



VAGmobil

Kundeninformation der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Die Metropolregion wächst zusammen

20 Jahre VGN

Es war der Beginn einer neuen Epoche: Am 27. September 1987 galt in fünf kreisfreien Städten und zehn Landkreisen der Region erstmals ein einheitlicher Tarif, ein Fahrschein für alle Verkehrsmittel und ein gemeinsamer Fahrplan. Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) war geboren.

Ein Jahr zuvor hatten die Oberbürgermeister und Landräte sowie Vertreter des Landes Bayern und der Bundesrepublik den Grundvertrag unterschrieben und die DB, die VAG, die Erlanger und Fürther Stadtwerke sowie für Schwabach die Firma Wutzer & Co. hatten die Verbundgesellschaft gegründet. Das Ziel: Pendler aus dem Nürnberger Umland, aber auch Erholung suchende Städter, zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Es gelang: „Der VGN entlastet den Individualverkehr in der Stadt und trägt mit attraktiven Fahrkartenangeboten wie dem TagesTicket Plus dazu bei, Freizeitgebiete im Umland



Mit viel Prominenz wurde am 26. September 1987 die S-Bahn-Strecke Nürnberg-Lauf eröffnet. Auftakt für den VGN.

umweltschonend zu entwickeln“, betont Hermann Klodner von der VAG. Ein andauernder Prozess: Aktuelle S-Bahn-Projekte und Erweiterungspläne in der Metropolregion zeugen davon. Während die inzwischen 90 Verkehrsunternehmen im VGN die unternehmerische und betriebliche

Verantwortung haben, koordiniert die Verbundgesellschaft unter anderem das Liniennetz, erstellt den Verbundfahrplan und ist für den Verbundtarif zuständig. „Von den Fahrgästen im VGN-Gebiet mit seinen über zwei Millionen Einwohnern befördert allein die VAG mehr als die Hälfte in Nürnberg“,

führt Manfred Rupp vom VGN aus. Im Mittelpunkt der Jubiläumsfeier steht der Kunde: Zu den Highlights im VGN-Sommer gehört in der Fürther Stadthalle ein Abend für Kunden, die dem JahresAbo von Beginn an treu, sind und viele weitere abwechslungsreiche Aktionen. Mehr unter www.vgn.de/20Jahre.

Ticket per Handy

Der Ticketkauf ist mobil geworden: Mit einem internet- und javafähigen Handy kann der Fahrgast sein Ticket dort kaufen und auf das Display laden, wo er gerade einsteigen möchte. Erhältlich sind per Mobiltelefon zu nächst Einzelfahrkarten für das gesamte VGN-Verbundgebiet und TagesTickets.

Wer einen Computer mit Internetanschluss besitzt, kann sich in den Kreis der HandyTicket-Nutzer aufnehmen lassen. Unter www.vgn/handyticket oder www.vag.de wird er Schritt für Schritt durch den Prozess geführt – vom Download der Ticket-Software bis zur Registrierung und der Wahl des Bezahlfahrplans. Übrigens gilt der neue persönliche Fahrkartenaufnehmer für acht weitere Regionen in Deutschland. Wichtig: Der Fahrschein gilt immer sofort nach dem Kauf. Mehr Infos auf Seite 11 oder unter den genannten Internetadressen. ■

Erste Straßenbahnen videoüberwacht

Gegen Vandalismus

Schlechte Zeiten für Straftäter: Die ersten von 40 Straßenbahnen der VAG sind bereits videoüberwacht, bis Anfang 2008 werden es alle sein. Bei den acht neuen Variobahnen (Seite 5) liefert der Hersteller die Videoausrüstung gleich mit.

Die neue Technik kann Vandalismus eindämmen. Erfahrungen aus den U-Bahnen bestätigen das. Außerdem fühlt sich die Mehrzahl der Fahrgäste so sicherer. Wie umge-

drehte Ufos hängen die kleinen, kuppelartigen Gehäuse von den Decken, je zwei pro Wagenteil. In ihnen ist eine Kamera verborgen. Gespeichert werden die Bilder in einem digitalen Videorekorder. „Die Aufzeichnungen werden nach 24 Stunden automatisch überschrieben“, betont Projektleiter Bernd Meier-Alt. „Es sei denn, der Fahrer stellt nach einer Fahrt neue Schäden im Wagen fest, beobachtet an Haltestellen Randalierer auf seinem Mo-

nitor rechts über dem Fahrerstand, wo je vier der Kameras gleichzeitig auflaufen, oder wird von Fahrgästen auf eine Straftat aufmerksam gemacht.“ Dann kann der Fahrer die Aufnahmen per Tastendruck markieren und ein Überschriften verbinden. Die Leitstelle wertet die Filme dann aus.

Der VAG entstehen durch Vandalismus jährlich Schäden in Millionenhöhe. Ein Großteil der besonders betroffenen U-Bahn-Fahrzeuge ist deshalb bereits mit der Videotechnik ausgerüstet worden. Die automatische Fahrzeuge der künftigen U3 haben sie von Beginn an. Dass die Überwachung vor allem auch geeignet ist, Straftäter abzuschrecken, hat sie bei den U-Bahnen schon bewiesen: „Die Kratzschäden an Fenstern sind um etwa 80 Prozent zurückgegangen“, freut sich U-Bahn-Werkstatteiler Dieter Ammon und betont: „Wir haben durchweg gute Erfahrungen gemacht!“ ■



Jungfahrgarbeiter rüsten die Straßenbahnen mit der neuen Technik aus.

Topthema:

Die automatische U-Bahn in Fahrt **S. 6**

Gute Nachrichten aus dem Projektteam automatische U-Bahn: RUBIN rollt im Zeitplan der Erprobungsphase ab Herbst entgegen. Schon seit Mai sind neue Züge im konventionellen Betrieb, d. h. mit Fahrer, unterwegs. Im neuen Jahr soll die stufenweise Einführung des automatischen Fahrgastbetriebes erfolgen.

Inhalt

Bericht

Kunden schwören auf das JahresAbo **S. 2**
Einfach unschlagbar

VAG: Erträge erhöhen, Kosten reduzieren **S. 3**
Interview mit Vorständen

Neu: Monatskarte sowie Abo für 3 und 6 Monate **S. 4**

Reportage

Damit sich die Variobahn auf Dauer bewährt VAG-Mitarbeiter vor Ort **S. 5**

Unterhaltung

Fürth entdecken – ein Streifzug **S. 8**
Glanzvolle Kulturereignisse

Farben explodieren im Kameraobjektiv **S. 9**
Der Stadtpark lockt

Gewinnspiel **S. 9**

Freizeit

20 Jahre VGN: Jubiläumsprogramm **S. 10**

Service

Der Fahrscheinkauf wird mobil – das Handy macht's möglich **S. 11**

Bauarbeiten für die U3 gehen weiter **S. 11**
Ein Ausblick

ÖPNV-Kunden schonen das Klima **S. 12**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

zum Jahreswechsel gibt es im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg eine umfassende Tarifreform. Diese bedeutet neben mehr Transparenz einen wichtigen Schritt in Richtung Tarifgerechtigkeit, sie bietet bestehenden wie neuen Kundengruppen neue, interessante Angebote und ist zusätzlich ein entscheidender Baustein im VAG-Restrukturierungskonzept.

Um die VAG fit zu machen für den Wettbewerb, wurden in den letzten Jahren viele Schritte unternommen: Wir haben vier Betriebsgesellschaften gegründet, einen Tarifvertrag mit wettbewerbsfähigen Konditionen abgeschlossen, ein striktes Kostenmanagement realisiert und auch weitere Rationalisierungsmaßnahmen durchgeführt.

Ein wichtiger Baustein, den das Accenture-Gutachten 2003 dringend empfohlen hatte, fehlte nun noch: die Steigerung der Erträge durch eine Tarifreform mit einer umfassenden Zeitkartenstrategie und moderaten Fahrpreiserhöhungen. Der Preis unserer Angebote soll sich künftig nach dem tatsächlichen Nutzerverhalten richten. Wer beispielsweise die Vorteile der Mobicard, wie Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit, haben möchte, zahlt künftig etwas mehr als jene, die die Monatskarte alleine nutzen. Deshalb führen wir das

nicht übertragbare, dafür aber günstigere Monatsticket Solo 31 ein, die persönliche 31-Tage-Karte. Im Gegensatz wird die übertragbare Mobicard teurer, ist aber weiterhin für alle, die Partner mitnehmen oder die Karte weitergeben, unschlagbar günstig.

Einige Fahrkarten bieten wir künftig sogar günstiger an. Stabil halten wir die Preise für die Einzelfahrkarten für Kinder. Mehr kosten wird ab Januar aber die Einzelfahrt für Erwachsene ab der Tarifstufe 2. Dennoch schneidet auch diese Fahrkarte im bundesweiten Vergleich gut ab. Wir haben außerordentlich günstige Tarife. Bei den Fahrpreiserhöhungen in den vergangenen Jahren lagen wir stets unter der allgemeinen Preissteigerungsrate.

Um auch weiterhin attraktive Angebote sowie einen leistungsfähigen Nahverkehr bieten zu können, reicht es leider nicht, nur die Kosten zu senken. Die VAG muss auch ihre Einnahmen steigern. Wir setzen darauf, dass unsere Kunden die Vorteile des ÖPNV auch weiterhin sehen und nutzen. Wir haben ein gutes Produkt, das die Lebensqualität in der Stadt steigert. Es ist seinen Preis wert und im Vergleich zum Pkw immer noch konkurrenzlos günstig.

Ihr VAG-Vorstand



Sind von Nürnbergs Nahverkehrsangebot überzeugt: die VAG-Vorstände Dr. Rainer Müller, Herbert Dombrowsky und Josef Hasler (v. l. n. r.).

Überzeugte Kunden schwören auf das JahresAbo

Stammkunden berichten

Wer einmal die Vorteile des JahresAbos kennen gelernt hat, möchte sie nicht mehr missen. So das Fazit der treuen Kunden, die bereits seit 1982 – damals hieß es noch UmweltjahresAbo – ein JahresAbo besitzen.



Helmut Duffer

„Kreuz und quer durch Nürnberg und Fürth“ fährt Helmut Duffer (69). Er ist einer der ersten Kunden, die sich 1982 für das umweltfreundliche JahresAbo entschieden haben. Und er hat es seither nicht bereut. „Im Großen und Ganzen bin ich zufrieden“, sagt er. Von seiner Wohnung in der Altstadt fährt er regelmäßig zum Einkaufen an den Plärrer, in seinen Garten nach Ziegelstein oder zum Gießen auf den Westfriedhof. So kennt er sich im ganzen Stadtgebiet bestens aus und gibt auch anderen Fahrgästen gerne Auskunft.



Elfriede Donhauser

Jeden Morgen um sechs Uhr fährt Elfriede Donhauser (74) von ihrer Wohnung in Ziegelstein erst einmal zum Brötchenholen an den Nordostbahnhof und von dort aus weiter mit dem Bus der Linie 21 zu ihrer Tochter. „Ich bin sehr zufrieden mit

dem Abo, sonst hätte ich es nicht schon so lange“, sagt sie und zählt die Vorteile auf: „Die Marke kommt per Post ins Haus, der Betrag wird abgebucht, man vergisst das Stempeln nicht.“ Einmal pro Woche fährt sie zu ihrem Stammtisch in der Nähe des Plärrers, ansonsten in die Stadt zum Einkaufen oder ins Café. Hin und wieder unternimmt sie auch Ausflüge mit Bussen und Bahnen. „Da brauche ich gar nicht nachzurechnen“, ist Christel Nixdorf überzeugt, „das JahresAbo lohnt sich immer.“ Von der Dr. Carlo-Schmid-Straße in Fürth-Ronhof fährt die 55-jährige werktags zum Fürther Rathaus. Auch ihr Mann ist überzeugter Besitzer eines JahresAbos für das Fürther Stadtgebiet. Obwohl die



Christel Nixdorf

Busse seit Verlängerung der U-Bahn bis zum Klinikum nicht mehr so häufig fahren wie früher, ist Christel Nixdorf nach wie vor zufrieden mit dem Angebot. „Mein JahresAbo würde ich nie aufgeben“, sagt sie.

Auch Werner Maier (60) will sein JahresAbo auf jeden Fall behalten. Er wohnt in der Nähe der Pauls-



Ehepaar Maier

in Fürth und erreicht in drei Minuten die Haltestelle des 171er. Nicht viel weiter ist es zum Stresemannplatz, wo er die Wahl zwischen drei Buslinien hat. Seine Frau und er nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel für alltägliche Erledigungen ebenso wie für Ausflüge. Lediglich am Wochenende, meint Werner Maier, könnten die Busse etwas häufiger fahren. „Vielleicht könnte man dann kleinere Busse einsetzen“, schlägt er vor. ■

Einfach unschlagbar

Das JahresAbo ist die preiswerteste Fahrkarte für alle Vielfahrer. Einmal gekauft, kann man damit zwölf Monate lang Busse und Bahnen ganz nach Belieben benutzen, ohne sich um irgendetwas kümmern zu müssen.

Auch die Bezahlung ist denkbar einfach: Der Fahrpreis wird in zwölf Monatsbeträgen oder die Gesamtsumme einmal jährlich bargeldlos vom Konto des Kunden abgebucht. Sollte der Besitzer des JahresAbos einmal wegen Krankheit länger als 15 Tage aus dem Haus gebunden sein, wird ihm mit einem ärztlichen Attest vom 16. Krankheitsstag an der Betrag anteilmäßig an der Gesamtsumme erstattet.

Vor Ablauf der zwölf Monate kommt das neue Ticket rechtzeitig per Post ins Haus, wenn nicht gekündigt wurde.

Apropos Kündigung: Wer kündigen möchte, kann dies selbstverständlich jederzeit mit einem Vorlauf von nur vier Wochen. Die VAG berechnet dann in der Regel pro genutzten Monat den Preis der Mobicard. Einfacher geht es wirklich nicht und ganz ohne Risiko. ■

Viele gute Anregungen kamen in den letzten fünf Jahren vom Fahrgastbeirat

Dank für Engagement

Oft sind es die kleinen Dinge, die das Leben leichter machen. Nur manchmal kommt man nicht auf sie, gerade dann nicht, wenn man sich selbst längst an sie gewöhnt hat. Um dieser „Betriebsblindheit“ vorzubeugen, hat die VAG vor fünf Jahren einen Fahrgastbeirat eingerichtet.

„Die jeweiligen Mitglieder des Fahrgastbeirates haben sich mit großem Engagement eingebracht und wir haben ihnen viele gute Anregungen zu verdanken“, zieht Hermann Klod-

ner, Leiter Kundenangelegenheiten, nach fünf Jahren erfreut eine Zwischenbilanz.

So sind zum Beispiel die großformatigen Schienennetzpläne hinter den U-Bahn-Gleisen am Hauptbahnhof und am Plärrer auf eine Anregung des Fahrgastbeirats hin angebracht worden. Den Bussen der Linie 65 an der Haltestelle Tiroler Straße in Richtung Röthenbach zeigt nach einem Hinweis des Beirats ein Haltenagel, wo sie halten müssen, damit der nahe an der Fahrbahn ste-

hende Mast die Fahrgäste nicht beim Ein- und Aussteigen behindern kann. Rund 60 Nürnberger Bürger haben bisher für jeweils ein Jahr in dem ehrenamtlichen Gremium mitgewirkt. In den letzten fünf Jahren traf sich der 15-köpfige Fahrgastbeirat, der einen möglichst repräsentativen Querschnitt der Fahrgäste abbildet, zu 22 Sitzungen und zu fünf Vor-Ort-Terminen. Für den Fahrgastbeirat können sich Interessierte über das Internet oder unter der Telefonnummer 09 11 / 2 83-46 46 bewerben. ■



Fahrgastbeiräte bewerten VAG-Leistungen anhand eines Fragebogens.

Das Ziel: Erträge erhöhen und Kosten reduzieren

Interview

Die finanziellen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr haben sich in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert. Doch der Bedarf an Leistungen und die Erwartungen der Bürger steigen. VAG mobil sprach mit den VAG-Vorständen Herbert Dombrowsky und Josef Hasler über Auswege aus diesem Dilemma.

Angesichts klammer Haushalte wollen die Städte ihre Zuschüsse für den ÖPNV weiter heruntermachen und auch Bund und Länder halten sich immer mehr zurück. Was bedeutet das für die VAG?

Hasler: In den letzten Jahren nahmen die Zuschüsse dramatisch ab. Regionalisierungsmittel wurden gekürzt, die Förderung für die Anschaffung von Bussen und Straßenbahnen wurde ganz gestrichen. Die Zuschüsse im Schülerverkehr sind seit 2004 bereits abgesenkt worden. Ganz konkret haben wir für die Jahre 2004 bis 2006 insgesamt Einbußen von rund 360.000 Euro. Zusammen mit den anderen Kürzungen summiert sich das. Das sind letztendlich Millionen, die der VAG unter dem Strich fehlen.

Dombrowsky: Und gleichzeitig sind Kosten gestiegen, die wir nicht beeinflussen können, z. B. für Treibstoffe und Energie. Allein 2006 haben wir dafür rund 20 Prozent oder eine Million Euro mehr als noch 2005 aufwenden müssen. Und die Preise steigen nun schon seit Jahren.

Ein Glück, dass die Verluste der VAG mit den Gewinnen der N-ERGIE verrechnet werden können.

Hasler: So ist es. Wenn uns der Staat die Möglichkeit gibt, innerhalb der Städtischen Werke in diesen Bereichen Gewinne mit Verlusten zu verrechnen und damit Steuern zu sparen, dann machen wir das im Interesse der Bürger. Die Möglichkeit als so genanntes Querverbundunternehmen Steuern zu sparen, hat eine lange Tradition in Deutschland und beruht auf der Erkenntnis, dass der ÖPNV alleine mit Fahrgeldeinnahmen nicht zu finanzieren ist. Von dieser Finanzierung profitieren übrigens nicht nur die Kunden, für die der Nahverkehr so bezahlbar bleibt, sondern indirekt auch alle anderen Bürgerinnen und Bürger. Der Nahverkehr trägt schließlich zur Entlastung der Straßen bei, schon die Umwelt, ist wichtiger Standortfaktor und verbessert die Lebensqualität in der Stadt insgesamt.

Gleichwohl wollen wir aber den Zuschussbedarf der VAG auf Dauer



Herbert Dombrowsky ist Vorstandsvorsitzender der VAG.

weiter zu reduzieren. In den vergangenen Jahren ist es uns immerhin schon gelungen, das Ergebnis der VAG auf rund minus 70 Millionen Euro zu senken bzw. hier stabil zu halten, obwohl wir viel in Infrastruktur investiert haben.

Dombrowsky: Das Ergebnis der VAG muss auch mit Blick auf die Situation der Energieversorgung besser werden. Diese steht erneut vor gewaltigen Herausforderungen. Die Regulierungsbehörde hat die Netzentgelte, die wir für die Durchleitung von Strom von Dritten erhalten, deutlich abgesenkt. Damit erging es uns zwar nicht anders als allen anderen Versorgern, die Kosten fürs Netz bleiben aber. Zudem muss die N-ERGIE das eingesetzte Kapital der Städtischen Werke Nürnberg GmbH und auch der Thüga angemessen verzinsen. Das fordern die Kapitaleigner. Die Thüga als 40-prozentiger Eigentümer der N-ERGIE hat kein Interesse, die VAG in Nürnberg zu sponsern.

Was sind die Konsequenzen, wenn die Ergebnisse der N-ERGIE zum Beispiel angesichts sinkender Netzentgelte für die Durchleitung von Strom und Gas einbrechen werden?

Dombrowsky: Die N-ERGIE hat jetzt 50 Millionen Euro weniger von der Bundesnetzagentur beschieden bekommen. Das belastet das Ergebnis. Für 2008 steht noch einmal eine Kostenprüfung an. Die Ergebnisse der N-ERGIE werden sich deshalb in Zukunft nicht mehr so darstellen wie bisher, obwohl wir in Richtung Restrukturierung sehr viel unternahmen. Unser Projekt „N-FIT“ zielt da-

rauf ab, ein Einsparpotenzial zu realisieren, das die Auswirkungen der regulatorischen Eingriffe und des verstärkten Wettbewerbs auffangen soll. Trotzdem wird der Verlustausgleich mit der VAG nicht mehr in der bisherigen Höhe möglich sein. *Muss dann die Stadt ausgleichen, die immer wieder betont, die Zuschüsse für den ÖPNV heruntersuchen zu wollen?*

Dombrowsky: Die Stadt Nürnberg als Anteilseigner möchte ein hervorragendes Angebot, niedrige Preise und gleichzeitig einen niedrigen, wenn nicht gar stetig sinkenden Zuschussbedarf. Das ist unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht zu realisieren. Es ist eine politische Entscheidung der Stadt als Aufgabenträger, wie viel Zuschuss sie zahlen will und welche Leistungen damit zu realisieren sind. Soll der Zuschuss gesenkt werden, muss der Stadtrat letztendlich auch über Einschnitte beim Angebot entscheiden. *Was machen Sie in diesem Dilemma? Wo setzen Sie an?*

Hasler: Wir betreiben, wie in den letzten Jahren auch schon, ein striktes Kostenmanagement und nutzen alle Spielräume aus, sei es mit fremden Fahrern oder verändertem Tarifvertrag. Jetzt geht es darum, mehr Erlöse zu erwirtschaften und Tarifgerechtigkeit zu schaffen. Die Herausforderung: Erträge erhöhen und Kosten reduzieren, damit unter dem Strich ein besseres Ergebnis für die VAG herauspringt.

Dombrowsky: Bei der Restrukturierung der VAG sind schon zentrale Punkte erreicht. Sowohl was die

Rationalisierung im Personalbereich angeht als auch die Umstrukturierung. Das Ziel heißt, die VAG fit für den Wettbewerb und damit für die Zukunft zu machen. Die Verbesserung der Einnahmen ist zwingend, um unser Ziel zu erreichen. Dazu brauchen wir eine neue Tarifstruktur und Fahrpreiserhöhungen, die in einzelnen Segmenten überproportional sind, aber auch gerechtfertigt sind.

Haben Sie keine Angst, mit Tarifierhöhungen Kunden zu vergraulen?

Dombrowsky: Wir bauen auf das Verständnis unserer Kunden. Man kann Tarifierhöhungen immer schlechterreden. Wir gehen aber mit Augenmaß vor und bieten im Zuge der Tarifreform ja auch neue, attraktive Angebote. Wir werden auch in Zukunft im bundesweiten Vergleich günstige Preise haben. Bei uns bekommt der Kunde sehr viel für sein Geld.

Der Nahverkehr ist eine Aufgabe der so genannten Daseinsvorsorge. Soll er privatisiert werden oder in kommunaler Hand verbleiben?

Dombrowsky: Wenn man einen ÖPNV wirklich flächendeckend gewährleisten will, dann muss dies eine öffentliche Aufgabe bleiben. Das bestätigen die Erfahrungen, die die Briten mit der totalen Liberalisierung gemacht haben. Lukrative Linien und Zeiten werden von privaten Anbietern abgedeckt. Zusatzeleistungen, z. B. im Spätverkehr, müssen die Aufgabenträger teuer einkaufen.

Die Aufgabenträger in Deutschland, das sind in Bayern die Landkreise und kreisfreien Städte, verstehen

den ÖPNV als wesentlichen Bestandteil der Daseinsvorsorge, also als öffentliche Aufgabe. Sie sind verantwortlich für ein flächendeckendes gutes Angebot. Mit den Erträgen stark frequentierter Linien werden im Zuge der Mischkalkulation weniger nachgefragte, gleichwohl aber sinnvolle und wichtige Angebote ermöglicht. Wenn man das nicht will, kann man sich auch eine privatwirtschaftliche Leistung vorstellen. Dann kann man aber für Fahrten, die sich nicht rentieren, eine Mischkalkulation mehr ansetzen, sondern muss für diese höhere Fahrpreise verlangen. In Deutschland ist man deshalb überwiegend der Meinung, dass der ÖPNV öffentlich bleiben soll.

Durch die Einführung des neuen Tarifvertrages für die Mitarbeiter der kommunalen Unternehmen sind die Unterschiede zu den privaten Unternehmen weitgehend aufgehoben.

Soweit nun die Aufgabenträger von den kommunalen Nahverkehrsunternehmen keine unwirtschaftlichen Sonderleistungen verlangen, können sie genauso erfolgreich wirtschaften wie private Unternehmen.

Hasler: Die kommunalen Unternehmen haben längst gelernt, dass wirtschaftliche Ausrichtung unerlässlich und Optimierung ein permanenter Prozess ist. Wir setzen die Ressourcen wirtschaftlich und mit Blick auf die Kunden optimal ein. Bei ansonsten gleichen Rahmenbedingungen gibt es keinen Grund, daran zu zweifeln, dass kommunale Unternehmen die Herausforderungen erfolgreich bestehen werden. ■



Josef Hasler ist der zuständige Vorstand für die Finanzen der VAG.

Neue Zeitkartenangebote zum Jahreswechsel

Der Weg ist frei

Mehr Tarifgerechtigkeit und Transparenz soll zum 1. Januar 2008 eine Zeitkartenreform im VGN schaffen.

Das neue Angebot ist systematisch aufgebaut und neue Angebote im Sortiment sind den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen angepasst. Beispielsweise bietet der VGN Fahrgästen, die die Mobicard alleine nutzen, die neue persönliche 31-Tage-Karte mit Namen Solo 31. Markuntersuchungen zeigten, dass die Mitnahme- und Übertragungsmöglichkeit der Mobicard von einem Teil der Käufer weit intensiver genutzt wird, als dies ursprünglich kalkuliert worden war. Andererseits ist das Verhalten der Mobicard-Kunden sehr unterschiedlich: Dem Drittel der Vielnutzer stehen nämlich zwei Drittel Fahrgäste gegenüber, die die Mobicard nur für sich bzw. für nur wenige Übertragungen und Mitnahmen nutzen.

Um den Wenignutzern ein angemessenes Angebot zu machen, führt der VGN die persönliche 31-Tage-

Karte ohne Mitnahme- und Übertragungsmöglichkeit ein. Deren Preis wird etwas unter dem liegen, den die Mobicard dieses Jahr kostet.

Die neue persönliche 31-Tage-Karte bildet die Berechnungsbasis für alle anderen Zeitkartenangebote. Neu im Sortiment sind ein 3- und ein 6-MonatsAbo für Kunden, die sich länger als einen Monat, aber kein ganzes Jahr binden wollen: Der beim Jahres-Abo gewährte Rabatt auf die persönliche 31-Tage-Karte von 21 Prozent wird entsprechend geviertelt bzw. halbiert. Pendler können also clever sparen!

Die neuen Tarife

Die neuen Fahrpreise errechnen sich gemäß der so genannten Atzelsberger Beschlüsse nach einem bestimmten prognostizierten Warenkorb-Index. Dieser beträgt für 2008 exakt 1,69 Prozent. Dazu kommt aber die Notwendigkeit, die Preise auf zehn Cent zu runden, um die Tickets über die Fahrkartensysteme verkaufen

zu können. Und schließlich wirkt sich auch die Zeitkartenreform selbst senkend oder erhöhend auf die Preise der einzelnen Fahrkarten aus.

Überproportional steigt der Ticketpreis dort, wo längere Zeit keine Erhöhung erfolgt ist, sowie dort, wo der Nutzen einem vergleichsweise zu niedrigen Preis gegenübersteht. Ersteres gilt für die Einzelfahrkarte für Erwachsene, die im nächsten Jahr in der Tarifzone Nürnberg 1,90 statt 1,80 Euro kosten wird, das Zweite ist bei der Mobicard der Fall.

In Prozentzahlen ausgedrückt, scheint hier die Preissteigerung besonders hoch. Dieser Eindruck relativiert sich jedoch bei einem Blick auf die Beträge. In der Tarifstufe 2 wird die Mobicard im nächsten Jahr 55,30 Euro statt bisher 52 Euro kosten; das ist eine Preissteigerung um 6,3 Prozent. Die Mehrkosten in Höhe von 3,30 Euro sind aber schon bei einer einzigen Mitnahme oder Übertragung der Mobicard für eine Hin- und Rückfahrt (3,80 Euro) mehr als eingefahren. ■

Fahrkartenpreise im Vergleich		alt	neu
Einzelfahrkarte Erwachsene	Preisstufe K	1,50 €	1,50 €
	Preisstufe 2	1,80 €	1,90 €
Einzelfahrkarte Kinder	Preisstufe K	0,70 €	0,70 €
	Preisstufe 2	0,90 €	0,90 €
TagesTicket Solo	Preisstufe K	3,00 €	3,00 €
	Preisstufe 2	3,60 €	3,80 €
TagesTicket Plus	Preisstufe K+2	6,30 €	6,40 €
5er-Streifenkarte Erwachsene	Preisstufe K	5,90 €	6,00 €
	Preisstufe 2	2,90 €	3,00 €
10er-Streifenkarte Erwachsene	Preisstufe 2-10	8,40 €	8,60 €
	Preisstufe 2-10	4,20 €	4,30 €
Solo 31 (Persönliche 31-Tage-Karte)	Tarifstufe K	–	32,30 €
	Tarifstufe 2	–	51,70 €
7-Tage-Mobicard	Tarifstufe K	10,30 €	10,10 €
	Tarifstufe 2	16,40 €	16,20 €
31-Tage-Mobicard	Tarifstufe K	34,10 €	34,60 €
	Tarifstufe 2	52,00 €	55,30 €
9-Uhr-Mobicard (gültig ab 9.00 Uhr)	Tarifstufe K	27,80 €	27,80 €
	Tarifstufe 2	41,10 €	43,70 €
Abo 3 (3-MonatsAbo, pro Monat)	Tarifstufe K	–	30,60 €
	Tarifstufe 2	–	49,00 €
Abo 6 (6-MonatsAbo, pro Monat)	Tarifstufe K	–	28,90 €
	Tarifstufe 2	–	46,30 €
JahresAbo (pro Monat)	Tarifstufe K	22,90 €	23,90 €
	Tarifstufe 2	39,30 €	40,80 €
JahresAbo (mit Ausschlusszeit von 6 bis 8 Uhr, pro Monat)	Tarifstufe 2	32,40 €	33,60 €
	(nur Tarifzonen 100/200)		
Azubi/Schüler (pro Monat)	Tarifstufe K	23,90 €	24,30 €
	Tarifstufe 2	38,30 €	38,90 €

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 ändern sich die Preise für Streifenkarten, TagesTickets und Mobicards. Für die an den Kalender gebundenen Zeitkarten wie JahresAbo und Monatskarten für Schüler, Studenten und Auszubildende gelten die neuen Preise ab dem 1. Januar 2008.

Neue Busse schonen Umwelt und Klima

Erdgas- und Hybridtechnik

Die VAG setzt im Busbetrieb erneut Zeichen pro Umwelt und contra Klimawandel: Im Mai hat sie weitere 15 ihrer Diesel-Gelenkbusse durch moderne, emissionsarme Erdgasbusse ersetzt. Zudem erprobt sie erneut einen Kraftstoff- und CO₂-sparenden Hybridbus im Linienbetrieb.

Die Abgasemission der neuen MAN-Erdgasbusse unterschreitet die ab dem Jahr 2009 für alle Neuzulassungen verbindliche Norm Euro 5 und den noch strengeren EEV-Standard (Enhanced Environmentally friendly Vehicle). „Dabei sind die Erdgasbusse ebenso wirtschaftlich und zuverlässig wie Diesellbusse“, betont Werkstattleiter Michael Sievers. Die ersetzten Fahrzeuge waren reparaturanfällig, renovierungsbedürftig und nicht mehr auf dem Stand der Technik. Mithin führt inzwischen fast die Hälfte der Nürnberger Busse mit Erdgas – 83 von insgesamt 180.

Um den Fahrgästen noch mehr Sicherheit zu bieten, ist der Fahrer Arbeitsplatz der neuen Busse erstmals klimatisiert. Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen erhöht sich das Unfallrisiko bei großer Wärmebelastung des Fahrers – was die VAG-Unfall-Statistik jedoch glücklicherweise nicht bestätigt! Von der Anlage werden auch die Fahrgäste im



Erdgasbusse sind umweltfreundlich und schonen nachhaltig das Klima.

vorderen Busbereich profitieren. An einer Klimatisierung des gesamten Fahrgastraumes zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten arbeitet die VAG noch zusammen mit den Herstellern. Für mehr Hygiene sorgen neue Fahrgastsitze: Auf ergonomisch geformte Sitzschalen ist der Bezugstoff direkt aufgelegt. Das bedeutet nicht genau, dass Aufschlitzen praktisch unmöglich ist und somit Vandalismuschäden eingedämmt werden können. Der Stoff nimmt kaum Staub auf und kann leichter nass gereinigt werden als die übliche Polsterung, da er schneller trocknet.

Zudem unterstützt die VAG die Bushersteller erneut intensiv dabei, alternative Antriebstechnologien und Kraftstoffe zu entwickeln, mit denen

der CO₂-Ausstoß weiter minimiert werden kann. Schon 2001 und 2005 testete sie MAN-Hybridbusse mit dieselelektrischem Antrieb, die Bremsenergie rückgewannen und speicherten. Durch die Start-Stopp-Automatik schalten die Hybridbusse an Haltestellen oder an Ampeln in den elektrischen Betrieb und verlassen somit geräuschlos und abgasfrei den Haltestellen- oder Kreuzungsbereich. Die Tests führten zur serienreife Weiterentwicklung des MAN-Hybridantriebes. Ab Juli ist die verbesserte Variante erneut in Nürnberg ein Jahr lang im Einsatz und die Experten rechnen mit einer Kraftstoff- und damit auch CO₂-Einsparung in Höhe von mindestens 20 Prozent. Das entlastet die Umwelt deutlich. ■

Zugpferd der Wirtschaft

Umfrage zum ÖPNV

Rund drei Viertel der Unternehmensmanager in Deutschland messen den öffentlichen Verkehrsmitteln eine große Bedeutung als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft bei. Woraus folgt, dass eine Region an Attraktivität gewinnt, wenn sie ein gut funktionierendes ÖPNV-System hat – wovon wiederum die Wirtschaft profitiert.

Das ergab eine aktuelle Umfrage unter Führungskräften von Top-Unternehmen, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durchgeführt ließ. Für 70 Prozent der Befragten ist eine gute Anbindung an den ÖPNV ein ausschlaggebender verkehrlicher Standortfaktor. Die Anbindung an Bus und Bahn ist ihnen wichtiger als ein Verkehrsflughafen in der Nähe und weit wichtiger als genügend öffentlicher Parkraum. Dementsprechend sehen die Führungskräfte Mittelkürzungen beim ÖPNV mit gemischten Gefühlen entgegen: 42 Prozent befürchten negative Auswirkungen auf ihr Unterneh-

men, 14 Prozent sogar auf die Mitarbeiter. Die Verkehrsanbindung ist für die Unternehmer der wichtigste allgemeine Standortfaktor gleich nach der guten Qualifikation der Arbeitskräfte: 91 Prozent der Befragten halten sie für „sehr wichtig“ oder „wichtig“. Meist kann der ÖPNV die Ansprüche erfüllen: So gaben 91 Prozent der befragten Führungskräfte an, dass sich in maximal zehn Gehminuten Entfernung von ihrem Unternehmen eine Haltestelle befindet. ■



Die Haltestelle vor der Tür – optimal.

Damit sich die neue Variobahn auf Dauer bewährt

Hand in Hand vor Ort

Mechanikermeister Gerhard Brehm von der VAG-Werkstatt Schienenfahrzeuge packt die Metallhalterung, zieht und rüttelt daran, muss dazu sogar auf eine Leiter. Die Monteure der Herstellerfirma haben das bogenförmige Stück gerade erst angebracht. Hier soll der Faltenbalg befestigt werden, der die ersten beiden Wagenteile der Variobahn verbindet.

„Die Halterung muss gut geklebt und die Nieten müssen fest sein“, erläutert Brehm. „Es darf ja schließlich kein Regenwasser zwischen Balg und Wagenkasten in den Fahrgastraum rinnen.“ Derweil begutachtet VAG-Elektriker Klaus Müller den kürzlich eingebauten Scheibenwischerantrieb, aber auch Verkleidungen, in die elektrische Komponenten und Kabel eingebaut werden sollen.

„Die Variobahn ist anders aufgebaut als die anderen Züge der VAG“, sagt Müller. „Deshalb ist es für uns

von der Instandhaltung eine Chance, hier in Berlin die Montage zu begleiten – das erleichtert uns später die Wartung.“ Bei einem weiteren Besuch wird Müller beispielsweise prüfen, ob die dann eingebauten Kabel richtig verklemmt sind und so überlang, dass sie sich bei einem Bruch nachsetzen lassen.

Wöchentlicher Wechsel

Es ist Mittwoch und die Mitarbeiter beaufsichtigen am dritten Tag in Folge den Bau der ersten Variobahn für Nürnberg in der Montagehalle der Stadler Pankow GmbH in Berlin. Wie alle ihre Kollegen, die da waren und noch kommen werden, kontrollieren sie die Qualität der vom Hersteller auszuführenden Arbeit und lernen das Fahrzeug dabei zugleich bestens kennen. Immer zwei VAG-Werkstattmitarbeiter sind im wöchentlichen Wechsel von Montag bis Mittwoch vor Ort.



Gerhard Brehm, VAG-Meister, arbeitet seit Beginn des Projekts intensiv mit.



Die neue Variobahn in der Montagehalle der Firma Stadler Pankow GmbH nimmt inzwischen deutliche Formen an.

„Aus unserer Sicht müssen die Teile einfach auszutauschen und leicht zu reparieren sein“, sagt Gerhard Brehm, dessen Praxiserfahrung von Beginn an, bei den Konstruktionsbesprechungen und später beim Rohbau der Wagenteile in Halberstadt, gefragt war. „Weil so ein Zug sehr komplex ist, müssen gar nicht so selten die Zeichnungen während der Montage im Detail noch korrigiert werden“, weiß der engagierte Mechaniker.

Die VAG-Mitarbeiter notieren ihre Beanstandungen und besprechen sie mit Sven Hirsch, der beim Projekt Variobahn auf Seiten des Herstellers für die Qualitätssicherung zuständig ist. Ist etwa bei einer Befestigung

eine Schraube länger als die andere oder sind die Rohre für die Luftfederung des Fahrzeugs nicht ganz stabil, lässt sich das sofort beheben.

Gemeinsam zum Besten

Punkte, die die Konstruktion betreffen oder Investitionen erfordern, werden in der wöchentlichen Besprechung am Mittwochnachmittag mit den jeweils Verantwortlichen und Gesamtprojektleiterin Annegret Schultz geklärt. Diese wiederum ist in ständigem Kontakt mit Thomas Luber, dem VAG-Projektleiter, der die Anforderungen der VAG an die Variobahn mit formuliert hat. Die Fenster sind mit Spritzpistole

sauber verputzt, und Brehm lobt: „Super, klasse gemacht!“ Doch dann fällt ihm auf, dass an der Stufe zum Fahrerstand noch eine Stoßkante fehlt, damit der Fahrer beim Einsteigen nicht auf Dauer den Fußboden zerstört. Sven Hirsch schreibt dies in eine Beanstandungsliste, die auch im Wagen hängt und so für alle stets aktuell die noch nicht behobenen Mängel benennt. Brehm selbst bringt seine VAG-Kollegen am Freitag bei einer Technikrunde im Betriebsbistro in Nürnberg auf den neuesten Stand. So hält auch er den Austausch zwischen Hersteller und VAG in Gang, damit nach der Inbetriebnahme im Herbst die Variobahnen zuverlässig rollen. ■

Die erste Bahn fährt im Herbst

Was noch zu tun ist

In den regulären Fahrgastbetrieb geht die erste der acht Variobahnen voraussichtlich im November. Geliefert wird sie aber schon im September und darauf für Fahrerschulungen in Betrieb genommen.

„Der Hersteller Stadler selbst nimmt den in Pankow endmontierten Zug in Kürze auf dem eigenen Testgleis in Velten bei Berlin in Betrieb und prüft dort die elektrischen Komponenten, Klimaanlage, Heizung, aber auch sicherheitsrelevante Funktionen, etwa die Türen, auf Herz und Nieren“, erläutert VAG-Projektleiter Thomas Luber. „Sobald die Bahn bei uns ist, müssen unter anderem Antriebssteuerung und Bremsen noch feinstjustiert und gemäß der spezifisch Nürnberger Streckenanforderungen, Steigungen und Gefälle eingestellt werden.“ Das geschieht bei

Tests auf dem gesamten Streckennetz. Zudem werden VAG und Technische Aufsichtsbehörde (TAB) das Fahrzeug erst in Nürnberg abnehmen: Die VAG prüft, ob alle vertraglichen Anforderungen erfüllt sind, die TAB, ob der Zug die Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) einhält.

Die weiteren sieben Bahnen werden im Monatstakt geliefert, die letzte voraussichtlich im März 2008. Sie werden dann wegen ihrer 222 Sitz- und Stehplätze insbesondere auf den stark genutzten Nürnberger Strecken eingesetzt. Bevor der Fahrgastbetrieb startet, wird die VAG den neuen Straßenbahntyp der Öffentlichkeit vorstellen. Er ersetzt die Fahrzeuge der inzwischen unwirtschaftlich, weil reparaturanfällig gewordenen Serie N8 mit Niederflermittelteil aus den 70er-Jahren. ■

Ruhig, geräumig, gut für die Umwelt

Viele Stärken

Sind die Variobahnen in Betrieb, wird es in Nürnberg nur noch 100-prozentige Niederflur-Strassenbahnen geben, die auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl einen raschen Ein- und Ausstieg erlauben. Die Neuen haben aber noch viele weitere Stärken.

So sorgt die Luftfederung der ungewöhnlich schnellen Züge für einen hohen Fahrkomfort und gewährleistet, dass sich der Niederflurboden immer auf gleicher Höhe zur Bahnsteigkante befindet. Auch die getriebelose Antriebstechnik trägt zu einem ruhigen Fahrverhalten bei, für das die Variobahn von der EU 2002 sogar ausgezeichnet wurde. Da zwei der fünf Wagenteile, die so genannten Sänften, keine Räder benötigen, entfallen hier die Radkästen. Insgesamt sind die neuen Variobahnen geräumiger als die bisher

in Nürnberg eingesetzten CityBahnen. Die Neuen haben eine Tür mehr als Bahnen vergleichbarer Größe, was bei großem Andrang einen schnelleren Ein- und Ausstieg ermöglicht. „Alle Variobahnen bieten den Fahrgästen wie schon viele VAG-Busse mehr Informationen auf Flachbildmonitoren“, ergänzt Projektleiter

Thomas Luber. So zeigen die Bildschirme stets die nächsten fünf Stationen und die Endhaltestelle der jeweiligen Linie. Sie sind auch für Menschen mit Sehbehinderung gut lesbar. Und auch der Umwelt tun sie gut: Sie speisen beim Bremsen einen Teil der Energie zurück ins Netz und sie benötigen kein Getriebeöl. ■



Noch wird montiert: Ab Herbst genießen dann die Kunden die Vorteile.

RUBIN: Die automatische U-Bahn nimmt Fahrt auf

Die Züge rollen

Die automatische U-Bahn hat Fahrt aufgenommen. „Die vollständige Betriebsfähigkeit ist weitgehend gegeben“, sagt Siemens-Projektleiter Georg Trummer.

Ohne Fahrgäste sind die automatischen Züge schon seit Monaten auf den Strecken der U2 und U3 unterwegs. Das automatische Anfahren, Bremsen, Türöffnen, Rangieren, die Spaltüberbrückung und die Türschließeautomatik haben sich schon tausendfach bewährt. Selbst komplizierte Vorgänge wie das automatische Kuppeln funktionieren inzwischen reibungslos.

„Wer testet, findet Fehler“, erklärt Georg Trummer die Arbeit seines Teams, das in den ersten Monaten des Jahres noch einmal umfangreiche Prüfungen vorgenommen hatte. Im März wurden die Fehler behoben, seit April liegt die Fehlerquote „nahe bei Null“, so Trummer. Damit konnten die Tests für den 100-Sekunden-Takt beginnen. Parallel dazu schult die VAG ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen

Unternehmensbereichen seit April intensiv auf der neuen Technik.

Um zu sehen, ob sich die neuen U-Bahnen im Fahrgastbetrieb bewähren, fahren seit Mai zwei der DT3-Langzüge im konventionellen Betrieb auf der U1 und schließlich U2 mit – allerdings noch nicht automatisch. Sie wurden so umgerüstet, dass ein Fahrer den Zug vom Bedienpult aus steuern kann und ein zweiter VAG-Mitarbeiter das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste im Blick hat. Da die Ergonomie des Bedienpults nicht auf den manuellen Dauereinsatz ausgelegt ist, wechseln sich die Fahrer häufiger ab als bei konventionellen Fahrzeugen. Für die VAG und Siemens sind die Erkenntnisse aus diesem Praxistest besonders wertvoll. Vor allem die Türschließe- und Türöffnungsmechanik sowie die Spaltüberbrückung müssen sich dabei bewähren.

Gutachtergremium

Nachdem der TÜV und die VAG-Wagenwerkstatt sämtliche Züge auf



Die automatische U-Bahn soll Anfang 2008 stufenweise in den Fahrgastbetrieb gehen.

Herz und Nieren untersucht haben, ist seit Anfang Mai das Gutachtergremium unter Leitung von Dr. Hans Hermann Kron in der „heißen Phase“. Gearbeitet wird auch hier in mehreren Schichten. Das Gutachten ist die Voraussetzung dafür, dass die VAG die Genehmigung zum Erprobungs-

betrieb erhält, der ab Herbst 2007 stattfindet. Dann geht die U-Bahn ganz in die Regie der VAG über und die Züge fahren im normalen Fahrbetrieb mit, allerdings immer noch ohne Fahrgäste. Denn diese dürfen erst nach einem dreimonatigen erfolgreichen Erprobungsbetrieb ein-

steigen. Ab Januar 2008 ist dann die stufenweise Einführung des Fahrgastbetriebes geplant, bevor die offizielle Einweihung im Frühjahr 2008 stattfindet. „Der Terminplan ist realistisch“, sagt Georg Trummer, „allerdings liegt noch viel Arbeit vor allen Beteiligten.“ ■

Sicherheit ist das oberste Gebot

RUBIN-Gutachten



Dr. Hans Hermann Kron begutachtet auch die Zentrale Serviceleiste der VAG.

Beim fahrerlosen Fahrbetrieb muss mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet sein wie beim konventionellen. Das verlangt der Gesetzgeber.

Um dies sicherzustellen, prüft ein hochkarätig besetztes Gremium von 22 Gutachtern sämtliche sicherheitsrelevanten Funktionen des automatischen Fahrbetriebs auf Herz und Nieren. An dessen Spitze steht der unabhängige Gutachter und Lehrbeauftragte für Eisenbahn-Signaltechnik an der TU Darmstadt, Dr. Hans Hermann Kron. „Wir sehen im begleiterlosen Betrieb keinen Anlass, das gesamte Verkehrssystem in allen Details einer neuen Risikoanalyse zu unterziehen“, erklärt Dr. Kron. „Wir stellen die Statik des U-Bahn-Tunnels oder die Festigkeit der Kupp-

lungen nicht in Frage, nur weil kein Fahrer den Zug fährt. Selbstverständlich müssen aber alle Sicherheitsfunktionen betrachtet werden, die bisher im Verantwortungsbereich des Fahrers lagen.“ Dies sind insbesondere Strecken- und Fahrzeugeinrichtungen. Auf der Strecke werden z. B. vorhandene Relaisstellwerke samt Fernsteuerung, neue elektronische Stellwerke, die Linienzugbeeinflussung (ATC), das Bahnteilsicherungssystem, Nothaltschalter, die Videobeobachtung der Gleise, das Prüfgleis im Betriebshof und die Zugsicherung der Serviceleiste begutachtet. Bei den Fahrzeugeinrichtungen unterziehen die anerkannten Gutachter und Validierer vor allem die im Fahrzeug vorhandenen Geräte der ATC, die magnetische

Fahrersperre, den aktiven Bahnräumer, den Entgleisungsdetektor, die Türkantenüberwachung, die Türnotentriegelung, die Fahrgastnotbremse, die Notsprechstellen, die Klapperrampen und die Brandmeldeanlagen eingehenden Prüfungen.

Ziel: Verlässlichkeit

Diese Sicherheitseinrichtungen werden nicht nur in ihrer Funktion geprüft, sondern auch in ihrer Verlässlichkeit. Es muss also nicht nur gewährleistet sein, dass das Stellwerk die Einfahrt von Zügen in besetzte Gleise verhindert, sondern auch, dass die Einfahrt in besetzte Gleise selbst dann noch verhindert wird, wenn im Stellwerk Ausfälle und Störungen auftreten.

Für die Arbeit der Gutachter ist der Zeitraum bis Ende August eingeplant. „Wir werden bestimmt in zwei bis drei Schichten arbeiten, um den Zeitplan einzuhalten“, sagt Chefgutachter Dr. Kron. Doch er ist zuversichtlich, dass der dreimonatige Erprobungsbetrieb durch die VAG wie geplant im Herbst beginnen kann. Dessen erfolgreiche Durchführung ist wiederum Voraussetzung für den Fahrgastbetrieb, der dann Anfang 2008 stufenweise aufgenommen wird. ■

Neue Aufgaben für die Fahrer

Mehr Kundenservice

Der automatische Fahrbetrieb stellt an die Belegschaft der VAG neue Anforderungen. Seit vielen Monaten werden die künftigen Mitarbeiter des Kunden- und Systemservice (KuS) sowie die Disponenten der Leitstelle umfassend geschult.

„Den Fahrgästen wird in Zukunft mehr Servicepersonal zur Verfügung stehen“, erklärt Harald Ruben, Leiter der Aus- und Weiterbildung der VAG. In der Anfangsphase wird auf jeder U-Bahn ein Mitglied des KuS-Teams mitfahren. Während die U-Bahn-Fahrer bisher wenig Kontakt zu den Fahrgästen hatten, wird ein KuS-Mitarbeiter im automatischen Betrieb zu 95 Prozent im Kundendienst arbeiten. „Den Fahrgästen stehen dann kompetente, hilfsbereite und freundliche Mitarbeiter zur Seite,

die sich mit Takzeiten genauso gut auskennen wie mit der Technik der automatischen U-Bahn“, erläutert Harald Ruben das Ziel der Ausbildung.

Mehrere Tausend Ausbildungsstunden absolvieren VAG-Mitarbeiter, bevor die ersten Fahrgäste in die automatische U-Bahn einsteigen. Während ein Kundenberater die Grundlagen des automatischen Fahrbetriebs kennen lernt, muss ein KuS-Mitarbeiter darüber hinaus von den Fahr- und Dienstvorschriften über die Fahrzeugtechnik bis hin zum Kundendienst insgesamt sieben Module durchlaufen. Alle acht Ausbildungsmodule sind für die Disponenten in der Leitstelle erforderlich, die im automatischen Betrieb Aufgaben des bisherigen Fahrers übernehmen. ■



Ein Bahnwärmer hat ausgelost, die U-Bahn stoppt: Was ist zu tun?

„Second Life“ für die Nürnberger U-Bahn-Züge

Siemens-Testanlage

In Nürnberg gleiten die automatischen U-Bahn-Züge bisher nur in den Abend- und Nachtstunden durch den Untergrund. In Braunschweig sind sie dagegen den ganzen Tag unterwegs – auf der eigens dafür installierten Testanlage bei Siemens Rail Automation.

Natürlich fahren keine realen U-Bahnen durch das Braunschweiger Werksgelände. Vielmehr rattern Millionen von Zahlenreihen über Bildschirme. Monitor reiht sich an Monitor, dazwischen stehen manns hohe Steuerstränke mit Elektronikbauteilen. Das „Herz“ der Simulationsanlage bildet ein wassergekühlter Schrank mit 32 Serverrechnern, die mehr Leistung bringen als 120 Haushalts-PCs. In fünf weiteren Schränken ist exakt die gleiche Elektronik untergebracht wie in den DT3-Zügen, die in Nürnberg auf der Strecke sind. Ihnen gegenüber stehen drei Streckengeräte und zwei Rückkanalrechner.

Schnellere Tests

„Die komplette Betriebsleittechnik ist mit der in Nürnberg identisch“, sagt Wilfried Matthée, Projektleiter

für die Leittechnik bei RUBIN. Weshalb Siemens so viel Zeit und Geld investiert, um das Nürnberger U-Bahn-System in Braunschweig zu simulieren, kann er einleuchtend erklären: „Hier können wir Testfahrten innerhalb weniger Minuten beliebig oft wiederholen.“ Die Simulation einer Notbremsung auf der realen Strecke in Nürnberg würde beispielsweise eine Stunde dauern und wäre nur in den Nachtstunden während der Betriebsruhe möglich. Die Testanlage in Braunschweig rechnet diesen Fall in drei Minuten durch und kann ihn so lange reproduzieren, bis alles reibungslos klappt.

Mischbetrieb

Besonders spannend ist für die Entwickler auch die Situation, wenn ein Fahrzeug aus dem Betriebshof in das automatische System eingeschleust wird. Der Zug muss mit Sicherheit feststellen können, wo er sich gerade befindet. Das es sich dabei nicht um „Schönwettertests“ handelt, betont Projektleiter Matthée. Auch Fehler, die im Normalfall gar nicht auftreten können, werden geprobt, um ganz auf Nummer Sicher zu gehen.



Dr. Wilfried Matthée, Projektleiter Leittechnik bei RUBIN, und das „Gehirn“ der automatischen U-Bahn.

Rund 5.000 verschiedene Testfälle haben in Braunschweig bereits zwei Mal komplett das System durchlaufen. Bedient und geprüft wird die Anlage von Systemingenieuren und Software-Experten, die damit herausfinden wollen, ob sich die U-Bahn auch wirklich so verhält, wie die Entwickler es geplant und programmiert haben. Die größte Herausforderung dabei ist der Mischbetrieb von automatischen und konventio-

nellen Zügen. Das Nürnberger Projekt hat damit Signalwirkung. In vielen Metropolen steht in nächster Zeit die Modernisierung des U-Bahn-Systems an. „Daher schauen viele Verkehrsnetze mit großem Interesse auf Nürnberg“, sagt der kaufmännische Leiter Bert Burckhardt. Schließlich wollen alle ihr Verkehrsangebot verbessern und dabei langfristig Geld sparen. Derzeit laufen in Korea und Shanghai Bestrebungen,

ein fahrerloses System aufzubauen, während in Lyon und Paris bereits seit vielen Jahren automatische U-Bahnen zuverlässig im Einsatz sind.

Von den Vorteilen des fahrerlosen Systems ist Dr. Wilfried Matthée überzeugt: „Die automatische U-Bahn wird schneller, sicherer und pünktlicher fahren – und wirtschaftlicher sowieso.“ Das kommt den Kunden und der VAG zu Gute. ■

Doppelt geprüft hält besser

Kontrolle durch VAG



TÜV und VAG prüfen die neuen U-Bahn-Züge auf Herz und Nieren.

Die TÜV-Prüfung haben fast alle schon bestanden, jetzt werden die neuen DT3 U-Bahn-Züge aus dem Siemens-Werk in Wien noch von der VAG abgenommen. „Während der TÜV vorwiegend die sicherheitsrelevanten Einrichtungen prüft, kontrollieren wir als Betreiber auch die Funktion von Komforteinrichtungen, wie z. B. Heizung oder Lüftung“, erklärt Serviceleiter Dieter Ammon. Für die mechanische und elektrische Abnahme sind pro Zug zehn Arbeitstage eingeplant. Zur Prüfung gehört die allgemeine Sichtkontrolle des Lacks, der Sitze, der Haltestangen, der Innenverkleidung, der Fußböden und Dächer. Unterge-

stellt, Luftaufbereitungsanlage, Drehgestelle und Elektrik werden ebenfalls einer eingehenden Prüfung unterzogen. Der Sichtkontrolle folgt die Funktionsprüfung. Mechanische und elektrische Bremsen werden getestet, die Türschließautomatik und die Spaltüberbrückung sowie die Funktionen des Notfahrpultes. Die VAG-Prüfer kontrollieren auch, ob die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden, der Zug also z. B. bei einer Geschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde einen Bremsweg von 94 Metern einhält. Erst nach dieser so genannten „Stückprüfung“ gibt Dieter Ammon grünes Licht für den Einsatz der Fahrzeuge. ■

Höhere Sicherheit und mehr Platz

Die neuen U-Bahnen

Fahrgäste der U1 haben bereits Gelegenheit, die Vorzüge des neuen U-Bahn-Zuges des Typs DT3 kennen zu lernen. Zwei Langzüge sind seit Mai im Einsatz.

Allerdings mussten die für den automatischen Betrieb gebauten Fahrzeuge umgerüstet werden, um sie im konventionellen Betrieb mit Fahrer einsetzen zu können. So haben die Fahrgäste leider noch nicht den Ausblick durch die Panoramascheibe. Dieser bleibt vorerst noch dem Fahrer vorbehalten, der hinter der Trennwand steht.

Doch auch ohne diese Besonderheit hat der neue DT3 einige Vorzüge zu bieten, vor allem im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrgäste. Auch das Design der neuen U-Bahnen sorgt für ein angenehmes Fahrgefühl. Sie wirken großzügiger und bieten mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder und Gepäck. Dieser wird dadurch gewonnen, dass es wie in der Straßenbahn einen Übergang zwischen zwei Wagen gibt.

Die Spaltüberbrückung zwischen Bahnsteig und U-Bahn-Tür sorgt dafür, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an allen Türen bequem

ein- und aussteigen können. Eine Neuerung, die letztlich aber allen Fahrgästen zugute kommt.

Die Türkantensensoren erkennen eingeklemmte Gegenstände oder Personen. Selbst dünne Gegenstände wie ein Schal oder eine Hundeleine lösen spätestens beim Anfahren des Zuges Alarm aus und führen zum Stopp des Wagens.

Temperatursensoren und Rauchmelder in verschiedenen Komponenten des Fahrzeuges sowie im Fahrgastraum erkennen Hitzeentwicklung frühzeitig. Durch den Einsatz funktionserhaltender Kabel ist sichergestellt, dass selbst in einem solchen Fall das Fahrzeug den nächsten

Bahnhof erreicht. Ziel der VAG ist es nämlich, die Fahrgäste immer zum nächsten Bahnhof zu bringen und erst dort aussteigen zu lassen. Ein Grund: der Zeitgewinn.

Auch an sehbehinderte Menschen wurde bei der Entwicklung der Fahrzeuge gedacht. Die Dreifachhaltstangen neben den Türen sind in leuchtendem Rot lackiert und die Türöffnungsschalter haben eine haptische Oberfläche.

An jeder Tür befindet sich außerdem eine Notstreckleiste mit direkter Verbindung zur Leitstelle, wo VAG-Mitarbeiter über Kameras stets auch das Geschehen im Wagennieren im Blick haben. ■



Die Spaltüberbrückung garantiert Sicherheit und bequemes Einsteigen.

Fürth entdecken – ein Streifzug

Historisch – grün – modern

Die Stadt Fürth feiert in diesem Jahr ihren 1000. Geburtstag. Anlass für einen Streifzug durch eine Stadt, die viel Geschichte zu bieten hat und auf ihre 2000 Baudenkmäler stolz sein kann.

Herausragend ist das Rathaus. Sein 55 Meter hoher Turm hat Ähnlichkeit mit dem Palazzo Vecchio in Florenz. Nicht weit davon steht das 1902 erbaute Stadttheater, das wohl zu den schönsten Theaterbauten in ganz Bayern zählt. Der alte jüdische Friedhof aus dem Jahr 1607 neben der Stadthalle oder das jüdische Museum Franken erzählen von der großen jüdischen Tradition der Stadt. Außerdem lohnen sich Besuche im neuen Stadtmuseum in der Ottostraße 2 oder im Rundfunkmuseum in der Kurgartenstraße, das im ehemaligen Direktionsgebäude des großen Fürth-Unternehmers Max Grundig untergebracht ist. Auch das Geburtshaus des ehemaligen Wirtschaftsministers und Bundeskanzlers Ludwig Erhard in der Ludwig-Erhard-Straße 5 erinnert an einen großen Sohn der Stadt. Und wer wissen möchte, wo Ex-US-Außenminister Henry Kissinger geboren wurde, be-



Florenz an der Rednitz: Der 55 Meter hohe Turm des Fürther Rathauses ist nur eines von 2.000 Baudenkmälern.

gibt sich vor sein Geburtshaus in die Mathildenstraße 23. Auf der Fürther Freiheit erzählt eine Gedenktafel, dass hier einst der Ludwigsbahnhof stand, das Ziel der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland von Nürnberg nach Fürth im Jahr 1835. Dort an der Ecke Fürther Freiheit/Dr.-Gustav-Schickedanz-Straße befindet sich das ehemalige Quelle-Kaufhaus, das Gus-

tav-Schickedanz einst gegründet hat. Heute ist Fürth ein attraktiver Wirtschaftsstandort, die SpVgg Greuther Fürth bietet hochklassigen Zweitliga-Fußball, Martin Rassau und Volker Heißmann von der Comédie Fürth sind bundesweit bekannte Komödianten. Mit dem Stadtpark, Südstadtpark, Stadtwald und den Flussauen ist die Kleebattstadt außer-

dem eine „grüne Stadt“. Und sie ist gut mit dem öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Neben der U-Bahnlinie U1, die als Verkehrsader quer durch Fürth bis zum Klinikum führt und ab Dezember mit dem Halt Hardhöhe weitere 15.000 Einwohner an das U-Bahn-Netz anschließt, gibt es ein ausgedehntes Busnetz in alle Himmelsrichtungen. ■

Barndertreffen

Vom 27. bis 29. Juli 2007 treffen sich Musiker aus aller Welt in der Nürnberger Altstadt zum 32. Barndertreffen. Acht Bühnen werden aufgebaut sein und wer französisch spricht, ist eindeutig im Vorteil. Denn der Länderschwerpunkt in diesem Jahr ist Frankreich gewidmet. Prominentester Vertreter wird der Bretoner Alan Stivell mit seinem keltischen Harfen-Folk sein. Aber auch der „Buena Vista Social Club“ mit Eliades Ochoa aus Kuba, die Amsterdamer Klezmer Band, Schmidbauer & Kälberer und viele der anderen rund 60 Bands werden das fränkische und internationale Publikum begeistern. Am besten fahren Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln, da alle Spielorte unweit von Haltestellen liegen, insbesondere an der U-Bahn-Linie U1. Die Buslinie 36 (Plärrer-Doku-Zentrum) fährt während des Barndertreffens nur vom Doku-Zentrum zum Heilig-Geist-Spital. Grund dafür ist das hohe Besucheraufkommen im Bereich des Hauptmarktes. Wer keine Zeitkarte besitzt, fährt am besten mit dem TagesTicket Plus oder Solo. ■

Natur am Dutzensteich – ein Rundgang

Broschüre informiert

Die VAG und der Bund Naturschutz (BN) Nürnberg arbeiten seit vielen Jahren gut zusammen, um umweltfreundliches Verhalten zu fördern, z. B. durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Mit ihnen erreicht man auch den Nürnberger Dutzensteich. Über ihn gibt es eine neue Broschüre, „Natur am Dutzensteich“, herausgegeben von der Agenda-21-Gruppe unter Federführung des Bundes Naturschutz.

Die Gruppe hat 15 Stationen errichtet, an denen sich Interessierte über die abwechslungsreiche Natur des

Dutzensteich-Areals informieren können. Die Stationen sind entlang der Hauptwege vom Großen Dutzensteich über den Kleinen Dutzensteich, den Silbersee und den Nummernweiher des ehemaligen Tiergartens eingerichtet. Der Rundweg umfasst fünf Kilometer, für die man zwei Stunden Zeit einplanen sollte. Wahlweise kann man auch die drei Kilometer lange Runde um den Großen Dutzensteich gehen. Bereits 1337 erlaubte Kaiser Ludwig der Bayer der Familie Waldstromer, einen Weiher anzustauen. Damit begann die Geschichte des Dutzensteichs als eines der ältesten Stillge-

wässer Nürnbergs. Der liberale Nürnberger Oberbürgermeister Hermann Luppe ließ in den 20er-Jahren die Gegend rund um den Dutzensteich zu einem deutschlandweit vorbildlichen Naherholungsgebiet ausbauen. Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten mussten die Interessen von Mensch und Natur am Dutzensteich zurücktreten. Überdimensionierte Hallen und Stadien beeinträchtigten das Naherholungsgebiet.

Der behutsame Umgang mit der Parklandschaft in der Nachkriegszeit machte den Volkspark Dutzensteich wieder zu einem der wichtigsten Naherholungsgebiete Nürnbergs. Bedeutend sind der Dutzensteich und seine kleineren Nachbargewässer aber auch für die Artenvielfalt in der Großstadt, die durch Phänomene wie Flächenversiegelung und Städtebau bedroht ist. Weitere Informationen dazu gibt es im Buch „Natur am Dutzensteich“. Es kostet fünf Euro und ist in der Geschäftsstelle des BN, Enderstraße 14, im Doku-Zentrum, demnächst im neuen „Gutmann im ehemaligen Wanner“ und in einigen Buchhandlungen erhältlich. ■



Der Dutzensteich bietet Entspannung und eine interessante Artenvielfalt.

Veranstaltungstipps

Die Stadt Fürth bietet zu ihrem 1000. Geburtstag eine ganze Reihe von Veranstaltungen. So verwandelt sich am 4. August der Stadtpark beim Sommernachtsball in den größten Freiluft-Ballsaal Bayerns, wenn Piano-Bar, Comedy und Show unter den Sternhimmel locken. Einen Höhepunkt erlebt die Kleebattstadt, wenn am 17. August die Deutschland-Tour 2007 mit den besten Radteams der Welt ein Einzel-Zeitfahren über eine Strecke von rund 40 Kilometern absolviert. Am Wochenende vom 15. bis 16. September kommen auf dem Betriebsgelände der infra fürth verkehr gmbh (im Bereich Karolinenstraße – Richtung U-Bahn-Hof Stadtgrenze) die Eisenbahnfreunde auf ihre Kosten. Dann präsentiert Fürth beim Eisenbahnfestival historische Dampf- und Diesellokomotiven, dazu komplette, historische Züge und eine Ausstellung von Bussen aus vergangener Zeit. Für jede Jubiläumsveranstaltung werden bei Bedarf zusätzliche Busse und Bahnen eingesetzt. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.1000-jahre-fuerth.de. ■

Klassik-Open-Air

Die Klassik-Open-Air locken im Sommer wieder in den Nürnberger Luitpoldhain. Am 22. Juli genießt das Publikum dann getreu dem Motto des Abends „Wien grüßt Nürnberg“ Walzer, Polkas oder Operettenmelodien, vorgelesen von den Nürnberger Philharmonikern. Und am 4. August erfreuen sich die Klassikfreunde unter dem Thema „Love Affairs“ unter anderem an Musik von Peter I. Tschairowsky oder Bedrich Smetana, präsentiert von den Nürnberger Symphonikern. Die VAG verstärkt an diesen Tagen ihr Angebot: Die Straßenbahnen der Linien 6 und 9 fahren zwischen Plärrer, Hauptbahnhof und Doku-Zentrum alle zehn Minuten und werden zusätzlich Sonderzüge verstärkt. Außerdem werden auf den Buslinien 36 bzw. 65 mehr Busse eingesetzt. Wenn am Ende der Konzerte alle auf einmal nach Hause wollen, kann es anfangs zu Wartezeiten kommen. Doch es vergeht kaum eine halbe Stunde, bis sich die Situation entspannt und sich Bahnsteige und Haltestellen spürbar leeren. Unser Kartentipp: TagesTicket Solo oder Plus. ■

Farben explodieren im Kameraobjektiv

Der Stadtpark lockt

19 Hektar ist er groß und nicht nur im Frühjahr eine Oase der Ruhe und der Farbenpracht. Wenn es um den Nürnberger Stadtpark geht, gerät die 54-jährige Fotografin Petra Simon ins Schwärmen. „Er hat ein Geheimnis, das will ich nicht verbrauchen, nicht jeden Tag.“

Das Geheimnis liegt in der Vielzahl von Bäumen, Sträuchern und Blumen, die Tag für Tag zum Flanieren und Staunen einladen: die mächtige 30 Meter hohe Sommerlinde nahe dem Schillerdenkmal, der glutrote Blutahorn am nördlichen Rondell oder die im Frühjahr von Blüten überbordenden Magnolien nahe dem Weiher.

Die Geschichte des Geländes als Parkanlage beginnt um 1760, damals wurden die ersten Linden und Kastanien gepflanzt. 1855 wurde auf



Petra Simon, Nürnberger Fotografin.



Flaneure aus der Serie „Parkkollektion“: Petra Simon wählte bewusst Unschärfe als Mittel der Verallgemeinerung.

dem Areal ein großes Volksfest zu Ehren des bayerischen Königs Maximilian II. abgehalten, 1882 eröffnete Prinzregent Luitpold von Bayern dort die erste Bayerische Landesausstellung, die zwei Millionen Besucher anzog. Danach entwickelte sich der Park zur bedeutendsten Grünanlage der Stadt. Im zweiten Weltkrieg völlig zerstört, hat der Stadtpark seitdem aber einiges von seinem früheren Glanz verloren. Doch die Fotografin Petra Simon, die ihr Atelier gleich ums Eck im Rennweg hat, zieht es insbesondere im Frühjahr geradezu magisch mit der

Kamera dorthin. „Beim Spiel mit der Schärfe verschwimmen die Farben zu Farbkreisen und explodieren förmlich im Objektiv“, ist sie begeistert. Ganz im Gegensatz dazu steht ihre sonstige fotojournalistische Tätigkeit, in der die Menschen und deren beruflicher und sozialer Alltag Thema sind. Ursprünglich hatte Simon in Erlangen Germanistik studiert. Nach einer kurzen Zeit als Gymnasiallehrerin war sie als Redakteurin tätig. Dann erreichte ihr die Sprache nicht mehr aus, um sich auszudrücken. Sie entdeckte die Fotografie und erlaubte

sich „den Luxus, aus der Leidenschaft einen Beruf zu machen“. Heute arbeitet sie im Bereich Bildung und Beruf, hat einen Lehrauftrag an der Georg-Simon-Ohm-Fachhochschule und engagiert sich ehrenamtlich. In der freien fotografischen Arbeit geht es ihr darum, „Dinge zu zeigen, die man sonst nicht wahrnimmt“ – z. B. die Macht der Farben im Stadtpark. Zum Stadtpark geht es mit der U2, der Straßenbahnlinie 9 und – derzeit – auch der Linie 8 oder mit den Buslinien 46/47. Der Besuch lohnt in jedem Fall, jederzeit. ■

Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Wir wünschen unseren Lesern viel Glück und bedanken uns beim Bund Naturschutz, der Stadt Fürth sowie der infra fürth verkehr gmbh und dem VGN für die folgenden Gewinne:
5 Bücher „Natur am Dutzendteich“,
5 Bücher „Reizvolle Städtetouren rund um Nürnberg“,
2 TagesTicket Plus und
4 Eintrittskarten zum Eisenbahnwochenende „Ankunft – Eisenbahnstadt Fürth“ vom 14. bis 16. September.

Bitte beantworten Sie uns folgende Frage:

Aus welchen im Beitrag genannten Gründen sind die neuen Variobahnen im Betrieb umweltfreundlich?

Schicken Sie die Lösung auf einer ausreichend frankierten Postkarte an: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Stichwort Gewinnspiel, 90338 Nürnberg. Nicht teilnehmen können Mitarbeiter der VAG oder deren Angehörige.

Die Teilnehmer am Gewinnspiel sind einverstanden, dass – im Falle eines Gewinns – ihre Namen unter www.vag.de veröffentlicht werden.

Einsendeschluss: 20. Juli 2007. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

Sommer im Depot St. Peter

Themenfahrten



Auch das Straßenbahndepot lädt Groß und Klein zur Entdeckungstour.

Das Historische Straßenbahndepot St. Peter lädt auch in diesem Sommer zu abwechslungsreichen Themenfahrten ein.

Los geht es jeweils am Sonntag des ersten Wochenendes eines Monats ab 14.00 Uhr im Depot in der Schlossstraße 1 in Nürnberg. Am 8. Juli führt die Tour unter dem Titel „Alte und neue Flughäfen“ vom ersten Flugplatz im Fürther Stadtteil Atzenhof zum heutigen Airport im Kraftshofer Forst. Eine Fahrt durch Fürth am 5. August informiert über

die Pläne eines „Bad Fürth“ um 1900 oder über Max Grundig und sein Unternehmen. Am 2. September geht es in den Nürnberger Stadtteil Schweinau: vom alten Linde-Eiswerk in Gostenhof aus über St. Leonhard vorbei am ehemaligen Schlachthof bis nach Schweinau in den Omnibusbetriebshof. Der Fahrpreis inklusive Imbiss und Erfrischungsgetränk beträgt jeweils fünf Euro. Reservierungen unter Telefon 09 11/2 83-46 54 oder 09 11/2 83-46 65 sind nötig. ■

Mit dem VGN unterwegs in Franken

Reizvolle Ziele

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) hält auch in diesem Jahr eine breite Palette von Angeboten für den Freizeitverkehr bereit. Auf 21 Regionalbahnlinien, über 20 Regionalbuslinien mit Wochenendverkehr, darunter sieben eigens eingerichteten Freizeitbuslinien, kann man bequem sein Lieblingsziel in der Region ansteuern. Auch an Familien hat der VGN gedacht. Im VGN-Wanderstempelheft „Mit

Kind und Kegel“ sind 19 verschiedene Ausflüge im VGN-Gebiet zusammengestellt. Sie führen zu Kanufahrten auf der trägen Altmühl, auf die Burg Greifenstein bei Heiligenstadt, in Wälder, Höhlen oder zum Fossiliensammeln. Bei jeder Tour kann man sich unter Vorlage eines gültigen VGN-Fahrausweises einen Stempel abholen. Wer mindestens zehn davon gesammelt hat, der schiekt sein Heft an den VGN und nimmt an einer Verlosung mit 100 attraktiven Preisen teil. Die

Stempelhefte sind erhältlich unter: www.vgn.de, beim VGN in der Rotherbunder Straße 9 sowie im KundenCenter der VAG am Nürnberger Hauptbahnhof.

Wenn Sie Frankens Städte besser kennen lernen möchten, dann hilft Ihnen der neue Ausflugsführer „Reizvolle Städtetouren rund um Nürnberg“. Hier finden sich 26 Ziele, die ausführlich beschrieben werden, was Sehenswürdigkeiten, Wanderungen oder Freizeitmöglichkeiten betrifft. Die Touren bieten sich für alle Jahreszeiten an und sind auch für Senioren geeignet. Ein Höhepunkt im Angebot des VGN ist die neue Freizeitbuslinie 313 Neuhaus-Plech-Betzenstein-Pottenstein. Sie verkehrt vom 1. Mai bis 1. November und ist innerhalb von 30 Minuten mit dem Pendolino vom Nürnberger Hauptbahnhof zu erreichen. Auf dieser Strecke liegen Brauereien, die Teufelshöhle oder der Freizeitpark Fränkisches Wunderland. ■



Mit Bussen und Bahnen umweltbewusst und bequem zum Wandern.

Prächtige Farben schmücken Fürths ersten U-Bahnhof

Mosaikkunstwerk

Zur Feier des 1000-jährigen Stadtjubiläums hat die infra fürthverkehr gmbh der U-Bahn-Station Jakobinenstraße ein neues Wandkleid spendiert. „Vom Adler zur U-Bahn“ ist der Titel des Mosaiks, das Fürths Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung Ende Juni der Öffentlichkeit übergeben hat.

Rund 800.000 Teile handgeschlagener Fliesen hat die Fürther Mosaikkünstlerin Iris Rauh mit ihrem Team in feinsten Handarbeit in wenigen Wochen am Ausgang Pickettstraße zu einem farbenprächtigen Wandbild zusammengesetzt. Auf 31 Quadratmetern ist die Geschichte des Schienenverkehrs von der ersten Dampflokomotive „Adler“ bis zur heutigen U-Bahn dargestellt. Eine Besonderheit dabei ist die plastische Hervorhebung einzelner Bildteile. „Das ist etwas ganz Außergewöhnliches und war mit ein Grund



Die Fürther Mosaikkünstlerin Iris Rauh (vorne) mit ihrem Team bei der Arbeit im U-Bahnhof Jakobinenstraße.

dafür, den Auftrag an die europaweit tätige Künstlerin zu vergeben“, erklärt Leonhard Rückert von der infra. Von Iris Rauh stammen auch drei Mosaik in Nürnberger Hauptbahn-

hof. Dass die infra sich dafür entschied, im Jubiläumsjahr die U-Bahn-Station Jakobinenstraße zu verschönern, liegt zum einen an der unmittelbaren Nähe zur historischen Trasse und zum

anderen daran, dass es die erste U-Bahn-Station der Kleblattstadt ist. Die ging 1982 in Betrieb. Täglich nutzen vor allem Hunderte von Schülern und Schülerinnen die Station. ■

Mundartgedicht

VAGmobil-Leserin Erika Stenglin motivierte das Mundartgedicht von Klaus Ruppert, das wir in der VAGmobil 1/2007 abgedruckt haben, zu einem eigenen Werk. Sie fasste Ihre Gedanken zum „leidigen Anschlussproblem“ in gutes Fränkisch.

Umschteign

An dickn Foahrplon host derhamm. Die Anschluss host sctudier. Nou packt deine siem Zwetscherjamm und dengst: Des leit wai gschmiert.

Lang stähst schon an der Haltestell, a Bus ist net in Sicht. Vo Röthnbach ghähts net su schnell. An wos des wider licht?

Die Jansnbrücken richtn's her. Des mou mer doch verstäh. Der Busfoahrer hot's werkli schwer. Des kann net schneller ghäi.

Etz kummt erndill! Vill zu speet! Und hält aa nu wai lang. Du wasst: Bam Umschteign gibt's a Gfrett und dir wird's angsterbang.

Der Anschlussbus fährt scho ums Eck. Die Ampl hupft aff Rout. Etz fährt er heit wider weg. Du kräigst a gscheite Wout. Du winkst und fuchtelst mit die Händ, der Bus stähst fei nu dou! Wäist Grün kräigst, werd schnell niebergrennt. Er ward! Dou bis fei froh.

Und du bedankst di bamm Schoffor. Der lacht und macht an Gschpass. Wenn jeder asu freindli iwär, tät's klappn aff der Strass. ■

Ein buntes Programm für die ganze Familie

VGN-Sommer lädt ein

Seit 20 Jahren gibt es den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN). Mit einem bunten Geburtstagsprogramm bedankt sich der VGN in diesem Jahr bei seinen Fahrgästen. Der VGN-Sommer verspricht lustige, abenteuerliche, exklusive, gemütliche und sportliche Erlebnisse für die ganze Familie.

Seit Jahren freuen sich TagesTicket- und Mobicard-Kunden über ermäßigte Eintrittspreise bei den Freizeitpartnern des VGN. Im Jubiläumsjahr gibt es sogar an bestimmten Tagen freien Eintritt für Mobicard-Besitzer, beispielsweise am 7. Juli in der Frankenthaltherme in Hersbruck, am 4. August im Tiergarten Nürnberg, am 5. August im Freilandmuseum Bad Windsheim oder am 17. August im Germanischen Nationalmuseum. Trendige Einkaufstaschen mit kleinen Überraschungen gibt es am VGN-Glücksrad zu gewinnen, das von

Ende Juli bis Anfang September in den Einkaufszentren von Fürth, Erlangen, Nürnberg und Ansbach anzutreffen ist. 500 Kinder lädt der VGN zu spannenden Theaterstücken des Theaters Pflütze in Hersbruck, Lauf, Neumarkt und Fürth ein. Damit das Schuljahr gut beginnt, lädt der VGN mit insgesamt 300 Schülern sowie mit Begleitpersonen und Azubis eine Party auf der M5 Brombachsee steigen. Am 18. September

legt das Schiff um 10.00 Uhr in Ramsberg ab. Musik, DJ, Essen und Trinken befinden sich an Bord. Am 27. September, dem eigentlichen „Geburtstag“ des VGN, gelten die TagesTicket Solo und Plus für das 11.620 Quadratkilometer große Verbundgebiet des VGN. An diesem Tag werden außerdem gebackene Geburtstags-Zwanziger an Berufspendler verteilt. Weitere Informationen über Aktionen und Gewinnspiele unter www.vgn.de/20Jahre. ■



Im April startete der VGN sein Jubiläumsprogramm am Weißen Turm.

VAG gibt Familien Rabatt im Straßenbahndepot

Familienkarte

Ein Zeichen für Familienfreundlichkeit will die Nürnberger Familienkarte setzen. Mit ihr gibt es zahlreiche Vergünstigungen, unter anderem auch bei der VAG. Besucher des Historischen Straßenbahndepots St. Peter in der Schlossstraße erhalten beispielsweise die Oldtimer-Familienkarte für fünf statt

für sieben Euro. Sie berechtigt zwei Erwachsene und bis zu vier Kinder bis 17 Jahre zum Eintritt in das Historische Straßenbahndepot und zu einer Rundfahrt mit der Historischen Burgringlinie 15. Zusätzlich erhält im „Straßaboh-Café“ jedes Kind gegen Vorlage der Familienkarte ein alkoholfreies Getränk zum halben

Preis. Wer seinen Geburtstag oder ein anderes Familienfest in einer Straßenbahn oder einem Bus der VAG feiern will, erhält mit der Familienkarte ebenfalls zehn Prozent Rabatt auf die Mietgebühr.

Mehr Informationen zur Familienkarte gibt es unter www.familienkarte-nuernberg.de. ■

Mobil in der City

Für Bahnkunden ist es seit April noch einfacher geworden, ihr Ziel in Erlangen oder Fürth mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. „Citymobil“ heißt das Angebot, das es ermöglicht, nahtlos auf U-Bahnen, Straßenbahnen oder Busse umzusteigen.

Wer eine Fahrkarte der Deutschen Bahn außerhalb des Nürnberger Verbundgebietes am Fernverkehrsautomaten löst, kann auch gleich einen Einzelfahrschein oder ein TagesTicket für Nürnberg, Fürth oder Erlangen dazukaufen. Bahnkunden können damit am Zielort ohne Zeitverlust im Stadtverkehr weiterfahren. Diesen Service gibt es in Nürnberg bereits seit der WM im Mai 2006, in Erlangen und Fürth wurde er im April 2007 eingeführt.

Für BahnCard-Inhaber ist es noch einfacher: Wer eine Fernverkehrs-fahrkarte über mehr als 100 Kilometer kauft, bekommt den Zieleintrag Nürnberg+City, Fürth+City oder Erlangen+City. Mit einer solchen Fahrkarte können die öffentlichen Verkehrsmittel im Gebiet der Zielstadt für eine einfache Anschlussfahrt ohne zusätzliche Kosten benutzt werden. Das gilt inzwischen für über 100 deutsche Städte, darunter die fränkischen Metropolen Nürnberg, Fürth und Erlangen. ■

Zum FunPark

Große und kleine Besucher des Playmobil FunParks können aufatmen. Die Anbindung des beliebten Ausflugsziels an das öffentliche Verkehrsnetz wurde seit Mai deutlich verbessert.

Bis zum 30. September verkehren an allen Wochentagen zusätzliche Busse der Linie 113 von der U-Bahn-Haltestelle Rothenburger Straße über Fürth-Süd bis zum Playmobil FunPark. Auch wird die Lücke im Liniennetz zwischen dem Zimdorfer Bahnhof und dem FunPark geschlossen. Seit Pfingstmontag bis zum Ende der Sommerferien werden auf der Buslinie 150 werktags von Montag bis Freitag vier Fahrten je Richtung zwischen dem Bahnhof Zimdorf und dem Freizeitpark angeboten. Am Zimdorfer Bahnhof bestehen optimale Umsteigezeiten zu und von den Zügen der Linie R 11 aus bzw. in Richtung Fürth Hbf.

Der FunPark gewährt allen Besuchern, die mit einem gültigen TagesTicket oder der Mobicard anreisen, eine Ermäßigung von einem Euro pro Person auf den regulären Eintrittspreis. ■

Der Fahrscheinkauf wird mobil – das Handy macht's möglich

HandyTicket

Sind Sie spontan und entscheiden sich rasch? Sie sind neuen Technologien gegenüber aufgeschlossen. Das Handy ist aus ihrem Alltag nicht mehr wegzudenken? Öffentliche Verkehrsmittel nutzen Sie bisher kaum, hätten aber grundsätzlich nichts dagegen, häufiger einzusteigen. Dann gibt es gute Nachrichten für Sie.

Es ist jetzt möglich, den Fahrschein in Sekundenschnelle aufs Display des Mobiltelefons zu laden, bequem und ohne nach Kleingeld kramen zu müssen. Nur internet- und javafähig muss das Handy sein. Gerade für Seltenfahrer und Neueinsteiger sollte das HandyTicket viel gerufen kommen. Können sie mit ihm doch ganz spontan an jeder Haltestelle in die Busse und Bahnen des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) einsteigen. Und nicht nur da, sondern auch in den Nahverkehrsregionen Chemnitz, Dresden, Düsseldorf, Essen, Hamburg, Lübeck, Oberlausitz-Niederschlesien, Ulm, Vogtland und Wuppertal.

Fahrgäste, die viel geschäftlich unterwegs sind oder gern in Deutschland verreisen, wird's besonders freuen. Zumal besondere Orts- und Tarifkenntnisse nicht nötig sind:



Das Ticket ist auf dem Display.

Matthias Schaller

Wer Start- und Zielbahnhof angibt, bekommt automatisch das richtige Ticket und sogar Verbindungen vorgeschlagen. Per Handy erhältlich sind im VGN Einzelfahrscheine sowie TagesTickets.

So geht es

Wer einen Computer mit Internetanschluss besitzt, kann sich in wenigen Minuten in den Kreis der HandyTicket-Nutzer aufnehmen lassen. Unter www.vgn/handyticket, www.vg.de oder www.dashandyticket.de gibt er zunächst seine Handynummer ein und fordert eine Download-SMS an. Nachdem der Fahrgast den Link in dieser SMS aktiviert hat, wird die Ticket-Software, ein Java-Programm, auf das Handy geladen. Nun gibt er über das Internet seine persönlichen

Daten ein und wählt ein Bezahrfahrer an. Zur Wahl stehen Lastschrift, Kreditkarte oder Prepaid-Konto. Am Ende des Registrierungsprozesses erhält der Kunde per SMS eine PIN, die er für seine Ticket-Käufe benötigt und mit der er sich zudem im Internet seine bisherigen Ticketkäufe und Umsätze anzeigen lassen kann. Damit ist das Handy zu seinem persönlichen Fahrkartenautomaten geworden.

Der Registrierungs- und Downloadprozess ist übrigens so gestaltet, dass der künftige HandyTicket-Nutzer bei Problemen sicher zur Lösung geführt wird. Sollten dennoch Schwierigkeiten auftauchen, helfen die VAG-Mitarbeiter im KundenCenter am Hauptbahnhof gerne weiter.

Fahrplan inklusive

Die Fahrkarte kann der Kunde dann jederzeit unter „Ticketverb“ oder „Auskunft“ im Hauptmenü der Java-Software bestellen. Er wählt dort die Fahrkarte aus und bestimmt den Gültigkeitsbereich. Wenn er die Auskunftsfunktion nutzt, muss er lediglich Start- und Zielhaltestelle eingeben: Schon wird ihm nicht nur ein Ticket in der entsprechenden Tarifstufe vorgeschlagen, er bekommt zu-

dem die besten Verbindungen angeboten. Wenige Sekunden nach dem Kauf erscheint das Ticket per SMS auf dem Display, wobei allerdings die üblichen Gebühren der Netzanbieter anfallen. Der Fahrschein muss vor der Fahrt gelöst werden und gilt immer sofort nach dem Kauf. Bei Kontrollen zeigt der Fahrgast sein HandyTicket auf dem Display vor. Deshalb sollte der Kunde sein Handy während der Fahrt eingeschaltet lassen.

Zweijährige Pilotphase

Wieviele der monatlich eine Million im VGN verkauften Einzelfahrscheine und 200.000 TagesTickets zu künftig per Handy gelöst werden,

soll eine zweijährige Pilotphase zeigen. Danach wird entschieden, ob via Handy weitere Fahrkarten gelöst werden können. Zudem fließen die Erfahrungen in weitere Verbesserungen des im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einheitlichen technischen Standards ein. Die Zeichen für das HandyTicket stehen jedenfalls auf Erfolg: In einer Vorstudie gaben 80 Prozent der Befragten an, dass ihnen das Angebot eines HandyTickets gut oder sehr gut gefällt.

Ein Prospekt zum HandyTicket liegt in den Kundenbüros sowie beim VGN in der Rothenburger Straße 9 aus. Mehr Informationen gibt es auch unter den genannten Internetadressen. ■



Das HandyTicket muss vor der Fahrt gelöst werden und gilt sofort.

Matthias Schaller

Die Bauarbeiten für die U-Bahn-Linie U3 gehen weiter

Fertigstellung bis 2011

Es ist unübersehbar: Am Kaulbachplatz und am Friedrich-Ebert-Platz ist mit Bauarbeiten begonnen worden. Denn bis die Anwohner und Beschäftigten dort im Jahr 2011 bequemen in die U3 einsteigen können, ist noch viel zu tun.

Nachdem der erste Bauabschnitt des Nordastes der U3 einschließlich des U-Bahnhofs Maxfeld bereits fertiggestellt ist und Anfang nächsten Jahres in Betrieb gehen kann, ist nach Pfingsten nun mit dem Rohbau des zweiten Streckenabschnittes begonnen worden. Dieser ist 1,1 Kilometer lang und reicht vom Kaulbachplatz über den Friedrich-Ebert-Platz bis zum Bielingplatz beim Klinikum Nord.

Am künftigen U-Bahnhof Friedrich-Ebert-Platz war bereits im letzten Jahr die Straßenbahntrasse verlegt worden, damit notwendige Kanal- und Leitungsarbeiten durchgeführt werden konnten.

Der Bauabschnitt umfasst neben den beiden Bahnhöfen Kaulbachplatz und Friedrich-Ebert-Platz, die in

offener Bauweise errichtet werden, die dazugehörigen Tunnelstrecken, die unterirdisch in so genannter bergmännischer Bauweise entstehen. Die Baugrube für den Bahnhof Kaulbachplatz, der unter der Schweppemannstraße zwischen Kaulbachstraße und Friedrichstraße liegen soll, wird etwa 240 Meter lang sein. Zunächst werden die Bohrträger und Bohrpfähle für den Baugrubenverbau hergestellt. Der Baubereich wird mit Hilfsbrücken abgedeckt, die die Zufahrt für die Anlieger und Notdienste gewährleisten und zugleich für Schallschutz sorgen.

Auch mit dem Teilaushub im Bereich der ersten Hilfsbrücken wird Ende Juni schon begonnen.

Schallschutz inklusive

Die insgesamt etwa 140 Meter lange Baugrube für den Bahnhof Friedrich-Ebert-Platz wird sich von der Archivstraße bis in die Rückertstraße erstrecken. Zunächst wird der mittlere Bahnhofsabschnitt teilweise gebaut und von der anschließenden, östlichen Baugrube der Tunnel zum

Kaulbachplatz vorgetrieben. Um die Straßenbahn und die Fahrschienen der Bucher Straße möglichst schnell wieder in die ursprüngliche Lage zurückverlegen zu können, werden die mittleren Bahnhofsdecken in Deckelbauweise vorab betoniert.

Aushub und Bau des restlichen Bauwerkes erfolgen dann später unter der Decke. Schon im kommenden Herbst können Straßenbahn und Individualverkehr wieder aus dem westlichen Platzbereich zurückverlegt werden. Anschließend beginnen die Bauarbeiten für den westlichen Bahnhofsteil.

Um den Anforderungen des Erschütterungs- und Schallschutzes Genüge zu tun, wird im gesamten Streckenabschnitt ein Masse-Feder-System eingesetzt: Die Gleise der U-Bahn werden dabei auf 65 Zentimeter dicke Betonplatten montiert, die auf elastischen Lagern auf der Bauwerkssohle aufliegen. Damit wird die „Schallbrücke“ zu den Bahnhofs- und Tunnelbauwerken und damit zu den angrenzenden Gebäuden unterbunden. ■



Die Bauarbeiten am Friedrich-Ebert-Platz gehen in eine neue Phase.

Oliver Rehn

Ausblick

Bahnhof Kaulbachplatz

Baugrube und Rohbauarbeiten bis Mitte 2010
Innenausbau und Aufgänge ab Mitte 2009
Abschnittsweise Wiederherstellung der Oberfläche ab Anfang 2010

Bahnhof Friedrich-Ebert-Platz

Baugrube und Rohbauarbeiten in drei Abschnitten bis Anfang 2010
Innenausbau und Aufgänge ab Ende 2009
Abschnittsweise Wiederherstellung der Oberfläche ab Mitte 2009

Wer mit Bussen und Bahnen fährt, schont das Klima

Contra Treibhauseffekt

Treibhauseffekt und Klimawandel sind zum Gutteil menschengemachte Probleme, zu deren Lösung jeder Einzelne beitragen kann. Zum Beispiel, indem er auf Busse und Bahnen umsteigt.

Ein Fünftel der CO₂-Emissionen in Deutschland verursacht der Individualverkehr. Ein größerer Bus verbraucht zwar fünf Mal so viel Kraftstoff wie ein Pkw. „Selbst wenn er nur zehn Fahrgäste transportiert, halbiert sich aber der CO₂-Ausstoß im Vergleich zu zehn einfach besetzten Pkws“, erläutert der VAG-Koordinator für Umweltschutz, Klaus Müller. Und bei einem voll besetzten Bus ist die CO₂-Ersparnis noch weit größer.

Umweltschutz ist ein Unternehmensziel der VAG. So hat sie auch die Charta für eine nachhaltige Entwicklung des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen UITP un-



Jeder, der statt des Pkws Busse und Bahnen nimmt, verringert den CO₂-Ausstoß erheblich, schont das Klima.

terzeichnet und nicht nur das. Beispiele für umweltbewusstes Handeln gibt es viele. So fahren allein bei der VAG 83 Busse mit emissionsarmem Erdgas. Insgesamt hat die VAG 179 Busse; 47 Prozent halten bereits

heute die Norm Euro 5/EEV ein, die ab 2009 Pflicht ist. Fast alle Straßen- und U-Bahnen speisen die beim Bremsen erzeugte elektrische Energie zurück ins Netz. Die Fahrer sind in energiesparender Fahrweise ge-

schult. Im Straßenbahn-Betriebshof befindet sich eine der größten dachintegrierten Photovoltaikanlagen Deutschlands. Und soweit möglich baut die VAG ökologisch wertvolle Rasengleise. ■

Tickets und Kaffee

Kaffee und Backwaren locken mit ihrem Duft, wo die VAG bisher ihr Kundenbüro am Plärrer betrieb. In dem Broox Coffee-Spot und Backmarkt gibt es aber auch weiterhin alle Fahrkarten außer dem JahresAbo. „Wir freuen uns für unsere Kunden, dass wir einen Mieter gefunden haben, der neben seinem eigenen Sortiment auch Fahrkarten anbietet“, sagt Jürgen Rauch vom Verkauf. Besucherzahlen und Umsätze waren im Kundenbüro am Plärrer seit einiger Zeit stark rückläufig. Um es ähnlich einladend zu gestalten wie das KundenCenter am Hauptbahnhof, fehlte aber der Platz. Deswegen hat die VAG die individuelle Beratung am zentral gelegenen und nur zwei U-Bahn-Stationen entfernten KundenCenter konzentriert.

Fahrkarten gibt es am Plärrer zudem wie bisher im benachbarten Zeitungskiosk und an mehreren Automaten. ■

Nürnberger beziehen Stellung

VAG-Aktion pro Klima

Überlegen bewegen sich klimaausweisende Nürnberger jeden Alters mit der VAG. Sie haben viele Argumente dafür.

Einige von ihnen sind im Sommer auf Plakaten in der ganzen Stadt zu sehen und zu lesen. Da gibt es die Kundin, für die die U-Bahn mehr Lebensqualität bedeutet, genauso wie den Autofahrer, der sich beim Weg in die Stadt den Stau und Stress auf den Straßen ersparen möchte.

„Es ist toll, wie viele unserer Fahrgäste sich für unser Casting beworben haben“, sagt Hermann Klodner, Leiter Kundenangelegenheiten bei der VAG. „Sie haben nicht nur gute Gründe fürs Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel, sondern wollen auch andere überzeugen.“

Wer noch mehr Argumente braucht: Die Plakataktion wird mit Földern und einer Broschüre begleitet. Mehr Infos auch unter www.vag.de. ■



Fahrgäste beziehen Stellung: Es gibt viele gute Gründe, „umzusteigen“.

Die VAG baut für Sie

Um das Schienennetz sicher und leistungsfähig zu erhalten, investiert die VAG 2007 insgesamt neun Millionen Euro. Während der Sommerferien werden auf der U1 zwischen den Bahnhöfen Bauernfeindstraße und Messe rund 800 Meter Gleis getauscht und das Gleisbett erneuert, zudem zwischen Bauernfeindstraße und Langwasser-Nord die Stromschiene getauscht. Vom 27. Juli bis zum 9. September wird die U1 deshalb am Bahnhof Messe geteilt. Zwischen Messe und Langwasser-Süd kann sie nur im 20-Minuten-Takt verkehren, zwischen Hasenbuck und Messe gibt es einen Zehn-Minuten-Takt. Für die Fahrgäste, die die U1 zwischen Hasenbuck und Klinikum Fürth nutzen, gibt es im Wesentlichen keine Einschränkungen, da die Linie an Werktagen tagsüber durch die U11 verstärkt wird.

Mehr Infos unter www.vag.de. ■

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 83-46 46
- Elektronische Fahrplanauskunft des VGN: 0800/4 63 68 46
- VAG-Kundenkorrespondenz 90338 Nürnberg
- E-Mail: service@vag.de
www.vag.de
- Internetadressen:
www.vag-nightliner.de
www.nuernbergmobil.de
www.vgn.de
www.rubin-nuernberg.de

Leserpost

Essen erlaubt, aber ...

Hin und wieder beschwerten sich Fahrgäste darüber, dass unsere Busse und Bahnen verunreinigt sind, weil gegessen oder getrunken wird.

Tatsächlich ist dies seit Einführung des Verkehrsverbundes erlaubt. Hintergrund für die damalige Entscheidung: Man wollte einheitliche Beförderungsrichtlinien für alle Verkehrsmittel. In den Zügen der DB AG ist Essen und Trinken seit jeher erlaubt.

Die Tatsache, dass Essen und Trinken nicht verboten sind, ist aber kein Freibrief. Wir appellieren an unsere Kunden, bei der Wahl der Speisen und Getränke selbstkritisch zu sein. Nicht jeder mag den Duft von Knoblauch, niemand möchte sich in die Reste eines Schokocroissants setzen und eine Lache Bier oder rollende Flaschen im Abteil sind mehr als fehl am Platz.

Wir haben nichts dagegen, wenn Mütter ihren Kindern eine Breze oder einen Apfel geben oder sie aus der Flasche trinken lassen. Zumal kleine Kinder bei Durst oder Hunger selten warten wollen und können, was sie auch mal lautstark kundtun. Es sind Kinder! Verziehen Sie bitte, wenn es geht, und nehmen Sie Ihren Müll mit. Auf allen Bahnhöfen, an allen Haltestellen gibt es Abfallkörbe. Wenn alle mitziehen, können wir unnötige Reinigungskosten sparen.

Im Übrigen: Laut unserer Beförderungsbestimmungen können wir eine Reinigungsgebühr erheben. ■

Impressum

Herausgeber:
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Nürnberg

Verantwortlich/Redaktion:
VAG Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:
Horst Gautier, Elisabeth Seitzinger (c/vd)

Redaktionschef:
VAG Marketing: Hermann Klodner

Koordinierung:
Karin Müller

Redaktionelle Mitarbeiter:
Nora Fostenberger, Barbara Lohs,
Marc de Vere Peratoner, Bernd Siegler

Fotos:
Clas Felix, Dieter Kachelrieß, Andreas Neuser, Peter Roggenhahn, Petra Simon, Nürnberger Nachrichten – Thomas Geiger, Gerhard Zuber, Fürther Nachrichten – Hans-Joachim Winkler, Norbert Mittelsdorf, Matthias Schäfer, Computer-Creative Nürnberg, Barbara Lohs

Kontakt:
VAG Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
90338 Nürnberg
Telefon: 09 11/2 71-36 13
E-Mail: presse@vag.de

Layout/Produktion:
Schulz, Walther und Zahel
Werbeagentur GmbH, Nürnberg
Internet: www.vag.de

Auflage: 60.000 Exemplare
gedruckt auf fast holzfreiem Papier

Redaktionsschluss: 29. Juni 2007
Erscheinungstermin: 4. Juli 2007
© 2007 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg