

Die VAG fährt für die infra fürth gmbh

# VAGmobil

Kundeninformation der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

## Schon viel Betrieb auf der künftigen U3

### Tests und Schulungen

Immer häufiger können Fahrgäste der U2 automatische Fahrzeuge zwischen Rothenburger Straße und Rathenauplatz während des konventionellen Betriebs fahren sehen. Die Tests für die vollautomatische U-Bahn kommen gut voran.

Noch bis Ende März testet Siemens auf der gesamten Strecke der künftigen U3 die Funktionen des Systems, ab April dann dessen Stabilität. Im April startet auch das VAG-Schulungsprogramm für Leitstelle, Fahr- und Servicepersonal. Schließlich soll rechtzeitig jeder Handgriff sitzen.

Um Funktionen wie die Türkantensensorik oder die ausfahrbare Spaltüberbrückung unter regulären Bedingungen testen zu können, werden ab Frühjahr zwei automatische U-Bahn-Züge allerdings mit Fahrer auf der U1 auch im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Dann heißt es bei diesen Zügen erstmals „Einsteigen bitte!“.



Diesen futuristischen Ausblick aus den automatischen U-Bahn-Zügen kann man ab Frühjahr 2008 genießen.

Bis Ende August werden Gutachter im Auftrag der Technischen Aufsichtsbehörde Sicherheitstests durchführen, die Abstand und Geschwindigkeit der automatischen U-Bahn-

Züge genauso betreffen wie etwa die Bahnsteig-Gleis-Überwachung. Nach einem dreimonatigen, gesetzlich vorgeschriebenen Probebetrieb der VAG übernimmt diese zum Jah-

reswechsel das gesamte Projekt von Siemens. Sie nähert sich dann in Studien dem fahrplanmäßigen Fahrgastbetrieb auf der U3, der im Frühjahr 2008 starten wird. ■

### ÖPNV: Gute Noten

Die Zufriedenheit der Nürnbergerinnen und Nürnberger mit dem öffentlichen Nahverkehr in ihrer Stadt wächst weiter. Das zeigen Kundenbefragungen, welche die VAG seit 1989 kontinuierlich durchführen lässt. Knapp drei Viertel der Befragten waren 2006 mit dem ÖPNV-Angebot zufrieden. Dieser Anteil war Anfang der 90er Jahre noch deutlich kleiner. Auf zwölf Prozent halbiert hat sich dagegen der Anteil der Nürnberger, die mit dem ÖPNV unzufrieden sind.

Fast jeder Zweite ist der Ansicht, das Angebot habe sich in den letzten Jahren verbessert. Etwa vier von fünf Bürgern wollen weitere Verbesserungen und sind der Meinung, dass dafür mehr finanzielle Mittel bereitgestellt werden müssen. Einsparungen beim öffentlichen Nahverkehr zugunsten des motorisierten Individualverkehrs werden überwiegend abgelehnt. Wie schon in den Vorjahren wird das Unternehmen VAG von 90 Prozent der Befragten positiv beurteilt. Insgesamt also durchaus gute Noten für den ÖPNV. ■

## Erste Variobahnen in der Endfertigung

### Neue Straßenbahn

Die Zukunft nimmt Gestalt an: Die erste von acht Variobahnen, die ab Herbst auf Nürnbergs Schienen verkehren und nach und nach die Straßenbahnzüge des Modells N8 ablösen werden, befindet sich im Rohbau. Die Bauaufsicht in den Fertigungsstätten in Deutschland, Österreich und der Schweiz obliegt der VAG.

„Wir wollen sicherstellen, dass alle Sicherheits- und Qualitätsstandards eingehalten werden und, dass unsere Mitarbeiter das Fahrzeug von der ersten Schraube an im Detail kennen“, betont Projektleiter Thomas Luber.

Deshalb schauen er und Mitarbeiter der Straßenbahnwerkstatt den Monteuren beim Zusammenbau der Fahrwerke in Rheine, der Wagenkästen in Halberstadt, der Motoren in Wien und der elektrischen und elektronischen Aggregate im schweizerischen Turgi über die Schulter. Auch bei der Endmontage im Stadler-Werk in Berlin. „Dieses Wissen erleichtert uns spätere Instandsetzungsarbeiten und die Einschätzung, welche Ersatzteile in welchem Umfang mit produziert werden müssen. Das spart unter dem Strich Kosten und Zeit“, erzählt Luber.

Der Zuschnitt der Bleche für die futuristisch anmutenden Züge ist bereits erfolgt, der erste Wagenkasten ist montiert und ein Fahrwerk-Prototyp befindet sich beim Langzeit-Schwingungstest in Leipzig. Ende Februar begann dann die Endmontage in Berlin. Bis die erste Variobahn allerdings fertig ist, vergehen noch einmal sechs Monate. Ab September soll der erste Zug vorerst im Probebetrieb, also noch ohne Fahrgäste, auf Nürnbergs Schienen fahren.

Die neue Generation der Straßenbahnzüge hat ihren Preis. Eine komplette Variobahn, ausgestattet mit modernster, getriebeloser Antriebs-technik, Videoüberwachung und den Voraussetzungen für ein Fahrgastinformationssystem, also für Fernsehen und Linienlaufsanzeigen, kommt auf 2,8 Millionen Euro. Projektleiter Luber sieht das Geld gut angelegt: „Wir freuen uns auf die neue Variobahn, denn die Züge können mehr Fahrgäste schneller und komfortabler transportieren. Wir können den Fahrgästen mehr Information bieten.“ ■



Der schwarz grundierte Zug aus Halberstadt wird in Berlin ausgebaut.

### Topthema:

#### Investitionen ins Schienennetz S. 4

Damit Sicherheit und Pünktlichkeit im Straßenbahn- und U-Bahn-Betrieb immer gewährleistet sind, gibt die VAG jährlich mehrere Millionen Euro für den einwandfreien Zustand ihrer Gleise aus. Die Schienennetze werden ständig gewartet und erneuert: Dafür sorgen rund 100 Mitarbeiter bei der VAG. Eine gute Planung aller Baumaßnahmen ist ausschlaggebend für den reibungslosen, zeit- und kostensparenden Ablauf. Mit seinen Investitionen ist der ÖPNV ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Nürnberg und die Region.

### Inhalt

#### Bericht S. 2

**Weiterbildung ist eine Verpflichtung**  
Neues Gesetz

#### Reportage S. 3

**Stets am Ball, damit die Räder zuverlässig rollen**  
Der Fürther Busbetriebshof

**Selbst in der Nacht kehrt keine Ruhe ein**  
Die Fürther Buswerkstatt

#### Unterhaltung S. 6

**Premieren im Staatstheater:**  
Glanzvolle Kulturereignisse

**Erstes Highlight der Open-Air-Saison**  
Rock im Park

#### Freizeit S. 7

**Goldene Früchte in der Großstadt**  
Die Hesperidengärten

**Straßenbahndepot St. Peter lädt ein**  
Rundfahrten

#### Service S. 8

**Immer aktuell über Wartezeiten informiert**

**Neue Strecken für die Straßenbahn**

## Vorwort

**Liebe Leserinnen und Leser,** das Jahr 2007 ist noch jung, dennoch, ein ungewöhnliches Ereignis hat bereits deutliche Spuren hinterlassen: das Orkantief KYRILL. Als am Nachmittag des 18. Januar die ersten Orkanböen über das Stadtgebiet fegten, war der Krisenstab der VAG installiert, wichtige Vorsorgemaßnahmen, wie die Sicherung von Baustellen und die Verstärkung des Personals, längst eingeleitet. Bis 22.00 Uhr hielten wir den Verkehr aufrecht, waren dann aber gezwungen, Busse und Straßenbahnen – wenig später auch die U-Bahnen – in ihre Depots zu beordern. Umgestürzte Bäume, herumfliegende Äste und heruntergerissene Oberleitungen stellten eine zu große Gefahr für Mitarbeiter und Fahrgäste dar. Die Bahn hatte in den Mittagstunden

alle Züge in den nächstgelegenen Bahnhöfen gestoppt. Zum ersten Mal in ihrer Geschichte musste sie, wie auch die VAG, den gesamten Verkehr wegen des Orkans einstellen. Glaubt man den Prognosen von Experten, werden wir künftig viel häufiger mit diesen Problemen konfrontiert werden. Auslöser dieser dramatischen Entwicklung sind Treibhausgase wie Kohlenmonoxid (CO<sub>2</sub>). Höchste Zeit also, ein Umdenken in vielen Bereichen einzuleiten. Energiesparende Geräte, schadstoffärmere Fahrzeuge und umweltschonende Busse, Straßen- und U-Bahnen sind dabei eine immer interessantere Alternative – sie zu nutzen, bleibt aber eine ganz persönliche Entscheidung.

### Ihr VAG-Vorstand



Der Umwelt zuleibe mit dem ÖPNV fahren, empfehlen die VAG-Vorstände Dr. Rainer Müller, Herbert Dombrowsky und Josef Hasler (v.l.).

## Bitte helfen Sie mit

Wenn in diesen Tagen Mitarbeiter der VAG-Tochter PB-Consult nach Ihrem Fahrschein fragen, geht es nicht um eine Ausweis- oder Fahrscheinkontrolle. Vier jeweils mehrwöchige, anonyme Erhebungen dienen der VAG alle zwei Jahre dazu, stichprobenartig den Anteil von Menschen mit schwerer Behinderung unter ihren Fahrgästen zu ermitteln. Da die VAG diese kostenlos befördert, erhält sie von der Regierung von Mittelfranken Ausgleichszahlungen. Wenn nun ein bestimmter, pauschal angenommener Anteil von Fahrgästen mit schwerer Behinderung, der die öffentlichen Verkehrsmittel nutzt, überschritten wird, steigen die Ausgleichszahlungen. Insgesamt aber wurden die Zahlungen in den letzten Jahren immer wieder gekürzt. 2005 beförderte die VAG in Nürnberg und Fürth dank der behindertengerechten Ausstattung ihrer Fahrzeuge und Anlagen gut sieben Prozent Fahrgäste mit schwerer Behinderung. ■

## Weiterbildung ist eine Verpflichtung

### Neues Gesetz

**Die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern ist in erster Linie das Ziel des Berufskraftfahrer-Klassifizierungsgesetzes, das am 1. Oktober 2006 in Kraft getreten ist.**

„Das neue Gesetz beinhaltet die Pflicht zur Weiterbildung für alle Fahrerinnen und Fahrer des Personen- und Güterverkehrs“, erklärt Harald Ruben, Leiter Aus- und Weiterbildung bei der VAG. Außerdem soll das Qualifizierungsgesetz dazu beitragen, den Beruf des Kraftfahrers aufzuwerten und den Platz hinter dem Lenkrad zu einem attraktiven Arbeitsplatz zu machen.

### Neue Anforderungen

Für Busfahrer reicht es künftig nicht mehr aus, den Führerschein Klasse D für die Personenbeförderung zu bestehen. Sie müssen zusätzlich einen 140 Stunden umfassenden Lehrgang absolvieren, um die sogenannte „Grundqualifikation“ zu erwerben. Wer den Führerschein bereits besitzt und im Linienverkehr fährt, muss sich künftig innerhalb von fünf Jahren 35 Stunden weiterbilden und erhält dann den „Befähigungsnachweis“. Das gilt auch für die rund 900 VAG-Fahrerinnen und -Fahrer mit Busfahrberechtigung. Sie haben den Vor-



Jürgen Bickel erläutert den „Image-Knigge“ für das Fahrpersonal der VAG.

teil, dass die VAG-Fahrschule als staatlich anerkannte Ausbildungsstätte bestens auf das Gesetz vorbereitet ist. Und überhaupt: Für die Fahrerinnen und Fahrer der VAG gehört Weiterbildung und Qualifizierung schon immer zu ihrem Job dazu.

### Von Anfang an dabei

„Wir haben schon einiges an Vorarbeit geleistet“, berichtet Harald Ruben. Mit der Weiterbildung der Busfahrerinnen und -fahrer kann die VAG-Fahrschule deshalb bereits in diesem Jahr beginnen. Die Inhalte der insgesamt sieben Stunden pro Jahr umfassenden Schulungen stehen fest. VAG-Ausbildungsleiter Harald Ruben war schließlich an der Erstellung der Rahmenlehrpläne beim

Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aktiv beteiligt. „Was kann der Fahrer tun, um zu einem positiven Image des Unternehmens beizutragen?“, lautet das Thema des ersten Schulungsblocks. Ein weiteres Thema soll den Fahrerinnen und Fahrern deutlich machen, wie wichtig beispielsweise eine gute körperliche Verfassung ist.

Auf der Erfüllung gesetzlicher Vorgaben ruht sich die VAG-Fahrschule jedoch nicht aus. Auch wenn es nicht Pflicht ist, erhalten U-Bahn- und Straßenbahnfahrer weiterhin Schulungen. Zusätzlich soll im Frühjahr das Kompetenzziel der VDV-Akademie als Auszeichnung für die besondere Qualität der Aus- und Weiterbildung bei der VAG erworben werden. ■

## „Wir bringen die Wirtschaft in Fahrt“

### VDV-Kampagne

**Nürnberg ist bei Firmen wieder ein beliebtes Pflaster und der öffentliche Nahverkehr im Großraum trägt entscheidend dazu bei. Um dies insbesondere gegenüber Politik und Medien herauszustellen, beteiligt sich die VAG im Frühjahr an der Bustour „Wir bringen die Wirtschaft in Fahrt“ des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV.**

Bei vielen Firmen im Großraum fährt ein Großteil der Mitarbeiter mit Bussen und Bahnen zum Arbeitsplatz. Etwa 50 Unternehmen beteiligen sich mittlerweile am VGN-Firmenabo. Das aber können sie nur, wenn sich mindestens 40 Prozent ihrer Belegschaft für diese vergünstigte Jahresfahrkarte und damit für die Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln entscheidet. Dass ein gut ausgebauter, öffentlicher Nahverkehr auch bei der Standortwahl von Unternehmen eine wichtige Rolle spielt, zeigt eine Umfrage des Instituts Prognos: Sie ergab, dass den deutschen Unternehmen eine gute

Anbindung an den ÖPNV wichtiger ist als ein Verkehrsflughafen in der Nähe.

Der VDV wird einen weißen ÖPNV-Bus von Mai bis Juni auf Deutschlandreise schicken. Der Bus macht dabei in 40 Städten halt und wird

immer bunter, da er vor Ort im Beisein von Politik und Presse mit den Logos von Unternehmen beklebt wird, die sich so zur Bedeutung des ÖPNV für die Wirtschaft bekennen. Im Juni macht der Bus auch in Nürnberg Station. ■



Ein attraktiver ÖPNV ist für Unternehmen und Beschäftigte ein Plus.

## Adler bitte kommen

Ob interessierte Bürgerinnen und Bürger, Kollegen oder Fachleute aus aller Welt, die sich über die Leittechnik der automatisierten U-Bahn informieren wollen: Zwischen 1.000 und 1.200 Besucher zählt die Zentrale Serviceleitstelle der VAG, das Herz des öffentlichen Nahverkehrs in Nürnberg, jährlich. Weitgehend unbemerkt von rund einer halben Million Fahrgästen pro Tag steuern und überwachen von hier aus 75 Mitarbeiter die Abläufe im Schichtdienst rund um die Uhr.

Über die Aufgaben der Zentralen Serviceleitstelle ist nun ein Film entstanden, der einen Blick hinter die Kulissen bietet und die Arbeit transparent und erlebbar macht. Im Gespräch können dann die Vorgänge in einer der modernsten Serviceleitstellen Deutschlands weiter erläutert werden. Der Film kann als DVD gegen eine Schutzgebühr von 4,50 Euro im Online-Shop unter [www.vag.de](http://www.vag.de) oder im VAG-KundenCenter am Hauptbahnhof erworben werden. ■

# Stets am Ball damit die Räder zuverlässig rollen

## Alltag im Betriebshof

**Es ist 11.30 Uhr, Schichtwechsel. Im Nebenraum wird es laut, die Fahrer melden sich zum Dienst. Die Tür zu Erich Frischs Büro bleibt offen. Der Leiter des Betriebshofs Fürth hat stets ein offenes Ohr für „seine“ über 100 Fahrerinnen und Fahrer.**

Tatsächlich schaut einer von ihnen bei ihm herein und bittet, wegen eines Familienfestes seinen nächsten Wochenenddienst tauschen zu dürfen – Erich Frisch und der auch im Fahrdienst tätige „Springer“, Karlheinz Schmidpeter, nebenan klemmen sich ans Telefon und helfen ihm, einen Kollegen zu finden, der frei hat und dazu bereit ist.

VAG-Mitarbeiter Erich Frisch sorgt im Auftrag der infra fürth verkehr gmbh dafür, dass jede Fürther Linie von der VAG nach Fahrplan bedient wird. Er teilt die Fahrer bestimmten Dienstnummern zu. Der Fahrer mit der Nummer 5001, fährt von 16.03 Uhr bis 19.18 Uhr auf Linie 173. Nach ei-

ner Pause von einer Stunde bedient er dann die Linie 67 von 20.17 Uhr bis Betriebsschluss, die zwar Nürnberg zugeordnet ist, aber teilweise auch von Fürth aus gefahren wird.

## Kollegiales Miteinander

„Meine Aufgabe ist es, dass jeden Tag alle Dienste besetzt sind“, sagt der erfahrene 48-jährige Betriebshofleiter. Erkrankt ein Kollege über Nacht, muss Frisch sofort reagieren. Heute früh mussten er und Schmidpeter für einen Dienst ab 10.35 Uhr auf die VAG-Serviceeinstelle in Nürnberg zurückgreifen, weil kein Fürther Kollege so rasch einspringen konnte. „In der Regel finden wir einen freien Fahrer in unserer Mannschaft, und zur Not springt auch einer der Gruppenleiter ein“, sagt Frisch. „Deren Hauptaufgabe ist jedoch die Führung der Fahrdienstmitarbeiter.“ Es ist ein kollegiales Miteinander, ein Geben und Nehmen, denn der hilfreiche Kollege



Einige aus dem Fürther Team: Franz Halbritter, Alois Geier, Reinhold Schneider, Karlheinz Schmidpeter (v. l.).

bekommt an einem anderen Tag frei. An Frischs Büro grenzt auch das seines Kollegen Ronald Sticha, mit dem er ebenfalls eng zusammenarbeitet. Sticha ist für das Fürther Liniennetz und die Sonderverkehre zuständig; schließlich haben diese auch Einfluss auf die Dienstpläne. Bei Heimspielen der Spielvereinigung Greuther Fürth etwa sind bis zu sieben Sonderbusse zusätzlich unterwegs, die alle mit VAG-Fahrern besetzt werden müssen. Sticha ist gerade von einem Gespräch im Tiefbauamt zurückgekehrt, bei dem es um die Erneuerung von Straßenbelägen ging. Der VAG-Verkehrsmeister muss wissen, welche Linien wann betroffen sein

werden, um praktikable und sichere Umleitungen und Ersatzhaltestellen planen zu können.

## Flexibler Einsatz

Überhaupt ist der ebenfalls 48-jährige Sticha viel im Funkwagen unterwegs: „Es kommt vor, dass ich etwa wegen eines Unfalls sofort vor Ort eine Umleitung einrichten muss“, sagt er. Er informiert dann über Funk die Zentrale Serviceeinstelle der VAG, die wiederum das betroffene Personal von der Umleitung unterrichtet. Am liebsten ist es Sticha, wenn es gar nicht erst zu einer Umleitung kommt. Beim Ortstermin feilscht er schon einmal mit einer

Baufirma um eine Alternative zu einer aufgerissenen Straße. Er erstellt Skizzen und Aushänge für die Fahrer über die Umleitungen, schließt die Haltestelle, stellt Schilder und Informationsstafeln für die Kunden auf dem Computer und bringt sie an den Haltestellen an.

In diesem Jahr, dem Fürther Jubiläumsjahr mit Großveranstaltungen wie etwa dem Fürth Marathon, Sonntag, 17. Juni, oder der Deutschland Radtour 2007, Mittwoch, 15. August, sind die Administrations- und Organisationskünste von Frisch und Sticha besonders gefordert. Eine Liste der Sperrungen und Umleitungen zum Marathon ist schon erstellt. ■



Vor Baubeginn wird die Haltestelle von Roland Sticha geschlossen.

## Nürnberg für Fürth

Die Zusammenarbeit der Fürther und Nürnberger im Nahverkehr ist so alt wie der Nahverkehr der beiden Nachbarstädte selbst. Schon eine Linie der 1881 begründeten Pferdebahnen fuhr zwischen Nürnberger Staatsbahnhof und Fürther Obstmarkt. Mitte der 1890er Jahre wurde diese Linie von der Nürnberg-Fürther Straßenbahn-Gesellschaft elektrifiziert.

Der Nahverkehr beider Städte wurde seither immer gemeinsam organisiert, später auch die U-Bahn, die mit der Linie U1 beide Städte verbindet, einbezogen. Im vergangenen Dezember erneuerten die infra fürth verkehr gmbh und die Nürnberger VAG ein erstmals 1985 geschlossenes Vertragswerk, gemäß dem die VAG im Auftrag der infra den Busverkehr im Stadtgebiet Fürth durchführt und auch den Busbetriebshof der infra nahe der Stadtgrenze nutzt. ■

# Selbst in der Nacht kehrt keine Ruhe in der Buswerkstatt ein

## Buswerkstatt Fürth

**Busse haben im ÖPNV einen anspruchsvollen Job, sind täglich viele Stunden mit ständigen Stopp und Starts im Stadtverkehr unterwegs und befördern hunderte Fahrgäste: Insgesamt 60 Busse, darunter 44 der infra fürth verkehr gmbh, werden von 15 VAG-Mitarbeitern in der Fürther Werkstatt ständig für den Liniendienst fit gehalten.**

Vor allem am Morgen herrscht in den Hallen des Betriebshofs an der Humblerstraße reger Betrieb. Während die Waschanlage läuft und Fahrzeuge betankt werden, sind gleich nebenan Kollegen mit Inspektionen und Reparaturen beschäftigt. Selbst in tiefster Nacht kehrt hier keine Ruhe ein. Es gibt keine Stunde im Jahr, in der die Werkstatt nicht wenigstens mit einem Mechaniker besetzt ist. „Busse, die zwischen ein und zwei

Uhr im Betriebshof einfahren, müssen ja oft bis morgens Vier Uhr dreißig wieder fahrfertig sein“, sagt Michael Sievers, Leiter der Buswerkstätten der VAG. Eine Innenreinigung etwa ist tägliche Pflicht, der Bus muss in der Abstellhalle seiner Linie zugeteilt werden, und manchmal sind sogar in der Nacht Reparaturen nötig, wenn etwa ein Sitzpolster beschädigt ist oder ein Keilriemen gewechselt werden muss.

Die Verantwortung des Mechanikers vor Ort ist groß: Er muss entscheiden, ob der Bus am Morgen wie geplant eingesetzt werden kann. Falls nicht, greift er auf Busse zurück, die für aufschiebbarere Wartungsarbeiten eingeteilt waren. „Bis jetzt ist es uns noch immer gelungen, alle Linien zu bedienen“, sagt der Fürther Werkstattleiter Walter Müller mit sichtlichem Stolz auf seine Werkstattmitarbeiter.

Zwischen 7.00 und 15.00 Uhr ist die Zeit der geplanten Arbeiten, vom Service über Kontrolle und Wechsel der Reifen, einer gründlichen Innenreinigung bis hin zum Austausch von defekten Komponenten wie etwa Bremsventilen oder Kühlern. Auch die gesetzlich vorgeschriebenen Hauptuntersuchungen, Abgas-

untersuchungen und Sicherheitsprüfungen gehören hier zum Programm. Bei größeren Unfall- oder Motorschäden kommen die Fürther Busse in die zentrale Buswerkstatt der VAG in Nürnberg-Schweinau, die Kapazität, Know-how und Ausrüstung für aufwändigere Reparaturen besitzt. ■



Dietmar Carol, einer der Fürther Werkstattmitarbeiter, hält die Busse fit.

# Investitionen in Sicherheit und Geschwindigkeit

## Gleis-Instandhaltung

**Für Sicherheit und Pünktlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs ist der Zustand der Gleise von entscheidender Bedeutung. Deshalb investiert die VAG in Instandhaltung und Erneuerung der Gleise jedes Jahr mehrere Millionen Euro.**

Straßenbahnen und U-Bahnen können nur so schnell fahren, wie es der Zustand der Gleise erlaubt. Rund 100 Mitarbeiter sorgen dafür, dass die Züge in der richtigen Spur fahren. Sie kontrollieren, reinigen, schleifen, schweißen und erneuern sowohl das 85 Kilometer lange Straßenbahnnetz, das im Besitz der VAG ist, wie auch das 80 Kilometer umfassende Schienennetz der U-Bahn. Für dessen Unterhalt ist das Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Pachtvertrages mit der Stadt Nürnberg zuständig.

„Wie oft ein Gleis repariert oder ausgetauscht werden muss, hängt von der Belastung ab, der es ausgesetzt ist“, erklärt Christoph Böhm, der sich als „Leiter Mechanische Anlagen“ für die Instandhaltung des Schienennetzes verantwortlich zeichnet.

Dabei spielt es eine große Rolle, ob die Strecke bergig oder eben, gerade oder kurvig ist; ob die Gleise im Freien verlaufen oder im Tunnel und schließlich auch, wie viele Linien die Gleise nutzen. In engen Kurven ist beispielsweise der seitliche Verschleiß sehr groß. „Bei guter Pflege hat ein Gleis aber eine Lebensdauer von 25 bis 30 Jahren“, sagt Christoph Böhm.

## Großbaumaßnahmen

Um die Beeinträchtigung für Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer möglichst gering zu halten, begannen die VAG in den 1990er-Jahren, ihre Baumaßnahmen an Wochenenden und in den Ferien zu bündeln. Seither hat sich die Bauzeit extrem reduziert, obwohl jedes Jahr drei bis vier Kilometer Straßenbahnschienen komplett erneuert werden. Darüber hinaus sind die Gleisbauer ständig auf der Strecke unterwegs, um Schienen, Fugen und Weichen zu kontrollieren und instand zu halten. Sämtliche Weichenantriebe werden



Ein außergewöhnlicher Anblick im U-Bahn-Netz: Im Februar und März schleift der Spenzog die Schienen.

einmal jährlich ausgebaut und einer Revision unterzogen. Auch die Reinigung der Rohrleitungen, die das Regenwasser aus den Schienen und Weichen ableiten, steht einmal im Jahr auf dem Programm. Besondere Aufmerksamkeit erfordern die Schottergleise, die mit Hilfe einer „Schotterstopfmaschine“

gepflegt werden. Einmal pro Jahr kommt im U-Bahn-Netz der „Spenzog“ zum Einsatz, der mit seinen 24 Schleifscheiben das ursprüngliche Schienenprofil wiederherstellt. Die Endkontrolle ist aber Handarbeit. Dafür ist viel Fingerspitzengefühl erforderlich, ebenso wie ein gutes Auge und jahrelange Erfahrung.

Für dieses Jahr plant die VAG rund neun Millionen Euro in Neubau und Unterhalt der Schienen zu investieren. Dabei ist 2007 laut Christoph Böhm ein „verhältnismäßig ruhiges Jahr“. Das liegt daran, dass bereits mehrere große Projekte in Vorbereitung sind, die 2007 in die Planfeststellungsphase gehen. ■

## Wirtschaftsfaktor Gleisbau

### Firmen profitieren

**Der öffentliche Nahverkehr ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Nürnberg und die Region. Rund neun Millionen Euro investiert die VAG 2007 alleine in den Gleisbau, wovon auch regionale Firmen profitieren.**

„Lange Zeit kam die nächstgelegene Baufirma aus München“, erinnert sich Projektingenieur Michael Harreiß. Inzwischen haben sich auch in Nordbayern wieder Unternehmen angesiedelt, die Gleisbauarbeiten übernehmen können. Daran hat die VAG als wichtiger Auftraggeber neben der Deutschen Bahn AG sicher einen Anteil.

Auch das Material stammt teilweise aus der Region: Schwelmen und Masten bezieht die VAG aus Neumarkt,

Baustoffe, wie z. B. Kammerfüllsteine, sogar von einem Unternehmen aus Röthenbach. Wichtig ist dabei die Qualität, Zuverlässigkeit und Preiswürdigkeit der Lieferanten. Mit Unternehmen wie Beco (Röthenbach a. d. Pegnitz) und Sedra (Wiesbaden) hat die VAG die Kammerfüllsteine und deren Einbau weiterentwickelt. Sie reduzieren in erheblichem Umfang die Übertragung von Körperschall von den Schienen auf die Umgebung. Die Straßenbahnen laufen damit ruhiger und leiser, der Verschleiß wird reduziert. Nach einigen Weiterentwicklungen können die Kammerfüllsteine sogar bei Feuchtigkeit eingebaut werden. Das trägt wiederum dazu bei, die Bauzeiten möglichst kurz zu halten. ■



Baustoffe, wie Kammerfüllsteine für Schienen, stammen aus der Region.

## Wo ein bisschen Geduld erforderlich ist

### Baumaßnahmen 2007

**Nicht nur eigene Baumaßnahmen, sondern auch die Baustellen anderer Träger behindern zeitweise den ÖPNV. Um die Auswirkungen auf Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer möglichst gering zu halten, ist die VAG dazu übergegangen, Baumaßnahmen zeitlich und räumlich zu bündeln und damit Beeinträchtigungen auf verschiedenen Abschnitten einer Linie zu vermeiden. Hier die wichtigsten Baumaßnahmen des Jahres 2007.**

Bereits seit 19. Februar sind die Bauarbeiten an der Erlenstegenstraße im Bereich der ehemaligen Ringbahnbrücke bis zur Wendeschleife in vollem Gange. Hier verlegt die VAG ab Ende Juni knapp einen Kilometer neue Gleise vom Plattersberg bis zur Endhaltestelle. Eingebettet ist diese Gleiserneuerung in eine Baumaßnahme der Stadt Nürnberg, in deren Zug die Straße begradigt und neu angelegt wird. Künftig wird es eine durchgehende Fahrspur neben der Straßenbahn geben, so dass sie nicht mehr so oft im Stau steht.

Noch bis 8. Dezember muss die Straßenbahnlinie 8 deshalb zum Stadtpark umgeleitet werden. Ab Rathenauplatz übernehmen Busse den Ersatzverkehr. Stadtauswärts



Nochmals knapp einen Kilometer neue Gleise für die Linie 8 in Erlenstegen.

bedienen sie alle Haltestellen der Linie 8 bis zur Endhaltestelle Erlenstegen. Eine Ersatzhaltestelle befindet sich am Beginn der Eichendorffstraße. Stadteinwärts fahren die Busse über die Eichendorffstraße und den Thumenberger Weg zur Sulzbacher Straße und bedienen dabei die Haltestellen Hubertusstraße, Spitalhof und Dresdener Straße. Die Haltestelle Plattersberg kann stadteinwärts nicht angefahren werden.

Bei der U1 gibt es zwei größere Baumaßnahmen: Zum einen der Schienentausch mit Gleisbetterneuerung zwischen Bauernfeindstraße und Messe, der für die Zeit der Sommerferien vom 27. Juli bis 9. September geplant ist. Durch den Betrieb auf nur einem Gleis wird sich die Taktzeit

der U-Bahn auf 13/14 bzw. 20 Minuten im Bereich Hasenbuck bis Langwasser erhöhen.

Ganz eingestellt wird der U-Bahn-Betrieb zwischen den Bahnhöfen Eberhardshof und Stadtgrenze während der Pfingstferien vom 26. Mai bis 10. Juni. Hier werden die Betonhöcker der Hochbahnbrücke saniert. Zwischen den Bahnhöfen Maximilianstraße/Eberhardshof und Fürth Hauptbahnhof richtet die VAG einen Ersatzverkehr mit Omnibussen ein. Auf den Busverkehr wird sich der Ausbau der Ortsdurchfahrt Stein (B14) auswirken. Voraussichtlich während der Sommerferien müssen die Omnibuslinien 63 und 64 geteilt und die Linie N7 über Oberasbach umgeleitet werden. ■

# Planung ist das A und O für reibungslosen Ablauf

## Gute Zusammenarbeit

Die Gleisbauer der VAG sind immer einen Schritt voraus. Nach während der aktuellen Baumaßnahmen laufen, beginnen bereits die Vorbereitungen für die nächste Saison.

Die lange Vorbereitungszeit ist notwendig, um alle an den Baumaßnahmen Beteiligten einzubinden. Die gute Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen bei der VAG, der Stadt Nürnberg und anderen Bauträgern ist für Christoph Böhm, Leiter Mechanische Anlagen der VAG, „das A und O“ für einen reibungslosen Ablauf der Baumaßnahmen.

## Frühe Planung

Bereits im Frühjahr stellt Christoph Böhm die Budgetplanung für das folgende Jahr auf. Bis zum Herbst hat sich aus den abstrakten Zahlen eine konkrete Liste aller Baumaßnahmen entwickelt. VAG-intern wird zunächst die Finanzierung geklärt und die betriebliche Seite geplant, wenn beispielsweise Omnibusse für den Ersatzverkehr eingesetzt werden müssen oder die U-Bahn auf einem bestimmten Streckenabschnitt nur einseitig fahren kann.

Haben die Bauvorhaben diese Hürde genommen, gehen sie in die Koordinierungsrunde. In diesem Gremium laufen sämtliche Bauvorhaben im öffentlichen Raum zusammen. Vertreter von Verkehrsaufsicht und -planung, Tiefbauamt, Polizei, Stadtentwässerung, Straßenbau und Ampelanlagen gewinnen hier die Übersicht über alle geplanten Projekte. In diesem Stadium kann es immer noch passieren, dass manche Bauvorhaben verschoben werden müssen, weil z. B. an gleicher Stelle bereits ein anderer Bauträger tätig ist. So erging es in diesem Jahr zwei Gleisbauprojekten der VAG. In der Bucher Straße/Juwelenstraße und der Johannisstraße wollte die VAG 2007 insgesamt rund 900 Meter Straßenbahngleise erneuern, musste diese Vorhaben jedoch wegen anderer Bauarbeiten im Umfeld verschieben.

## Instruktionsverfahren

Im nächsten Schritt folgt das sogenannte Instruktionsverfahren, das dazu dient, alle Spartenträger zu informieren. Etwa 20 Empfänger, von der N-ERGIE über die Telekom bis hin



Bernd Distler, Horst Spiegel, Ralf Knode, Jürgen Binöder, Olaf Gruhn, Florian Gräf und Michael Harreß (v. l.).

zur Feuerwehr, erhalten dadurch die Chance, sich möglicherweise mit eigenen Baumaßnahmen anzuschließen. „Damit bei den Bauarbeiten keine bereits vorhandenen Kabel oder Rohre beschädigt werden, stellen uns die betroffenen Unternehmen Bestandspläne zur Verfügung“, erklärt Florian Gräf vom Geschäftsbereich Fahrgew der VAG.

Zwischen Planung und Bauausführung liegt eine arbeitsreiche Zeit, in

der von den Projektteams der VAG sämtliche Details auszuarbeiten sind, z. B. Umleitungsrouten erstellt oder Ersatzhaltestellen eingepplant werden. Vor Ort wird der Bestand aufgemessen, werden Ausführungspläne erstellt und es folgt die Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten. In die Bauzeit möglichst kurz zu halten, bereiten VAG-Mitarbeiter im Betriebsbahnhof so viel wie möglich vor. Bereits hier werden beispielsweise die

Schienen gebogen und auf Schwellen montiert, so dass sie vor Ort „nur“ noch eingesetzt werden müssen. Die Projektgenieure der VAG koordinieren dabei nicht nur die eigenen Mitarbeiter, sondern sämtliche am Bau beteiligten Firmen. Dennoch kann es trotz bester Planung passieren, dass Unvorhergesehenes die Arbeit behindert, wie z. B. der Fund einer Fliegerbombe aus dem Zweiten Weltkrieg. ■

## Des hob i fei ned gwusst

### Info über Baustellen

Die VAG unternimmt viel, um Anwohner und Fahrgäste über Fahrplanänderungen zu informieren, die sich durch Baumaßnahmen ergeben können.

Wenn eine oder mehrere Haltestellen nicht angefahren werden können, erfahren das die Fahrgäste bereits vorab durch Radio, Zeitung oder Lokalfernsehen. Hier erhalten sie auch Tipps, wie sie ihr Ziel dennoch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können. Basis hierfür sind Pressemeldungen der VAG.

An den betroffenen Haltestellen befinden sich Schilder mit Hinweisen auf Ersatzverkehr und Sonderfahrpläne. Bei größeren Baumaßnahmen

informiert die VAG Anwohner und Fahrgäste direkt im Voraus über das Vorhaben und die Auswirkungen auf den ÖPNV. Je nach Größe der Baustelle gibt es Informationsveranstaltungen vor Ort für die Anwohner, immer aber gedruckte Informationen für Anwohner und Fahrgäste.

Bei stark frequentierten Haltestellen ist zu den Hauptverkehrszeiten Servicepersonal der VAG vor Ort. Aktuelle Informationen gibt das dynamische Fahrgastinformationssystem an manchen Haltestellen.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter [www.vag.de](http://www.vag.de) oder unter der Nummer des Servicetelefon 09 11 / 2 83-46 46. ■



Gezielte Informationen zeigen VAG-Kunden immer, wo es wann lang geht.

## Vorbild bei Behindertenfreundlichkeit

### Bequemer Einstieg

In Sachen barrierefreie Mobilität hat der öffentliche Nahverkehr in Nürnberg Vorbildfunktion. Fast alle Haltestellen sind inzwischen behindertenfreundlich.

„Im Rahmen der Umbaumaßnahmen an Straßenbahnhaltestellen haben wir rund drei Viertel aller Haltestellen bereits barrierearm gestaltet“, berichtet Michael Sperk vom Geschäftsbereich Fahrgew der VAG. 13 weitere Richtungshaltestellen werden noch in diesem Jahr mit Blindenleitstreifen ausgestattet und, wenn möglich, so angehoht, dass der Einstieg in die Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Kunden leicht ist. Zwei weitere folgen dann 2008. Insgesamt investiert die VAG 2007 rund 1,5 Millionen Euro in den barrierearmen Umbau der Haltestellen. 80 Prozent der Kosten erhält das Verkehrsunternehmen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der bayerischen ÖPNV-Förderung als Zuschuss zurück.

„Ein Großteil der Haltestellenumbauten wurde im Zuge von Gleisbauarbeiten durchgeführt“, erklärt Sperk weiter, „so können wir Synergieeffekte, wie gemeinschaftlichen



Michael Sperk misst nach: Das Einsteigen ist jetzt bequem möglich.

Schienerersatzverkehr, nutzen.“ Im Interesse aller Fahrgäste versucht die VAG in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Verbänden immer die beste Lösung zu finden. An manchen Haltestellen muss man allerdings Kompromisse eingehen, da sich der ÖPNV mit seinen baulichen und betrieblichen Einrichtungen den Eigenarten der städtischen Bebauung anpassen muss. An der Wendeschleife in der Erlenstegenstraße ist beispielsweise das Anheben des Bahnsteigs technisch nicht machbar. „Wenn wir den Bahnsteig anheben würden, hätten wir einen so großen Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug, dass ein bequemes Zu-

steigen in die Straßenbahn nicht mehr möglich wäre. Hier stellt das Anheben der Haltestelle folglich keine Verbesserung dar“, macht Michael Sperk deutlich.

Auch die Fahrzeuge der VAG wurden in den letzten Jahren den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen angepasst. Auf den Straßenbahnlinien fahren mittlerweile Niederflerfahrzeuge, die im Innenraum größere Freiflächen für Rollstuhlfahrer bieten und nicht mehr durch Stufen unterteilt sind. Haltewunsch-Tasten in Kontrastfarben und verbesserte Außenanzeigen sorgen dafür, dass sich auch sehbehinderte Fahrgäste besser zurechtfinden. ■

# Premieren im Nürnberger Staatstheater

## Glanzvolle Auftritte

Das Staatstheater Nürnberg bietet seinem Publikum in diesem Frühjahr wieder ein abwechslungsreiches Programm mit vielen Höhepunkten an. Und das Schöne: Jede Eintrittskarte berechtigt zur freien Hin- und Rückfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ob die Veranstaltung nun im Schauspiel- oder Opernhaus am Richard-Wagner-Platz oder die Philharmonischen Konzerte in der Meistersingerhalle stattfinden.

So hat beispielsweise am 14. April „Dantons Tod“ von Georg Büchner im Schauspielhaus Premiere, inszeniert von Georg Schmiedleitner. Es spielt zur Zeit der Französischen Revolution, verkündet diese allerdings nicht, sondern betrachtet sie durchaus kritisch. „Der Revisor“ von Nicolai Gogol feiert am 16. Juni Premiere. Die Regie hat Cornelia Crombholtz. Gogols Komödie beschreibt die Folgen von Korruption, Unfähigkeit und Postenschacherei. Eine Verwechslungskomödie, die sich durch scharfe Satire und bitterbösen Humor auszeichnet. Auch Musikrevue kommen in Nürnberg auf ihre Kosten. In der Meister-



Chefdirigent Christoph Prick wird im Mai mit den Philharmonikern Werke von Johannes Brahms erklingen lassen.

singerhalle erleben Sie unter anderem am 16. März im Rahmen der Philharmonischen Konzerte Werke von Joseph Haydn, Alfred Schnittke und Dimitri Schostakowitsch. Am Freitag, 27. April gibt es in der gleichen Konzerthalle Musik von Maurice Ravel, Wolfgang Amadeus Mozart und Igor Strawinsky. Ein weiterer Tipp ist der 25. Mai, wenn unter der Lei-

tung des Nürnberger Chefdirigenten, Christoph Prick, Werke von Johannes Brahms geboten werden. Der Opernfan genießt im Opernhaus am 31. März die Premiere der Oper „Faust“ von Charles Gounod, dem Johann Wolfgang von Goethes gleichnamige Tragödie zugrunde liegt. Am 18. Mai hat das Musical „On the Town“ von Leonard Bernstein

Premiere, ein Gastspiel der Bayerischen Theaterakademie München. Hier präsentieren sich junge talentierte Nachwuchskünstler. Ein weiterer Höhepunkt ist auch die Premiere „Der Barbier von Sevilla“ von Gioacchino Rossini am 16. Juni 2007. Die Komische Oper in zwei Akten garantiert beste Unterhaltung rund um die Themen Liebe und Intrige. ■

## Das KombiTicket

Das Staatstheater Nürnberg ist einer der ältesten KombiTicket-Partner des VGN. Und so gilt die KombiTicket Regelung für Besuche des Nürnberger Schauspiel- und Opernhauses am Richard-Wagner-Platz oder bei Konzerten in der Meistersingerhalle. Mit der Eintrittskarte können Theater- und Musikfreunde am betreffenden Tag kostenlos Busse und Bahnen im gesamten VGN-Verband für den Hin- und Rückweg nutzen. Die Spielstätten am Richard-Wagner-Platz erreichen sie mit der U2, U-Bahn/Opferhaus. An der Meistersingerhalle halten die Bahnen der Straßenbahnlinie 9 und die Busse der Linie 36. Die KombiTicket-Regelung gilt auch für andere Veranstaltungen, in der Tafelhalle, der Ruine der Katharinenkirche, für das Theater Pflütze, das Theater der Puppen im alten Kall, das Gostner Hoftheater und das Theater Muffmütz. Auch Spiele des 1. FCN oder der Ice-Tigers in der Arena sind mit KombiTicket zu erreichen. Weitere KombiTicketPartner aus Nürnberg, Fürth und Erlangen sowie der Region findet man unter [www.vgn.de](http://www.vgn.de). ■

## Straßenbahncafé im Schulhof

### Umbau durch Schüler

Normalerweise würde er auf dem Schrottplatz stehen. Doch auf Initiative von Eltern, Schülern und Lehrern befindet er sich auf dem Schulhof des Nürnberger Melanchthon-Gymnasiums: Ein Straßenbahnwagen, der in der Zeit zwischen 1962 bis 1966 gebaut wurde und bis ins Jahr 2000 hinein das Stadtbild geprägt hat. Unter der Regie des am Melanchthongymnasiums Lehrenden Künstlers Thomas May wird bis April der Wagen, der bislang nur sporadisch genutzt wurde, mit dem Schülern zu einem Café umgebaut. Dann soll es dort neben dem Pausenaufenthalt auch Theater- und Leseprojekte geben. „Ein Kommunikationsmittelpunkt

eben“, meint Schulleiter Otto Beyerslein. „Die Schüler nehmen die Aufgabe mit Feuereifer an.“ Die sind von ihrem Projekt sehr angetan: „Eine coole Sache“ und „eine Ehre, als einzige Schule in Nürnberg, einen Straßenbahnwagen im Schulhof zu haben“. Die VAG war von der Idee der Schüler angetan und hat 2004 nicht nur den Wagen gespendet, sondern den Transport in den Schulhof übernommen. Ein Wettbewerb zwischen einer 10. und 11. Klasse wurde ausgeschrieben und eine Jury aus Eltern, Rektorat und dem Müller-Verlag als Sponsor gab einer farbenfrohen Außengestaltung den Zuschlag. „Ganz einfach, weil das gut ist für den grauen Schulhof“, so Thomas May. ■



Bunt und einladend: Eine alte Straßenbahn kommt zu neuen Ehren.

## Erstes Highlight der Open-Air-Saison

### Rock im Park

Fans in ganz Deutschland haben sich den Termin in ihrem Kalender längst fett markiert: Am ersten Juni-Wochenende eröffnet Nürnberg mit Rock im Park die europäische Festivalsaison 2007. Die Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel ist im Preis aller Drei-Tages-Tickets bereits enthalten.

Rund 80 Bands sind dieses Jahr bei Süddeutschlands populärstem Open-Air-Festival dabei. Die Liste der Namen liest sich wieder wie das Who's who der zeitgenössischen Szene. Neben Giganten wie Linkin Park und den wiederauferstehenden Smashing Pumpkins treten auf drei Bühnen zahlreiche weitere Spitzenbands des Modern und Alternative Rock auf, darunter Muse, Billy Talent, Mando Diao, die Dave Matthews Band, Evanescence, The Hives, Slayer, Korn und die Arctic Monkeys. Vielseitigkeit ist wieder Trumpf, und mit den Beatstacks, Wir sind Helden, Jan Delay & Disko No. 1 sowie Mia werden auch überragende deutsche Vertreter des Modern Rock Genres ihren Fans kräftig einheizen. Das Musikmarathon hat mit dem Zeppelfeld und den daran angren-



Nürnberg rockt: Anfang Juni wird es auf dem Zeppelfeld heiß hergehen.

zenden Flächen sowie der Arena 2007 erstmals einen einheitlichen Veranstaltungsbereich und wird so zum Open Air der kurzen Wege. Mehrfache Kartenkontrollen gehören der Vergangenheit an. Es gilt zum dritten Mal in Folge die VGN-KombiTicket-Regelung, ebenso wie übrigens für das Fußball-Länderspiel Deutschland gegen San Marino am Samstag desselben Wochenendes. Für Rock im Park bedeutet dies: Die Tickets beinhalten die Berechtigung, alle Busse und Bahnen des öffentlichen Nahverkehrs im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg von Freitag bis Sonntag kostenlos zur Hin- und Rückfahrt zum Veranstaltungsgelände zu nutzen. Die VAG

wird gezielt Sonderverkehre einsetzen, um alle Rock- und Fußballfans schnell und sicher zum Zeppelfeld bzw. zum Frankenstadion zu bringen. Wer aus Nürnberg oder aus der näheren Umgebung kommt (die Postleitzahl muss mit 90 beginnen) und lieber daheim als auf dem Festivals Gelände übernachtet, kann beim Ticketkauf heuer übrigens erstmals fünf Euro sparen. Das sogenannte „Ticket 2“ für 108,50 Euro enthält keine Berechtigung zum Parken und Campen, dafür wird dann aber auch kein Müllpfand erhoben. Die Tickets sind online unter [www.rock-im-park.de](http://www.rock-im-park.de) oder in den Vorverkaufsstellen in Nürnberg, Erlangen und Fürth erhältlich. ■

# Goldene Früchte mitten in der Großstadt

## Hesperidengärten

Wo kann man mitten in der Großstadt den Trubel und den Lärm vergessen? Der Fotograf Herbert Liedel muss da nicht lange überlegen. „Mein kleines Paradies sind die Hesperidengärten in der Johannisstraße“, sagt der 57-Jährige, der schon über 40 großformatige Bildbände über Nürnberg und Franken veröffentlicht hat.

In Nürnberg sind nur wenige der Barockgärten erhalten geblieben, die reiche Kaufleute im 17. und 18. Jahrhundert nach dem Vorbild der prachtvollen Lustgärten der Adelligen errichten ließen. Öffentlich zugänglich sind die Gartenanlagen in der Johannisstraße 13 und 47. Von den Hallstellen Hallerstraße und Hallertor der Straßen-

bahnlinie 6 sind es nur ein paar Schritte, um in diese ganz andere Welt abzutauchen.

Die schmalen und lang gezogenen Gärten zieren eine Reihe von barocken Steinskulpturen. Sie heißen „Die Tugend“ oder „Das Laster“, stellen aber auch Götter wie Athene, Apollo und Diana dar. Die Putten an einem der Wasserbecken versinnbildlichen die vier Jahreszeiten, an einem anderen sind es die Kontinente, dann ist es wieder Amor. Die Kieswege sind begrenzt von niedrigen Buchsbaumhecken, dazwischen eine sehenswerte Sonnenuhr sowie Rodelle mit Obstbäumen und – wenn der letzte Frost vorbei ist – Pflanzkübel mit Zitronenbäumchen.

Früchte sind auch indirekt Namensgeber der Gärten. In der griechischen Mythologie wuchs im Garten des Hesperos ein Baum, der goldene Äpfel trug. Die Töchter des Gottes mussten die goldenen Früchte vor Herakles bewachen, der sie rauben wollte, um seine Schuld zu sühnen. Diese Töchter, wunderschöne Nymphen, wurden die Hesperiden genannt.

Nicht nur der Bogen, der sich von der griechischen Mythologie zum Nürnberger Barock spannt, fasziniert den Fotografen Herbert Liedel. „Im



Herbert Liedel sucht einzigartige Stimmungen und bannit ihren Reiz wie hier in den Hesperidengärten.



Der Fotograf Herbert Liedel.

Frühjahr blühen die Apfelbäume, im Sommer werfen die Hecken ihre Schatten, im Herbst verfärbt sich der wilde Wein und im Winter ziehen manchmal Schneehäubchen die Steinfiguren. Das ganze Jahr über haben die Gärten ihren Reiz.“ Zig Mal zieht es Liedel pro Jahr in die Hesperidengärten, weniger zum Lustwandeln als zum Fotografieren – und immer wieder entdeckt er neue Motive und Stimmungen.

Einst hatte der 57-jährige, gebürtige Nürnberger Sozialwissenschaftler studiert. Doch schon während des Studiums entdeckte er seine Liebe zur Fotografie. Zunächst war es nur die Sport-, dann kam die Landschaftsfotografie hinzu. 1981 erschien sein erster Fotoband über den alten Ludwigskanal. Weitere Bücher und auch zahlreiche Filme sollten folgen. Zuletzt wandelte Liedel auf den Spuren von Albrecht Dü-

rer nach Italien. Seinen Traum, mit einer seiner Fotografien im Museum of Modern Art in New York vertreten zu sein, hat sich zwar noch nicht erfüllt, doch in Franken ist Liedel, was die Fotografie angeht, längst eine Institution. Dort kennt er sich bestens aus und erweitert gleich seinen persönlichen Tipp: „Wer ein bisschen Zeit mitbringt, sollte unbedingt noch über den nahe gelegenen Johannisfriedhof schlendern.“ ■

# Frühlingsaktionen im Straßenbahndepot

## Themenfahrten

Das historische Straßenbahndepot St. Peter hat im Frühjahr seinen Besuchern wieder viel zu bieten.

Zusätzlich zu den beliebten Straßenbahn-Rundfahrten der Burgringlinie 15, die immer am ersten Wochenende im Monat, zwischen 10.30 Uhr und 16.30 Uhr ab Hauptbahnhof angeboten werden, gibt es sonntags ab 14.00 Uhr Erkundungsfahrten mit wechselnden Zielen. Ausgangspunkt ist hier das Historische Straßenbahndepot St. Peter. Mit historischen Bussen oder teilweise auch mit der Straßenbahn werden

auf einer rund 90-minütigen Themenfahrt unter fachkundiger Leitung geschichtsträchtige und landschaftlich reizvolle Orte in Nürnberg und im Umland besucht.

Am 8. April geht es mit der Straßenbahnlinie 8 vom Platnersberg über die ehemaligen Faunwerke in Wöhrd, die Siemens-Schuckert-Werke bis zum Rangierbahnhof und Südfriedhof. Hier erfahren Sie etwas über die Geschichte dieser Linie und entdecken die Sehenswürdigkeiten beiderseits der Strecke.

Der Stadtteil Schnielging steht am 6. Mai auf dem Programm: Neben

den ehemaligen Mühlen gab es hier drei Herrensitze aber auch Industriebetriebe. Die Fahrt führt weiter entlang am jüdischen Friedhof sowie am Westfriedhof, dem zweitgrößten Friedhof in Nürnberg.

Ziel der Tour am 3. Juni ist Langwasser. Vom ehemaligen Gefechtschießplatz geht die Route über das Wanderarbeiterlager, die Lager der Hitler Jugend und der SA, das Flüchtlingslager sowie das Gelände des ehemaligen Kriegsgefangenenlagers, des Valka-Lagers, das Esten und Letten, die hier lebten, nach einer kleinen Stadt ihrer Heimat benannt. Bei jeder Themenfahrt gibt es einen kleinen Imbiss, der im Fahrpreis von 5 Euro enthalten ist. Reservierungen unter Telefon 0911/283-4654 oder 0911/283-4665 sind nötig.

Vergessen sollte man aber nicht, sich auch in der Halle des Straßenbahndepots umzusehen. Dort entdeckt man die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Nürnberg in historischen Straßenbahnen und dem Spiel mit der Modellbahn. Danach kann man sich im Straßboah-Café entspannen. ■

## Schnelle Verbindung

Wer von Nürnberg aus einen Ausflug zum Rothsee machen möchte, der erreicht auf der Regionalbahnstrecke R9 vom Nürnberger Hauptbahnhof aus den neuen Bahnhof Allersberg (Rothsee) in nur 15 Minuten.

Von dort gelangt man mit der Buslinie 608 Allersberg – Roth und der Linie 633 Allersberg – Hilpoltstein – Heideck nach kurzer Fahrt an den

Rothsee. Fahrgäste aus dem Nürnberger Süden erreichen den Allersberger Bahnhof mit der Buslinie 651 von Nürnberg-Frankenstraße aus über Kornburg/Schwand. Für die Fahrt ab Nürnberg Hauptbahnhof gilt die Tarifstufe 6+T, die Einzelfahrt kostet für Erwachsene 5,20 Euro. Bei Familien rechnet sich das Tages-Ticket Plus für 11,60 Euro. Informationen unter: www.vgn.de. ■

## Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Wir wünschen Ihnen viel Glück und bedanken uns beim Staatstheater Nürnberg, den Straßenbahnfreunden und dem VGN für die folgenden Gewinne: 5 signierte Fotobücher „Nürnberg erleben“ von Herbert Liedel, 1 x 2 Teilnahmekarten für Themenfahrten der Straßenbahnfreunde, 4 x 2 Karten für Oper, Schauspiel, Tanztheater oder Konzert, 2 TagesTicket Plus. Bitte beantworten Sie uns folgende Frage: **Wie lang ist das Straßenbahnschiennetz in Nürnberg?**

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: 19. März 2007. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■



Straßenbahngeschichte im Puppenhausformat im Depot St. Peter.

## Immer aktuell über den nächsten Anschluss informiert

### Wartezeit im Blick

An immer mehr Haltestellen in Nürnberg, Fürth und Erlangen sieht der Fahrgast inzwischen jederzeit genau die Wartezeit bis zur Abfahrt seiner Straßenbahn oder seines Busses. Voraussichtlich bis Ende Juni wird die VAG an 33 Knotenpunkten 109 elektronische Anzeigen, sogenannte „dynamische Fahrgastinformationsanlagen“, installiert haben. Die ersten 21 Anzeigen am Hauptbahnhof und Plärrer, am Doku-Zentrum und Dutzendteich informiert bereits die Gäste der Fußball-WM über die Ankunftszeiten. Inzwischen sind in Nürnberg weitere 31 Anzeigen an den acht viel genutzten Haltestellen und Umsteigepunkten Frankenstraße, Röthenbach, Thon, Langwasser Mitte, Maximilianstraße, Rathenauplatz, Nordostbahnhof und Gustav-Adolf-Straße in Betrieb. In Fürth sind bis Ende März alle Anzei-



Die Informationen über Wartezeiten und Linien sind durch starke Kontraste auch für Sehbehinderte gut lesbar.

gen am Hauptbahnhof, Rathaus sowie am Klinikum installiert. Ihre Informationen erhalten die Anlagen drahtlos und kostensparend vom Betriebsleitsystem der VAG-

Leitstelle, die dafür die digitale Rundfunkfrequenz lokaler Sender nutzt. Nur die Voranzeigen in den U-Bahnhöfen mussten verkabelt werden. Neben den Wartezeiten in Minuten

werden auch wichtige Verkehrsinfos oder Störungen gemeldet. Blinde und Sehbehinderte können sich die Informationen auf Knopfdruck ansagen lassen. ■

### Pause gestattet

Wussten Sie's? Einzelfahrerscheine und Streifenkarten erlauben es, die Fahrt beliebig oft zu unterbrechen. So können Sie beispielsweise auf dem Weg zu Ihrem Ziel Behördengänge erledigen, Besorgungen machen oder sogar schnell einen Kaffee trinken. Allerdings dürfen die Unterbrechungen nicht dazu führen, dass ein bestimmter Zeitraum überschritten wird. Bei einem Fahrtausweis der Preisstufe 2 muss die Fahrt bis zu Ihrem Ziel auf aufgedruckter Tagesangabe und Uhrzeit nach 90 Minuten beendet sein, bei Kurzstrecken (Preisstufe K) nach 60 Minuten. Fahrten der Preisstufen 3 bis 5 dürfen mit Unterbrechungen drei, solche der Preisstufe 6 sogar vier Stunden dauern. Auch Umsteigen ist während der Gültigkeitsdauer beliebig oft möglich. Rück- oder Rundfahrten, auch wenn sie im Zeitrahmen liegen, sind allerdings grundsätzlich nicht gestattet. ■

## Neue Strecken für die Straßenbahn

### Planungsbeginn

**Grünes Licht vom Verkehrsabschluss des Nürnberger Stadtraums. Die konkreten Planungen für die Straßenbahn durch die nördliche Pillenreuther Straße und die Straßenbahnverlängerung von Thon Richtung Buch/Am Wegfeld können beginnen.**

„Das war ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, ist aber noch keine Bauteilentscheidung“, betont John Borchers, Leiter der Angebotsplanung der VAG. Das Planfeststellungsverfahren für die beiden Straßenbahnstrecken wird nun rund 15 Monate dauern, erst dann wird über den Bau entschieden.

Mit Eröffnung der U-Bahn-Linie U3 zum Friedrich-Ebert-Platz voraussichtlich Ende 2010 sollen die beiden neuen Straßenbahnstrecken in Betrieb sein. Dann wird der Nordast der Linie 9 gekappt, und es würden mit den Linien 5, 7 und 9 drei Straßenbahnlinien am Hauptbahnhof

enden. Wendemöglichkeiten gibt es hier jedoch maximal für zwei Linien. Die Strecke durch die Pillenreuther Straße zwischen Hauptbahnhof und Wölkernstraße könnte die nötige Entlastung bieten. Die Verlängerung der Straßenbahn über Thon hinaus Richtung Buch/Am Wegfeld würde zahlreichen Fahrgästen aus nördlicher Richtung ein zweimaliges Umsteigen vom Bus in die Straßenbahn in Thon und am Friedrich-Ebert-Platz

von der Straßenbahn in die U-Bahn ersparen. Zudem ergibt sich damit die Möglichkeit direkter Busverbindungen zwischen Erlangen und dem Flughafen.

Wolfgang Baumann, Bau- und Planungsreferent der Stadt, spricht von einer „verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Netzergänzung“. Der öffentliche Personennahverkehr würde damit noch attraktiver werden. Ganz danach sieht es nun aus. ■



Der Hauptbahnhof bietet momentan zwei Linien Wendemöglichkeiten.

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

### Leserpost

#### DI VAU – AH – GEH

Es fährt ganz gwies bequem und schee a jeder mid der „VAU – AH – GEH“!  
Und du erreichts den glensdn Ord fei ohne Umweche sofort. Schee, dassd aa nachds konnsd foahrn; blouß mou di Fassung iech du woahrn;  
Wall, den Noama „Neidleina“, den find ich fei zu neigraln!  
Hossd an der Ambl du falsch dickd, homms dier den Führerschein glei zwickd.  
Vier Wochn, des iss fei ned schee, was sachd derzou die „VAU – AH – GEH“?

Wer su fei an sein Hobbschoard, der kaffsdi hald a Mobbi – Card! Du fährsd du unbeschwerd und heider bis no nach Ferrd – und nu vill weider.

Du schweßsd fast wä der Ikarus dah in su ann scheena Bus. Genießd es voll ass Herzgrunds; schdeigtst um dann in den Undergrund.

Dodd gibbds ka Ambl und ka Greizung und es brauchd ned amoal a Heizung.

Di Bünglichkeid iss biogrammiert; der Mieding baßd – unkombliziert.

Drum fährsd ganz gwies bequem und schee aa du schdeeds mid der „VAU – AH – GEH“!

Und du erreichts den glensdn Ord ohne Umweche – soford!

Dieses Mundartgedicht wurde uns von Klaus Ruppert zugeschiedt. Es zeigt, dass man vier Wochen Zwangsverpflichtung zu öffentlichen Verkehrsmitteln sehr genießen kann. Sein aktueller Gedichtband nennt sich „Zeich und Woar“.

### Impressum

**Herausgeber:**  
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Nürnberg

**Verantwortlich/Redaktion:**  
VAG Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:  
Horst Gautier, Elisabeth Setzinger (CVd)

**Redaktionsbeirat:**  
VAG Marketing: Hermann Klotzner  
Koordination: Karin Müller

**Redaktionelle Mitarbeiter:**  
Gerd Fürstenberger, Barbara Lohs,  
Marc de Vries, Petrator, Bernd Siegler

**Fotos:** Claus Felix, Dieter Kachelrieß, Peter Roggenhahn, Herbert Liedl, Andreas Neuer, Staatstheater Nürnberg Ludwig Olah, Argo Konzerte GmbH, Fa. Stadler

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

**Layout/Produktion:**  
Schulze, Walther und Zahel  
Werbeagentur GmbH, Nürnberg

**Auflage:** 60 000 Exemplare – gedruckt auf fast holzfreiem Papier

**Redaktionschluss:** 19. Februar 2007  
**Erscheinungstermin:** 5. März 2007  
© 2007 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg