Ein
denkwürdiges
Ereignis:
Erste Fahrt der
U-Bahn in die
Altstadt


Ein Meisterstück: der neue Verkehrsweg unter der Altstadt


Der Spezialist einer Firma mit dem vielsagenden Namen „Inter-Fels“ (wie kämmt sich also um alles, was sich im Fels rührt) hatte vom Sommer 1975 bis ins Frühjahr 1976 beide Instrumente – Reversiv-Pendel und Schlauchwaage – ständig im Auge. Dr.-Ing. Martin Wohnlich aus Zürich ging mehrmals am Tage in den südlichen Glockenturm, um nach dem Rechten zu sehen. In seiner Bauhütte sammelten sich die Blätter von den elektronischen Schreib- geräten zu einem beruhigenden Berg.

Das zweite Meter dicken Betonplatte, die auf drei Reihen von je zehn Pfählen (oben Säul, unten Bett) ruhte. Nun, ein Tischchen hätte es in diesem Fall wohl kaum getan, denn der Weiße Turm wirkt stattliche 4500 Tonnen. Diese Last ruhte dann auf Platte und Pfählen, die den U-Bahn-Bauern Raum für den Bau des Bahnhofes unter dem Weißen Turm ließen.

Keine Angst vor großen Bauwerken hatten die U-Bahn-Brecher auch im und am Hauptbahnhof. Dort wuchs die zentrale Umsteigepunkt von der U-Bahnlinie 1 zu der späteren U-Bahnlinie 2, zum Nahverkehr und zu den Fernzügen der Bundesbahn gewissermaßen in den Boden hinein. Nach den Vorhersagen von Fachleuten sollen an dieser Verkehrsdruckscheibe täglich rund 300.000 Menschen ankommen, abfahren oder umsteigen, in Spitzenstunden wird sie bis zu 40.000 Fahr-}


Der Weiße Turm auf einem dicken Tisch: das 8000 Tonnen schwere Bauwerk mußte zweimal auf einem Betonsockel gestellt werden. Der von 30 Stahlpfählen getragen war (links oben), ehe er auf den fertigen U-Bahntrakt (rechts unten) ankam. Unterbrissen gingen bereits die Arbeiten für die Tunnelröhre in Richtung Pfliezer weiter (rechts unten).

kirche da wie eh und je. Ihr Südtrum ist nicht geweckt oder gar gewichen. Er hat sich nur um sage und schrei 3,6 Millimeter gesenkt. Wenn künftig die Glocken von St. Lorenz läuten, wird er auch wieder ein wenig wackeln. Das wird aber niemand merken, denn das Pendel hat seine Pflicht getan.
Die Mittelhalle des Hauptbahnhofs ging vorübergehend auf Stein. Betonsäulen von einem Meter Stärke hielten ihre Ummantelungsschalen so lange, bis das Mauerwerk auf dem U-Bahnhof wieder festen Boden unter sich bekam. Dann wurden die Betonsäulen einfach herausgeschnitten – und die Sache hatte sich. Das kostete auch eine Menge Mühe, Zeit und Geld, war aber bei weiterem nicht so teuer wie der Abruch und Neubau der Mittelhalle-Außenmauer Stein für Stein.

Bei dieser Operation am schlagenden Herzen stellte freilich die Bahnhofs- halle nur eines von vielen Problemen dar. Der Verkehr vor ihren mächtigen Pfosten sollte schließlich auch nicht gelähmt werden. Andererseits streckt sich der U-Bahnhof dort selbst vom Hauptbahnhof bis zur Stadtmayer hin, so daß eine riesige Grube von 60 mal 20 Metern nötig war. Was also tun? Da wurde kurzer Prozeß gemacht: erst kamen die Gießle der Straßenbahn und die Fahrzeuge auf die Bahnhofseite, damit ein Riesenloch auf der Stadtseite aufgerissen werden konnte, dann wurden sie auf die Stadtseite verlegt, weil auf der Bahnhofseite die Grube gegraben wurde. Am Ende kam die Straßenbahn in die Mitte – und alles war wieder beim alten. Daneben freilich gab es noch einige „Kleinigkeiten“ zu bedenken. Da war eine Fußgänger- brücke beim Wallhorn abzubrechen, weil sich dort der Stadtschutz für den Tunnel Hauptbahnhof-Lorenzkirche auftat. Da war die Fahrnörmeliste aus dem Stadtgraben zu buddeln und an die Stadtmayer anzuführen, weil sie im wahrsten Sinne des Wortes im Weg lag. Da entstand vorweg ein Fußgängerstunnel auf der Westseite des Platzes. Nürnberg ist zwar nicht Wien, aber das legte das Galt in diesem Fall auch hier: „Die U-Bahn-Bauer werden’s schon richten.“


Die gesamte Stammstrecke 1 führt vom neuen Stadtteil Langwasser zum Hauptbahnhof, durch die Altstadt zum Pflüger und über die Fürther Straße zur Stadtgrenze. Sie ist 13,9 Kilometer lang und mit 21 Bahnhöfen bestückt. Etwa 9,9 Kilometer entstehen als Tunnelstrecke, 5 Kilometer in Geländehöhe, im Einschnitt oder auf Hochbahnbrücken. Im unmittelbaren Einsatzbereich der modernen Verkehrsmittel - ein Umkreis von 500 Meter ist zugrunde gelegt - wohnen 150.000 Nürnberger und liegen 120.000 Arbeitsplätze. Mit dieser Lösung werden die Quellgebiete des Personenverkehrs und die Hauptpunkte des Verkehrsverbundes - in Langwasser-Mitte, an der Frankenstraße, am Hauptbahnhof und am Pflüger - erreicht.


Seit August 1976 sind die Bauarbeiten am Pflüger und seit November 1977 in der Fürther Straße am Bahnhof Gostenhof in vollem Gange. Der Bauabschnitt, der zu weiteren betriebsfertigen Strecken führt, gibt der U-Bahn frühzeitig einen wachsenden Verkehrswert. Für die einzelnen Bauabschnitte (BA) der U-Bahn-Stammstrecke 1 gilt folgender Zeit- und Finanzplan:

BA 1
Langwasser - Bauernfeindstraße mit sieben Bahnhöfen: 3,7 km, davon 1,3 km im Tunnel und 2,4 km offene Strecke.
Auf diesem Abschnitt verkehrt seit November 1970 die Straßenbahn, bis die U-Bahn aus Richtung Pfrünern angeschlossen ist.

Auf der ganzen Strecke der Stamm-
linie 1 zwischen Langenwald und Stadt-

Der Fürther Stadtträte hat am 4. 6. 1973 beschlossen, die U 1 ab Bahnhof Stadt-
grenze in Richtung Fürth-Hauptbahnhof weiterzuführen. Mit der Unterzeichnung des U-Bauvertrages vom 12. 10. 76 durch die Oberbürgermeister beider Städte wurde grünes Licht für die Planung gegeben. Mit der Planung und Bauüberwachung ist die Abteilung U-Bahnbau des Hauptamtes für Tief-
bauwesen der Stadt Nürnberg beauftragt.

Die Strecke Stadtgrenze-Hauptbahnhof Fürth ist rund 1,6 km lang. Davon liegen etwa 1,1 km im Untergrund (mit den beiden Bahnhöfen Jakobinenstraße und Bahnhofsplatz) sowie etwa 0,5 km in offener Strecke, teils als Rampe mit beidseitigen Stützmauern, teils in landläufiger Form.

Die beiden Teilstrecken auf Fürther Stadtgebiet sollen an folgenden Terminen eröffnet werden:

Bahnhof Jakobinenstraße etwa Ende 1981.

Die Pläne für die U 2-Süd sehen auch schon vor, daß das Netz weiter nach Südwesten verlängert wird. Demnach soll die U-Bahn in ferner Zukunft unter dem Europakanal hindurch bis nach Stein-Schößl vorstoßen.

Für die U 2-Süd sind zwei Bau-
abschnitte vorgesehen, für die folgen-
der Zeit- und Finanzplan aufgestellt worden ist:

BA 1 A
Pfrünern-S. Leonhard mit zwei Bahnhöfen: 1,7 km, je zur Hälfte in offener und geschlossener Bauweise.

Baukosten einschließlich anteiliger
Ausgaben wie bei U 1 - BA 1: 112 Mil-
lionen DM.

Hiervon wurde mit den Arbeiten des
BA 2,5 der U 1 bereits ein 125 m langer Abzweig fertiggestellt.


BA 1 2
St. Leonhard-Hohe Marter mit zwei Bahnhöfen und Kehranlage: 1,4 km, davon 0,4 km in offener und 1,0 km in geschlossener Bauweise.

Baukosten einschließlich anteiliger
Ausgaben wie von 83 Millionen DM.

LINIE 1: AUFSESSPLATZ - STADTGRENZE
LINIE 2: HOHE MARTER - AUFSESSPLATZ (Interimsbetrieb)

STADT NÜRNBERG
U - BAHN
STRECKENÜBERSICHT

Maßstab 1:15000


Die ersten 360 Meter dieser Strecke vom Starnschanz im Stadtgraben bis in Höhe des Ostermayer-Passage liegen in dem sandigen Urstromtal der Pegnitz. Der Schutz der Straßen genauso wie die Günstigkeit der Bauweise ist von besonderer Bedeutung.


Die drei Perlen in der Kette der U-Bahnhöfe

Die Stationen Hauptbahnhof, Lorenzkirche und Weißer Turm nehmen mit ihrer sparten Architektur und ihrem künstlerischen Schmuck eine Sonderstellung unter den bisher 14 U-Bahn-Stationen ein – Technische Spezialitäten, die Schwierigkeiten beim Bau zu meistern.

Sandsteinmarmore statt kahler Betonwände, ein bundesweites (mit der Silhouette der Altstadt) statt blanker Kachelboden, massive Felsstrukturen statt einfacheren Fugenmarmerei geben den Stützsteinen die Klassizität, die durchaus dazu beitragen, das Datum der Bauwerke zu schätzen. Die Architekten der U-Bahn-Pioniere haben in der Gestaltung des gesamten U-Bahnnetzes und damit der Stadt selbst eine besondere Rolle gespielt. Ihre Ideen und Umsetzungen sind noch heute in den Architekturmedien als Bestände zu finden, die die Städtebaukunst in Deutschland beeinflußt.

Der U-Bahnhof Hauptbahnhof präsentiert sich als Bauwerk mit fünf Ebenen: bei Ebene +1: Gleise und Bahnsteige der DB.

Ebine 0: Bahnhofsverwaltung, Verkehrssysteme und Straßenbahnen am Bahnhofsvorplatz.

Ebene -1: Fußgängerschutz.

Ebene -2: Künstliche U-Bahn-Linie 2


Lorenzkirche


Kritischer Punkt an der U-Bahnstrecke: Die Lorenzkirche. Die Zeichnungen vorausschauend, was unternommen wird, um das historische Bauwerk zu schonen. Es geht vor allem darum, dem Südturm der Kirche einen festen Halt zu geben.

Der U-Bahnhof Lorenzkirche: eine künstliche Grüfte unter der Altstadt. Die stilisierte Rekonstruktion der Rosette von St. Lorenz dient als markanter Punktwerke zu Nürnbergs historischen Stätten. Die architektonische Ausgestaltung trägt fast versunken, welche Schwierigkeiten beim Bau dieser Station zu überwinden waren. Die Zeichnungen visuell aufschaukeln, was unternommen wurde, um den Südturm der Lorenzkirche zu schonen.


Die endgültig verschütteten und in den Außenfluren der Bahnhöfe der U-Bahn, der Stadtplanung von Königstraße und Karolinanstraße sind gut sichtbar. In beiden Straßen entsteht eine großzügige Fußgängergasse, die das Herzstück der Fußgängerbereiche in der Altstadt darstellen wird.

Vor ähnlichen schwierigen Aufgaben standen die Bauarbeiter, als sie mit dem U-Bahn-Tunnel an die Jakobs- und Elisabeth-Kirche heranschleppten. Ein Eckpfeiler der Jakobskirche ragte mit seinem Fundament sogar in die Baugrube hinein. Er mußte deshalb unterfahren und seine Last auf Schutzwände übertragen werden. Schlitzzwände sicherten auch die St.-Elisabeth-Kirche und die Gebäude auf der nördlichen Seite der Ludwigstraße. Im übrigen Bereich war die Baugrube mit „Berliner Verbau“ abgeschlossen. Vorgespännte Injektionsanker hielten beide Verbauten rückwärts im Erdreich.

Während die Bauarbeiten in der Tiefe vorangingen, durfte der Verkehr an der Oberfläche nicht allzusehr aufgehalten werden. Die nördliche Seite der offenen Baugrube zwischen Jakobsplatz und Spittelorturm erhielt deshalb eine Decke, auf der die Anlieger und die Feuerwehr fahren konnten. Der Verkehr des Altstadtringes ging über Hilfsbrücken an der Jakobskirche vorbei. Die Straßenbahn fuhr im Bogen um die Kirche herum auf der Südseite der Ludwigstraße.

Jetzt können die Straßenbahnen aus der Altstadt verschwinden. Lediglich die Gleise in der Ludwigstraße bleiben übrig, weil sie vorerst noch für den Zubringerverkehr zum Platz nötig sind. Sobald die U-Bahn-Züge aber den Bahnhof Pilärrer ansteuern, hat die Straßenbahn im Stadtzentrum vollends ausgedient.

Mit der U-Bahn schneller in die Innenstadt


Die U-Bahn hinterlässt auch an der Oberläufer ihre Spuren: die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft hat die Linien- und Fahrpläne ihres Nahverkehrssystems so angepasst, dass Straßenbahnen und Busse die besten Anschlüsse an das neue Verkehrsmittel bekommen.


Ein Netz von U-Bahn-Einfahrtanlagen am Hauptbahnhof, die Fußgängersteine (große) gibt, wie mit Spornenamen vom Hauptbahnhof zur Abfahrt und zu den U-Bahn-Stationen der Straßenbahn (mit) hinüber.
Pünktlich, sicher und bequem

Ein U-Bahn-Langzug bietet fast 200 Sitzplätze – In 40 Sekunden auf 80 km/h


Eine angenehme, ruhige Fahrt erwartet alle Fahrgäste, ob sie sitzen oder stehen. Elektronische Geräte überwachen und regeln die Beschleunigung und Beschleunigungshärtungen.

Der Fahrgastraum schwebt mit der Luftfederung über den Drehgestellen, so daß bei jeder Belastung die Stöße gleichmäßig gut vom Fahrgastraum ferngehalten werden. Die Sitze und sogar die Rücksitze sind sehr gepolstert. Der Abstand zwischen den Sitzbänken ist weit ausreichend, um eine große Beinlänge zu bieten.


Der spitzte (Rot-)Stift stand Pate, als die U-Bahn-Wagen aus der Taufe gehoben worden sind. Bei allem Sinnen nach Komfort sollte und mußte an ihnen gespart werden, wo immer es ging.

Die Wagen brauchen keine Abstellhallen, denn sie sind so gebaut, daß sie im Freien bleiben können. Der Rost soll den Wagen auch nichts anhaben können, wenn sie einige Millionen Kilometer laufen und einige Jahrzehnte alt werden.


Alles ist bereits darauf vorbereitet, die Wagen fernzusteuern. Ein Computer läßt sich jederzeit einbauen. Er bekommt ein Tagesvoraussicht der Zentralen den Auftrag, den Wagen in Fahrt zu setzen und so abzubremsen, daß am nächsten Bahnsteig genau gehalten wird. Die Technik bleibt dem Fahrer und jedoch mehr oder weniger verborgen. Einige Zahlen sollen jedoch beleuchten, was alles in der U-Bahn steckt: allein 25 km elektrische Leitungen und mehr als 10.000 Klemmsteine in jedem Doppelwagen, der 11 Tornen installierte elektrische Ausrüstung mit sich führt.

Ein lustbringendes und zuverlässiges Verkehrsmittel ist die U-Bahn. Sie kann pro Stunde und Richtung bis zu 38.000 Menschen ans Ziel bringen.
Ein Netz von U-Bahnen und S-Bahnen

Drei Stammstrecken sind für die Stadt geplant – An ihnen liegen 61 Prozent der Einwohner und Arbeitsplätze.

Die Stadt darf nicht im Verkehr ersticken. Daher erhalten öffentliche Verkehrsmittel beim Planen und Bauen den Vorrang.


Autobahn
Bundesstraßen
U-Bahn-Strecken
S-Bahn-Strecken
Ein Netz von U-Bahnen und S-Bahnen

Die Stadt Nürnberg liegt an der Schnellfahrstrecke zwischen München und Nürnberg. Die U-Bahn-Linien sind für die Stadt notwendig, um die überladene Nahverkehrslinien zu entlasten. Die U-Bahn-Linien 1, 2, 3 und 4 verbinden die wichtigsten Einwohnerzentren miteinander.


Die APON sah das Hauptgewicht ihrer Tätigkeit zunächst bei der Planung des Nahverkehrsnetzes. Sie geht jetzt aber daran, Modelle für eine Tarifgemeinschaft, eine Verkehrsgemeinschaft oder für einen Verkehrsverbund (als höchste Form der Zusammenarbeit mehrere Verkehrsunternehmen) zu entwickeln. Das Ziel aller Bestrebungen bleibt die Fahrleistungen eine gute Fahrt zu angemessenen Preisen zu bieten.

142 Jahre öffentlicher Personen-Nahverkehr in Nürnberg


1857 Der Adler*: Die Lokomotive der ersten Eisenbahn, hat ausgeschieden.

1869 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 assert die Forster Straße ihren Betrieb auf.

7. 5. 1886 Die erste östliche elektrische Straßenbahn fährt auf der Strecke vom Maxfeld über den „Centralbahnhof“ (jetzigen Hauptbahnhof), die Königstraße und danach auf der Trasse der früheren Pferdebahn bis nach Fürth.

1899 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.

1921 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 Unterpfahlstraßenbahn auf der klassischen Strecke Nürnberg–Fürth.


1936/37 Als Vorläufer einer geplanten unterirdischen Straßenbahn entsteht eine Hochstraße-Tunnel, in der, die damaligen Straßenbahn in der Fürther Straße ihren Betrieb auf.

1959 Die Verkehrs-Aktiengesellschaft der Stadt Nürnberg, eine Eigengesellschaft, übernimmt den Betrieb der städtischen Straßenbahn.

1963 Der Stadtrat beschließt nach einem Verkehrsgutachten von Professor Lampert, eine Unterpfahl-Straßenbahn zu bauen.

1. 7. 1964 Die Tassilierräumungselemente zu Stadt- bahn werden für eine Wagenbreite von 2,65 Metern festgelegt.

24. 11. 1965 Der Stadtplan entscheidet, eine klassische Untergrundbahn zu bauen; er verzichtet auf Übergangslösungen von der Unterpfahl-Straßenbahn zur Untergrundbahn.

13. 7. 1966 Der Stadtrat beschließt, die U-Bahn- Vorläufer auf den Stadtplan von München und Dr. Andreas Urschlichter lösen den ersten Ramschlag an der Bauern- feindstraße aus.


19. 7. 1968 Der Stadtrat beschließt nach einem Verkehrsuntersuchung von Professor Lampert, eine Unterpfahl-Straßenbahn zu bauen.

18. 9. 1971
Die Bergleute feiern den „Durchschlag“ durch den Hasenberg, als sie 480 m im Tunnel ausgebucht haben.
16./17. 10. 1971
22.000 Nürnberger erleben am „Tag der offenen Tür“ eine Probefahrt mit ihrer U-Bahn zwischen den Bahnhöfen Scharferreiterring und Neuschnellbrunn.
6. 12. 1971
Die Bauarbeiten für den U-Bahnfelder und Bastubahn Frankensteinstraße beginnen im Wohn- und Industriegebiet der Stadtsüdwesteck.
1. 3. 1972
22. 8. 1973
Startschuss für den Bau des Abschnitts vom U-Bahnplatz zum Hauptbahnhof. Die unterirdische Strecke mit zwei Tunnelröhren wird in bergmännischer Bauweise aufgefahren.
25. 3. 1974
2. 4. 1974
Auftritt für die Arbeiten im Stadtzentrum selbst: im Stadtgraben beim Königstor ist der Bau der Strecke vom Hauptbahnhof zur Lorenzkirche, auf der zwei Tunnelröhren in Schlitzzufahrweise vorgesehen werden.
16. 8. 1974
26. 5. 1975
In der Altstadt beginnen die Bauarbeiten für die Bahnhöfe Lorenzkirche und Weißer Turm. Gleichzeitig wird der Untergrund für die künftige Tunnelstrecke verfestigt und das Grundwasser abgesenkt.
23. 9. 1975
26. 3. 1976
Die Tunnelröhre für das Gleis 2 im Bahnhof Lorenzkirche ist fertig und wird zum Tunnel unter der Königstraße durchgeschlagen.
29. 3. 1976
Die Tunnelröhre für das Gleis 2 kommt am Bahnhof Weißer Turm an.
10. 4. 1976
Die Männer vom Bau geben der Bevölkerung bei einem „Tage der offenen Tür“ einen Vorgeschmack auf die U-Bahn. In drei Stunden besichtigen 15 000 Nürnberger die schwierige Bauarbeiten am Weissen Turm, der bereits auf Steinen steht, und die Tunnelröhre Lorenzkirche.
14. 4. 1976
Die 4500 Tonnen schwere Last des Weißen Turms ist auf den U-Bahn-Tunnel umgesetzt.
26. 4. 1976
Am Weißer Turm beginnt der Schildvortrieb der Tunnelstrecke von Gleis 1 auf Richtung Lorenzkirche.
21. 7. 1976
4. 8. 1976
Der Bau der U-Bahn beschert auch den Autoverkehr einen schnellen Weg nach Südburg: die sogenannte Ersatzstraße im Bette des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals ist fertig. Sie liegt auch den Durchgangsverkehr aus der Förther Straße um, die sich zwischen Pfranner und Obere Kanalstraße in eine Baustelle für die U-Bahn verwandelt kann.
10. 8. 1976
Beginn der Bauarbeiten im Abschnitt zwischen Pfranner und Obere Kanalstraße (U 1) und zwischen Pfranner und Rothenfeldweg (U 2-Süd).
12. 10. 1976
30. 11. 1976
Nach einjährigen Bauzeiten für die Tunnelröhren zwischen Weißer Turm und Schildvortrieb kann die nördliche Fahrbahn der Ludwigstraße wieder für den Verkehr freigegeben werden.
17. 12. 1976
Der Nordkuppel am Bahnhof Aufseifersplatz wird geöffnet. Damit erhalten die neue Fußgängerzone einen direkten Eingang zu den Bahnsteigen.
5. 5. 1977
Der Pontikus, die 2600 Tonnen schwere Fassade des Hauptbahnhofs, ist auf die Decke der U-Bahnstation umgelagert.
13. 6. 1977
Der Bahnhof Pfranner, dem Knotenpunkt von U 1, U 2 und U 3, beginnen die Bauarbeiten.
Am Bau der Strecke Aufseßplatz – Weißter Turm waren beteiligt:

Tunnelstrecke Aufseßplatz – Hauptbahnhof (bergmännische Bauweise)
Tunnelstrecke Hauptbahnhof – Lorenzkirche (bergmännische Bauweise)
Tunnelstrecke Lorenzkirche – Weißter Turm (bergmännische Bauweise)
Arbeitsgemeinschaft

HOCHTIEF
Aktiengesellschaft für Hoch- und Tiefbauten
Zweigniederlassung Nürnberg

ALFRED KUNZ GMBH & CO
München
Hoch- und Tiefbauunternehmung

U-Bahnhof Hauptbahnhof
U-Bahnhof Lorenzkirche (bergmännische Bauweise)

Beton- und Monierbau A-G
Niederlassung Nürnberg

U-Bahnhof Lorenzkirche (offene Bauweise)
Tunnelstrecke Lorenzkirche – Weißter Turm (offene Bauweise)
Arbeitsgemeinschaft

STRABAG BAU-AG
Ingenieurbau
Zweigniederlassung Nürnberg

PHILIPP HOLZMANN
Aktiengesellschaft
Zweigniederlassung Nürnberg

U-Bahnhof Weißter Turm
Tunnelstrecke Weißter Turm – Spittlerorgraben
Arbeitsgemeinschaft

BILFINGER & BERGER
Bauaktiengesellschaft
Zweigniederlassung Nürnberg

PHILIPP HOLZMANN
Aktiengesellschaft
Zweigniederlassung Nürnberg

WOLFF - MÜLLER
Bauunternehmung
Zweigniederlassung Nürnberg

Fotos: St. Bildstelle der Stadt Nürnberg, Hans Kammer, Ernst Otto

Druck: Graphische Betriebe F. Willey GmbH, 8500 Nürnberg, Winklerstraße 11

Erscheinungsdatum: Januar 1978