

# Lieber mal Umsteigen

Nicht nur das Auto bringt einen ans Ziel. Dem richtigen Mix aus Individual- und öffentlichem Personennahverkehr gehört die Zukunft. Wer in Bus, Straßen- und U-Bahn einsteigt, schafft Platz für Parks und Spielplätze.



Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Nürnberg hat es nicht leicht. Kritiker sind der Überzeugung, dass immer noch mehr möglich ist. Dabei sind die Noten, die von der VAG bei den Nutzern regelmäßig abgefragt werden, überdurchschnittlich gut. Sicher, die Tickets könnten auch kostenlos sein, darauf hat der VAG-Aufsichtsratsvorsitzende Josef Hasler im Dezember 2016 hingewiesen, doch dann müssten Busse und Bahnen eben über Steuern oder, wie in Straßburg, über eine Nahverkehrsabgabe der Unternehmen finanziert werden. Um die Dimension deutlich zu machen: Derzeit wird die VAG mit 70 bis 80 Millionen Euro pro Jahr von städtischer Seite bezuschusst.

Nürnberg's Stadtrat hat sich Anfang der 1990er Jahre des letzten Jahrtausends dem Grundsatz verpflichtet, den „Modal Split“, das ist der Anteil der einzelnen Verkehrsträger am gesamten Verkehrsaufkommen, zu verschieben: ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer sollten den Anteil des Individualverkehrs, das sind Strecken, die mit dem eigenen Pkw zurückgelegt werden, zurückdrängen. Ziele waren, die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten sowie für bessere Luft und weniger Lärm zu sorgen.

### Mehr Lust auf öffentliche Verkehrsmittel machen

Das Konzept, das Teil des Luftreinhalteplans ist, beeinflusst die Verkehrsplanung noch heute: Neue Straßen wurden in Nürnberg kaum mehr gebaut, wenn sie nicht zur Erschließung von neuen Baugebieten oder als Ersatz für alte dienten. Gefördert wurde dagegen der Ausbau des ÖPNV. „Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt derzeit bei 43 Prozent, der des ÖPNV bei 22 Prozent, der des Radverkehrs bei 13 Prozent. Der Anteil der Fußgänger an den zurückgelegten Wegen beträgt 22 Prozent“, sagt Frank Jülich, Leiter des Verkehrsplanungsamts. Der Anteil des Radverkehrs habe seit der Kampagne „Nürnberg steigt auf“, die 2009/2010 gestartet wurde, um drei Prozent zugelegt. Jülich stützt sich dabei auf die Haushaltsbefragungen der Firma Socialdata, die im Auftrag der VAG jährlich durchgeführt werden. Ziel sind aber 20 Prozent. In der dänischen Hauptstadt Kopenhagen liegt der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, schon bei rund 50 Prozent. Auch um 20 Prozent zu erreichen, wird sich Nürnberg anstrengen müssen.

Um mehr Menschen das Umsteigen auf Busse und Bahnen zu erleichtern, hat die Stadt 2015 eine Tarifreform bei der VAG durchgesetzt. Wer sich langfristig in Form eines Abonnements bindet, der fährt

Die Haltestelle Am Wegfeld, erst im Dezember 2016 eröffnet, ist dank Straßenbahn- und Busanbindung ein wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt in Nürnberg's Norden.

günstiger, lautet das Prinzip. Preisnachlässe gibt es auch für Schülertickets und für das Semesterticket. Das Job-Ticket können jetzt auch Arbeitnehmer von kleinen Firmen beantragen. Die Tarifreform hat im vergangenen Jahr zu Mehreinnahmen von vier Millionen Euro geführt, stellte jüngst Kämmerer Harald Riedel fest. Vor allem durch mehr Fahrgäste.

Auch das neue Ringbuskonzept, das im Dezember 2016 eingerichtet wurde, nehmen die ÖPNV-Nutzer gut an. Die Buslinien 35 und 65 ergänzen sich und fahren entlang des Mittleren Rings 54 Haltestellen an. Treffpunkte der beiden Linien sind der Nordostbahnhof und der Busbahnhof Röthenbach. Rund 80 Minuten dauert eine Umrundung. „Alle anderen ÖPNV-Achsen laufen sternförmig in die Innenstadt und es fehlt uns manchmal die tangentielle Beziehung. Und die schaffen die beiden Buslinien ziemlich gut“, so Frank Jülich.

Eine flexible, umweltschonende und platzsparende Alternative zum Auto: Das Fahrrad ist für viele ein wichtiger Begleiter auf den Wegen – hier am Königstorgraben, Höhe Lorenzer Straße – durch die Stadt.  
Foto: Hugo Walser



### Attraktive Verbindungen sind bei Nutzern gefragt

Die Idee für den Ringbus hatte die VAG schon 2012. Doch erst mit der Eröffnung der neuen Straßenbahnhaltstelle Am Wegfeld, ebenfalls im Dezember 2016, war das Ringbus-Konzept sinnvoll. Mit der Trasse nach Am Wegfeld wurde, seit der Anbindung des Dokumentationszentrums Reichsparteitagsgelände an das Straßennetz im Dezember 2002, erstmals nach vielen Jahren wieder eine Neubaustrecke in Betrieb genommen. Die VAG verschiebt damit die nördlichste Haltestelle der Straßenbahnlinie 4 von Thon um 2,5 Kilometer Richtung Erlangen. Kosten: über 30 Millionen Euro. Die Straßenbahnhaltstelle Am Wegfeld verbessert aber als Knotenpunkt insgesamt die ÖPNV-Anbindung im Nürnberger Norden. Die Linie 33 fährt direkt vom Flughafen über Höfles nach Fürth und die Linie 30 wurde zu einer Direktverbindung von Erlangen über den Flughafen zum Nordostbahnhof. Die Haltestelle Am Wegfeld ist auch der Ausgangspunkt für die Stadt-Umland-Bahn (StUB) nach Erlangen.

Mit sogenannten Mobilpunkten – wie hier an der U-Bahn-Station Rennweg – wird seit Oktober 2016 die Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs mit Carsharing und Leihfahrrädern verbessert. Foto: Christine Dierenbach



Die U-Bahn – hier am Bahnhof Rathenauplatz – ist neben Straßenbahn, S-Bahn und Bus das Rückgrat des Personennahverkehrs: Sie lenkt einen nicht unerheblichen Anteil an Verkehrsströmen sicher und schnell durch den Untergrund. Foto: Christine Dierenbach

Michael Ruf und Hannes Hinnecke, die zum Stab Stadtentwicklung von Oberbürgermeister Ulrich Maly gehören, gehen davon aus, dass mit dem Bau der StUB nach Erlangen in fünf bis sechs Jahren begonnen werden kann. Derzeit werde an der Genehmigungsplanung gearbeitet. Der Zweckverband für den Bau der Trasse wurde schon gegründet. Offen sei noch, wo die Trasse in Erlangen verlaufe und wo die StUB die Bundesstraße 4 quere. Mit der StUB soll Siemens, aber auch das Südgelände der Friedrich-Alexander-Universität besser angebunden



werden und eine Direktverbindung von Nürnberg aus nach Herzogenaurach geschaffen werden.

Nürnberg's Straßen sind vor allem durch die vielen Pendler, die meistens mit dem Pkw kommen, überlastet. 150 000 Menschen fahren jeden Tag entweder nach Nürnberg zu ihrem Arbeitsplatz oder aber sie fahren von Nürnberg aus zu ihrem Arbeitsplatz. Beim Nahverkehrsentwicklungsplan, den die Stadt nach gründlichen Analysen und intensiven Diskussionen 2015 beschlossen hat, stand deshalb die Verbesserung des Straßen- und U-Bahnnetzes mit Verbindungen ins Umland im Vordergrund. Neben der StUB, die in den Norden geht, ist deshalb die Stadtbahn nach Kornburg, die von Finkenbrunn aus starten soll, auf der Prioritätenliste weit oben platziert. Laut Ruf wird derzeit die Ausschreibung für die Nutzen-Kosten-Untersuchung vorbereitet. Diese Analyse ist die Voraussetzung, um Fördergelder zu bekommen.

### Nutzen-Kosten-Analyse als wichtiger Faktor

Danach müsse über den genauen Verlauf, entweder entlang der Saarbrückener Straße oder über den Hafen, entschieden werden, so Hinnecke. Bei der Nutzen-Kosten-Analyse im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans schnitt die Ost-West-Verbindung der Straßenbahn durch die Altstadt zwar am besten ab, da es aber gute Gründe dafür und dagegen gibt, hat der Stadtrat ihre Realisierung vorerst zugunsten der StUB und der Stadtbahn zurückgestellt. Die Pendlerlinien gehen vor. Aus finanziellen Gründen kann die Stadt nicht alle drei Strecken zeitlich parallel bauen.

Priorität genießt ebenfalls die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 bis zur Bauernfeindstraße, derzeit endet sie an der Haltestelle Tristanstraße, weil der Tunnel unter der Frankenstraße marode ist. Laut Hinnecke soll die Trassenverlängerung der Linie 8 zwischen dem Bundesamt für Migration und Flüchtlinge und dem Z-Bau verlaufen. Auch hier wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung vorbereitet. „Wir müssen für den öffentlichen Personennahverkehr etwas tun, weil das Gelände an der Brunecker Straße erschlossen wird. Sonst säuft uns die Münchner Straße ab“, sagt Hinnecke. Das Baugebiet an der Brunecker Straße ist wie die Altstadt fast 100 Hektar groß. Wenn die vom Freistaat angekündigten Pläne einer eigenständigen universitären Einrichtung für Nürnberg auf dem Areal Realität werden, dann wird auch ein U-Bahnhof zwischen Bauernfeindstraße und Hasenbuck wahrscheinlich. Planerisch ist das

möglich, das wurde vom Baureferat schon abgeklärt. Hinnecke und Ruf gehen davon aus, dass es mit dem Bau der Verlängerung der Linie 8 in drei bis vier Jahren losgeht.

Ruf und Hinnecke treibt aber noch ein grundsätzliches Problem der Verkehrspolitik um. Nach der neuesten Verkehrszählung hat sich am Verkehrsaufkommen in Nürnberg kaum etwas geändert. Ausgenommen ist der höhere Anteil der Fahrradfahrer am gesamten Verkehrsaufkommen. Allerdings hat sich die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge in Nürnberg deutlich erhöht. Autos stellen also weiter den öffentlichen Raum zu. „Es spielt dann keine Rolle, ob ein Auto mit einem herkömmlichen Motor durch eines mit Elektroantrieb ersetzt wird“, sagt Ruf.

Der Parkraum, der für Freizeitangebote, Parks oder für Spielmöglichkeiten genutzt werden könnte, sei weg, wenn ein Auto dort steht. Hinnecke wie Ruf würden deshalb dem ÖPNV noch mehr Vorrang einräumen, damit Straßenbahn und Busse schneller und pünktlicher sind. Das wären auch Anreize für die Autofahrer umzusteigen. „Wenn die Straßenbahn eine Minute schneller ist, dann profitieren 100 Menschen. Zeit spielt beim ÖPNV eine ganz wichtige Rolle. Wir müssen bei der Verkehrspolitik auch an das Gemeinwohl denken“, sagt Ruf. Mit freiwilligen Maßnahmen allein sei es nicht getan, wenn man den ÖPNV-Anteil erhöhen will, ist Hinnecke überzeugt: „Die Politik muss irgendwann entscheiden, wie sie den vorhandenen Straßenraum anders und gerechter aufteilen will.“ Nürnberg sei eine dichte, kompakte Stadt und 50 Prozent der Wege, die zurückgelegt werden, sind unter drei Kilometer lang.

### Mehr Anreize mit besser vernetzten Verkehrsträgern bieten

Neben diesem politischen Ansatz verfolgen die beiden Planer aber auch den schon bekannten pragmatische Weg zur Förderung des ÖPNV. Die Straßenbahn genießt bei immer mehr Ampeln Vorrang und das Carsharing-Angebot soll weiter ausgebaut werden. „Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt 15 Pkw“, sagt Hinnecke. Auch müsste das Ausleihen eines Autos, die Nutzung des ÖPNV und die eines Leihrads mit einem Ticket möglich sein. Die unterschiedlichen Verkehrsträger wären so viel besser untereinander vernetzt. Das ist in Nürnberg derzeit noch Zukunftsmusik. Auch die autonom fahrenden Busse, die von der Bahn in Berlin schon getestet wurden: Für den ÖPNV könnten dann kleine Busse unterwegs sein und Strecken bedienen, die sich bislang nicht rentieren. *fis*



## Seit 50 Jahren eine Investition in die Zukunft – das U-Bahnnetz wächst weiter

Die Bahn stoppt, geräuschlos öffnen sich die Türen. Wer am neuen U-Bahnhof am Klinikum Nord in St. Johannis aussteigt, wird von einem warmen schimmernden Goldton empfangen. Leise Musik klingt aus unsichtbaren Lautsprechern. Sie soll eine Atmosphäre der Harmonie erzeugen – an diesem Ort, an dem Menschen ein- und aussteigen, die im Moment vielleicht besonders viel Kraft und Ruhe brauchen. Immerhin 57 000 Patienten im Jahr versorgt das Klinikum im Nürnberger Norden, 3 900 Menschen arbeiten hier. Die Linie U3 erreicht damit eine enorm hohe Zahl an Fahrgästen.

Das Nürnberger U-Bahn-Netz wächst stetig, zusammen mit dem Abschnitt, der durch Fürth verläuft, ist die gesamte Strecke derzeit 37 Kilometer lang, 48 Stationen gibt es. Die jüngsten Bahnhöfe Klinikum Nord, entworfen vom Nürnberger Architekten Wolfgang Loebermann, und Nordwestring, vom Büro Claus+Forster, sind im Mai 2017 nach einer intensiven Testphase mit den automatischen Zügen eröffnet worden.

Am Nordwestring ist jetzt erst einmal Schluss. Ob für immer oder nicht, da mag sich derzeit niemand festlegen. Für die U-Bahnbauer wäre es zumindest kein Problem, die Strecke weiter Richtung Wetzendorf zu führen. Die Station hier unter dem tosenden Verkehr auf dem Nordwestring empfängt die Fahrgäste mit sachlichem Beton, Akzente setzen senkrechte Streifen an den Wänden in Rot und Grün, die Bewegung symbolisieren sollen. Das 1,1 Kilometer lange neue Stück U-Bahn kostete mitsamt Bahnhöfen 86 Millionen Euro, Bund und Land förderten das Projekt mit 61 Millionen Euro.

Grund zum Feiern gibt es in diesem Jahr aber nicht nur, weil zwei neue Stationen eröffnet werden konnten. Vor 50 Jahren, am 20. März 1967, erfolgte der erste Rammstoß für die Nürnberger U-Bahn am Bahnhof Bauernfeindstraße in Langwasser. Der damalige Oberbürgermeister Andreas Urschlechter und der frühere Bundesverkehrsminister Georg Leber begleiteten den riesigen Schritt in die Zukunft des regionalen Nahverkehrs. „Dieses Ereignis wird in die Geschichte Nürnbergs eingehen wie einst der Beschluss, die erste deutsche Eisenbahn zu bauen“, sagte Urschlechter in dem feierlichen Augenblick. Niemand ahnte damals schon, dass Nürnberg irgendwann einmal die erste Stadt weltweit sein würde, in der automatische und von Fahrern geführte

Züge parallel im Einsatz sind und sich die verantwortungsvolle Aufgabe teilen, täglich hunderttausende Menschen sicher durch den Untergrund zu transportieren. 2008 ging die fahrerlose U-Bahn an den Start, rund 100 Millionen Passagiere pro Jahr nutzen mittlerweile das Nürnberger Netz.

Aber erst einmal hatte der Mensch das Steuer in der Hand, als in Nürnberg am 1. März 1972 das neue Zeitalter der Mobilität anbrach. Von Langwasser Süd bis zur Bauernfeindstraße bewegten sich die Passagiere plötzlich in ganz neuer Geschwindigkeit. Eine Sensation. Nürnberg war die vierte Stadt in Deutschland nach Berlin, Hamburg und München mit dem hochmodernen Nahverkehrsmittel im Einsatz.

### Technische Meisterleistungen von Ingenieuren

Ein erstes Gutachten über die Zukunft des Nürnberger Nahverkehrs legte 1963 der Stuttgarter Professor Walther Lampert vor. Er empfahl den Franken, eine „Unterpflasterstraßenbahn“ zu bauen, die Stadtväter gaben dafür grünes Licht, vorerst zumindest. 1965 entschied sich der Stadtrat dann doch dafür, gleich eine U-Bahn bauen zu lassen anstatt die Straßenbahn unter die Erde zu verlegen. Wenn schon, denn schon. Heute ist die U1 von Langwasser Süd nach Fürth Hardhöhe auf einer Strecke von 18,5 Kilometern unterwegs. Sie bewältigt den Weg in 35 Minuten. Da kann das Auto schwer mithalten. Ab der Stadtgrenze hat Nürnberg im Auftrag der Stadt Fürth die U-Bahn weitergebaut. „Die Stadt Nürnberg war für die Stadt Fürth in Amtshilfe tätig, was für Fürth auch wirtschaftlicher war“, sagt Friedrich Hantke, der seit August 2015 das U-Bahnbauamt der Stadt leitet.

Die Linie U1 ist am stärksten von allen gefordert, insbesondere zwischen Plärrer und Hauptbahnhof. 27 Stationen liegen auf ihrem Weg zur Endstation in Fürth. Immer wieder haben Ingenieure Meisterleistungen hier vollbracht – vor allem in der Altstadt, die eng bebaut, verkehrsreich und mit Denkmälern reich gesegnet ist. Am Hauptbahnhof verläuft die U1 direkt unter der Mittelhalle des Bahnhofsgebäudes. Dieses wurde 1974 beim U-Bahnbau geöffnet, die Fassade auf Stelzen gestellt. Auch die Baustelle an der Lorenzkirche war eine Herausforderung für die Ingenieure. Die U-Bahn führt ganz knapp



Klare, schlichte Gestaltung: Die Decken des Bahnhofs Nordwestring sind mit Spiegeln, die den Raum höher wirken lassen, verkleidet.

Der Bahnhof Klinikum Nord: Die Wandgestaltung ist in einem warmen Goldton gehalten und auf dem Bahnsteig ertönen leise sphärische Klänge.

am Südturm vorbei und unter dem Nassauer Haus hindurch. „Einen Meter an der Kirche vorbei wurden Bohrpfähle in die Erde gebohrt“, sagt Friedrich Hantke. Ebenfalls ein Meisterwerk der Tiefbaukunst: Die Unterquerung des Weißen Turms mit seinem 4 500-Tonnen-Gewicht. „Dieser wurde mit 30 Pfählen gesichert“, sagt Friedrich Hantke. Der Nürnberger Boden immerhin stelle die U-Bahnbauer nicht vor allzu große Probleme. Der Sandstein lasse sich gut bearbeiten.

## Weichen für Weiterbau nach Gebersdorf gestellt

Der Bau einer weiteren U-Bahnlinie begann im August 1976, im Januar 1986 rollte die U2 in Röthenbach los Richtung Plärrer. Auf dem Weg zum Flughafen hatten die U-Bahnbauer ebenfalls das ein oder andere Hindernis zu bewältigen: So führt die Strecke etwa unter dem Nordostbad durch. Das Schwimmbecken liegt nur sechs Meter über der Tunnelröhre. Am Bahnhof Wöhrder Wiese musste die Pegnitz zunächst in einer Behelfsbrücke über die Baustelle geführt werden und wurde dann in einem Betontrog über den U-Bahnhof geführt.

Am 12. April 1994 stellte der Stadtrat die Weichen für den Bau der U3 von Gebersdorf zum Nordwestring. Die Bauarbeiten in Norden gingen weitgehend reibungslos vonstatten. „Das Verhältnis zu den Anwohnern war harmonisch“, sagt Friedrich Hantke. Die Bauleitung vor Ort sei immer als Ansprechpartner für die Bürger dagewesen. „Die Anwohner waren uns freundlich gesonnen und zugänglich“, bestätigt Bauleiter Rudolf Friedrich.

Während sich die U3 vom Friedrich-Ebert-Platz zügig weiter in den Nordwesten ausdehnte, wurden die Arbeiten am anderen Ende der Strecke lange Zeit ausgebremst. „Der Betreiber eines Seniorenheims hatte gegen das Bauprojekt geklagt, hatte ins Feld geführt, dass die Heimbewohner unzumutbarem Lärm ausgesetzt sein würden. Die Stadt ging eine Reihe von Zugeständnissen ein, das Gericht gab ihr schließlich grünes Licht“, so Jochen Kohler, der seit 2016 für den Neubaubereich der U-Bahn verantwortlich ist. So geht es nun auch Richtung Gebersdorf zügig weiter. Dort soll dann erst einmal Endstation sein. Dass das für immer so sein wird, glaubt Friedrich Hantke nicht.

Am Bahnhof Großreuth bei Schweinau hat bereits der Innenausbau begonnen. 2020 soll die Station eröffnet werden – sie wird die Fahrgäste mit einem intensiv blauen Himmel an der Decke und Wolken-

formationen an den Wänden empfangen. 65 Millionen Euro hat der Abschnitt von der Gustav-Adolf-Straße bis hierher gekostet, mit rund 50 Millionen Euro fördern der Bund und der Freistaat Bayern das Projekt.

Unter einer Güterzugstrecke der Bahn hindurch schiebt sich die Fräse dann weiter, der nächste Bauabschnitt verbindet Großreuth und Kleinreuth bei Schweinau. Dort soll auf dem Tiefen Feld ein neues Viertel entstehen, mit neuen Bewohnern, die mit der U-Bahn rasch ins Zentrum der Stadt gelangen können. Schließlich graben sich die U-Bahnbauer weiter unter der Südwest-Tangente und dem Main-Donau-Kanal hindurch. „Wir haben uns bereits mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt abgestimmt und die Situation untersucht“, sagt Hantke. Acht bis zehn Meter unter dem Kanal hindurch müssen die Tunnel platziert werden. Für die Planer keine außergewöhnliche Herausforderung, wie Hantke sagt: „Auf dem Weg nach Röthenbach musste man auch unter dem Kanal durch.“

Die Endhaltestelle liegt in Gebersdorf auf dem Gelände eines alten Kohlenlagers. Dass auch hier für immer Schluss ist, hält Hantke für fraglich. „Ich bin überzeugt, dass es irgendwann auch nach Zirndorf weitergeht.“ Während die U3 komplett fahrerlos unterwegs ist, wird in der U1 auf absehbare Zeit von Menschhand gesteuert. Die neuen Züge sind bestellt, das System verlangt einen Fahrer.

## Investitionen auch in vorhandene Substanz

Die U-Bahnbauer sind aber nicht nur mit der Erweiterung des Netzes beschäftigt, auch die alten Strecken und Bahnhöfe erfordern einen permanenten Einsatz. „Im Erhalt der Bauwerke liegt eines unserer Arbeitsgebiete der Zukunft“, so Hantke. Eine Reihe von Bahnhöfen ist sehr in die Jahre gekommen. Der erste, der auf Vordermann gebracht wurde, ist der Scharfreiterrig. Heller, lichter und freundlicher wurde er gestaltet, ohne dass seine alte Form verloren ging – darauf hatte der Baukunstbeirat Wert gelegt. Als nächstes kommt dann die Station Muggenhof an die Reihe.

Regelmäßig kontrolliert werden die Bahnhofsbawerke und die Tunnel von der Stadt Nürnberg und den Bauingenieuren der VAG. Alle, von den ganz alten bis zu den ganz neuen – und bei laufendem Betrieb. Michael Kohl und seine Kollegen laufen die Strecken regelmäßig ab. Zwei Mal im Jahr wird das Netz komplett kontrolliert, auf Risse, lockere Beton-



brocken, herabhängende Kabel. Eng an der Tunnelwand entlang marschieren die Experten den Weg ab. Hier ist Konzentration gefordert, nicht nur, damit kein Problem übersehen wird. Die U-Bahnen rasen dicht an den Menschen vorbei, die dann kerzengerade und regungslos an die Wand gedrückt stehenbleiben, bis der Zug vorbeigerauscht ist. Immer zu zweit ist ein Team unterwegs, aus Sicherheitsgründen – mit Taschenlampe, Funkgerät, Kamera und Schreibmaterial ausgerüstet. Akribisch leuchten die Kontrolleure die graue Unterwelt ab.

„Alle Probleme, die sicherheitsrelevant sind, melden wir sofort weiter. Sie werden dann von der entsprechenden Fachabteilung behoben“, sagt Michael Kohl. „Die Sicherheit der Fahrgäste hat oberste Priorität.“ Die Prüfung erfolgt nach einem in Deutschland allgemein geltenden Sicherheitssystem. Für den

Zustand gibt es Noten. Bekommt ein Bauwerk, ein Tunnel oder eine Brücke die Note 4 muss es sofort geschlossen werden. In Nürnberg, sagt Michael Kohl, war das noch nicht der Fall. Seine Botschaft an die Fahrgäste, die das U-Bahnnetz nutzen: „Die Sicherheit ist immer gegeben. Es besteht keinerlei Gefahr.“  
gs

Ein Blick aus der Luft auf die Bauarbeiten für den U-Bahnhof Großreuth, der auf der U-Bahnlinie 3 liegt.

Wo geht die Reise hin? Mit Blick auf die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Nürnberg hat „Nürnberg Heute“ mit dem Leiter des Verkehrsplanungsamts, Frank Jülich, über die Themen E-Mobilität, Carsharing und Fahrrad-Infrastruktur gesprochen – das Interview gibt es unter [www.nh.nuernberg.de](http://www.nh.nuernberg.de)