



VAGmobil

Kundeninformation der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Fürth feiert einen neuen U-Bahnhof

Hardhöhe erreicht

Wenn am 8. Dezember die U-Bahnlinie U1 den Stadtteil Hardhöhe erreicht, wird dies ein weiterer Höhepunkt der 1.000-Jahr-Feier der Stadt Fürth sein.

Am 8. Dezember, dem Tag der Einweihung, kann die U-Bahn auf Fürther Stadtgebiet kostenlos genutzt werden. Auf der Oberfläche im Bereich der Soldnerstraße und im neuen Bahnhof Hardhöhe lädt ein buntes Programm mit Musik und Tanz zum Mitfeiern ein.

Der Bahnhof ist hell und freundlich. Fünf Lichtkuppeln und ein transparenter Aufzug lassen viel Tageslicht in den Untergrund. Die Gestaltung erinnert an die Tradition der Spiegelherstellung in Fürth. An den Wänden reflektieren Spiegelalios die an der Decke befestigten bunten Motive und verleihen damit dem Bahnhof mehr Tiefenwirkung. Der Entwurf stammt von Gianni Dong, einer chinesischen Studentin der Nürnberger Georg-Simon-Ohm-Hochschule, die damit den ersten Preis eines Wettbewerbs gewann.



Hell, Licht und Farbenfroh: Der neue U-Bahnhof Hardhöhe wird am 8. Dezember der Öffentlichkeit übergeben.

Da der Bahnhof in einem Wohngebiet liegt, legte die infra fürth verkehr gmbh als Bauherr größten Wert auf den Schallschutz. Auch umweltschutz und Brandschutz wurden großgeschrieben. Erstmals kam bei dem vorerst letzten Bahnhof auf

Fürther Stadtgebiet umweltfreundliche Energiespartechnik zum Einsatz. Alle Kabel sind halogenfrei, beim Bau wurde darauf geachtet, kein brennbares Material einzusetzen. Trotzdem blieb die abgerechnete Bausumme mit rund 30 Milli-

onen Euro deutlich unter den veranschlagten 41 Millionen Euro. Freuen können sich die Anwohner auf der Hardhöhe auch über eine komplett neu gestaltete Oberfläche und 90 zusätzliche Parkplätze am U-Bahnhof. ■

Topthema:

Nachts geht es rund – nicht nur im Untergrund S. 4

Tagsüber rollen für alle sichtbar Busse und Bahnen durch die Stadt. Unsichtbar bleiben dagegen viele VAG-Mitarbeiter, die ihre Arbeit nachts erledigen. Angefangen bei den Gleisbauern, über die Werkstattmitarbeiter, bis hin zu den Reinigungsstrups und den Mitarbeitern der Serviceeinstellen. Immer mit dabei sind die Disponenten der Zentralen Serviceeinstelle (ZSL). Sie alle sorgen dafür, dass der öffentliche Nahverkehr sicher und zuverlässig rollt – jeden Tag.

Inhalt

Bericht

Neue Zeitkarten Attraktive Angebote S. 2

Neuerungen in Fürth Zum Fahrplanwechsel S. 2

Reportage

Wo die Straßenbahn fürs Leben lernt Die neue Variobahn im Test S. 3

Willkommen in der Sänfte der Variobahn Ein freundlicher Riese S. 3

Unterhaltung

Tipps für die Feiertage Weihachten und Silvester S. 6

Mahnmal für die Zwangsarbeiter Denkmal am Plärrer S. 6

Freizeit

Stadtplätze im Fokus Mehr Raum für das Hans-Sachs-Denkmal S. 7

Advent in St. Peter Neue Dauerausstellung S. 7

Service

Elektronische Fahrgastinfo kommt gut an Orientierungshilfe S. 8

Jetzt behindertengereicht Haltestelle Plärrer umgebaut S. 8

VAG-Service im Advent

Zusätzliche Fahrten

Mit vielen Serviceangeboten erleichtert die VAG ihren Kunden in den kommenden Wochen die Weihnachtseinkäufe.

Vom 1. bis 22. Dezember können Taschen und Pakete während des Einkaufsumbums in einem umgebauten Straßenbahnwagen neben der Lorenzkirche gegen einen Euro Gebühr abgegeben werden.

An den vier Adventsamtstagen und -sonntagen verstärkt die VAG das Fahrplanangebot erheblich. Samstags

fährt zwischen 9.00 und 20.00 Uhr auf der Linie U1 alle drei bis vier Minuten eine U-Bahn. Auch auf der Linie U2 und auf allen Straßenbahn- und vielen Buslinien sind zahlreiche zusätzliche Fahrzeuge im Einsatz. Am 24. Dezember gilt der Samstagsfahrplan auf allen Linien. Während der Weihnachtsfeierstage sind die NightLiner fünfmal in Folge im Einsatz, erstmals in der Nacht vom 21. auf den 22. Dezember, letztmals vom 25. auf den 26. Dezember. ■



Unbeschwert zum Einkaufen mit dem VAG-Service an der Lorenzkirche.

Letzte Probe für die U3

Noch ohne Fahrgäste

Der Erprobungsbetrieb der automatischen U-Bahn steht unmittelbar bevor. Ab Mitte Dezember wird die U3 von der VAG im Takt des Fahrplans auf die Strecke geschickt, allerdings noch wie vor ohne Fahrgäste.

Der Erprobungsbetrieb soll sicherstellen, dass die Bedienung des Systems reibungslos funktioniert. „Im Fokus steht dabei nicht das System an sich, sondern die Personen, die es bedienen“, erklärt VAG-Projektleiter Konrad Schmidt. Bei dieser „Generalprobe“ wird natürlich auch die Stabilität und Verfügbarkeit der Automatik erneut auf die Probe gestellt. Umfangreiche Tests gehen dem Erprobungsbetrieb voraus. Jeder einzelne Zug wird von VAG-Mitarbeitern und Gutachtern auf Herz und Nieren geprüft. Einer der Prüfer ist Werkstattmitarbeiter Kurt Renner. Auf dem U-Bahn-Sitz vor ihm liegt ein dicker Ordner mit Testaufgaben. Um diese durchzuarbeiten, hat die

Leitstelle einen „Fahrauftrag“ eingerichtet: Zug 759 fährt als Fahrgastzug 20-mal zwischen den U-Bahnhöfen Gustav-Adolf-Straße und Sünderbühl hin und her. Jetzt schließt Renner die Türen ab. Der Kollege in der Leitstelle meldet: „Behinderung beim Fahrgastwechsel“. Der Prüfer ist zufrieden, Problem erkannt.

„Der Regelbetrieb funktioniert inzwischen gut“, sagt Konrad Schmidt. Bei Sonderbetrieb oder simulierten Störungsfällen gibt es noch Verbesserungsbedarf, wie z. B. bei der Haltegenauigkeit bei Falschfahrten, wenn der Betrieb in beide Richtungen über ein Gleis abgewickelt wird. Für eventuelle Behinderungen beim Erprobungsbetrieb bittet die VAG deshalb um Verständnis. Voraussichtlich im April heißt es dann: „Bitte einsteigen.“ Für diesen Zeitpunkt ist die stufenweise Einführung des Fahrgastbetriebs geplant bevor noch im Frühjahr 2008 die offizielle Einweihung gefeiert wird. ■

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, im Advent scheint die Zeit schneller zu vergehen. Vielleicht liegt es an der Zahl der Termine, der Dinge, die erledigt werden wollen. In jedem Fall können Sie sich auf Ihre VAG verlassen. Im Advent bieten wir Ihnen samstags mehr Fahrten mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen. Sie können das Auto beruhigt zu Hause lassen, ohne Stress und lästige Parkplatzsuche zum Einkaufen. Und auch während der Feiertage gewährleisten unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst, in den Werkstätten, in der Zentralen Serviceleitstelle und bei den Servicediensten, dass Sie mit der VAG stets gut ans Ziel kommen. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unser Plus. Ihr Engagement sichert Nürnberg einen guten ÖPNV, wie uns Umfragen bestätigen. Für 365 Tage Dienst,

in vielen Bereichen rund um die Uhr, bedanken wir uns herzlich. Sie leisten im Alltag Großartiges, stehen immer vorne dran. Ihr Engagement ist unser Kapital. Umso erfreulicher, dass das Europäische Parlament in diesem Jahr die Voraussetzungen geschaffen hat, dass Kommunen weiterhin ihre Verkehrsbetriebe beauftragen können. Verkehrsleistungen müssten nicht ausgeschrieben werden, vorausgesetzt, die kommunalen Unternehmen arbeiten wirtschaftlich. Davor ist uns nicht bange. Gut, dass unsere bisherigen Leistungen anerkannt wurden. Sein Engagement zugunsten eines leistungsfähigen ÖPNV ist Ihnen auch in Zukunft sicher. Eine schöne Adventszeit, frohe Weihnachten und ein gutes Jahr 2008.

Ihr VAG-Vorstand



Die VAG-Vorstände Dr. Rainer Müller, Herbert Dombrowsky und Josef Hasler (v.l. n. r.) sind zusehends ob der Zukunft der VAG.

Viele Neuerungen in Fürth

Zum Fahrplanwechsel

Wegen der Verlängerung der U1 vom Fürther Klinikum zur Hardhöhe gibt es zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember Änderungen, insbesondere in Fürth. Die Takte bleiben in der Kleeblattstadt im Wesentlichen erhalten, doch Abfahrtszeiten sowie Routen ändern sich. Die neue Buslinie 171 (Eigenes Heim – Oberfürtherberg/Waldkrankehaus) verknüpft die bisherige Linie 171 mit der 176. Die neue Linie 175 (Wach – Stadtgrenze) entsteht aus dem Westast der Linie 179 und der bisherigen Linie 175. Die neue Linie 179 (Rothenburger Straße – Großgründlach) verknüpft den Ostast der Linie 179 mit der Linie 180 zu einer Linie quer durch die Innenstadt. Die Liniennummern 176 und 180 entfallen. Montag bis Freitag ab etwa 21.00 Uhr, an Samstagen vor 8.00 Uhr und nach 17.00 Uhr sowie an Sonn- und

Feiertagen werden in Fürth und Nürnberg die Abfahrtszeiten aller Bus- und Straßenbahnlinien auf die U-Bahnen abgestimmt. Durch die neuen Fahrpläne der U1 ergeben sich am Hauptbahnhof und am Plärrer günstigere Umsteigezeiten mit der U2 und den Straßenbahnlinien. Die bisherige Taktverdichtung bei den U-Bahnen am Samstag von 8.00 bis 16.30 Uhr gibt es künftig zwischen 9.30 und 19.30 Uhr. Die Straßenbahnlinie 8 fährt ab 9. Dezember wieder nach Erlensteinen. Bei den Linien 4 (Thon – Gibitzenhof) und 6 (Westfriedhof – Doku-Zentrum) ändern sich die Abfahrtszeiten auch, weil die Gleise am Friedrich-Ebert-Platz inzwischen wieder erdabt geführt werden. Die Buslinie 68 (Rothenburger Straße – Langwasser Mitte) wird zwischen den Haltestellen Dianaplatz und Brehmstraße über die Gibitzenhofstraße geführt, da die bisherige Route zu vielen Verspätungen führte. Mehr zum Fahrplanwechsel in Ihrer Zeitung und unter www.vag.de. ■

Neue Zeitkarten zum Jahreswechsel

Attraktive Angebote

Zum Jahreswechsel wartet der VGN und damit auch die VAG mit attraktiven neuen Angeboten auf: Die 31-Tage-Karte Solo 31 und ein 3- sowie ein 6-Monats-Abo (Abo 3 und Abo 6) ergänzen die Zeitkarten MobiCard und JahresAbo.

Die Solo 31 ohne Mitnahme- und Übertragungsmöglichkeit ist für alle die gedacht, die diese Besonderheiten der MobiCard nicht oder kaum nutzen. Entsprechend liegt ihr Preis unter dem der MobiCard. Andererseits dürfte sich mancher, der bisher die MobiCard genutzt hat, künftig leichter für eine drei- oder sechsmonatige Abofahrkarte entscheiden. „Wir versprechen uns von den neuen Angeboten aber auch ganz neue Fahrgäste“, betont Jürgen Rauch vom VAG-Kundenservice.



Ein Strauß attraktiver Angebote erwartet VGN-Kunden zum Jahresende.

ÖPNV auf Probe

„Der eine oder andere will den ÖPNV sicher erst für eine begrenzte Zeit testen, bevor er komplett umsteigt. Und gerade jetzt in der kalten Jahreszeit ist es doch beispielsweise für Fahrrad- oder Motorradfahrer, vielleicht sogar für manchen Autofahrer, eine echte Alternative, für ein viertel oder halbes Jahr Busse und Bahnen zu nutzen“, führt Rauch aus.

Im neuen Tarifsystem ist das Angebot Solo 31 Berechnungsbasis für alle anderen Zeitkarten: Beim JahresAbo für Nürnberg gewährt die VAG auf Solo 31 einen Rabatt von 21 Prozent, beim Abo 6 anteilig 10,5 und beim Abo 3 noch über fünf Prozent. Überdurchschnittlich teurer werden Tickets, deren Preis längere Zeit nicht erhöht wurde (Einzelfahrkarte für Erwachsene) oder deren Nutzen einem im Vergleich zu niedrigem Preis gegenübersteht (MobiCard). Trotzdem ist

das Preis-Leistungs-Verhältnis der MobiCard weiterhin äußerst günstig: Wer zum Beispiel in der Tarifstufe 2 nur ein einziges Mal die Mitnahme- oder Übertragungsmöglichkeit für Hin- und Rückfahrt nutzt, hat die Mehrkosten schon wieder eingefahren. Die neuen Tarife treten am 9. Dezember in Kraft. Bei den Abo's gelten sie erstmals mit Gültigkeit ab 1. Januar 2008. Vor dem 9. Dezember erworbene Streifenkarten und TagesTickets gelten wie üblich bis Ende Juni 2008. ■

Wege zum Ticket

Wer eine Beratung wünscht, ist im VAG-KundenCenter am Nürnberger Hauptbahnhof oder im Kundenbüro der infra in Fürth richtig. Hier können alle zeitgebundenen Karten und Marken bis zu einem Monat vor Gültigkeitsbeginn gekauft werden. An den 270 VAG-Fahrzeinautomaten erhält man fast alle VGN-Tickets inklusive der neuen Solo 31. Aboangebote und DB-Tickets gibt es an den Automaten nicht. Neuerdings können die Kunden an vielen Automaten auch per EC-Cash bezahlen. In den knapp 100 privaten Verkaufsstellen außer Einzelfahrkarten und den Abo's alle VGN-Tickets erhältlich. Der Ticketkauf ist auch im Internet unter www.vag.de auf der Plattform „Tickets & Shop online“ möglich, einschließlich der Solo 31 und der Abo's. Der Versand ist ab einem Bestellwert von 15 Euro kostenfrei. Auch die Solo 31 und die Abo's können hier bestellt werden. Einzelfahrkarten und TagesTickets gibt es seit einigen Monaten auch übers Handy. ■

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 K	2,90 €	3,00 €
10er-Streifenkarte Erwachsene	Preisstufe 2-10	8,40 €	8,60 €
	Preisstufe 2-10	4,20 €	4,30 €
Solo 31 (Personliche 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 6.00 bis 8.00 Uhr, pro Monat)	Tarifstufe 2 (nur Tarifzonen 100/200)	32,40 €	33,60 €
	Tarifstufe K*	23,90 €	24,30 €
Azubi/Schüler (pro Monat)	Tarifstufe 2	38,30 €	38,90 €

*Gilt nicht in Nürnberg und Stein.
Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 ändern sich die Preise für Streifenkarten, TagesTickets und MobiCards. Für die an den Kalendern gebundenen Zeitkarten wie JahresAbo und Monatsmarken für Schüler, Studenten und Auszubildende gelten die neuen Preise ab dem 1. Januar 2008.

Wo die neue Straßenbahn fürs Leben lernte

Variobahn im Testcenter

Es ist wie zu Hause: „Nächste Haltestelle Plärrer“ tönt die vertraute weibliche Stimme mit leicht fränkischem Akzent aus den Lautsprechern. Und doch ist alles anders. Die Straßenbahn fährt auf Bahnschienen, und draußen ziehen keine Häuser, sondern Wiesen und Bäume vorbei.

Die erste Variobahn für Nürnberg befindet sich auf Testfahrt im brandenburgischen Velten. Auf einem 3,5 Kilometer langen Testgleis und im Inbetriebnahmecertr prüft der Hersteller Stadler Pankow GmbH aus Berlin alle Funktionen des fertig montierten Fahrzeugs und stellt sie ein, von den Bremsen über die Türen bis hin zur Heizungs- und Lüftungsanlage. Acht Bahnen werden so für ihren Einsatz in Nürnberg vorbereitet. Im Anschluss werden die Variobahnen per Tieflader nach Nürnberg transportiert. Die letzte voraussichtlich im Sommer nächsten Jahres.

Noch sind die blauen Sitzpolster und roten Haltestangen, die Sehbehinderten auch zur Orientierung dienen, zum Schutz in Folie verpackt. Dafür liegt das komplexe technische Innenleben der Straßenbahn – Kabel und Schaltkästen – offen und ist an die Laptops und Messgeräte der Techniker angeschlossen. Gearbeitet wird in drei Schichten, rund um die Uhr. Nach Beschleunigungstests sind an diesem Tag Mitte Oktober Bremsprüfungen angesagt, um die Steuerungssoftware der Bremsen zu optimieren.

Vier Bremssysteme

„Es gibt vier Bremssysteme, die eingestellt und aufeinander abgestimmt werden müssen“, erläutert Prüfmonteur Christian Sauervald. Neben der verschleißfreien, elektrodynamischen Bremse, bei der der Motor energiesparend wie ein Dynamo wirkt und



Im Oktober fuhr die erste Variobahn zu Prüfzwecken durch die Wälder Brandenburgs, aber bald auch in Nürnberg.

Strom erzeugt, der in die Oberleitung zurückgespeist wird, gibt es drei mechanische Bremssysteme. Wenn der Fahrer die Straßenbahn an den Haltestellen zum Stehen bringt, wird auch mechanisch gebremst. „Die elektrische Bremse wird dann immer schwächer und die mechanische muss aufgebaut werden. Wir müssen es schaffen, dass die Fahrgäste von diesem Übergang nichts merken“, benennt Sauervald die Herausforderung für Tester und Softwareentwickler.

Erste Fahr-, Kuppel- und Bremstests, sogenannte dynamische Vorprüfungen, hat die Bahn zu diesem Zeitpunkt schon erfolgreich absolviert. Wie der Leiter Projekte bei Stadler,

Jörn Fuchs-Giebel, erläutert, umfasst das mehrwöchige Programm in Velten zunächst auch erste elektrische Prüfungen und eine „Standinbetriebnahme“ mit Tests der Fahrgastinformationssysteme, der Videoüberwachung, der Leittechnik, der Stromabnehmer und vieles mehr.

400 Seiten Testplan

Insgesamt dauert die Typprüfung etwa drei Monate, wobei die Tester 400 Seiten Anforderungen abarbeiten müssen. Ab dem zweiten Fahrzeug geht alles sehr viel schneller. Aus der Typ- wird eine Stückprüfung und viele Einstellungen sind bereits bekannt. „Wir bereiten die

Fahrzeuge in Velten so vor, dass sie in Nürnberg die Abnahme durch die VAG und die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) bestehen“, sagt Fuchs-Giebel. Aber auch in Nürnberg ist das Stadler-Inbetriebsetzungsteam noch gefragt. Es unterstützt die VAG-Mitarbeiter. Bei Testfahrten im ganzen Streckennetz müssen unter anderem auch die Bremsen noch gemäß der Nürnberger Anforderungen, Steigungen und Gefälle, fein justiert werden. Bei sogenannten Serientests der weiteren Fahrzeuge geht es im Wesentlichen darum, zu überprüfen, ob die beim Typstest optimierten Einstellungen jeweils aufgespielt sind und funktionieren. ■



Die Montage der Steuerpulte erfordert Spezialwissen und Konzentration.

Liebe Fahrgäste, willkommen in der Sänfte der Variobahn!

Ein freundlicher Riese

In Kürze lädt Sie die erste Variobahn, zu erkennen an den abgerundeten Kanten der Vorderfront, auch im regulären Betrieb zu einer Testfahrt ein: Schnell ist die Neugier aufs Innere bei großem Andrang befriedigt, denn die Kunden haben erstmals die Wahl zwischen sechs Doppeltüren. Und dank der durchgängigen Niederflerbauweise sollte der Einsteig auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl

nicht schwer fallen. Im freundlichen, komfortablen Inneren sorgen ungewöhnlich große Fenster für Helligkeit und Aussicht, und da gegenüber den Türen Klappsitze angebracht sind und zwei der fünf Wagenteile, die sogenannten Sänften, ohne Räder und damit ohne Radkästen auskommen, wirkt der Raum besonders geräumig. Tatsächlich nehmen die Variobahnen, obwohl sie mit ihren 34 Metern Länge etwas kürzer sind als die vierteiligen Citybahnen, genauso viele Fahrgäste auf. Von den 222 Plätzen sind 87 Sitzplätze.

Unterwegs zeigt die Bahn weitere Vorzüge. Nicht nur dem, der gleich eine Sänfte ansteuert und sich auf einem der stoffgepolsterten Sitze niederlässt, vermittelt sie ein angenehmes Fahrgefühl. Die getriebe-lose Antriebstechnik mit wassergekühlten Radnabenmotoren trägt

ebenso zu einem von der EU ausgezeichneten, ruhigen Fahrverhalten bei wie die Luftfederung der Züge. Diese vermindert Erschütterungen und den Geräuschpegel im Innenraum und sorgt zudem dafür, dass sich der Niederflerboden an den Haltestellen immer auf gleicher Höhe zur Bahnsteigkante befindet. Intelligente Türkanten erkennen eingeklemmte Hundeleinen auf Zug und verhindern dann, dass die Bahn losfährt.

Entspannend auch, dass über jedem Wagenteil Flachbildmonitore in kontraststarker Anzeige stets die nächsten fünf Stationen und die Endhaltestelle der Linie anzeigen, wie auch in den neueren VAG-Bussen. Und selbstverständlich haben Hersteller und VAG die Umwelt im Blick: Die Variobahnen speisen beim Bremsen einen Teil der Energie zurück



Der Wagenteil der Sänfte bietet den Fahrgästen besonders viel Platz.

ins Netz. Und da die Antriebskraft der Motoren direkt auf die Räder übertragen wird, ist kein Getriebeöl nötig.

Überhaupt ist die Variobahn ein sanfter Riese: Die vorgezogenen Bughützen an der Front bestehen aus nachgiebigem, glasfaserverstärktem Material und mildern so

Unfallfolgen, etwa für Passanten, die in einen Zug laufen. Auf der anderen Seite sorgt die geklebte Außenverkleidung dafür, dass nach Unfällen keine aufwendige Demontage nötig ist. Und der modulare Aufbau der Variobahn aus gleichen Teilen erlaubt den schnellen Austausch von Komponenten. ■



Das leichte Innere der Variobahn.

Nachts geht es rund – nicht nur im Untergrund

Immer in Aktion

Sicher und zuverlässig bringt der öffentliche Nahverkehr seine Fahrgäste ans Ziel, das ganze Jahr über, frühmorgens wie spät-abends, werktags wie feiertags. Dafür sind bei der VAG rund um die Uhr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einsatz. Denn viele Arbeiten können nur im Spätverkehr oder nachts während der Betriebsruhe durchgeführt werden.

Tagsüber rollen für alle sichtbar Busse und Bahnen durch die Stadt. Unsichtbar bleiben dagegen die VAG-Mitarbeiter, die wie die Heißenmännchen in der Nacht ihre Arbeit erledigen. Sie arbeiten im Schichtdienst. Nachts werden insbesondere Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten sowie Reinigungsarbeiten durchgeführt. Die einen, damit am nächsten Tag der Betrieb wieder zuverlässig nach Fahrplan rollt, die anderen, damit die Fahrgäste möglichst wenig davon merken.

Eine Gruppe, die nachts oft im Einsatz ist, sind die Gleisbauer und da vor allem die Gleisbauer U-Bahn. Sie schaffen mit ihrer Arbeit die Voraussetzung für einen sicheren Betrieb. Die Werkstattmitarbeiter der Spät-

und Nachtschicht sorgen dafür, dass am frühen Morgen sämtliche Fahrzeuge – U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse – wieder betriebsbereit sind. Tagsüber wie nachts unterwegs sind auch die Reinigungstrupps, die beispielsweise die U-Bahnhöfe nass reinigen. Immer im Dienst sind auch die Disponenten der Zentralen Serviceleitstelle (ZSL) und der Schaltwarte. Nachts sorgen sie dafür, dass die Gleisbauer im U-Bahn-Netz arbeiten können, sie übernehmen das Servicetelefon der VAG und steuern und überwachen derzeit die nächtlichen Testfahrten der U3.

Nicht zu vergessen die Mitarbeiter der Servicedienste. Da sie die Betriebsaufsicht haben und bei Störungen immer sofort vor Ort sein müssen, gehen sie erst nach den Fahrten nach Hause, wenn der letzte Bahnhof geschlossen, das letzte Fahrzeug eingerückt und das letzte Protokoll geschrieben ist. Sie begleiten und organisieren Großveranstaltungen und sind auch in NightLinern im Einsatz, um mit ihrer Präsenz für ein höheres subjektives Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu sorgen. Selbstverständlich gibt es für Nacharbeit zusätzliche Leistungen. Neben



Die Zentrale Serviceleitstelle, das Herz des öffentlichen Nahverkehrs, hört keine Sekunde auf zu schlagen.

den Nachzuschlägen erhalten Mitarbeiter, die viele Nachtarbeitsstunden geleistet haben, zusätzliche Urlaubstage. „Diese Erholungsphasen sind auch dringend notwendig, denn dass Nachtarbeit nicht gerade gesundheitsfördernd ist, dürfte jedem klar sein“, erklärt Dieter Popp, Leiter Personalservice und -betreuung bei der VAG. Nachtarbeit wirkt sich auch auf das Privatleben, die Familie wie den Freundeskreis aus. Vieles ist an-

ders zu organisieren als bei Arbeitnehmern die tagsüber ihr Einkommen verdienen.

Wettlauf mit der Zeit

Eine „ruhige Kugel schieben“, können die Mitarbeiter, die nachts arbeiten nicht. Der Zeitdruck ist oft erheblich: in der Leitstelle, wie im Gleisbau oder in den Werkstätten. Das bestätigt auch Herbert Schwend-

ner, Leiter der Buswerkstatt der VAG. Schlosser, Tankwarte und Reinigungspersonal sorgen in der Nacht dafür, dass die Busse morgens wieder sauber, aufgetankt und in technisch einwandfreiem Zustand sind. Dabei sind sie Wind, Regen, Schnee und Kälte ausgesetzt. Vor allem im Winter, wenn die Fahrzeuge teilweise verspätet einrücken, wird die Nachtschicht in der Buswerkstatt zu einem Wettlauf mit der Zeit. ■

Das „Herz“ der VAG steht niemals still

Zentrale Serviceleitstelle

Selbst wenn die letzten Fahrgäste ihr Ziel erreicht haben, ist für die Mitarbeiter der Zentralen Serviceleitstelle (ZSL) der VAG nicht Feierabend. Sie sind auch nachts gefordert, da viele Arbeiten im Streckennetz erledigt werden müssen.

Die Leitstelle ist an allen Vorgängen im Verkehrsnetz beteiligt, regelt die technischen Vorgänge im Straßenbahn-, Bus- und U-Bahn-Netz, sorgt für die Einhaltung des Fahrplans und kümmert sich im Störfall darum, dass der Verkehr möglichst schnell wieder rollt.

In der Nacht sind zwar „nur“ sechs Mitarbeiter im Einsatz, diese haben aber alle Hände voll zu tun. Denn nach Betriebschluss gehören die Fahrstrecken auf der Oberfläche und im Untergrund den Bau- und Reinigungsgruppen sowie der automatischen U-Bahn. Sind Baurtrupps bereits im Spätverkehr im U-Bahn-Netz unterwegs, müssen die Leitstellenmitarbeiter sicherstellen, dass die entsprechenden Streckenabschnitte nicht mehr befahren werden. Die Züge in beiden Fahrrichtungen teilen sich dann in der Regel



Die nächtliche Arbeit in der Leitstelle erfordert höchste Konzentration.

ein Gleis. „Der Nachtdienst in der Leitstelle erfordert hohe Konzentration und Flexibilität“, erläutert ZSL-Chef Hans Sutara.

Vor allem der Testbetrieb der automatischen U-Bahn mit völlig neuen Arbeitsabläufen stellt für die Mitarbeiter der Leitstelle eine große Herausforderung dar.

Ohne Strom geht im Schienenverkehr gar nichts. Deshalb ist auch die Schaltwarte in der Leitstelle integriert. Nach Betriebschluss kann die Stromversorgung nicht einfach abgestellt werden. Auch für Baurbeiter und Reinigungstrupps muss das Stromnetz zur Verfügung stehen. Je nach Bedarf wird zum Schutz der

Arbeiter aber abschnittsweise der Strom abgeschaltet. Das erfordert hohe Aufmerksamkeit. Fehler dürfen nicht passieren, weil sonst Mitarbeiter gefährdet sind. Die Disponenten der Schaltwarte überwachen auch Aufzüge und Rolltreppen sowie die Brandmeldezentrale, die Abstellanlagen und alarmieren – wenn nötig – Rufbereitschaften.

Wenn gegen 4:30 Uhr morgens die Nachtschicht den Betrieb an die Tagschicht übergibt, geht die Arbeit ohne Unterbrechung weiter, schließlich rücken die Bahnen und Busse aus. Die Zentrale Serviceleitstelle, das „Herz“ der VAG, schlägt dann wieder im Takt des Fahrplans. ■

Gute Laune fährt meist mit

NightLiner

Ende Januar 2008 feiert der „NightLiner“ zehnjähriges Jubiläum. Von Anfang an saß Richard Teschauer am Steuer der Nachtbuslinie.

An Wochenenden, Sonn- und Feiertagen kommen VAG-Fahrgäste auch nachts zwischen ein und fünf Uhr mit einem der „NightLiner“ sicher nach Hause. Ein Fahrdienst, der nicht bei allen Busfahrern beliebt ist. Einer, der liebend gerne „NightLiner“ fährt, ist Richard Teschauer. „Der Berufsverkehr am Freitagabend stresst mich mehr als der Nachtdienst“, sagt der erfahrene Busfahrer, der im Januar sein 20-jähriges Betriebsjubiläum bei der VAG feiert. Mit dem überliefert jungen Publikum

kommt er gut zurecht. Schließlich war er lange Zeit Jugendtrainer im Fußballverein und hatte dank der Nachtdienste am Samstagvormittag Zeit für sein Hobby.

Dass er „blöd angeredet“ wird oder es jemandem im Bus schlecht wird, kommt selten vor. „Meistens ist gute Stimmung im Bus“, berichtet Teschauer, „vor allem während des Altstadtfestes.“ Hin und wieder muss er auch einen Fahrgast aufwecken. „Den nehme ich dann mit nach home, damit er bei der nächsten Runde nicht wieder verschläft“, erklärt der Busfahrer. „Die meisten sind froh und dankbar, wenn sie gut heimkommen.“ ■



Richard Teschauer, erfahrener Busfahrer, mag die NightLiner-Dienste.

Körperliche Schwerarbeit auch mitten in der Nacht

Gleisbauarbeiten

Am U-Bahnhof Maffeiplatz steht statt einer U-Bahn ein Umsetzbock auf den Schienen. Aus dem Tunnel dringt Lärm. Funken fliegen. Die Gleisbauer der VAG verlegen zwischen Maffeiplatz und Frankenstraße rund 1.200 Meter neue Gleise.

Nur zehn Tage dauert der Austausch der über 30 Jahre alten Schienen. Während dieser Zeit kann die U-Bahn nur ein Gleis benutzen. Um die Behinderungen für die Fahrgäste möglichst gering zu halten, sind jeweils zehn Gleisbauer in zwei Zehn-Stunden-Schichten auch nachts im Einsatz. „Für die Mitarbeiter ist das eine extreme körperliche Belastung“, erklärt Karlheinz Gunzelmann, der bei der VAG für den Unterhalt der Gleisanlagen zuständig ist. Über 130 Tonnen Stahl bewegen die Gleisbauer während der kurzen Bauzeit mit reiner Muskelkraft. Insgesamt verlegen sie in beide Fahrtrichtungen 2.260 Meter Schienen, tauschen 6.950 Schienenbefestigungen aus und schweißen 86 „Stöße“. Zwischen den jeweils 30 Meter langen Schienenstücken bleibt ein „Stoß“, ein Abstand von

22 Millimetern. Diesen schweißt ein eingespieltes Team von Spezialisten, bei denen jeder Handgriff sitzt. Mit einem Meterlineal richtet Edwin Lovitz und Michael Schmiedel zunächst die Schienen exakt aus. Ein Schlag hier, ein Nachziehen der Schraube dort. Schwerarbeit mitten in der Nacht. „Zum Schweißen werden die Schienen leicht überhöht ausgerichtet, da sie sich beim Schweißen etwas absenken“, erklärt Schmiedel.

König hält Abstand

Jetzt kommt der „König“, ein Formabstandshalter, der die Schweißstelle platziert. Mit Formsand dichten die Gleisbauer die Form ab, damit die heiße Schweißmasse nicht ausläuft. Klaus Übel drückt auf die Stoppuhr und hält den Brenner genau zwei Minuten und 20 Sekunden in die Form, um die Schienen auf die ideale Temperatur vorzuwärmen. Dann setzen seine Kollegen den Einweiger mit dem krümeligen Gemisch aus Magnesium und Stahl auf die Schweißform. Mit einem speziellen Anzün-



Präzision und Ausdauer gehören zur Arbeit der Gleisbauer. Sie wissen: Ihre Arbeit macht die Bahnen sicher.

der, der aussieht wie eine Wunderkerze, entzündet Edwin Lovitz die Masse. Schnell setzt sein Kollege einen Filter auf, um den Rauch abzuleiten. Die 2.700 Grad heiße Schweißmasse ergießt sich in die Form. Nach einer kurzen Pause zum Abkühlen schlägt Michael Schmiedel die überstehende glühende Masse ab. Mit einem Abschgeräter fährt Klaus Übel über

die Stelle, um das Stück in die richtige Form zu bringen. Zum Schluss schleift er den überflüssigen Stahl herunter. „Es ist leichter, den heißen Stahl zu schleifen“, sagt er. „Wenn er erst einmal hart ist, dauert es viermal so lange.“ Bei dieser gefährlichen Arbeit ist es wichtig, dass sich die Kollegen hundertprozentig aufeinander verlassen

können. Alle haben noch bei der EWAG, heute N-ERGIE, gelernt und arbeiten seit Jahren zusammen – ihre Erfahrung ist wichtig. Routine aber wäre gefährlich. Deshalb wechseln sie die Aufgaben. Der Schweißtrupp wandert danach weiter zum nächsten Schienenstoß, während ihre Kollegen die fertigen Stücke auf den Rippenplatten festschrauben. ■

Hochbetrieb in der VAG-Buswerkstatt

Nächtliche Wartung

Betriebshof Schweinau kurz nach 21.00 Uhr: Dicht an dicht stehen die rot-weißen VAG-Busse auf dem Hof. Alle müssen gereinigt, betankt, gewartet und eventuell repariert werden, bevor sie am nächsten Morgen wieder „ausrücken“ können.

Für Betriebsschlosser Michael Lang und seine Kollegen ist die abendliche „Einrückzeit“ der turbulenteste Teil ihrer Schicht. Sie müssen schnell Platz auf dem Hof schaffen, damit die Busse nicht bis auf die Straße stehen. Im Stechschritt eilt Lang durch die eng geparkten Reihen. Er hält Ausschau nach gelben Mängelberichten. Nach einem kurzen Blick auf das Problem muss er entscheiden, ob er die Reparatur sofort und selbst in Angriff nehmen kann oder sie auf später verschiebt, weil sie voraussichtlich länger dauert.

„Unsere Schlosser haben ein hohes Maß an Verantwortung“, sagt Herbert Schwendner, Leiter der Buswerkstatt. „Sie müssen entscheiden, ob ein Fahrzeug betriebssicher ist oder nicht.“ Im Falle des abgerissenen Sitzes trifft dies nicht zu. Die Reparatur ist aber so aufwendig, dass Michael Lang entscheidet, die seinen Kollegen für die Nachtschicht



Vollgetankt, sauber und repariert verlassen die Busse die Werkstatt.

zu übergeben. Beim nächsten Bus ist „nur“ das Blendlicht vorne rechts defekt. Lang fährt ihn in die Halle und tauscht die Birne aus. Zehn bis zwölf Kilometer legen die Kollegen an normalen Arbeitstagen in der Mittelschicht (von 14.00 bis 22.00 Uhr) im Durchschnitt zurück, hat Herbert Schwendner ermittelt. In der Nachtschicht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) sind es „nur“ zwischen sechs und acht Kilometer. Die Betriebsschlosser beheben in der Nacht nicht nur die größeren Schäden, sondern müssen die Fahrzeuge auch für den nächsten Tag einteilen und entsprechend in der Halle aufstellen. Dabei gilt es, viele Vorgaben zu beachten. So sollen z. B. auf Linien, die

ein Krankenhaus bedienen, nur Fahrzeuge mit Klapprampe fahren. Erdgasbusse können nicht auf Linien mit niedrigen Unterführungen eingesetzt werden.

Richtig stressig wird es für die Betriebsschlosser im Winter. Die Fahrzeuge kommen des öfteren verspätet in den Betriebshof, müssen aber ab 4.00 Uhr morgens trotzdem wieder bereit stehen. Innerhalb weniger Stunden rücken täglich, ab 4.00 Uhr 150 Busse aus. Springt ein Fahrzeug nicht an, wirkt sich das auf den ganzen Betrieb aus. „Da muss man schnell handeln und auch bei Minusgraden notfalls die Batterie draußen auf dem Hof wechseln“, sagt Michael Lang. ■

Reinigung rund um die Uhr

Sauberkeit wichtig

Rund eine halbe Million Menschen befördert die VAG täglich. Sie hinterlassen ihre Spuren: Kaugummipapierchen, leere Verpackungen oder alte Zeitungen. Auch nachts sind deshalb Reinigungskräfte im Einsatz, um Fahrzeuge und Bahnhöfe sauber zu halten.

Etwa 350 Tonnen Müll sammeln die Reinigungstrupps pro Jahr allein an den 39 U-Bahnhöfen in Nürnberg und Fürth. Das hat Gerd Lindike ermittelt, der auch für die Reinigung der U-Bahnhöfe verantwortlich ist. Während die Teams tagsüber in der Regel Papierkörbe leeren und Teilflächen kehren, wird nichts gesammelt. Dazu gehören nicht nur Bahnsteige, sondern auch Passagen, Treppen, Handläufe, Infokästen –

zurück: „Alles, was der Kunde sieht, berührt und worauf er sitzt“, so Lindike.

Stark frequentierte Bahnhöfe werden zweimal pro Woche nachts gereinigt, manche sogar täglich. „Im Winter liegt der Fokus auf dem Winterdienst. Schließlich soll niemand ausrutschen“, ergänzt Thorsten Leopold, vom Geschäftsbereich Fahrgang. Auch die Fahrzeuge werden nachts gereinigt. Bei trockener Witterung reicht es oft zu kehren, im Winter sind Nassreinigungen innen und außen so oft wie möglich angesagt.

Wer einen Bahnhof oder ein Fahrzeug verschmutzt, kann übrigens zur Kasse gebeten werden. 55 Euro beträgt die Reinigungsgebühr ab 2008, bei größerem Aufwand kann es auch mehr sein. ■



Saubere Bahnsteige sind Standard. Das kommt bei den Fahrgästen gut an.

Weihnachten und Silvester in Nürnberg

Tipps für die Feiertage

Wer Weihnachten und Silvester nicht nur zu Hause verbringen will, dem bieten sich in Nürnberg viele Möglichkeiten.

So kann man den Heiligen Abend auf dem Christkindlesmarkt beginnen, der am 24. Dezember bis 14.00 Uhr geöffnet hat. Ein beliebter Treffpunkt ist auch das Café Meisengeige am Laifer Schlagturm 3. Dort wird von 12.00 bis 18.00 Uhr mit Lachs und Champagner Weihnachten gefeiert. Selbstverständlich laden die Kirchen zum Christfest: In der Lorenzkirche gibt es um 15.00 Uhr einen Familiengottesdienst mit Weihnachtsspiel, gefolgt von der Christvesper mit Mitgliedern des Bachchores um 17.00 Uhr. Abgerundet wird hier das Weihnachtsprogramm mit der Christmette um 23.00 Uhr. Familiengottesdienst und Christvesper finden in der Sebalduskirche zu den gleichen Zeiten wie in St. Lorenz statt. In St. Sebald wird die Christvesper ökumenisch gestaltet. Und um 22.00 Uhr kann man hier die Christmette mit Teilen aus dem Weihnachtsoratorium von Johann Sebastian Bach erleben. Die katholische Frauenkirche bietet um 16.30 Uhr einen Familiengottesdienst an, um 18.00 Uhr eine weihnachtliche Eucharistiefeier, um 22.00 Uhr die Christmette und um 24.00 Uhr „Zeit



In vielen Kirchen werden zu Weihnachten Krippen aufgebaut, Sinnbilder der heiligen Nacht und schön anzuschauen.

für Sehnsucht – eine Weihnachtsfeier für Gottsuchende“. Wer danach nicht alleine feiern, sondern tanzen möchte, der begibt sich ins Mach 1, Kaiserstraße 1–9, das bis 5.00 Uhr morgens das legendäre „Weihnachten Mach 1“ anbietet. Im Mach 1 wird auch in der Silvesternacht gefeiert. Dann ist bis in den frühen Neujahrstag hinein geöffnet. Apropos Jahreswechsel: Ihre Lachsmuskeln strapazieren die vier Saxophonisten von „Fiasco Classico“. Sie präsentieren am Silvesterabend ab 19.00 Uhr in der Nürnberger Meistersingerhalle amüsantes Musikka-

barett, das allerdings nichts für traditionsbewusste Hörer von klassischer Musik ist. Denn aus der berühmten Bach'schen „Air“ entsteht beispielsweise ein ungewöhnliches Klaspespektakel. Richtig Gas gibt zum Jahreswechsel noch einmal die Stadt Fürth mit der Revue: „1000 Jahre Fürth – Petticoat & Schickedance“, bei der im Himmel die zu Lebzeiten äußerst erfolgreichen Fürther Unternehmer Max Grundig und Gustav Schickedanz darüber streiten, wer von ihnen in der Wirtschaftswunderzeit mehr geleistet habe. Sie beginnt am Silvesterabend

um 19.00 Uhr im Fürther Stadtheater. Wer es beschaubarer mag, für den gibt es in der Nürnberger Sebalduskirche ab 23.00 Uhr das Orgelkonzert in der Silvesternacht mit Werken von Johann Sebastian Bach. Darüber hinaus gibt es Silvester ein großes Angebot an Feiern in Kneipen und Restaurants. Fest steht jedenfalls: Zu Weihnachten und Silvester muss in Nürnberg niemand alleine sein.

In jedem Fall ist gesichert, dass das Auto stehen bleiben kann, denn an Weihnachten und Silvester zeigt die VAG vollen Einsatz. ■

VAG an Feiertagen

Am Heiligen Abend fährt die VAG weitgehend nach dem Samstagsfahrplan. Auf der U-Bahn-Linie U1 kommen in der Zeit von 10.00 bis 14.00 Uhr allerdings die Züge alle drei bis vier Minuten. Wenn die letzten U-Bahnen und Straßenbahnen um 1.00 Uhr einrücken, fahren die NightLiner im Stunden-takt bis 4.00 Uhr ab Hauptbahnhof. Ingesamt sind die NightLiner ab dem 21. Dezember fünfmal in Folge unterwegs. Zuletzt vom ersten auf den zweiten Weihnachtsfeiertag. An den Feiertagen selbst gilt zu den üblichen Betriebszeiten der normale Sonntagsfahrplan.

In der Silvesternacht, 31. Dezember 2007 auf 1. Januar 2008 sind die U1 und die U2 ohne Unterbrechung durchgehend bis 2.30 Uhr im 10-Minuten- und danach im 15-Minuten-Takt in Betrieb. Ab 5.00 Uhr früh am Neujahrstag gilt dann der Sonntagsfahrplan. Die NightLiner fahren in Nürnberg und Fürth in der Neujahrnacht im 30-Minuten-Takt, also doppelt so häufig wie normalerweise.

Auf den Linien N1 bis N12 werden ab dem Nürnberger Hauptbahnhof zusätzliche Busse eingesetzt, damit alle Nachtschwärmer sicher und zuverlässig nach Hause kommen. ■

Kunsträtsel in U-Bahnhöfen

Interkultureller Dialog

Mit einem interkulturellen Kunstprojekt machen derzeit der französische Künstler j-rom und sein internationales Team von sich reden. Für vier Monate ab Mitte November haben sie in vier Nürnberger Bahnhöfen der U-Bahn-Linie U1 Fotocollagen im Format von drei mal vier Metern aufgehängt.

Die Kunstwerke befinden sich in den Stationen Bärenschanze, Gostenhof, Maffeiplatz und Frankenstraße. Sie bestehen aus Bildcollagen und literarischen Rätselfragen.

Die Rätsel selbst stammen aus verschiedenen Kulturkreisen. Die Motive sollen dem Betrachter Hinweise auf die Lösung des Rätsels geben, das in vier Sprachen erscheint – Deutsch, Französisch, Japanisch und Chinesisch.

Das Team j-roms (www.j-rom.de) möchte damit den Dialog zwischen den Kulturen beim Warten auf die U-Bahn anregen. Es geht ihnen darum, den Betrachtern durch einen kreativen Umgang mit ungewohnten Aufgaben, Lust zur eigenen Weiterbildung zu machen, so j-rom. ■



Kniffliges Rätsel im U-Bahnhof Bärenschanze – haben Sie es gelöst?

Mahnmal für die Zwangsarbeiter in Nürnberg

Skulptur am Plärrer

Am Plärrer ist ein Denkmal für die 100.000 Zwangsarbeiter errichtet worden, die im Zweiten Weltkrieg in Nürnberg eingesetzt waren.

Die sechs Meter hohe trichterförmige Skulptur setzt sich aus rund 3.000 miteinander verschweißten Aluminiumfiguren zusammen. Dieses Gewebe ist an der Oberfläche sichtbar. Im Zugangsbereich der U-Bahn ist es in eine Lichtkuppel eingebaut und hängt wie ein riesiger Eiszapfen an der Decke der U-Bahn-Station. „Transit“ nennt sich die Arbeit des Münchener Bildhauers Hermann Pitz. Er hatte nach einem Wettbewerb für dieses Zwangsarbeitermahnmal von einer hochrangigen Jury den Zuschlag erhalten. Der Grund: „Gekannt würden die oberirdische Straßenebene der Plärrerinsel wie auch unterirdisch das Zwischengeschoss und der U-Bahnhof miteinander verbunden“, so die Experten. Außerdem spielte laut Nürnbergs Baureferent Wolfgang Baumann eine Rolle, dass das Objekt



Symbol für Tausende ihrer Freiheit und Rechte beraubter Zwangsarbeiter.

nicht nur Mahnmalcharakter habe, sondern eine architektonische Bereicherung sei.

Das Mahnmal steht deshalb am Plärrer, weil sich hier in der Zeit der Nazidiktatur die Zwangsarbeiterkurz und unauffällig an einer Warthalle mit Imbissstube treffen konnten. Und auch heute ist der Plärrer laut Hermann Pitz ein Ort des städtischen Transits, an dem Menschen nur kurz verweilen, wenn sie auf die Straßen- oder U-Bahn warten. Besonders geeignet sei der Standort, weil alle

Passanten, ob im Auto, zu Fuß oder in der U-Bahn sich an der Skulptur vorbei bewegen.

Neben der Skulptur zeigt eine Tafel die Aufschrift „Transit – Ort der Erinnerung“. In den wichtigsten Sprachen aller damaligen Zwangsarbeiter ist zu lesen: „Zwangsarbeit – 1939–1945 wurden Menschen ihrer Würde beraubt“. Der Plärrer nun ein Ort des Gedenkens an das Leiden der ausländischen Arbeitskräfte, die hier während des Zweiten Weltkrieges eingesetzt waren. ■

Mehr Raum für das Hans-Sachs-Denkmal

Stadtplätze im Fokus

Wenn der Fotograf Gerd Dollhopf in Nürnberg unterwegs ist, dann zieht es ihn fast magisch zu Straßen, Gebäuden und Plätzen. Etwas genauer vor die Linse genommen hat sich der 1963 in Amberg in der Oberpfalz geborene Fotokünstler den Hans-Sachs-Platz. Hier lädt Dollhopf zum traurig-frohen Verweilen. Dieser Platz mit dem dazugehörigen Hans-Sachs-Denkmal sei eigentlich sein „Lieblingsplatz“ und doch ärgert er sich immer wieder beim genauen Hinsehen. Dollhopf hält ein leidenschaftliches Plädoyer, das gleichzeitig seine künstlerische Annäherung an diesen Ort charakterisiert: „Gebt Hans Sachs mehr Raum, schon aufgrund seiner Stellung in der Geschichte als hochqualifizierter Künstler, Literat und Handwerker.“ Es sei traurig, dass ein historischer Ort

samt Denkmal beim Christkindlesmarkt von Karussells umgeben und beim Altstadtfest von Buden umstellt, wie sein hier abgedrucktes Foto zeigt. Hans Sachs werde regelrecht bedrängt und eingesperrt, so dass er nicht mehr aus diesem Gefängnis herauskommt. Über diese Einengung sollte man nachdenken, meint Dollhopf. Aus ihr würde er Hans Sachs am liebsten befreien. Denn auf historischen Aufnahmen könne man sehen, dass das Hans-Sachs-Denkmal früher von Pflanzen umgeben war, „die den Abstand für Hans Sachs währten, und ihn so richtig wirken ließen“, meint Dollhopf. In seinem 1991 erschienenen Bildband „StadtWandel – Nürnberg“ hat er dies eindrucksvoll dokumentiert. Dollhopfs Fotografie zeigt nicht nur Schönheit, sondern ist auch Zeitkritik. Dabei ist sich der Fotoesigner der äußerst schwierigen Situation der Stadtplanung im Nachkriegs-Nürnberg durchaus bewusst. Als gute Beispiele für die Entwicklung von Plätzen nennt Dollhopf den Hauptmarkt oder den Albrecht-Dürer-Platz mit dem Dürer-Denkmal. Dem großartigen Master sei hier genügend Raum gegeben worden, so der mehrfach preisgekrönte Fotograf, der seit 25 Jahren professionell fotografiert und seitdem auch ständig ausstellt; national und interna-



Für Gerd Dollhopf ein Ärgernis: Hans Sachs beengt und bedrängt.

tional. Je nach Thema arbeitet er mit der Großformatkamera oder digitaler Technik in der Industrie-, Kunst- und Reportagefotografie. Gleichzei-

tig unterrichtet er seine 1999 gegründete Fotoklasse Dollhopf. Mit ihr hat er im Juni 2007 den Bildband „BLICKKONTAKT“ herausgebracht. ■

Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Wir wünschen Ihnen viel Glück und schöne Stunden mit unseren Gewinnen, die uns vom VGN, dem Museum für Kommunikation Nürnberg und dem Verein der Nürnberg-Fürther Straßenbahnfreunde zur Verfügung gestellt wurden.

2 Ausflugssets mit Rucksack, Thermoskanne, VGN-Wanderbuch und je einem TagesTicket Plus, 4 Gutscheine für eine Glühweinfahrt und

2 x 2 Gutscheine für die Fahrt mit der Postkutsche rund um den Christkindlesmarkt.

Die VAG spendiert 5 Bücher und CDs des Schweizer Trambahnfahrers Johnny Pulver.

Bitte beantworten Sie uns folgende Frage:

Welche drei neuen Fahrkartangebote hält der VGN für Sie ab Dezember bereit?

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 14. Dezember 2007. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■



Der Fotograf Gerd Dollhopf.

Die Postkutsche fährt wieder

Christkindlesmarkt

Zum Nürnberger Christkindlesmarkt gehören sie wie Glühwein und Bratwürste: die beiden Postkutschen des Museums für Kommunikation.

Täglich umrunden sie während des Christkindlesmarktes von 13.30 bis 18.30 Uhr die Stadt aus Holz und Tuch. Die zehnmünütige Fahrt beginnt vor der IHK, wo sich auch der Verkaufstand der Deutschen Post AG befindet. Erwachsene zahlen 3,00 Euro, Kinder 1,50 Euro. Die Rundfahrt führt vom Rathausplatz über die Theresien-

straße und den Obstmarkt zur Museumsbrücke. Von dort über die König- und die Kaiserstraße zurück. Kutscher sowie Pferdegespanne werden vom Familienunternehmen Heinz Lehneis gestellt. Wieder dabei ist Fabian Layh als Postillon, der zur Abfahrt und Ankunft ins Posthorn bläst. Liebhaber der Postkutsche können übrigens auch unter dem Jahr Kutschreisen genießen. Dann lädt das Museum zu fachkundig begleiteten Fahrten ins Knoblauchsland und nach Fürth ein. ■



Für Kinder ein besonderes Vergnügen: die Fahrt mit der Postkutsche.

Advent in St. Peter

Neue Ausstellungen

Das historische Straßenbahndepot St. Peter in Nürnberg lockt auch im Advent mit attraktiven Angeboten.

So gibt es an den Adventswochenenden bis zum 23. Dezember ab dem Nürnberger Hauptbahnhof jeweils um 15.00, 16.00 und 17.00 Uhr die Glühweinfahrten mit der Oldtimer-Straßenbahn. Die Fahrt rund um die Nürnberger Altstadt kostet für Erwachsene elf Euro inklusive Tassenpfand. Sie beinhaltet Infos zur Stadtgeschichte wie auch eine Tasse Glühwein und einen Lebkuchen. Wer möchte, kann die historische Straßenbahn auch unter der Woche für Firmenfahrten buchen. Weitere Informationen und rechtzeitige Reservierungen unter der Telefonnummer 09 11/2 83-4654.

Außerdem lohnt sich ein Besuch im Straßenbahndepot, das an den Adventstagen jeweils von 10.00 bis 17.30 Uhr geöffnet hat und zwei neue Dauerausstellungen bietet. „Die Nürnberg-Fürther Straßenbahn

von 1933 bis 1945“ ist von Tobias Schneider, einem Vereinsmitglied der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, geschaffen worden. Sie erzählt die Geschichte dienstverpflichteter Schaffnerinnen, die während der Luftangriffe den innerstädtischen Verkehr aufrechterhalten mussten und die wichtige Bedeutung der Straßenbahn als Transportmittel für Gemüse und Obst. Der Ausstellungsort begünstigt die Zeitreise: ein im Zustand der 30er Jahre restaurierter Triebwagen, der mit Dekorationsgegenständen aus dieser Zeit dekoriert wurde, so dass der Eindruck entsteht, als wären die letzten Fahrgäste gerade erst ausgestiegen.

Außerdem gibt es eine kleine, aber feine Ausstellung über Uniformen von Fahrern und Schaffnern aus den Jahren 1881 bis 2007.

Und die Modellbahnfans können im Straßenbahndepot vor Weihnachten den original Beiwagen 1200 der Nürnberg-Fürther Straßenbahn als Modell im Maßstab 1:87 kaufen. ■

Suche vor 30 Jahren

Eine herzergründende Geschichte berührte um die Jahreswende 1977/78 ganz Nürnberg.

Der damals 12-jährige Markus – nur der Vorname ist bis heute bekannt – hatte seine zwei Goldfische in einem VAG-Bus der Linie 34 ausgesetzt. Daneben lag ein Umschlag mit zwei Mark für Futter und einen Brief: „Liebe Finder, bitte behaltet meine Goldfische. Meine Mutter erlaubt es nicht, dass ich sie behalte!“ In der Folge begann eine beispiellose Suchaktion. Zeitungen, Fernsehen und Radio fahndeten nach dem Buben. Es hagelte Leserbriefe, warum die Mutter nicht die Goldfischhaltung erlaubt. Bei der VAG-Pressestelle wurde in zahllosen Briefen nach Markus gefragt. Doch leider wurde er damals nicht gefunden.

30 Jahre später wollte es der Zufall, dass die Redaktion der VAGmobil auf die Geschichte von Markus aufmerksam wurde. Ob sich Markus heute meldet? ■

Elektronische Fahrgastinfo kommt gut an

Orientierungshilfe

Mehr als 100 elektronische Anzeigen an wichtigen Knotenpunkten in Nürnberg, Fürth und Erlangen informieren die Fahrgäste inzwischen immer aktuell über den nächsten Anschluss.

Die Tafeln der elektronischen Fahrgastinformation bieten direkt an den Gleisen und Haltestellen eine Orientierung über die Minuten bis zur Abfahrt der Bahnen und Busse und melden Staus und Störungen. In U-Bahn-Verteilergeschossen bekommt der umsteigende Fahrgast entsprechende Vorinformationen. Dass die Angaben aber nicht sekundengenau sein können, ergibt sich aus der Komplexität des Systems: Zwischen Fahrzeug und Anlage ist das Betriebssystem der VAG-Leitstelle geschaltet, das die Fahrzeuge alle 30 Sekunden auf ihren gegenwärtigen Standort hin abfragt, seine Prognosen aus diesen Daten er-



Inzwischen arbeitet die elektronische Fahrgastinformation zuverlässig. Alle Anzeigen stehen.

rechnet und dann den Anzeigen übermittelt. So kann es auch bis zu 30 Sekunden dauern, bis das Abfahrtsymbol einer Bahn auf der Anzeige erlischt, obwohl diese bereits

weg ist. Andererseits kann es auch vorkommen, dass Minuten länger als 60 Sekunden stehen bleiben, wenn das Fahrzeug in einen Stau gerät. Manchmal passiert es auch,

dass sich Bahnen scheinbar ein Rennen liefern, die eine, die andere überholt. Das liegt dann daran, dass die letztere früher einen Meldepunkt überfahren hat. ■

Aktionstag

Wäre es nicht praktisch, wenn man Einzelfahrkarten und Tages-Tickets spontan und per Handy kaufen könnte? Die Möglichkeit gibt es bereits seit April, und alle, die sich bis zum Sonntag, 16. Dezember, in den Kreis der Handy-Ticket-Nutzer aufnehmen lassen, werden vom VGN belohnt! Sie können am dritten Advent die Busse und Bahnen im gesamten Verbundgebiet zum halben Preis nutzen.

Wer ein internet- und javafähiges Handy besitzt, kann sich unter www.vgn.de/handyticket oder www.vag.de in wenigen Minuten registrieren lassen. Aber natürlich kommen auch die bisherigen HandyTicket-Nutzer in den Genuss der Ermäßigung während des Aktionstages: Allein in den ersten fünf Monaten haben sich im VGN 1.500 Kunden „in den Club“ aufnehmen lassen und 5.100 Tickets mit ihrem Mobiltelefon gekauft. ■

Jetzt behindertengerecht

Haltestelle Plärrer

Die VAG hat bis heute fast 80 Prozent der Straßenbahnhaltestellen mit Blindenleittreifen ausgestattet und rund 60 Prozent niederflurgerecht umgebaut. Nun ist auch der Plärrer den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter und behinderter Fahrgäste angepasst.

Für den Plärrer wurden allerdings maßgeschneiderte und mit Behindertenverbänden abgesprochene Kompromisslösungen gefunden. Während der Bahnsteig in Richtung



Erhöhte Bahnsteige am Plärrer.

Gibitzenhof durchgängig auf 25 Zentimeter angehoben werden konnte, erfordert der enge Schienenradius der Wendeschleife am Bahnsteig Richtung Thon eine zweigeteilte Lösung: nur der Teil des Bahnsteiges, der näher am U-Bahn-Zugang liegt, wurde auf 25 Zentimeter angehoben, jedoch beträgt hier der Abstand zur Bahn bis zu 14 Zentimeter. In Richtung Brunnen wurde das Niveau um zehn Zentimeter angehoben, der noch vorhandene Spalt zur Straßenbahn wurde auf fünf Zentimeter reduziert.

Nun können Rollstuhlfahrer auf einem Teil des Bahnsteiges selbstständig einsteigen, während andere behinderte und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wählen können, welcher der Einstiege für sie bequemer ist. Zudem wurden an beiden Bahnsteigen sowie an den Zugängen zum Verteilergeschoss der U-Bahn Blindenleittreifen integriert. ■

Schwerbehindert

Wer über einen Schwerbehindertenausweis mit dem Zusatz H verfügt, kann die Busse und Bahnen der VAG völlig kostenfrei nutzen. Er erhält die Wertmarke, die ihm die unentgeltliche Beförderung ermöglicht, kostenlos beim Zentrum Bayern Familie und Soziales (ZBFS) in Nürnberg, Bärenschanzstraße 8a, Telefon 09 119 28-0.

Dort erhalten auch Schwerbehinderte mit mindestens 50 Prozent Beeinträchtigung und den Zusätzen G, Gl oder aG auf ihrem Ausweis die Wertmarke gegen eine Gebühr von halbjährlich 30 Euro bzw. jährlich 60 Euro. Auf der Grundlage von Verkehrszählungen erstattet die Regierung von Mittelfranken der VAG einen Teil ihrer Aufwendungen für die Beförderung Schwerbehinderter. 2005 waren es gut fünf Millionen Euro. Der Anteil der schwerbehinderten Fahrgäste lag damals bei mehr als sieben Prozent. ■

Leserpost

Mit oder ohne Stempel

Kürzlich erreichte die Redaktion die Anfrage, warum VGN Tages-Tickets aus dem Automaten sofort gültig sind und nicht ungestempelt ausgegeben werden. Die Entscheidung fiel bereits zum Verbundstart, weil die vorherige Praxis, alle Fahrkarten ungestempelt zu verkaufen, sich nicht bewährt hatte. Fahrgäste vergaßen nicht selten das Stempeln, der an Automaten erworbenen Tickets. So dient die Regelung nicht zuletzt deren Schutz bei Kontrollen. Da die TagesTickets Solo und Plus an allen Automaten und in Bussen verkauft werden, braucht sie niemand vorab zu kaufen.

Dennoch: Für den, der dies vorzieht, gibt es mehrere Möglichkeiten, TagesTickets vorab zu erwerben, die wie Streifenkarten erst mit Stempel gültig werden. Das ist beispielsweise im VAG-Kundenbüro am Hauptbahnhof möglich. TagesTickets zum Stempeln gibt es außerdem in allen über 100 privaten Verkaufsstellen der VAG und ganz bequem unter www.vag.de. ■

Leserpost

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

Wettbewerb in 2008

Wir zeichnen das beste Foto unserer Busse und Bahnen im Silvesterfeuerwerk mit 50,00 Euro aus. Obige Adresse, Stichwort Silvesterfoto. ■

Impressum

Herausgeber: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Verantwortlich Redaktion: VAG Unternehmenskommunikation: Elisabeth Seitzinger (CVD)

Redaktionsleiter: Hermann Klotzner
Koordination: Karin Müller

Redaktionelle Mitarbeiter: Gerd Fürstenberger, Barbara Lohs, Marc de Vere Peratoner

Fotos: Gerd Döllhoff, Claus Felix, Jrom, Dieter Kachelrieß, Peter Roggenhahn, Christian Schiesper, Rubin Zienau

Kontakt: VAG Unternehmenskommunikation 90338 Nürnberg
Telefon: 09 11/2 71-36 13

E-Mail: presse@vag.de
Layout/Produktion: Schultze, Walther und Zahel

Internet: www.svw.de
Auflage: 60 000 Exemplare – gedruckt auf fast holzfreiem Papier

Redaktionsschluss: 16. November 2007
Erscheinungstermin: 4. Dezember 2007

© 2007 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Wir sind für Sie da!



VAG-KundenCenter

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

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