

Grußwort 50 Jahre U-Bahn in Nürnberg am 30. Juli 2022

Oberbürgermeister Marcus König

– Es gilt das gesprochene Wort –

Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Frau Weigel, lieber Herr Dahlmann-Resing,

sehr geehrte ehemalige Vorstände und Aufsichtsräte,

liebe Nürnbergerinnen und Nürnberger,

50 Jahre U-Bahn in Nürnberg. Schön, dass wir dieses Ereignis feiern dürfen. Schön, dass Sie mit uns feiern wollen und zudem die Gelegenheit nutzen damit einen Besuch in der Keimzelle der Nürnberger U-Bahn zu verbinden. Die U-Bahn-Wagenwerkstatt der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft in Nürnberg-Langwasser ist eines der ersten sichtbaren Zeichen für den Aufbruch in ein neues Zeitalter der Mobilität gewesen. Ich glaube nicht, dass dies zu hoch gegriffen ist. Die U-Bahn hat die Mobilität und Nürnberg verändert.

Ohne einen Blick zurück kein Jubiläum. Gestatten Sie mir, dass ich zumindest die Meilensteine, die Besonderheiten von Nürnbergs U-Bahn-Geschichte kurz anreiße:

- Zunächst sei die Entscheidung für eine echte U-Bahn nach langer Diskussion erwähnt, wobei ich hier gleich kurz abschweifen muss: Das Kennzeichen einer echten U-Bahn ist nicht, dass sie unter der Stadt fährt. Häufig auch, aber eben nicht zwingend. Eine echte U-Bahn ist eine, die unabhängig, unbeeinflusst von anderen Verkehrsmitteln über eine eigene Trasse verfügt.

Die Diskussion über den Bau einer echten U-Bahn bzw. zunächst einer

Unterpflasterstraßenbahn hatte Ende der 1950er Jahre richtig Fahrt aufgenommen.

1965 fiel schließlich die Entscheidung gegen eine Unterpflasterstraßenbahn, die Stadtplaner und Stadträte lange als die ideale Lösung gesehen hatten. Eine erneute Initiative aus dem Stadtplanungsamt für eine echte U-Bahn, ohne Schnittstelle zu anderen Verkehrsmitteln, bekam im Stadtrat die Mehrheit. Angesichts des ständig steigenden Verkehrsaufkommens auf den Straßen war klar, diese mussten schnellstens entlastet werden. Der öffentliche Personennahverkehr sollte weitgehend unter die Erde verlegt werden, insbesondere in der dicht bebauten Süd- und Innenstadt.

- Nachdem die Entscheidung gefallen war, ging es zügig voran. 1967 der erste Rammschlag, damals mit dem Bundesverkehrsminister Georg Leber und mit damaligen Oberbürgermeister Andreas Urschlechter. Bereits am 1. März 1972 konnte Nürnbergs leistungsfähigstes Verkehrsmittel, wie sich in den ersten Tagen schon erweisen sollte, an den Start gehen. Der erste Streckenabschnitt von Langwasser bis zur Bauernfeindstraße war 3,7 Kilometer lang. Sieben Bahnhöfe entstanden in offener Bauweise, verliefen teils im Tunnel, teils oberirdisch, aber immer auf eigener Trasse. Also eine echte U-Bahn. Dort, wo lange der P+R-Platz Bauernfeindstraße war, endete bis 1978 von der Innenstadt kommend die Straßenbahn. Die Eröffnung des ersten Abschnitts zog die Massen an. Ich habe bewusst Massen gesagt, denn bei der Eröffnungsveranstaltung in Langwasser Mitte sind mehr als 6.000 Bürger dabei und mehr als 22.000 Menschen testeten bereits am 1. März bei kostenlosen Probefahrten ihre neue U-Bahn. Otto Peter Görl, damals Baureferent, sagte, die U-Bahn werde „die Stadt und besonders die Altstadt wieder menschlicher werden lassen, weil sie sich dem Würgegriff des Autoverkehrs entziehen könne.“
- Heute wissen wir, dass wir bezogen auf das Auto noch ein paar Baustellen haben. Aber wir wissen auch: Mit der U-Bahn haben wir die Basis für die Verkehrswende und ein großer Teil der Bürgerinnen und Bürger und auch der Pendler ist dank der U-Bahn auch schon umwelt- und klimabewusst unterwegs.
- Zurück zu den Meilensteinen: Nach der Eröffnung des ersten Streckenabschnittes der U1 ging es zügig voran Richtung Innenstadt. Und hier wurde der U-Bahn-Bau eine Herausforderung für das U-Bahnbauamt und die beteiligten Bauunternehmen. Nach der offenen Bauweise kam die bergmännische hinzu. Die größten baulichen Aufgaben, die anspruchsvollsten Abschnitte waren in den 1970ern am Hauptbahnhof, der Lorenzkirche und dem Weißen Turm. Sie können sich hier einen Eindruck davon verschaffen, weil die Ausstellung zu 50 Jahre U-Bahn-Bau des U-Bahnbauamtes

heute und morgen gezeigt wird. Zuletzt waren die Unterquerung von Bahngleisen und des Main-Donau-Kanals zwischen Kleinreuth und Gebersdorf besonders anspruchsvoll. Hier entstehen noch zwei Bahnhöfe für die U3. Der U-Bahn-Bau in einer Stadt ist definitiv eine herausragende Leistung der Ingenieure und aller am Bau Beteiligten.

- Die U1 erreicht am 28. Januar 1978 die Altstadt. Über den U-Bahnhöfen Lorenzkirche und Weißer Turm entsteht eine der größten Fußgängerzonen Europas, weitgehend befreit vom Autoverkehr. Die Fahrgastzahlen steigen. Als im Herbst 1981 die Strecke Plärrer bis Bärenschanze eröffnet wird, endet der Straßenbahnbetrieb in Nürnbergs Altstadt. Jetzt zeigt die U-Bahn, wie leistungsfähig sie ist.
 - Apropos Straßenbahn: Sie galt lange Zeit als Auslaufmodell. Gut, dass es heute – seit Mitte der 1990er Jahre – keine Zweifel mehr an ihrer Zukunft gibt. Die Straßenbahn hat ihre Berechtigung im städtischen öffentlichen Nahverkehr, genauso wie es Busse und ergänzende Verkehrsmittel braucht, allen voran VAG_Rad und Carsharingangebote.

- Heute endet die U1 in Fürth. Fürth ist seit dem 7. Dezember 1985 Deutschlands kleinste und fünfte echte U-Bahn-Stadt. Die erste U-Bahn-Station in Fürth ist die Jakobinenstraße; die letzte, Fürth-Hardhöhe, wurde 2007 eröffnet. Die U-Bahn fährt übrigens teils entlang der historischen Trasse von Deutschlands erster Eisenbahn, dem Adler. Die U-Bahn in Fürth ist auch ein Beleg für die Nähe und Zusammenarbeit der beiden Städte und verbindet uns im wahrsten Sinne des Wortes.
 - Gestatten Sie mir, dass ich einen alten Witz bemühe: Die U-Bahn nach Nürnberg sei das Beste an Fürth, heißt es oft.
Aber die funktioniert auch umgekehrt, wie wir tagtäglich erleben. Alles eine Frage des Standortes. Auf den Perspektivwechsel kommt es an.

- Bei den Meilensteinen will und darf ich zwei weitere U-Bahn-Linien nicht unterschlagen. Die U2 nahm am 28. Januar 1984 zwischen dem bestehenden U-Bahnhof Plärrer und Schweinau den Betrieb auf. Der letzte Bauabschnitt endete mit der Eröffnung des Abschnittes Herrnhütte – Flughafen am 27. November 1999. Nürnbergs U2 ist die einzige U-Bahn in Deutschland, die einen Flughafen direkt an die Stadt anbindet. Urlauber, Touristen und Geschäftsreisende wissen es zu schätzen.

- Mitte der 1990er Jahre fiel schließlich im Stadtrat auch die Entscheidung für eine dritte U-Bahn-Linie, die U3. Sie teilt sich sechs Innenstadtbahnhöfe mit der U2, nämlich zwischen Rothenburger Straße und Rathenauplatz. Die ersten neuen U-Bahnhöfe waren Gustav-Adolf-Straße und Maxfeld im Südwesten und Norden jeweils anschließend an die bestehende Innenstadttrasse der U2. Sie gingen am 14. Juni 2008 in Betrieb. An diesem Tag war Nürnberg international Aufmerksamkeit sicher. Denn U2 und U3 waren Deutschlands erste vollautomatische U-Bahn-Linien, die nicht mehr von Fahrern von A nach B bewegt wurden. Die beiden Linien sind auch heute noch Deutschlands einzige automatisierte U-Bahn-Linien, was auch nach der langen Betriebszeit von inzwischen 14 Jahren erwähnt werden darf. Technik-Geschichte geschrieben haben die beiden Linien übrigens auch, weil die beiden Linien unter rollendem Rad automatisiert worden sind, also ohne einen Tag Stillstand. Und auch das sei erwähnt, beide Linien fahren auf dem Innenstadtbereich zwischen Rothenburger Straße und Rathenauplatz im Mischbetrieb, was nichts anders bedeutet, als dass in einer Übergangszeit nach einem fahrerbesetzten Zug eine automatische U-Bahn Halt machte.

Apropos Mischbetrieb: Ab 1. August wird die VAG zumindest zeitweise wieder den Mischbetrieb aufnehmen. Auf der U2 werden dann unsere neuesten U-Bahn-Züge, der G1, fahren. Die U2 ist definitiv einer der am stärksten nachgefragten Streckenabschnitte.

- Und damit will ich den Ritt durch 50 Jahre U-Bahn bewenden lassen. Ich hoffe, Sie fanden es so interessant wie ich. Oft schafft der Blick zurück wieder Klarheit. Über das Erreichte, über den Stellenwert.
Für mich ist ganz klar: Wir können froh sein, dass Mitte der 1960er Jahre die Entscheidung pro U-Bahn gefallen ist. Sie ist mit hoffentlich bald wieder dauerhaft 400.000 Fahrgästen und mehr das Rückgrat des Nürnberger Nachverkehrs. Und wir hoffen, dass sich noch mehr Menschen für dieses schnelle, umwelt- und klimaschonende Verkehrsmittel entscheiden. Dieses Jahr zeigt uns mehr denn je, dass wir uns bewegen müssen, dass wir auf klimaschonende Mobilität setzen müssen, wenn wir uns und vor allem unseren Kindern und Enkelkindern nicht die Lebensgrundlage entziehen wollen. Ein sehr gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr ist essenziell für eine Stadt und wir werden ihn bis 2030 mit vielen Maßnahmen noch attraktiver machen – auch um Gestaltungsspielraum für lebenswerte Stadtteile zu schaffen.

Zum Schluss will ich Dank sagen: allen, die über all die Jahre an der Entwicklung der Nürnberger U-Bahn mitgewirkt haben, allen die heute tagtäglich daran mitwirken, dass die U-Bahnen fahren. Der Bogen spannt sich von Stadtplanern, über allen am U-Bahn-Bau Beteiligten bis hin zu allen VAG-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern, die dafür sorgen, dass die Fahrgäste der U-Bahn sicher, zuverlässig und schnell – fast immer pünktlich – unterwegs sind. Vielen DANK!

Vielen Dank auch allen Fahrgästen, die auf den ÖPNV setzen. Sie machen unsere Stadt lebenswerter und werden hoffentlich mehr.