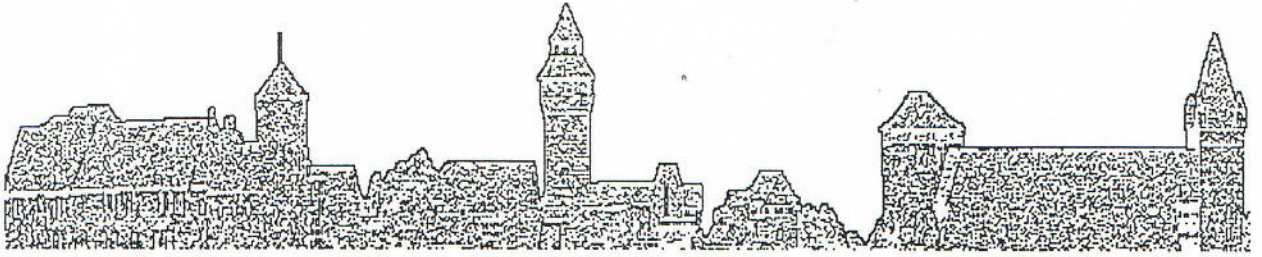


# Exkursionsbericht



## Stadt Nürnberg

Wohnungsbau-Gesellschaft  
der Stadt Nürnberg mbH



## DB Museum

im Verkehrsmuseum Nürnberg

Deutsche Bahn AG



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Exkursion des Lehr- und Forschungsgebietes  
Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme - Nahverkehr in Europa-  
Bergische Universität Gesamthochschule Wuppertal  
vom 19. - 22. Januar 1997



## Inhaltsverzeichnis

<u>NÜRNBERGER VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT (VAG)</u>	<u>4</u>
VERKEHRSENTWICKLUNG IN NÜRNBERG	4
DAS ÖPNV-NETZ IN NÜRNBERG	7
ZENTRALE LEITSTELLE	8
BESICHTIGUNG DER VERKEHRSEINRICHTUNGEN	9
<u>WOHNUNGSBAUGESELLSCHAFT DER STADT NÜRNBERG (WBG)</u>	<u>10</u>
ENTWICKLUNG VON NÜRNBERG-LANGWASSER	10
RUNDGANG DURCH LANGWASSER	12
<u>VERKEHRSMUSEUM</u>	<u>13</u>
<u>STADTRUNDGANG</u>	<u>14</u>
<u>VERKEHRSVERBUND GROBRAUM NÜRNBERG GMBH (VGN)</u>	<u>14</u>
<u>FAHRT MIT DEM PENDOLINO</u>	<u>17</u>

<b>Impressum</b>	Exkursionsbericht der Exkursion des Lehr- und Forschungsgebietes Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme - Nahverkehr in Europa - vom 19. - 22. Januar 1997 nach Nürnberg
Verfasser	Oliver Kopp
Layout	Birgit Praum
Fotos	Sabine Martsch, Kirsten Lenz, Andreas Wolf,
Herausgeber	BUGH-Wuppertal Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme -Nahverkehr in Europa Pauluskirchstr. 7, 42285 Wuppertal



## Wir waren alle mit

Fabian Böttcher	Regina Mahlo
Kristine Brosch	Patrick Mandt
Volker Deutsch	Sabine Martsch
Iris Hans	Dirk Orth
Ludger Hasse	Michael Perschke
Christoph Hellwig	Janne Rottmann
Dirk Joris	Marc Steinmetz
Holger Keßler	Klaus Teske
Oliver Kopp	Martin Wieck
Kirstin Lenz	Andreas Wolf

## begleitet durch

Univ.-Prof. Dr. Carmen Hass-Klau  
Dipl.-Ing. Ulrich Csernak  
Dipl.-Ing Mathias Marschall

## Referenten

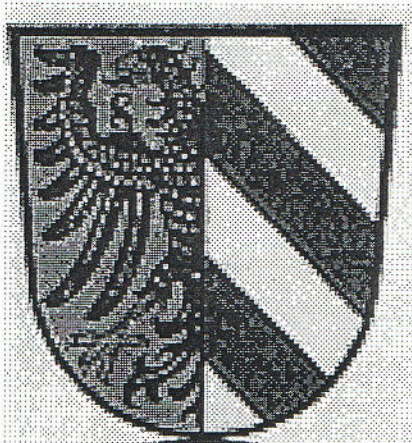
Herr Dr.-Ing. Drangmeister, *Stadt Nürnberg, Amt für Verkehrsplanung*

Herr Dipl.-Ing. Legath, *Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG)*

Herr Barth, *Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Nürnberg mbH*

Herr Dr.-Ing. W. Weißkopf, *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)*





# NÜRNBERG

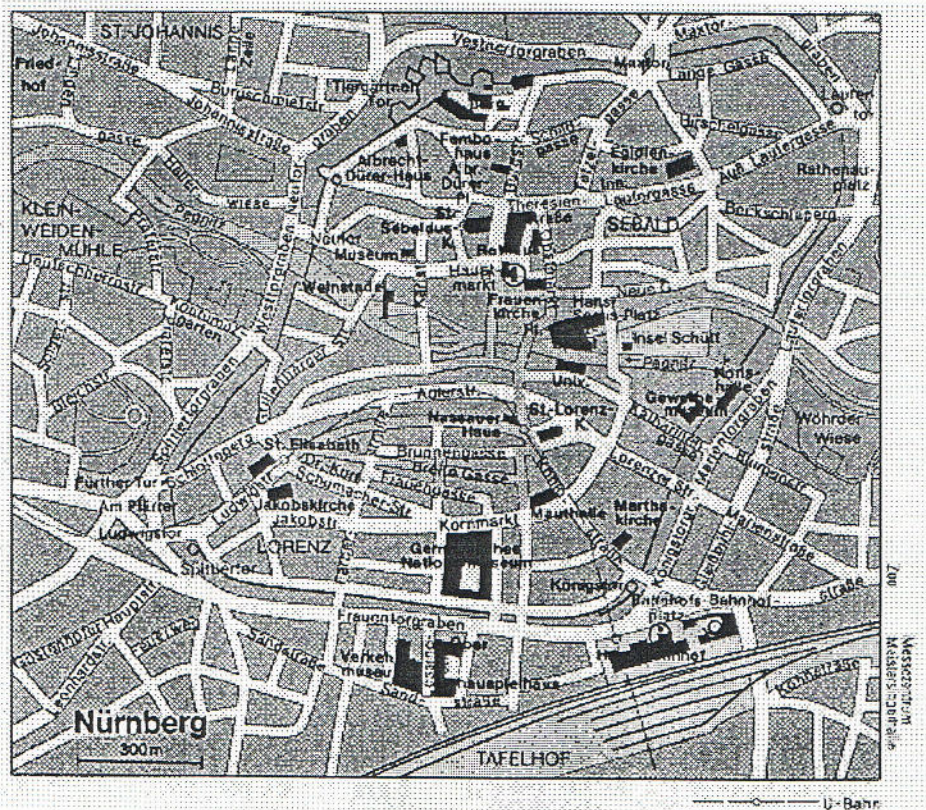
19. - 22. Januar 1997

Mit fünfminütiger Verspätung verließen wir Sonntagmorgen Wuppertal Hbf. mit dem EC 27, sammelten noch einige Exkursionsteilnehmer in Solingen und Köln ein und los ging es.

Nach 5 Stunden Zugfahrt erreichten wir, mit ebenfalls fünfminütiger Verspätung, unser Ziel Nürnberg. Von dort steuerten wir zu Fuß unser Quartier, die Pension Altstadt, an.

Nach der Zimmerverteilung und einer kurzen Verschnaufpause zog es die Mehrzahl der Teilnehmer zur Nürnberger Burg, der Rest ging auf eigene Erkundungstour, vornehmlich um sich einen Eindruck vom Nürnberger ÖPNV zu verschaffen.

Den Abend verbrachten die meisten dann in einem der typisch fränkischen Wirtshäusern.







## Nürnberger Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG)

### *Verkehrsentwicklung in Nürnberg*

Am nächsten Morgen ging es zu Fuß zu den Verkehrsbetrieben, wo Frau Prof. Dr. Hass-Klau zu uns stieß. Es begrüßte uns Herr Dr.-Ing. Drangmeister von der Stadt Nürnberg und unterrichtete uns über die Verkehrsentwicklung in Nürnberg.

Zunächst vermittelte er uns einen Überblick über die wirtschaftlichen Strukturen der Stadt. Nürnberg ist ein Zentrum der Elektroindustrie, unter anderem wird hier der ICE entwickelt und produziert. Die Bedeutung des Standortes ist jedoch seit der Wende, wegen der Nähe zu den östlichen Staaten, gesunken. In Hinblick auf die geringen Arbeitskosten verlagern viele in Nürnberg ansässigen Firmen ihre Produktion verstärkt nach Tschechien.

Die Arbeitslosigkeit ist bis heute auf 12 % gestiegen. Dies war mit ein Grund, weshalb die politische Mehrheit bei der letzten Kommunalwahl von „Rot“ auf „Schwarz“ wechselte. Nürnberg war bis dahin eine SPD-Hochburg und die CSU seit dem Ende des zweiten Weltkrieges in der Opposition. Damit änderten sich auch die Inhalte der Verkehrspolitik stark. Vor der Wahl hatte der Ausbau des ÖPNV in Nürnberg absoluten Vorrang. Heute spricht die CSU nur noch von einem Ausbau der „akzeptierten Verkehrsmittel“. Dazu gehören neben dem MIV auch U- und S-Bahn, wobei jedoch die umfangreichen Ausbaupläne für die Straßenbahn weitgehend zurückgefahren wurden.

In der Folge ist das Verkehrsplanungsamt umstrukturiert worden, welches dem Wirtschaftsreferenten direkt unterstellt ist und sich in die Abteilungen Generalverkehrsplanung, Straßenplanung und Verkehrstechnik aufteilt.

### **Verkehrsmittelwahl in Nürnberg und Prognosen:**

	1989	Trend	Leitbild Verkehr *
Fußgänger	25 %	24 %	25 %
Fahrrad	12 %	12 %	15 %
ÖPNV	19 %	17 %	30 %
MIV	44 %	47 %	30 %

\* beschlossenes Programm des Ausschusses für Verkehrswesen 1991 (vor der Wahl!)

**Entwicklung der beförderten Fahrgäste des ÖPNV in Millionen:**

1988	102
1992	119
1995	131

**Verkehrsentwicklung bei den Einpendlern:**

1980	370.000
1985	440.000
1990	530.000
1995	530.000

Die Schadstoffwerte in der Stadt sind seit einigen Jahren stark rückläufig.

Aufgrund eines Wahlversprechens der CSU sind mehrere Verbindungsstraßen zwischen den einzelnen Vierteln im Stadtzentrum wieder geöffnet worden. Dabei handelt es sich durchweg um Straßen, deren Öffnung keinen wesentlichen Anstieg des Verkehrs im Stadtzentrum erwarten läßt und die somit das Konzept der Verkehrsberuhigung nicht in Frage stellen. Jedoch sind diese Öffnungen ausreichend gewesen, um dies medienwirksam, durch einen „pollerentfernenden“ Oberbürgermeister, der Öffentlichkeit darzustellen zu können. Somit konnte dieser eines seiner Wahlversprechen erfüllen, ohne daß es den städtischen Verkehrsplanern weh getan hat.

Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung betrugen 1981 600.000 DM und stiegen bis 1994 auf über 6 Millionen. Eine Stunde Parken kostete 1994 in der Innenstadt 5 DM, in Parkhäusern 3 bis 5 DM. Die hohen Parkgebühren sind von der CSU auf 3 DM gesenkt worden.

Vor der Wahl mußten in der Innenstadt bei der Erstellung von Neubauten bis zu 90 % der nachzuweisenden Stellplätze abgelöst werden. Dies erwies sich nach Meinung der CSU als das wesentlichste Investitionshemmnis. Daher hat man die abzulösenden Stellplatzquoten gesenkt. Heute sind folgende Quoten zu erfüllen: Zone A: 70 %, Zone B: 50 % und Zone C: 30 %.

Die Klassifizierung der Zonen orientiert sich im wesentlichen an der Innenstadt und den ÖPNV-Achsen (U- und S-Bahn).





Das Anwohnerparken wird zurückgefahren. In vorhandenen Zonen sind 50 % der Stellplätze den Anwohnern vorbehalten, in neuen Zonen sollen es nur noch 30 % sein.

Bei einer Verkehrsberuhigungsmaßnahme im Stadtteil Zerzabelshof unterbrach man aufgrund des Baus neuer Straßen eine vorhandene Straße. Dies führte zwar zu einer Reduzierung des Verkehrs innerhalb des Wohngebietes von bis zu 12.000 Pkw am Tag, sowie der Beschleunigung des Busverkehrs. Allerdings hob man diese Sperrung nach Änderung der politischen Konstellation und auf Drängen des Einzelhandels wieder auf.



### **Das ÖPNV-Netz in Nürnberg**

Im Anschluß an den Vortrag von Dr.-Ing. Drangmeister vom Amt für Verkehrsplanung stellte uns Herr Dipl.-Ing. Legath von der Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG), Abteilung Verkehrstechnik und -steuerung, das ÖPNV-Netz Nürnbergs vor.

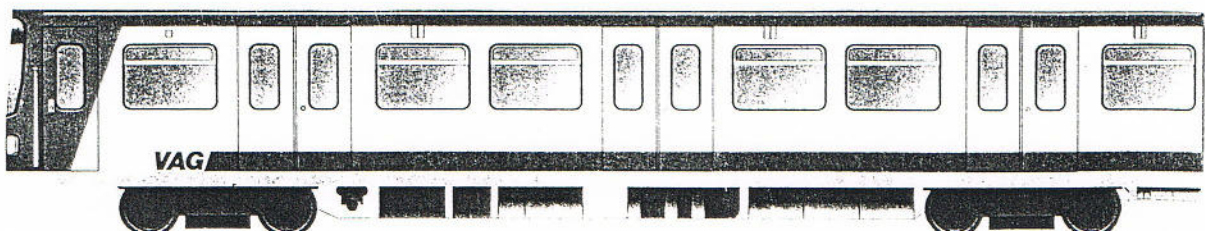
Zunächst erläuterte er uns, daß zur Zeit in den Städtischen Werken Nürnberg (StWN), wozu auch die VAG gehört, eine Umstrukturierung der Verwaltungsstrukturen stattfindet. Dabei ist eine Reduzierung der Mitarbeiterzahl von 5.100 auf 4.500 bis zum Jahr 1999 vorgesehen.

Nürnberg hatte schon immer ein Straßenbahnnetz mit kurzen Strecken in die Außenbezirke. Kurze Linien und ein sehr geringer Anteil an eigenen Bahnkörpern stellen für die Straßenbahn in Nürnberg weitaus ungünstigere Betriebsbedingungen dar, als in vergleichbaren Städten. Wegen der veränderten politischen Lage wird die Straßenbahn voraussichtlich nicht mehr weiter ausgebaut, es ist im Gegenteil an eine Reduzierung des Straßenbahnnetzes gedacht.

Die U-Bahn hingegen wird in Fürth verlängert; außerdem erhält der Flughafen Nürnberg einen Anschluß durch eine eingleisige Strecke. Demnächst soll der Bau einer dritten U-Bahnlinie begonnen werden, die unter anderem eine Straßenbahnstrecke ersetzen soll.

Es wurden die Störungen durch den MIV angesprochen, welche zu einer verlängerten Fahrzeit führen und sich nachteilig auf die Anschlußgewährleistung auswirken. Die Behinderungen durch Unfälle und Falschparker haben in den letzten Jahren aufgrund der durchgeführten Beschleunigungsmaßnahmen kontinuierlich abgenommen. Dabei riet uns Herr Legath: „Nicht zu stur bleiben, Signale erkennen, Sensibilität entwickeln und immer verhandlungsbereit sein“. Ansonsten würde man sich mit kleinen „Patzern“ ganze Planungen kaputt machen und oftmals nur das Gegenteil erreichen.

In den letzten Jahren sind etwa 150 kleinere Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV realisiert worden. Zum Beispiel wurden Gleiskörper der Straßenbahn abmarkiert oder eigene Bahnkörper geschaffen, Lichtzeichenanlagen auf Vorrangschaltung für Busse und Bahnen umgerüstet sowie Busbuchten mit einfachen Maßnahmen zurückgebaut.







### **Zentrale Leitstelle**

Nach einem Mittagessen in der Betriebskantine besichtigten wir die zentrale Leitstelle. Von hier aus wird der Einsatz aller U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse koordiniert. Herr Weeger und Herr Sutara, Leiter der Leitstelle, stellten uns die einzelnen Arbeitsplätze vor und erläuterten die Aufgaben ihrer Mitarbeiter.

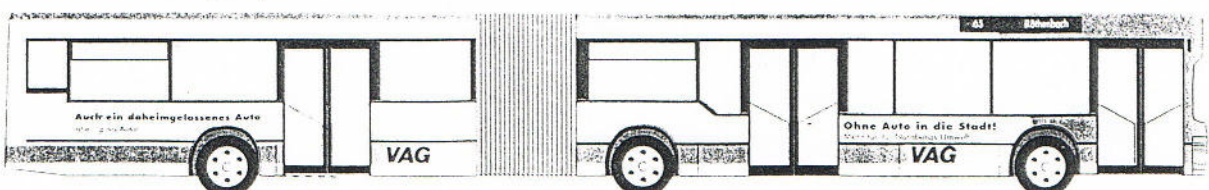
Von der **Schaltwarte** aus wird die Stromversorgung von U- und Straßenbahn, die Funktion der Aufzüge, Rolltreppen und Fahrausweisautomaten überwacht. Die Weichenheizungen der oberirdischen Strecken der U-Bahn und der Straßenbahn bei entsprechenden Witterungsbedingungen werden zudem über Rundsteuerung zentral geschaltet.

Bei der **Einsatzsteuerung der U-Bahn** werden die Sicherheitseinrichtungen und die Fahrvorgänge aller U-Bahnzüge zentral überwacht. Die Weichensteuerung und die Schaltung der Fahrstraßen geschieht im Regelbetrieb vollautomatisch, bei Störungen oder Sonderfahrten wird auch manuell eingegriffen. Zudem ist es möglich, Fahrgäste auf den Bahnsteigen zu informieren und die einzelnen Fahrer über Funk anzusprechen.

Die **Einsatzsteuerung von Straßenbahn und Bus** umfaßt im wesentlichen folgende Aufgaben: Das Sicherstellen von Anschlüssen, Eingriff in den Betriebsablauf, wenn Fahrzeuge stark von ihrem Fahrplan abweichen und die Information der Fahrgäste. Von hier aus kann die Position jedes einzelnen Fahrzeuges nachvollzogen werden. Verspätete und zu frühe Fahrzeuge werden auf den Bildschirmen farblich besonders hervorgehoben. Bei Bedarf spricht der Koordinator die einzelnen Fahrer gezielt an und bemüht sich um Abhilfe bei Störungen.

Die **zentrale Bahnhofüberwachung** kontrolliert alle U-Bahnsteige und einen Teil der Verteilergeschosse. Weiterhin werden von hier aus telefonisch Fahrplanauskünfte erteilt und in den Abendstunden Taxiwünsche der Fahrgäste weitergeleitet. Dazu steht Mitarbeitern eine elektronische Fahrplanauskunft zur Verfügung.

Von allen Arbeitsplätzen aus bestehen Direktleitungen zur Polizei und den Rettungsdiensten, um im Notfall schnell handeln zu können.





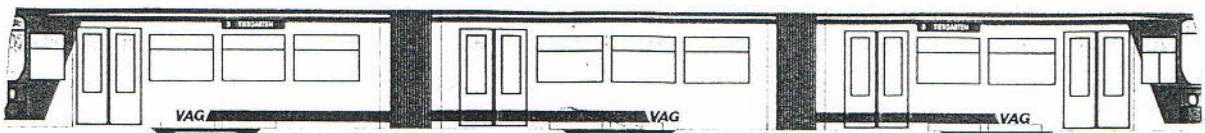


### **Besichtigung der Verkehrseinrichtungen**

Im Anschluß an die Besichtigung der Leitstelle machten wir uns zu Fuß auf, um die Neuerungen im Nürnberger Straßenbahnnetz zu erkunden. Hier wurden uns exemplarisch einige Beschleunigungsmaßnahmen wie Ampelvorrangschaltungen, Zeitinseln zur Sicherung ein- und aussteigender Fahrgäste und die Abmarkierung von Bahnkörpern gezeigt. Auch die dazu notwendige Technik wurde kurz vorgestellt.

Im Anschluß daran besichtigten wir einige U-Bahnhöfe, welche sich durch besondere Gestaltung oder den Einfall von Tageslicht hervorhoben. Am U-Bahnhof Nordostbahnhof stellte sich nach der Inbetriebnahme aus Sicht der Verkehrsbetriebe ein großes Problem heraus. Radfahrer, welche über eine Rampe „herangeschossen“ kommen, nutzen die Unterführung und Zugangsebene zu den Bahnsteigen, um eine Hauptverkehrsstraße zu unterfahren. Aus Sicht der Exkursionsteilnehmer hätte jedoch schon bei der Planung der Anlage an den Radverkehr gedacht werden müssen. Anstelle der Unterführung, welche nachträglich für den Radverkehr durch Verbotsschilder gesperrt wurde, müssen Radfahrer nun einen beträchtlichen Umweg fahren und zudem über eine Ampelanlage die Hauptverkehrsstraße oberirdisch kreuzen. Daß sich nicht alle Radfahrer daran halten, erschien den Teilnehmern gut verständlich. Unsere Beobachtungen zeigten jedoch, daß sich die wenigen Radfahrer an diesem Nachmittag durchaus an das Durchfahrtsverbot hielten.

Zum Schluß besichtigten wir das am Bahnhof Herrnhütte gelegene P+R-Parkhaus. Dieses besitzt zur Zeit 500 Stellplätze und kann um 400 Plätze erweitert werden. Alle Plätze werden über Sensoren elektronisch überwacht, wodurch es möglich ist, die Auslastung des Parkhauses genaustens zu erfassen. Über dieses System werden auch die Hinweistafeln außerhalb und innerhalb des Parkhauses sowie die Einfahrtschranken gesteuert. Die Autofahrer leitet man zielgenau zu den noch freien Parkplätzen. Innerhalb des Parkhauses befindet sich auch einer der wenigen überdachten Fahrradstellplätze im VAG-Bedienungsgebiet. Die Auslastung des läßt zur Zeit noch zu wünschen übrig. Die VAG erwarten jedoch, daß sich diese in wenigen Jahren wesentlich verbessert, so daß auch Parkgebühren erhoben werden können.







Der Abend stand dann wieder zur freien Verfügung, wobei die meisten von uns diesen in einem von Frau Hass-Klau empfohlenen Restaurant verbrachten



## Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Nürnberg (WBG)

### *Entwicklung von Nürnberg-Langwasser*

Der nächste Tag begann mit der U-Bahnfahrt nach Langwasser, um die dort ansässige Wohnungsbaugesellschaft zu besuchen.

Es empfing uns Herr Dieter Barth, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit bei der WBG. Dieser stellte uns zunächst die Abgrenzung des Stadtteiles Langwasser vor, für welches die WBG als Planungsträger die Verantwortung hat.

Der Stadtteil ist innerhalb des ehemaligen Reichsparteitagsgeländes unter anderem auf dem sogenannten Märzfeld entstanden, dem zur Nazizeit im Bau befindlichen Aufmarschplatz für Adolf Hitlers Gefolgschaft.

Im Stadtteil leben heute 30.000 Einwohner, wovon 20 % innerhalb des Stadtteiles arbeiten.

Die ersten Planungen sahen die Ansiedlung von bis zu 60.000 Einwohner vor; das heutige Planungsziel liegt bei etwa 40.000 Einwohner.



Langwasser ist der Stadtteil Nürnbergs mit dem größten Anteil an Grünflächen, es besitzt ein gut ausgebautes Radwegenetz und von hier fuhr die erste U-Bahn Nürnbergs in Richtung Innenstadt.

Es besteht ein Zwangsanschluß an das Fernwärmenetz, jedoch wird die Fernwärme zum überwiegenden Teil weit außerhalb des Wohngebietes produziert, und nur bei sehr großem Bedarf springt zusätzlich ein Heizkraftwerk innerhalb des Stadtteiles ein.

Im Anschluß an diese Ausführungen wurden uns in einem Film die Vorzüge des Wohnens im Stadtteil Langwasser dargestellt.

Der Stadtteil besteht aus vier gleich großen Teilen und ist in das Naherholungsgebiet des Reichswaldes eingebunden. Insgesamt gibt es 10 Nahversorgungszentren und das „Frankenzentrum“. Dieses Stadtteilzentrum hat überregionale Bedeutung und wird auch von vielen Bewohnern des Umlandes besucht.

Das gesamte Gelände konnte in den 60er Jahren für 110 DM/m<sup>2</sup> durch den Planungsträger WBG vom „Freistaat Bayern“ erworben werden. Dieser verpflichtete sich dazu, die Wertschöpfung für infrastrukturelle Maßnahmen zu verwenden. In den letzten Jahrzehnten wurden von der Planungsgesellschaft unter anderem folgende Maßnahmen finanziert bzw. gefördert:

- Anlage von öffentlichen Grünflächen
- Bau eines Hallenfreibades
- Bau eines Sozialzentrums
- Bau einer Gesamtschule
- Bau eines Gemeinschaftshauses

Durch die vier Wohngebiete führen keinerlei Durchgangsstraßen. Besonders hervorgehoben wurde der Bau einer autoarmen Siedlung. In dieser sind die Mieter bei Besitz eines Pkw verpflichtet, einen Stellplatz im Parkhaus anzumieten. Das gesamte Gebiet ist somit fast autofrei (Ausnahmen: Post, Handwerker, Anlieferverkehr, Umzüge, etc.). Da man sich zunächst nicht sicher war, ob dieses Konzept angenommen wird, hat man die Zuwege so großzügig dimensioniert, daß nachträglich Straßen im Wohnquartier angelegt werden können.

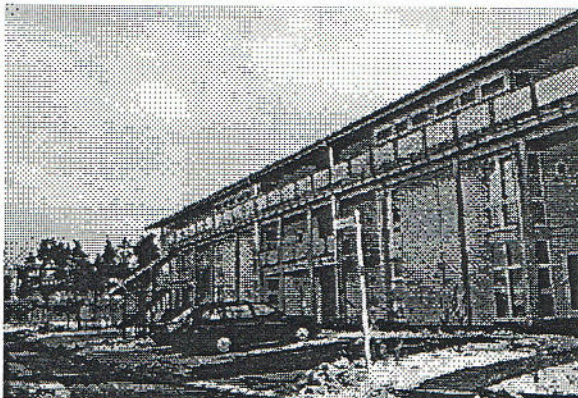




### *Rundgang durch Langwasser*



Im Anschluß an diese Ausführungen machte Herr Barth mit uns einen Rundgang durch den Stadtteil. Zunächst fuhren wir mit dem Aufzug auf das Dach eines Hochhauses, ganz Eifrige liefen auch zu Fuß hoch, von wo wir einen Überblick über den Stadtteil hatten. Besonders betont wurde von Herrn Barth, wie sehr der Stadtteil ins Grün eingebettet ist und daß man dies in den Sommermonaten besonders gut erkennen könne.



Weiter fuhren wir mit der U-Bahn zum Baugebiet P, der autoarmen Siedlung, wo uns nochmals die Grundzüge der Siedlung erläutert wurden. Anschließend gingen wir in ein weiteres Baugebiet, in dem vor einem Jahr, in einem vom Freistaat Bayern geförderten Modellprojekt Mehrfamilienhäuser in Holzbauweise entstanden sind. Weiter ging es an der Nürnberger Messe vorbei zum gleichnamigen U-Bahnhof und weiter ins Zentrum.



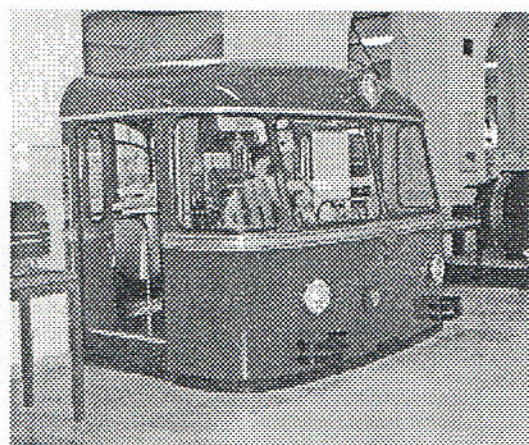
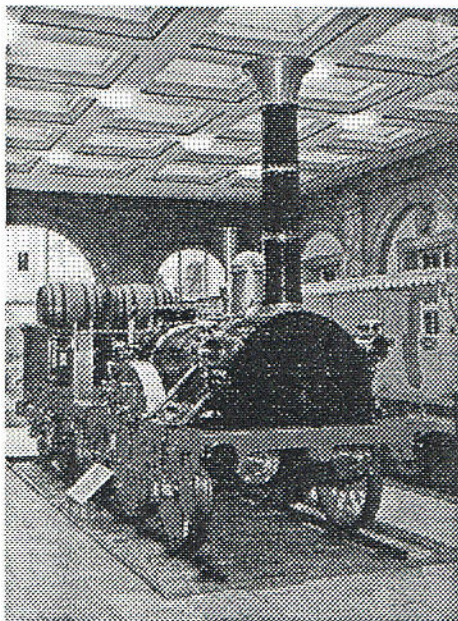
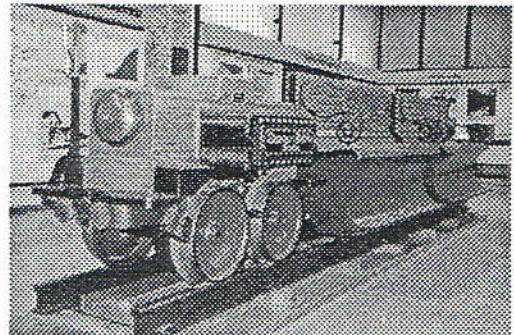


## Verkehrsmuseum



**DB Museum**  
im Verkehrsmuseum Nürnberg

Anschließend ging es ins Verkehrsmuseum Nürnberg. Dort wurde uns in einer anderthalbstündigen Führung die Entwicklung des Eisenbahnwesens nahegebracht. Die Zeit reichte bei der Größe des Museums leider nur für einen Schnelldurchgang, so daß jeder die verbleibende Zeit dazu nutzte, die für ihn interessanten Ausstellungsteile nochmals zu besichtigen oder sich das im gleichen Haus befindliche Postmuseum oder die Freiluftausstellung anzuschauen.







## Stadtrundgang

Am Abend trafen wir dann Herrn Legath von der VAG, welcher sich freundlicherweise bereit erklärt hatte, uns einige Teile der Innenstadt zu zeigen. Hierbei wurde er von Frau Hass-Klau kräftig unterstützt.

Der Weg führte uns auf die Nürnberger Burg, von wo aus man einen schönen Ausblick über das nächtliche Nürnberg hatte. Nach einem Rundgang um die Burg gelangten wir zum Albrecht-Dürer-Haus, besichtigten das Burgviertel mit seiner historischen Bausubstanz und überquerten die Pegnitz auf einer Hängebrücke.

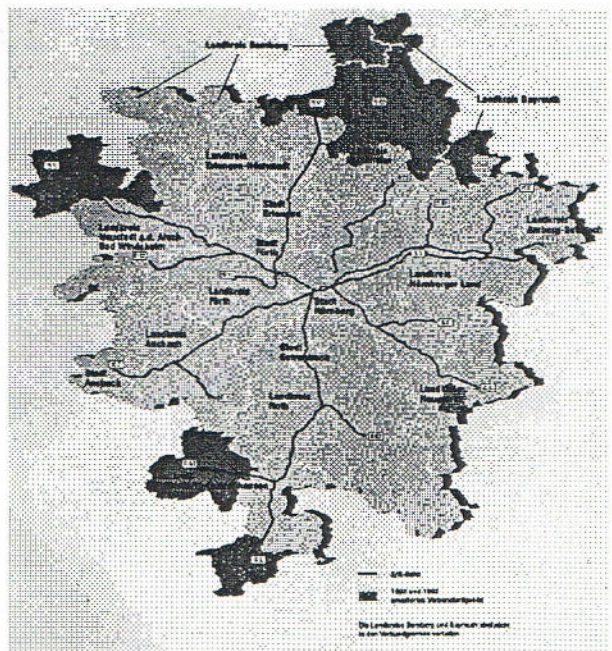
Unser Streifzug endete im Lokal „Zum Schulturm“, wo uns die VAG zu einem Essen einlud.

## Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)

Mittwoch stand als erstes ein Besuch des VGN auf dem Programm. Herr Dr.-Ing. Weißkopf stellte uns den VGN und seine Aufgaben vor, bevor er zu den Planungen des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) kam.

Der VGN wurde vor 10 Jahren gegründet und ist, neben der Tarifgestaltung, für die Planungen des SPNV zuständig. Die dezentrale Angebotsplanung erfolgt weiterhin von den einzelnen Verkehrsbetrieben. Bei übergeordneten Entscheidungen ist die Einstimmigkeit der Verbundpartner notwendig. Die Verbundgesellschaft hat als vorrangiges Ziel, die Forderungen der politischen Ebene zu vertreten.

Im Verbundraum leben ca. 10 Millionen Einwohner, und er besteht aus insgesamt 15 Gebietskörperschaften. Auf Nürnberg bezogen beträgt der Einzugsbereich 60 bis 70 km. In Nürnberg liegt der Schnittpunkt der drei Hauptlinien der Eisenbahn, was für die Angebotsplanung im SPNV von großer







Bedeutung ist. Dieser steht immer in Konkurrenz mit dem Fernverkehr und hat sich diesem unterzuordnen. Die Schwierigkeiten werden sich in Zukunft weiter zuspitzen, da nach der Grenzöffnungen mit einem ständige wachsenden Anteil des Fernverkehrs in Richtung Osten zu rechnen ist.

Von Nürnberg aus besteht ein gutes Straßennetz ins Umland. Dies hat im wesentlichen dazu beigetragen, daß der SPNV nur einen geringen Marktanteil von 10 % auf den Hauptstrecken am gesamten Personenverkehr hat.

Die Planungen für den Raum Nürnberg sehen den Bau von fünf S-Bahnlinien vor. Als Ergänzung dazu sind Citybahnen (CS) und einige Regionalbahnen (RB) geplant. Die geplante S-Bahn nach Erlangen erreicht nur in Zusammenhang mit dem Ausbau des Fernverkehrs den zur öffentlichen Förderung erforderlichen Kosten-Nutzen-Faktor von über 1,0.

Das Hauptproblem beim Ausbau des SPNV liegt bei den fehlenden Fahrplantrassen auf den Hauptstrecken. Daher ist der Ausbau dieser Strecken für die Zukunft unbedingt erforderlich. Als erstes wird noch in diesem Jahr der Korridor nach Osten geplant. Es ist absehbar, daß in Zukunft wegen der Konkurrenz zum Fernverkehr sonst kaum noch Nahverkehrsleistungen angeboten werden könnten. Da die Zuschüsse des Bundes aus dem GVFG in den nächsten Jahren auf 50 % sinken, drängt die Zeit.

Bayern ist eines der wenigen Bundesländer, welches die Leistungen des Nahverkehrs zentral bestellen und dies nicht den Städten und Kreisen überlassen. Aus diesem Grund fordern Städte und Gemeinden Leistungen, ohne zuvor deren Sinnfälligkeit zu untersuchen. Es ist jedoch vorgesehen, daß Prinzip der zentralen Bestellung in 5 bis 6 Jahren zu überprüfen und eventuell anderen Gebietskörperschaften zu übertragen.

Aus Untersuchungen weiß man, daß bei gleichwertigem Angebot von Bus und Bahn, bei der Bahn die Anzahl der Dauerkunden 1,8 bis 4 mal so hoch ist. Man spricht hier von einem Schienenbonus. Jedoch ist auch zu berücksichtigen, daß ein Buskilometer etwa nur 1/10 eines Zugkilometers kostet. Zur Zeit wird an die Bahn ein Kostensatz von 25 DM gezahlt, egal ob diese ein hochwertiges Angebot anbietet oder nicht.





Im weiteren hat Herr Weißkopf seine Ausführungen der Marktforschung gewidmet. Untersuchungen im Raum Nürnberg haben folgende Potentiale für den ÖPNV ergeben:

5 %	wahlfrei	ÖPNV-Nutzer
7 %	subjektiv gebunden	
9 %	objektiv gebunden	
21 %	Sachzwänge	keine ÖPNV-Nutzer
31 %	keine Erschließung / Verbindung	
21 %	fehlende Information / Akzeptanz	
2 %	negative subjektive Bewertung	
4 %	wahlfrei	

Daraus schließt der VGN, daß durch eine verstärkte Information der potentiellen Nutzer durchaus ein nennenswerter Anteil an neuen Fahrgästen gewonnen werden kann.

Weiter hat man festgestellt, daß 52 % über das ÖPNV-Angebot informiert und 48 % nicht informiert waren. Im Schnitt wird die Fahrzeiteinschätzung des ÖPNV von den Befragten um 32 % überschätzt und die des MIV um 15 % unterschätzt. Bei den Kosten werden die des ÖPNV um 13 % überschätzt und die des Pkw um 45 % unterschätzt.

Dazu meinte Herr Weißkopf, daß diese Fehleinschätzungen durch verkürzte Fahrzeiten und geringere Fahrpreise nicht wett gemacht werden können. Es gäbe nur den Weg, durch mehr Mittel für das Marketing diese Meinungen der Bevölkerung zu korrigieren.

Zur Zeit ist jeder Verkehrsbetrieb für die Fahrplanauskunft in seinem Gebiet zuständig, jedoch wird über eine verbundweite Auskunft durch den VGN nachgedacht. Schon jetzt ist der Fahrplan auf BTX abrufbar, in Zukunft wird es ihn auch auf Diskette geben.







## Fahrt mit dem Pendolino

Im Anschluß an das Gespräch mit Herrn Weißkopf marschierten wir gemeinsam zum Hauptbahnhof um Herrn Gratinger vom Geschäftsbereich Traktion der Deutschen Bahn AG zu treffen. Dieser erläuterte uns die Funktionsweise des Pendolinos. Der Pendolino neigt sich in den Kurven um maximal 8 %, wodurch es möglich ist, die Höchstgeschwindigkeit auf den befahrenen Strecken von 130 auf 160 km/h anzuheben.

Für den Ausbau der vom Pendolino befahrenen Strecken mußten zunächst 40 Millionen DM investiert werden. Ein Fahrzeug kostet 7,5 Millionen DM, das Design wurde vom Interregio (IR) übernommen.



Nach den Ausführungen unternahmen wir eine Schnupperfahrt nach Neuhaus. Unser Zugverband bestand aus zwei untereinander gekuppelten Fahrzeugen.

Diese werden in Pegnitz voneinander getrennt und fahren als Einzelfahrzeuge nach Bayreuth bzw. Hof weiter.





In Neuhaus angekommen wurden wir vom VGN zum Essen in einen nahegelegenen Gasthof eingeladen. Erstaunlicherweise hatte sich die Anzahl der Vegetarier von zwei auf fünf erhöht, als bekannt wurde, daß es wieder einen deftigen Braten gibt. Einige schienen die fleischhaltige fränkische Küche nun doch zu verschmähen.

Nach einer guten Stunden liefen wir zurück zum Bahnhof und nahmen den nächsten Pendolino nach Nürnberg. Von dort begaben wir uns noch einmal in die Pension, um das Gepäck abzuholen. Der EC „Joseph Haydn“ brachte uns am späten Nachmittag zurück nach Wuppertal.



Rückblickend kann man sagen, daß dies eine sehr informative und gelungene Exkursion war und wir in Sachen Nahverkehr etliche interessante Eindrücke mit nach Hause nehmen konnten. Man sprach sogar schon von einer nächsten Exkursion, welche möglicherweise nach Dresden gehen wird. Insgesamt wurde angeregt, die Aufenthaltsdauer um zwei Tage zu verlängern, damit mehr Zeit für einzelne und vielleicht auch zusätzliche Programmpunkte bleibt.





## Programm der Exkursion nach Nürnberg vom 19.-22. Januar 1997

### Unterbringung

Pension Altstadt, Hintere Ledergasse 4, 90403 Nürnberg, Tel. 0911-226102

### Sonntag, 19. Januar 1997

09.20 Uhr ab Wuppertal Hbf  
Anreise nach Nürnberg, Ankunft um 14.22 Uhr  
Einzug in die Pension Edenharter  
Nachmittag und Abend zur freien Verfügung

### Montag, 20. Januar 1997

09.00 Uhr Treffen an der Leitstelle der Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG), im Längsbau, Südliche Fürther Straße 5, 1. Etage  
09.00-10.30 Uhr Herr Dr.-Ing. Drangmeister:  
Verkehrsentwicklung in Nürnberg, mit anssl. Diskussion  
11.00-13.00 Uhr Herr Dipl.-Ing. Legath:  
Das Verkehrsnetz in Nürnberg  
13.15 Uhr Mittagessen in Kantine  
14.00 Uhr Besichtigungsprogramm  
(Leitstelle, U-Bahn, Anlagen für Busse, etc.)  
Abend steht zur freien Verfügung

### Dienstag, 21. Januar 1997

09.30 Uhr Treffen im Hause der Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Nürnberg mbH  
Glogauer Str. 9  
Herr Barth:  
Entwicklung zur Planung Nürnberg-Langwasser unter besonderer  
Berücksichtigung des Städtebaues und der verkehrlichen Erschließung  
14.00 Uhr Besuch und Führung durch das Verkehrsmuseum Nürnberg  
19.00 Uhr Stadtführung durch Herrn Legath (VAG) und Abendessen im  
Restaurant „Zum Schulturm“

### Mittwoch, 22. Januar 1997

09.00 Uhr Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN),  
Rothenburger Str. 9  
Herr Dr.-Ing. W. Weißkopf:  
Planungen des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) im Großraum  
Nürnberg  
11.30 Uhr Fahrt mit dem Pendolino  
15.35 Uhr ab Nürnberg Hbf: rückreise nach Wuppertal mit dem EC 26  
an Wuppertal Hbf: 20.40 Uhr





## Kontaktadressen:

### **Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberger (VAG)**

Herr Dipl.-Ing. Legath  
Am Plärrer 27  
90443 Nürnberg  
Tel. 0911-283-4680

### **Stadt Nürnberg**

Amt für Verkehrsplanung  
Herr Dr.-Ing. Karsten Drangmeister  
Tel. 0911-231-4620

### **Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Nürnberg (WBG)mbH**

Herr Barth  
Leiter der Öffentlichkeitsarbeit  
Glogauer Str. 70  
90473 Nürnberg

### **Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)**

Herr Dr.-Ing. W. Weißkopf  
Rothenburger Str. 9  
90443 Nürnberg  
Tel. 0911-27075-10

### **Verkehrsmuseum Nürnberg (DBAG)**

Lessingsstr. 6  
90443 Nürnberg