



VAGmobil

Kundeninformation der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

2 2017

Karl Müller schätzt guten Service

Mobil mit dem ÖPNV

Karl Müller (Name geändert) will mobil sein, von A nach B kommen und dafür setzt der 73-Jährige – abgesehen von gelegentlichen Autofahrten mit seiner Frau – ganz auf die öffentlichen Verkehrsmittel.

Vor seiner Erkrankung war das anders. Da war Karl Müller, der seit Ende der 1990er Jahre im Nürnberger Süden wohnt, auch selbst mit dem Auto unterwegs. Die Entscheidung, nicht mehr Auto zu fahren, bereut er nicht. „Ich komme überall hin, wo ich will. Ich bin täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Zur Reha, zum Einkaufen. Das ist mir wichtig. Dass ich rauskomme, dass ich in Bewegung bleibe, auch wenn es ohne Hilfe und Begleitung durch meine Frau nicht geht“, sagt er. Vor allem mit dem Bus ist er unterwegs. Teils steigt er mehrfach um. Einmal wöchentlich fährt er von seinem Wohnort bis zur Frankenstraße, von dort bis



Mobilität ist für Karl Müller auch Freiheit. Er lässt sich gerne von den Fahrern der VAG chauffieren.

Mögeldorf. Trotz Gehbehinderung kann Karl Müller weitgehend selbstständig ein- und aussteigen. „Es geht halt etwas langsamer. Es kostet viel Kraft.“ Am liebsten bleibt er in der Nähe der Fahrer sitzen. „Ich halte gerne Blickkontakt. Das gibt mir Sicherheit. Ich fahre

gut mit den Fahrern der VAG, fühle mich gut bedient, oft hervorragend. Das hat mich im März bewogen, der VAG eine E-Mail zu schreiben. Die Fahrer machen einen tollen Job. Trotz Zeitdruck, trotz Verkehrslage, trotz Anschlüssen, die sie schaffen müssen – ein

enormer Stress! Sie sind immer hilfsbereit“, sagt Karl Müller. Einen großen Wunsch hat er aber, dass die Busse noch barriereärmer werden: „Die Podeste, um zum Sitz zu kommen, sind manchmal so hoch, dass auch gesunde ältere Menschen da kaum hochkommen.“ ■

Montags mit der 13

DokuZentrum, Straßenbahndepot St. Peter, Knoblauchsland und Männleinlaufen auf einer Tour erleben – das geht mit der Straßenbahnlinie 13, und zwar immer montags.

Dieses Jahr fährt sie erstmalig über den Rathenauplatz zum neuen Endhalt Am Wegfeld. Während der Fahrt informieren Gästeführer des gleichnamigen Vereins über die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke. Ab dem Halt Tiergärtnerort wird ein Spaziergang über die Burg zum Hauptmarkt angeboten, um das Männleinlaufen an der Frauenkirche zu bestaunen. Alternativ kann man mit der Oldtimerbahn zum Hauptbahnhof fahren.

Die Fahrt dauert rund zwei Stunden, kostet 16 Euro für Erwachsene und 12 Euro für Kinder. Treffpunkt ist bis 25. September 2017 immer montags um 10.00 Uhr die Straßenbahninsel am Hauptbahnhof. Eine Anmeldung unter vag.de/veranstaltung oder unter der Rufnummer 0911 283-46 46 ist erforderlich. ■

Schnelle Verbindung von Nord nach Süd

Straßenbahnlinie 4

Die Entwicklung der Straßenbahnlinie 4 ist positiv. In Kombination mit den neuen Buslinien erweist sie sich als attraktiv.

„Die Zahlen sprechen für sich“, sagt Petra Reißmann, Verkehrsplanerin der VAG. Obwohl die Straßenbahnlinie erst seit einem halben Jahr bis zur neuen Endhaltestelle Am Wegfeld fährt und zuvor wegen der Bauarbeiten an der Hallertorbrücke ein halbes Jahr stillgelegt worden war, entsprechen die Fahrgastzahlen schon fast den prognostizierten Werten. „Wir hoffen aber auf noch mehr Kunden“, so Reißmann.

Attraktiv ist die Linie 4, weil sie vom Endhalt in der Südstadt bis in den Norden nur 26 Minuten braucht. Möglich ist das, weil sie zu 70 Prozent auf eigenem Gleiskörper fährt und an den Ampeln häufig Vorfahrt genießt. „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind Garantien für zufriedene Fahrgäste“, weiß Reißmann. Deshalb ist es der VAG wichtig, dass eine Fahrbahn am Spittlertorgraben Richtung Norden der Straßenbahn

und dem Bus vorbehalten bleibt. Der Verkehrsausschuss der Stadt hat im Mai zugestimmt. Zudem soll die Linie 4 an weiteren Lichtsignalanlagen Vorrang bekommen.

Gut angenommen wird z. B. die Linie 30 von den Arcaden in Erlangen über Wegfeld, Flughafen, Herrnhütte zum Nordostbahnhof. Viele Kunden können ihren Arbeitsplatz nun direkt erreichen oder auf die U2 Richtung Innenstadt umsteigen. Ebenfalls positiv ist die Entwicklung der Linie 37 (Heilig-Geist-Spital – Kriegsopfersiedlung). Sie fährt über

Maxfeld, Großreuth und Kleinreuth, jeweils hinter der Veste, stoppt an der Schleswiger Straße, wo zur Straßenbahnlinie 4 umgestiegen werden kann, und fährt weiter über das Berufsförderungswerk in das Wohngebiet im Nordwesten.

Sie wird zum Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres mindestens bis zur Haltestelle Stadtgrenze mit Anschluss an die U-Bahn-Linie U1 verlängert. „Wir bieten dann noch mehr Direktverbindungen und kürzere Fahrzeiten“, so Petra Reißmann. ■



Linie 4: rund 90 Prozent der Neubaustrecke besteht aus Rasengleis.

Topthema

U-Bahn-Bau

S. 4

Gestern und heute

Bereits 1925 gab es Pläne für eine unterirdische Bahn. Vor 50 Jahren war es dann so weit: Am 20. März 1967 lösten der damalige Bundesverkehrsminister und der Nürnberger Oberbürgermeister an der Bauernfeindstraße den ersten Rammschlag für den Bau der U-Bahn aus.

Heute hat Nürnberg drei U-Bahn-Linien und das Netz wächst weiter. Die Verlängerung der U3 im Norden ist schon in Betrieb genommen und im Südwesten wird fleißig gebaut.

Inhalt

Bericht

Fahrzeugbau hat begonnen

S. 2

Neue Züge für die U1

Dynamisch wie ein Rennwagen

S. 2

Acht neue Busse

Reportage

Mit dem Blindenhund unterwegs in Bus und Bahn

S. 3

Mobil mit der VAG

Die U-Bahn ertasten

S. 3

Mobilitätstraining

Unterhaltung

Auf zur Entdeckung der Sinne

S. 6

Spiel der Gegensätze

Durch den Nürnberger Untergrund

S. 6

Die Felsengänge

Freizeit

Zum Kuhstallcafé:

S. 7

Wandern mit Genuss
VGN-Freizeittipp

Auf den Spuren der Hohenzollern

S. 7

KulTouren im VGN

Service

Im VAG-Netz wird fleißig gewerkelt

S. 8

Baustellen im Sommer

Bessere Orientierung

S. 8

Neues Wegeleitsystem

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

unsere Fahrgastzahlen entwickeln sich positiv. Ihnen vielen Dank, dass Sie zum deutlichen Plus 2016 beitragen haben. Gegenüber 2015 erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste um 4,3 Prozent, von 144 auf 150 Millionen. Wir hoffen nicht nur mit Blick auf die Einnahmenseite, dass diese positive Entwicklung anhält. Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 und der Neuausrichtung des Busnetzes Ende 2016 sowie vor Kurzem der Eröffnung der U3-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring können wir hoffentlich noch mehr Menschen für Busse und Bahnen gewinnen. Im Schnitt legte 2016 jeder Nürnberger Bürger 214 Wege mit dem ÖPNV zurück. Bei der Verkehrsmittelwahl liegt der Anteil von Bussen und Bahnen bei rund 22 Prozent.

Wir arbeiten daran, Ihnen ein attraktives Angebot zu machen. Wir werden den ÖPNV weiterentwickeln, neue technische Entwicklungen nutzen für einen noch besseren ÖPNV. So arbeiten wir daran, in allen Fahrzeugen künftig Echtzeitinformationen anzubie-



Claus Felix

ten, wir werden zum Jahreswechsel den ersten E-Bus in Betrieb nehmen und unsere Fahrzeugflotte wird laufend modernisiert.

Grundsätzlich ist die Tatsache belegt, dass der ÖPNV das Rückgrat eines umweltschonenden, komfortablen und effizienten Gesamtverkehrssystems einer lebenswerten Stadt ist. Er muss künftig eine noch größere Rolle spielen. Wir setzen alles daran, dass mittelfristig eine weniger starke Nutzerfinanzierung möglich wird. Dafür brauchen die Stadt und wir aber mehr öffentliche Gelder zum Ausbau und Erhalt des ÖPNV.

Ihr Josef Hasler

Vorstandsvorsitzender der VAG

Fahrzeugbau hat begonnen

Neue Züge für die U1

Nach rund 40 Jahren haben die 42 Doppeltriebwagen des Typs DT1 ausgedient. Sie sind ausschließlich auf der U1 im Einsatz und werden durch 21 Vier-Wagen-Gliederzüge des Typs G1 ersetzt. Der Bau des ersten Fahrzeugs läuft seit März.

Die ersten Teile des Wagenkastens sind verschweißt, aktuell wird der Fahrzeugkopf angefertigt. Der Motor sowie der Schiebetritt – der den Spalt zwischen Tür und Bahnsteig überbrückt – werden derzeit auf Prüfständen getestet. Nach dem Rohbau wird im Siemens-Werk in Wien auf den Wagenkasten robotergesteuert die Mehrschicht-Lackierung aufgetragen. Danach bringen die Monteure den Fahrzeugkopf am Wagenkasten an und setzen die Scheiben ein. Ab September kann Siemens mit dem Innenausbau und der Montage einzelner Komponenten durchstarten.

Am markantesten ist beim G1 der Durchgang zwischen allen Wagen teilen. Dadurch fallen je zwei Fahrerstände und Hilfsbetriebeumrichter für die Stromversorgung weg. Das senkt die Anschaffungs-



ergon3design

Anfang 2019 können VAG-Kunden mit dem ersten neuen G1-Zug fahren.

kosten und das Gewicht, was sich positiv auf den Energieverbrauch auswirkt. Die Durchgängigkeit bietet mehr Platz für Fahrgäste. Im Eingangsbereich der Kopfwagen sind die Sitze längs angeordnet, die Freiflächen für Rollstühle oder Kinderwagen befinden sich hinter dem Fahrerstand. So staut es sich im Türbereich weniger. Die zehn Zentimeter breiteren Türen des G1 beschleunigen den Fahrgastwechsel. Schiebetritte ermöglichen einen barrierefreien Zugang. Außen an den Türen sind LED-Lichtbänder.

Sie zeigen in den Ampelfarben den Status des Fahrgastwechsels oder die Abfahrt des Zuges an. Rot heißt Stopp, Grün Einsteigen.

Voraussichtlich im Frühjahr 2018 ist der erste G1 fertig. Danach kommt er ins Siemens-Testcenter in Wilddorf in Nordrhein-Westfalen. Etwa Mitte 2018 trifft er in Nürnberg für Prüf- und Schulungsfahrten ein und geht etwa Anfang 2019 in Betrieb. Bis August 2020 wird circa alle fünf Wochen ein weiterer G1-Zug geliefert.

@ Mehr dazu unter vag.de ■

Dynamisch wie ein Rennwagen

Acht neue Busse

Das Seitenheck ist dynamisch geschnitten, die Radkästen mit flotten Leisten umrandet. Die runden Lichter und die nach rechts tiefergezogene Frontscheibe wirken sehr dynamisch.

So sportlich dezent die acht neuen Gelenkbusse daher kommen, so viel mehr an Ausstattung haben sie zu bieten. Denn der Hersteller Solaris hat sich bei seinem neu entwickelten Modell New Urbino 18 einiges einfallen lassen.

Die komplette Karosserie ist aus rostfreiem Edelstahl. Nur wenige Komponenten sind aus Kunststoff, die zudem geschraubt und nicht ge-

klebt sind. Das vereinfacht die Reparatur von Unfallschäden. Die Frontscheibe ist nach rechts tiefergezogen, dadurch haben die Fahrer einen besseren Blick auf die Haltestellen und Fahrgäste. Aluminiumverkleidung, LED-Beleuchtung und Glasdachluken wirken wertig und hellen den Innenraum auf.

Jedes Fahrzeug ist mit neun Kameras ausgestattet. Über einen kleinen Monitor oberhalb des Fahrerplatzes werden die Bilder im Wechsel angezeigt. Die Aufnahmen werden aufgezeichnet und stehen – unter Beachtung aller datenschutzrechtlichen Bestimmungen und internen

Vorgaben – den autorisierten Behörden, zum Beispiel für strafrechtliche Ermittlungen, zur Verfügung. Eine der neun Kameras hat ihren Blick auf die zweite Türe gerichtet. Mit ihrer Hilfe können die Fahrer das Ein- und Aussteigen besser beobachten und kontrollieren. Eine Rückfahrkamera ist bei Rangier- und Wendefahrten in der Werkstatt besonders von Vorteil. Eine weitere Kamera überwacht den Fahrerstand, alle anderen sind im Innenraum des Busses verteilt.

Ein Gelenkbus ist 18 Meter lang, hat 37 Sitzplätze, acht Klappsitze, bis zu 99 Stehplätze und zwei Flächen für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder.

Trotz regelmäßiger Wartung müssen Busse nach rund 15 Jahren altersbedingt ausgetauscht werden. Die neuen Diesel-Gelenkbusse – die acht Busse aus dem Baujahr 2003 ablösen – entsprechen der neuesten Abgasnorm Euro 6, sind besonders geräuscharm und auf dem neuesten Stand der Technik. Die neuen Busse kosten zusammen rund 2,5 Millionen Euro. Der Freistaat Bayern übernimmt etwa 390.000 Euro per Zuschuss. ■



Claus Felix

Acht neue Gelenkbusse: Sportlich, hell, mit Kameras und viel Platz.

Daten auf einen Blick

Open-Data-Portal

Im World Wide Web gibt es viele Daten. Sie alle zu erfassen ist unmöglich. Hilfreich sind deshalb sogenannte Open-Data-Portale. Plattformen, auf denen Firmen und Behörden ihre eigenen Daten für die Öffentlichkeit bereitstellen.

Ab sofort betreibt auch die VAG ein Open-Data-Portal. Alle Interessierten finden hier Daten rund um die VAG, ihre Fahrzeuge, Haltestellen und Anlagen. Die Daten sind strukturiert aufbereitet und unter den geltenden Creative Commons-Lizenzen verfügbar. Jeder kann die Daten einsehen, weiterverarbeiten

und verwenden, um mit ihrer Hilfe beispielsweise Apps zu entwickeln. Zu finden sind zunächst Geodaten der Haltestellen und deren Ausstattung. Gibt es beispielsweise eine Toilette und einen Kiosk? Auch Details zu den Aufzügen an den U-Bahnhöfen sind aufgelistet, unter anderem ob der Aufzug eine bzw. zwei Türen hat. Das ist besonders hilfreich für Rollstuhlfahrer, die dann schon vorher wissen, ob sie vorwärts oder rückwärts in den Aufzug fahren müssen. Die VAG wird das Portal schrittweise ausbauen.

@ Online unter opendata.vag.de ■



Claus Felix

Auch zu Aufzügen liefert das Open-Data-Portal wichtige Informationen.

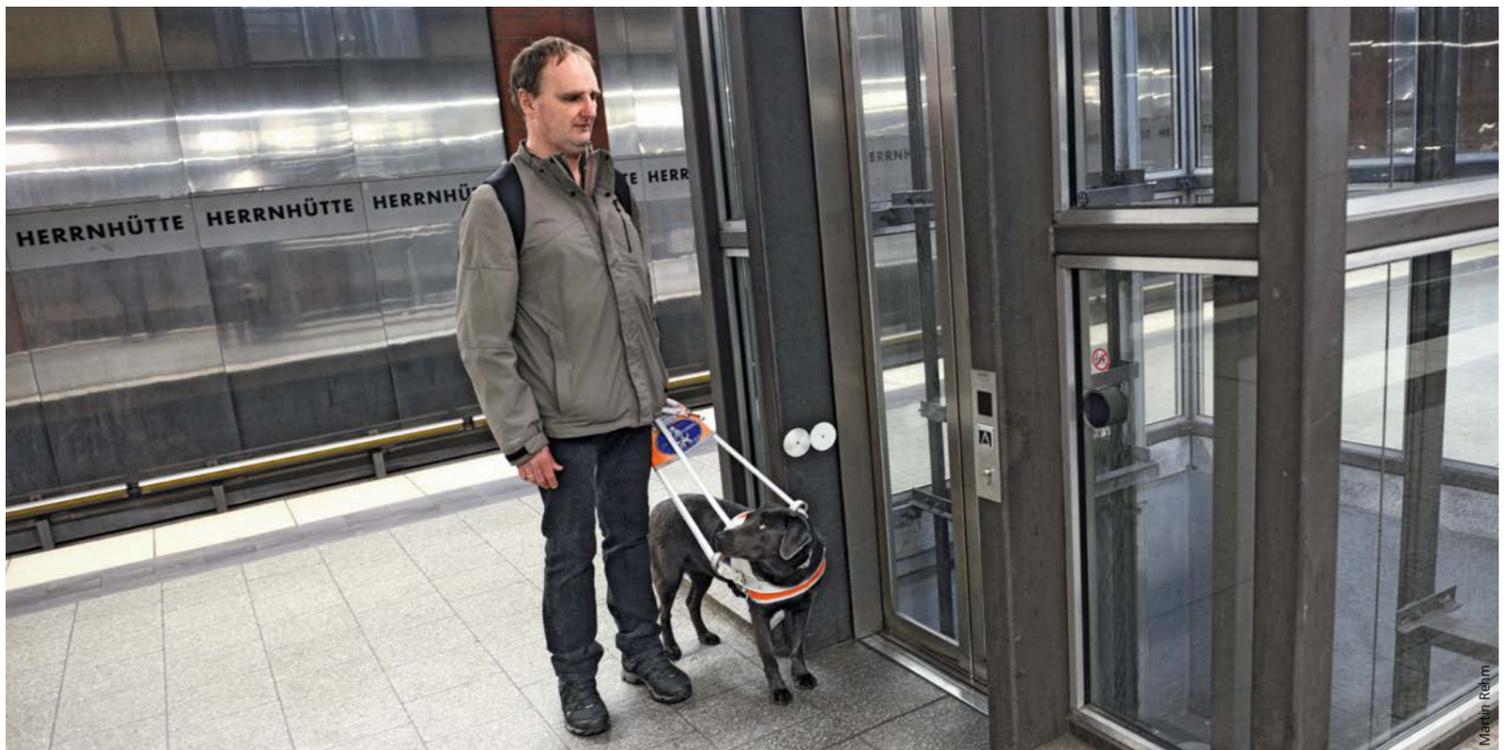
Mit dem Blindenhund unterwegs in Bus und Bahn

Mobil mit der VAG

Als Partner im Projekt „Fit für Inklusion“ des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes stellt die VAGmobil in diesem Jahr Fahrgäste mit Behinderung vor. In der aktuellen Ausgabe begleiten wir sehbehinderte und blinde Menschen, wie Daniel Puff mit seiner Blindenhündin Lotta.

Unser Treffpunkt: U-Bahnhof Herrnhütte. Wir wollen mit der U2 zum Flughafen fahren. Wenn Daniel Puff mit seiner Hündin unterwegs ist, verlässt er sich völlig auf die Labradorhündin. „Ich habe gelernt, mit dem Blindenstock zu gehen“, erzählt Puff, „aber da nehme ich meine Umgebung nur im Radius meines Stockes wahr und muss immer hochkonzentriert sein. Mit Lotta ist das anders. Sie erkennt Hindernisse und Gefahren und meidet sie.“ Dafür wurde Lotta in einer Führhundschule ausgebildet. Nochmals 15 Trainingstage und eine Prüfung bilden die gemeinsame Basis für Lotta und Daniel Puff. Ein Unterrichtsfach war Italienisch, weil Lotta ihre Befehle in dieser Sprache bekommt. „So wird Lotta nicht von anderen Sprachfetzen aus ihrer Umgebung abgelenkt“, erläutert Puff.

Also los: „Lotta, scala!“ Schon führt



Dank seiner Blindenhündin Lotta ist Daniel Puff auch mit Bussen und Bahnen der VAG mobil. Mit dem Befehl „Ascensore“ führt sie ihn zum Aufzug.

uns die Hündin zu den Treppen, die uns zum Bahnsteig bringen. „Lotta, porta!“ Sie findet die Zugtür. Doch woher weiß Daniel Puff, wo sich der Türöffner befindet? Er könnte sich am Taststreifen des Zuges orientieren. Das tut er, wenn er mit dem Stock unterwegs ist. Aber ist Lotta dabei, zeigt sie ihm den Öffner mit ihrer Schnauze. Am Flughafen heißt

es: „Ascensore“ und wir fahren mit dem Aufzug nach oben, um in die Buslinie 33 umzusteigen. Mit dem Befehl „such Stazioni“ bringt uns Lotta sicher zur Bushaltestelle. Alles klappt super.

Wie nimmt ein Blinder seine Umgebung wahr? Puffs Antwort: „In der Regel akustisch. Wenn ein Sehender beispielsweise auf den Wöhrder

See blickt, dann sieht er das Wasser, das gegenüberliegende Ufer und die Häuser. Einem Blinden sind das Seeufer und die Häuser egal. Ich höre das Wasser plätschern, die Tiere und vielleicht noch Musik. So träume ich auch: akustisch. Das ist sehr individuell und hängt davon ab, wann jemand erblindet.“

Auf dem Rückweg gesteht der

48-Jährige: „Die VAG liegt mir übrigens sehr am Herzen. Busse und Bahnen bedeuten für uns Blinde selbstständige Mobilität. Wir haben in Nürnberg gemeinsam schon viel erreicht, wenn ich nur an das durchgängige Blindenleitsystem an allen U-Bahnhöfen denke.“ Und dann ziehen Lotta und Daniel davon. Ein harmonisches Gespann. ■

Die ewige Suche nach Orientierung

Ansagen helfen

Was bedeutet es, sehbehindert zu sein? Für Sehende ist das schwer vorstellbar. Die eine Sehbehinderung gibt es nicht.

Jede ist anders.

Gabriele Grau ist seit ihrer Geburt auf einem Auge blind. Auf dem anderen sieht sie nur noch 25 Prozent. Damit ist ihr Sichtfeld stark eingeschränkt. „An Ampeln erkenne ich die Farben und welche leuchtet. Ich kann aber nicht sehen, ob hinter einer geschlossenen Straßentür ein Mensch steht“, erklärt Grau, was sie sieht. „Für mich sind Kon-

traste sehr wichtig, wie Markierungen an den ersten und letzten Stufen von Treppen. Handläufe geben mir Sicherheit.“

Ist die Bibliotheksassistentin mit Bussen und Bahnen unterwegs, stellen sie vor allem neue Strecken vor Herausforderungen. Darauf bereitet sie sich anhand von Fahr- und Stadtplänen im Internet vor. Die speichert sie in ihrem Kopf ab. Zudem nutzt sie Fahrplan-Apps. Vor Ort ist Grau auf gute Ansagen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen angewiesen. „Wenn die

nicht laufen oder unverständlich sind, bleiben nur noch die Monitore. Die kann ich aber nicht immer lesen.“ Gestresst fühlt sich Gabriele Grau von vielen Menschen, wie sie in U-Bahn-Verteilergeschossen unterwegs sind. „Wenn ich dann die Orientierung verliere, freue ich mich über Hilfe. Meine Bitte an alle aufmerksamen Mitmenschen: Fragen Sie immer, bevor Sie einen Sehbehinderten berühren. Ungefragt wirkt eine Berührung wie ein Angriff.“ Mit diesem Hinweis möchte Grau sensibilisieren. Grundsätzlich ist es ihr ein Anliegen, so selbstständig wie möglich durch den Tag zu kommen. Dabei unterstützt sie auch der Bayerische Blinden- und Sehbehindertenbund.

In ihrer Freizeit liest die 60-Jährige gerne auf ihrem E-Book-Reader und ist kulturell vielseitig interessiert. Dazu gehören auch Slapstick-Abende mit ihrem Mann vor dem Fernseher: „So nennt das unsere Tochter, denn ich sehe schlecht und mein Mann hört nicht mehr so gut – wie das im Alter so ist“, sagt sie und grinst über beide Ohren. ■



Die Fahrplaninformation zum Hören ist für Sehbehinderte sehr wichtig.

Die U-Bahn ertasten

Mobilitätstraining

Blinde und Sehbehinderte müssen sich mit neuen Wegen, Anlagen und Fahrzeugen anders vertraut machen als Sehende. Gelegenheit dazu bietet die VAG immer wieder.

Jüngst am neuen U3-Bahnhof Nordwestring – in Gruppen, an verschiedenen Stationen im gesamten U-Bahnhof und in aller Ruhe. Im Gleisbereich ging es darum, ein Gefühl dafür zu bekommen, wie hoch es vom Gleis bis zur Bahnsteigkante ist und wie man sich im Notfall in den Sicherheitsraum unter dem

Bahnsteig retten kann. An einer automatischen U-Bahn folgten die Gruppen dem taktilen Taststreifen am Zug, um die Türen zu finden. Anschließend bekamen sie die Türschließsignale erklärt und inspizierten die Spaltüberbrückung zwischen Bahnsteig und Fahrzeugtüren. Auch die sensiblen Türleisten und die Ausstattung des Innenraums waren Thema. Schließlich folgten sie dem Blindenleitsystem, inklusive Aufzug, Treppen und Oberfläche. Ein intensives Training! @vag.de/barrierefreie-mobilitaet ■



Mobilitätstraining am neuen U-Bahnhof: Die VAG übt mit Sehbehinderten.

Sphärische Klänge und zeitlose Gestaltung

Neue U-Bahnhöfe

Auf dem neuen U3-Abschnitt im Norden erinnert nichts mehr an die einstige Baustelle. Die neuen U-Bahnhöfe Klinikum Nord und Nordwestring sind hell, modern und einladend.

Für den Architekten Wolfgang Loebermann war die Gestaltung der Station Klinikum Nord eine besondere Herausforderung. Denn hier werden künftig Menschen ein- bzw. aussteigen, die ins Krankenhaus müssen, weil sie selbst krank sind oder Angehörige besuchen. „Mir war es daher wichtig, über die Gestaltung Ruhe und Entspannung in den Bahnhof zu bringen“, erklärt Loebermann. Das ist ihm auch gelungen. Vor allem durch das warme Gold an den Wänden und teilweise an der Decke. Außerdem ertönen über in die Decke eingebaute Lautsprecher leise, sphärische Klänge. Zusammen wirken die optischen und akustischen Einflüsse beruhigend. Dazu trägt auch die leicht wellenförmig fließende Wandstruktur bei. Abgerundet wird das Gesamtkonzept von einem durchgezogenen Lichtband, das direkt an



Der neue U-Bahnhof Klinikum Nord erstrahlt in einem warmen Gold. Die Farben sowie die restliche Gestaltung erzeugen Ruhe und Entspannung.

das Deckengold anschließt. Es taucht den Bahnhof in ein warmes, freundliches und ruhiges Licht. Rund 440 Meter westlich im Stadtteil Schniegling liegt der U-Bahnhof Nordwestring. Sofort fällt hier die mit Spiegeln verkleidete Decke auf. Angebracht sind die Spiegel auf gefalteten Edelstahlpanelen. „Wegen

der baulichen Umgebung ist der Bahnhof niedriger als üblich. Durch die Spiegelelemente wirkt er höher und es entstehen überraschende optische Effekte“, erklärt der verantwortliche Architekt Günter Forster. Zur optischen Raumerweiterung schließt der Bahnsteig zudem direkt an die Treppen an. Die Auf-

bzw. Abgänge bilden so eine Einheit mit dem 90 Meter langen Bahnsteig. Damit erscheint für die Fahrgäste der Übergang vom Untergrund zur Oberfläche – bzw. umgekehrt – fließend. Als Kontrast zur Spiegeldecke sind die Wände aus Beton, der durch Farbstreifen unterbrochen wird. Auf der Abfahrtsseite

der Züge sind die Streifen grün, auf der Ankunftsseite rot. Insgesamt ist die vorläufige Endstation der U3 im Norden modern und zeitlos gestaltet. Die meisten Fahrgäste nehmen die Absichten der Architekten nicht bewusst wahr. Wichtiger aber ist, dass die Stationen eine angenehme Atmosphäre schaffen. ■

50 Jahre U-Bahn-Bau

Wie alles begann

Vor 50 Jahren fiel der Startschuss für Nürnbergs U-Bahn. Der erste Streckenabschnitt wurde gebaut.

Bereits 1925 gab es einen ersten Plan für eine unterirdische elektrische Schnellbahn vom Nürnberger Hauptbahnhof über den Plärrer nach Fürth. Damals erschien den Verantwortlichen ein solches Pionierprojekt zu groß. Wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens in den 1950er und 1960er Jahren nahm die Stadt die Idee einer unterirdischen Bahn wieder auf und ließ ein Gutachten über die Zukunft des Nürnberger Verkehrs erstellen. Aufgrund dieses Gutachtens beschloss der Stadtrat 1963 den Bau einer

Unterpflasterstraßenbahn – heute bekannt als Stadtbahn – mit kreuzungsfreien Tunnelstrecken, um den Betrieb später für eine U-Bahn umrüsten zu können. Bereits zwei Jahre später verwarf der Stadtrat diese Planungen und entschloss sich zum Bau einer klassischen U-Bahn. Am 20. März 1967 lösten der damalige Bundesverkehrsminister Georg Leber und Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter an der Bauernfeindstraße den ersten Rammschlag für den Bau der U-Bahn aus. Nach knapp fünf Jahren wurde am 1. März 1972 der 3,7 Kilometer lange U1-Abschnitt Langwasser Süd bis Bauernfeindstraße eingeweiht. ■

Für uns war es Pionierarbeit

Zeitzeugeninterview

Am 1. April 1967 fing der Elektroingenieur Ernst Wentzel bei der VAG als Assistent des technischen Direktors an. Der Auftrag war klar: den Betrieb der Nürnberger U-Bahn planen.

„Das war Pionierarbeit“, erinnert sich der 80-Jährige. „Es gab in Deutschland nur U-Bahnen in Berlin und Hamburg. München baute zeitgleich mit uns.“ Ausgangspunkt der Nürnberger U-Bahn war der Betriebshof in Langwasser. „Ohne den hätten wir keinen Betrieb machen können. Für den Bau bot sich Langwasser an“, erklärt Wentzel. „Das Tiefbauamt war froh, die ersten Erfahrungen im U-Bahn-Bau auf unberührter Erde sammeln zu können.

Langwasser entstand damals als neuer Stadtteil.“ Wentzels Aufgabe war es, Trassierungselemente festzulegen: „Wir hatten das Glück, dass wir zuerst die Maße der Züge bestimmen konnten und die Stadt die Tunnel darum herum baute. Kompromisse waren nötig, wie bei der engen Kurve zwischen Bauernfeindstraße und Messe. Hier sollte ursprünglich die Straßenbahn fahren, die Brücken waren bereits gebaut. Wir mussten die U-Bahn in einen 100-Meter-Radius zwingen, wo sie bis zu 300 Meter bräuchte. Hier fahren die Züge deshalb bis heute nur maximal 50 Stundenkilometer.“ Die ersten U-Bahnen wurden baugleich mit München be-

schafft. Für den Betrieb benötigte die VAG Fahrer und anfangs an jeder Station einen Zugabfertiger. „Da traf es sich gut, dass wir gerade den Einmannbetrieb auf der Straßenbahn einführten. Es wurden Schaffner frei, die wir umschulden. Das war allerdings ein längerer Prozess, da wir für die U-Bahn keine Bedienanleitung hatten“, erzählt der langjährige Betriebsleiter. „So haben wir mit den Fahrlehrern nach und nach das System ausgetestet und dazugelernt.“ Das Fazit nach 50 Jahren? „Für mich ist die U-Bahn ein klarer Standortvorteil und mit der Automatisierung hat Nürnberg die Nase weit vorne.“ @ Interview unter vag.de/filme ■



Mit dem Bau der U-Bahn wuchs auch der Stadtteil Langwasser.



Vor 50 Jahren: Ernst Wentzel plante als Assistent des technischen VAG-Direktors den ersten U-Bahn-Betrieb.

Die U3 wächst und wächst und wächst

Neubau im Süden

Rund 50 Arbeiter werkeln gleichzeitig im 1.180 Meter langen Bauabschnitt. Der Ausbruch des Tunnels zur U3-Verlängerung im Südwesten – vom Bestandsbahnhof Gustav-Adolf-Straße bis Großreuth bei Schweinau – ist inzwischen vollständig abgeschlossen.

Jetzt läuft der Bau der Innenschale auf Hochtouren, das Gewölbe nimmt schon deutlich Gestalt an. Dafür wurde der Tunnel zunächst mit einer Stahlbewehrung versehen. Jede Menge Quer- und Längsstreben, die ineinandergreifen und die spätere Tunnelröhre stabilisieren – der erste Schritt des Innenausbaus. Mit Hilfe eines Schalwagens werden anschließend die Tunnelgewölbe – mit einer Stärke von etwa 30 Zentimetern – betoniert.

„Jeden Tag schaffen unsere Arbeiter mit Hilfe der Maschine zehn Meter Gewölbe. Bei 647 Metern sind wir nach circa 70 Arbeitstagen mit einer Tunnelröhre fertig“, erklärt der Leiter des Nürnberger U-Bahn-Neubaus Jochen Kohler vom U-Bahn-Bauamt. Ist die Innenschale betoniert, gibt es zwischen dieser und der älteren Spritzbetonsicherung



Die Arbeiten zur U3-Verlängerung bis Großreuth gehen gut voran, gleichzeitig wächst der Stadtteil mit neuen Wohnhäusern weiter.

einen Hohlraum, der zum Schluss mit Zementsuspension verfüllt wird. „Die Füllung ist der letzte Schritt beim Bau der Innenschale. Die Tunnelwand ist dann von allen Seiten her nachhaltig gesichert und gefestigt“, so Kohler.

Etwa parallel dazu startet der Einbau des Masse-Feder-Systems entlang der Neubaustrecke. Die Federlager, die den Schall der Bahnen

abfangen, liegen unter den Betonplatten, auf denen später die Gleise verlegt werden: „Somit sind die Gleise von der Tunnelröhre und den Bahnhofsbauwerken entkoppelt und es gibt keine direkte Verbindung zwischen ihnen. Dadurch kann der von den Zügen erzeugte Schall nicht übertragen werden. Das ist für die Anwohner enorm wichtig, weil sie damit nichts vom

U-Bahn-Betrieb mitbekommen“, sagt Kohler.

Übrigens: Auf den älteren Abschnitten der U-Bahn-Linie U1 wurden noch Schottergleise bzw. Betonlängsbalken verbaut, um den Schall der Züge zu dämmen. Auf der U2 und U3 kommt überwiegend das Masse-Feder-System zum Einsatz. Es ist moderner und langlebiger. Im Laufe der Sommerferien wird die

Neubaustrecke an das städtische Entwässerungssystem angeschlossen. Etwa ab April 2018 geht es mit dem Gleisbau los, gefolgt vom Ausbau des Bahnhofs. Voraussichtlich ab 2020 können hier die U-Bahnen fahren. Bereits ein Jahr früher beginnt der Bau des nächsten Abschnitts, der Verlängerung zu den künftigen U-Bahnhöfen Kleinreuth bei Schweinau und Gebersdorf. ■

U3 kommt an

U3 verbindet

Ab sofort können Fahrgäste mit der U3 im Nordwesten bis Klinikum Nord und zum Nordwestring fahren. Die U3 wächst damit auf rund neun Kilometer und bietet noch mehr Menschen optimale Mobilität.

Schon 2008, als die U3 über die gemeinsame Stammstrecke mit der U2 – Rothenburger Straße bis Rathenauplatz – zum U-Bahnhof Maxfeld im Norden bzw. bis Sünderbühl und Gustav-Adolf-Straße im Süden hinaus verlängert wurde, stellte die VAG eine Entlastung im U-Bahn-Netz und für die Straßenbahnlinie zwischen Hauptbahnhof und Rathenauplatz fest. Mit dem nächsten Abschnitt, der die U3 seit 2011 bis Kaulbachplatz und Friedrich-Ebert-Platz führt, zog die U3 nochmals mehr Fahrgäste an.

Seit 2008 lässt sich folgende Entwicklung erkennen: In Summe ist bis heute eine stetige Steigerung der Nachfrage auf der U2 und der U3 zu erkennen. Betrachtet man U2 und U3 getrennt, kristallisiert sich aufgrund der Verlängerung der U3 bis Friedrich-Ebert-Platz bereits ab 2012 – ein Jahr nach Inbetriebnah-

me – ein Fahrgastzuwachs auf der U3 heraus. Dagegen fällt die Nachfrage bei der U2 im selben Jahr wegen der Verlagerungseffekte ein wenig ab, pendelt sich aber ein. Diese gewünschte Entwicklung – Entlastung der U2 durch die U3-Verlängerung – hält bis heute an. Täglich fahren bis zu 123.000 Menschen mit der U2 und etwa 70.000 nutzen die U3. 2014 waren es auf der U3 insgesamt 19 Millionen Fahrgäste, 2015 bereits 22 Millionen. Diese positiven Effekte sollen sich weiter verstärken: „Wir freuen uns, wenn die U3 ihr Potenzial künftig noch besser ausschöpfen kann und damit noch mehr Fahrgäste zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel bringt“, sagt Josef Hasler, Vorstandsvorsitzender der VAG.

Übrigens: Täglich nutzen rund 410.000 Menschen die U-Bahn. Würden alle mit dem Pkw fahren, bei einer durchschnittlichen Besetzung mit 1,3 Personen pro Auto, wären das zusätzlich knapp 315.000 Autos. Wer clever ist, fährt mit Bus und Bahn – das schont die Umwelt und die eigenen Nerven. ■

Interessantes rund um die U-Bahn

Schon gewusst?

Welche Merkmale unterscheiden die U-Bahn eigentlich von einer Straßenbahn? Welche deutschen Städte haben eine echte U-Bahn und warum gibt es in der U-Bahn Stromlücken? Einige Fakten, die man so schnell nicht vergisst:

- Den Namen „U-Bahn“ setzen die meisten mit „Untergrundbahn“ gleich. Gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) steht das „U“ allerdings für „unabhängig“. Das bedeutet, dass die U-Bahn auf einem vom übrigen Verkehr unabhängigen Bahnkörper unterwegs ist.

- Über eine klassische U-Bahn verfügen in Deutschland nur die Städte Berlin, Hamburg, München, Nürnberg und Fürth. Alle anderen Ballungsräume haben keine U-Bahn, sondern eine klassische Straßenbahn, deren Gleise sich überwiegend im öffentlichen Verkehrsraum befinden, oder eine Stadtbahn, die eine Mischung aus U-Bahn und Straßenbahn darstellt.

- Nürnberg und Fürth haben das kleinste und jüngste Streckennetz Deutschlands, Nürnberg hat mit der U2 und U3 die einzigen vollautomatischen Linien.

- Die Nürnberger U-Bahnen kön-

nen auch auf den Gleisen der Deutschen Bahn fahren.

- Eine Besonderheit bei der U-Bahn: Im Netz gibt es wegen Weichen und Kreuzungen auch Abschnitte ohne Stromschiene, welche mit Schwung durchfahren werden müssen. Kommt ein Zug in diesen Bereichen zum Stehen, kann er nur mit einem Hilfsstromkabel oder Schiebezug aus der Lücke gefahren werden.

- Die Höchstgeschwindigkeit der Nürnberger U-Bahn beträgt 80 Stundenkilometer, die der Straßenbahn Richtung Wegfeld 60 Stundenkilometer, sonst 50. ■



Mit dem Nordwestring gibt es nun 48 U-Bahnhöfe. Nürnberg ist die kleinste der vier deutschen U-Bahn-Städte.

Auf zur Entdeckung der Sinne

Spiel der Gegensätze

Erstaunliche Phänomene der Physik und die Gesetze der Natur können Besucher auf dem Erfahrungsfeld der Sinne erleben. Die städtische Einrichtung des Amtes für Kultur und Freizeit (KUF) schärft zudem das Bewusstsein für das Miteinander von Mensch und Umwelt.

Wie könnte das besser gelingen als durch das Erleben mit den eigenen Sinnen? Das Team des Erfahrungsfeldes erarbeitet daher jedes Jahr Stationen zu einem bestimmten Thema, an denen Kinder und Erwachsene experimentieren und forschen können.

Schwerpunkt in diesem Jahr ist das Spiel der Gegensätze. Die Saison über stehen rund 100 Erlebnisstationen bereit. Bei vielen dreht sich alles um das Phänomen des Magnetismus. Im Magnetlabor wird beispielsweise die unsichtbare Kraft

der Magnete erforscht. Doch die Besucher erfahren auch, wie Metall magnetisiert und entmagnetisiert wird, wie Erdmagnetismus funktioniert oder was es mit den Polen auf sich hat. Ganz Ausgefuchste können zudem selbst einen Kompass bauen. Und im Magnet-Skulpturen-Tisch sind unterschiedlich große und starke Magnete eingelassen. Hier können Besucher mit verschiedenen Metallformen Skulpturen gestalten. Zu den Neuheiten zählt auch die Textilfabrik: Das Erfahrungsfeld der Sinne thematisiert damit soziale Ungleichheiten. Eine nachgestellte Fließbandsituation, in der geschnitten und genäht wird, macht für die Besucher einen anderen Alltag erlebbar und hält am Ende eine Überraschung parat.

Auch beliebte Stationen wie das Dunkelcafé finden in diesem Jahr wieder einen Platz. Hier werden die



Ein Vergnügen für Jung und Alt ist die Balancescheibe, die auch dieses Jahr auf dem Erfahrungsfeld steht.

Gäste im Dunkeln von sehbehindernden Mitarbeitern bedient. Der Verzicht auf den Sehsinn zeigt, dass Outfit, Figur, Größe, Haut- oder Haarfarbe keine Bedeutung mehr haben. Das Erfahrungsfeld hat bis

10. September 2017 geöffnet. Während der Schulzeit, von Montag bis Freitag, jeweils von 9.00 bis 18.00 Uhr, in den Schulferien von 10.00 bis 18.00 Uhr. Samstag bzw. an Sonn- und Feiertagen von 13.00

bis 18.00 Uhr bzw. von 10.00 bis 18.00 Uhr. Das Erfahrungsfeld ist mit den U-Bahn-Linien U2 und U3 und mit der Straßenbahnlinie 8, jeweils Wöhrder Wiese, gut erreichbar. ■

Mit dem KombiTicket zum Norisring

Neuer VGN-Partner

Das Nürnberger Zeppelinfeld ist vom 30. Juni bis 2. Juli 2017 wieder Schauplatz des jährlichen DTM-Rennens.

Heuer ermöglicht die Eintrittskarte an den jeweils aufgedruckten Veranstaltungstagen die kostenlose Hin- und Rückfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im VGN-Gebiet. Die KombiTicket-Regelung gilt ab vier Stunden vor Veranstaltungsbeginn bis Betriebsschluss. Halte-

stellen: Dutzendteich und Doku-Zentrum, Straßenbahnlinien 6, 9 und Buslinie 36 (nur Doku-Zentrum), 45, 55, 65 oder Hans-Kalb-Straße, Buslinie 44 sowie der S-Bahn-Halt Dutzendteich.

Übrigens: Das Rennen auf dem einzigen verbliebenen Stadtkurs in Deutschland bietet eine besondere Atmosphäre, da die Strecke von der großen Steintribüne aus nahezu komplett einsehbar ist. ■



Blick von der Tribüne aufs Rennfeld.

Eintritt und Fahrkarte

Veranstaltungstipps

Das KombiTicket ist eine Eintrittskarte, die zugleich als kostenloser Fahrschein zu der entsprechenden Veranstaltung gilt. Nutzen können die Ticketbesitzer alle Busse und Bahnen, je nach Veranstaltung, häufig im gesamten VGN-Gebiet. In der Regel berechtigen die Tickets ab vier Stunden vor Veranstaltungsbeginn bis Betriebsschluss – inklusive NightLiner – zur einmaligen Hin- und Rückfahrt; das gilt auch für die jeweiligen Stadtgebiete. Neu: Bei vielen Veranstaltungen gibt es das KombiTicket auch als HandyTicket. Hier eine Auswahl an KombiTicket-Partnern:

● **Gostner Hoftheater;** bis 30. Juli; bietet: zum Ende dieser Saison in der Spielstätte Hubertussaal die zwei Stücke *Wir alle für immer zusammen* von Guus Kuijer und *Tschick* von Wolfgang Herrndorf; beide Stücke sind auch für Kinder geeignet. Haltestellen: Gibitzenhof Straßenbahnlinie 4 und Buslinien 58, 68 und Dianaplatz Straßenbahnlinie 4 und Buslinie 58, 65, 68.

● **Theater Pfütze;** 18. bis 30. Juli; bietet: das Stück *Die Busfahrerin* von Vincent Cuvelier – ein französisches Roadmovie auf der Theaterbühne; ab sieben Jahren. Haltestelle: Rathenauplatz U2/U3, Straßenbahnlinie 8 und Buslinien 36, 94, 340.

● **Staatstheater Fürth;** 5. bis 22. Juli; bietet: unter anderem die Operette *Der Graf von Luxemburg*

von Franz Lehár und *Breakin' Mozart*, ein Arrangement, bei dem Klassik auf Breakdance trifft. Haltestelle: Fürth Rathaus U1 und Buslinien 33, 125, 173, 174, 175, 177, 178, 179.

● **Theater Erlangen;** Juni und Juli; bietet: diverse Theaterstücke, darunter die Tragödie *Die Schutzfliehenden* von Aischylos und die Komödie *Stück Plastik* von Marius von Mayenburg. Haltestelle: Erlangen Altstadtmarkt Buslinien 202, 205, 252, 253, 254, 283, 286, 287, 289, 290, 293.

● **Kirchenmusik in St. Lorenz und St. Sebald;** ganzjährig; bietet: diverse Konzerte, bei denen die KombiTicket-Regelung gilt; aufgenommen sind kostenfreie Konzerte. Haltestellen: Lorenzkirche U1 oder Hauptmarkt Buslinie 36.

● **Nürnberger Symphoniker;** bis 31. Juli; bietet: z. B. den Musiksommer im Serenadenhof, eine Konzerreihe mit Themenabenden von Rock meets Classic über Tschai-kowsky bis zur Filmmusik aus Hollywood. Haltestelle: Doku-Zentrum Straßenbahnlinien 6, 9 und Buslinien 36, 45, 55, 65.

● **Internationale Orgelwoche Nürnberg – Musica Sacra (ION);** 30. Juni bis 9. Juli; bietet: Orgelmusik von Rammstein bis zu elektronisch begleiteter A-cappella-Chormusik, in verschiedenen Einrichtungen in der Innenstadt. Haltestelle: Innenstadt mit U1 oder Buslinie 36. ■

Durch den Nürnberger Untergrund

Die Felsengänge

Das größte Felsenkellerlabyrinth Süddeutschlands liegt direkt zu Füßen der Nürnberger Kaiserburg. Die verzweigten Gänge fanden 1380 ihre erste urkundliche Erwähnung, damals lagerte dort das traditionelle Nürnberger Rotbier.

Heute können Besucher Nürnbergs Unterwelt bei einer ganzen Reihe interessanter Führungen erkunden. Veranstalter ist der Förderverein Felsengänge zusammen mit dem Eigentümer, der Altstadt Hofbrauerei. Während der Erlebnisführung „Nürnberg's vergessene Kellergeister“ erwachen die alten Kellergeister und erzählen in wunderlichen Tönen von ihrem Leben. Höhepunkt ist der Kellergeisterparcours. Die „Dunkelführung“ lädt Mutige dazu ein, die Felsenkeller beim flackern-

den Schein der Taschenlampe zu erkunden. Mythen und Legenden kommen so besonders gut zur Geltung. Wissenswertes über die Geschichte des Bierbrauens erfährt man während der Tour „Rotes Bier in tiefen Kellern“. Der Besuch der Hausbrauerei Altstadt Hof, des Whiskylagers und eine Bierprobe sind inklusive. Auch für Kinder werden

Führungen angeboten und die Kindergeburtstagsfeier in den unterirdischen Gängen ist ein aufregendes Erlebnis. Sonntag ist Familientag, hier spart man mit dem Familienticket. Haltestellen: Tiergärtnerort Straßenbahnlinie 4, Burgstraße Buslinie 36 und Lorenzkirche U1. @ Mehr dazu unter historische-felsengaenge.de ■



In den Felsengängen wurde einst das Nürnberger Rotbier gelagert.

Zum Kuhstallcafé: Wandern mit Genuss

VGN-Freizeittipp

Wandern muss nicht anstrengend sein. Eine entspannte Halbtagestour auf stillen Wegen durchs Spalter Hopfenland lässt sich an Sonn- und Feiertagen mit einer Einkehr der besonderen Art verbinden.

Mit der Regionalbahn R6 kommt man ab Nürnberg Hauptbahnhof in 22 Minuten nach Unterheckenhofen. Zunächst führen überwiegend ebene Wald- und Forstwege entlang kleiner Schluchten und Weiher nach Rittersbach. Dann übernimmt der Georgensgmünder Rundwanderweg Nr. 1 die Führung, auch Druidenweg genannt.

Nächste Station nach den ersten sechs Kilometern ist das 469 Meter hoch gelegene Dorf Mäbenberg – „Mamberch“ gesprochen – mit seinem an Sonn- und Feiertagen ab 13.30 Uhr geöffneten Kuhstallcafé. Dort gewähren große geschlossene Fenster Einblick in den Kuhstall des Anwesens. Neben mehr als 90 Sitzplätzen und einer Spielecke bietet das Café eine große Sonnenterrasse mit weiteren 50 Sitzplätzen. Tischreservierungen gibt es nicht.

Nach Stärkung mit Kaffee und Ku-



Nach der Sechs-Kilometer-Tour können Wanderer den Tag im Kuhstallcafé in Mäbenberg ausklingen lassen.

chen, Eis vom Bauernhof, einer Gemüsewähe oder einer Brotzeit vom Dorfmetzger führt der weitere Weg durch den Ort und vor dem Friedhof nach rechts wieder hinaus zu einem Wald. Bis zum Ziel der Wanderung geht es nun überwiegend leicht abwärts. Zunächst am Wald entlang, dann in ihn hinein, vorbei an einem Marterl mit Rastbank und teils auch durch freie Flur führt die Tour die Wanderer nach Georgensgmünd. Dort streift sie einen der

weitläufigsten und ältesten jüdischen Friedhöfe in Bayern. Die Begräbnisstätte wurde zwischen 1559 und 1582 angelegt und hat heute noch knapp 1.800, oft gut erhaltene Grabsteine. Das 1723 errichtete Taharahaus, das Totenwaschhaus, ist aufgrund seines Alters und seiner Größe eine Besonderheit in Bayern.

Kurz vor dem Bahnhof lohnt sich ein Abstecher zum Gmünder Waserrad, dem Wahrzeichen der Ge-

meinde. Um den Tag ausklingen zu lassen, bieten sich vor Ort verschiedene Einkehrmöglichkeiten. Die R6 bringt Ausflügler dann in weniger als einer halben Stunde wieder nach Nürnberg zurück.

Wie alle rund 300 VGN-Freizeittipps ist auch die Tourbeschreibung „Zum Kuhstallcafé“ kostenlos erhältlich: im VAG-KundenCenter im Verteilergeschoss am Nürnberger Hauptbahnhof sowie zum Download oder Bestellen unter vgn.de/freizeit. ■

Gewinnen Sie ...

... mit der VAGmobil! Für die Gewinne danken wir dem VGN, dem Amt für Kultur und Freizeit der Stadt Nürnberg, den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V. und der Altstadt-hofbrauerei:

2 x 1 TagesTicket Plus,
2 x 1 Familienkarte fürs Erfahrungsfeld der Sinne,
2 x 2 Karten für die Führungen in die Felsengänge und
1 x 2 Karten für die Montagsfahrten.

Bitte beantworten Sie uns folgende Frage: Wann und wo erfolgte der erste Rammschlag für die Nürnberger U-Bahn?

Schicken Sie die Lösung auf einer ausreichend frankierten Postkarte an:

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, Konzernkommunikation, Stichwort Gewinnspiel, 90338 Nürnberg oder per Mail mit Angabe Ihrer Anschrift und Telefonnummer an presse@vag.de.

Nicht teilnehmen können Mitarbeiter der VAG oder deren Angehörige. Einsendeschluss: 7. Juli 2017. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. ■

Auf den Spuren der Hohenzollern

KulTouren im VGN

Wer einen Wochenendausflug gerne mit Kultur und Geschichte verbindet, dem könnten die KulTouren gefallen. Sie führen in zahlreiche Orte im VGN-Gebiet, in denen die Hohenzollern sehenswerte Baudenkmäler hinterlassen haben.

Fast 1.000 Jahre lang hat das Adelsgeschlecht die Geschicke Deutschlands maßgeblich mitbestimmt. Das Haus Hohenzollern ist damit eine der bedeutendsten Dynastien hierzulande. Auf die Spur der fränkisch-

brandenburgischen Linie des Adelshauses können sich Kulturinteressierte nun im VGN-Gebiet begeben. Die KulTouren können individuell gestaltet werden und führen zu den Burgen und Festungen in Abenberg, Cadolzburg, Nürnberg und Weißenburg sowie den Residenzen und Schlössern in Ansbach, Bayreuth, Erlangen und Roth. Zu besichtigen gibt es zudem Kirchen, Grablagen, Grüfte und weitere Baudenkmäler.

@ vgn.de/hohenzollern ■



Ansbacher Hohenzollernresidenz.

Die Auszeit entspannt genießen

Neue Freizeitlinien

Ob Fränkisches Weinland, Oberpfalz oder Altmühltal: Mit neuen und neu geführten Freizeitbuslinien macht der VGN den Sommerausflug am Wochenende oder Feiertag zu einem entspannten Vergnügen.

Der Bocksbeutel-Express startet ab diesem Jahr erstmals mit zwei Linien, die sich in Uffenheim treffen. Die Linie 109 ab Iphofen trifft dort auf die Linie 110, die zwischen Bad Windsheim und Markt Bibart ver-

kehrt. Sehenswürdigkeiten, Weinlagen und Weinfeste im „Weinparadies Franken“ und im Oberen Ehegrund sind so schneller erreichbar. Der Mainschleifen-Express (Linie 107) fährt bereits seit September 2016 von Kitzingen zur Volkacher Mainschleife. Der Dorfschätze-Express von Iphofen nach Prichtsstadt gehört jetzt offiziell der VGN-Flotte an (Linie 108). Der Birgland-Express (Linie 479) zwischen Sulzbach-Rosenberg und Hartmannshof

fährt häufiger und mit neuer, teilweise kürzerer Route. Mit Fahrradanhänger verkehren die neuen Linien Vils-Express (Linie 454) zwischen Amberg und Schmidmühlen und Gredl-Express (Linie 636) von Hilpoltstein bis ins Altmühltal. Alle 24 Freizeitlinien im VGN-Gebiet – darunter vier mit Fahrradanhänger – sind in Broschüren regional zusammengefasst. Sie können unter vgn.de/freizeitlinien kostenlos heruntergeladen oder bestellt werden. ■

Geschichte erfahren

Depot St. Peter

An jedem ersten Wochenende im Monat lädt das Historische Straßenbahndepot St. Peter in der Schloßstraße 1 zu einem Rundgang durch 136 Jahre Nürnberg-Fürther Nahverkehrsgeschichte ein. Auch zahlreiche historische Fahrzeuge haben dann Ausfahrt.

Ob bei den thematisch wechselnden Entdeckertouren im Oldtimerbus oder bei einer Rundfahrt mit der historischen Burgringlinie 15 – Mitreisende lernen Nürnberg und Umgebung aus den unterschiedlichsten Perspektiven kennen. Omas und Opas können den Enkeln berichten, wie sie mit diesen Fahrzeugen zur Arbeit gefahren sind. Und Technikinteressierte jeden Alters

erleben, wie viel Handarbeit beim Fahren der alten Straßenbahnen und Busse notwendig ist. Jede Fahrt wird von Schaffnern begleitet, die Anekdoten zu Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke erzählen oder Auskunft zu den Fahrzeugen geben.

Im Depot können sich Besucher in unterschiedliche Ausstellungen vertiefen, sich über aktuelle Restaurierungsprojekte informieren, die große detailgetreue Modellstraßenbahnanlage bestaunen oder es sich im Straßaboh-Café gut gehen lassen. Ohne Rundfahrt beträgt der Depot-Eintritt 6 Euro für Erwachsene, 3 Euro für Kinder bis 14 Jahre.

@ Mehr Informationen unter vag.de/museum ■



Walter Goosmann (vorne) denkt sich stetig neue Entdeckertouren aus.

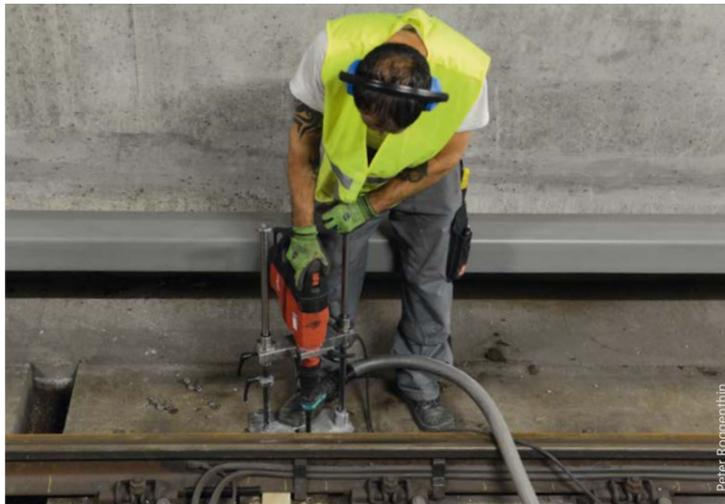
Im VAG-Netz wird fleißig gewerkelt

Baustellen im Sommer

Die VAG wartet regelmäßig ihr ÖPNV-Netz und setzt es instand – auch diesen Sommer. Um die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten, finden die Arbeiten überwiegend in den Nachtstunden oder in den Ferien statt, wenn erfahrungsgemäß weniger Menschen mit Bussen und Bahnen unterwegs sind.

Im Bereich der U-Bahn geht es am 10. Juli am und um den U1-Bahnhof Eberhardshof los. Bis September werden die Gleisanlagen, die beiden Bahnsteigkanten inklusive Belag sowie der Bediensteg in der Abstellanlage erneuert. Zudem wird ein Blindenleitsystem eingebaut. Der Betrieb erfolgt in beide Fahrtrichtungen über ein Gleis, ganzjährig im Zehn-Minuten-Takt. Wie bereits im vergangenen Jahr

kommt auch 2017 das neue Verfahren der Betonlängsbalken-Sanierung zum Einsatz, dieses Mal am Plärrer. Los geht es im September und dauert bis Anfang 2018. Dank des neuen Verfahrens können die U-Bahnen tagsüber nach Jahresfahrplan verkehren. Ab 21.00 Uhr dann über ein Gleis, auf dem anderen wird gearbeitet. Der Takt bleibt erhalten. Vom 17. Juli bis 19. August wird die Straßenbahnhaltestelle C am Hauptbahnhof barrierefrei umgebaut. Die Linie 8 verkehrt nur zwischen Erlenstegen und Hauptbahnhof, nicht auf dem Südast, Hauptbahnhof bis Tristanstraße. Ab Hauptbahnhof fährt die Linie 8 von Gleis B weiter als Linie 9 Richtung Doku-Zentrum bzw. umgekehrt wird die Linie 9 zur Linie 8 Richtung Erlenstegen. Die VAG nutzt die Baumaßnahme zeitgleich, um Gleisar-



Die Sanierung der Betonlängsbalken steht dieses Jahr am Plärrer an.

beiten in der Tristanstraße und in der Bayernstraße durchzuführen. Ab August stehen altersbedingte Gleiserneuerungen in der Frankenstraße und an der Kreuzung Julius-Lößmann-Straße/Finkenbrunn an. Die Straßenbahnlinie 5 ist dann zwi-

schen Tiergarten und Christuskirche bzw. zwischen Tiergarten und Trafowerk unterwegs. Die Haltestellen im Baustellenbereich werden von Ersatzbussen mit der Bezeichnung E5 bedient.

@ Alle Infos unter vag.de ■

Grün: Vorfahrt für die Straßenbahn

Immer wieder kommt es zwischen Straßenbahnen und Pkws zu Unfällen. Häufig übersehen Autofahrer beim Linksabbiegen, Ausparken oder Wenden die Straßenbahn oder missachten rote Ampeln. Allein 2015 krachte es 141 Mal, 2016 143 Mal. Meistens dort, wo Gleise in Kreuzungsbereichen liegen oder sich Straßenbahn und Pkw eine Spur teilen. Wo es besonders häufig zu Unfällen kommt, hebt die VAG nun mit

dem Verkehrsplanungsamt und dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) die Gleisbereiche grün hervor und versieht sie mit dem Piktogramm „Achtung Straßenbahn“, um Autofahrer noch einmal mehr zu warnen. Zuerst werden die Gleisbereiche Gibitzenhof/Pfälzer Straße (Linie 4), Julius-Lößmann-Straße (Linie 5) und Stresemannplatz (Linie 8) grün markiert, danach folgt Spittlertor/Westtorgraben (Linien 4, 6). ■

Bessere Orientierung

Neues Wegeleitsystem

Im Zuge der Revitalisierung der U-Bahnhöfe entwickelte die VAG auch ein neues Wegeleitsystem. Der Scharfreiterrung und die Frankenstraße machten den Anfang.

Bei anstehenden Sanierungsarbeiten werden auch die übrigen 34 U1-Bahnhöfe mit den neuen Beschilderungen ausgerüstet. Neue Schriftarten und Farben fördern Lesbarkeit und Verständlichkeit.

„Der durchgängige Einsatz von Piktogrammen und richtungsweisende Pfeile sind weitere Hilfen. Zusätzlich werden Orientierungsschilder und Linienverlaufstafeln eingesetzt“, so VAG-Vorstand Tim Dahlmann-Resing. Auch die U-Bahnhöfe Nordwestring und Klinikum Nord sind mit der neuen Wegeleitung ausgestattet. 2017 folgen Langwasser Mitte und Süd, Gemeinschaftshaus und Eberhardshof. ■

Leserpost

Bei Ruth K. kam das Topthema „Fit für Inklusion“ in unserer letzten Ausgabe gut an. Gleichzeitig war es ihr ein Anliegen, auf eine vermeintliche Schwachstelle bei unseren Bemühungen um barrierearme Mobilität hinzuweisen: die Busfahrer.

Frau K. ist gehbehindert, wirkt aber noch rüstig. Sie signalisiert den Fahrern ihre Behinderung, indem sie zu ihrer Fahrkarte ihren Schwerbehindertenausweis vorzeigt. Einige Fahrer nähmen darauf aber wenig Rücksicht und würden nicht warten, bis sie sicher stehe oder sitze. Zweifels- ohne kann es vorkommen, dass Fahrer eine Gehbehinderung nicht erkennen. Sie können die Art der Behinderung auch nicht aus dem Schwerbehindertenausweis ableiten. Deshalb unsere Bitte: Weisen Sie unsere Kollegen darauf hin, wenn Sie nicht gut zu Fuß sind. Die VAG sensibilisiert ihre Fahrer regelmäßig für die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste. In einem Rollentausch setzen sie Brillen auf, die die Sehfähigkeit einschränken. Sie nutzen einen Rollstuhl, um zu erfahren, was es bedeutet, auf Hilfe angewiesen zu sein, und schlüpfen in einen speziellen Anzug, der einen alternen Körper simuliert. ■

Leserpost

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

Impressum

Herausgeber:
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg
Verantwortlich/Redaktion:
VAG Konzernkommunikation
Elisabeth Seitzinger (CvD)
Redaktionsbeirat:
VAG Marketing Hermann Klodner
Koordination:
Karin Müller, Nürnberg
Redaktionelle Mitarbeit:
Gerd Fürstenberger, Susanne Jerosch, Jasmin Kleinschroth, Yvonne Müller, Elisabeth Seitzinger

Fotos:
Claus Felix, ergon3design, Jürgen Tap – Hoch Zwei, Martin Rehm, Peter Roggenthin, Stadt Ansbach, Stadt Nürnberg – Amt für Kultur und Freizeit, Stadt Nürnberg – Christine Dierenbach, VAG-Archiv, VGN – Gerhard Zuber

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

Layout/Produktion:
VAG

Auflage: 30.000 Exemplare – gedruckt auf fast holzfreiem Papier

Redaktionsschluss: 06. Juni 2017
Erscheinungstermin: 20. Juni 2017

© 2017 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Wenn
sich unsere
Familie
aus allen Ecken aufmacht,
dann
sind die Bahnen und Busse der
VAG
immer mit von der Partie.

Für Oma, Tante, Cousin oder Schwager: Mit der VAG sind Familientreffen jederzeit möglich. Denn dank einer Vielzahl an günstigen Tickets und des gut ausgebauten Streckennetzes kann jeder **clever fahren und sparen!**



Wir sind für Sie da!



VAG-KundenCenter

U-Bahnhof Nürnberg Hauptbahnhof,
Verteilergeschoss Königstorpassage
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-Kundendialog** 90338 Nürnberg

■ **E-Mail:** service@vag.de

■ **Internetadressen:**
www.vag.de
www.nuernbergmobil.de
www.coolrider.de
www.vgn.de