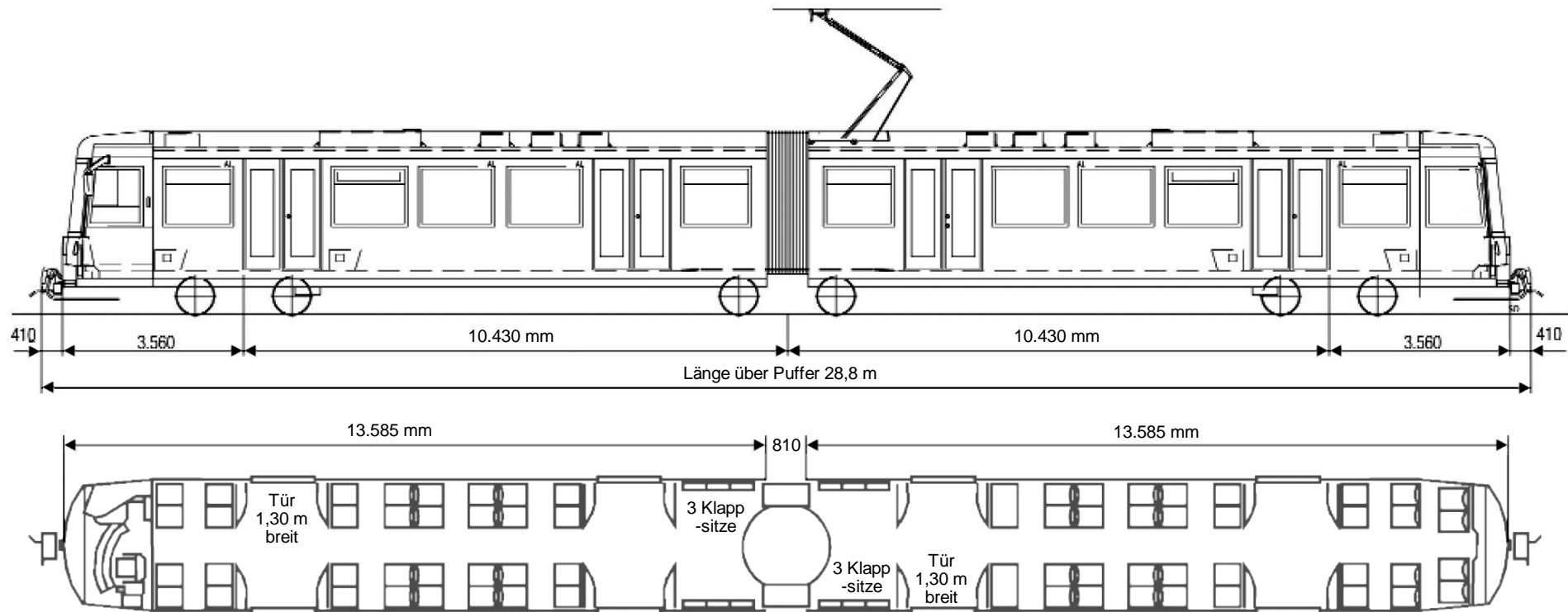








Der Stadtbahnwagen für Nürnberg und Fürth



Das von Jörg Schäfer skizzierte Fahrzeug basiert auf dem Stadtbahnwagen B (kurz: B-Wagen), von dem zwischen 1973 und 1999 insgesamt 470 Stück für verschiedene Stadtbahn-Netze in Nordrhein-Westfalen gebaut wurden. Entwickelt wurde das Fahrzeug von der Düsseldorfer Waggonfabrik DUEWAG. Wie die meisten B-Wagen sollen die virtuellen Nürnberger Stadtbahnwagen 2,65 Meter breit und 28 Meter lange zweiteilige Fahrzeuge auf drei Drehgestellen mit insgesamt sechs Achsen sein. (Ein 10 Meter langes Mittelteil kann eingefügt werden, wodurch der B-Wagen 38 Meter lang wird und 32 Sitzplätze mehr bietet.)

Optisch gefallen Jörg Schäfer die Frankfurter Stadtbahnwagen besser, von denen ebenfalls die Firma DUEWAG in Anlehnung an die B-Wagen von 1976 bis 1998 insgesamt 163 Stück baute. Ein Vorteil ist die Fußbodenhöhe von 87 cm (im Gegensatz z.B. zum Stuttgarter DT8 mit 100 cm), der nur 80 cm hohe Bahnsteige für stufenloses Einsteigen erfordert. Oberirdische Stationen können dadurch gefälliger in das Stadtbild eingefügt werden. (Für die Fotomontagen wird der Frankfurter Fahrzeugtyp „U4“ verwendet.)

Der virtuelle Stadtbahnwagen im Vergleich mit anderen Fahrzeugen

Kriterium	Erste U-Bahn Nürnberg	Neueste U-Bahn Nürnberg	Stadtbahn Stuttgart	Stadtbahn Frankfurt	Virtuelle Stadtbahn Nürnberg mit 1 oder 2 Fahrerkabinen (a)	
Name Bezeichnung und Abbildung	DT 1 	DT 3 	DT 8 	U4 	N1 	N2 
Länge Türen je Seite Sitz-/ Stehplätze Plätze gesamt	37,15 m 6 Türen 98 + 192 290	38,36 m 6 Türen 82 + 240 322	38,8 m 4 Türen 108 + 141 249	25,84 m 4 Türen 48 (a) + 136 184	28,8 m 4 Türen 68 (a) + 148 216	28,8 m 4 Türen 64 (a) + 145 209
Mehrfachtraktion Zuglänge Bahnsteiglänge	2 x DT 1 74,3 m > 78 m	2 x DT 3 76,7 m > 80 m	2 x DT 8 77,6 m > 80 m	3 x U4 77,5 m > 80 m	3 x VS 1K 86,4 m > 90 m	3 x VS 2K 86,4 m > 90 m
Plätze im Zug Türen je Seite Plätze pro Tür Vergleich (c)	580 (100%) 12 Türen 48,3 (100%) 100 %	644 (111%) 12 Türen 53,7 (111%) 111,2 %	498 (85,9%) 8 Türen 62,3 (129%) 128,9 %	552 (95,2%) 12 Türen 46,0 (95,2%) 95,2 %	648 (112%) 12 Türen 54,0 (112%) 108,1 %	627 (108%) 12 Türen 52,3 (108%) 111,2 %
Spitzenlast bei 3□-Min-Takt Vergleich	18 x 580 = 10.440 P/h 100%	18 x 644 = 11.592 P/h 111%	18 x 498 = 8.964 P/h 85,9%	18 x 552 = 9.936 P/h 95,2%	18 x 648 = 11.664 P/h 112%	18 x 627 = 11.286 P/h 108%

(a) Bei zwei Drittel der Stadtbahnwagen genügt eine Fahrerkabine, da viele Linien ganztägig Doppeltraktion erfordern. Zwei Triebwagen werden dann mit den kabinenlosen Wagenenden zusammen gekuppelt. An beiden Enden des Zuges gibt es dann weiterhin Fahrerkabinen, sodass an jeder Weichenverbindung ein Fahrtrichtungswechsel möglich ist. Auf Linien, die an beiden Endstationen Wendeschleifen haben, können Stadtbahnwagen mit nur einer Fahrerkabine auch solo fahren.

(b) Die Fahrzeuge haben zusätzlich 12 Klappsitze, deren Benutzung aber die Zahl der Stehplätze rechnerisch um 21 reduziert.

(c) Je mehr Plätze pro Tür ein Zug hat, desto langsamer können die Fahrgäste ein- und aussteigen. Die Aufenthaltszeit an den Haltestellen wird davon maßgeblich beeinflusst.