# U-BAHN NÜRNBERG 1

# U-BAHN NÜRNBERG 1

Herausgeber: Hauptamt für Tiefbauwesen der Stadt Nürnberg,
Abteilung U-Bahn-Bau
Redaktion: Presse- und Informationsamt der Stadt Nürnberg
Graphische Gestaltung: Oerter + Glaser
Druck: Fränkische Verlagsanstalt und Buchdruckerei GmbH,
Nürnberg, Karl-Bröger-Straße 9
Die Umschlagseiten zeigen die „Adler"-Lokomotive des ersten deutschen Eisenbahnzuges von 1835 und einen der Nürnberger U-Bahn-Wagen

Der erste Rammstoß für den Bau der U-Bahn: Bundesverkehrsminister Georg Leber und Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter drücken zum Auftakt der Arbeiten an der Bauernfeindstraße symbolisch auf das Knöpfchen. „Dieses Ereignis wird in die Geschichte Nürnbergs eingehen wie einst der Beschluß, die erste Deutsche Eisenbahn zu bauen", sagt der Minister am 20. März 1967.

Der rasante technische Fortschritt im allgemeinen und der ständig wachsende Autoverkehr im besonderen machen es unabdingbar nötig, daß die Stadt von heute schon für die Stadt von morgen plant und baut.
Trotz des großzügigen Ausbaues unseres Straßennetzes zeigt die Verkehrssituation, die immer häufiger an einen Notstand grenzt, daß in der modernen, beweglichen Gesellschaft neue Wege beschritten werden müssen, damit der Personennahverkehr auch in Zukunft bewältigt werden kann.
Eingedenk des großen Zieles, die Wirtschaftskraft unserer Stadt zu stärken, ihren Wohn-, Freizeit- und Industriewert zum Wohle der Bürger zu steigern, hat sich deshalb der Nürnberger Stadtrat entschlossen, das zukunftssichere Massenverkehrsmittel, eine Untergrundbahn, zu bauen.
Diese Schrift soll dazu beitragen, das Verständnis und das Interesse der Öffentlichkeit für „ihre" U-Bahn und alle damit zusammenhängenden Probleme zu vertiefen.

Dr. Andreas Urschlechter
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg

Mit der Entscheidung des Nürnberger Stadtrates, das schienengebundene Massenverkehrsmittel als Untergrundbahn zu planen, wurde das Referat für das Bauwesen vor eine der größten und schwierigsten Aufgaben in seiner Geschichte gestellt.
Eine straffe Organisation und die reibungslose Zusammenarbeit aller Beteiligten am U-Bahn-Bau machten es möglich, nach einer Planungszeit von nur einem Jahr am 20. März 1967 die Bauarbeiten für das Großprojekt mit dem ersten Rammschlag zu beginnen.
Seither entstehen die verschiedenen Bauwerke der U-Bahn-Stammlinie 1 in Langwasser und in der Fürther Straße an der Stadtgrenze nach einem genauen Bauzeitenplan, der bisher streng eingehalten werden konnte. Das Ziel aller Anstrengungen bleibt es, den U-Bahn-Betrieb auf der ersten Teilstrecke in Langwasser bereits 1971 aufzunehmen.
In der Planung wird auch schon überlegt und daran gearbeitet, wie die Strecke von Langwasser zum Hauptbahnhof durch die Altstadt bis zum Plärrer weitergeführt werden kann, damit rechtzeitig Lösungen für die erwarteten schwierigen und vielschichtigen Probleme auf diesen weiteren Abschnitten gefunden werden.
Mit Zielstrebigkeit und unter Anspannung aller Kräfte will das Referat für das Bauwesen auch künftig bestrebt sein, die U-Bahn-Stammlinie 1 sobald wie nur möglich dem Verkehr zu übergeben.

Heinz Schmeißner
Baureferent der Stadt Nürnberg

# SCHNELLER UND BEQUEMER ANS ZIEL

## VIELE GUTE GRÜNDE SPRECHEN DAFÜR, EINE UNTERGRUNDBAHN ZU BAUEN

Da gibt's kein Durchkommen mehr: während der Hauptverkehrszeit versperren Personenwagen der Straßenbahn in der Königstraße den Weg.

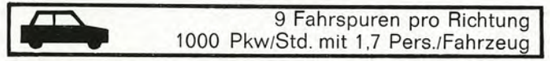
Fahrer und Fahrgäste der Straßenbahn ärgern sich Tag für Tag, denn es wird immer schwieriger auf dem Schienenweg durch die Stadt zu kommen. Ein Mann am Steuer eines einzigen Autos hat es in der Hand, die Straßenbahn aufzuhalten, wenn er sich vor sie auf die Gleise stellt, wenn er ihr beim Abbiegen den Weg versperrt, wenn er beim kleinsten Zusammenstoß mit einem anderen Wagen nicht vom Schienenstrang weicht. Die Straßenbahn ist zum Stiefkind des Straßenverkehrs von heute geworden. Sie kommt nur noch mit den größten Schwierigkeiten durch die Innenstadt, hat selten einen Nutzen von der „Grünen Welle" der Lichtsignalanlagen, handelt sich immer längere Fahrzeiten und vielfach auch noch Verspätungen ein. Sie besitzt keine Vorrechte, sie muß daher mitschwimmen im Strom des allgemeinen Verkehrs, so zähflüssig er auch sein mag. Aber das soll anders werden!

Fahrer und Fahrgäste dürfen sich aber auf eine bessere Zukunft freuen, die sich in Nürnberg mit großen Baustellen vorerst abzeichnet, in wenigen Jahren jedoch schon Gegenwart sein wird. Der Stadtrat hat rechtzeitig und weitsichtig erkannt, daß die Straßenbahn von morgen, ob sie Unterpflasterbahn oder Untergrundbahn heißen mag, neue Wege braucht, wenn sie sich gegen den Strom der Autos behaupten will, der im Zeitalter der Technik alle Straßen und Autobahnen überflutet, so breit sie auch sein mögen. Nürnberg ist entschlossen, dem öffentlichen Verkehrsmittel die zweite Ebene — sei es unter oder über den Straßen — zu erschließen. Es baut eine Untergrundbahn, die zunächst von Langwasser nach Fürth geführt, später aber noch weitere Äste erhalten wird. Dieses Vorhaben kostet Geld, viel Geld, aber es ist das einzige und letzte Allheilmittel gegen das befürchtete Verkehrschaos am Ende des 20. Jahrhunderts. Wenn sich der Stadtrat dazu bekannt hat, „Nägel mit Köpfen zu machen", also gleich eine Untergrundbahn statt der Zwischenlösung Unterpflaster-Straßenbahn zu schaffen, so hat das viele gute Gründe, die hier näher beleuchtet werden sollen.

### ALLES SPRICHT FÜR DIE SCHIENE

Das Bild veranschaulicht, wie breit die unterirdischen Fahrbahnen für die verschiedenen Verkehrsmittel sein müssen, wenn 14000 Personen pro Stunde in einer Richtung befördert werden sollen.

Pkw

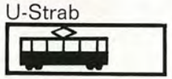


9 Fahrspuren pro Richtung
1000 Pkw/Std. mit 1,7 Pers./Fahrzeug

Bus

3 Fahrspuren pro Richtung
50 Sek. Wagenfolge
mit 70 Pers./Fahrzeug

U-Strab



2 Gleise pro Richtung
2,5 Min. Zugfolge mit 325 Pers./Zug

U-Bahn

1 Gleis pro Richtung
2,5 Min. Zugfolge mit 580 Pers./Zug

Die U-Bahn fährt im Gegensatz zur U-Strab (Unterpflaster-Straßenbahn) auf der ganzen Strecke kreuzungsfrei auf einem eigenen Verkehrsweg.

Die U-Bahn wird vom Individualverkehr, dem ins Uferlose fließenden Strom der Kraftfahrzeuge, nicht behindert, weil seine Störungen keinen Einfluß auf sie haben.

Die U-Bahn macht es möglich, mehr Züge in dichter Folge einzusetzen und mehr Menschen zu befördern als die Straßenbahn.

Die U-Bahn erreicht Geschwindigkeiten, die mit keinem Straßenbahnzug in der Stadt zu erzielen sind.

Die U-Bahn verkehrt — nach einem eigenen Signalsystem, später sogar automatisch gesteuert — schnell und pünktlich.

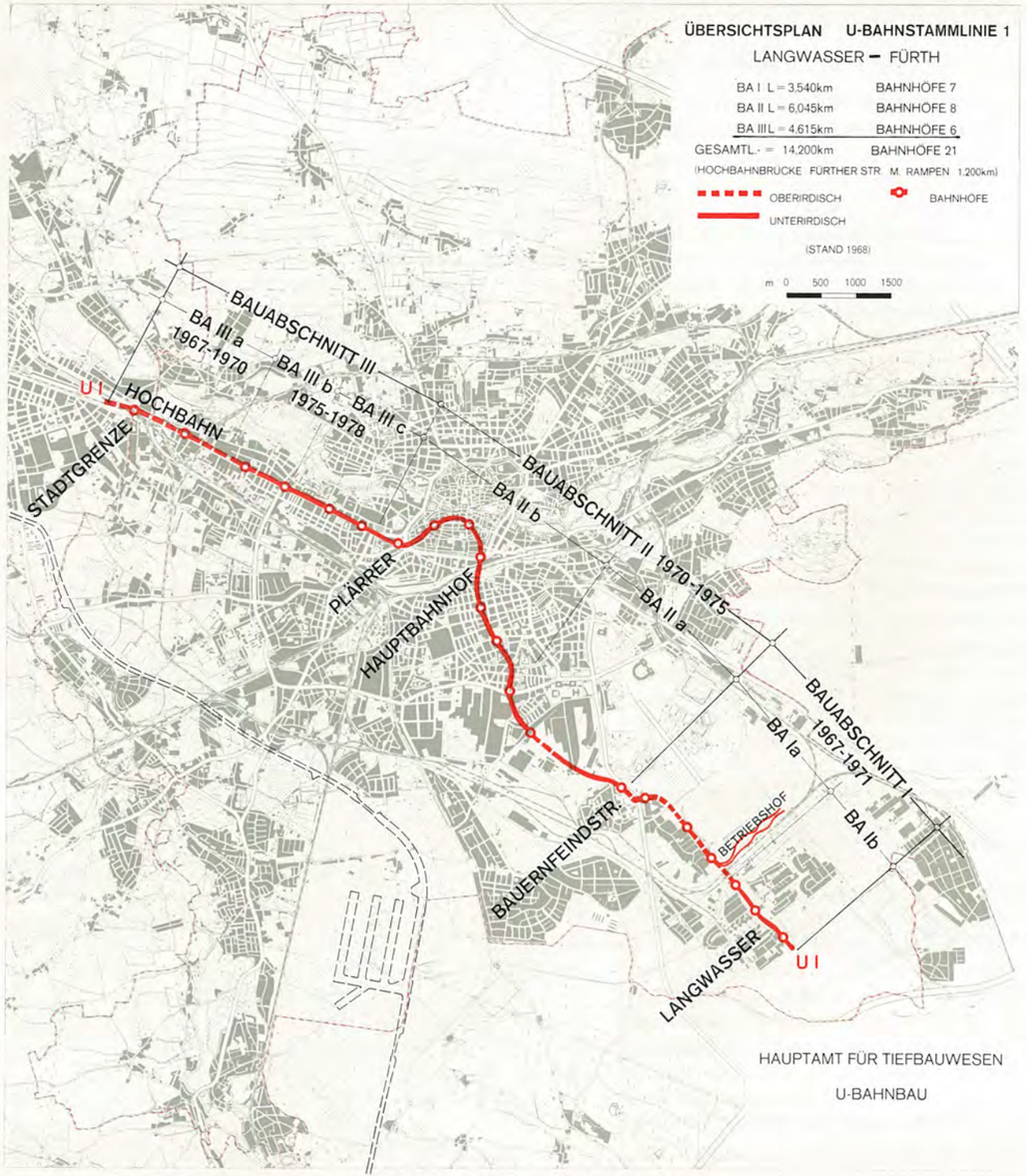
Die U-Bahn bietet dem Fahrgast viele Annehmlichkeiten, angefangen bei einer hohen Zahl von Sitzplätzen bis zu einer thermostatisch geregelten Heizung.

Die U-Bahn ist so vorteilhaft ausgestattet und technisch so gut entwickelt, daß sie dem Autofahrer einen Anreiz bietet, seinen Wagen in den Außenbezirken der Stadt stehen zu lassen und mit dem öffentlichen Verkehrsmittel an sein Ziel zu fahren.

Die U-Bahn wird in Nürnberg von Langwasser her vorangetrieben, weil der neue Stadtteil unbedingt mit einem Schienenweg an das Zentrum angeschlossen werden mußte, unnütze Kosten für eine Zwischenlösung mit der Straßenbahn aber vermieden werden sollten.

Die U-Bahn bietet den großen Vorteil, einzelne Streckenabschnitte sofort nach ihrer Vollendung dem Verkehr übergeben zu können, so daß mit jedem Teilstück ein höherer Verkehrswert zu erreichen ist.

Die U-Bahn allein macht es aus all diesen Gründen möglich, das öffentliche Verkehrsmittel in der Stadt wieder attraktiver zu gestalten.




Verkleinerung der Stadtkarte 1 : 20 000 Kartengrundlage Stadtvermessungsamt

# 520 MILLIONEN DM FÜR DIE STAMMLINIE 1

## IM EINZUGSBEREICH DER ERSTEN U-BAHN-ACHSE WOHNEN 150 000 NÜRNBERGER

Die erste große U-Bahn-Achse vom Osten nach dem Westen Nürnbergs, die Stammlinie 1, führt vom neuen Stadtteil Langwasser über den Hauptbahnhof, die Innenstadt, den Plärrer und die Fürther Straße zur Stadtgrenze. Sie berührt in zügiger Linie (siehe Netzplan), ohne andere Schienenwege oder Straßen zu kreuzen, die dichtest besiedelten Wohngebiete sowie die bedeutendsten Geschäfts- und Industriezentren.

Die Stammlinie 1 der Untergrundbahn entsteht auf einer Länge von 14,2 Kilometern; sie erhält 21 Bahnhöfe. Etwa 8,2 Kilometer sind als Tunnelstrecke, 6 Kilometer in Geländehöhe, im Einschnitt oder auf Hochbahn-Brücken geplant. Im unmittelbaren Einzugsbereich der modernen Verkehrsverbindung — ein Umkreis von 500 Metern ist zugrundegelegt — wohnen 150 000 Nürnberger und liegen 120 000 Arbeitsplätze.

Die Gesamtkosten der Stammlinie 1 einschließlich der Erstausstattung mit U-Bahn-Wagen, des U-Bahn-Betriebshofes und der Spartenverlegungsarbeiten sind auf rund 520 Millionen Mark veranschlagt. Nürnberg darf erwarten, daß sich die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern an dieser großen Summe nach den derzeitigen Zuschuß-Richtlinien mit etwa 250 Millionen Mark beteiligen, so daß die Hälfte der Kosten von ihnen getragen wird.

Für die Arbeiten im Südosten und Westen der Stadt sind die ersten Zuschüsse bereits ausbezahlt worden.

Gegenwärtig wird eifrig auf 3,5 Kilometer Länge zwischen Julius-Leber-Straße und Bauernfeindstraße gebaut. Auf dieser Strecke können die ersten Züge fahren, sobald sie im Jahre 1971 fertiggestellt ist. Danach wird die Untergrundbahn zügig zur Stadtmitte vorangetrieben, ohne daß der Betrieb auf dem ersten Abschnitt gestört werden muß. Der Baufortschritt, der zu weiteren fertigen Strecken führt, gibt der U-Bahn frühzeitig schon einen wachsenden Wert.

Für die einzelnen Bauabschnitte (BA) der U-Bahn-Stammlinie 1 ist folgender Zeit- und Finanzplan aufgestellt worden:

BA I — Langwasser — Bauernfeindstraße mit sieben Bahnhöfen.
3,5 km, davon 1,2 km Tunnel und 2,3 km offene Strecke, Baukosten einschließlich der anteiligen Ausgaben für U-Bahn-Depot und Fahrzeugpark: 106 Millionen DM.
Bauzeit: 1967 — 1970

BA II — Bauernfeindstraße — Plärrer:
rund 6,1 km, davon 5,5 km Tunnelstrecke (zum Teil im Schildvortrieb auf 1,5 km), 0,6 km offener Abschnitt, mit 8 Bahnhöfen.
Baukosten einschließlich anteiliger Ausgaben: wie bei BA I: 233 Millionen DM.
Bauzeit: 1970 — 1975

BA III — Plärrer — Hochbahnbrücke Fürther Straße:
rund 3,4 km Tunnelstrecke, mit 4 Bahnhöfen.
Baukosten einschließlich anteiliger Ausgaben wie bei BA I: 158 Millionen DM.
Bauzeit: 1975 — 1978

BA IIIa — Hochbahnbrücke Fürther Straße — Stadtgrenze Fürth: rund 1,2 km, mit 2 Bahnhöfen.
Baukosten: 23 Millionen DM.
Bauzeit: 1967 — 1970
Auf diesem Abschnitt wird die Straßenbahn verkehren, bis im Jahr 1978 die U-Bahn-Strecke aus Richtung Plärrer angeschlossen ist.

Auf der ganzen Länge der Stammlinie 1 zwischen Langwasser und Fürth sollen Ende des Jahres 1978 U-Bahn-Züge verkehren, die nach dem U-Bahn-Vertrag von der Verkehrs-Aktiengesellschaft der Stadt Nürnberg betrieben werden. Dieses Ziel läßt sich aber nur erreichen, wenn die Zuschüsse des Bundes und des Landes gesichert bleiben. In fernerer Zukunft soll nach den Vorstellungen der Verkehrsplaner das Nürnberger U-Bahn-Netz auf eine Länge von rund 40 Kilometern ausgebaut werden.

# DER MANN MIT DEN FERNAUGEN

## WISSENSWERTES ÜBER DEN SPARSAMEN U-BAHN-BETRIEB

Zug-Länge und Zug-Folge können je nach Bedarf so gestaltet werden, daß sie dem Verkehrsaufkommen entsprechen. Die längsten Züge sollen aus vier Wagen bestehen, weil die Bahnsteige ihrer Gesamtlänge von 74,3 m angepaßt sind. In der Hauptverkehrszeit werden auf der Strecke des ersten Bauabschnitts Vier-Wagen-Züge alle fünf Minuten, in den übrigen Zeiten alle zehn und in den späten Abendstunden alle 15 Minuten fahren. Mit diesem Fahrplan lassen sich in der Spitzenstunde, der „rush hour" am Morgen und am Nachmittag, 7 000 Personen in einer Richtung befördern. Für den Weg von der Julius-Leber-Straße bis zur Bauernfeindstraße wird die Untergrundbahn nur etwa sieben bis acht Minuten Fahrzeit benötigen. Sie kommt damit auf eine Reisegeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern und ist wesentlich schneller als die Straßenbahn, die im Berufsverkehr nur 16, im Stadtkern sogar lediglich acht bis zehn Stundenkilometer erreicht.

Beim U-Bahn-Betrieb wird besonders darauf geachtet, Personal einzusparen, somit die hohen Unkosten der Verkehrsbetriebe in Grenzen zu halten. Die Sperren auf dem Weg zu den Bahnsteigen aller U-Bahnhöfe werden deshalb mit Fahrschein-Entwertern ausgerüstet. Die Fahrscheine selbst gibt es an Automaten oder an Schaltern. Jeder Zug wird nur mit einem Fahrer besetzt sein; der Schaffner gehört der Vergangenheit an.

Der Mann an der Sperre, der die Züge abfertigt, beobachtet das Leben und Treiben auf den Bahnsteigen über Fernaugen. Er gibt den Auftrag, die Türen zu schließen, sobald das Aus- und Einsteigen beendet ist. Daraufhin schließt der Fahrer die Türen der Wagen über eine Fernbedienung; er öffnet sie auch wieder, wenn der Zug steht. Während der Fahrt bleiben die Türen fest geschlossen.

Die Untergrundbahn kann wegen ihrer hohen Geschwindigkeiten nicht auf Sicht fahren. Ihr Fahrer erhält seine Befehle über Signale, die aus einem zentralen Stellwerk ferngesteuert zu ihm kommen. Bei der Signalanlage wird von Anfang an alles so eingerichtet, daß sie sich später ohne Schwierigkeiten auf den automatischen Fahrbetrieb umstellen läßt. Mit der Fahrautomatik ist ein sehr dichter Zugverkehr möglich, bei dem in der Spitze alle 90 Sekunden ein Zug dem anderen folgen kann.

Der Nürnberger U-Bahnwagen im Modell. Er ist 18 m lang und 2,90 m breit. Zwei gekoppelte Wagen bilden die kleinste Einheit, genannt DT, mit 290 Plätzen. Mit einem solchen Zug können im Fünf-Minuten-Verkehr 7000 Menschen pro Stunde und Fahrtrichtung befördert werden.

# SCHNELLE FAHRT IN ROTEN ZÜGEN

## NÜRNBERG SCHAFFT DIE GLEICHEN WAGEN WIE MÜNCHEN AN

In Nürnberg werden die gleichen U-Bahn-Wagen fahren wie in München. Die Züge sollen sich lediglich in ihrer Farbe voneinander unterscheiden. Die Wagen mit dem Nürnberger Stadtwappen bekommen rote Karosserien mit silbergrauen Dächern.

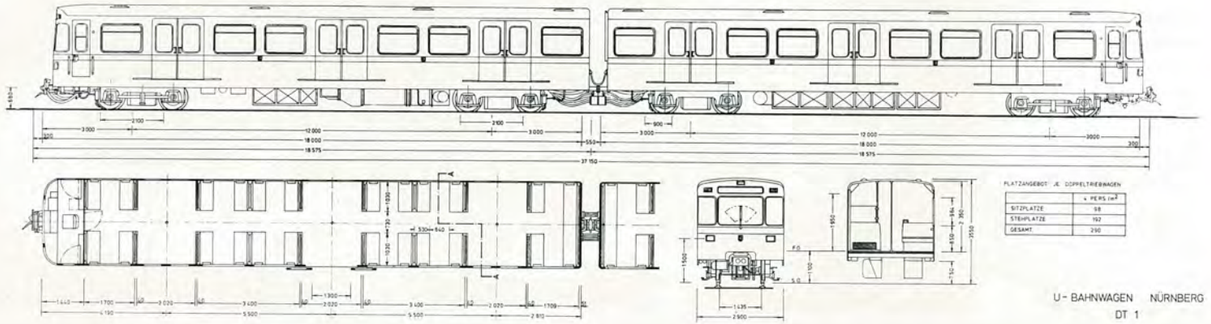
Der Stadtrat hat sich am 13. Juli 1966 für das Münchener Modell entschieden, weil es sich für die beiden größten bayerischen Städte aus mehreren Gründen als vorteilhaft erweist, die gleichen Wagen anzuschaffen. Die bestellten Wagen zählen darüber hinaus zu den modernsten Konstruktionen im Bau und elektrischer Ausstattung. Untergestell, Seitenwand und Dach werden aus einer leichtschweißbaren und kaltaushärtenden Aluminiumlegierung hergestellt. Alle Träger und Aussteifungsprofile entstehen im Strangpreßverfahren und lassen sich besonders wirtschaftlich verarbeiten.

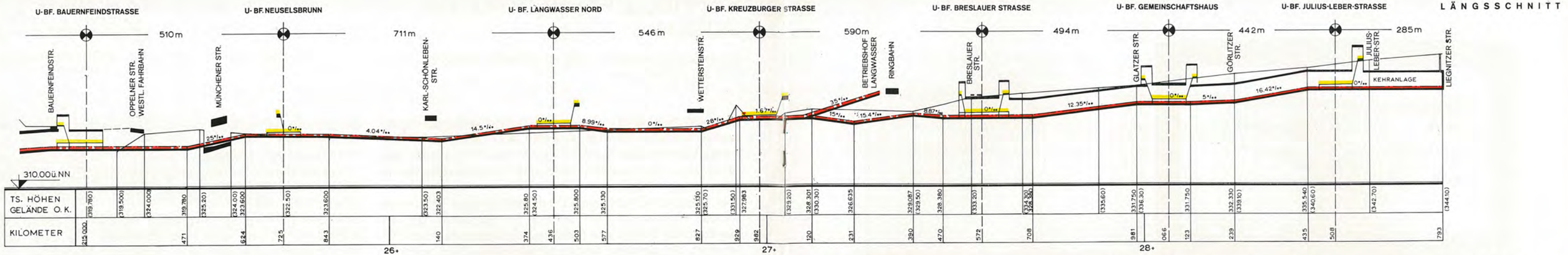
Ein Wagen ist 2,90 Meter breit (zum Vergleich die Breite der Straßenbahn: 2,35 m) und 18 Meter lang. Er läßt sich großzügig mit vier bequemen Quersitzen an einem 73 Zentimeter breiten Mittelgang aufteilen. Drei Schwenkschiebetüren mit je 1,30 m breiter Öffnung und große Einstiegräume im Wagen sorgen dafür, daß der Fahrgast-Wechsel beschleunigt vonstatten gehen kann.

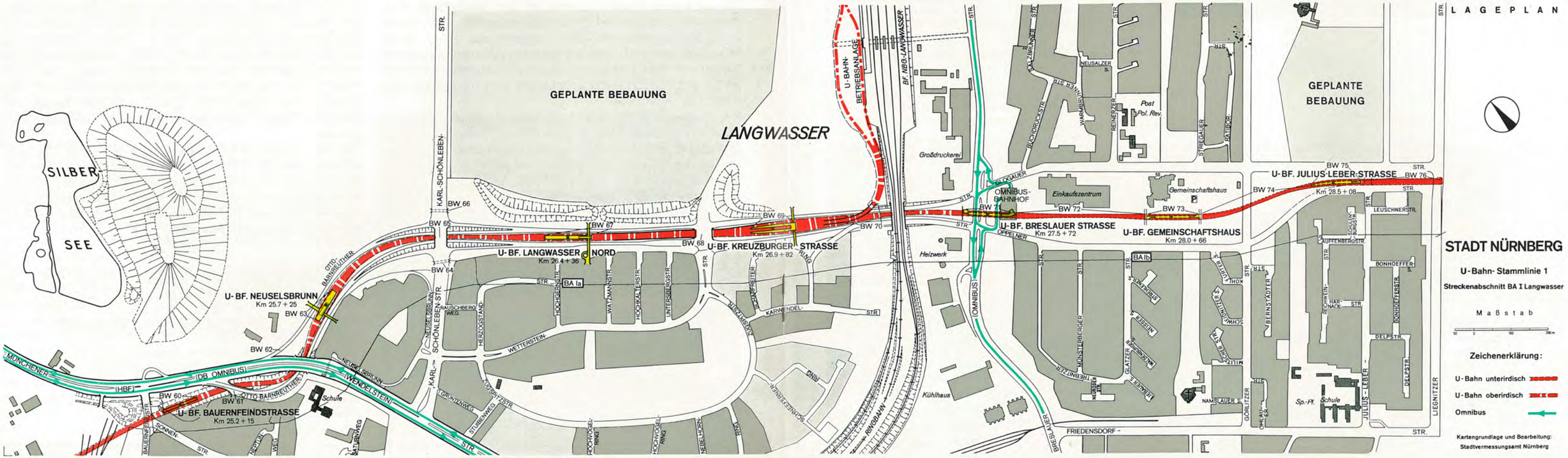
Die kleinste fahrbare Einheit der Nürnberger U-Bahn soll der Zweiwagenzug sein, der aus zwei ständig miteinander verbundenen Triebwagen besteht und 37,15 m lang ist. Ein solcher Zug mit einem Fahrerstand an beiden Enden bietet 290 Plätze, darunter 98 gepolsterte Sitzplätze. Jeder dritte Fahrgast kann sich setzen, selbst wenn der Zug bis an den Rand voll ist.

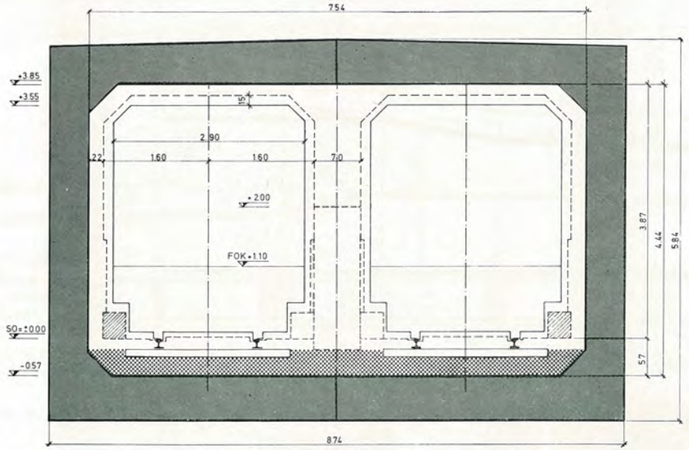
Das Gestühl wird auf Sitzkästen montiert, in denen die Kanäle für Frisch- und Heizluft enden. Die Sitz- und Rückenpolster bestehen aus Gummihaar-Formteilen und sind mit stabilem, gewebeverstärktem Kunstleder bezogen. Schnellverschlüsse machen es möglich, beide Polsterteile rasch auszutauschen. Für die Heizung der Wagen wird die Verlustwärme der Fahr- und Bremswiderstände herangezogen. Die aufgeheizte Kühlluft kommt mit kalter Frischluft so gemischt in den Fahrgastraum, daß dort ständig eine angenehme, gleichbleibende Temperatur herrscht. Diese Innentemperatur wird thermostatisch geregelt.

Die vier Fahrmotoren eines Zuges mit einer Gesamtleistung von 720 Kilowatt (gleichbedeutend mit 980 PS) garantieren eine hohe Anfahrbeschleunigung bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern, die in etwa 40 Sekunden zu erreichen ist. Die U-Bahn wird mit 750 Volt Gleichstrom betrieben.




LÄNGSSCHNITT
U-BF. BAUERNFEINDSTRASSE
U-BF. NEUSELSBRUNN
U-BF. LANGWASSER NORD
U-BF. KREUZBURGER STRASSE
U-BF. BRESLAUER STRASSE
U-BF. GEMEINSCHAFTSHAUS
U-BF. JULIUS-LEBER-STRASSE
510m
711m
546m
590m
494m
442m
285m
BAUERNFEINDSTR.
OPPELNER STR. WESTL. FAHRBAHN
MÜNCHENER STR.
KARL-SCHÖNLEBEN-STR.
WETTERSTEINSTR.
BETRIEBSHOF LANGWASSER
RINGBAHN
BRESLAUER STR.
GLATZER STR.
GÖRLITZER STR.
JULIUS-LEBER-STR.
LIEGNITZER STR.
KEHRANLAGE
310.00 ü.NN
TS. HÖHEN GELÄNDE O.K.
KILOMETER
26+
27+
28+


LAGEPLAN
GEPLANTE BEBAUUNG
LANGWASSER
SILBER-SEE
U-BAHN-BETRIEBSANLAGE
BF. NBG-LANGWASSER
Großdruckerei
Heizwerk
Kühlhaus
Post Pol. Rev.
Einkaufszentrum
Gemeinschaftshaus
OMNIBUS-BAHNHOF
U-BF. NEUSELSBRUNN Km 25.7 + 25
U-BF. LANGWASSER NORD Km 26.4 + 36
U-BF. KREUZBURGER STRASSE Km 26.9 + 82
U-BF. BRESLAUER STRASSE Km 27.5 + 72
U-BF. GEMEINSCHAFTSHAUS Km 28.0 + 66
U-BF. JULIUS-LEBER-STRASSE Km 28.5 + 08
U-BF. BAUERNFEINDSTRASSE Km 25.2 + 15
BW 60
BW 61
BW 62
BW 63
BW 64
BW 65
BW 66
BW 67
BW 68
BW 69
BW 70
BW 71
BW 72
BW 73
BW 74
BW 75
BW 76
BA Ia
BA Ib
MÜNCHENER STR.
(DB OMNIBUS)
(HBF)
OTTO-BARNREUTHER-STR.
NEUSELSBRUNN-SCHÖNLEBEN-STR.
KARL-SCHÖNLEBEN-STR.
WETTERSTEIN-STR.
WENDELSTEIN-STR.
HERZOGSTAND
RAUSCHBERG-WEG
HOCHGEIER-STR.
WALTMANN-STR.
HOCHKÄLER-STR.
UNTERSBERG-STR.
KARWENDEL-STR.
GRAFENSTEIN-STR.
SCHNEEFERNER-RING
RINGBAHN
HOCHVOGEL-RING
NEBELHORN-RING
ALPGSTÄTZ-STR.
STUBENWEG
TOUNTENDORF-WEG
SATURNWEG
BAUERNFEIND-STR.
SONNEN-STR.
NEUSALZER-STR.
BUCHDRUCK-STR.
WARMBRUNN-STR.
REINEPZER-STR.
STRIEGAUER-STR.
PATIBOR-STR.
OPPELNER-STR.
(OMNIBUS)
MÜNSTERBERGER-STR.
GLATZER-STR.
NAMSLAUER-STR.
BRESLAUER-STR.
FRIEDENSDORF-STR.
GÖRLITZER-STR.
LIEGNITZER-STR.
JULIUS-LEBER-STR.
DELPSTR.
BONHOEFFERSTR.
BERNSTÄDTER-STR.
AUFFENBERGSTR.
LEUSCHNERSTR.
Schule
Sp.-Pl.
STADT NÜRNBERG
U-Bahn-Stammlinie 1
Streckenabschnitt BA I Langwasser
Maßstab
Zeichenerklärung:
U-Bahn unterirdisch
U-Bahn oberirdisch
Omnibus
Kartengrundlage und Bearbeitung:
Stadtvermessungsamt Nürnberg

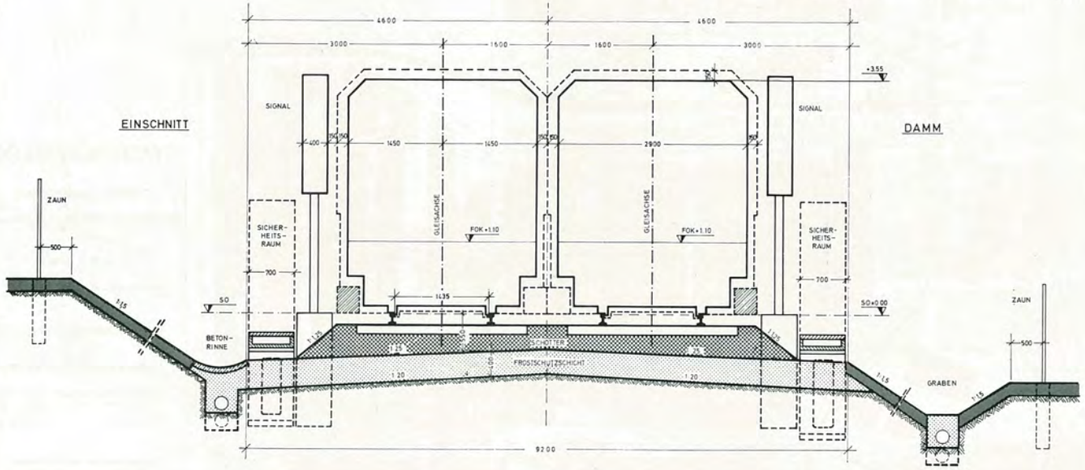


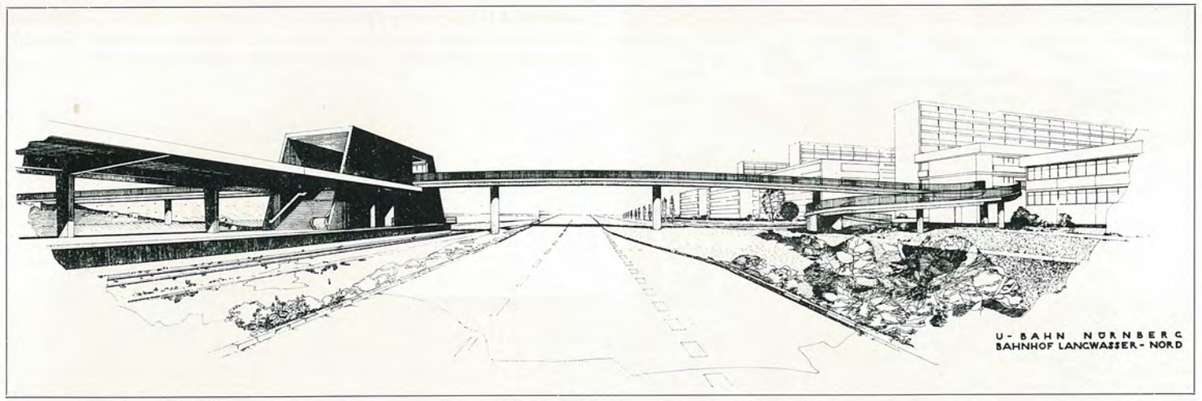

Wir bitten ein Versehen auf der Seite mit den Abbildungen der Regelquerschnitte zu entschuldigen.

Die beiden Bildtexte wurden vertauscht.

Regelquerschnitt der U-Bahn in der freien Strecke

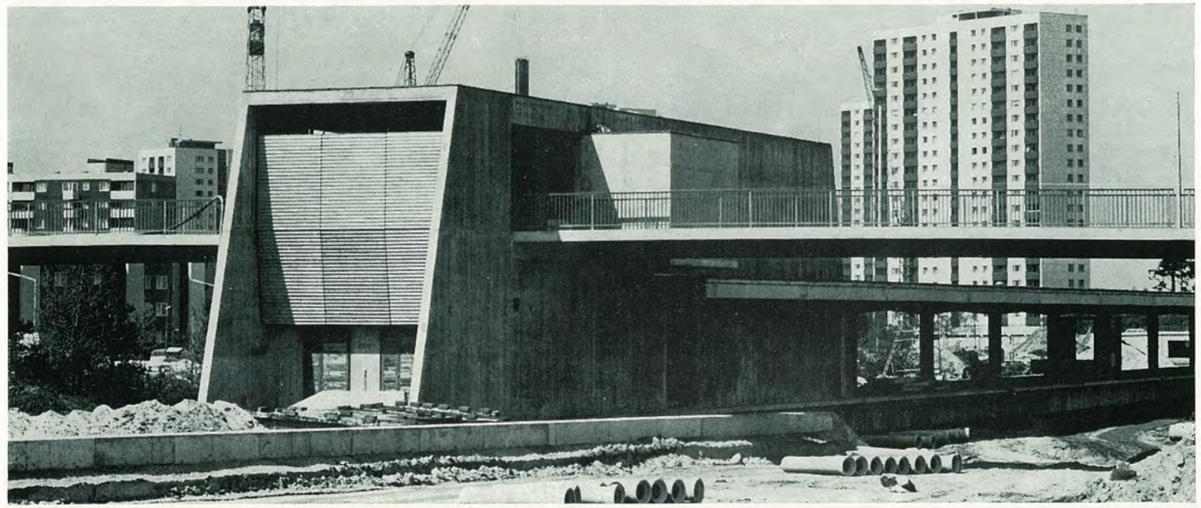
Regelquerschnitt des U-Bahntunnels

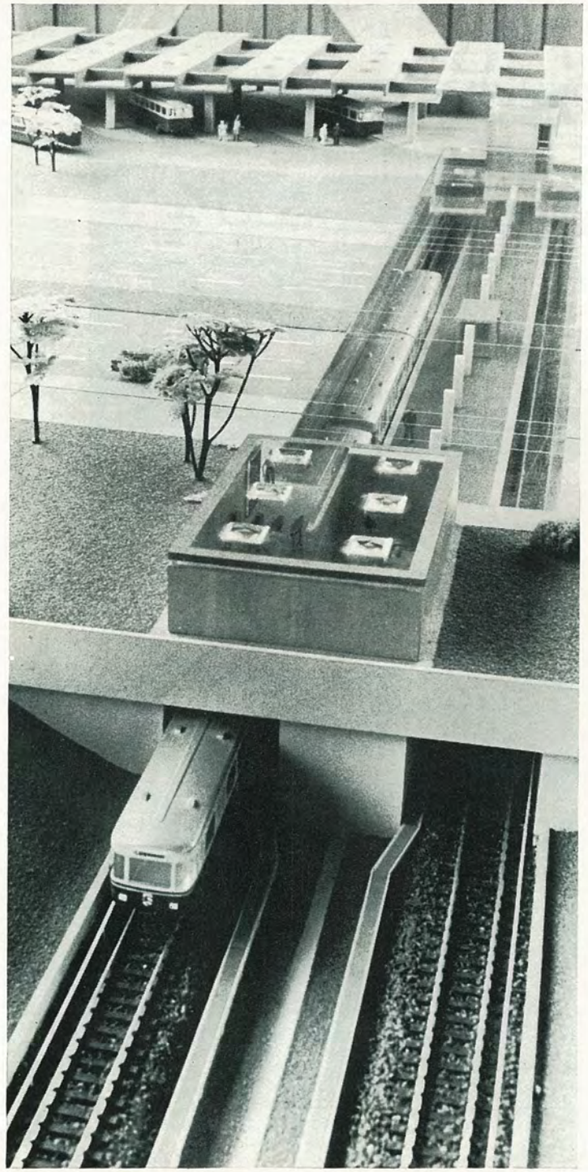



Entwurf für den U-Bahnhof Langwasser-Nord. Eine Fußgängerbrücke führt aus der Nachbarschaft U über die Otto-Bärnreuther-Straße zu dem Bauwerk mit seiner architektonisch reizvollen Gestalt.

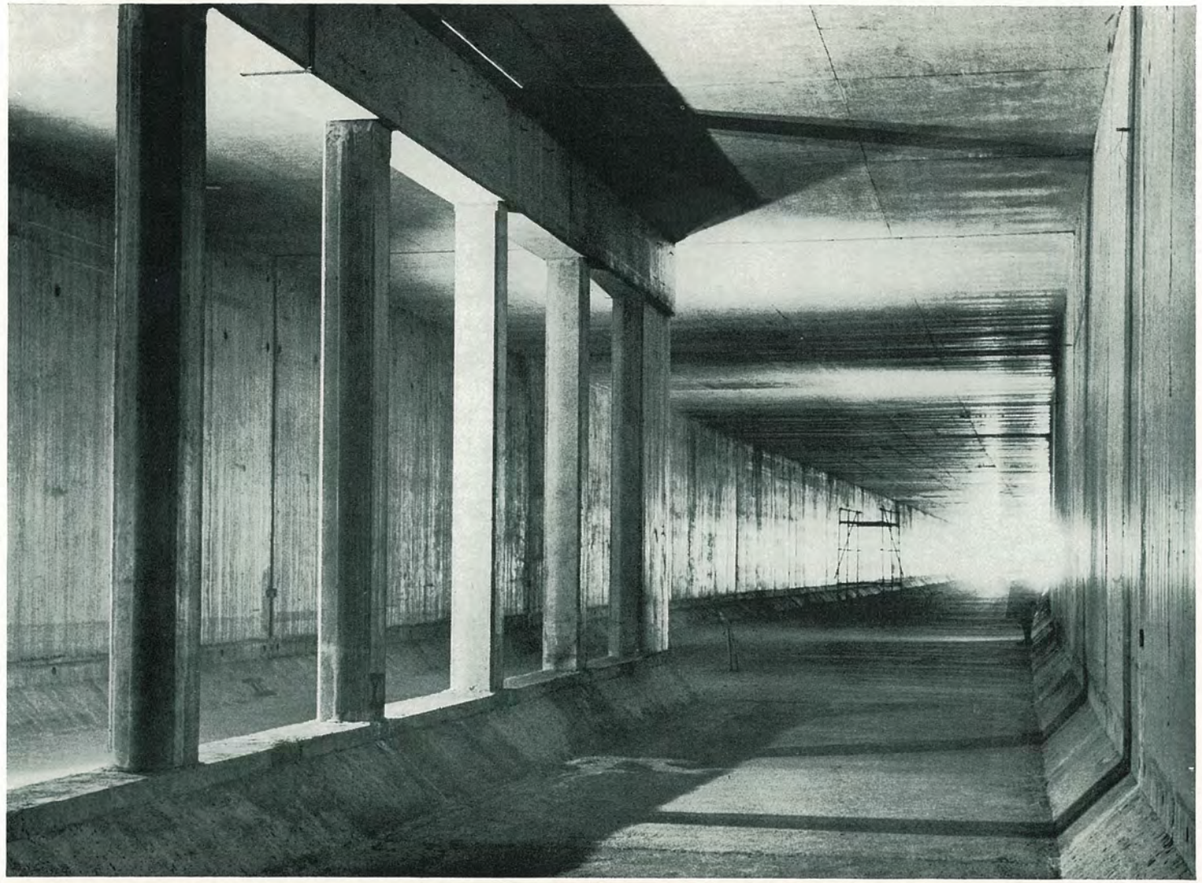
Der U-Bahnhof Langwasser-Nord in seiner eigenwilligen Form vor der Hochhaussilhouette der Nachbarschaft U. Die Bahnhöfe Neuselsbrunn und Kreuzburger Straße sind ähnlich gestaltet.



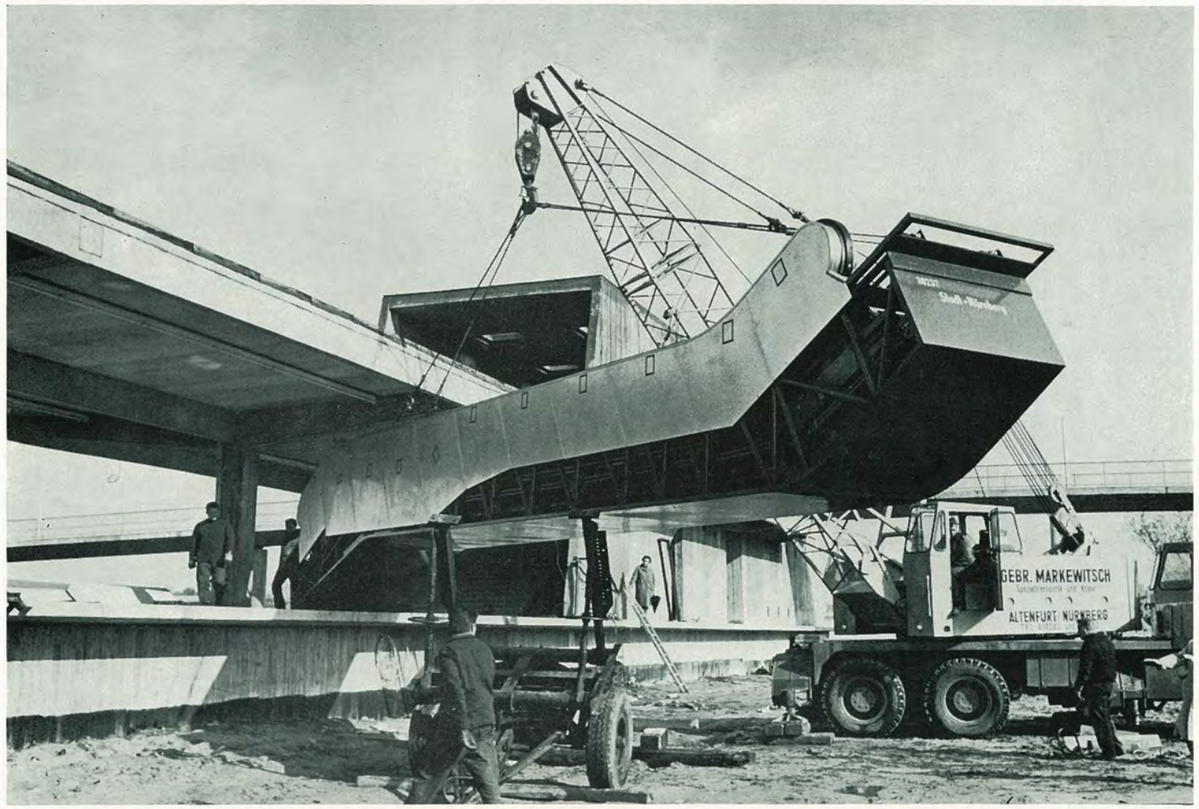


Modell des U-Bahnhofs im Zentrum von Langwasser und des überdachten Omnibusbahnhofes für sieben Linien an der Breslauer Straße. Das Bild zeigt, wie die Strecke in den unterirdischen Bahnhof mündet.

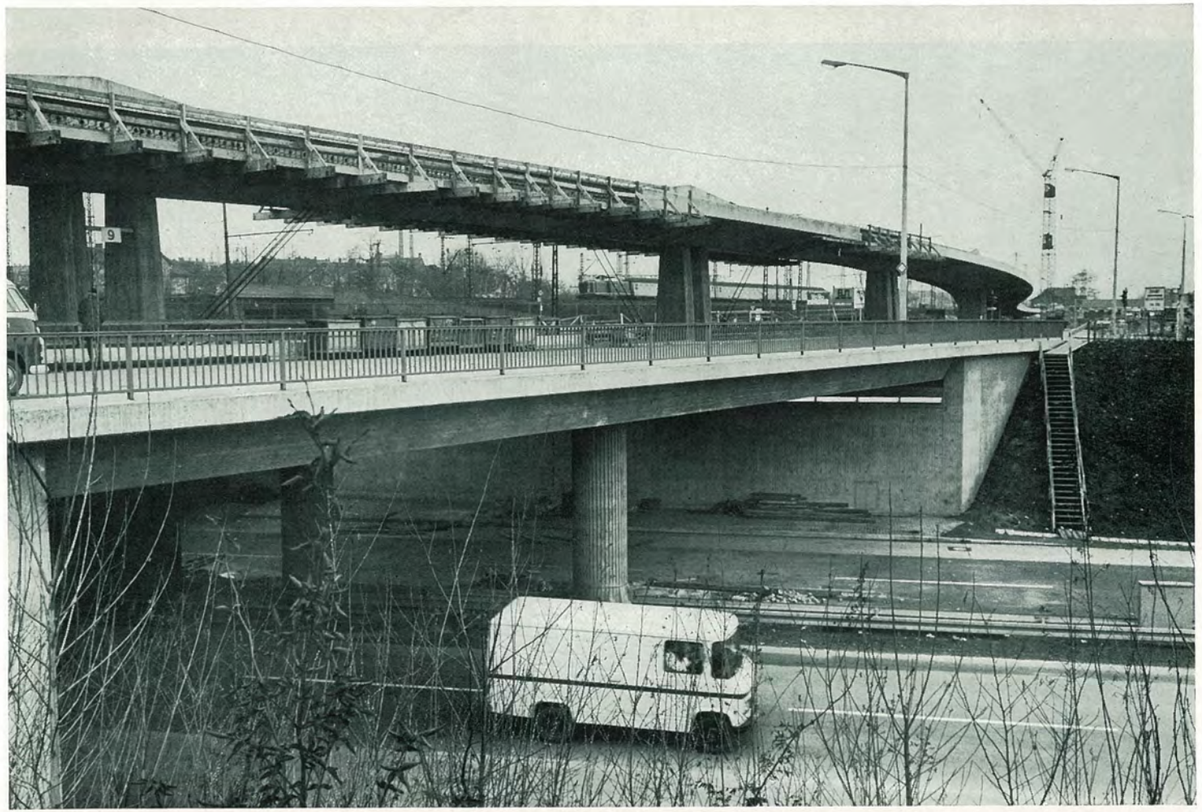
Tunnelstrecke zwischen den Bahnhöfen Breslauer Straße und Gemeinschaftshaus. Nur an den Bahnhofseinmündungen sind Mittelstützen notwendig, weil sich hier der Tunnel weitet.



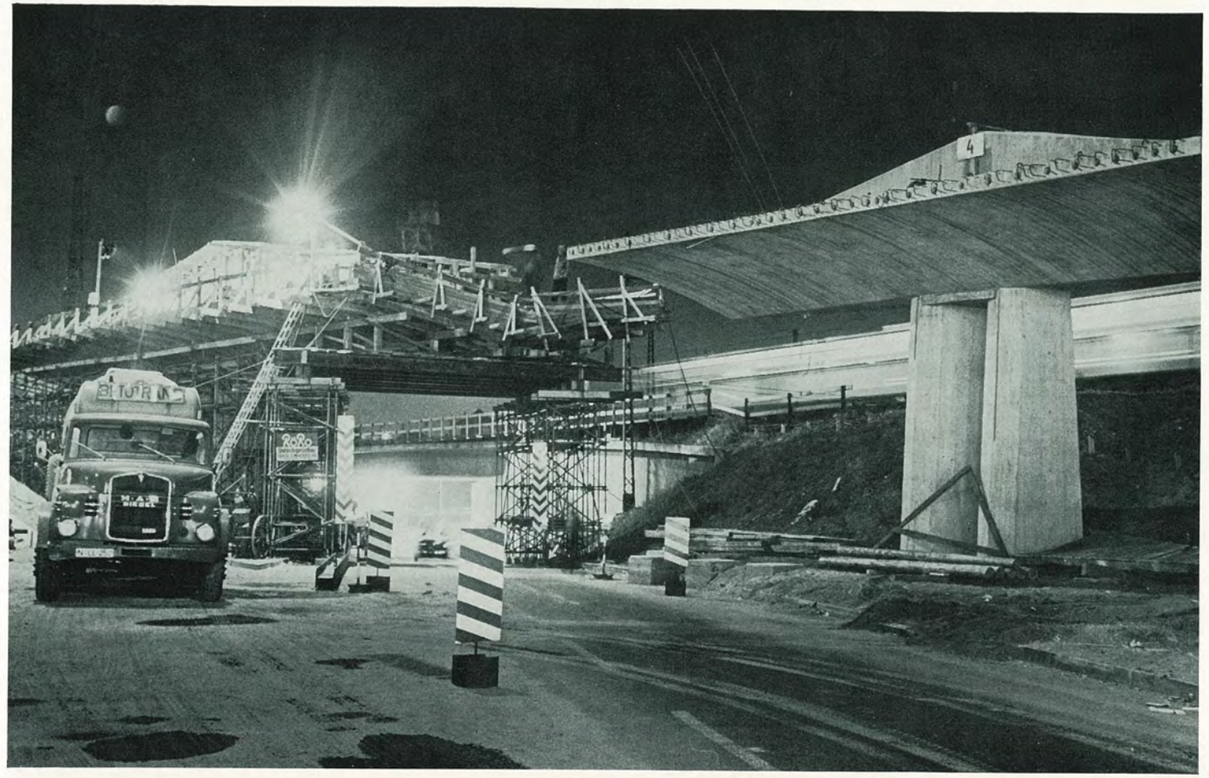
Die ersten Fahrtreppen für Fußgänger rollen an. Ein Autokran hievt eine Treppe mit einer Länge von 14,58 m und einer Stufenbreite von 1,02 m in den Bahnhof Langwasser-Nord.



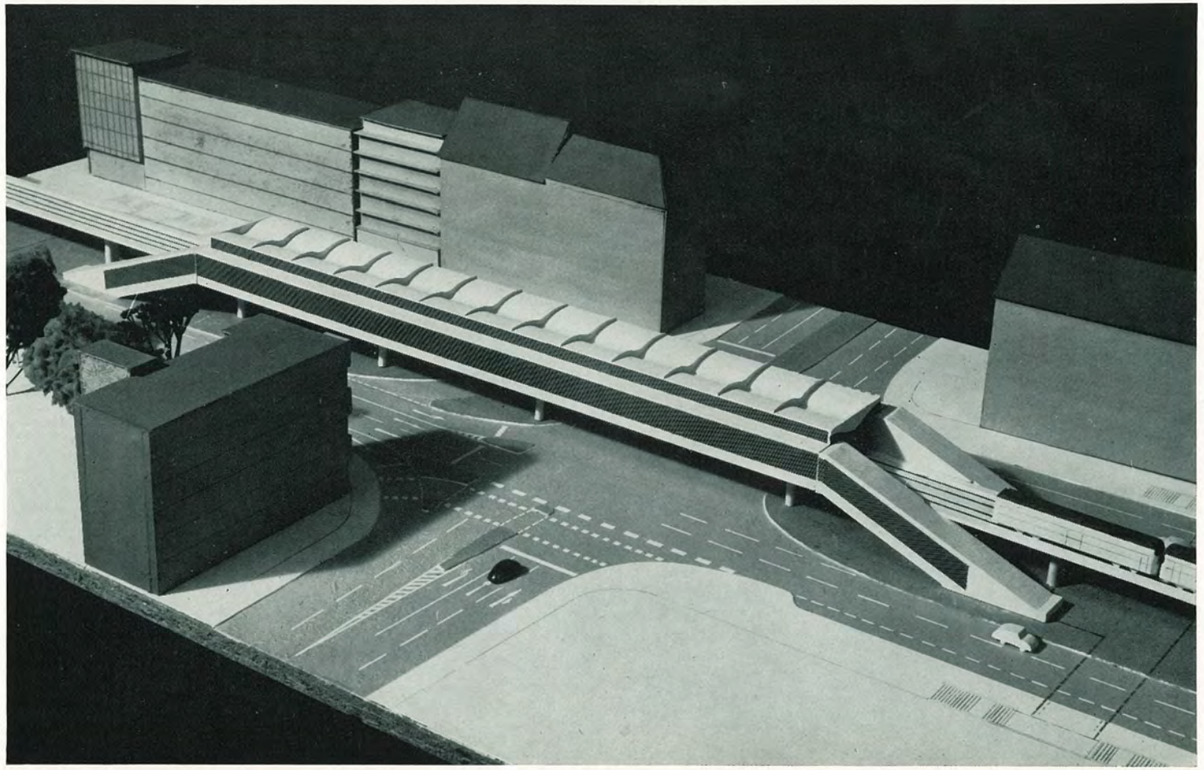

In drei „Stockwerken" fließt der Verkehr an der Stadtgrenze: Unten die Stadtautobahn Fürth-Nürnberg, darüber die Fürther Straße und ganz oben eine fertige Strecke der Hochbahnbrücke.



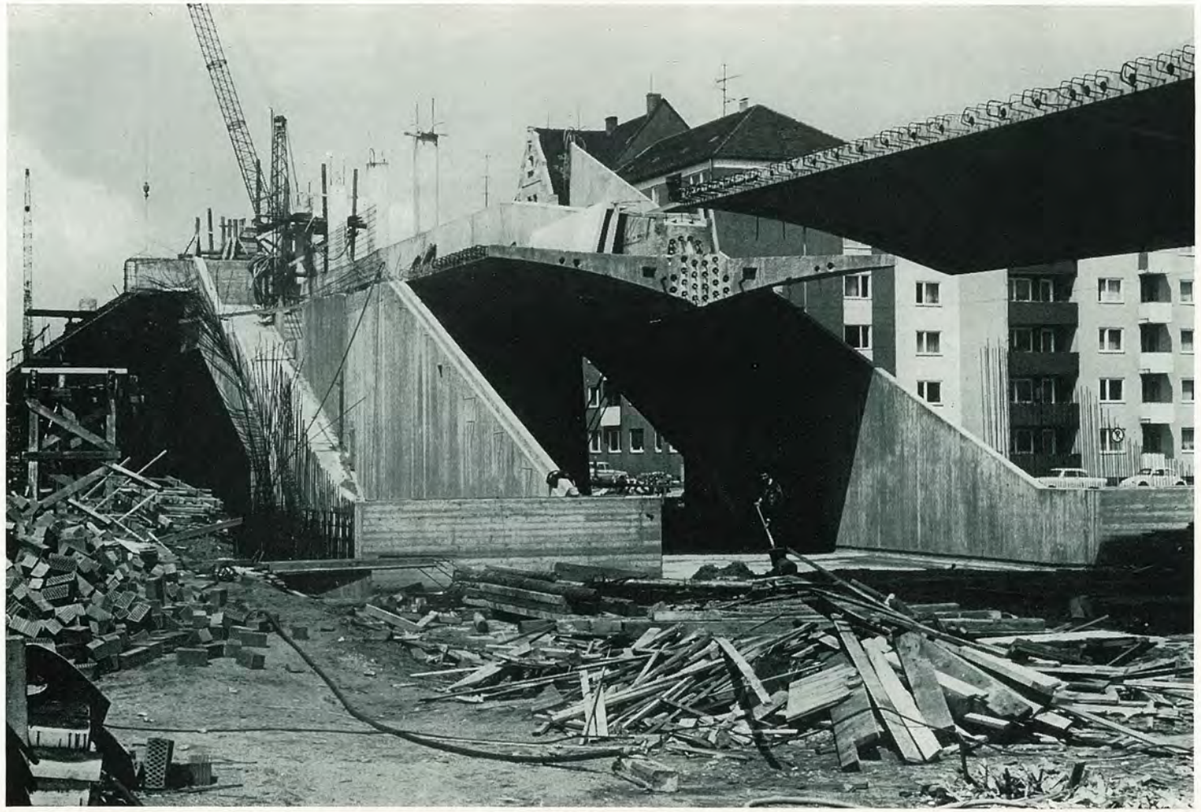
Arbeiten an der Hochbrücke von einem Kilometer Länge in der Fürther Straße. Die Brückenkonstruktion ruht auf Doppelstützen; die Spannbeton-Tragplatten des Überbaus sind in diese Stützen eingespannt.



Der U-Bahnhof Sigmundstraße als Modell. Er liegt auf der Hochbrücke in der Fürther Straße zwischen Ringbahn und Stadtgrenze. Sobald dieser Bahnhof mit Seitenbahnsteigen fertig ist, dient er vorerst noch der Straßenbahn, später aber ohne größere Umbauten der U-Bahn.



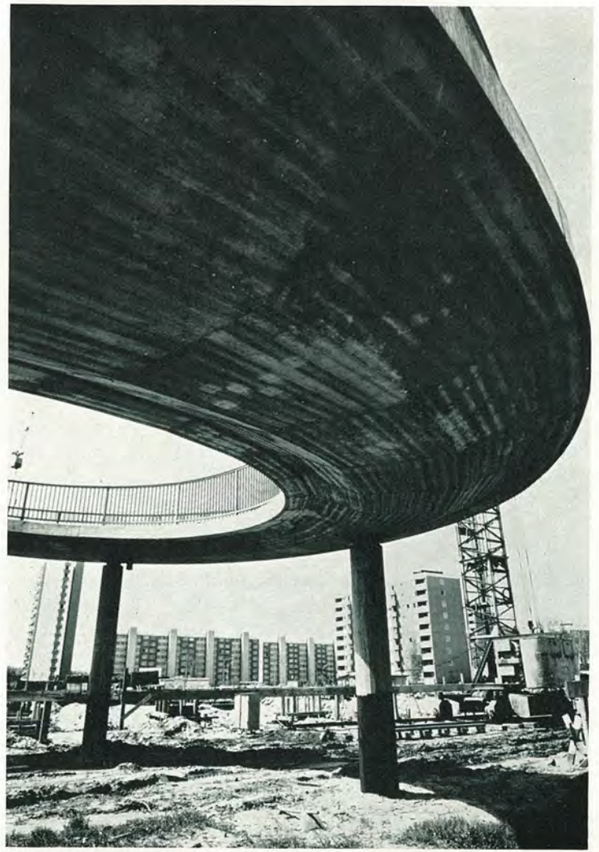
Der Bahnhof Sigmundstraße im Bau. Am Ende des Jahres 1969 kann für ihn Richtfest gefeiert werden.



# VOM „ADLER" ZUR U-BAHN

## 135 JAHRE ÖFFENTLICHER PERSONEN-NAHVERKEHR IN NÜRNBERG

| | |
|---|---|
| 7. 12. 1835 | Mit dem „Adler"-Zug der Ludwigs-Eisenbahn, der ersten deutschen Eisenbahn mit Dampfbetrieb und mit sogenannten Pferdefahrten, wird der Personenverkehr auf der Strecke von Nürnberg nach Fürth eröffnet. |
| 1857 | Der „Adler", die Lokomotive der ersten Eisenbahn, hat ausgedient. |
| 1862 | Die Pferdefahrten werden eingestellt, die Züge verkehren nur noch mit Dampflokomotiven. |
| 25. 8. 1881 | Als erste innerstädtische Schienenbahn nimmt die Pferdebahn auf eigenen Gleisen neben den Anlagen der Ludwigs-Eisenbahn in der Fürther Straße ihren Betrieb auf. |
| 7. 5. 1896 | Die erste städtische elektrische Straßenbahn fährt auf der Strecke von Maxfeld über den „Centralbahnhof" (den jetzigen Hauptbahnhof), die Königstraße und danach auf der Trasse der früheren Pferdebahn bis nach Fürth. |
| 1898 | Die Pferdebahn verschwindet aus dem Stadtbild, weil die elektrische Straßenbahn erweitert worden ist. |
| 1909 | Verhandlungen über einen Verkehrsverbund zwischen Ludwigs-Eisenbahn und städtischer Straßenbahn scheitern. |
| 1922 | Die Ludwigs-Eisenbahn fährt nicht mehr, weil ihr Betrieb neben der modernen Straßenbahn unrentabel geworden ist. |
| 1925 | In der Tagespresse erscheinen zum erstenmal Artikel mit Vorschlägen für eine Unterpflasterbahn auf der klassischen Strecke Nürnberg-Fürth. |
| 1927 | Auf dem Bahnkörper der ehemaligen Ludwigs-Eisenbahn wird ein elektrischer Schnellstraßenbahn-Betrieb aufgenommen. Er wurde bis 1939 aufrechterhalten. |
| 1936/37 | Als Vorläuferin einer geplanten unterirdischen Straßenbahn entsteht eine Hoch-Straßenbahn zum Stadion, in der Allersberger Straße und heutigen Münchener Straße gleichzeitig der erste Straßenbahn-Tunnel der Stadt. |
| 1959 | Die Verkehrs-Aktiengesellschaft der Stadt Nürnberg, eine Eigengesellschaft, übernimmt den Betrieb der städtischen Straßenbahn. |
| 24. 4. 1963 | Der Stadtrat beschließt nach einem Verkehrsgutachten von Professor Lambert, eine Unterpflaster-Straßenbahn zu bauen. |
| 15. 7. 1964 | Die Trassierungselemente zur Stadtbahn werden für eine Wagenbreite von 2,65 Metern festgelegt. |
| 24. 11. 1965 | Der Stadtrat entscheidet, eine klassische Untergrundbahn zu bauen; er verzichtet auf Übergangslösungen von der Unterpflaster-Straßenbahn zur Untergrundbahn. |
| 13. 7. 1966 | Der Stadtrat beschließt, U-Bahn-Wagen nach dem Münchener Vorbild zu bestellen, für die er eine Breite von 2,90 m und eine Höchstlänge von 21,00 m festlegt. |
| 20. 3. 1967 | Die Bauarbeiten für die U-Bahn beginnen: Bundesverkehrsminister Georg Leber und Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter lösen den ersten Rammschlag an der Bauernfeindstraße aus. |
| 12. 4. 1967 | Der Verkehrsaktiengesellschaft wird mit Bescheid der Regierung von Mittelfranken genehmigt, den Verkehr auf der U-Bahn-Teilstrecke Langwasser für 50 Jahre zu betreiben. |
| 6. 9. 1967 | Die Bauarbeiten an der Hochbrücke Fürther Straße beginnen. |
| 18. 7. 1968 | Richtfest am ersten U-Bahn-Bahnhof in Langwasser-Nord. |

# DIE AUFGABEN DES TIEFBAUAMTES

Das Hauptamt für Tiefbauwesen der Stadt Nürnberg erhielt den Auftrag, alle Arbeiten für den U-Bahn-Bau auszuführen. Für diese ebenso neue wie große Aufgabe wurde die Abteilung „U-Bahn-Bau" geschaffen. Sie muß planen, den Bau vorbereiten und ausführen, aber sich auch mit jenen vielen Stellen abstimmen, die in irgendeiner Form am Bau beteiligt sind.
Neben den verschiedenen Abteilungen und Sachgebieten des Hauptamtes für Tiefbauwesen wie
Verwaltungs- und Rechtsangelegenheiten
Planfeststellung
Wasser- und Wegerecht
Verkehrs- und Straßenaufsicht
Stadtentwässerung
Straßenbau
Wasser- und Brückenbau
ist noch die Mitarbeit von vielen Behörden, Dienststellen und Betrieben in ihrer jeweiligen Zuständigkeit unumgänglich, wenn die Planungs-, Bau- und Umlegungsarbeiten für die Untergrundbahn gelingen sollen.
Hier sind vor allem zu nennen:
Deutsche Bundesbahn
Deutsche Bundespost
Energie- und Wasserversorgung AG (EWAG)
Verkehrsaktiengesellschaft (VAG)
Großkraftwerk Franken AG
Stadtplanungsamt
Städtisches Vermessungsamt
Hauptamt für Hochbauwesen
Liegenschaftsamt
Rechtsamt
Städtisches Gartenbauamt
Eine der vornehmsten Aufgaben der Abteilung U-Bahn-Bau liegt darin, nicht nur die technisch schwierigen Bauwerke zu errichten, sondern auch die Wünsche und Vorstellungen aller Beteiligten aufeinander abzustimmen und einen Ausgleich der oft unterschiedlichen Interessen zu finden.
Die Nürnberger Bevölkerung kann aber auch selbst dazu beitragen, die Arbeit für die Untergrundbahn erleichtern zu helfen. Wir möchten sie daher bitten, zeitweise Beschwernisse ebenso verständnisvoll auf sich zu nehmen wie unvermeidbare Belastungen.
Oberbaudirektor Karl Schaller
Leiter des Hauptamtes für Tiefbauwesen
Oberbaurat Friedemann Müller
Leiter der Abteilung U-Bahn-Bau