

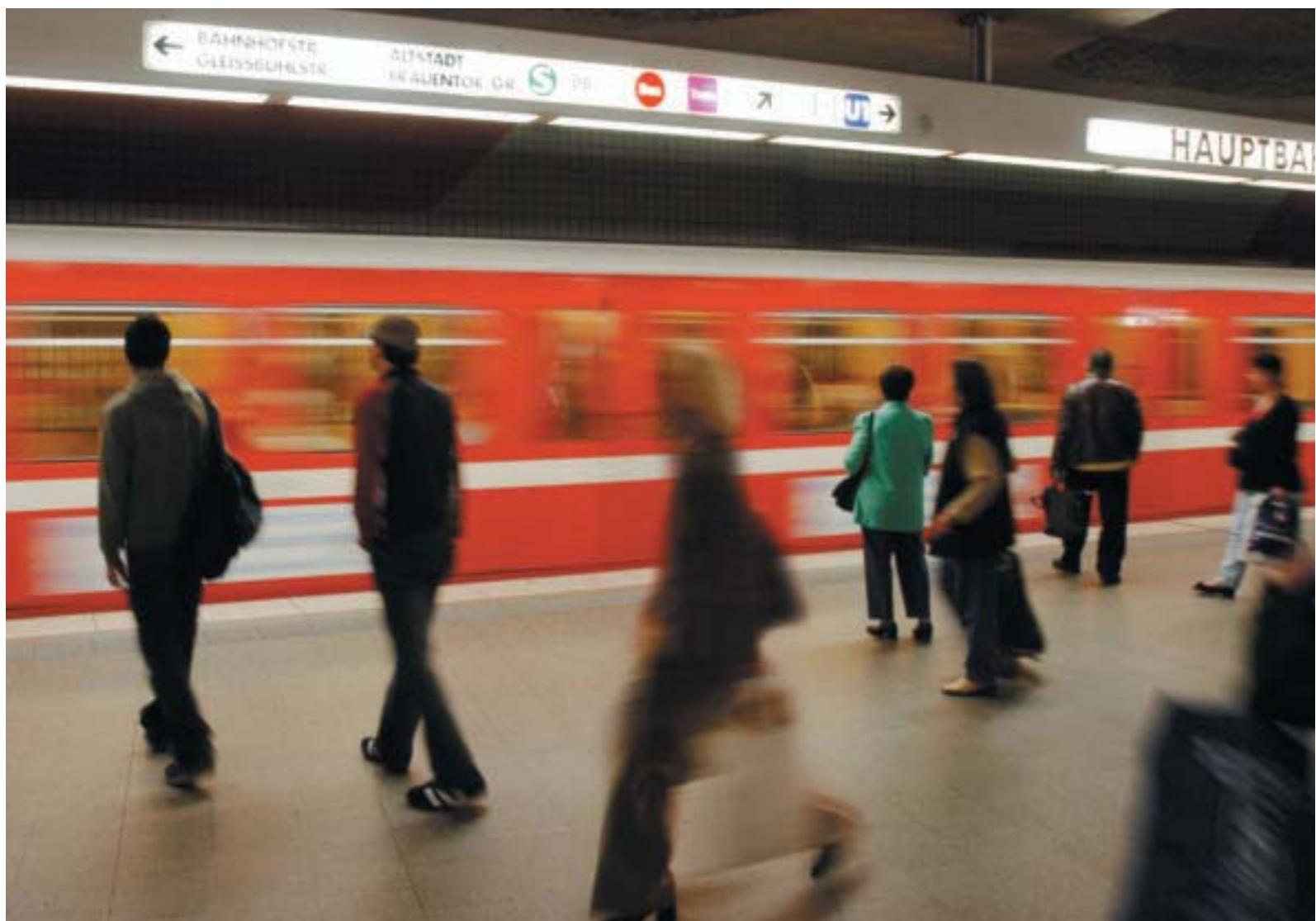


| Rolf Syrigos Text | Hagen Gerullis Fotos

# Ein Knoten

Der öffentliche Personennahverkehr wächst über die Stadtgrenzen hinaus

Nürnberg und seine Region sind seit 1835 untrennbar mit der Eisenbahn verbunden. Auch wenn hier schon seit 1996 keine Schienenfahrzeuge mehr hergestellt werden, der gute Ruf, den das fränkische Industriezentrum mit Nürnberg als Mittelpunkt dadurch erlangt hat, wirkt bis heute nach und er wird durch neuere Entwicklungen gestützt. Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), ab dem Jahr 2006 die erste fahrerlose U-Bahn Deutschlands und die mit Erdgas- und Wasserstoff betriebenen Linienbusse der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg sind nur die Bekanntesten davon.



# punkt mit Zugkraft

17 Jahre nach dem erfolgreichen Start des VGN im September 1987 steht die künftige Metropolregion Nürnberg vor neuen, entscheidenden Fortschritten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). So wird rechtzeitig zur FIFA Fussball-Weltmeisterschaft Deutschland 2006™ nicht nur der erste Teilabschnitt der fahrerlosen U 3 zwischen den Haltestellen Maxfeld und Gustav-Adolf-Straße ihren Betrieb aufnehmen, sondern auch die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg-Ingolstadt-München der Deutschen Bahn. Auf ihr sollen neben den ICE-Zügen der dritten Ge-

neration mit Tempo 300 bundesweit einmalig auch Regionalexpress-Züge mit 200 Kilometer pro Stunde verkehren. Schließlich wird die S-Bahn-Station Franken-Stadion rechtzeitig zur WM auch noch den neuen Sonderbahnsteig erhalten, an dem dann sogar die ICE-Züge, die deutlich länger als S-Bahnen sind, halten können. Das wird bei Großereignissen auch nach der Fußball-WM von praktischem Nutzen sein, etwa für die Fans auswärtiger Bundesliga-Klubs, die das Franken-Stadion erreichen können, ohne umsteigen zu müssen.

**Dreh- und Angelpunkt**  
der roten Nürnberger  
„Pegnitzpfeile“,  
hier ein Zug der Linie  
U 2, ist das U-Bahn-  
Verteilergeschoss am  
Hauptbahnhof.

Stadt und Region können diese Herkules-Aufgaben natürlich nicht alleine schultern. Der Großteil der milliardenschweren Investitionen in die neue Verkehrsinfrastruktur kommt aus den Kassen des Bundes und des Freistaats Bayern. Während die Fernverkehrsprojekte der Bund alleine finanziert, ist am Bau der S-Bahn das Land Bayern mit 40 Prozent beteiligt. Allerdings muss die Stadt als einzige Kommune im ganzen Land 20 Prozent des Landesanteiles am S-Bahnbau mittragen. Beim U-Bahnbau liegen die bayerischen und die städtischen Anteile bei jeweils 20 Prozent.

Das Großprojekt der fahrerlosen U 3 hat für die Stadt größte Bedeutung. Bund und Land übernehmen hier 85 Prozent der 625 Millionen Euro Gesamtkosten für die neue Strecke vom Maxfeld zum Nordwestring (3,4 Kilometer) und die 4,7 Kilometer von der Rothenburger Straße nach Gebersdorf. Allein 140 Millionen Euro davon werden für 37 neue U-Bahn-Triebwagen, weitere 125 Millionen Euro für die Streckenausrüstung der U 3 und die Umrüstung eines Teilstückes der U 2 benötigt. Teuerstes Element des Gesamtvorhabens sind jedoch die beiden Streckenäste, mit denen die neue U 3 von der bestehenden U 2 abzweigt – sie kosten zusammen 360 Millionen Euro. Alleine für den ersten Bauabschnitt wurden bereits 115 Millionen Euro ausgegeben, für die ersten 30 der einmal nötigen 37 Züge 110 Millionen Euro.

### Bedeutung als Drehscheibe wächst

Nach Auffassung der Verkehrsplaner wird Nürnbergs Bedeutung als Drehscheibe im ÖPNV weiter wachsen, wenn die zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn (DB) AG im Februar 2002 vertraglich fixierte Erweiterung des S-Bahn-Grundnetzes bis zum Jahr 2010 trotz angespannter Haushaltslage aller Beteiligten verwirklicht wird. Der weitere Ausbau der S-Bahn zu einem echten Netz hat für den gesamten Ballungsraum, insbesondere aber für die Kreise und Gemeinden östlich, westlich und nordwestlich Nürnbergs höchste Priorität.

Heute fahren die S-Bahnen vom Nürnberger Hauptbahnhof aus nach Lauf links der Pegnitz (17 Kilometer mit elf Stationen), Altdorf (24 Kilometer mit 13 Stationen) und Roth (26 Kilometer mit elf Stationen). Doch das Nürnberger S-Bahn-Grundnetz wird erst den Namen Grundnetz verdienen, wenn zwischen 2007 und 2010 die Linien nach Ansbach und

Neumarkt sowie von Lauf links der Pegnitz bis nach Hartmannshof (Kreis Nürnberger Land), vor allem aber von Nürnberg über Fürth und Erlangen bis nach Forchheim und Bamberg in Betrieb genommen werden können. Nach dem Willen der Gründerväter, die 1987 den Verkehrsverbund VGN und damit die erste S-Bahn-Strecke aus der Taufe gehoben haben, sind die in 17 Jahren bisher entstandenen 67 Kilometer erst der bescheidene Anfang.

### Ringen um Termine

Ob angesichts leerer öffentlicher Kassen auch alle Termine einzuhalten sind, ist Gegenstand öffentlicher Diskussion ebenso wie politischen Ringens. So hält etwa Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) unabrrt an seinem mit der Deutschen Bahn vereinbarten Zeitplan fest, wonach die Strecken nach Ansbach (2007 / rund 55 Millionen Euro), Hartmannshof (2008 / 34 Millionen) und Neumarkt (2009 / über 55 Millionen) in jedem Fall fristgerecht fertig gestellt werden. Der Fahrplan für die wichtige S-Bahn Nürnberg-Fürth-Erlangen-Forchheim ist dagegen nicht mehr zu halten. Denn hier sind die S-Bahn-Planer und erst recht die Bauleute auf Planung und Bau der ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt-Berlin der Deutschen Bahn angewiesen, zu der die eigenen S-Bahn-Gleise parallel entstehen müssen. Fehlende Finanzzusagen des Bundes und nicht existente Planungen der Deutschen Bahn blockieren hier den Nahverkehr.

Eine der Grundvoraussetzungen für diesen Streckenabschnitt ist ein drittes und viertes Gleis zwischen den Hauptbahnhöfen Nürnberg und Fürth, die der Deutschen Bahn schon für den Normalbetrieb seit Jahrzehnten fehlen, für die ICE-Strecke und S-Bahn aber unerlässlich sind. Bei laufenden

Bauarbeiten, etwa Brücken-Neubauten, hat die Stadt diese künftigen Planungen schon immer berücksichtigt. Zum Jahresende 2004 wären die Verkehrsplaner schon froh, wenn sie die Gewissheit hätten, dass das dritte und vierte Gleis überhaupt kommen würden. Aus heutiger Sicht gilt nur als sicher, dass mit dem Bau der Strecke nach Forchheim wegen der ausstehenden Finanzierung nicht vor 2008 begonnen werden kann – Fertigstellung dann jenseits 2012. Aktuelle Kostenschätzungen veranschlagen das Projekt mit rund 170 Millionen Euro. Dies setzt jedoch die Rea-



Auf dem Bahnhofsplatz prägt die „Straßerboh“, hier der Linie 8, das Bild.



lisierung der S-Bahn-Bauwerke zusammen mit denen für die ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Ebensfeld voraus. Und die steht wegen fehlender Bundesmittel noch in den Sternen.

Ungeachtet solcher Sorgen der Politiker haben die Bürger längst mit Füßen und Fahrkarten abgestimmt. Während die jährlichen Geschäftsberichte des VGN in jüngster Zeit beim Berufsverkehr nur minimal zunehmende oder gar leicht rückläufige Fahrgastzahlen ausweisen, steigen diese im Freizeitverkehr seit Jahren auf mittlerweile fast 20 Prozent des Gesamtaufkommens an. Dieser bundesweit einmalige Vorgang zeigt: Eine lebendige Region setzt

nicht mehr vorrangig auf das Auto! Ein ebenso reichhaltiges wie preiswertes Fahrtenangebot „der Öffentlichen“ – von DB über VAG bis hin zur Bahn-Tochter Omnibusverkehr Franken (OVF) und zahlreichen privaten Busunternehmen – hat den Verkehrsverbund zum mittlerweile flächenmäßig drittgrößten und bei seinen Nutzern beliebtesten Verbund im Bundesgebiet werden lassen.

Fahrgastbefragungen des VGN oder einzelner Verkehrsunternehmen weisen dies ebenso deutlich nach wie Zufallsgespräche im Bekanntenkreis, in Bussen und Bahnen oder am Arbeitsplatz: Was für den Nürnberger seine „Straßerboh“ von den 1920er bis in die 1970er Jahre war, ist mittlerweile

Besucher der NürnbergMesse profitieren von der direkten U-Bahn-Verbindung mit dem Nürnberger Flughafen.

für gut zwei Millionen Menschen im 11 000 Quadratkilometer großen Verbundraum das Komplettangebot aller Verkehrsträger. Die Mehrzahl der Nutzer empfindet dieses von Preis, Qualität und Kundenfreundlichkeit her ebenso attraktiv, wie sie Nürnbergs Rolle als zentraler Umsteigeknoten und Handelszentrum schätzen gelernt hat. Diese Zufriedenheit wird von den Verkehrsplanern der Region als direkte Folge der bis heute realisierten Angebotsverbesserungen im ÖPNV bewertet.

## Stadt profitiert vom Nahverkehr

Unabhängig von diesen ebenso wünschenswerten wie überfälligen Ausbauten des Schienen-Nahverkehrs rund um Nürnberg und ihrer belebenden Funktion für die Stadt weist diese schon heute ein hochwertiges Nahverkehrssystem und dadurch eine hohe Attraktivität auf. Dies ist das Ergebnis des stetigen Ausbaus der Infrastruktur im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel, allen voran der U-Bahn. Sie ist unbestreitbar deren Rückgrat, auch wenn ihr weiterer Ausbau nicht nur an enge finanzielle Grenzen stößt. Für eine flächendeckende Bedienung, darauf verweisen Kritiker des überaus aufwändigen Systems seit Jahren, sind die „Pegnitzpfeile“ weder preiswert noch flexibel genug.

Das hat die Stadt Nürnberg als Eigentümerin des Schienennetzes und den Vorstand der VAG als Betreibergesellschaft nicht davon abhalten können, das Ziel des U-Bahn-Ausbaus weiter zu verfolgen: Allein die VAG hat von 1999 bis 2003 fünf Millionen Euro in die U-Bahn investiert. Zu den bestehenden Linien der U 1 (Langwasser – Fürth-Stadthalle) und U 2 (Röthenbach – Flughafen) mit den Schnittpunkten Plärrer und Hauptbahnhof wird 2006 die U 3 hinzu kommen. Seit dem 4. Dezember 2004 fährt die U 1 zur neuen Endhaltestelle Klinikum Fürth. 57 Millionen Euro kosteten die 1,3 Kilometer von der Stadthalle bis zum Klinikum. Weitere 41 Millionen Euro werden in das vorläufig letzte Teilstück der U 1 bis Hardhöhe investiert, das 2007 zum 1000. Geburtstag Fürths fertig werden soll.

Schon jetzt ist es erklärtes politisches Ziel der Stadt Nürnberg und des Landkreises Fürth, sie an ihrem Südast in den Landkreis Fürth hinein zu verlängern. Irgendwann nach 2010 wären dann auch die Städte Zirndorf und Oberasbach vom Stadtzentrum Nürnberg aus mit den „Pegnitzpfeilen“ erreichbar. Auch wenn Preis und Sinnhaftigkeit dieses Vorhabens kei-

ne ungeteilte Begeisterung auslösen, lassen die staatlichen Zuschuss-Richtlinien die Verantwortlichen unbeirrt an diesem Kurs festhalten. Die Fürther Landrätin Dr. Gabriele Pauli (CSU) und Nürnbergs OB Dr. Ulrich Maly (SPD) haben dies erst jüngst nachdrücklich betont. Laut Maly gilt nach wie vor: „Der ÖPNV über die Stadtgrenzen hinweg ist eine der zentralen Zukunftsaufgaben unserer Stadt. Nach Analyse aller Daten, Erörterung aller Optionen hinsichtlich Trassen, Verkehrsmitteln und optimaler Verknüpfungspunkte kann in enger Abstimmung mit dem Landkreis Fürth die U-Bahn nach Zirndorf und Oberasbach gebaut werden. Das rechnet sich.“

Zeit- und inhaltsgleich mit dieser politischen Festlegung wurde die kürzlich wieder aufgeflammte öffentliche Diskussion darüber beendet, ob statt der Untergrund-Bahn nicht besser die leichte, schnelle Straßenbahn auch in Nürnberg eine kostengünstigere und zugleich fahrgästfreundlichere Alternative darstellt. Die Ideengeber aus Politik und Verbänden (Grüne, Verkehrs-Club Deutschland, Pro Bahn, Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) können mit Recht auf den weltweiten Vormarsch der heute als Stadtbahn oder „Light Rail“ bezeichneten Straßenbahn-Technologie verweisen. Ihr Mahnen wird deshalb in den nächsten Jahren keineswegs verstummen. Und weil ungehemmtes wirtschaftliches Wachstum ebenso seine Grenzen erreicht hat wie das Wachstum der Bevölkerung, ist zu erwarten, dass die Diskussion über bezahlbare Qualität im ÖPNV auch und gerade in Nürnberg erst noch geführt werden wird.

## Gewinn für die Menschen

Von Grundsatzfragen dieser Art abgesehen, lässt sich heute, 17 Jahre nach Schaffung des Verkehrsverbunds und der Integration aller öffentlichen Transportbereiche unter seinem Dach, eines zweifelsfrei feststellen: Der dadurch erzielte Fortschritt ist ein Gewinn für die Menschen dieses Raumes, denn er hat ihre Mobilität erhöht, ohne gleichzeitig die Belastung der Umwelt zu erhöhen. Dabei ist Mobilität nicht als abstrakter technischer Begriff einer Fortbewegung von A nach B zu verstehen, sondern weit mehr als das Gefühl, am modernen gesellschaftlichen Leben mit all seinen „Events“ durch beliebige Ortswechsel nahezu uneingeschränkt teilnehmen zu können. Künftigen Generationen wird es vorbehalten bleiben, dieses Geschenk zu bewahren und verantwortungsvoll zu nutzen.



Bahn frei für die Schienfahrzeuge: Sie tragen maßgeblich dazu bei, dass der Verkehrsverbund VGN mittlerweile der flächenmäßig drittgrößte im Bundesgebiet ist.

## Nürnberg mobil – eine wegweisende Idee [www.nuernbergmobil.de](http://www.nuernbergmobil.de)

Wer kennt es nicht, dieses Gefühl, hilflos zu sein in einer großen, fremden, ja gar der eigenen Heimatstadt? Nicht jeder Autofahrer kann mit Beschilderungen etwas anfangen und weit mehr Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr haben große Probleme etwa damit, ihren Fahrschein am Automaten zu kaufen. Um solche und ähnliche unscheinbare Orientierungs-Probleme gar nicht erst aufkommen zu lassen, haben VAG, DB, NürnbergMesse, Congress- und Tourismuszentrale und die Verkehrsinitiative „Neuer Adler“ eine wegweisende Idee realisiert: „Nürnberg mobil“.

An vier zentralen Stellen der Stadt – zwei Mal am Hauptbahnhof sowie am Flughafen und in der Touristinformation im Künstlerhaus, Königstraße 93 – bekommen rat- und hilfesuchende Menschen kostenlos jene Information, die ihnen (wieder) auf den rechten Weg helfen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Schnelle, unkomplizierte Beratung in allen Verkehrs- und Tourismusfragen, alle Informationen aus einer Hand, kein langwieriges Suchen nach Abfahrtszeiten und Anschlüssen und wertvolle Tipps zur Gestaltung der dadurch gewonnenen Freizeit. Davon, dass derlei Hilfsangebote immer öfter und gerne angenommen werden, berichten die „mobil“-Betreuer zufrieden.