



U-Bahn genießt hohe Akzeptanz in der Bevölkerung

Vor 50 Jahren ging Nürnbergs leistungsfähigstes Verkehrsmittel an den Start – Fahrgastzahlen bestätigen die Entscheidung

„Man stelle sich vor, aktuell etwa 260.000 U-Bahn-Fahrten an einem Werktag werden mit dem Auto ersetzt. Vor der Pandemie wären es über 400.000 gewesen.“ Der Vorstandsvorsitzende der VAG, Josef Hasler, will sich das nicht vorstellen, selbst wenn nur ein Teil dieser Fahrgäste aufs Auto umsteigen würde. „Es ist gut, dass am 1. März 1972 Nürnbergs leistungsfähigstes Verkehrsmittel an den Start gegangen ist. Die U-Bahn ist die Basis für die Verkehrswende.“

Der erste Streckenabschnitt von Langwasser bis zur Bauernfeindstraße war 3,7 Kilometer lang. Sieben Bahnhöfe entstanden in offener Bauweise, teils im Tunnel, teils oberirdisch. Dort wo heute der P+R-Platz Bauernfeindstraße ist, endete bis 1978 von der Innenstadt kommend die Straßenbahn. In den Folgejahren ging der U-Bahn-Bau zügig voran. 1978 war die Altstadt erreicht. Neue Möglichkeiten der Streckenführung brachte die bergmännische Bauweise.

1965 fiel die Entscheidung gegen eine Unterpflasterstraßenbahn, die Stadtplaner und Stadträte lange als die ideale Lösung gesehen hatten. Eine erneute Initiative aus dem Stadtplanungsamt für eine echte U-Bahn,



An den ersten fünf Tagen des U-Bahn-Betriebes waren die Nürnberger*innen zur Freifahrt eingeladen. 160.000 fuhren Probe.

ohne Schnittstelle zu anderen Verkehrsmitteln, bekam im Stadtrat die Mehrheit. Angesichts des ständig steigenden Verkehrsaufkommens auf den Straßen war klar, diese mussten schnellstens entlastet werden. Der öffentliche Personennahverkehr sollte weitgehend unter die Erde verlegt werden, insbesondere in der dicht bebauten Süd- und Innenstadt. Die U-Bahn sollte zudem mit der neuen S-Bahn verknüpft werden und ga-

rantieren, dass Pendler*innen in die eine wie die andere Richtung in ein leistungsfähiges Verkehrsmittel umsteigen konnten.

Wenn auch noch viele Jahre darüber gestritten wurde, ob die U-Bahn für Nürnberg nicht eine Spur zu groß sei, die Weichen waren gestellt und die Entscheidung wurde immer wieder bestätigt. Sie genoss von Anfang an eine hohe Akzeptanz in der Bevölke-

rung. Daran hat sich nichts geändert. Auch die Automatisierung der Linien U2 und U3, 2008 und 2010, sahen die Fahrgäste positiv. Dank intensiver Kommunikation aller Facetten der Automatisierung stiegen die Fahrgäste von Beginn an gerne in Deutschlands erste und noch immer einzige automatische U-Bahn ein. „Die U-Bahn ist auch in den nächsten 50 Jahren das Rückgrat des ÖPNV“, ist sich Josef Hasler sicher.

Eine Erfolgsgeschichte auf Schienen

Als Leistungsträger nachhaltiger Mobilität bringt die U-Bahn viele Menschen in dichtem Takt von A nach B

Die Geschichte der U-Bahn ist eine Erfolgsgeschichte. Sie ist der Leistungsträger nachhaltiger Mobilität in Nürnberg.

Auf dem ersten Streckenabschnitt von Langwasser Süd bis Bauernfeindstraße waren täglich rund 15.000 Fahrgäste unterwegs. Und das, obwohl die Strecke erst 3,7 Kilometer lang war. Mit der Verlängerung zum Aufseßplatz 1975 steigerten sich die Fahrgastzahlen auf rund 25.000. Der große Durchbruch kam, als die U-Bahn 1978 die Innenstadt bis Weißer Turm erreichte. Über 70.000 Fahrgäste fuhren nun werktäglich mit der U-Bahn. Ab diesem Zeitpunkt stellten sich Jahr für Jahr und bei jeder weiteren Streckenverlängerung überdurchschnittliche Zuwächse ein. Bei Erreichen der Nürnberg-Fürther Stadtgrenze 1982 wurden schon annähernd 180.000 Fahrgäste pro



Die U-Bahn zieht die Fahrgäste an. Ein wesentlicher Grund: das sehr gute Angebot vom frühen Morgen bis Betriebschluss.

Werktag gezählt. Nach Fertigstellung des Südastes der U2 zwischen Röthenbach und Plärrer im Jahr 1986 stieg das Aufkommen auf rund 230.000 Fahrgäste pro Werktag im gesamten U-Bahn-Netz. Mit der Komplettierung der U2-Nord bis zum

Flughafen wurde eine Zahl von rund 300.000 Fahrgästen erreicht, mit den bislang fertiggestellten Abschnitten der U3 sowie der bis zur Fürther Hardhöhe verlängerten U1 sind vor Beginn der Corona-Pandemie im Schnitt über 400.000 Fahrgäste pro

Werktag im U-Bahn-Netz unterwegs gewesen. „Diese Zahlen belegen eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit und hohe Anziehungskraft der U-Bahn sowie deren Akzeptanz in der Bevölkerung“, so John Borchers, Leiter des Geschäftsbereichs Planung der VAG.



Torsten Höng

Liebe Fahrgäste,

ein sehr gutes Angebot, ein zuverlässiger und sicherer Betrieb, komfortable und moderne Züge, das sind die Faktoren, die 50 Jahre U-Bahn zur Erfolgsgeschichte gemacht haben. Mit der U-Bahn schnell, bequem und ohne Stau ans Ziel – das gilt auch in Zukunft. Unsere drei U-Bahn-Linien sind mit unseren fünf Straßenbahn- und 52 Buslinien bestens verknüpft und bieten eine Alternative zum Auto. Für die wenigen Fälle, wo das Auto nicht zu ersetzen ist, bieten wir eine Lösung. So arbeiten wir bereits seit Mitte der 1990er Jahre mit Carsharing-Anbietern zusammen, haben in der Stadt Nürnberg und der wbg überzeugte Mitstreiter. Zuletzt haben wir VAG_Rad als sinnvolle Ergänzung platziert.

Die Basis für eine Verkehrswende ist gelegt. Die U-Bahn ist das Rückgrat des ÖPNV. Wir arbeiten mit der Stadt und dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) daran, dass der öffentlichen Personen(nah)verkehr in Nürnberg und der Region künftig noch häufiger die bessere Wahl ist.

Öffentliche Mobilität ist Daseinsvorsorge und braucht die volle Unterstützung durch Staat und Politik. Angesichts des Klimawandels, der weltweit spürbar wird, braucht es ein entschiedenes Bekenntnis zum ÖPNV und eine starke Finanzierung durch den Staat. Mobilität als Daseinsvorsorge bedeutet für uns zudem „Mobilität für alle“ – dieser Anspruch ist uns auch in Zukunft ansorn.

Ich lade Sie ein, mit unseren Bussen und Bahnen, allen voran der U-Bahn, zu fahren. Damit sind Sie gut unterwegs und hinterlassen einen deutlich geringeren CO₂-Fußabdruck als mit dem Auto. Sie können sich darauf verlassen, dass wir stets alles tun, damit Sie gut an Ihre Ziele kommen. Danke, dass Sie uns Ihr Vertrauen schenken.

Ihr Josef Hasler
Vorstandsvorsitzender der VAG

Daniel Karmann

Liebe Nürnbergerinnen und Nürnberger, liebe Fahrgäste,

so wie die erste Eisenbahn Deutschlands, der Adler, von Nürnberg nach Fürth 1835 Geschichte geschrieben hat, so hat das unsere U-Bahn in den vergangenen 50 Jahren. Sie verbindet Nürnberg und Fürth, hat beide Städte verändert und unser Leben geprägt.

Als 1972 die erste U-Bahn-Strecke eröffnet wurde, war Langwasser weitgehend unbebaut. Mit der U-Bahn nahm die Wohnbebauung Fahrt auf. Unternehmen siedelten sich an. Heute leben in Langwasser 20.000 Menschen, noch mehr arbeiten dort, gehen zur Schule oder verbringen ihre Freizeit. Auch in Fürth sehen wir, wie sich Stadtteile erst entwickeln, wenn die Anbindung an den ÖPNV stimmt. Ein weiterer Beleg: Das Tiefe Feld im Südwesten. Mit der Eröffnung des U3-Bahnhofs Großreuth bei Schweinau 2020 hat die Entwicklung neuen Schub bekommen. Wir werden auch den neuen Stadtteil Lichtenreuth bestens an den ÖPNV anbinden, mit dem Ziel, dass viele aufs Auto verzichten. Geplant ist die Anbindung über die Straßenbahn und an die U-Bahn über einen zweiten, neuen Zugang zum U-Bahnhof Hasenbuck.

In den nächsten Jahren investieren wir kräftig in den ÖPNV. Grüne Mobilität ist Ziel des Nürnberger Stadtrates. Mit dem Grundsatzbeschluss zugunsten der U-Bahn 1965 verfolgte der Stadt-



Oberbürgermeister Marcus König

rat drei Ziele: sehr gute öffentliche Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge, die Entlastung der Straßen und mehr Lebensqualität. Wir hoffen, dass Bund und Land uns bei der Weichenstellung pro ÖPNV auch künftig finanziell tatkräftig unterstützen.

Im Namen der Stadt Nürnberg danke ich allen Menschen, die jeden Tag dafür sorgen, dass im ÖPNV alles rund läuft – bei der VAG, der Stadtverwaltung, bei vielen Unternehmen und Dienstleistern. Einen großen Beitrag für eine lebenswerte Stadt leisten die Unternehmen, die sich für das FirmenAbo entschieden haben und dieses mit einem Zuschuss mitfinanzieren. Ein herzliches Dankschön allen, die mit Bussen und Bahnen fahren. Kommen Sie stets gut und entspannt an.

Herzliche Grüße
Ihr Marcus König

Motor der Stadtentwicklung

Wohnraum und Arbeitsplätze siedeln sich bevorzugt in der Nähe der U-Bahn an

Verkehrsmittel spielen schon immer eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung einer Stadt. Denn Bevölkerungswachstum schafft nicht nur Bedarf an Wohnraum und an Arbeitsplätzen, sondern erzeugt auch Verkehr. Nürnberg ist in den vergangenen Jahren enorm gewachsen. Zwischen 2010 und 2020 hat sich die Einwohner*innenzahl um rund 15 Prozent auf über 530.000 Menschen erhöht.

„Ohne leistungsfähige Nahverkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und den kulturellen und wirtschaftlichen Zentren ist eine Großstadt nicht existenzfähig“, sagt Nürnbergs Planungs- und Baureferent Daniel F. Ulrich. „Die U-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und Motor der Stadtentwicklung.“ Wo sie hinfährt, wächst die Stadt. Ein gutes Beispiel dafür ist der Stadtteil Langwasser, dessen Bau unmittelbar von der U-Bahn beeinflusst wurde. Sogar ein autofreier Stadtteil ist der guten U-Bahn-Verbindung wegen in den 1970er-Jahren entstanden. Mit dem Baugebiet „P“ schrieb Nürnberg Geschichte: Es war der erste autofreie Stadtteil in Deutschland. Das Konzept hat bis heute Bestand.

Nicht nur Wohngebiete profitieren von der schnellen, schienengebunde-



Zur Wohnbebauung verläuft in Langwasser beidseits der U-Bahn ein grünes Band.

nen Verbindung. Auch Unternehmen siedeln sich gerne in der Nähe von U-Bahn-Stationen an. Und an den Erfolgsgeschichten des Nürnberger Flughafens oder der Messe hat die U-Bahn sicherlich ihren Anteil. Schnelle Verbindungen sind ein großes Plus.

Ähnliche Chancen wie damals in Langwasser bieten sich heute beim Baugebiet Tiefes Feld im Südwesten der Stadt. Hier sollen rund 1.200 Wohneinheiten sowie ein Gymnasium, eine Grundschule, Kindertagesstätten und ein großer Landschaftspark entstehen. Wenn nach derzeitigen Planungen im Jahr 2025/2026 die ersten neuen Stadtteil-Bewohner*innen zwischen Main-Donau-Kanal, Südwesttangente und

Bahnlinie einziehen, sollen die U-Bahnhöfe Kleinreuth und Gebersdorf die neuen Quartiere mit dem übrigen Stadtgebiet verbinden. Hier bietet sich die große Chance, durch ein effizientes Fuß- und Radwegenetz und der Entwicklung einer Stadt der kurzen Wege den Stellenwert des Automobils zur Erschließung des neuen Stadtteils zu minimieren. Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zahlt sich also in vielerlei Hinsicht aus: Für die Menschen, für die Wirtschaft, für die Beschäftigung und für die Umwelt. „Bussen und Bahnen sind ein wesentlicher Garant dafür, dass die Stadt in Richtung Nachhaltigkeit verändert werden kann“, ist der Nürnberger Baureferent überzeugt.

U-Bahn-Fahrer der ersten Stunde

Paul Glania erinnert sich noch immer gerne an die Pionierzeit



Erinnerungsfoto an die aktive Zeit: Paul Glania fuhr bis 1995 U-Bahn, hier 1972.

„Es war der Reiz des Neuen“ der Paul Glania von der Straßenbahn zur U-Bahn brachte. Und die Tatsache, dass er und seine Frau gerade erst nach Langwasser umgezogen waren, ganz in die Nähe des neuen U-Bahnhofes Langwasser Süd. „Das passt doch, dachte ich, da habe ich einen kurzen Weg zur Arbeit“, erinnert sich Glania. Und es passe noch heute. „Wenige Minuten und ich bin in der U-Bahn.“

Der 84-Jährige gehörte zu den ersten 25 Männern, die Pionierarbeit leisteten. „Learning by Doing“ war angesagt, viele Standards mussten erst erarbeitet werden. „Die Ausbilder informierten sich bei anderen U-Bahn-Betrieben. Im Sommer 1971 startete die Ausbildung und wenig später der Probetrieb. Wir fuhren

über Wochen ohne Fahrgäste die Strecke lang. Es hat Spaß gemacht. Einer hat vom anderen gelernt. Über den Jahreswechsel haben wir Pause gemacht und im Februar noch einmal Betrieb gespielt. Bei der Eröffnung im März, mit den Freifahrten in den ersten Tagen, sind wir überrannt worden. Aber alles ging gut. Dann wurde es erst einmal ruhiger. Langwasser war ja gerade am Wachsen und die U-Bahn ebenfalls“, sagt Glania. „Zur Unterstützung hatten wir damals spezielle Zugabfertiger an den Bahnhöfen. Aber die wurden dann überflüssig. Wir U-Bahn-Fahrer haben unsere Züge selbst abgefertigt.“ Bereut hat Paul Glania den Wechsel von der Straßenbahn auf die U-Bahn nie. „Die U-Bahn war mein Ding und mit der Zeit konnten wir ja immer weiter fahren, mehr Fahrgäste mitnehmen und hatten nie Stau.“

Die U-Bahn: einfach praktisch

Das Ehepaar Roth, beide im Ruhestand, verbindet mit der U-Bahn der praktische Nutzen. Marion Roths Arbeitsweg führte über viele Jahre von der Rangierbahnhof-Siedlung in den Südwestpark. „Ich hatte ein Jahresabo der VAG und fuhr jeden Tag mit der U-Bahn und dem Bus in die Arbeit“, berichtet Marion Roth. Zum Einkaufen ins FrankenCenter oder in die Innenstadt ging es ebenfalls mit der U-Bahn. Die Söhne Dieter und Stefan waren dank des Verkehrsmittels schon früh selbständig in die Schule unterwegs.



Marion und Hans Roth

Heute beginnt das Ehepaar Roth die Wanderausflüge in die Region gerne mit der U-Bahn. „So haben wir Zeit zum Reden, Entspannen und die Touren müssen nicht zwangsläufig am Ausgangspunkt enden“, sagt Hans Roth, der früher mit dem Fahrrad zu seinem Arbeitsplatz am Rangierbahnhof fuhr.

Der Schlüssel ist die Mobicard

Berta und Adolf Schlirf sind überzeugte U-Bahn-Fahrgäste



Adolf Schlirf setzt auf die Mobicard und die U-Bahn: „Das perfekte Verkehrsmittel“.

„Für uns war und ist die U-Bahn eine tolle Sache“ ist sich das Ehepaar Schlirf – beide 85 – einig. Berta Schlirf holt auch sofort ihre 31-Tage-Mobicard und ihr Mann kommentiert: „Wir hatten nie eine rostige Sparbüchse. Wieso sollten wir uns ein Auto kaufen, wo wir nur wenige Minuten von der U-Bahn-Station Bauernfeindstraße entfernt wohnen?“ Der gelernte Goldschläger, der die meiste Zeit seines Berufslebens am Rangierbahnhof gearbeitet hat, erinnert sich noch an die Entscheidung, die auch in der Siedlung aufmerksam beobachtet wurde. „Urschlechter, der damalige Oberbürgermeister, hat sich sehr eingesetzt“, berichtet Schlirf. Als die Bauzeit zu Ende ging, durften sich die Anwohner das Bauholz für die damals noch mit Kohle oder Holz befeuerten Einzelöfen in den Wohnungen holen. Ein schöner Nebeneffekt der U-Bahn-Großbaustelle. Wie viele Anwohner war das Ehepaar Schlirf in den ersten

Tagen nach der Eröffnung mit der U-Bahn unterwegs. Wenn es auch noch wenige lohnende Ziele gegeben habe. Bald sei das ja ganz anders gewesen, erinnert sich Berta Schlirf. „Wir waren 3-4mal die Woche in Fürth in unserer Kirchengemeinde, waren mit unserer Senioren-Wandergruppe in Nürnberg und der Region unterwegs. Immer war die U-Bahn die schnelle Verbindung.“ Heute ist das Ehepaar nicht mehr ganz so mobil, aber noch regelmäßig mit der U1 unterwegs. Vor allem Richtung Langwasser Mitte und Süd. Einkaufen, Essen und Spazieren gehen. „Wir fahren mit der U-Bahn hin und gehen zurück oder umgekehrt. Entlang der U1 kann man wunderbar spazieren. Ein grünes Band verläuft parallel. Da kann ich mich mit meinem Gehwagen fit halten“, stellt Adolf Schlirf fest und lobt, dass jeder Bahnhof mit mindestens einem Aufzug ausgestattet ist. „Ein großes Lob! So sind wir auch im Alter mobil.“

„Zusammen bekommen wir Autos weg von der Straße“

Zwei Mal 50 Jahre bilden ein starkes Team: Ziehm Imaging in Langwasser und VAG ziehen beim FirmenAbo an einem Strang

Nicht nur die Nürnberger U-Bahn feiert in diesem Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum. Auch der Medizintechnikhersteller Ziehm Imaging wurde 1972 gegründet. Was beide darüber hinaus verbindet, ist das Streben nach Innovation und Nachhaltigkeit.

Ein Baustein der Nachhaltigkeitsstrategie von Ziehm Imaging und gleichzeitig ein Instrument der Mitarbeiterbindung ist das FirmenAbo, das die Mitarbeitenden seit September 2017 nutzen können. Damals befand sich der Firmensitz noch in der Donaustraße am Nürnberger Hafen. Seit dem Umzug nach Langwasser in die Lina-Ammon-Straße im Jahr 2020 ist die Nutzung des FirmenAbos rasant gestiegen – von anfangs 52 auf inzwischen 130 Mitarbeitende. Die U-Bahn-Station Scharfreiterrung ist nur drei Gehminuten vom Firmensitz entfernt. Und auch der steuerfreie Arbeitgeberzuschuss von Ziehm Imaging in Höhe von 50 Prozent trägt sicher zur hohen Akzeptanz bei.



Ziehm Imaging ist weltweit tätig und mit röntgenbasierten Bildgebungslösungen Marktführer in vielen Ländern Europas. Hier profitieren nicht nur Mitarbeitende von der U-Bahn-Station direkt vor der Tür, sondern auch inter-



Schnell und bequem: Diese Mitarbeitenden und viele ihrer Kolleg*innen von Ziehm Imaging nutzen für den Weg zur Arbeit und in der Freizeit das FirmenAbo.

nationale Gäste schätzen die schnelle Verbindung vom Flughafen nach Langwasser. „Mit dem Bezug des neuen Headquarters haben wir uns bewusst zum Standort Nürnberg bekannt“, betont Marketingleiter Martin Ringholz. Zu Messen im europäischen Ausland fährt er, wenn möglich, immer mit dem Zug. „Meinen Koffer kann ich ganz bequem zur U-Bahn rollen und nach zehn Minuten Fahrt am Hauptbahnhof in den ICE steigen. Da habe ich auch keine Beschränkung auf 20 Kilogramm Gepäck.“

„Natürlich hat die Infrastruktur bei der Standortwahl eine wichtige Rolle gespielt“, ergänzt Danijela Vrankovic, HR Manager Employer Branding. Die Entscheidung fürs FirmenAbo begründet sie so: „Wir suchen immer nach attraktiven Zusatzangeboten für Mitarbeiter*innen. Die Möglichkeit, das FirmenAbo auch privat zu nutzen, kommt sehr gut an.“ Ein weiterer Vorteil: FirmenAbo-Kund*innen erhalten in der App „NürnbergMOBIL“ jeden Monat 600 Freiminuten beim Fahrradver-

leihsystem VAG_Rad mit 1.500 Rädern und zwölf Lastenrädern.

1991 eingeführt, schreibt das FirmenAbo seit über 30 Jahren Erfolgsgeschichten. Rund 300 Unternehmen haben derzeit einen Vertrag mit der VAG abgeschlossen. „Schon ab einer Mindestabnahmemenge von fünf Abos profitieren Arbeitgeber und Beschäftigte von den günstigen Konditionen“, erklärt Kamil Lamek, bei der VAG zuständig für das FirmenAbo. Als weitere Vorteile nennt

er: „Mitarbeiter*innen kommen stress- und staufrei in die Arbeit, der Arbeitgeberzuschuss ist komplett steuerfrei und es müssen weniger Parkplätze vorgehalten werden.“ Darüber freut sich auch Martin Ringholz: „Zusammen mit der VAG schaffen wir es, ein paar Autos weg von der Straße zu bekommen“, ist er zuversichtlich.

Interessiert? Alle Informationen rund ums FirmenAbo sind hier zu finden: vag.de/firmenabo

Viele Wege zu Bus und Bahn

Digitalisierung hat Zugang zu Tickets und Angeboten erleichtert

Der Schlüssel zu Bussen und Bahnen ist ein gültiges Ticket. Ob Pendler*in oder Gelegenheitsfahrer*in: Dank Digitalisierung ist es heute einfacher denn je, das passende Angebot zu finden.

Am günstigsten ist man mit einem JahresAbo unterwegs, und das schon seit 40 Jahren. Bei seiner Einführung 1982 wurde der Verbundpass mit Jahresmarke als „Umweltschutzausweis“ beworben. Heute ist es eine elektronische Fahrkarte im Scheckkartenformat mit Chip – bald auch als HandyTicket verfügbar. Führt der Weg zum JahresAbo früher meist ins VAG-KundenCenter, kann man heute alles bequem von zu Hause aus erledigen. Unter „meinabo.vag.de“ ist sowohl die Bestellung wie auch die Verwaltung



ist dieser mit der App „VGN Fahrplan & Tickets“ vereint. Die so gekauften Fahrkarten sind als HandyTicket abrufbar, können selbst ausgedruckt werden oder kommen per Post nach Hause. Noch schneller und einfacher wurde der Ticketkauf mit der App „NürnbergMOBIL“. Mit nur zwei Klicks können Fahrgäste ohne vorherige Registrierung ihr Ticket kaufen und mit PayPal, Apple Pay oder Google Pay bezahlen. Angemeldete Kund*innen können auch per SEPA-Lastschrift oder Kreditkarte ihr Ticket erwerben.

Darüber hinaus kann an rund 200 Fahrkartenselbstbedienungsstellen mit Bargeld sowie kontaktlos mit Giro- oder Kreditkarte bezahlt werden. Das VAG-KundenCenter bietet das komplette Ticketsortiment sowie eine Mobilitätsberatung an. Private Verkaufsstellen im Stadtgebiet ergänzen das engmaschige Vertriebsnetz und bieten auch Beratung.

Clever kombinieren zahlt sich aus

VAG bietet umweltverträgliche Lösungen für unterschiedlichste Mobilitätsbedürfnisse

Viele Ziele in Nürnberg und Umgebung sind mit Bussen und Bahnen sehr gut zu erreichen. Und wo keine Haltestelle vor der Tür ist, gibt es die Möglichkeit, die sogenannte „letzte Meile“ mit einem VAG_Rad zu überbrücken oder Carsharing zu nutzen.

Verschiedene Verkehrsmittel optimal zu kombinieren, das ist in einer Großstadt wie Nürnberg problemlos möglich, ist Josef Hasler überzeugt. „Je nach Anforderung, das beste Verkehrsmittel auszuwählen, ist klug und günstig. Für den Großeinkauf den Kombi, für den Ausflug im Sommer das Cabrio und zu Bus und Bahn sofern notwendig VAG_Rad.“

Die U-Bahn ist oft das schnellste Verkehrsmittel, so kommt man in acht Minuten vom Hauptbahnhof zum Messezentrum oder zum Klinikum Nord. In 13 Minuten ist man am Flughafen – ohne Stau oder Parkplatzsorgen. Wo die U-Bahn nicht hinfährt, gibt es ein dichtes Netz von Straßenbahn- und Buslinien. Außerdem stehen 1.500 VAG_Räder zur Verfügung, die innerhalb der Innenstadt auf öffentlichen Flächen abgestellt werden dürfen. Abo-Kunden profitieren von 600 Freiminuten pro Monat.



Josef Hasler, VAG-Vorstandsvorsitzender, ist überzeugt von VAG_Rad.

Ein „Dach“, für all diese Mobilitätsangebote bietet die App NürnbergMOBIL. Sie vernetzt verschiedene Fortbewegungsmittel und bietet Funktionen wie Verbindungsauskunft, Ticketkauf, Störungsmeldungen oder die Ausleihe von VAG_Rad mit nur einem Login. Die App NürnbergMOBIL wird gemeinsam mit den Nutzenden stetig weiterentwickelt. Bestehende Services werden optimiert sowie Dienste integriert, wie z. B. E-Tretroller.

Für schwere Transporte oder Ziele abseits des Nahverkehrsnetzes können VAG-Kund*innen zu Sonderkonditionen Carsharing-Fahrzeuge mieten. Je nach Zweck, Ziel oder Jahreszeit das passende Auto – wer kann sich das sonst leisten? Sichtbar wird die Kombinationsmöglichkeit an vielen Punk-

ten im Stadtgebiet, an denen ÖPNV, VAG_Rad und Carsharing aufeinandertreffen, zum Beispiel an den U-Bahnstationen Schoppershof, Nordostbahnhof, Friedrich-Ebert-Platz, Wöhrder Wiese, Röthenbach, Gustav-Adolf-Straße, Langwasser Mitte und am Nelson-Mandela-Platz am Südausgang des Hauptbahnhofs. Die Standorte sind an der 2,70 Meter hohen Stele mit bunten Icons und dem Namen „mobilpunkt“ zu erkennen. Für Mieter*innen der wbg Nürnberg bietet das Projekt „bewegt.wohnen“ die Möglichkeit, Vergünstigungen beim JahresAbo und beim Carsharing zu erhalten. Dies trägt insbesondere in der dicht bebauten Nürnberger Innenstadt und Südstadt, aber auch überall sonst zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und zu einer lebenswerteren Stadt bei.

Zurück in der Zukunft: Wir sind bereit

Warum es für Magdalena Weigel, Vorstand Personal und Arbeitsdirektorin, absolut sinnvoll ist, für die VAG zu arbeiten

50 Jahre U-Bahn-Betrieb in Nürnberg bedeutet nicht nur 50 Jahre umweltschonende Elektromobilität, sondern auch eine tolle Leistung aller Menschen, die an dieser Erfolgsgeschichte mitgearbeitet haben. Doch ihre Mission ist noch nicht zu Ende. Jetzt gilt es, mit der Verkehrswende ernst zu machen und dem Klimawandel Paroli zu bieten.

Eine Herausforderung, die Magdalena Weigel, Vorstand Personal und Arbeitsdirektorin bei der VAG stellvertretend für alle Mitarbeitenden annimmt: „Wir sind bereit. Zwei Jahre Pandemie haben uns gezeigt, dass wir auch in schwierigen Zeiten als Team super funktionieren und für die Menschen in Nürnberg wichtig sind. Deshalb sind wir auch während der Lockdowns durchgefahren, selbst als wir fast keine Fahrgäste mehr an Bord hatten. Die VAG ist immer da. Schließlich ist es als Unternehmen der Daseinsvorsorge unsere Aufgabe, Mobilität für alle zu gewährleisten. Und vor diesem Hintergrund stellen wir uns auch all den Herausforderungen, die nun auf uns warten!“

Kein ganz einfaches Unterfangen, denn die Rahmenbedingungen sind auf den ersten Blick eher ungünstig.



Magdalena Weigel wirbt um neue Mitarbeiter*innen für spannende Aufgaben.

Der vielbeschworene demografische Wandel ist inzwischen auch bei der VAG angekommen. In den nächsten Jahren gehen viele Mitarbeitende gleichzeitig in den Ruhestand, nehmen ihr Wissen und auch ihr Netzwerk mit. Und parallel werden die Bewerbermärkte kleiner. Wenige Bewerber*innen können aus vielen suchenden Arbeitgebern auswählen. Warum sollten sie sich für die VAG entscheiden? „Zum einen bieten wir zusätzlich zum Gehalt viele Sozialleistungen. Die Jobs bei uns sind zu-

kunftssicher, systemrelevant und fachlich reizvoll. Und sie sind vor allem eines: Sie sind sinnvoll – im wahrsten Sinne des Wortes. Wem es nicht ausschließlich ums Geld verdienen geht, sondern wer mit seiner Zeit zudem etwas Sinnstiftendes anfangen möchte, der ist bei der VAG genau richtig – und zwar auf jeder Position und in jeder Funktion. Warum ich das so genau weiß? Weil es das ist, was auch mich jeden Tag seit bereits 17 Jahren für meine tägliche Arbeit motiviert.“

Besonders gerne würde Magdalena Weigel noch mehr Frauen davon überzeugen, dass die VAG die richtige Arbeitgeberin für sie ist: „Ich habe das Gefühl, dass sich Frauen von den technischen Aspekten unserer Betätigungsfelder abschrecken lassen – aus meiner Sicht völlig zu Unrecht, denn bei uns hat jede*r die Chance, sich entsprechend der eigenen Stärken weiterzuentwickeln. Schließlich sind unsere Aufgaben unglaublich vielfältig. Aktuell sind rund zwölf Prozent unserer Mitarbeitenden weiblich. Da gibt es in jedem Fall noch Luft nach oben. Und dass unsere Mitarbeitenden Familie und Beruf möglichst gut vereinbaren können – auch in den Funktionen, die mit Schichtdienst verbunden sind – ist uns ein wichtiges Anliegen“, so die Arbeitsdirektorin, die selbst Mutter von drei Kindern ist. So gebe es beispielsweise eine eigene Kinderkrippe und einen Kindergarten, Ferienbetreuung für Mitarbeiterkinder, verschiedene Teilzeitmodelle oder Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen.

Gibt es denn eine Personalstrategie der VAG für die kommenden Jahre und Jahrzehnte? Ja, und die heißt, junge Nachwuchs- und Fachkräfte gewinnen und erfahrene Mitarbeitende an die VAG binden. „Gelingen

wird uns das mit attraktiven Ausbildungsberufen, guten Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung sowie einem offenen und wertschätzendem Arbeitsklima“, ist sich Magdalena Weigel sicher.

Mehr zu diesem zukunftsweisenden Thema berichtet Magdalena Weigel in der aktuellen Ausgabe des Podcasts „Busfunk“. Dort berichtet sie dem Radiomoderator und VAG-Busfahrer Stefan Meixner von Personalverantwortung in der Pandemie, Frauen in Führungspositionen und der Attraktivität von nachhaltigen Berufen. Übrigens: Immer zur Monatsmitte spricht Stefan Meixner mit seinen Gästen über spannende Themen – informativ, häufig emotional und immer unterhaltsam. Zu hören überall, wo es Podcasts gibt und unter www.vag.de/busfunk



Zwei Wege führen in den Fahrdienst

Bei der VAG können alle ihren Platz im Fahrdienst finden, die Lust auf Menschen und große Fahrzeuge haben

Zum Start der U-Bahn vor 50 Jahren gab es in Nürnberg noch keine U-Bahn-Fahrer. Sie wurden von der Straßenbahn angeworben und waren die ersten bei der VAG mit zwei Fahrberechtigungen. Heute bildet die VAG junge Menschen zur Fachkraft im Fahrbetrieb aus und qualifiziert Quereinsteiger*innen für den Fahrdienst.

Doch damit nicht genug: Wer Ehrgeiz hat, kann sich bei der VAG in unterschiedliche Richtungen weiterentwickeln. Schließlich rekrutiert sie nahezu ihr gesamtes betriebliches Personal aus dem Fahrdienst. Zwei, die das aus eigener Erfahrung wissen, sind Harald Ruben und Stefan Bauer.

Harald Ruben hat 1987 als U-Bahn-Fahrer bei der VAG angefangen und dann nahezu alle betrieblichen Befugnisse sowie weitere berufliche Qualifikationen erworben, bis er 1998 zunächst die Fahrschule U-Bahn und 2003 schließlich die Leitung der betrieblichen Aus- und Weiterbildung übernahm.

Seitdem hat er einige vom technischen Fortschritt geprägte Veränderungen an den Berufen rund um den Fahrdienst mitgestaltet. Ein herausragendes Beispiel aus dem Bereich



Harald Ruben und Stefan Bauer mit Tablet vor dem Lehrerpult des U-Bahn-Simulators.

U-Bahn ist sicherlich die Automatisierung. „Da haben wir ein neues Berufsbild entwickelt, den KUSS Kunden- und Systembetreuer“, so Ruben. „Diese Kolleg*innen kennen sich mit den automatischen Zügen so gut aus, dass sie sofort eingreifen können, sollte ein Zug auf der Strecke liegen bleiben. So lange der Betrieb aber läuft, sind sie kompetente Ansprechpartner für unsere Kund*innen.“

Eine weitere Errungenschaft: Inzwischen bekommt bei der VAG jede*r Mitarbeitende im Fahrdienst ein eigenes Tablet. Damit können alle auch unterwegs bequem Dienste abrufen, sich Besonderheiten der zu fahrenden Linien anschauen oder ein elektronisches Mängelbuch führen. Wo früher noch umständlich auf Zetteln notiert

wurde, welche Mängel ein Fahrzeug im Dienst aufwies, geht heute online eine Meldung an die Werkstatt, die ihre Prozesse über die Jahre ebenfalls digitalisiert hat. „Das ist eine enorme Erleichterung im Alltag“, zeigt sich Harald Ruben überzeugt, „und via Tablet können wir nun auch digitale Schulungseinheiten anbieten, was sich gerade in Zeiten der Pandemie als großer Vorteil herausgestellt hat.“

Ein großes zentrales Digitalisierungsprojekt der Ausbildungsabteilung ist die Beschaffung von Fahrsimulatoren. „Die Simulatoren entlasten unseren gesamten Betrieb“, so Ruben, „unsere Fahrzeuge – egal, ob U-Bahn, Bus oder Straßenbahn – werden in erster Linie für den täglichen Betrieb benötigt und auch das

Netz ist streckenweise gut ausgelastet. So bleiben oft wenig freie Kapazitäten für die Schulungen des Personals. Doch diese sind unerlässlich! Da helfen uns die Simulatoren enorm.“

Modern und zukunftsgerichtet aufgestellt ist die VAG auch mit der Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb. Für diese hat Stefan Bauer den Hut auf – selbst Azubi des ersten Jahrgangs von 2009, als die VAG mit diesem noch relativ neuen Ausbildungsberuf an den Start ging. Dass er nach nur zehn Jahren, mit gerade mal 27 Jahren, selbst den Nachwuchs ausbilden würde, hätte sich Stefan Bauer damals nicht träumen lassen. „Aber ich bin stolz darauf, dass ich heute mit jungen Menschen Zukunft gestalten kann“, so Bauer.

In der dreijährigen Ausbildung bekommen die Azubis vertiefte Einblicke in die VAG, durchwandern unterschiedliche Abteilungen und erlangen eine Fahrberechtigung. Bei persönlicher und fachlicher Eignung werden sie im Anschluss in den Fahrdienst bei der VAG übernommen.

Wer also Lust auf Nachhaltigkeit, berufliche Erfüllung und einen zukunfts-sicheren Arbeitgeber hat, sollte sich über die Möglichkeiten bei der VAG erkundigen: www.vag.de/karriere

Für die VAG arbeiten lohnt sich!

Rund 2.000 Menschen arbeiten für die VAG, etwas mehr als die Hälfte davon im Fahrdienst. Alle anderen verteilen sich auf die Leitstelle, Werkstätten für Fahrzeuge und technische Infrastruktur, Planung, Kundenservice, Marketing und Verkauf. Sie sorgen dafür, dass Nürnberg mobil ist – und zwar umweltschonend. Und die VAG sucht Verstärkung, um die Verkehrswende in Nürnberg erfolgreich zu meistern – aktuell im Besonderen bei den Auszubildenden und Busfahrer*innen. Dabei ist Arbeiten für die VAG nicht nur gut fürs Klima, sondern auch für die Mitarbeitenden: So bietet der Verkehrsbetrieb neben einem zukunftssicheren Arbeitsplatz eine faire Bezahlung nach dem Tarifvertrag Nahverkehr Bayern, 13 Monatsgehälter, 38,5 Stunden wöchentliche Arbeitszeit, 30 Urlaubstage, umfangreiche Sozialleistungen wie eine zusätzliche Altersvorsorge und Freifahrten. Die VAG sorgt dafür, dass Beruf und Familie möglichst gut vereinbar sind und unterstützt die Mitarbeitenden dabei, gesund zu bleiben. Für viele gilt: einmal VAGler, immer VAGler – und das teils seit Generationen. VAGler werden geht denkbar einfach: Im Internet nach freien Stellen schauen und online bewerben unter www.vag.de/karriere

Wer Technik liebt, liebt die VAG

VAG-Expert*innen setzen Technikwissen zum Wohle der Menschen ein



Projektingenieure für Infrastrukturmaßnahmen: Petra Reißmann, Sven Neuner und Tim Püttner (v.l.n.r.)

Bei der VAG bringen unterschiedliche Fachrichtungen ihr Know-how zusammen, um den öffentlichen Personennahverkehr stetig weiterzuentwickeln.

Ob es um barrierefreie Mobilität geht, optimierte Fahrgastinformationen, Ti-

cketing, Netzerweiterungen, neue Fahrzeuggenerationen, zuverlässige Strecken- und Leittechnik oder die Instandhaltung von Tunnelbauwerken und Gleisanlagen – überall ist technisches Wissen gefragt. Wer als Azubi in den Bereichen Elektronik oder Mechanik einsteigt, kann sich zum Meister

und Techniker weiterbilden. Ingenieur*innen unterschiedlicher Fachrichtungen finden herausfordernde Betätigungsfelder. Dass sie Innovation kann, hat die VAG bewiesen, als sie als erstes Verkehrsunternehmen weltweit eine bestehende U-Bahn-Linie unter rollendem Rad automatisiert hat.

Nachts Gleisbauer, tags Papa

Wie Michael Zimmermann Familie und Job in Einklang bringt

Die Männer vom U-Bahn-Gleisbau der VAG arbeiten, wenn die Stadt schläft. Nacht für Nacht sorgen sie dafür, dass das Nürnberger U-Bahn-Netz in Schuss ist. Bleibt da Zeit fürs Privatleben und Familie?

„Ja“, sagt Michael Zimmermann. Er arbeitet seit 1995 als Industriemechaniker beim U-Bahn-Gleisbau. Das bedeutet für ihn: von Montag bis Donnerstag ab 21.00 Uhr im Betriebshof die anstehenden Arbeiten vorbereiten und dann in den Untergrund abtauchen, sobald es der U-Bahn-Betrieb zulässt. Gegen 6.00 Uhr ist er zuhause, schläft, bis ihn am Nachmittag seine beiden Kinder beschäftigen. „Nachts körperliche Hochleistung zu vollbringen, schlaucht mit der Zeit“, gibt der Gleisbauer zu, „aber meine Familie profitiert von meiner Nachtschicht. So kann ich nachts Vollzeit arbeiten, meine Frau tagsüber und unsere Kinder sind immer versorgt.“



Michael Zimmermann vor großem Gerät.

Elternzeit hat Zimmermann auch bereits genommen: zwei Monate nach den Geburten, zehn Monate als seine Frau an ihren Arbeitsplatz zurückkehrte und ein weiteres Jahr, als seine Tochter 2020 eingeschult wurde und Homeschooling an der Tagesordnung war. So plant er es auch, wenn sein Sohn diesen Herbst in die Schule kommt. Danach möchte er in Teilzeit an seinen Arbeitsplatz zurückkehren, um einen Tag mehr Qualitätszeit mit seinen Kindern zu haben.

Die U-Bahn – mein Job und mein Leben

Stellvertretend für rund 2.000 VAG-Mitarbeitende berichten fünf Kolleg*innen über ihr Verhältnis zur U-Bahn



Erich Gründlinger – Bereichsleiter Fahrdienst und Service

Als die U-Bahn am 1. März 1972 in Betrieb ging, war Erich Gründlinger als 13-Jähriger dabei: „Acht Jahre später habe ich bei der VAG als Ortsstellwerker angefangen – eine Tätigkeit, die es so heute nicht mehr gibt. Wir saßen in den Stellwerken vor Ort und haben auf Monitoren den Betrieb beobachtet. Bei Bedarf konnten wir eingreifen und auch Durchsagen machen. Alles Tätigkeiten, die heute in unserer Leitstelle zentralisiert sind. 1983 bin ich in den Fahrdienst gewechselt, habe mich dann zum Verkehrsmeister weitergebildet und bin schließlich in der Disposition im Betriebshof Maximilianstraße gelandet. Dort hatte ich keinen Schichtdienst mehr und konnte so berufsbegleitend ein BWL-Studium absolvieren. Nach meinem Abschluss wurde ich bei der VAG mit verschiedenen kaufmännischen Projekten betraut, bis ich 2005 den Bereich Fahrdienst und Service übernommen habe. An der VAG schätze ich die familiäre Atmosphäre, in der wir zusammenarbeiten.“



Susanne Riedel und Janine Paljevac – Disponentinnen Leistelle

Susanne Riedel wusste von Anfang an: „Ich will in die Leitstelle. Die Technik dort hat mich fasziniert und ich habe alles daran gesetzt, um als Disponentin dort hinzukommen. Ab 2007 war ich dann die erste Frau weltweit, die von einer Leitstelle aus einen automatischen U-Bahn-Betrieb gesteuert hat. Wie cool! Und meine Begeisterung hat sich auch auf meine Tochter Janine übertragen. 2020 hat sie – wie ich 20 Jahre zuvor – als U-Bahn-Fahrerin angefangen. Heute ist sie ebenfalls Disponentin für den konventionellen U-Bahn-Betrieb. Es macht mich sehr stolz, wenn ich sehe, dass sie die technischen Fähigkeiten und die Durchsetzungskraft hat, um diesen Job auszuüben.“ Mutter und Tochter arbeiten in Teilzeit, um sich abwechselnd um Janines 7-jährige Tochter kümmern zu können. Etwas der nächste VAG-Nachwuchs? Wenn es nach der Oma ginge, jederzeit: „Ganz schlecht stehen die Chancen nicht, denn meine Enkelin möchte unbedingt die Umwelt schützen!“



Michael Sharp – Gruppenleiter Baumaßnahmen, Sonderverkehre

Man nennt ihn „Mr. U-Bahn“ und kaum einer steht für die U-Bahn wie er: Mike Sharp. „Ich habe 1983 als Ortsstellwerker angefangen und mich über den Fahrdienst zum Verkehrsmeister bis zum Gruppenleiter des Teams Baumaßnahmen und Sonderverkehre hochgearbeitet. Wir bereiten in enger Abstimmung mit internen und externen Partnern alle Baumaßnahmen bei Bus, Straßen- und U-Bahn vor und erarbeiten für unsere Fahrgäste gute Alternativangebote, wo nötig und möglich. Außerdem ist die Sicherheitsaufsicht bei der U-Bahn mein Thema. Ich unterweise Fremdfirmen, Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienste, damit sie die Besonderheiten unseres U-Bahn-Systems kennen, sollten sie einen Einsatz haben. Mein Highlight: Ich war von Anfang an dabei, als Siemens und die VAG die automatische U-Bahn vorbereitet und in Betrieb gesetzt haben. Nächstes Jahr bin ich stolze 40 Jahre bei der U-Bahn. Es gibt nur wenige Schrauben, die ich nicht kenne.“



Taylan Özen – Aufzugsmonteur Meisterei Fördertechnik

Taylan Özen sorgt als Aufzugsmonteur bei der VAG für barrierearme Mobilität: „Ich bin als Kind aus der Türkei zunächst nach Berlin gekommen. Dort gab es nicht wie hier an jedem U-Bahnstation einen Aufzug. Das ist für mich aber eine Frage der Teilhabe. Deshalb reparieren wir kaputte Aufzüge so schnell wie möglich – auch wenn wir vor Ort oft angepöbelt werden. Ich verstehe den Ärger, aber Störungen werden häufig durch Vandalismus verursacht. Wenn wir können, helfen wir Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren und tragen ihnen diese nach oben, so dass sie selbst die Rolltreppen nutzen können. Menschen im Rollstuhl müssen zwar zum nächsten U-Bahnstation fahren, können von dort aber gemäß des Serviceversprechens der VAG ein Taxi zu ihrem Zielort nehmen. Ich setze mich gerne für Menschen ein. So engagiere ich mich auch in diversen Vereinen für ein gutes Zusammenleben unterschiedlicher Nationen.“



Holm Jerosch – Elektroingenieur Betriebsleiterbüro

Holm Jerosch ist 1992 als Elektroingenieur im Technischen Büro für Schienenfahrzeuge bei der VAG gestartet: „Als dann ein Projektteam für die Automatisierung der U-Bahn zusammengestellt wurde, konnte ich dieser Herausforderung nicht widerstehen. Meine Aufgabe war es, die Fahrzeugtechnik ins Gesamtsystem zu integrieren und bei der Fahrzeugzulassung mitzuwirken. Daraus resultiert auch meine aktuelle Tätigkeit im Betriebsleiterbüro. Immer wenn bei der VAG neue Schienenfahrzeuge in Betrieb genommen werden, werde ich bei den Sicherheitsthemen eingebunden und bin Vermittler zwischen der Werkstatt, dem Betriebsleiter und der Technischen Aufsichtsbehörde, die unsere Fahrzeuge zulässt. Mein zweites Betätigungsfeld ist der Brandschutz, der im U-Bahn-Bereich eine besonders wichtige Rolle spielt. Als Wirtschaftsflüchtling nach dem Mauerfall von Bautzen zur VAG nach Nürnberg gekommen, habe ich hier eine neue Heimat gefunden.“

Sicherheit der U-Bahn-Züge im Auge

Technische Basis: Hier sind die U-Bahnen in guten Händen – Engagiertes Team

Die Geschichte der Nürnberger U-Bahn ist auch die Geschichte des U-Bahn-Betriebshofes an der Kafkastraße.

Die „Technische Basis für Schienenfahrzeuge“ wurde parallel zum ersten Bauabschnitt der U-Bahn gebaut und ging 1970 in Betrieb. „Technische Basis für Schienenfahrzeuge“ deshalb, weil hier über viele Jahre auch Komponenten für die Straßenbahn aufgearbeitet wurden. In den VAG-Betriebshof wurden ab 1970 die ersten 14 Fahrzeuge geliefert, hier fanden auf den Gleisen die ersten Fahrten der neuen Züge statt. Ganz so wie heute. Auch der G1, der neue Gliederzug der VAG, lernt hier Fahrzeug um Fahrzeug das Fahren, nachdem jeder einzelne Zug von den Inbetriebsetzungsteams von Siemens Mobility und der VAG noch einmal gründlich durchgecheckt und für den Betrieb in Nürnberg vorbereitet worden ist. Erst nach diesem Inbetriebsetzungsprozess werden die neuen U-Bahnen dem Fahrgastbetrieb übergeben.

Aber nicht nur neue U-Bahnen werden in der Betriebs- und Hauptwerkstatt auf Herz und Nieren überprüft und sorgfältig gewartet. Auch alle äl-



Ein Bild, das so bald der Vergangenheit angehört: Die Tage der alten Doppeltriebwagen links und rechts sind gezählt.

teren Baureihen machen hier immer wieder Station. In jedem Fall alle vier Wochen für eine gründliche Innen- und Außenreinigung. Regelmäßig werden in der U-Bahn-Wagen-Werkstatt Türen und Schiebetritte, Räder, Motoren sowie Steuerungs- und Antriebstechnik gewartet, um nur ein paar Beispiele zu nennen. In der Elektronikwerkstatt wird beispielsweise die Lautsprecheranlage über-

prüft, damit Durchsagen zuverlässig bei den Fahrgästen ankommen. Ein engagiertes Team von rund 130 Mitarbeiter*innen arbeitet in den Werkstätten und hält die U-Bahnen rund um in Schuss, damit sie die Fahrgäste tagtäglich sicher und zuverlässig an ihre Ziele bringen. Via Ferndiagnose ist das Werkstattteam stets über den Status der Züge informiert und kann die Züge auch einmal präventiv, au-

ßerhalb des Turnus, in die Werkstatt holen und so Ausfälle vermeiden.

In drei Bauabschnitten wurde die Werkstatt erweitert – zuletzt vor 25 Jahren – und vor ein paar Jahren für den G1 umgebaut und modernisiert. Auf dem Gelände befinden sich auch das erste, noch in Betrieb befindliche Stellwerk für die U-Bahn sowie die Basis der U-Bahn-Gleisbauer.

Es heißt: Abschied nehmen

Die alten U-Bahnen der Serien DT1 und DT2 gehen außer Betrieb. Nur noch sechs Langzüge, also zwölf Doppeltriebwagen, sind im Einsatz. „Das tut uns in der Werkstatt schon weh. Über all die Jahre haben wir uns stets gekümmert, dass die Züge laufen und sie sind gelaufen. Sie haben teils über vier Millionen Kilometer auf den Rädern, die wir freilich bei der Laufleistung mehrfach tauschen mussten. Aber das ist eine Leistung. Die ersten beiden Fahrzeuggenerationen sind ein Musterbeispiel für Qualität, Langlebigkeit und Nachhaltigkeit“, sagt Thomas Luber, Geschäftsbereichsleiter für Schienenfahrzeugwerkstätten der VAG. Es helfe nichts, die Trennung müsse sein, die Fahrzeuge seien am Ende ihrer Lebenszeit angekommen. „Und wir haben mit dem DT3 und G1 wirklich schöne Fahrzeuge, die allen Komfortansprüchen gerecht werden. Auch diese pflegen wir gut, damit sie möglichst lange im Einsatz sein können“, so Luber.

Über einen Umstand freut sich Luber: Ein DT1 wird zum 50-Jährigen der U-Bahn zum Museumszug und wird weiterhin unterwegs sein. Wer sich für die Geschichte der U-Bahn interessiert, steigt ein, sieht und liest.

Gemeinsam für den Unterhalt

Instandhaltung und Modernisierung des U-Bahn-Netzes sind eine lebenslange Aufgabe



Mehr Licht und ein sonniges Gelb: der U-Bahnhof Scharfreiterrung wirkt auch Jahre nach der Revitalisierung einladend.

Jährlich arbeiten das städtische U-Bahnbauamt und die VAG gemeinsam anstehende Baumaßnahmen ab, um die Anlagen instand und auf dem technisch neuesten Niveau zu halten.

Zu den Anlagen gehören unter anderem die U-Bahnhöfe. „Aktuell sind wir auf der U1 unterwegs. Hier bringen wir die bis zu 50 Jahre alten U-Bahnhöfe wieder auf Vordermann“, erklärt Friedrich Hantke, der Leiter des U-Bahnbauamtes. Geschehen ist das zum Beispiel zum Auftakt am U-Bahnhof Scharfreiterrung, der 2015 rundum erneuert, modernisiert und verschönert wurde. Je nach Alter und Zustand des Bahnhofes steht entweder das große Programm an

oder nur kleinere Aufhübschungen. Auch Aufzüge und Fahrtreppen müssen nach rund 25 bis 30 Jahren durch neue Anlagen ersetzt werden, denn dann sind sie am Ende ihrer Lebensdauer angelangt. „Wenn wir mit den U1-Bahnhöfen fertig sind, geht es, wahrscheinlich schon zeitgleich, mit den U2-Stationen los, die zum Teil auch Ende der 1970er Jahre gebaut wurden“, erklärt Hantke.

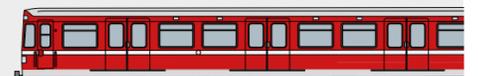
Gleise, Weichen, Stromschienen oder Tunnelbauwerke müssen selbstverständlich auch stets in bestem Zustand sein. Muss an diesen Stellen etwas repariert oder erneuert werden, kann sich das auch auf den Betrieb auswirken. „Wir versuchen zwar bei nahe jede Nacht die Betriebsruhe zu

nutzen oder die Ferienzeiten, wenn weniger Fahrgäste mit der U-Bahn unterwegs sind, aber da schaffen wir nicht alles. Betriebsauswirkungen lassen sich leider nicht immer vermeiden“, erklärt Konrad Schmidt, Bereichsleiter der Abteilung Fahrweg bei der VAG. Friedrich Hantke und Konrad Schmidt sind sich einig: Die gute und professionelle Zusammenarbeit zwischen dem U-Bahnbauamt, der Eigentümerin der Anlagen, und der VAG, der Betreiberin, ist unerlässlich, um die Unterhalts- und Modernisierungsmaßnahmen gemeinsam stets im Sinne der Fahrgäste umzusetzen. Am Ende kommt es einzig und allein darauf an, dass die Fahrgäste sicher und zuverlässig an ihre Ziele kommen.

Die Nürnberger U-Bahn in Zahlen

3	U-Bahn-Linien
41	Streckenkilometer gesamt
49	Bahnhöfe, zwei weitere bis 2025/2026
80 km/h	Höchstgeschwindigkeit
400.000	Fahrgäste pro Werktag (vor Corona)
5 %	Anteil am ÖPNV-Netz Nürnbergs, aber 60 % der ÖPNV-Fahrgäste
36	konventionelle, fahrgesteuerte U-Bahnen
46	automatische Züge, von denen 14 einen Fahrerstand haben und konventionell eingesetzt werden können
16	Abstellanlagen
90 m	Bahnsteiglänge
653 m	mittlerer Bahnhofsabstand
max. 40 ‰	Steigung bzw. Gefälle im Tunnel

Vier Generationen U-Bahn-Fahrzeuge



DT1*: 24 DT-Wagen ab 1970, 32 DT-Wagen ab 1981



DT2: 12 DT-Wagen ab 1993



DT3: 32 DT-Wagen ab 2004, **DT3-F**: 14 DT-Wagen ab 2010



G1**: 35 Langzüge ab 2018

* DT steht für Doppeltriebwagen. Diese können als Kurzzug oder mit einem zweiten gekoppelt als Langzug fahren.

**G1 steht für Gliederzug, er ist durchgängig begehbar und immer als ganzer Zug unterwegs.

Neuer U3-Abschnitt im Südwesten

Die Kanalunterquerung ist geschafft, der Rohbau geht gut voran. Ab Mitte 2023 startet der Einbau der Innenschale der Tunnelröhre

Die Bauarbeiten des neuen U3-Streckenabschnitts von Großreuth bei Schweinau, Eröffnung 2020, nach Kleinreuth bei Schweinau und Gebersdorf laufen auf Hochtouren. Die rund zwei Kilometer lange Strecke wird voraussichtlich 2026 eröffnet.

„Ein wenig kommt man sich beim U-Bahn-Bau vor, wie ein Maulwurf: Wir arbeiten versteckt und fleißig unter der Erde und kaum einer bekommt es mit. Das ist schade, weil der U-Bahn-Bau sehr spannend ist“, erklärt der Leiter des Nürnberger U-Bahnbauamtes Friedrich Hantke. Wie spannend, das zeige sich hier vor allem bei der Unterquerung des Main-Donau-Kanals und der Südwesttangente zwischen den beiden künftigen U-Bahn-Stationen Kleinreuth bei Schweinau und Gebersdorf. Von Beginn an musste das Vorhaben sowohl unter der Erde als auch an der Oberfläche engmaschig überwacht werden. Hier wurde in Absprache mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt im Bereich des Kanals ganz genau kontrolliert. Vieles konnte geplant und berechnet werden. „Am Ende ist der Tunnelbau immer mit einer Portion Ungewissheit verbunden, daher kommt auch das Sprichwort „Vor der Hacke ist es duster“.



Tunnelbaustellen beeindrucken. Von den Planern und Baufirmen wird auch ein Höchstmaß an Präzision verlangt.

Aber alles hat geklappt und der Tunnel verläuft nun wie geplant in einem Abstand von zirka neun Metern unter dem Kanal“, erklärt Hantke, der seit August 2015 das U-Bahnbauamt der Stadt Nürnberg leitet. Neben der Kanalunterquerung erfolgte zudem von Kleinreuth aus in Richtung des bereits eröffneten U-Bahnhofs Großreuth, die Unterquerung der Güterzugstrecke Nürnberg-Ebensfeld.

Die Bauarbeiten finden in offener und bergmännischer Bauweise statt. Offen im Bereich der beiden U-Bahn-

höfe Gebersdorf bzw. Kleinreuth, in Baugruben, die 450 bzw. 632 Meter lang sind; bergmännisch, also komplett unter Tage, zwischen den Bahnhöfen. Hier gibt es zwei Tunnelröhren, eine in jede Fahrtrichtung, mit einer Länge von jeweils 585 Metern. Von Kleinreuth bis Großreuth bei Schweinau wurde ein 356 Meter langer zweigleisiger Tunnel aufgeföhren.

Sobald der Rohbau und damit der Tunnelbau gegen Ende 2023 vollständig abgeschlossen sind, beginnt der Ausbau. Hier ist im Auftrag des

U-Bahnbauamtes die VAG gefragt. Sie kümmert sich um den Gleisbau und installiert unter anderem die Stromschiene und die Unterwerke zur Stromversorgung, sodass ab voraussichtlich 2026 die U-Bahnen durch den Untergrund fahren können. „Mit der Eröffnung der neuen Strecke bekommen wir unsere Belohnung für die lange Arbeit unter Tage, dann sehen die Fahrgäste endlich, was wir gebaut haben. Die Begeisterung und Freude über das neue Angebot zeigt uns jedes Mal, wie wichtig unsere Arbeit ist“, sagt Friedrich Hantke.

Woran erinnern Sie sich? Erzählen Sie es!

Mit der U-Bahn verbinden viele Menschen hoffentlich schöne Erinnerungen. Paul Glania, U-Bahn-Fahrer der ersten Stunde, erinnert sich beispielsweise an eine Frau, die völlig aufgelöst zu ihm an den Fahrerstand kam. „Sie habe ihre Fahrkarte vergessen und nur einen Hundertmarkschein einstecken“, erzählt er. Hilfsbereit, wie Paul Glania immer war, lieh er der Dame zwei Mark, wartete und schrieb seine Dienstnummer auf die Rückseite des Fahrscheins. Einige Tage später erhielt er sein Geld zurück, samt einem kleinen Präsent.

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Geschichte erzählen oder alte Bilder mit uns teilen. Das kann den U-Bahn-Bau betreffen, der ja in der Tat faszinierend war, erste Fahrten mit der U-Bahn oder vielleicht haben Sie auch Ihre Liebe in der U-Bahn gefunden. Wir teilen die Geschichten dann mit Ihnen und anderen, wenn Sie wollen. Per Mail an presse@vag.de oder per Post VAG Verkehrsgesellschaft, Konzernkommunikation, 90338 Nürnberg.

Übrigens: Auf unserer Internetseite sowie in unserem Youtube-Kanal teilen wir auch Erinnerungen. Und auf der Seite des U-Bahnbauamtes der Stadt Nürnberg finden Sie Informationen zum U-Bahn-Bau von Beginn an.

U-Bahn bringt Verkehrswende voran

Vorausschauende Investitionsentscheidungen zeigen langfristig positive Wirkung



VAG-Vorstand Tim Dahlmann-Resing sieht in der U-Bahn die tragende Säule des Nahverkehrs in Nürnberg.

Die U-Bahn ist Rückgrat des Nürnberger Nahverkehrs. Sie ist schnell, umweltschonend und komfortabel. Fahrgäste schätzen die kurzen, an den Bedarf angepassten Taktzeiten, die vielen Fahrtmöglichkeiten und guten Anbindungen an andere Verkehrsmittel.

Welche tragende Rolle der U-Bahn für die Verkehrswende zukommt, machen folgende Zahlen deutlich, die sich auf 2019 beziehen: Die U-Bahn hat zwar mit einer Linienlänge von 41 Kilometern einen Anteil von „nur“ fünf Prozent am gesamten Nürnberger Verkehrsnetz. Doch sie erbringt – bezogen auf die Nutzungskilometer – rund ein Viertel der Betriebsleistung der VAG und beför-

dert fast 60 Prozent aller Fahrgäste. „Diese Zahlen belegen eindrucksvoll die Bedeutung und Leistungsfähigkeit der U-Bahn als tragende Säule des Verkehrsnetzes“, sagt VAG-Vorstand Technik und Marketing, Tim Dahlmann-Resing. „Sie zeigen auch die Richtigkeit der vorausschauenden Investitionsentscheidungen für dieses System starker, vom übrigen Verkehr ungestörter Achsen.“

Denn einen „Nachteil“ hat die U-Bahn: Sie bringt keinen kurzfristigen Effekt. Von den ersten Planungen bis zur fertigen Strecke gehen meist mehrere Jahre ins Land. Doch seit 1972 ist das Nürnberger U-Bahn-Netz kontinuierlich gewachsen. Immer mehr Menschen und Arbeitsplätze profitieren vom Anschluss an

dieses leistungsfähige Verkehrsmittel. Und die VAG baut ihre Kapazitäten weiter aus. Zum einen durch die Erweiterung des Netzes. Zum anderen durch Taktverdichtungen oder die Beschaffung neuer Fahrzeuge.

Wer von der Verkehrswende spricht, denkt immer auch an Elektromobilität. Auch hier kommt der U-Bahn eine Vorreiterrolle zu. Sie fährt schon immer mit Strom, seit 2012 ausschließlich mit Ökostrom. Mit dem weiteren Ausbau des Nahverkehrs in Nürnberg kann die VAG daher einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und einer lebenswerten Stadt leisten. „Wir sind die Treiber der Verkehrswende – dank traditionell vorausschauender Investitionen“, bringt es Tim Dahlmann-Resing auf den Punkt.

Stimmen zur Zukunft der U-Bahn

Zum Jubiläum geht der Blick nicht nur zurück, sondern auch nach vorn

Christian Vogel, Bürgermeister der Stadt Nürnberg:

„Die Nürnberger U-Bahn ist einfach etwas Besonderes, sie war bereits vor 50 Jahren ein modernes Transportmittel und eine tragende Säule eines leistungsfähigen ÖPNV. Diese Rolle und Aufgabe hat sich nie verändert. Deshalb muss unsere U-Bahn weiterhin gehegt und gepflegt werden; beispielsweise mit der Modernisierung der Bahnhöfe und Zügen, in denen man sich sicher und wohl fühlt. Das tun VAG und Stadt seit 50 Jahren und in Zukunft. Denn unsere U-Bahn wird sehr gerne und gut genutzt und gehört zu Nürnberg wie der Tiergarten und Glubb.“



Christian Vogel

Albrecht Neumann, CEO Rolling Stock, Siemens Mobility:

„Die Nürnberger U-Bahn ist ein echtes Vorzeigeprojekt und wir sind stolz, dass wir seit der ersten Stunde der U-Bahn unseren Beitrag dazu leisten, dass die Nürnberger*innen komfortabel und umweltfreundlich in ihrer schönen Stadt unterwegs sind.“



Albrecht Neumann

Prof. Dr. Harald Kipke, TH Nürnberg Georg Simon Ohm:

„Gott sei Dank gibt es in Nürnberg eine U-Bahn. Straßen- und U-Bahnen sind bequem, weil sie auf Schienen fahren. Sie sind sichtbare Elemente eines hochwertigen Mobilitätsangebotes. Sie schaffen Struktur und Ori-



Prof. Dr. Harald Kipke

entierung und prägen unser Bild der Großstadt. Sie sind Gemeingut und deshalb wichtiger Teil der kulturellen Leistung einer Großstadtgesellschaft. Nur durch sie sind wir in der Lage, Großstädte wieder zu dem zu machen, was sie einmal waren: ein Platz der Vielfalt, Toleranz und Sicherheit.“

50 Jahre U-Bahn: entscheidende Stationen

Technisch anspruchsvoll, leistungsfähig, vernetzt und verbindend, innovativ und nachhaltig

1972 – Die U1 startet

Am 1. März nimmt die U1 den Betrieb zwischen Langwasser Süd und Bauernfeindstraße auf. Fünf Jahre nach dem Rammstoß ist Nürnberg die vierte Stadt in Deutschland mit einer U-Bahn – nach Berlin (1902), Hamburg (1912) und München (1971). 1982 fährt die U1 nach Fürth. Die Nachbarstadt ist damit die fünfte und kleinste Stadt in Deutschland mit einer echten U-Bahn. Die U-Bahn ist ein Magnet:

Bei der Eröffnungsveranstaltung in Langwasser Mitte sind mehr als 6.000 Bürger*innen dabei und mehr als 22.000 Menschen testen bereits am 1. März bei kostenlosen Probefahrten ihre U-Bahn. Otto Peter Görl, damals Baureferent sagte, die U-Bahn werde „die Stadt und besonders die Altstadt wieder menschlicher werden lassen, weil sie sich dem Würgegriff des Autoverkehrs entziehen könne“.

Bauen als Herausforderung

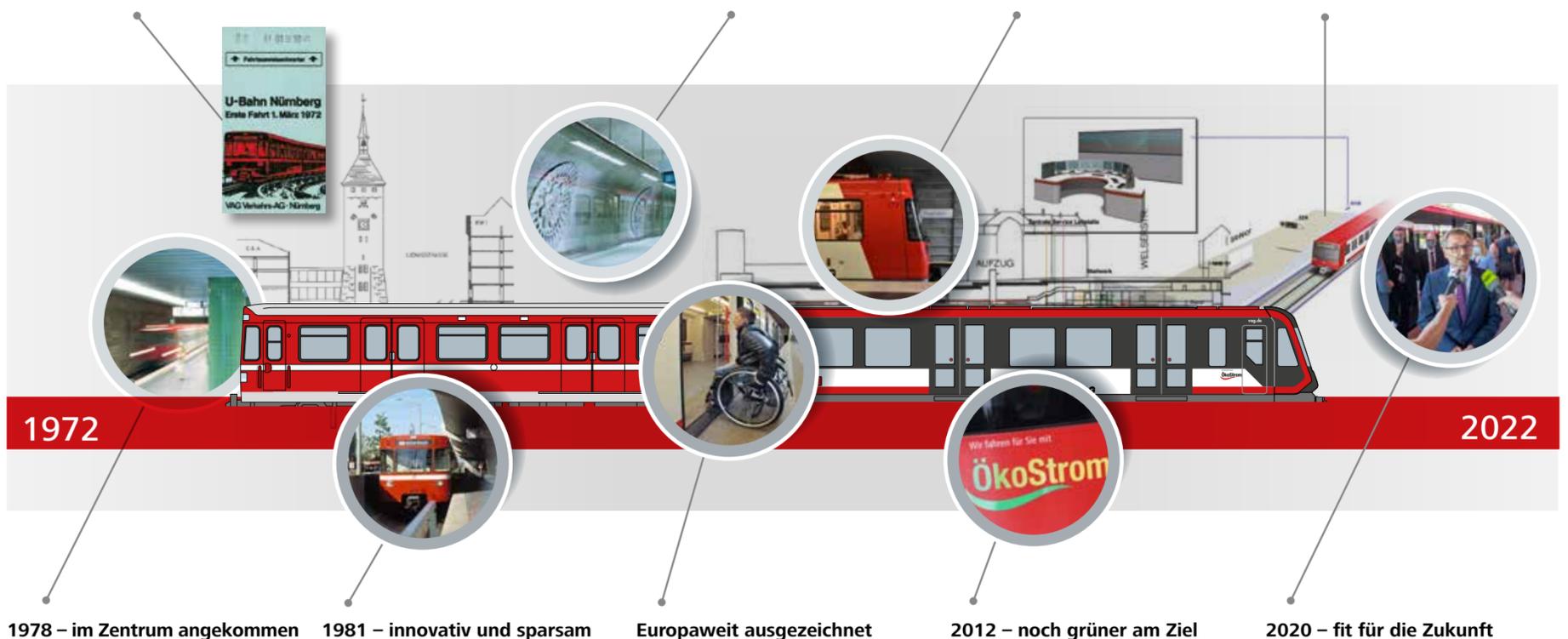
Der U-Bahn-Bau ist eine Herausforderung für das U-Bahn-Bauamt und die Bauunternehmen. Die größten baulichen Aufgaben warteten in den 1970ern am Hauptbahnhof, der Lorenzkirche und dem Weißen Turm. Aktuell ist die Unterquerung von Bahngleisen und des Main-Donau-Kanals zwischen Kleinreuth und Gebersdorf anspruchsvoll. Mit diesem Abschnitt endet der U-Bahn-Bau vorerst.

1999 – U2 and fly

Nach 15 Jahren Bauzeit erst vom Plärrer bis Röthenbach, schließlich nach Norden, erreicht die U2 den Flughafen und bietet bis heute als einzige Stadt in Deutschland einen direkten Anschluss an die U-Bahn. Nur 13 Minuten dauert die Fahrt zwischen dem Nürnberger Hauptbahnhof und dem Albrecht-Dürer-Airport. Und vom Hauptbahnhof zur Messe geht es mit der U1 in acht Minuten.

2008 – automatisch ans Ziel

Nürnberg's dritte U-Bahn-Linie startet am 14. Juni als erste vollautomatische U-Bahn-Linie Deutschlands. Sie fährt zunächst im Mischbetrieb mit der konventionell von Fahrer*innen gesteuerten U2, mit der sie sechs U-Bahnhöfe anfährt. Die U2 wird bis 2010 unter rollendem Rad Zug um Zug automatisiert. Das ist weltweit für die Fachwelt interessant. Die Fahrgäste nehmen das System an.



1978 – im Zentrum angekommen

Die U1 erreicht am 28. Januar die Altstadt. Über den U-Bahnhöfen Lorenzkirche und Weißer Turm entsteht eine der größten Fußgängerzonen Europas, weitgehend befreit vom Autoverkehr. Die Fahrgastzahlen steigen. Als im Herbst 1981 die Strecke Plärrer bis Bärenschanze eröffnet wird, endet der Straßenbahnbetrieb in Nürnberg's Altstadt. Jetzt zeigt die U-Bahn wie leistungsfähig sie ist.

1981 – innovativ und sparsam

Der Drehstromantrieb, 1975 erstmals bei einer Straßenbahn in Nürnberg erprobt, wird ab 1981 erstmals bei U-Bahn-Zügen Standard. Die Drehstromtechnik ist im Vergleich zum Gleichstromantrieb der ersten U-Bahnen wartungsarm und reduziert den Energieverbrauch deutlich. Maßgeblich beteiligt an der innovativen Technik: das Team der VAG, mit AEG und anderen Verkehrsunternehmen.

Europaweit ausgezeichnet

2003 erhält die VAG den ersten Preis für besonders behindertengerechte Einrichtungen, Verkehrsleistungen und Infrastruktur in Europa. Schon seit den 1970er Jahren verfolgt sie mit der Stadt und Verbänden systematisch das Ziel, Barrieren zu reduzieren. Gerade mit der U-Bahn können Menschen mit Einschränkung selbstständig mobil sein. Anlagen und Züge sind durchgängig barrierearm.

2012 – noch grüner am Ziel

2012 setzt die VAG ein Zeichen und bezieht seitdem Ökostrom – für Werkstätten, Verwaltung und Betrieb. Der ÖPNV in Nürnberg wird damit noch grüner und alle, die mit Bussen und Bahnen fahren, reduzieren ihren ökologischen Fußabdruck einmal mehr. Zugunsten der Luft, der Umwelt und des Klimas. Für die VAG ist die Entscheidung pro Ökostrom ein klares Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität.

2020 – fit für die Zukunft

Generationenwechsel: Die ersten U-Bahn-Züge des Typs G1, G für Gliederzug, gehen in Betrieb. Die Vierteiler sind durchgängig begehbar, bieten mehr Platz, sind barrierefrei und klimatisiert. „Wir wollen, dass sich unsere Fahrgäste wohl fühlen. Mit den 35 Zügen sind wir bestens gerüstet für die Verkehrswende, die vor 50 Jahren schon Thema war“, sagt Josef Hasler, VAG-Vorstandsvorsitzender.

Zur richtigen Zeit am richtigen Ort

Nürnberg hat beste Voraussetzungen für die Verkehrswende

„Die Entscheidung für die U-Bahn war richtig“, ist Wolfgang Krug überzeugt. Die berufliche Tätigkeit des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der VAG ist eng mit der Geschichte der Nürnberger U-Bahn verbunden.

„Ich war zur richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort mit den richtigen Menschen“, erinnert sich Krug. Nach einem Studium an der TU München und ersten Berufsjahren fing der Verkehrsingenieur am 1. Mai 1965 im Nürnberger Stadtplanungsamt an. „Es war nicht von Anfang an klar, dass die U-Bahn eine Erfolgsgeschichte werden würde, auch wenn wir daran glaubten. Es gab nicht wenige auswärtige Experten, die unser Tun skeptisch bis höhnisch beurteilten, nicht nur, weil Nürnberg damals unter 500.000 Einwohner hatte. Ich empfinde persönliche Ge-

nugtung, dass wir die U-Bahn zum Erfolg geführt haben. Ich war stark geprägt von Stockholm, damals Ziel aller Stadtplaner. Die Stadt hatte ihre Trabantenstädte mit einer Tunnelbahn erschlossen und hatte auch nur 700.000 Einwohner. Als mir mein damaliger Kollege Hans von Hanfstengel seine Skizzen für eine echte U-Bahn in Nürnberg zeigte, war ich begeistert. Er hatte damit lange kein Gehör gefunden und freute sich, dass ich so begeistert war. Gemeinsam haben wir die Sache vorangetrieben. In dem damaligen Leiter des Stadtplanungsamtes und dem Leiter des Tiefbauamtes fanden wir Mitstreiter und so wurde in heute unvorstellbar kurzer Zeit der Beschluss im Stadtrat gefasst, die als Unterpflasterstraßenbahn geplante Stadtbahn nach Frankfurter Muster zu einer echten U-Bahn zu machen, beginnend in Langwasser. Das politische Gewicht brachte

zweifelloserweise der damalige Vorsitzende der SPD-Fraktion und spätere Bürgermeister Willy Pröll ein. Auch der damalige Oberbürgermeister Andreas Urschlechter war für die U-Bahn. Im Rückblick bin ich dankbar, dass ich im weiteren Verlauf die U-Bahn mit meinen späteren Kolleginnen und Kollegen bei der VAG zum Erfolg führen durfte. Ich will mir gar nicht vorstellen, wie es auf Nürnberg's Straßen heute aussähe. Diese Anzahl an Fahrgästen wäre mit Straßenbahnen und Bussen nicht zu bewältigen. Nicht bei dem Auto- und Lkw-Verkehr auf den Straßen.“

Abschließend hat Krug noch einen Appell: „Die Bürger, Pendler und Gäste Nürnberg's haben beste Voraussetzungen, die Verkehrswende zu schaffen. Alle sind gefordert, alle müssen ihr Verhalten an den Klimazielen orientieren.“

Wege zur VAG: Bestens erreichbar

Servicetelefon 24/7: 0911 283-4646

Mail: service@vag.de

vag.de

vag.de/busfunk

vag.de/filme

nuernbergmobil.de

vagradd.de

event.vag.de

KundenCenter:
U-Bahn-Verteilergeschoss im
Hauptbahnhof Nürnberg
Montag bis Freitag 7 bis 19 Uhr
Samstag 9 bis 14 Uhr

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Kundenservice
90338 Nürnberg

Impressum

Herausgeber:
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

Verantwortlich i.S.d.P.:
VAG Konzernkommunikation –
Heiko Linder

Redaktionsbeirat:
VAG Marketing – Hermann Klodner

Redaktion und Mitarbeit:
Kurt Gottschalk, Susanne Jerosch, Barbara Lohss, Andreas Neuer, Christine Schmidt-Parpart, Yvonne Rehbach, Elisabeth Seitzinger (Koordination), Ernst Wentzel

Fotos:
Archiv der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V., Claus Felix, Torsten Hönig, Susanne Jerosch, Daniel Karman, Andreas Neuer, Melanie Scheller, Elisabeth Seitzinger, Siemens Mobility, Stadt Nürnberg – Christine Dierenbach, TM Studios – Benjamin Kurz, VAG-Archiv

Kontakt:
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Konzernkommunikation
90338 Nürnberg
Telefon 0911 271-3613
presse@vag.de

Layout/Produktion:
Bruno Schwarz

Auflage:
50.000 (Beilage Nürnberger Nachrichten und Nürnberger Zeitung)

Erscheinungstermin:
5. März 2022

© VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Nürnberg