

Auch nachts sicher nach Hause

15 Jahre NightLiner

Wenn die Nacht in Nürnberg lang wird, ist mit den NightLinern der Heimweg selbst in den frühen Morgenstunden gesichert. Und das seit 15 Jahren.

Der Startschuss für die NightLiner fiel am 31. Januar 1998 am Nürnberger Hauptbahnhof. Mit zwölf Linien ging die VAG an den Start. Heute sind es mehr als doppelt so viele, mit denen die NightLiner weit über 500 Haltestellen bedienen. Noch immer starten die Busse an den Wochenenden und in den Nächten vor Feiertagen und an ausgewählten Tagen wie dem Rosenmontag im Stundentakt. 14 von ihnen fahren am Nürnberger Hauptbahnhof zur vollen Stunde los, und zwar zwischen 1.00 und 4.00 Uhr. Die Zahl der Nutzer stieg von Anfangs gut 3.000 Fahrgästen pro Wochenende auf über 8.000 auf den inzwischen 26 Linien, die die VAG und ihre Partner betreiben. An manchem Wochenende sind es über 10.000 Fahrgäste. „Das ist eine eindrucksvolle Erfolgsgeschichte, die die kühnsten Erwartungen unserer



Werbung in eigener Sache: ein neuer Auftritt für einige der NightLiner-Busse.

Planer übertroffen hat“, lautet das Fazit des Vorstandsvorsitzenden der VAG, Josef Hasler.

Basis des Erfolgs: Soweit möglich fahren die NightLiner die großen Veranstaltungsorte des Nürnberger Nachtlebens an. So überrascht es auch nicht, dass sie zu fast zwei Drit-

teln von Nachtschwärmern unter 30 Jahren genutzt werden. Aber auch Fahrgäste, die sehr frühe Züge und Flüge erreichen müssen, haben die Linien für sich entdeckt.

15 Jahre NightLiner sind für die VAG Anlass, die Werbung aufzufrischen und erneut mit einprägsamen Sprü-

chen auf die Vorzüge der NightLiner aufmerksam zu machen. So sollen auch neue Fahrgäste für die Nachtbusse gewonnen werden. Übrigens: Zum Geburtstag gibt es NightLiner-15 Jahre NightLiner sind für die VAG Anlass, die Werbung aufzufrischen und erneut mit einprägsamen Sprü-

Topthema

Hinter den Kulissen S. 4

Damit alle Busse und Bahnen der VAG pünktlich einsatzbereit sind und die hohen Sicherheitsstandards für Fahrzeuge, aber auch für die Bauwerke der U-Bahn einschließlich ihrer Stromversorgung jederzeit eingehalten werden, arbeiten tagtäglich viele VAG-Mitarbeiter hinter den Kulissen des Fahrbetriebs. Kaum ein Fahrgast ahnt, wie viele Räder ineinandergreifen müssen, damit alles rund läuft und alle sicher und pünktlich ankommen.

Inhalt

Bericht

Nachhaltig ist mehr als grün S. 2
Neue Broschüre

Das Anliegen: S. 2
Mobilität für alle
Gustav Doubrava

Reportage

Gelassen bleiben auch im größten Trübel S. 3
Im Schulverkehr

Türen schließen auf Knopfdruck S. 3
Im U-Bahn-Verkehr

Unterhaltung

Alles in Blau, aber immer wieder anders S. 6
Team für eine Nacht

Meistersinger im Wettstreit S. 6
Nürnberg und Wagner

Freizeit

Botschaften aus dem Tal der Könige S. 7
Museumsbesuch

Ferien Spaß für Kinder S. 7
Freizeittipps

Service

Baustellen im Frühjahr und Frühlommer S. 8
Instandhaltung

Die Maus fragt nach S. 8
Automatische U-Bahn

Zu 99 Prozent pünktlich

Automatische U-Bahn

Was die Pünktlichkeit angeht, war 2012 das bisher beste Jahr der automatischen U-Bahn. Über 99 Prozent aller Züge auf U2 und U3 waren pünktlich.

Um diesen Wert zu ermitteln, misst die VAG alle Abweichungen vom Soll-Fahrplan jedes Zuges an jedem U-Bahnhof. Das Ergebnis für die U2 und U3 ist überaus erfreulich. Denn eines ist klar: „Störungen, die zu Verzögerungen führen, lassen sich zwar mindern, aber niemals ganz vermeiden“, erklärt Andreas May, der bis Ende 2012 Projektleiter für die automatische U-Bahn war.

Dass die automatische U-Bahn 2012 so ein gutes Ergebnis einfuhr, liegt auch daran, dass einige „Kinderkrankheiten“ der ersten Jahre beseitigt worden sind. Ein Beispiel hierfür: die Schiebetritte an den Türen. Sorgen sie Anfang 2010 zum Teil mehrmals täglich für Verzögerungen, kommt das mittlerweile nur noch zwei- bis dreimal im Monat vor.



Die U-Bahn ist fast immer pünktlich.

Sollen U2 und U3 noch pünktlicher werden, können die Fahrgäste dazu selbst einen großen Beitrag leisten. „Das Türschließeignal beachten, sich nicht noch schnell durch bereits zulaufende Türen zwingen, zum Einsteigen alle Türen des Zuges benutzen und erst alle aussteigen lassen, bevor man selbst einsteigt. Wenn sich alle daran halten, gibt es weniger Verzögerungen und noch mehr Bahnen sind pünktlich unterwegs“, erklärt Andreas May. ■

Erfolgreiche Empfehlung

Prämie für JahresAbo

Zum 30. Geburtstag des JahresAbos hat sich die VAG bei ihren Kunden bedankt: Wer bis 1. März ein JahresAbo abgeschlossen oder einen Neukunden gewonnen hat, erhielt einen 30-Euro-Gutschein.

Für Christina K. kam die Aktion gerade richtig. Die langjährige VAG-Kundin, die regelmäßig zwischen Fürth und Nürnberg pendelt, wollte nach ihrer Elternzeit wieder ein JahresAbo abschließen. „Ich habe das Plakat

gesehen und per Facebook meine Freunde gefragt, wer mich werben will“, berichtet sie. Eine Kollegin aus der Arztpraxis, in der sie arbeitet, hat sofort zugesagt. Unter den Prämien hat Christina K. den dm-Gutschein gewählt, den sie für ihre zwei kleinen Kinder gut brauchen kann. So wie Christina K. haben viele VAG-Kunden die Gelegenheit wahrgenommen und eine attraktive Prämie für ihr JahresAbo erhalten. Die VAG-Aktion war ein voller Erfolg. ■



Christina K. freut sich über die Prämie der VAG-Kundenaktion.

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,
immer mehr Menschen nutzen Busse und Bahnen. 2012 hat der ÖPNV in Deutschland laut Statistischem Bundesamt wieder Fahrgäste hinzugewonnen, auch in Nürnberg. Damit wir als Verkehrsbetrieb unseren Kunden die gewohnte Qualität weiterhin zu einem angemessenen Preis bieten können, müssen Bund, Länder und Kommunen einen Beitrag leisten. Das bis 2019 geltende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz liefert dafür bisher die Grundlage. Lange herrschte Ungewissheit über die künftige Finanzierung des kommunalen Verkehrs. Inzwischen haben sich alle Parteien für eine zügige Anschlussregelung ausgesprochen. Das ist ein wichtiger Meilenstein – aber noch lange nicht das erwünschte Ziel. Die Zeit drängt. Da Nahverkehrsplanungen einige Jahre Vorlauf benötigen, ist 2019 für uns bereits sehr nahe. Wir wissen aber noch nicht, womit wir in Zukunft rechnen können. Je länger die politischen Entscheider zögern, desto schlimmer sind die Auswirkungen auf den kommunalen Verkehr und die Qualität des ÖPNV-Angebots.



Eine große Chance bei der Fortschreibung des Gesetzes besteht darin, künftig nicht nur Neoinvestitionen zu fördern, sondern auch Ersatzinvestitionen zu unterstützen. Denn in den meisten Städten ist die Infrastruktur in die Jahre gekommen und verursacht hohe Kosten im Unterhalt, die nicht alleine aus den Fahrgeldeinnahmen zu bestreiten sind. Bleibt nur zu hoffen, dass nach dem Wahljahr 2013 die Parteien die notwendigen Beschlüsse zügig umsetzen und damit die Zukunft und Qualität des Nahverkehrs sichern.

Ihr Josef Hasler
Vorstandsvorsitzender der VAG

Nachhaltig ist mehr als grün

Neue Broschüre

Der ÖPNV ist eine gute Wahl, wenn man auf nachhaltige Mobilität setzt. Abgesehen vom Laufen und Radfahren gibt es keine umweltschonendere Art der Fortbewegung. Die VAG legt aber nicht nur Wert auf grüne Technologien, sie definiert Nachhaltigkeit auch in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht.

„Der effiziente und schonende Umgang mit Ressourcen ist Teil unserer Unternehmensphilosophie“, erklärt VAG-Vorstandsvorsitzender Josef Hasler. Beispielsweise wird schon seit den 1920er-Jahren bei Straßenbahnen Bremsenergie für nachfolgende Züge ins Stromnetz zurückgespeist. Heute fährt auch die U-Bahn mit dieser Technik.

Seit 2012 sind die VAG-Bahnen noch grüner unterwegs: Als einer der größten Abnehmer von elektrischer Energie in Nürnberg bezieht die VAG seither ausschließlich Ökostrom, der zu 100 Prozent aus Wasserkraft gewonnen wird. „Dadurch hat sich unsere Schadstoffbilanz noch einmal entscheidend verbessert“, stellt Hasler fest.

Für umweltbewusstes Handeln steht



Auch nachhaltig: Wo möglich, fährt die Straßenbahn auf Rasengleisen.

auch die Entwicklung bei den Bussen: Bereits seit Mitte der 1980er-Jahre arbeitet die VAG zusammen mit Herstellern daran, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen zu reduzieren und neue Antriebssysteme zu erproben. Die Hälfte der Busflotte fährt heute mit Erdgas. „Seit 2012 wird zudem der Bedarf von zehn Erdgasbussen mit Bioerdgas gedeckt, das aus Pflanzenabfällen, Gülle und Speiseresten gewonnen wird. Darüber hinaus wurden zwei Hybridbusse

beschafft“, erklärt VAG-Vorstand Tim Dahlmann-Resing. Doch für die VAG endet Nachhaltigkeit nicht beim Einsatz grüner Technologien. Auch Wirtschaftlichkeit und soziale Verantwortung werden bei allen Entscheidungen berücksichtigt. Belege für nachhaltiges Handeln liefert eine neue Broschüre der VAG. Sie kann bei der VAG-Kundenbetreuung, 90338 Nürnberg oder unter www.vag.de bestellt werden. ■

Das Anliegen: Mobilität für alle

Gustav Doubrava

Gustav Doubrava (75) setzte sich 13 Jahre für die Belange von Menschen mit Behinderung im öffentlichen Nahverkehr ein. Jetzt führen Jüngere seine erfolgreiche Arbeit fort.

Als langjähriger Verkehrsbeauftragter des Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbundes (BBSB) sowie Vorsitzender des Ausschusses Barrierefreiheit im öffentlichen Raum des Behindertenrates der Stadt Nürnberg hat Gustav Doubrava viele Vorschläge gemacht, wie auch Menschen mit den unterschiedlichsten Einschränkungen den Nahverkehr selbstständig nutzen können. „Mit seiner Fachkompetenz, seinem Verständnis für technische und betriebliche Zusammenhänge und seinem räumlichen Vorstellungsvermögen haben wir immer wieder die beste Lösung gefunden“, bedankt sich Bernd Zeitler, Behindertenbeauftragter der VAG. Die Blindenleitplatten in den Verteilergeschossen der U-Bahnhöfe Hauptbahnhof und Plärrer gehen ebenso auf Doubravas Initiative zurück wie etwa die Tatsache, dass in allen U-Bahnhöfen mit mehr als zwei Linien einfahrende Züge angesagt werden. Gustav Doubrava, selbst



Bernd Zeitler, Peter Vogt, Angelika Lamml und Gustav Doubrava (v.l.)

von Geburt an blind, betont: „Wir konnten immer mit Sympathie und auf Augenhöhe miteinander reden, anders wäre die Zusammenarbeit nicht so erfolgreich gewesen.“

Gemeinsam mit den Behindertenverbänden hat die VAG viel erreicht. Bereits 2003 wurde sie von den Europäischen Verkehrsministern als besonders behindertenfreundliches Verkehrsunternehmen ausgezeichnet. Auch seitdem hat sich einiges getan: Blindenleitstreifen sind Standard bei U- und Straßenbahn, die Türspaltüberbrückung bei U2 und U3 gibt Sicherheit und die Vorlesefunktion des Fahrgastinformationssystems Orientierung.

Doubravas Nachfolgerin im BBSB ist Angelika Lamml, die sehbehindert ist und sich bisher schon als Koordinatorin Barrierefreiheit, Schulungen und Kommunikation engagierte. Im Nürnberger Behindertenrat arbeitet künftig Peter Vogt mit, der mit 14 Jahren erblindete. Lamml und Vogt setzen auf Kontinuität in der Zusammenarbeit mit der VAG. Aktuell gilt es, die U-Bahnhöfe der U3 zu bewerten, die gerade gebaut werden.

„Auch ohne offizielle Funktion werde ich weiterhin aufmerksam durch die Stadt gehen und Verbesserungsvorschläge einbringen. Das ist mir auch künftig sehr wichtig“, so Gustav Doubrava. ■

Bauen für die U3

Gut im Zeitplan

Der Bau der U3 im Nürnberger Norden läuft auf Hochtouren. Sowohl der Tunnelvortrieb als auch die Arbeiten für die zukünftigen Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring sind in vollem Gang.

Während die 440 Meter lange Tunnelstrecke noch bis Oktober dieses Jahres unterirdisch vortrieben wird, werden die Bahnhöfe in offener Bauweise erstellt. Die 290 Meter lange Baugrube für den U-Bahnhof Klinikum Nord wird bis August vom Hilsbrücken abgedeckt. So bleiben die Anwesen in der Heimerichstraße erreichbar. Der Aushub für den

U-Bahnhof Nordwestring und den Wendebereich auf Höhe der Bielefelder Straße dauert noch bis April. Dann wird betoniert. Die Roh- und Ausbauarbeiten für den insgesamt 1,1 Kilometer langen Bauabschnitt dauern bis 2015, anschließend wird das automatische Betriebssystem installiert und getestet. Voraussichtlich ab Ende 2016 wird die U3 zwischen Nordwestring und Gustav-Adolf-Straße auf einer 8,7 Kilometer langen Strecke mit 13 Bahnhöfen automatisch verkehren. In nicht einmal zehn Minuten ist man dann beispielsweise vom Hauptbahnhof am Klinikum und damit ohne Parkplatzsuche am Ziel. ■



Der Tunnelvortrieb für die Nordanbindung der U3 läuft planmäßig.

Gelassen bleiben auch im größten Trubel

Im Schulverkehr

Fast alle Busse haben den Betriebshof in der Jäkelstraße bereits verlassen, als Knut Geier in Richtung Kornburg startet.

Der 36-Jährige fährt an diesem Tag einen 18 Meter langen Gelenkbus mit mehr als 100 Sitz- und Stehplätzen. Dass er mit diesem großen Gefährt unterwegs ist, hat seinen guten Grund: Anfangs gähnend leer, wird sich der Bus der Linie 91 von Kornburg nach Röthenbach rasch bis auf den letzten Platz füllen.

Und das fast ausschließlich mit Kindern und Jugendlichen. Denn: Die Linie 91 ist eine der sieben Buslinien im Nürnberger Stadtgebiet, die nur vor Schulbeginn und nach Schulschluss verkehren. „Wenn es die Direktverbindungen nicht gäbe, müssten viele Schüler umsteigen und hätten eine deutlich längere Fahrt“, erklärt Knut Geier.

Um 7.11 Uhr steigt an der Haltestelle Kornburg Süd die erste Gruppe Schüler bei Knut Geier ein. Und von Worzeldorf über Herpersdorf nach Weiherhaus und Königshof werden es rasch immer mehr: Realschüler und Gymnasiasten mit ihren Ranzen und Taschen, manche sind noch ver-



Knut Geier bringt die Schüler mit dem großen Gelenkbus ohne Umsteigen direkt und sicher in die Schule.

schlafen, andere lachen und schwatzen munter miteinander. Sie haben fast alle dasselbe Ziel: das Schulzentrum Südwest in Eibach. Der erfahrene Bus- und U-Bahn-Fahrer bleibt trotz des Trubels gelassen: „Vor allem nach der Schule, wenn alle nach Hause wollen, ist der Lärmpegel hoch“, schmunzelt er. „Nach sechs Stunden Schule kein Wunder. Manche sind mit den Gedanken längst woanders, vergessen den Turnbeutel, manchmal Handsy-

oder sogar auch die Büchertasche.“ Um Stress zu vermeiden, wenn sich morgens der Schüler- und Berufsverkehr staut, ist die planmäßige Ankunft im Schulzentrum um 7.35 Uhr vorgesehen. Damit bleibt bis Schulbeginn immer noch ein zeitlicher Puffer. Doch selbst wenn es einmal richtig knapp wird, fordert Knut Geier die Schüler auf, beim Einsteigen nicht zu drängeln und an den Haltestellen vorsichtig zu sein. „Das Wichtigste ist doch, dass die Schüler sicher in die

Schule und nach Hause kommen.“ Vor dem Schulzentrum Südwest leert sich der Bus auf einen Schlag fast völlig. Mit den verbliebenen Fahrgästen führt Knut Geier noch bis Röthenbach und macht sich anschließend zum Hauptbahnhof, um dort einen Bus der Linie 43 zu übernehmen. Vergessene Turnbeutel und Büchertaschen gibt er übrigens im Betriebshof ab. Sie können dort oder einen Tag später im städtischen Fundbüro abgeholt werden. ■

Zahlen und Fakten

Zu keiner Tageszeit nutzen in Nürnberg mehr Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel als zwischen 7.00 und 8.00 Uhr. Im Schnitt fahren jeden Morgen über 21.000 Schüler mit Bussen und Bahnen zu den fast 200 Schulen im Stadtgebiet. Weitere Verkehrsspitzen gibt es zum Schulschluss um 13.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 16.00 Uhr.

Für kurze Zeit sind fast alle Fahrzeuge im Einsatz. Bis zu 88 U-Bahnen überwiegend mit Langzügen sind dann auf der Strecke und maximal 38 Straßenbahnen und bis zu 218 Busse einschließlich der großen Gelenkbusse. Auch Fahrer, Servicekräfte und Leitstellenmitarbeiter sind durch die Spitze gefordert. In diesen Zeiten wird das Angebot auf fast allen Linien verstärkt und Schüler-Direktionen werden extra auf Tour geschickt. An den Knotenpunkten im Schülerverkehr, den U2- und U3-Bahnhöfen Hauptbahnhof, Wöhrder Wiese und Rathenauplatz, sind zu Schulbeginn bzw. Schulschluss zusätzlich bis zu sechs Servicekräfte im Einsatz. Sie lenken dort die Fahrgastströme und übernehmen die Abfertigung der Züge. ■

Besonders aufmerksam

Leitstelle gefordert

Sind viele tausend Schüler gleichzeitig unterwegs, haben die Mitarbeiter der Zentralen Serviceleitstelle der VAG sie mit höchster Konzentration im Blick. Das gilt im Besonderen für die automatisierten U-Bahn-Linien U2 und U3, wie Disponent Werner Frühwirth erläutert. Denn hier hat die Leitstelle mehr Aufgaben als im konventionellen Betrieb. Wegen der vielen Fahrgäste setzt die VAG im Schülerverkehr auch bei der automatisierten U-Bahn möglichst Langzüge ein. „Sonst müssten Fahrgäste wegen zu voller Bahnen zurückbleiben, und das wollen wir selbstverständlich nicht“, erklärt der Leitstellenmitarbeiter. „Außerdem lassen wir in der sogenannten Schülerspitze zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und nach 13.00 Uhr an stark frequentierten U-Bahnhöfen die Züge zur Sicherheit langsamer einfahren und länger am Bahnsteig stehen.“ Die Züge halten dann oft doppelt so lange, damit genug Zeit zum Aus- und Einsteigen ist. Werner Frühwirth und seine Kollegen haben sowohl auf der U1 als auch auf der U2 und U3 die Bahnsteige immer im Blick. An ihren Arbeits-



Werner Frühwirth, VAG-Leitstelle.

plätzen und auf der großen Videowand können sie den Fahrgastbesuch live mitverfolgen und eventuelle Probleme schnell erkennen. Wird im U-Bahn Gedränge eine Türstörung verursacht, arbeiten die Mitarbeiter in der Leitstelle und vor Ort zusammen, um die Tür und damit den Zug schnell wieder flott zu machen. Frühwirth hat für die Fahrgäste Tipps parat: „Die Türen frei halten, andere Fahrgäste erst aussteigen lassen, dann zügig einsteigen, alle Türen benutzen und in das Wageninnere aufrücken. Keinesfalls einsteigen, wenn das Abfertigungssignal ertönt: So funktioniert's! So läuft der Betrieb reibungslos.“ ■

Türen schließen auf Knopfdruck

Im U-Bahn-Verkehr

U-Bahnhof Hauptbahnhof an einem Schultag kurz nach 13.00 Uhr, „U2 in Richtung Röthenbach fährt auf Gleis 3 ein!“, tönt es aus dem Lautsprecher. Robert Pussi vom Kunden- und Systemservice (KUSS) der VAG macht sich bereit, in der rechten Hand ein Gerät mit Druckknöpfen und grünen Leuchten: das Abfertigungsgerät. Als der Langzug einfährt, stellt sich der Servicemitarbeiter so vor der Zugmitte auf, dass er alle Türen im Blick hat. Für viele Schüler ist der Hauptbahnhof Umsteigestation. Morgens wie mittags. Die Bahnsteige sind voll. Das Gedränge ist groß, der Geräuschpegel ist hoch. Viele haben es eilig. Manche schieben sich in die Fahrzeuge, obwohl andere noch aussteigen. Mit etwas Geduld der Einsteigenden ginge es oft schneller. Bis der letzte Fahrgast im Zug ist, vergeht Zeit. Mehr Zeit als üblich. Robert Pussi wartet den optimalen Zeitpunkt ab und drückt dann gleichzeitig zwei Knöpfe des Abfertigungsgerätes. Er leitet damit den Schließvorgang der Türen ein. „Wir fertigen die Züge im Schülerverkehr manuell ab, denn dann steigen hier am Hauptbahnhof deutlich mehr

Fahrgäste ein und aus als normalerweise“, erläutert der Servicemitarbeiter: „Bei diesem großen Andrang reicht die Zeit, die der Fahrplan für die Abfertigung vorsieht, nicht aus. Und weil kein Tag ist wie der andere, ist die manuelle Abfertigung ideal. Da sind wir flexibler“, ergänzt Pussi. „Zu allen anderen Tageszeiten ist die automatische Abfertigung der Züge optimal.“

Schülerspitze

Außer am Hauptbahnhof kann die VAG auch an den Bahnhöfen Wöhrder Wiese und Rathenauplatz manuell abfertigen. Morgens sind die

Servicemitarbeiter nur am Hauptbahnhof zur Stelle, mittags, wenn die Schüler nach Hause wollen, an allen drei Bahnhöfen. In der Andrang groß, kommen Pussi weitere Kollegen zu Hilfe, die sich in die Türen stellen und neu ankommende Fahrgäste auf den nächsten Zug verweisen, damit die Türen geschlossen werden können. Während sich die „Schülerspitze“ morgens auf fast eine Stunde erstreckt, ist nach Schulschluss nach 15 Minuten der größte Schwung weg. Die Servicemitarbeiter stehen während der gesamten Zeit in engem Kontakt mit der Leitstelle, die am Ende des Einsatzes die automatische Zugabfertigung wieder aktiviert. ■



Robert Pussi hat alle Türen im Blick und kann sie manuell schließen.

Wasser ist der größte Feind der Bauwerke

Unterwegs im Tunnel

Sicherheit steht bei der VAG an erster Stelle. Deshalb unterliegen nicht nur Fahrzeuge und Gleisanlagen strengen Sicherheitsrichtlinien. Auch das rund 39 Kilometer lange U-Bahn-Netz mit 46 Bahnhöfen wird regelmäßig überprüft. Eine nicht endende Herkulesaufgabe.

Wenn die Bauingenieure Christina Bröß und Michael Kohl wie jeden Dienstag und Donnerstag zusammen auf der Strecke unterwegs sind, entgeht ihrem kritischen Blick nichts. Mit Lampe, Funkgerät, Kamera, Block und Stift ausgerüstet, gehen sie alle Tunnelstrecken ab und untersuchen jeden Bahnhof. Dazu kommen noch zehn Brücken, die Straßenbahnbauwerke Bayernwanne und Katzwanger Straße sowie die Stützwand Gottliebstraße.

Eindringendes Wasser ist am Aufseßplatz ein Problem, weil der Grundwasserspiegel hier geologisch bedingt sehr hoch ist. Im Verteilergehäuse ist beispielsweise am Anfang zum ehemaligen Kaufhof eine Deckenfuge undicht und Chloridwasser dringt ein. Die Edelstahl-

rinne, die deshalb vor vielen Jahren installiert wurde, ist inzwischen auch undicht. „Hier müssen wir von oben aufgraben und die Fuge abdichten“, erklärt Christina Bröß, „sonst könnte es an die Standsicherheit des Bauwerks gehen.“ Dafür muss die Straße gesperrt werden, und das müssen die Bauingenieure mit der Verkehrsaufsicht der Stadt Nürnberg abstimmen.

Manchmal beeinträchtigen die Instandhaltungsmaßnahmen auch den U-Bahn-Betrieb. Wenn zum Beispiel dieses Jahr am Bahnhof Schoppershof die Betonoberflächen abgestrahlt werden, kann der Zugverkehr während der dafür veranschlagten drei Wochen nur über ein Gleis abgewickelt werden.

Zahlreiche Maßnahmen

Rund 1,9 Millionen Euro hat die VAG 2013 für größere Instandhaltungsmaßnahmen von Bauwerken eingeplant. Unter anderem wird in Langwasser Mitte der Beton an der Tunnelfahrt umfassend instandgesetzt. Die Brücke am Bahnhof



Regelmäßig inspizieren Christina Bröß und Michael Kohl, Bauingenieure der VAG, Tunnel und Bahnhöfe der U-Bahn.

Langwasser Nord wird abgestützt und am Rennweg werden die Lichtkuppeln abgedichtet. Außerdem untersuchen Bröß und Kohl am Bahnhof Plärrer, wo das Wasser herkommt, das im Frühjahr und Herbst auf den Bahnsteig der unteren Gleisebenen tropft. Für den Bahnhof Scharfetterring hat das Team eine Ausschreibung für Ingenieursleistung zur tiefergehenden Untersuchung und Planung von Betonab-

tragarbeiten laufen. Zusätzlich verschlingen klassische Bauunterhaltungsmaßnahmen wie Treppensanierung, Glasaustausch oder Schlosserarbeiten jährlich 400.000 Euro. Nicht nur ältere Bahnhöfe sind reparaturanfällig. Ein Sorgenkind ist laut Christina Bröß der 1999 in Betrieb genommene Bahnhof Ziegelstein aufgrund der begehrten Glasflächen, die öfter kaputtgehen. „Alleine der Austausch der Boden-Glas-

flächen kostet rund 5.000 Euro pro Jahr“, rechnet Christina Bröß vor. Und wenn die zur Aufrauung eingebrachten Punkte abgelaufen sind, werden die Glasflächen spiegellagt. Bei Schnee stellen sie eine Rutschgefahr dar und müssen dann abgesperrt werden. Denn die Sicherheit der Fahrgäste steht an erster Stelle.

Ein Film über die Arbeit von Christina Bröß und Michael Kohl gibt es unter www.vag.de/filme. ■

„Die Arbeit geht uns nie aus“

Michael Kohl berichtet

Zusammen mit Christina Bröß ist Bauingenieur Michael Kohl für die Sicherheit der U-Bahn-Bauwerke verantwortlich. VAGmobil sprach mit ihm.

Herr Kohl, was ist das Besondere an der Instandhaltung von U-Bahn-Bauwerken?

„Wir haben sehr hohe Sicherheitsanforderungen. Zum einen ist da der Brandschutz. Wir dürfen beispielsweise bestimmte Materialien nicht verbauen. Zum anderen beeinträchtigen manche unserer Instandhaltungsmaßnahmen den Betrieb. Wir stehen deshalb in engem Kontakt mit den Kollegen, die Baumaßnahmen und Sonderverkehre planen. Da wir zum Beispiel aus betrieblichen Gründen auf der U1 immer nur eine Baustelle haben dürfen, müssen wir die Arbeiten genau abstimmen.“

Die ältesten Bahnhöfe sind über 40 Jahre alt. Spielt das Alter eine Rolle?

„Teils, teils. Jeder Bahnhof hat seine Schwächen. Das liegt mal an der Gestaltung, mal an der Bauausführung und den verwendeten Materialien. Unsere Aufgabe ist es, zu beurteilen, ob die Sicherheit dadurch gefährdet ist. Wir erstellen eine Prioritätenliste, nach der die Schäden dann abgearbeitet werden. Unter Umständen



VAG-Bauingenieur Michael Kohl.

müssen wir Maßnahmen veranlassen, wie zum Beispiel die Abstützung der Brücke in Langwasser Nord. Das macht die Aufgabe so spannend. Es wird nie zur Routine.“

Gibt es dabei auch manchmal unangenehme Überraschungen?

„Eher selten, denn wir kennen unsere Bauwerke gut. Aber eine Bauwerksinstandsetzung zieht manchmal andere Erneuerungen nach sich. Wird beispielsweise eine Wand saniert, an der die Elektroverteilung hängt, muss diese in der Regel erneuert werden, weil es neue Vorschriften gibt und der Bestandsschutz entfällt, sobald etwas geändert wird.“

Das klingt nach sehr viel Arbeit...

„Die Arbeit geht meiner Kollegin und mir nie aus.“ ■

Ohne Strom läuft gar nichts

Energieversorgung

Straßenbahnen und U-Bahnen brauchen zum Fahren Strom. Deshalb muss die Energieversorgung von Zeit zu Zeit erneuert werden. Im Sommer 2013 ist der Abschnitt zwischen Bauernfeindstraße, Messe und Langwasser Nord an der Reihe.

In den vergangenen zwei Jahren hat die VAG bereits die Stromversorgung des Streckenabschnitts zwischen Langwasser Süd und Scharfetterring sowie die dazugehörigen Unterwerke komplett erneuert. Damit verbunden waren wesentliche Verbesserungen: Der wirtschaftlichere Einsatz der Energie, höhere Sicherheit und bessere Verfügbarkeit sind laut Projektleiter Günter Schirmer zu nennen.

Bei der Verlegung der neuen Kabel und Leitungen wird unter anderem auch der Brandschutz verbessert. Die bisher an der Wand verlegten Leitungen kommen in einen Kabeltrög aus Beton neben den Gleisen, der den Passagieren im Notfall als ebener Fluchtweg dienen kann. Außerdem wird dadurch die Gefahr von Kabelbränden abgewendet.

Energiespeicher

Die Erneuerung der Stromversorgung war nötig, weil die über 40 Jahre alten Anlagen nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Zuverlässigkeit genügten. „Die neuen U-Bahn-Züge brauchen, bei insgesamt niedrigerem

Energieverbrauch, fürs Anfahren kurzzeitig mehr Leistung“, erklärt Günter Schirmer. Um diese Spitzen abdecken zu können, wurde beispielsweise in Langwasser Süd ein zusätzlicher Energiespeicher eingebaut, der die Bremsenergie der U-Bahnen aufnimmt und speichert und danach anfahrenen Zügen im Netz wieder zur Verfügung stellt.

Insgesamt rund 15 Millionen Euro kostet die Erneuerung der Energieversorgung auf Nürnbergs ältester U-Bahn-Strecke U1. Die VAG plant und führt die Arbeiten im Auftrag der Stadt Nürnberg durch, die rund 30 Prozent der Kosten trägt. Den Rest bezuschusst die Regierung von Mittelfranken. ■



Günter Schirmer's Kollege Wilfried Genow am neuen Schaltschrank für die Stromversorgung der U-Bahnhöfe.

Damit die Räder zuverlässig und sicher rollen

U-Bahn-Werkstatt

Rund 100.000 Kilometer legt eine U-Bahn pro Jahr zurück. Die regelmäßige Wartung in der eigenen Werkstatt der VAG gewährleistet die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge. Die rund 130 Mitarbeiter der U-Bahn-Wagenwerkstatt in Langwasser sorgen rund um die Uhr im Drei-Schicht-Betrieb dafür, dass in Nürnberg die Fahrzeuge morgens pünktlich um 4.30 Uhr zum Ausrücken bereitstehen und die Räder stets zuverlässig rollen. Sie kümmern sich um alle Reparaturen – vom acht Tonnen schweren Drehgestell bis zum Handmikrofon des Fahrers. Dafür ist viel Spezialwissen erforderlich. Denn: Die bis zu 40 Jahre alten U-Bahnen der ersten Baureihe stellen an die Werkstattmitarbeiter andere Anforderungen als die neuen automatischen Züge, in denen viele elektronische Komponenten eingebaut sind. Hohe Sicherheitsstandards müssen aber alle Züge erfüllen. Und weil zum

Beispiel Ersatzteile für die Doppeltriebwagen der ersten Baureihe nur noch schwer zu bekommen sind, ist die Lagerhaltung extrem wichtig. Deshalb werden alte Bahnen vor dem Verschrotten ausgeschlachtet und noch funktionstüchtige Teile ins Ersatzteillager genommen.

Planmäßig kommt jede der 100 U-Bahnen einmal im Monat zum Kleinen Kundendienst nach Langwasser, wird gewaschen und gereinigt. Große Inspektionen, Umbauarbeiten oder größere Reparaturen finden dort in der Wagenhalle der Hauptwerkstatt statt. Eines der wichtigsten Geräte ist die Unterflurdrehmaschine. Sie misst die Profile der Räder und kann diese in eingebaute Zustand nachbearbeiten.

Regelmäßige Wartung

„Wir können es uns nicht leisten, dass die Fahrzeuge ausfallen“, erläutert U-Bahn-Werkstattleiter



Die U-Bahn-Werkstatt in 180 Grad: Für das 100-prozentige Engagement der Mitarbeiter reicht kein Weitwinkel.

Dieter Ammon. Deshalb sind bestimmte Revisionsarbeiten vierteljährlich, halbjährlich und jährlich vorgegeben. Türen werden beispielsweise vierteljährlich gewartet. Nach etwa einer Million Kilometer müssen die Drehgestelle generalüberholt werden. Das geschieht bei der VAG in einem rollierenden System. Damit die Züge möglichst schnell wieder

einsatzbereit sind, steht immer ein fertiger Drehgestellatz bereit, der im Austausch eingebaut wird. „Generell wird der Aufwand in der Werkstatt immer größer“, erklärt Thomas Luber. Die Technik wird komplizierter, die gesetzlichen Sicherheitsanforderungen steigen und gleichzeitig muss gespart werden. „Das geht nur, weil wir sehr

engagierte Mitarbeiter haben, die über die Grenzen der Organisations-einheiten hinaus zusammenarbeiten“, so der Geschäftsbereichsleiter Werkstatt Schienenfahrzeuge. Sattler, Schweißerei, Schreiner und Lackierer sind sowohl für die U-Bahn wie auch für die Straßenbahn im Einsatz. Das senkt die Kosten für Straßenbahn und U-Bahn. ■

Niederflur: mehr Komfort und ganz viel Technik

Straßenbahnwerkstatt

Die modernen Niederflurstraßenbahnen bedeuten für VAG-Kunden mehr Barrierefreiheit und viel Komfort.

Im Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße werden die Bahnen gewartet. Hier gibt es Arbeitsstände auf verschiedenen Ebenen, denn bei den Nieder-

flurstraßenbahnen versteckt sich viel Technik auf dem Dach.

Der Betriebshof hat eine Hauptwerkstatt für zeitintensive Arbeiten und eine Betriebswerkstatt für Wartung sowie die Reinigung. Die regelmäßigen Wartungsarbeiten unterliegen einem strengen Rhythmus. So erhalten z. B. die Drehgestelle nach etwa 100.000 Kilometern im Tauschverfahren neue Räder. „Unfallschäden dagegen sind nicht planbar“, sagt Werkstattleiter Ulrich von Stockhausen und fügt hinzu, „aber wir sind auch dafür gerüstet und sehen zu, dass wir Schäden schnell reparieren.“

Zurzeit sind in Nürnberg drei verschiedene Wagentypen im Einsatz, die unterschiedliche Reparaturvorgänge erfordern. Die Straßenbahnwerkstatt hat für diese drei Typen spezielle Reparaturbereiche, allerdings steigt dadurch auch der Aufwand. Ein Beispiel: Da manche Wagenkästen aus Stahl, andere aus Aluminium sind, gibt es zwei Schweißstände. Auch die Ausbildung der Mitarbeiter muss deshalb so speziell wie vielseitig sein: Vom 100 Jahre alten Oldtimer bis hin zur modernen Variobahn sind sie mit allen Fahrzeugen vertraut. ■

Hoher Aufwand

Die Busse und Bahnen der VAG legen jeden Tag rund 80.000 Kilometer zurück, fahren also zweimal um die Erde. Dabei müssen sie sehr hohe Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Ein Bus muss beispielsweise alle drei Monate zur gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsprüfung. In den Buswerkstätten in Nürnberg, Fürth und Erlangen sorgen 74 Mitarbeiter für den einwandfreien Zustand der 280 Fahrzeuge. Rund zehn Millionen Euro investiert die VAG jährlich in Wartung und Instandhaltung ihrer Busflotte. In den Werkstätten für Schienenfahrzeuge warten rund 190 Mitarbeiter die 100 U-Bahnen und 48 Straßenbahnen. Das kostet etwa 20 Millionen Euro pro Jahr. Alleine im Lager liegen hier Ersatzteile für mehr als 13 Millionen Euro. Nur so können die Bahnen schnell repariert und wieder eingesetzt werden. Denn die Lieferzeiten für Radreifen können beispielsweise bis zu zwölf Monate betragen. „Radreifen sind unser größter Kostenfaktor“, erklärt Thomas Luber, Geschäftsbereichsleiter Werkstatt Schienenfahrzeuge. Durch neue Vorschriften und Komfortwünsche sowie eine vermehrte Computersteuerung steigt der Aufwand für die Instandhaltung. Im Übrigen halten die Werkstattmitarbeiter auch Arbeitsfahrzeuge und Werkzeuge instand. ■



Neue Radsätze stehen auf dem Drehgestell immer zum Tausch bereit.

Prüftechnik sorgt für hohes Maß an Sicherheit

Buswerkstätten

Die Zentrale Omnibuswerkstatt der VAG ist bestens für sämtliche Prüf-, Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten gerüstet.

Während kleinere Wartungsarbeiten direkt in den Betriebshofwerkstätten in Nürnberg, Fürth und Erlangen durchgeführt werden, müssen die 280 bei der VAG eingesetzten Busse für aufwendige Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten in die Werkstatt in Nürnberg-Schweinau. Hier finden auch die vierteljährlichen Fahrzeuguntersuchungen statt. Die VAG erfüllt nicht nur die gesetzlichen Vorgaben, sondern setzt da-

rüber hinaus eigene Qualitätsmaßstäbe. „Je früher wir einen Mangel erkennen und beheben, desto weniger Folgekosten fallen an“, erklärt Geschäftsbereichsleiter Michael Sievers. Besonders stolz ist er auf den neuen Bremsprüfstand, der Anforderungen erfüllt, die erst ab 2020 Pflicht werden. Dazu gehört die elektronische Datenübertragung, die sicherstellt, dass alle Werte korrekt weitergegeben werden. Sollte ein Wert nicht den Anforderungen genügen, generiert das System gleich einen Reparaturauftrag. „So wird der komplette Ablauf

beschleunigt und überwacht“, sagt Prüflingenieur Erich Freudling, „das bedeutet noch mehr Sicherheit für unsere Fahrgäste.“ Übrigens prüft

die VAG bei regelmäßigen Stichproben auch die Fahrzeuge der privaten Verkehrsunternehmen, die in ihrem Auftrag fahren. ■



Technik für die Zukunft: der Bremsprüfstand in der Buswerkstatt.

Alles in Blau, aber immer wieder anders

Team für eine Nacht

Wenn am 4. Mai weit über 100.000 Besucher die blau beleuchtete Altstadt in eine pulsierende Kulturmeile verwandeln, sieht Christel Paßmann das Ergebnis ihrer Arbeit. Die Projektleiterin der Blauen Nacht hat das ganze Jahr über ein Ziel: Die eine Nacht zu einem unvergesslichen Erlebnis zu machen.

Nach der letztjährigen Blauen Nacht, als Christel Paßmann alle Abrechnungen erledigt und sämtliche Dankeschreiben verschickt hatte, fiel für sie der Startschuss für die Planung der Blauen Nacht 2013. Der Zeitplan ist straff: Sponsoren müssen gewonnen, das Programmheft und die Homepage gestaltet werden. Zuvor gilt es aber, das Thema festzulegen. Daran ist das gesamte zehnköpfige Projektbüro um Leiter Andreas Radlmaier im Kulturreferat beteiligt. „Wir sammeln alle Ideen in einer Liste“, erklärt Paßmann. „Manchmal stoßen wir aber auch mit der Nase auf das perfekte Jahresthema.“ So wie dieses Jahr mit dem Motto „Himmelsstürmer“. 2013 begeht Nürnberg das Wagnerjahr und setzt sich mit dem



Nach der Blauen Nacht ist für Christel Paßmann vor der Blauen Nacht: immer wieder neu, immer wieder anders.

Komponisten auseinander, der in seiner Jugend als Rebell galt. Zudem fällt die Blau Nacht auf den Internationalen Star-Wars-Tag am 4. Mai. Etwa 60 Kunst- und Kulturinstitutionen präsentieren über 250 Kulturangebote. 240 Mitwirkende und 140 Helfer sind am 4. Mai im Einsatz. Mit dabei ist erneut das Historische Straßenbahndepot, das seine Wiedereröffnung mit einer Erlebnisführung und Tanz im Stil der 1930er-Jahre

feiert. Von 19.00 bis 0.15 Uhr pendeln Oldtimerbusse zu den Veranstaltungsorten in der Innenstadt und zum Historischen Depot. Für Christel Paßmann beginnt der Arbeitstag am 4. Mai um 9.00 Uhr mit Büroarbeit. Um 19.00 Uhr ist sie beim Empfang im Rathaus, danach sieht sie sich um die zehn Kunstprojekte an. „Mehr schaffe ich leider nie.“ Um 23.00 Uhr muss sie zurück sein, um die Pressekonferenz um

Mitternacht vorzubereiten. Ausschlafen kann sie am Sonntag nicht, denn Journalisten fragen dann im Projektbüro nach, wie die weitere Nacht verlaufen ist. Seit 2007 arbeitet Christel Paßmann als Projektleiterin der Blauen Nacht. Routine hat sie schon lange. „Aber keine Langeweile. Die Nacht ist zwar jedes Jahr blau, aber auch jedes Mal wieder neu.“ Mehr unter www.blauenacht.nuernberg.de.

Sehenswerte Orte

Viele Nürnberger glauben, ihre Stadt in- und auswendig zu kennen. Aber haben Sie schon etwas vom umgebauten Zigaretten-Automaten gehört, an dem man Kunstobjekte ziehen kann? Oder von Richard Schmid, dem Friseur, der Wahlforscher liebt? „111 Orte in Nürnberg“, die man gesehen haben muss“ heißt der ungewöhnliche Stadtführer des Autoredueos Dietmar Bruckner und Jo Seuß. Auf rund 240 Seiten im Taschenbuchformat liefern sie Tipps für eine Entdeckungstour abseits der weltberühmten Touristenziele Kaisenburg und Christkindlesmarkt. Auch mit dabei: Das Historische Straßenbahndepot St. Peter und der U-Bahnhof Rathenauplatz. Dort hat der Nürnberger Künstler Gregor Hiltner die Porträts von Walter Rathenau und Theodor Herzl mit einem Zerreffekt versehen, sodass sie nur von den Rolltreppen aus deutlich zu erkennen sind. Für den Streifzug durch die Norris gibt das Buch zu jedem Ziel auch die ÖPNV-Verbindungen an. Übrigens: Alle Bilder stammen von Peter Roggentin, der auch für die VAGmobil fotografiert. ■

Goldkegel und Barockflair

Neue VGN-Tipps

Besonderes kann man überall entdecken. Das zeigen die neuen Freizeittipps des VGN mit vielen abwechslungsreichen Zielen. Mit Bahn und Bus kommt man in knapp zwei Stunden ins Fichtelgebirge. Buchstäblicher Höhepunkt der Wanderung von Fichtelberg nach Warmensteinach ist der fast 50 Meter hohe Klausenturm. Wer sich von den 177 Stufen zur Aussichtsplattform nicht schrecken lässt, kann eine herrliche Rundschau auf die drei höchsten Berge Nordbayerns – Ochsenkopf, Schneeberg und Kössene – genießen. Und auch die Ebenen im VGN-Gebiet haben ihre Reize, landschaftlich wie geschichtlich: Gegen Ende einer Wanderung von Altdorf nach Postbauer-Heng ragt das Gold-

kegel-Denkmal genau auf der Grenze zwischen Mittelfranken und der Oberpfalz in den Himmel. In unmittelbarer Nähe wurde 1953 jener Goldhut aus der Bronzezeit gefunden, der heute im Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg zu den Prunkstücken gehört. Eine weitere Entdeckungstour führt in den Süden Nürnbergs, vom Dutzendteich vorbei an Silberbuck und Silbersee zu den denkmalgeschützten Bauernfeinsiedlung. Wer die Paulistraße betritt, hat den Eindruck, in einer barocken Kleinstadt zu stehen. Erker, Eulenlöcher und ein großer Torbogen prägen die Siedlung. Alle VGN-Freizeittipps gibt es unter www.vgn.de und im Kundencenter der VAG am Nürnberger Hauptbahnhof. ■



Das Denkmal steht nahe der Stelle, wo der Goldkegel gefunden wurde.

Offene Werkstätten

Wer sich in seiner Freizeit gerne handwerklich betätigt oder es einmal ausprobieren möchte, muss dafür nicht alleine in seinen eigenen vier Wänden und ohne fachkundige Anleitung bleiben. Ob Schreinerei, Siedbrück, Fahrradwerkstatt, Schmiede oder Fotolabor: Im Künstlerhaus in der Königstraße gibt es Werkstätten, die an bestimmten Tagen jeweils in den frühen Abendstunden allen Interessierten gegen eine kleine Nutzungsgebühr offenstehen. Auch eine Computergruppe sowie Akt- und Porträtzeichner treffen sich dort. Vorkenntnisse sind nicht erforderlich: Die ehrenamtlichen Werkstatthelfer stehen allen Teilnehmern bei Fragen zu Werkstoffen und Werkzeugen mit ihrem Know-how zur Seite. Die offenen Werkstätten des Künstlerhauses im KunstKultur-Quartier beim Hauptbahnhof sind mit den Buslinien 43 und 44, den Straßenbahnlinien 5, 8 und 9 sowie allen U-Bahn-Linien zu erreichen. Am Samstag, 11. Mai bieten sie übrigens unter dem Motto „Das Künstlerhaus in Aktion“ auch außerhalb der normalen Öffnungszeiten ein vielfältiges Programm an. Neugierig geworden? Mehr unter www.kunstkulturquartier.de. ■

Meistersinger im Wettstreit

Nürnberg und Wagner

Mit seiner Oper „Die Meistersinger von Nürnberg“ hat Richard Wagner der Norris ein Denkmal gesetzt. Zum 200. Geburtstag des Komponisten widmet ihm die Stadt deshalb die Veranstaltungreihe „Nürnberg spielt Wagner“. Nürnberg im 16. Jahrhundert – eine reiche Handelsstadt mit stolzen Bürgern und starken Zünften. Mitternachts der Dichter Hans Sachs, der einem Junker hilft, ein Meistersinger zu werden. Stoff genug für Wagners Oper „Die Meistersinger von Nürnberg“. Sie gilt als Inbegriff der romantischen Verklärung der kunstliebenden Deutschen. Der Komponist wurde jedoch in der Vergangenheit auch von den Nationalsozialisten instrumentalisiert, und mit den

Meistersingern wurden während des NS-Regimes die Reichsparteitage in Nürnberg eröffnet. Die Stadt hat damit ein vielschichtiges Erbe, das sie im Wagnerjahr 2013 mit Ausstellungen, Vorträgen, Stadtführungen, Filmen und Inszenierungen durchaus auch kritisch beleuchten will. Im Stadtpark schlägt Ende Juni der „Circus Wagner“ sein Zelt auf. In verschiedenen Produktionen wird gesungen, jongliert und debattiert. Die Pocket Opera Company bringt erstmals Wagners Jugendoper „Männerlist größer als Frauenlist – oder – Die größere Bärenfamilie“ auf die Bühne. Fränkisch-handfest wird es, wenn der Kabarettist Matthias Egersdörfer Tannhäuser in die heutige Zeit versetzt. Mehr unter www.nuernbergspieltwagner.de. ■



Das Wagnerjahr verspricht in jeder Hinsicht interessante Veranstaltungen.

Botschaften aus dem Tal der Könige

Museumsbesuch

Auch die alten Ägypter haben schon multimedial kommuniziert: Sie nutzten Texte und Bilder, um Informationen festzuhalten und Geschichten zu erzählen. Selbst Laien haben eine Chance zu entschlüsseln, wovon sie handeln. In Nürnberg ist das im Museum für Kommunikation möglich.

Eigentlich wurde Sennedjems Grabkammer im Tal der Könige erbaut. Vor dreieinhalbtausend Jahren lebte er hier zusammen mit seiner Frau Inefertiti und ihren zehn Kindern. Sennedjem arbeitete als Kunsthandwerker für die Pharaonen, die sich damals schon nicht mehr in Pyramiden, sondern in kunstvoll verzierten Felsengräbern bestatten ließen. Seine Freizeit nutzte Sennedjem, um auch für sich und seine Familie eine aufwendige Totenstätte zu gestalten: Die Wände und die Decke sind komplett bemalt und beschriftet. Zahlreiche Bilder vor strahlend gelbem Hintergrund und Textstreifen in Hieroglyphenschrift schildern, wie Sennedjem und Inefertiti in die Welt der Götter eingeführt werden. Die Darstellungen leiten sich aus dem



Für Ägypten-Fans ist diese alte Kultur jetzt zum Greifen nah: die Grabkammer im Museum für Kommunikation.

ägyptischen Totenbuch ab, einer Sammlung ritueller Sprüche. Sennedjems Grabstätte gilt als eines der schönsten und am besten erhaltenen Privatgräber des alten Ägypten. Erstmals ist es nun als dauerhafte Rekonstruktion in Deutschland zu sehen: Im Museum für Kommunikation wurde das Gewölbe im Originalmaßstab nachgebaut. Der Nürnberger Künstler Klaus-Martin Grebe zeichnete von Hand sämtliche Moti-

ve und Hieroglyphen nach. Es dauerte ein halbes Jahr, bis alle Vignetten und Schriftzüge fertig waren. Die Grabkammer befindet sich in der Abteilung Schrift in einem Seitenraum des Museums. Junge Forscher im Alter von acht bis zwölf Jahren können hier mit ihren Freunden Geburtstag feiern. Ausgestattet mit Tropenhut und Taschenlampe gehen die Kinder auf eine spannende Expedition, um jahrtausendealte Geheim-

nisse der Ägypter zu entschlüsseln. In weiteren Bereichen des Museums erfahren die Besucher mehr über die Bedeutung von Bildern und Tönen für die Verständigung. Und sie können die technische Entwicklung der Kommunikationsmedien nachvollziehen. Das Museum für Kommunikation ist in der Lessingstraße 6, knapp fünf Minuten Fußweg vom U-Bahnhof Opernhaus entfernt. Mehr unter www.mfk-nuernberg.de.

Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Für die Gewinne bedanken wir uns beim VGN, dem Kulturreferat der Stadt Nürnberg, dem Tucherland, dem Süddeutschen Schauspielerverband und dem Museum für Kommunikation. 2 TagesTickets Plus, 5 x 2 Karten für die Blaue Nacht, 2 Familienkarten für das Tucherland, 5 x 2 Riesenradfahrten, 1 Kindergeburtstag im Museum für Kommunikation. Beantworten Sie uns folgende Frage: **Wie alt sind die NightLiner?** Schicken Sie die Lösung auf einer ausreichend frankierten Postkarte an: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, Unternehmenskommunikation, Stichwort Gewinnspiel, 90338 Nürnberg oder per Mail, bitte mit Angabe von Wohnort und Telefonnummer, an presse@vag.de. Falls Sie den Kindergeburtstag gewinnen wollen, bitte zusätzlich das Stichwort „Ägypten“ angeben. Nicht teilnehmen können Mitarbeiter der VAG oder deren Angehörige. Einsendeschluss ist der 22. März 2013. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

Riesenspaß für Kinder

Freizeittipps

Kinder sind am liebsten von früh bis spät in Aktion. In Nürnberg gibt es einige Möglichkeiten, wo die Kleinen ihren Spieltrieb voll und ganz ausleben können und die ganze Familie Spaß dabei hat.

- **In- und Outdoorspielplatz Tucherland;** Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 14.00 bis 19.00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen bereits ab 10.00 Uhr; bietet: innen und außen viel Platz zum Spielen und Toben – von Hüpfburg und Klettergeräten über den Verkehrsübungsplatz bis zum Streichelzoo ist alles dabei; Haltestellen: Ziegelstein U2, Tucherhof Buslinie 22.
- **Minigolfanlage Valzenweiher;** Öffnungszeiten: ab 30. März immer Dienstag bis Freitag von 14.00 bis 21.00 Uhr, an Wochenenden und

Feiertagen bereits ab 13.00 Uhr; bietet: kinderfreundliche, betretbare Betonbahnen und Fahrgeschäfte für die ganz kleinen Gäste; Haltestelle: Valzenweiher Buslinie 44.

- **West Bowling;** Öffnungszeiten: Montag bis Donnerstag von 15.00 bis 24.00 Uhr, am Freitag und Wochenende länger geöffnet; bietet: Bowlingspaß für die ganze Familie und für die Kleinen besondere Geburtstagspakete; Haltestellen: Röthenbach U2 und Buslinien 35, 61 bis 67, 69.

- **Formula Kartbahn;** Montag bis Donnerstag von 15.00 bis 23.00 Uhr, am Freitag und Wochenende länger geöffnet; bietet: eine schnelle Strecke für alle, die gern besonders rasant unterwegs sind; Haltestellen: Langer Steig 46 und 47. ■



Auf dem Verkehrsübungsplatz im Tucherland sind Spaß und Lernen eins.

Frühlingszeit ist Volksfestzeit

Für jeden etwas

Riesenrad, Geisterbahn, Kinderkarussell und noch viele Fahrgeschäfte mehr. Dazu Losbuden, Geschicklichkeitsspiele und leckere Schmankerl in Festzelten und an Essensbuden: Ab dem 30. März lockt das Frühlingsvolksfest.

Besonders reizvoll für Familien ist der Besuch an einem Mittwoch. Denn dann ist Familientag und auf dem gesamten Festplatz gilt: Fahrgeschäfte kosten nur die Hälfte und an den anderen Ständen gibt es spezielle Angebote zum halben Preis.

Für alle, die sich eher für Zahlen, Daten und Fakten interessieren, findet immer dienstags und freitags um 17.00 Uhr und sonntags um 14.00



Nicht nur für Nostalgieker: das Kettenkarussell auf dem Frühlingsfest.

Uhr eine Volksfestführung mit vielen Hintergrundinformationen statt. Treffpunkt: Eingang Bayernstraße. Übrigens: Die VAG bietet an den Fest-

tagen mit den Straßenbahnlinien 6 und 9 sowie den Buslinien 36, 55 und 65 täglich rund 1000 Verbindungen zum und vom Volksfestplatz an. ■

Von A wie Achteltal bis Z wie Zapfendorf

Achteltal? Da müssen selbst alteingesessene Franken oft passen. Aber Günter Huppmann, U-Bahn-Fahrer der ersten Stunde, weiß, wo es liegt. Er ist mit seiner Mobilcard fast das ganze Jahr über im VGN unterwegs. Tipps hat er zuhauf. „Ins Achteltal fährt man mit der Regionalbahn R31 bis Simmelsdorf und dann mit der Buslinie 341 bis Unterachtel“, erklärt er. Besonders gern ist Günter Hupp-

mann während der Kirschkblütenunterwegs. Für diese Zeit legt er Wanderern den Kirschkblütenweg in Pretzfeld ans Herz. Die Fahrt zum Startpunkt führt mit der S1 bis Forchheim und dann mit der R22 in Richtung Ebermannstadt. Ist Huppmann eher nach einer Runde im Wald, geht es mit der R3 nach Behringersdorf. „Von dort laufe ich über Oedenberg nach Heroldsberg und fahre mit der R21 zurück – der

Weg ist herrlich und im Sommer angenehm kühl. Die Natur zu erleben ist für mich die Hauptsache.“ Naturliebhabern, die nicht mehr gut zu Fuß sind, empfiehlt er eine Busfahrt: Die Gebirgstour mit dem Regionalbus 331 von Altldorf bis Röthenbach an der Pegnitz. Lust auf mehr? Günter Huppmann plant, solche Tipps auf seiner Homepage <http://seniorchef.npage.de> mit anderen zu teilen. ■

Baustellen im Frühjahr und Fröhsommer

Instandhaltung

Damit das Nahverkehrsnetz leistungsfähig bleibt, muss es stets gewartet und Stück für Stück erneuert werden. Um die Fahrgäste nicht zu sehr zu beeinträchtigen, führt die VAG diese Arbeiten soweit möglich abends und nachts durch.

- Noch bis zum 22. März werden die Gleise an der Haltestelle Marien-tunnel ausgetauscht und der Untergrund unter zwei Weichen in der Bahnhofstraße wird angehoben. Die Linie 8 fährt zwischen dem Hauptbahnhof und der Schweig-straße eine Umleitung über die Widalmstraße. Wer vom Bahnhof zum Marien-tunnel will, steigt in den Bus E5. Fahrgäste mit Ziel Scheurl-straße nehmen den 43er oder 44er bis zur Köhnstraße und haben dann noch etwa 150 Meter Fußweg.
- Die Haltestelle Dürrenhof wird noch bis zum 3. Mai umgebaut.

Parallel dazu finden auch am Halt Tullnaupark Modernisierungsarbeiten statt. Auf der Strecke vom Hauptbahnhof zum Tiergarten ersetzen während der Baumaßnahmen Busse die Linie 5.

- Zwischen den U-Bahnhöfen Messe und Bauernfeindstraße werden vom 1. April bis 30. Juni Elektro-kabel neu verlegt. Jeweils ab 21.00 Uhr ist die U1 auf diesem Abschnitt eingleisig unterwegs. Am Takt ändert sich jedoch nichts.

- Die Stromschienenträger und Isolatoren auf den Linien U2 und U3 müssen gereinigt werden. Die Arbeiten finden vom 7. bis 19. April jeweils ab 21.00 Uhr statt.

- Die Kreuzung Bucher Straße/Jagdstraße bekommt neue Weichen. Vom 6. Mai bis 7. Juni wird die Linie 4 deshalb zwischen den Haltestellen Plärrer und Thon durch Busse ersetzt.



Martin Thomann zeigt, wie man Stahl in die gewünschte Form bringt.

- Auch der Spozug ist dieses Frühjahr wieder im U-Bahn-Netz unterwegs und schleift die Gleise. Das erhöht die Lebensdauer der Schienen, aber auch die der U-Bahn-Räder. Außerdem fahren die Züge dadurch ruhiger. Wann der Spozug genau im Einsatz ist, wird rechtzeitig noch geplant. Aktuelle und ausführliche Informationen über alle Baumaßnahmen der VAG gibt es jeweils rechtzeitig vorher in den lokalen Medien und unter www.vag.de. ■

Die Maus fragt nach

Automatische U-Bahn

Im Sommer letzten Jahres machte das Maus-Team um Armin Malwald in Nürnberg Station. Das Interesse galt der automatischen U-Bahn. Sie fährt zuverlässig, hält an jeder Haltestelle und ist superpünktlich. Wie schafft sie das? Wer es ebenfalls wissen möchte, für den gibt es inzwischen eine DVD im Handel, die in der Bibliothek der Sachgeschichten erschienen ist. ■



Dreharbeiten für die Maus.

Wussten Sie schon?

Starker ÖPNV

Die Nürnberger nutzen das breite Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) immer häufiger. Das zeigen die alljährlichen Untersuchungen der VAG zum Mobilitätsverhalten.

In den vergangenen 15 Jahren ist der Anteil des ÖPNV an allen Wegen, die Nürnberger zurücklegen, von 19 auf 22 Prozent gestiegen. Das entspricht einer Zunahme der ÖPNV-Wege

um zehn Prozent. Nur das Fahrrad verzeichnete stärkere Gewinne, wogegen Pkw-Fahrten und Fußwege Einbußen erlitten.

Der Anteil der Personen, die an einem durchschnittlichen Tag mit Bussen und Bahnen unterwegs sind, beträgt 25 Prozent. Jeweils etwa ein Drittel aller Fahrten gelten Arbeit und Ausbildung, Versorgungs-zwecken oder Freizeitaktivitäten. ■

Wir sind dabei!

Besuchen Sie uns am Stand 9-509

VAG

Messezentrum Nürnberg,
Eingang Mitte, Halle 9
Fr. 10-18 Uhr | Sa. 10-17 Uhr

www.inviva.de

Die Messe für das Leben ab 50
Freitag 15. bis Samstag 16. März

inviva

2013

Alles rund um Gesundheit, Wellness,
Immobilien, Reisen und vieles mehr

NÜRNBERG MESSE

Wir sind für Sie da!



VAG-KundenCenter
U-Bahnhof Nürnberg Hauptbahnhof,
Verteilergeschoss Königstorspassage
Montag bis Freitag 7.00-20.00 Uhr
Samstag 9.00-14.00 Uhr

infra KundenCenter
U-Bahnhof Fürth Hauptbahnhof,
Fußgängergeschoss
Montag bis Freitag 7.30-19.00 Uhr
Samstag 9.00-14.00 Uhr



Ihr Weg zu uns:

- **VAG-Kundentelefon** – rund um die Uhr: 0911 283-46 46
- **Elektronische Fahrplanauskunft des VGN:** 0800 463 68 46
- **VAG-Kundenkorrespondenz** 90338 Nürnberg
- **E-Mail:** service@vag.de
- **Internetadressen:**
www.vag.de
www.vag-nightliner.de
www.nuernbergmobil.de
www.coolrider.de
www.vgn.de

Leserpost

Bezahlfunktion

Seit rund einem halben Jahr ist die neue Software der Fahrkartenautomaten mit Touchscreen nun schon im Einsatz. Dank der einfachen, übersichtlichen Schritt-für-Schritt-Bedienung kommen die meisten Fahrgäste gut damit zurecht. Nur wer direkt nach der Wahl seines Tickets zum Bezahlen angesetzt hat, könnte ins Stutzen gekommen sein. Denn im Unterschied zu der alten Bedienführung kann man bei der neuen Software erst dann das Geld einwerfen, nachdem man auch auf das rote Funktionsfeld „Bezahlen“ am rechten unteren Bildschirmrand geklickt hat. Ohne Bestätigung nimmt der Automat Münzen, Banknoten oder Kreditkarte nicht an. Darum wird jetzt nachgebessert: Eine neue, zentral aufgespielte Software sorgt ab Ende März dafür, dass man auch gleich nach Beenden der Ticketauswahl das Geld oder die Karte in den Fahrkartenautomaten stecken kann. Optisch signalisiert wird das im Moment auch durch das Blinken der Schlitze. Und wo bekommt man sein Wechselgeld? Ganz einfach: Die Münzen fallen unten ins Fahrkartenfach und die Geldscheine werden über den Banknoteneinzug zurückgegeben. ■

Leserpost

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

Impressum

Herausgeber:
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Verantwortlich/Redaktion:
VAG Unternehmenskommunikation:
Elisabeth Seitzinger (KO)

Redaktionsbeirat:
VAG Marketing Hermann Klotner
22. Februar 2013
Koordination: Karin Müller, Nürnberg

Redaktionelle Mitarbeit:
Stefania Dürbeck, Gerd Fürstenberger,
Barbara Lohs, Fiona Priel

Fotos: Claus Felix, David Hartfiel,
Thomas Langer, Museumsstiftung Post
und Telekommunikation/Mile Cindric,
Peter Roggenbin, Melanie Solch,
Gerhard Zuber

Kontakt:
VAG Unternehmenskommunikation
90338 Nürnberg
Telefon: 0911 271-36 13
E-Mail: presse@vag.de

Layout/Produktion:
Schulze, Walther, Zahel, GmbH
Kommunikationsagentur, www.vwz.de

Auflage: 38.000 Exemplare –
gedruckt auf fast holzfreiem Papier

Redaktionschluss:
22. Februar 2013

Erscheinungstermin:
5. März 2013

© 2013 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft,
Nürnberg