nur Langzüge. Spätestens mit der Automatisierung der U2 sollen jedoch auch Kurzzüge eingesetzt werden.

Seit Anfang August sind nachts die automatisierten Züge auf den Außenästen der U2 unterwegs. Die beiden großen Abstellanlagen am Nordostbahnhof und in Röthenbach erfordern dabei die besondere Aufmerksamkeit der Testmannschaft. „Auch wenn am Computer im Braunschweiger Siemens-Testzentrum alles schon

simuliert wurde, die Tests vor Ort sind nicht zu ersetzen“, erklärt Hans-Joachim Feist. So muss z. B. bei jedem einzelnen Bahnhof geprüft werden, ob der Zug automatisch sofort gestoppt wird, sobald etwas ins Gleis fällt.

Wie bei den Tests in der Vergangenheit steht die Sicherheit an oberster Stelle. Zunächst wird mit niedrigen Geschwindigkeiten gefahren. Die zwei Fahrer an Bord jedes Zuges können im Notfall sofort eingreifen.

Zur Jahreswende wird dann voraussichtlich schon der eine oder andere automatische Zug spätabends auf der U2-Strecke auftauchen. Dann heißt es allerdings wieder „Bitte nicht einsteigen“, denn der automatische Betrieb auf den Außenästen der U2 ist von der Technischen Aufsichtsbe-

hörde noch nicht für den Fahrgastbetrieb freigegeben.

Ab Dezember kommen die Siemens-internen Systemvalidierer zum Zug, die den Testbetrieb intensiv begleiten und die Sicherheit des Gesamtsystems bestätigen. Ihre Ergebnisse stehen wiederum dem Gutachtergremium zur Verfügung, das auch dieses Projekt im Auftrag der Technischen Aufsichtsbehörde prüft.

Den Abschluss der Tests bildet im nächsten Jahr wiederum ein sechswöchiger Erprobungsbetrieb ohne Fahrgastbetrieb. „Das ausführliche Testen ist notwendig. Auf der U3 hat es sich schließlich bewährt“, sagt Feist. So soll es auch auf der U2 sein, wenn die dann automatisierte Linie Ende 2009 erstmals Fahrgäste zum Mitfahren einlädt. ■



Der Wechsel zwischen Kurz- und Langzugbetrieb erfordert Kuppeltests.

Gut informierte Fahrgäste haben weniger Fragen

KUSS-Mitarbeiter

Fragend schaut die Dame am U-Bahnhof Maxfeld den VAG-Mitarbeiter an. Sie wollte eigentlich zum Flughafen. Thomas Iffländer erklärt ihr, dass sie eine Station zurückfahren muss, um dann in die U2 umzusteigen. „Das kommt öfter vor“, sagt der erfahrene Mitarbeiter im Kunden- und Systemservice (KUSS). Fragen zu Abfahrtszeiten, Tarifen und Anschlüssen hat Thomas Iffländer häufig zu beantworten. Die Fragen zum automatischen Betrieb sind inzwischen dagegen weniger geworden. „Da haben wir schon umfassend informiert“, meint der Servicemitarbeiter. Seit der offiziellen Einweihung der U3 vor knapp drei Monaten ist Iffländer fast täglich in einem der automatischen Züge unterwegs. Dass er nur sehr selten in den Betrieb eingreifen muss, freut ihn sichtlich. „Das System funktioniert viel reibungsloser, als wir es zunächst erwartet hatten“, sagt er. Seit neun Jahren ist Thomas Iffländer bei der VAG und hat seine Qualifikationen ständig erweitert. Er hat die Fahrberechtigung für U-Bahn und

Straßenbahn, die Kontrollberechtigung und ist seit 2007 VDV-Verkehrsmeister. Die neueste Weiterbildung, die er absolvierte, ist die zum Mitarbeiter im Kunden- und Systemservice (KUSS). Spannend findet er an seiner Arbeit die Abwechslung und den „Blick hinter die Kulissen“. Als KUSS-Mitarbeiter kennt er nicht nur das automatische System in- und auswendig. Er hält auch den Kontakt zur Leitstelle und kann Störungen im Regelfall innerhalb kürzester Zeit beheben. Außerdem ist er kompetenter Ansprechpartner für alle Fahrgäste.

Regelmäßige Kontrollen

Iffländers Arbeitstag beginnt noch vor Betriebsbeginn mit einer sogenannten Profi-Prüfung. Dabei prüft er, ob die Strecke frei von Hindernissen ist. Regelmäßige Kontrollen aller wichtigen Funktionen des Zuges gehören ebenso zu seiner täglichen Arbeit. Ziel ist die Perfektionierung des Systems. Stimmen die Ansagen? Fährt der Zug ruckfrei? Funktioniert die Notprechstelle? Öffnen und



Thomas Iffländer rät größeren Gruppen, zügig einzusteigen und immer alle Türen zum Einsteigen zu nutzen.

schließen die Türen? Hält der Zug am richtigen Punkt an? Abweichungen meldet der Verkehrsmeister ggf. der Leitstelle, die alle Informationen sammelt und an die Projektgruppe Rubin gibt. „Der Zug macht seine Arbeit gut“, resümiert Thomas Iffländer. Auch im morgendlichen Schülerverkehr hat sich die Situation mit Einführung der U3 deutlich entspannt. Anfangs

haben er und seine Kollegen aus der Leitstelle die Züge teilweise manuell abgefertigt. Dazu gibt es an einigen Bahnhöfen einen sogenannten Abfertigungsschalter. Dieser dient auch dazu, den Zug nach Betriebschluss in die Abstellanlage „schlafen“ zu lassen – selbstverständlich erst, nachdem sich Iffländer vergewissert hat, dass kein Fahrgast mehr im Zug sitzt oder gar schläft.

Loß findet Thomas Iffländer nicht nur für die automatischen Züge, sondern auch für die Fahrgäste. „Die meisten verhalten sich sehr diszipliniert“, bestätigt er. Eng wird es allerdings, wenn ganze Klassen oder Kindergarten-Gruppen durch eine Tür einsteigen wollen. Größere Gruppen müssen sich auf mehrere Türen verteilen, sonst ertönt eventuell das Türschleissignal, bevor alle eingestiegen sind. ■

Viel Lob und wenig Kritik von den Fahrgästen für die neue U3

Fahrgaststimmen



Die Panoramascheibe ist insbesondere bei Kindern völlig angesagt.

Knapp drei Monate nach der offiziellen Einweihung der U3 ist das neue Angebot für viele Fahrgäste zum vertrauten Alltag geworden.

Sowohl im direkten Kontakt mit Fahrgästen wie auch im Rahmen einer Service-Aktion erhielt die VAG sehr viel Lob und wenig Kritik. Viele Anwohner schätzen die schnellere Verbindung in die Innenstadt bzw. in den Westen und Norden der Stadt. Dieser Eindruck ist nicht nur subjektiv, sondern kann auch mit Zahlen belegt werden. Im Rahmen einer Service-Aktion hat die VAG insgesamt 25.000 Haushalte mit etwa 47.000 Personen angeschrieben. Informationen angeboten und auf Anfrage maßgeschneiderte In-

formationspakete verteilt. Im Rahmen der Qualitätskontrolle wurde ein Teil der angesprochenen Haushalte im Juli nochmals angerufen und beantwortete in diesen Gesprächen auch zwei Fragen zur U3. Fast die Hälfte, nämlich 835 der in dieser Stichprobe angesprochenen 1.703 Haushalte hat angegeben, inzwischen mit der U3 gefahren zu sein. 392 beurteilten die U3 sehr positiv, 382 Nutzer waren der Meinung, die U3 sei okay, aber nichts Besonderes und 19 Fahrgäste waren der Meinung, dass die U3 positiv zu beurteilen sei, allerdings mit Vorbehalten. In VAGmobil fand diese Aussagen in einer Umfrage unter Fahrgästen bestätigt: Fotis Doufas wohnt zwischen

Rothenburger Straße und Plärrer und kritisiert, dass er jetzt einen weiteren Weg zur nächsten Haltestelle hat, nachdem die Busse nicht mehr zur Rothenburger Straße, sondern zur Gustav-Adolf-Straße fahren.

Begeistert von dem gelungenen Design der neuen Züge ist Christa-Maria Lang: „Mir gefällt besonders gut, dass man zwischen den Wagen durchschauen kann und der Blick vorne durch die Frontscheibe.“

Mit Kind und Kegel unterwegs ist Familie Wolf aus Nürnberg. Simone Wolf ist vor allem von der Türspaltüberbrückung angetan, die ihr mit dem Kinderwagen das Ein- und Aussteigen erleichtert. „Da kann niemand mehr in den Spalt geraten“, bemerkt sie.

Meike Neunhöffer kennt automatische U-Bahnen aus Paris und hat keinerlei Berührungängste mit der neuen Technik. Sie richtet ihr Augenmerk eher auf die Gestaltung von Zügen und Bahnhöfen. „Ich finde die Haltestangen im Türbereich gut, die gedrittelt wurden.“ Von den neuen U-Bahn-Stationen gefällt ihr Maxfeld wegen der Goethe-Zitate am besten. „Die Sprüche sind gut ausgewählt.“

„Unangenehm“ empfand Johannes

Rag seine Fahrten mit der U3. „Ich verlasse mich lieber auf Menschen als auf die Technik“, gesteht er. Als „Höhepunkt der Automatisierung“ bezeichnet dagegen Abdi Hassan die U3. Ihm gefällt die automatische U-Bahn „sehr gut“. Er lobt gleich noch die guten Nahverkehrsverbindungen in Nürnberg, wo er seit sieben Jahren lebt. „Schnell und hell“, bringt Nanja Bandaruka die Vorteile der U3 auf den Punkt. Sie erledigt Arztbesuch und andere Termine zusammen mit ihrem gehbehinderten Mann gerne mit der U3 und freut sich über die komfortable und angenehme Atmosphäre in den neuen Zügen.

Ihr Auto lässt Ramona Bud in letzter Zeit immer öfter zu Hause stehen. Die Kinder fahren lieber mit der U3. Sie

gesteht, dass sie anfangs etwas Angst hatte, jetzt aber schon lange nicht mehr. „Mit der U3 bin ich schneller als bisher in der Arbeit und habe keine Parkplatzorgen.“

Für Jutta Vermes, die mit Krücken unterwegs ist, bedeutet die U3 einen großen Fortschritt: „Jetzt muss ich nicht mehr bei Regen und Kälte auf den Bus warten.“ Sie würde sich nur am Aufgang zur Apotheke an der Gustav-Adolf-Straße noch eine Rolltreppe wünschen.

Diesen Wunsch hat auch Sandra Riestler, die gerne auf direktem Weg eine Rolltreppe oder einen Aufzug hätte. Sie fährt mit ihrer Tochter Mareike oft mit der U3 zum Plärrer. Ihr Platz ist dabei immer ganz vorne. „Für die Kinder ist das schon ein besonderes Erlebnis.“ ■



Die Spaltenüberbrückung bedeutet auch für kleine Kinderfüße Sicherheit.

Die vier Elemente auf Eis in Szene gesetzt

Holiday on Ice

Seit mittlerweile 65 Jahren begeistert **Holiday on Ice** ein stetig wachsendes Publikum mit farbenfrohen, rasanten und perfekten Show-Darbietungen. Zeit für einen Rückblick und Ausblick auf ein wunderbares Geburtstagsprogramm.

Der Erfolg dieser Eishow begann in den 1940er Jahren. Die erste Inszenierung fand in einem kleinen Hotel in den USA statt. Damals war die äußerst erfolgreiche Entwicklung von **Holiday on Ice** noch nicht abzusehen. Bis heute haben 320 Millionen Menschen weltweit die jährlich wechselnden Shows gesehen. In Deutschland konnten die Eiskünstler von **Holiday on Ice** im letzten Jahr 800.000 Menschen begeistern. Mit jährlich mehr als 1.700 Aufführungen in über 20 Ländern der Erde ist **Holiday on Ice** eines der größten Showformate. So ist es nicht verwunderlich, dass internationale Eiskunstlaufprofis für die Inszenierungen verpflichtet werden können. Die bekanntesten Namen der letzten Jahre sind Norbert Schramm, Tanja Szweczenko und Katarina Witt, die ihre internationale Karriere bei **Holiday on Ice** begannen.

Die Inszenierungen haben inzwischen nicht mehr viel mit klassischem Eiskunstlauf zu tun. Vielmehr handelt es sich um ausgefallene, äußerst professionelle Choreographien, die nicht nur Elemente aus den Bereichen Oper, Tanz und Musical verbinden, sondern auch mit atemberaubender Akrobatik aufwarten. Im Jubiläumsjahr 2008 geht **Holiday on Ice** gleich mit zwei Shows auf Deutschlandtournee. In Nürnberg

wird die Eisrevue vom 12. bis 16. November 2008 in der Frankenhalle mit dem Programm „Elements“ Station machen. Dabei wird der Zuschauer die Eiskünstler bei einer Reise um die Welt begleiten. Jede der Szenen ist von einem der vier Elemente – Feuer, Wasser, Erde und Luft – inspiriert. Musikalisch wird das visuelle Spektakel von Indi Rock, Hip-Hop, Gospel und Werken der Klassik begleitet.

Die Karten für **Holiday on Ice** gibt es an allen bekannten Vorverkaufsstellen oder unter der Ticket-Hotline 0 18 05/44 14 (14 Cent pro Minute aus dem deutschen Festnetz). Weitere Infos unter www.holidayonice.de. Die Eintrittskarten beinhalten eine KombiTicket-Regelung, die zur kostenlosen Nutzung von Bussen und Bahnen auf der Hin- und Rückfahrt am Eintrittstag im gesamten VGN-Verbindungsraum berechtigt. ■



Holiday on Ice verzaubert jährlich Millionen Menschen. In Nürnberg gastiert die Eishow vom 12. bis 16. November.

Ausflug mit der Postkutsche

Historische Fahrten

Wollten Sie schon immer mit einer alten Postkutsche fahren? Dann machen Sie sich am Sonntag, 21. oder 27. September, mit der Kutsche des Museums für Kommunikation Nürnberg auf den Weg ins Knoblauchsland. Die von Mitarbeitern des Kunst- und Kulturpädagogischen Zentrums geführte Tour beginnt jeweils morgens um 9.30 Uhr an der Straßenbahnen-Endhaltestelle in Thon. Von hier aus geht es mit einer Geschwindigkeit von zehn Stundenkilometern über Schloss Almoshof zur Wehrkirche Kraftshof und dann nach Schloss

Neuhof. Von dort fährt die VAG-Buslinie 31 zurück nach Thon. Die Postkutsche ist ein 1939 angefertigter Nachbau einer Kutsche mit zwei Fahrgastbereichen aus dem Jahr 1874. Sie wird als Berlin mit zwei Coupés bezeichnet und bietet Platz für maximal neun Passagiere. Das Gefährt wiegt 2,5 Tonnen. Übrigens: Wurde man im 19. Jahrhundert auf unbefestigten Landstraßen durchgeschüttelt, fährt man heute auf asphaltierten Straßen in der gut gefederten Kutsche recht bequem. Anmeldung und Informationen unter Telefon 09 11/13 31-2 38. ■



Ein Ausflug aufs Land wie anno 1890 ist ein besonderes Vergnügen.

Endspurt Herbstvolksfest

Attraktive Gewinne

In wenigen Tagen geht das 150. Nürnberger Herbstvolksfest zu Ende. Höchste Zeit für einen Besuch – am besten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der VAG, die wieder viele Sonderbusse und -bahnen einsetzt. Die Geschichte des Nürnberger Volksfestes beginnt im Jahr 1826. Anlass ist der Geburts- und Namenstag von König Ludwig I. Im Lauf der Jahrzehnte wechselte der Veranstaltungsort mehrmals. Seit 1953 findet es auf dem Festplatz am Dutzendteich statt. In den Kriegsjahren gab es einige Unterbrechungen, so dass nun in diesem Jahr das 150. Nürnberger Herbstvolksfest gefeiert wird. Zum Jubiläum lockt der Schaustellerverband mit der Ladies Night am 11. September ab 18.00 Uhr mit 1 Euro Fahrpreis für die Damen oder der Arbeitsplatzbörse für Berufsanfänger beim Job- und Funday am 12. September zwischen 14.00 und 17.00 Uhr am Rockzelt. Eine Fotowand „Millionen von Erinnerungen“ soll mit Hilfe der Volksfestbesucher zum Frühlingfest 2009 im Oxenzelt präsentiert werden. Für diesen bilderrichten Streifzug durch

die Jahrzehnte am Dutzendteich können Schnappschüsse, „Archivbilder“ oder neue Aufnahmen mit Namen und vollständiger Anschrift an den Süddeutschen Schaustellerverband für den Wettbewerb eingeschickt werden. Es winken attraktive Gewinne. Informationen dazu unter www.volksfest-nuernberg.de. Besonders schnelle Leser der VAG-mobil haben noch mehr Gewinnchancen: Sie können noch für das Herbstvolksfest 25 Bummelpässe mit Freigutseinheiten für verschiedene Buden und Fahrgeschäfte gewinnen. Wenn Sie folgende Frage richtig beantworten: **In welchem Jahr beginnt die Geschichte des Nürnberger Volksfestes?** Schicken Sie Ihre Antwort unbedingt mit Angabe Ihrer Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an: vag@vag.de oder per Post an: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, Unternehmenskommunikation, Stichwort Volksfest, 90338 Nürnberg. Einsendeschluss ist Donnerstag, 11. September, 24.00 Uhr. Die Verlosung und Benachrichtigung erfolgt am Freitag, 12. September. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

Zeitreise mit der VAG

Wer sich für die Geschichte des Nahverkehrs interessiert, für den hält die VAG nun eine Chronik im Internet bereit.

Unter www.vag.de/Unternehmen/ über Usere Geschichte ist in Bildern, Filmen und anderen Zeitdokumenten die Entwicklung des Nahverkehrs in Nürnberg dargestellt. Man erfährt, wer die Pferdebahn eingeführt hat, wann die erste „Elektrische“ und der erste Erdgasbus in Betrieb genommen wurden. Antworten gibt es auf eine Vielzahl von Fragen, wie beispielsweise was ein Galoppwechsler ist und wann in Nürnberg die Straßenbahnen von fast 200 Frauen gesteuert wurden. Die Zeit, als Uroma mit der Pferdebahn durch Nürnberg rumpelte, als Opa in der elektrischen Straßenbahn neben Bier und Milch saß oder die U-Bahn den Nürnberger Untergrund erschloss, wird greifbar. Neben den Informationen zur Mobilität in Nürnberg haben aber auch andere Themen ihren Platz, um die Ereignisse in Nürnberg ins Verhältnis zum allgemeinen Zeitgeschehen zu setzen, beispielsweise die Verleihung des Nobelpreises an Albert Schweizer oder das „Wunder von Bern“. ■

Erzähl-Wettbewerb

Roberta Laub ist Tramfaherin. Die Hauptfigur in Root Lees Roman „Tramfrau. Aufzeichnungen und Abenteuer der Straßenbahnfahlerin Roberta Laub“ erlebt in 22 kurzen Geschichten zahlreiche Abenteuer mit der Straßenbahn. Mit viel Witz berichtet sie über Schwarz- und Nacktfahrer oder wie es ist, sich mit der Straßenbahn zu verfahren. Die Geschichten voller Situationskomik sind nun als Hörbuch erschienen. Der Verlag startet aus diesem Anlass einen Erzähl-Wettbewerb. Dabei werden die schönsten, wildesten und außergewöhnlichsten Erlebnisse mit der Straßenbahn gesucht. Jeder Teilnehmer kann nur eine Geschichte einsenden – drei bis vier DIN A4-Seiten lang und bisher unveröffentlicht. Eine Jury wählt die besten 15 Geschichten aus, die als Hörbuch veröffentlicht werden. Einsendungen mit Namen, Adresse, Telefonnummer, Alter und E-Mail-Adresse sowie kurzen Angaben zu Ihrer Person bitte an: steinbach sprechende bücher, Blendstadt 3, 74523 Schwäbisch Hall. Einsendeschluss: 15. Januar 2009. ■

Bocksbeutel und Heckenwirtschäften

Weinparadies Franken

Im Landkreis Neustadt an der Aisch – Bad Windsheim liegt das bekannte mittelfränkische Weinanbaugebiet. Besonders im Spätsommer und in den goldenen Herbstmonaten lockt das Weinparadies Franken Wanderer und Weinliebhaber zu einem Ausflug. Nicht zuletzt weil in dieser Zeit allerorts die Weinlese stattfindet.

Die kleinen Städte der Gegend um Offenheim, Markt Nordheim und Markt Bibart bilden ideale Ausgangspunkte für einen gelungenen Wochenendausflug, zumal sie auch bequem und schnell mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. An der Regionalbahnlinie R1 von Nürnberg nach Kitzingen beispielsweise liegt das Städtchen Iphofen, das vor allem durch seine zahlreichen Wandermöglichkeiten begeistert. Direkt am Bahnhof beginnt beispielsweise ein malerischer Weg zum nahe gelegenen Schwanberg. Zum gleichnamigen Schloss führt die Wanderung entlang sonniger Weinberge über einen stillen Waldsee und einen archaisch eindrucksvollen Keltental.

Wer die Natur lieber mit einem Stadtausflug kombinieren möchte, dem empfiehlt sich der Wanderweg von Iphofen in das neu im VGN aufgegriffene Kitzingen. Vorbei am Schloss



Nach einer herbstlichen Wanderung ein Glas Wein genießen und mit dem VGN sicher nach Hause kommen.

Crailsheim mit seinem Weinverkauf und dem Wasserschloss Fröhstochheim endet diese Route nach etwa vier Stunden in Kitzingen. Diese Stadt bietet neben Museen und zahlreichen kunsthistorischen Bauten auch viele Einkehrmöglichkeiten. Damit der Ausflug gelingt und einer Weinprobe nichts im Wege steht, lässt der VGN eine seiner zehn Freizeitbuslinien in die mittelfränkische Weinlandschaft fahren. Die Linie 109 mit dem vielsagenden Namen „Bocks-

beutel-Express“ fährt in der Zeit zwischen dem 1. August und dem 31. Oktober neben der angebotenen Fahrt an Sonn- und Feiertagen auch an Samstagen ins Weinparadies Franken. Sie verbindet Markt Bibart und Offenheim und bietet Liebhabern fränkischer Weine zahlreiche Stopp an den Weingütern, Winzerstuben und Heckenwirtschäften der Gegend. Neben den Bahnhöfen der Regionalbahnlinie R1 in Offenheim, Iphofen und Markt Bibart können Wanderer

auch von den zahlreichen Haltestellen dieser Buslinie aus eine Wanderung beginnen. Ideal für einen Wochenendausflug ist das TagesTicket Solo oder Plus, je nachdem, ob man alleine, zu zweit oder mit der ganzen Familie unterwegs ist. Informationen zu den Freizeittiteln des VGN gibt es in Broschüren, Faltpblättern und Freizeitbüchern des VGN im KundenCenter im Nürnberg Hauptbahnhof oder online unter www.vgn.de.

7.4 Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Wir wünschen Ihnen viel Glück und natürlich schöne Stunden mit unseren Gewinnen, die uns freundlicherweise vom Museum für Kommunikation, dem VGN, dem Verein der Nürnberg-Fürther Straßenbahnfreunde, Holiday on Ice und dem Verlag steinbach sprechende Bücher zur Verfügung gestellt wurden:

- 1 x 2 Freikarten für die Fahrt mit der Postkutsche am 27. September ins Knoblauchsland,
 - 2 x Teilnahme an der Themenfahrt „Nürnbergs Nordosten“,
 - 3 x 2 Eintrittskarten für Holiday on Ice am 13. November,
 - 3 Hör-CDs die Tramfahr von Root Leeb und
 - 2 x 1 TagesTicket Plus.
- Bitte beantworten Sie uns folgende Frage:

Seit wann betreiben die Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. das historische Straßenbahndepot St. Peter? 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 ist der 19. September 2008. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

Leben für die Straßenbahn

Depot St. Peter

Mit sehr viel Begeisterung sorgen sich seit 1976 die Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. um den Erhalt historischer Straßenbahnen. Aber auch mit der Geschichte des Busbetriebs, der U-Bahn und des Nahverkehrs in anderen Städten befassen sich die mittlerweile rund 380 Vereinsmitglieder.

Bereits seit 1977 veranstaltet der Verein gemeinsam mit der VAG die Stadtrundfahrten mit den historischen Straßenbahnen. Seit 1985 betreiben Verein und VAG das historische Straßenbahndepot St. Peter, das übrigens damals eines der ersten Nahverkehrsmuseen in Deutschland war.

Fast 250.000 Besucher haben mittlerweile das Straßenbahndepot St. Peter besucht. Die mehr als zwei Dutzend Straßenbahnwagen veranschaulichen die Geschichte dieses Verkehrsmittels in Nürnberg bis zurück in die Anfänge im Jahre 1881. Ergänzend ist fast lückenlos der ge-



Mit viel Liebe und Einsatz restauriert historische Straßenbahnen im Depot.

samte Nahverkehr im Großraum Nürnberg dokumentiert: in alten Bildern, Postkarten, Zeitungsberichten, Prospekten oder Büchern, mit Gerätschaften und Ausrüstungsgegenständen. Ein weiteres interessantes Angebot des Vereins sind die Themenfahrten mit historischen Bussen und Bahnen oder Sonderausstellungen, gestaltet von den Vereinsmitgliedern, die zudem in Fachvorträgen und bei Reisen in Deutschland und ins Ausland ihr Wissen entwickeln.

Viel Engagement und Mühe verwenden die Vereinsmitglieder immer wieder auf die Restaurierung alter Busse und Bahnen. „Wir bringen alte Fahrzeuge zum Laufen, die wir sogar schon aus Scheunen geholt haben“, erzählt Kurt Gottschalk, zweiter Vorsitzender des Vereins und seit Jahrzehnten VAG-Mitarbeiter. Das sei reizvoll und man bewahre technisches Know-how. „Man weiß ja nie, wozu man es brauchen kann“, meint Gottschalk mit einem Augenzwinkern. ■

Nürnbergs Nordosten

Themenfahrten

Das historische Straßenbahndepot St. Peter bietet im Herbst interessante Themenfahrten. Die Tour „Nürnbergs Nordosten“ führt am Sonntag, 5. Oktober, nach Erlenstegen. Kurze Stopp sind beim Wald-Schießhaus oder beim Krankenhaus Martha-Maria geplant, das vor 40 Jahren an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen wurde. Doppelt solange fahren Busse nach Buchenbühl, das Ziel der Fahrt am Sonntag, 2. November ist.

Hier wurde das erste Plaeoteosaurus-Skelett in Deutschland gefunden. Wo, wird selbstverständlich auf der Themenfahrt gezeigt. Die Fahrten beginnen jeweils um 13.30 Uhr im Historischen Straßenbahndepot St. Peter, bei großer Nachfrage auch um 15.30 Uhr. Der Fahrpreis inklusive Erfrischungsgetränk beträgt sechs Euro. Anmelden kann man sich unter www.vag.de/Aktuelles/Veranstaltungen oder unter 09 11/2 83-46 54. ■



Die Themenfahrten mit historischen Bussen sind immer wieder sehr beliebt.

Bauarbeiten: Die VAG bringt ihr Netz in Schuss

Notwendige Arbeiten

Auch im Herbst stehen auf den Strecken der VAG noch wichtige Baumaßnahmen an. Dies dient der Leistungsfähigkeit des Netzes und der Sicherheit der Fahrgäste.

An den Wochenenden vom 17. bis zum 19. Oktober und vom 7. bis 9. November tauscht die VAG an der U1 zwischen den U-Bahn-Stationen Aufseßplatz und Maffeiplatz die Schienen aus. Deshalb wird die U1 an diesen Tagen jeweils dreigeteilt: in die Abschnitte Fürth – Weißer Turm, Weißer Turm und Hauptbahnhof – Langwasser Süd. Die drei Teillinien sind im Zehn-Minuten-Takt unterwegs. Die Stadt Nürnberg saniert vom 3. bis zum 9. November am Marien Tunnel/ Höhe Bahnhofstraße neben den Gleisen der Straßenbahnlinie 5 einen Kanalschacht. Auf der gesamten Linie 5



Michael Sperk, Projektleiter für den behindertengerechten Umbau der Haltestelle Rathenauplatz, mit Bauplan.

fahren während dieser Zeit Busse. Ab 13. September können die Fahrgäste auch an der Straßenbahnhaltestelle Rathenauplatz beinahe ebenerdig in die Bahnen steigen. Südlich

der Haltestelle wurden im August die Schienen ausgewechselt und die VAG hat diese Zeit zum behindertengerechten Umbau der Haltestelle genutzt. Die VAG bittet während

der Baumaßnahmen um Verständnis für unvermeidliche Behinderungen. Informationen zu den aktuellen Veränderungen auch in den Medien oder unter www.vag.de. ■

Rollstühle im Bus

Auf den Rollstuhl angewiesene Fahrgäste wird es freuen: Die VAG hat inzwischen alle ihre Busse mit falt- bzw. Klapprammen ausgerüstet. Zudem ist die Mitnahme von mehr als einem Rollstuhl in Bussen laut Straßenverkehrs-zulassungsverordnung (StVZO) wieder zulässig. Zu Jahresbeginn war eine EU-Verordnung in Kraft getreten, die genau dies zu untersagen schien. Jetzt ist klar gestellt: Es dürfen mehr sein.

Da die Busse bisher aber nach EU-Richtlinie nur über einen Rollstuhlplatz verfügen, werden alle künftigen Bus-Neubeschaffungen der VAG mit je zwei Rollstuhlplätzen ausgerüstet sein. Wie jeder Fahrgast ist auch ein Rollstuhlnutzer verpflichtet, sich einen sicheren Halt zu suchen. Ist die Freifläche für Rollstuhlfahrer bereits besetzt und Sie wollen trotzdem einen gesicherten Rollstuhlfahrerplatz einnehmen, empfiehlt die VAG auf den nächsten Bus zu warten. ■

Auch mit vier Rädern sicher unterwegs

Regeln im ÖPNV

Wenn Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollatoren oder Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, sollten sie ein paar Dinge wissen:

Türen und Flächen für Kinderwagen sind mit einem entsprechenden Symbol gekennzeichnet. Der Zustieg erfolgt über die zweite Tür. Da bei Bussen bei der zweiten Tür der vordere Bereich der Freifläche Rollstuhlfahrern vorbehalten ist, ist für Kinderwagen Platz im hinteren Bereich der Freifläche. Sie sollten dort immer gut gesichert abgestellt und niemals unbeaufsichtigt stehen gelassen werden. Ist beispielsweise das Netz des Kinderwagens schwer beladen, können diese auch schon bei einer ganz normalen Anfahrt, Kurve oder Bremsung kippen. Die Kinderwagenbremse reicht zudem während der Fahrt nicht aus: Ein Kinderwagen kann auch mit arretierten Rädern rutschen. Empfehlenswert ist es, den Kinder-

wagen in Fahrtrichtung zu stellen und während der Fahrt stets festzuhalten. Für Fahrgäste, die mit einem Rollator unterwegs sind, ist es gefährlich, sich während der Fahrt auf das Gehwägelchen zu setzen oder daran festzuhalten. Bei einer starken Bremsung wäre ein Sturz fast unausweichlich. Wichtig für Fahrradfahrer: Da im ÖPNV Personen- vor Sachbeförde-

rung geht, haben ein Kinderwagen oder ein Rollstuhl grundsätzlich Vorrang. Im Zweifelsfall wird sich der Fahrer deshalb dafür entscheiden, die Mutter mit ihrem Kind oder den Rollstuhlfahrer mitzunehmen und die Fahrradfahrer bitten, ihr Platz zu machen und auszusteigen bzw. den nächsten Bus oder die nächste Bahn abzuwarten. ■



Kinderwagen sollten in Fahrtrichtung stehen und festgehalten werden.

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

Kundenbüro

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



Ihr Weg zu uns:

- **VAG-Kundentelefon – rund um die Uhr:** 09 11/2 833-46 46
- **Elektronische Fahrplanauskunft des VGN:** 0800/4 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

Leserpost

Zugangsschleusen

Das Thema Schwarzfahren ist bei zahlenden Fahrgästen stets ein Thema. So wollte ein VAG Kunde wissen, warum Nürnberg keine Zugangsschleusen zu den U-Bahnen besitzt wie zum Beispiel die Metro in Paris. Dadurch könnte man doch das Schwarzfahren eindämmen, wenn nicht sogar verhindern, schrieb er *VAGmobil*. Unsere Antwort: Schon in den 1960er Jahren begannen die Bauarbeiten für die Nürnberger U-Bahn. Es sollte dabei eine möglichst offene und freundliche Gestaltung verwirklicht werden, weshalb man sich für einen schrankenlosen Zugang zu den U-Bahnsteigen entschied. Schwarzfahren war zu dieser Zeit noch kein Thema.

Würde man allerdings heute mit dem U-Bahn-Bau beginnen, wie es in vielen Städten Asiens im Moment der Fall ist, würde man sich eventuell auch in Nürnberg für Zugangsschleusen entscheiden. Die U-Bahnhöfe nachzurüsten ist jedoch viel aufwendiger als sie bei einem Neubau gleich zu berücksichtigen. Deshalb bestehen in Nürnberg auch keine Pläne, Zugangsschleusen zu errichten. Fakt ist darüber hinaus, wie Beobachtungen beispielsweise in Paris und Rom zeigen, dass solche Zugangsschranken von Schwarzfahrern übersprungen werden. ■

Leserpost

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

Impressum

Herausgeber:
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg
Verantwortlich Redaktion:
VAG Unternehmenskommunikation: Elisabeth Seitzinger (CVD)
Redaktionsbeirat:
VAG Marketing: Hermann Klotzner
Koordination: Karin Müller
Redaktionelle Mitarbeit:
Annemarie Endner, Gerd Fürstenberger, Barbara Lotz, Marc de Vere Peratoner
Fotos:
Claus Felix, Mide Cindric, Peter Roggentin, Andreas Neuser, Holiday on Ice, Gerhard Zuber (VGN)
Kontakt:
VAG Unternehmenskommunikation 90338 Nürnberg
Telefon: 09 11/2 71-36 13
E-Mail: presse@vag.de
Layout/Produktion:
Schulze, Walther und Zahel Werbeagentur GmbH, Nürnberg
Internet: www.vsw.de
Auflage: 60 000 Exemplare – gedruckt auf fast holzfreiem Papier
Redaktionsschluss: 18. August 2008
Erscheinungstermin: 9. September 2008
© 2008 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg