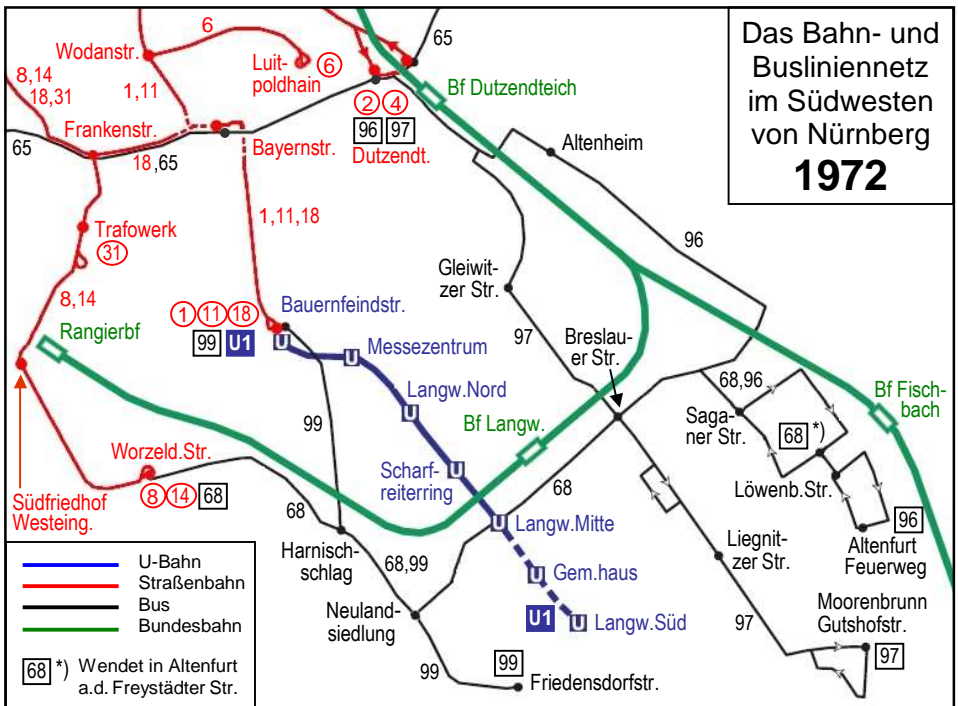


Die Buslinien nach Altenfurt und Moorenbrunn – Ein Vergleich der Auswirkungen von U-Bahn und Stadtbahn

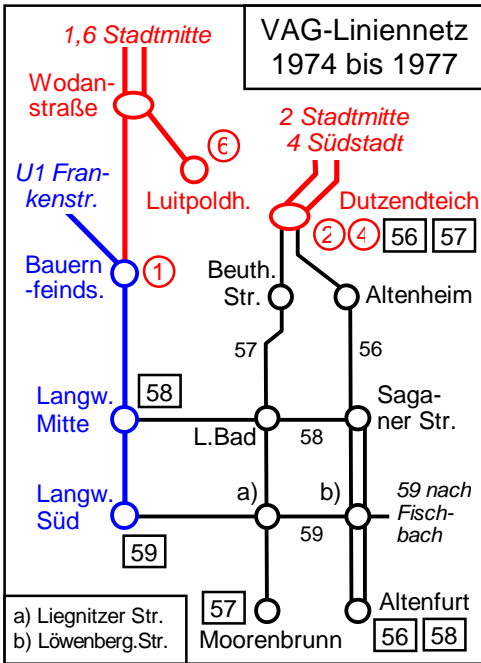
1. Die Entwicklung bis 1977

Die Stadtteile Altenfurt (1990 = 6.800 Einwohner) und Moorenbrunn (2005 = 2.600 Einwohner) liegen ca. 8 km südöstlich vom Nürnberger Stadtzentrum an der Bundesstraße B8, dem ehemaligen Heer- und Handelsweg von Nürnberg über Feucht und Neumarkt nach Regensburg.

Als erste öffentliche Omnibuslinie fuhr 1950 der „96er“ vom Dutzendteich zur Löwenberger Str. in Altenfurt. In den folgenden Jahren kamen die Buslinien 68 Südriedhof - Breslauer Str. (heute Langwasser Bad) - Altenfurt und 97 Dutzendteich - Breslauer Str. - Moorenbrunn hinzu.



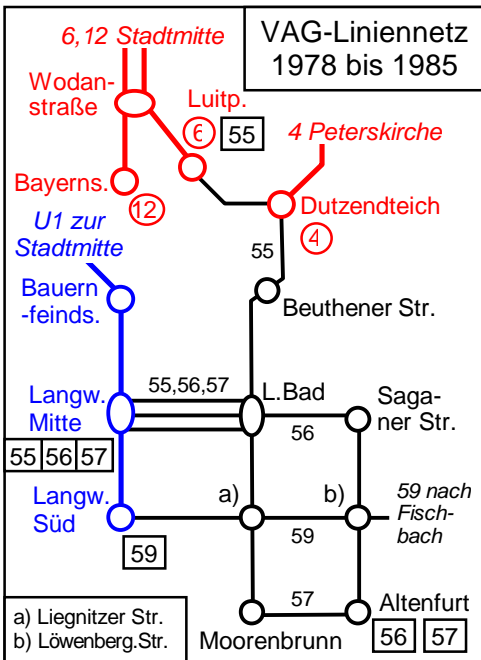
Bis 1972 gehörten Altenfurt und Moorenbrunn zur selbständigen Gemeinde Fischbach, deren Hauptort (1990 = 4.800 Einwohner) aber nur unregelmäßig von Bahnbusen angefahren wurde. In der Hauptsache waren die Bürger auf den 1896 erbauten Bahnhof Fischbach (bei Nürnberg) an der Bahnstrecke Nürnberg - Regensburg angewiesen, der 1,5 km westlich vom Ortszentrum im heutigen Stadtteil Altenfurt liegt.



Am 1.7.1972 dehnte Nürnberg sein Stadtgebiet auf zahlreiche Nachbarorte aus, unter anderem wurde auch die komplette Gemeinde Fischbach übernommen. Danach entstanden viele neue Buslinien in die neuen Stadtteile und die bisherigen Nummern 60 bis 99 reichten nicht mehr aus.

1974 wurden daher die Linienbezeichnungen in Nürnberg umfassend reformiert: Für die Busse kamen die Nummern 30 bis 59 hinzu, die schon länger nicht mehr für die Straßenbahnen gebraucht worden waren. Die Linie 68 wurde in 58, die Linie 96 in 56 und die Linie 97 in 57 umbenannt.

2. Die Auswirkungen der U-Bahn-Eröffnung in der Stadtmitte



Am 28.1.78 erreichte die Nürnberger U-Bahn nach 11 Jahren Bauzeit endlich die Innenstadt. Das Angebot der U1 Weißer Turm - Hauptbahnhof - Frankenstraße - Messezentrum - Langwasser Süd wurde zwischen Weißer Turm und Messezentrum durch die neue U 11 verdichtet.

Das Busnetz der südöstlichen Stadtteile wurde neu zur U-Bahn hin ausgerichtet: Der „56er“ aus Altenfurt und der „57er“ aus Moorenbrunn fahren nicht mehr zum Dutzensteich, sondern nach Langwasser Mitte. Das brachte der U-Bahn täglich etwa 5.000 zusätz-

liche Fahrgäste und erlaubte die Stilllegung des kurvenreichen Abschnitts Weißer Turm - Hauptbahnhof - Dutzendteich der Straßenbahnlinie 2. Ein wichtiges Ziel des Nürnberger U-Bahn-Baus war schließlich immer auch, das als störend empfundene Straßenbahnnetz zu reduzieren.

Folgende Details sind aus Platzgründen nicht in den Skizzen berücksichtigt:

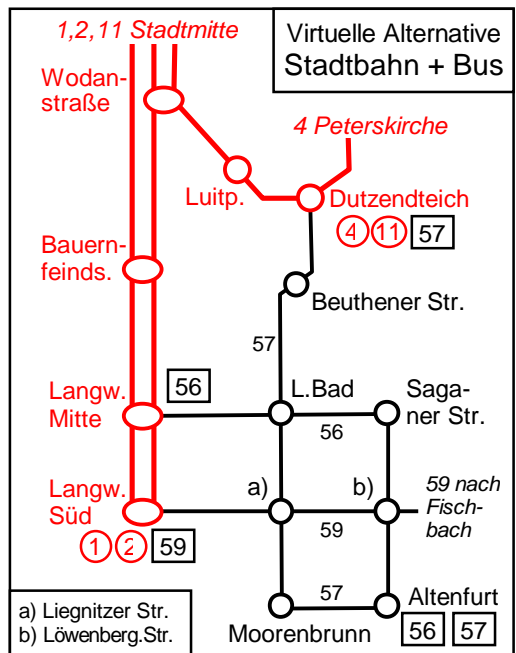
- Bis 1977 wendete die Buslinie 56 in Altenfurt an der Kirche, die Linie 58 fuhr aber noch 700 m weiter nach Süden bis Altenfurt Hallenbad.
- Ab 1978 fuhren die Linien 56 und 57 gegenläufige Runden: 56 Langw.- Altenfurt - Moorenbrunn - Langw. und 57 Langw.- Moorenbrunn - Altenfurt - Langwasser Mitte.
- Ab 1978 ersetzte der „55er“ den „57er“ zwischen Langw.Bad und Dutzendteich. Für einen Anschluss i.d.Stadtmitte fuhr er 1,5 km weiter zur Straßenbahnlinie 6, endete aber nicht an deren Endstation Luitpoldhain sondern 300m weiter a.d.Meistersingerhalle.
- Die Station Altenheim zwischen Dutzendteich und Saganer Str. entfiel nicht, denn 1978 wurde als Ersatz für den „56er“ die Buslinie 44 von Zerkabelshof zum Altenheim verlängert. Das wäre auch bei der virtuellen Stadtbahn erforderlich gewesen.

3. Alternative Entwicklungschancen der virtuellen Stadtbahn

Die virtuelle Stadtbahn hätte die Innenstadt schon 1974 erreicht, da sie nicht wie die U-Bahn einen kompletten Neubau erfordert und teilweise auf den vorhandenen Straßenbahngleisen fahren kann. Das Busnetz im Südosten Nürnbergs hätte daher schon früher neu gestaltet werden können.

Die virtuelle Stadtbahn erfordert keine so drastische Abwertung des Dutzendteichs, da die Linie 11 über eine 0,8 km lange oberirdische Neubaubstrecke vom Luitpoldhain zum Dutzendteich fahren kann. Dort endet weiterhin die Buslinie 57, denn die Reise

von der Innenstadt nach Moorenbrunn dauert mit der Stadtbahn über den Dutzendteich genau so lang wie über Langwasser Mitte:



Stadtbahn Lorenzkirche - Langw.Mitte 15 min + Umsteigen 4 min (mit Treppen)
+ Busfahrt Langw.Mitte - Moorenbrunn 12 min = Reisezeit 31 Minuten;

Stadtbahn Lorenzkirche - Dutzendteich 10 min + Umsteigen 3 min (ohne Treppen)
+ Busfahrt Dutzendteich - Moorenbrunn 18 min = Reisezeit 31 Minuten.

Während die Straßenbahnlinie 6 in der Realität am Luitpoldhain überwiegend nur noch Erschließungsfunktionen erfüllte, hätte die virtuelle Stadtbahnlinie 11 auch viele Fahrgäste erreicht, die vom Bus umsteigen. Dadurch wäre auf dem Abschnitt Hauptbahnhof - Glockenhof - Wodanstr. auch eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgäste zwischen den Stadtbahnlinien 1, 2 und 11 erreicht worden

Die Verbindung zum Einkaufszentrum Langwasser Mitte wird bei der virtuellen Stadtbahn „nur“ durch die Verlängerung der Buslinie 56 dorthin verbessert. Der „57er“ fährt weiterhin zum Dutzendteich, weil es auch dort mit der Stadtbahnlinie 11 attraktive Anschlüsse in die Innenstadt gibt.

Die Buslinien 56 und 57 werden zum Altenfurter Bad verlängert, damit dort (wie in der Realität) auf den „58er“ verzichtet werden kann. Die Busse fahren am Altenfurter Bad (nach einem Tausch der Liniennummern von 56 auf 57 und umgekehrt) weiter, um auch Direktverbindungen von Moorenbrunn nach Altenfurt und Langwasser anzubieten.

Für Langwasser Ost (zwischen Liegnitzer Str. und Langw.Bad) bleibt es zwar Richtung Langwasser Mitte beim (bis 1977 gewohnten) Umsteigezwang am Langwasser Bad. Dafür können die dort wohnenden Bürger aber weiterhin mit dem „57er“ direkt zum Industriegebiet entlang der Beuthener Straße und zum Dutzendteich fahren.

4. Vergleich des Betriebsaufwands der Buslinien

VAG-Busliniennetz 1974 - 1977	Länge	Fahrzeit	Fahrplanktakte	wöchentlich
56 Dutzendteich - Altenfurt / Kirche	7,3 km	20 min	10/20/40 min	5.500 Bus-km
57 Dutzendteich - Moorenbrunn	6,9 km	20 min	10/20/40 min	5.200 Bus-km
58 Langwass.Mitte - Altenfurt / Bad	5,7 km	20 min	20/40/40 min	2.600 Bus-km
Summe	19,9 km			13.300 Bus-km

Die Fahrplanktakte sind in der Reihenfolge Hauptverkehrszeit (HVZ, an 20 Stunden pro Woche) / Normalverkehrszeit (NVZ, 60 Std/Woche) / Schwachverkehrszeit (SVZ, 50 Std/Woche) angegeben. Im 10-Minuten-Takt fahren 12 Busse pro Stunde, im 20-Min-Takt 6 Busse/Std und im 40-Min-Takt 3 Busse/Std. Die wöchentlichen Bus-km der Linie 56 errechnen sich z.B. mit $7,3 \text{ km} \times (12 \times 20 + 6 \times 60 + 3 \times 50) = \text{gerundet } 5.500 \text{ Bus-km}$.

VAG-Busliniennetz 1978 - 1985	Länge	Fahrzeit	Fahrplanktakte	wöchentlich
44 Abschnitt Valznerweih.- Altenheim	1,0 km	3 min	10/20/40 min	700 Bus-km
55 Langw.Mitte - Dutzendt.- Meist.halle	6,0 km	20 min	10/20/40 min	4.500 Bus-km
56 L.Mitte - Altenf.Nord - Altenfurt Bad	5,7 km	20 min	10/20/40 min	4.300 Bus-km
57 L.Mitte - Moorenbr.- Altenfurt Bad	5,1 km	20 min	10/20/40 min	3.800 Bus-km
Summe	17,8 km			13.300 Bus-km

Ergänzung zur virtuellen Stadtbahn	Länge	Fahrzeit	Fahrplanktakte	wöchentlich
11 Abschnitt Luitpoldh.- Dutzendteich	0,8 km	2 min	10/10/20 min	1.000 Bahn-km
44 Abschnitt Valznerweih.- Altenheim	1,0 km	3 min	10/20/40 min	700 Bus-km
56 L.Mitte - Altenf.Nord - Altenfurt Bad	5,7 km	20 min	10/20/40 min	4.300 Bus-km
57 Dutzendt.- Moorenbr.- Altenf.Bad	7,5 km	20 min	10/20/40 min	5.600 Bus-km
Summe (ohne Linie 11)	15,0 km			10.600 Bus-km

In der Realität wurden bei der U-Bahn-Eröffnung die 13.300 Bus-km/Woche in den südöstlichen Nürnberger Stadtteilen nicht verringert. Die virtuelle Stadtbahn hätte hingegen (ohne Qualitätsverluste) eine Einsparung von 2.700 km (= 20%) erlaubt. Damit wäre zum einen der Mehraufwand von 1.000 Bahn-km pro Woche für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 11 abgedeckt worden und zum anderen das ÖPNV-Netz rund um den Dutzendteich viel attraktiver geworden als mit der Verlängerung der Buslinie 55 zur Meistersingerhalle.

5. Die weitere Entwicklung nach 1985

Ein wesentlicher Nachteil des VAG-Busliniennetzes ab 1978 war, dass von Langwasser Mitte bis Langwasser Bad drei Buslinien durch wenig bebautes Stadtgebiet fuhren. Dies änderte sich 1985, als weiter nördlich entlang der Thomas-Mann-Straße ein großes Gewerbegebiet entstand. Der „55er“ erschloss dieses mit einem 0,2 km längeren Laufweg (= 150 zusätzliche Bus-km pro Woche) über den Scharfreiterring zur Haltestelle Thomas-Mann-Str. – ab dort fuhr er den gewohnten Weg zum Dutzendteich.

Das Busnetz der virtuellen Stadtbahn hätte mehr Aufwand erfordert um das neue Gewerbegebiet zu erschließen. Man hätte z.B. die Buslinie 58 um 2 km von Langwasser Mitte zur Th.Mann-Str. verlängern können, wo sie mit Anschluss zum „57er“ endet. Das erfordert 1.500 zusätzliche Bus-km pro Woche, und der Gesamtaufwand steigt auf 12.100 Bus-km. Das sind aber immer noch 10% weniger als in der Realität (13.450 Bus-km), zudem gibt es bessere Verbindungen aus dem neuen Gewerbegebiet nach Moorenbrunn und Altenfurt. In der Realität muss man nämlich einen bis zu 3 km langen Umweg über Langwasser Mitte fahren.

Die nächste große Veränderung brachte das neue Klinikum Süd – die Auswirkungen für die Stadtbahn werden im Bauabschnitt 15 der „möglichen Zeitachse“ betrachtet.