

Das tragische süddeutsche Städtedreieck Nürnberg - München - Stuttgart

Die süddeutschen Großstädte Nürnberg, München und Stuttgart liegen jeweils etwa 200 km voneinander entfernt. Während München (mit Pasing, das 1938 eingemeindet wurde) 1,35 Millionen Einwohner hat, sind es in Stuttgart (mit Bad Cannstatt, das 1905 eingemeindet wurde) und Nürnberg (mit Fürth, dessen Eingemeindung 1922 nach einer Volksabstimmung nicht vollzogen wurde) jeweils etwa 600.000 Einwohner.

Eigentlich müsste die fränkische Hauptstadt Nürnberg also zur württembergischen Hauptstadt Stuttgart schauen, wenn man Partner und Vorbilder sucht. Seit Nürnbergs unfreiwilligem „Verkauf“ an Bayern im Jahr 1806 gehen aber fast alle Blicke nach München: Zum Teil aus logischen Gründen, weil natürlich in der Landeshauptstadt die politischen Entscheidungen fallen. Zum Teil aber auch „nur“ aus Neid und Minderwertigkeitskomplexen.



Bis in die 1960er Jahre beschafften viele Straßenbahnbetriebe noch speziell für sie entwickelte Fahrzeuge. Die VAG Nürnberg kaufte von 1961 bis 1966 beim Herstellerkonsortium DUEWAG / MAN 56 Großraumzüge aus 6-achsigen Triebwagen und 4-achsigen Beiwagen, die zusammen 70 Sitz- und 170 Stehplätze hatten.

1962 gab es eine erfreuliche Ausnahme, als der Nürnberger Stadtrat den Stuttgarter Verkehrswissenschaftler Professor Walter Lambert mit einem Gutachten über die Zukunft des Nürnberger Nahverkehrs beauftragte. Prof.Lambert empfahl das gleiche, was er schon zwei Jahre früher in Stuttgart vorgeschlagen hatte: Die Modernisierung der Straßenbahn, wobei die Gleise in der Innenstadt größtenteils in den Untergrund verlegt werden sollten. Eine spätere Umstellung auf „echten“ U-Bahn-Betrieb sollte dabei vorgesehen werden. Im April 1963 segneten die Nürnberger Stadträte dieses Konzept ab.

Am 24.11.1965 änderte das Stadtparlament dann aber seine Meinung. Hauptgrund war, dass kurz vorher die Landeshauptstadt München beschlossen hatte, ohne den „Umweg“ einer Unterpflaster-Straßenbahn sofort eine klassische U-Bahn zu bauen. Der Freistaat Bayern stellte dafür sehr hohe Zuschüsse in Aussicht und war gezwungen, diese auch Nürnberg anzubieten. Und „München's kleine Schwester“ Nürnberg griff sofort nach dem Strohalm. Die Bedenken zahlreicher Fachleute wurden mit oberflächlichen Argumenten weggewischt, z.B. wäre eine nachträgliche Umrüstung der Straßenbahntunnel für den U-Bahn-Betrieb angeblich aufwändig und kostspielig gewesen. Dabei hatte Prof.Lambert ausdrücklich empfohlen, das vorzubereiten!



Die größte Stückzahl in München erreichten die M-Wagen-Züge. Von 1952 bis 1965 wurden 286 dreiachsige Triebwagen und 246 dreiachsige Beiwagen beschafft. Bei großer Nachfrage wurden sie als Dreiwagenzüge (aus 2 Trieb- und 1 Beiwagen) mit 81 Sitz- und 234 Stehplätze eingesetzt.

Die negativen Folgen bekamen die Nürnberger schon 1968 zu spüren, als das erste U-Bahn-Teilstück in der Trabantenstadt Langwasser eröffnet wurde: Zu allen wichtigen Zielen musste man umsteigen, was bei der ursprünglich vorgesehenen Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 über die Bauernfeindstr. hinaus nicht nötig gewesen wäre! Erst zehn Jahre später erreichte die U-Bahn einen spürbaren verkehrlichen Nutzen, als sie zu den Stationen Hauptbahnhof, Lorenzkirche und Weißer Turm verlängert wurde.



Da es in Stuttgart viele Steigungen und enge Kurven gibt, mussten die Straßenbahnen dort besonders leistungsstark und kurvengängig sein. Die Maschinenfabrik Esslingen entwickelte dafür den vierachsigen Kurzgelenktriebswagen GT 4, der 350 mal an die Schwabenmetropole verkauft wurde. Die Triebwagen fuhren meistens in Doppeltraktion und boten dabei 90 Sitz- und 210 Stehplätze.

In Stuttgart, wo man beim Konzept der U-Straßenbahn blieb, hatten es die Fahrgäste besser: Einzelne kleinere Tunnelabschnitte konnten bereits im Vorlaufbetrieb genutzt und mit oberirdischen Abschnitten kombiniert werden, die so weit wie möglich vom KFZ-Verkehr getrennte Bahnkörper aufwiesen. Dadurch boten viele Straßenbahnlinien schon Mitte der 1970er Jahre eine bessere Beförderungsqualität durch ungestörte, rasche und bequeme Fahrt. 1976 beschloss der Stuttgarter Stadtrat, das Angebot zur Stadtbahn weiterzuentwickeln. Die Leistungsfähigkeit dieses Systems liegt zwischen der Straßenbahn und der U-Bahn und entspricht dem Verkehrsaufkommen von Halbmillionenstädten. In den folgenden Jahren entstand ein Netz aus drei stark befahrenen Hauptachsen, die sich in der Innenstadt am Hauptbahnhof und am Charlottenplatz kreuzen.

Die wesentlichen Merkmale des Stuttgarter Stadtbahnkonzepts sind:

- Eigener Bahnkörper mit möglichst wenig höhengleichen Kreuzungen mit dem Straßenverkehr; Führung der Gleistrassen im Tunnel, wo dies aus topographischen, verkehrlichen und städtebaulichen Gründen unvermeidbar ist.
- Neben den Stadtbahnfahrzeugen auf Normalspur mit 2,65 m Breite konnten für eine Übergangszeit auch die vorhandenen, 2,20 m breiten Straßenbahnwagen auf Meterspur eingesetzt werden können. Die Fahrstromversorgung über Dachstromabnehmer und Oberleitung sowie 3-Schienen-Gleise, die so befahren werden, dass beide Systeme eine gemeinsame äußere Begrenzung des Lichtraumprofils haben, waren dafür die entscheidenden Voraussetzungen.
- Die Abmessungen der langlebigen Ingenieurbauten wurden so gewählt, dass längerfristig auch ein Betrieb mit bis zu 2,90 m breiten Fahrzeugen möglich ist.

Leider aber eifert Nürnberg immer noch dem falschen Vorbild München nach. Obwohl man an den derzeit geplanten U-Bahn-Strecken deutlich sieht, dass die Nachfrage nicht reicht: Nach Zirndorf werden zum Beispiel nur rund 6.000 Fahrgäste täglich prognostiziert – die Leistungsfähigkeit der U-Bahn liegt aber bei bis zu 100.000 Personen pro Tag!

Schon seit 1976 erfuhr der Autor dieser Zeilen auf der Nürnberger Straßenbahnlinie 8 die negativen Folgen der U-Bahn-Fehlentscheidung: Obwohl es im Bereich des Trafowerks einen sehr gut geeigneten Platz für eine Stadtbahnrampe gibt, muss die vom Südfriedhof kommende Straßenbahnlinie 8 oberirdisch zur Frankenstraße fahren. Dort steigen fast alle Fahrgäste aus und laufen über mehrere Treppen zur U-Bahn, die wesentlich schneller in die Innenstadt fährt. Um die Kapazitäten an diesen Nachfrageschwung anzupassen, endet die U-Bahn-Linie 11 eine Station weiter südlich am Hasenbuck. In einem Stadtbahnkonzept hätte man die U 11 und die „8er Straßaboh“ zu einer direkte Verbindung vom Südfriedhof in die Innenstadt zusammen gefasst, wodurch man erfahrungsgemäß bis zu 50% mehr Fahrgäste gewinnt. Zudem hätte es keinen Bedarf für die Parallelfahrt der Buslinie 67 bis zur Frankenstraße gegeben, denn deren Fahrgäste könnten schon am Finkenbrunn in die Stadtbahnlinie 8 umsteigen.

Zum Glück der U-Bahn-Planer und zum Pech der U-Bahn-Gegner ist aber den vielen Nürnberger Bürgern, die unter dem falschen System leiden, dieses gar nicht bewusst. Denn wären alle Nordstädler, Schafhofer, Luitpoldhainer, Südfriedhöfler, HERSPERSDORFER, EIBACHER, STEINER usw. rechtzeitig auf die Barrikaden gegangen gäbe es heute sicher schon ein weit verzweigtes Stadtbahnnetz in Nürnberg und Fürth. Und mit ihm einen wesentlich größeren ÖPNV-Anteil an allen Wegen, weniger PKW-Verkehr, weniger Lärm und weniger Umweltbeeinträchtigungen.