

Möggeldorf aktuell
Bürgervereinsmitteilungsblatt
Möggeldorf 1994

Mit Fahrplan für
S-Bahn u. Linie 3



Alt-Möggeldorf

Mitteilungen der Arbeitsgemeinschaft für Belange und Geschichte Möggeldorfs e.V.

Heft 5 Oktober 1994 42. Jahrgang



Das Karg'sche Haus in der Möggeldorfer Hauptstraße, wahrscheinlich gebaut im 18. Jahrhundert, ist eines der letzten alten Häuser im historischen Ortskern von Möggeldorf. Es zeigt sich nach einer gelungenen Renovierung im neuen Glanz.

Wie rasant sich das Ortsbild von Möggeldorf in den letzten Jahren verändert hat und in Kürze noch verändern wird, zeigen die Bilder unseres Vereinsfotografen Röhrich im Inneren des Blattes.

Foto : E. W.

Mögeldorf aktuell:

Bürgerversammlung in Mögeldorf

Pünktlich, fast auf den Tag genau, fand nach zwei Jahren am 20. September wieder eine Bürgerversammlung für unseren Stadtteil statt, zum zweiten Mal zusammen mit Erlenstegen, Freiland, Hammer, Laufamholz, Oberbürg, Platnersberg, Rechenberg, Rehhof, Spitalhof, Steinplatte, St. Jobst, Unterbürg und Weigelshof. Die Besucherzahl hat im Vergleich zu 1992 erheblich nachgelassen: waren vor zwei Jahren die Reihen in der Turnhalle der Billrothschule dicht gefüllt, so gab es diesmal schon erhebliche Lücken.

Auch die Zahl der Wortmeldungen ging von 22 auf 10 zurück, was zur Folge hatte, daß der Oberbürgermeister bereits um 21.45 Uhr das Schlußwort sprechen konnte. Von den Spitzen der Stadtverwaltung war wie immer der auch für Verkehrsfragen zuständige Baureferent, Prof. Dr. Anderle, am meisten gefordert.

Auf die Anfrage der Arbeitsgemeinschaft über den Stand der Planung für den Mögeldorfer Plärrer berichtete er, daß die Grundstücksverhandlungen mit interessierten Investoren laufen und voraussichtlich noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. Er geht davon aus, daß der Erwerber bald mit dem Bauen beginnen wird. Für die künstlerische Gestaltung des dort vorgesehenen Brunnen wird wieder Prof. Höpfner beauftragt.

Was die zukünftige Gestaltung des Platzes an der Ziegenstraße / Waldstraße anbelangt, gab es eine interessante Änderung: war vor zwei Jahren noch eine Wohnbebauung vorgesehen, so soll jetzt auf Antrag des Evangelischen Gemeindevereins dort eine Erweiterung der Diakoniestation entstehen. Wenn schon nicht der Platz in seiner seit über 10 Jahren geplanten Form erhalten und ausgebaut werden kann – wofür sich der örtliche Vertreter der FDP stark gemacht hatte – dann gibt die Arbeitsgemeinschaft dieser Variante eindeutig den Vorzug.

Der von uns kritisierte, in letzter Zeit weiter zugenommene Schwerlastverkehr in der Blüten- und Dientzenhoferstraße stößt weiterhin auf taube Ohren. Beide Straßen erfüllen nach Meinung der Verwaltung nicht die Voraussetzungen für eine Sperre für LKw's. Außerdem lassen die Ergebnisse der letzten Verkehrszählung diese Beschwerden nicht berechtigt erscheinen: in der Blütenstraße 2023 Kfz. in 16 Stunden, davon 36 LKw's (=1,8%), in der Dientzenhoferstraße 1705 Kfz. in 15 Stunden, davon 49 LKw's (=2,9%). Hier wird wohl weiterhin Theorie und Praxis auseinanderklaffen.

Die Gartenabfallsammelstelle an der Langseestraße kann noch weiter im Betrieb bleiben, für eine Neuanlage sind zwei Grundstücke am Thumberger Weg und in der Regensburger Straße im Gespräch. Der kleine Spielplatz an der Blütenstraße soll auf Antrag eines Bürgers „nach Möglichkeit“ verbessert werden.

Der finanzielle Spielraum für solche und ähnliche Verbesserungen ist allerdings aufgrund „der dramatischen Haushaltsentwicklung“ – so OB Dr. Schönlein – sehr gering.

Erich Wildner

Ebensee als Ensemble in die Denkmalliste der kreisfreien Städte aufgenommen.

Der Denkmalschutz bemüht sich nicht nur um den Erhalt einzelner Gebäude, sondern auch um den besonderen Charakter einzelner Stadtteile. Sie werden als Ensemble nach einem besonderen Verfahren in die Denkmalliste eingetragen. In der Vorlage zum Kulturausschuß des Stadtrats heißt es dazu:

Ensemble Villenkolonie Ebensee. – Umgrenzung: Ebenseeestr. 2–24, 26, Hovenstraße 3/5, Kapferstraße 4, 6, 8, 10, 12, 14, Blumröderstraße 16, 16 a, 18, Schilfstraße 1–13, 15. – Die Villenkolonie Ebensee entstand als Unternehmung der Baufirma Popp & Weisheit, die das Gelände 1907 aufgekauft hatte. Mit dem Bau des ersten Hauses der auf 70 Häuser geplanten Siedlung wurde 1908 begonnen. Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges mußte der Bau beendet werden, ohne daß der ursprünglich geplante Umfang erreicht worden war.

Bei den nach den Plänen des Architekten Ludwig Popp und des Baumeisters Weisheit errichteten Häusern handelt es sich um Einzelhäuser, zumeist aber um Doppelhäuser, bzw. malerische Reihenhäuser. Städtebaulich wie in der Einzelgestaltung, die noch Anklänge an den Barock oder in Anwendung von Ideen des Jugendstils in reduzierter Form feststellen läßt, erinnert die Villenkolonie an die Gartenstadtbewegung. Hier war jedoch als privatwirtschaftliche Planung keine vollständige Siedlung das Ziel, vielmehr eine ruhige, vom Getriebe abgeschiedene Wohngegend, in der ausdrücklich kein lärmender Geschäftsbetrieb, keine ärztlichen oder anderen Praxen und keine Geschäfte irgendwelcher Art zugelassen waren.

Bestimmend für den Charakter der Kolonie ist der Föhrenwald, in dem sie errichtet wurde, geblieben. Auch die landschaftliche Umgebung mit dem Ebensee und dem Pegnitztal ist für die Villenkolonie von Bedeutung, schon die Baufirma hatte einen Steg über das Pegnitztal nach Erlenstegen gebaut.

Zu dieser Ausgabe:

Wegen der Veröffentlichung der Fahrpläne entfällt der Abdruck der „Chronik der Montagsgesellschaft“.

Beide Fahrpläne wurden vom Verkehrsverbund und der VAG eigens für die Veröffentlichung in unserem Heft erstellt, wofür wir an dieser Stelle herzlich danken.

80 Jahre Straßenbahn nach Mögeldorf (1914 – 1994)

– ein Rückblick von Franz Flierl –

Am 25. Mai 1901 trat der Vorstadtverein Mögeldorf mit Anregungen für den Bau einer Straßenbahn nach Mögeldorf an den Stadtmagistrat heran und verlangte am 14. September 1903 erneut nach einer Straßenbahnverbin-

In der Generalversammlung des Vorstadtvereins Nürnberg-Mögeldorf hielt kürzlich Hr. Magistratsrat Friedrich einen Vortrag über Verkehrsmittel im allgemeinen, speziell über eine Straßenbahnlinie nach Mögeldorf. In vorzüglicher klarer Weise beleuchtete er den Wert guter Verkehrsmittel und legte dar, daß die Straßenbahnlinie Nürnberg-Mögeldorf eine Lebensfrage für Mögeldorf sei. Er ermahnte die Mögeldorfer, der Stadt entgegenzukommen und unbedingt abzutreten. Es wurde auf seinen Vorschlag eine Kommission gewählt, welche mit den Grundstückbesitzern in Verhandlung treten sollte, bestehend aus Herrn Lang und Herrn Ferd. Münkert...

Ausschnitt aus der Nordbayerischen Zeitung vom 3. Februar 1910.

Der Zeitungsausschnitt zeigt, daß der Vorstadtverein Mögeldorf vor dem 1. Weltkrieg sehr aktiv für eine Straßenbahn nach Mögeldorf eintrat. Die Stadt Nürnberg verlangte dafür die kostenlose Abtretung von Vorgartenflächen für die Gleise.

— Nürnberg, 16. Mai. Der Vorstadtverein Nürnberg-Mögeldorf hielt dieser Tage seine Monatsversammlung ab. Wegen Führung der Straßenbahn nach Mögeldorf, welche ursprünglich als zweite Linie zur Ausführung vorgesehen war, nunmehr aber an die 6. oder 7. Stelle zurückgestellt worden ist und in diesem Jahr nur bis zur neuen Brücke an der Ostendstraße gebaut werden soll, wurde beschlossen, sich mit einer Eingabe an den Stadtmagistrat zu wenden und zu bitten, den Ausbau der Straßenbahn nach Mögeldorf so zu beschleunigen, daß der Betrieb bis zur Unterführung der Schmausenbuckstraße Anfangs des Jahres 1914 eröffnet werden kann. Schon seit der Eingabe Mögeldorfs in das Stadtgebiet, nahezu 15 Jahre lang, bemüht sich der Vorstadtverein und mit ihm die gesamte Bevölkerung dieser Vorstadt um bessere Verkehrsverhältnisse, namentlich um die Straßenbahn, wodurch nicht allein den Bedürfnissen der 4400 Einwohner Mögeldorfs Rechnung getragen würde, sondern auch den Bewohnern der inneren Stadt eine große Wohlthat erwiesen werden würde dadurch, daß die herrlichen Wälder des Schmausenbuck, des anerkannt schönsten Punktes in der nächsten Nähe Nürnbergs, besser zugänglich gemacht werden. Nachdem der Magistrat bereits beschlossen hat, die Linie im heurigen Jahre bis zur neuen Brücke an der Ostendstraße zu bauen und wenn möglich, im Frühjahr 1914 weiter zu führen, ist zu hoffen, daß die langjährigen Wünsche der Bevölkerung doch in absehbarer Zeit verwirklicht werden.)

Bericht aus den Fränkischen Kurier vom 16. Mai 1913.

Auch dieser Bericht zeigt, wie sich der Vorstadtverein weiter um den Bau der Straßenbahn nach Mögeldorf bemühte.

dung. Die Denkschrift zum 25jährigen Bestehen der Nürnberg-Fürther Straßenbahn im Jahre 1906 verzeichnete eine solche Verkehrsverbindung als Bestandteil des künftigen Netzes. Am 11. Mai 1908 regte der Vorstadtverein eine Linie vom damaligen Straßenbahndepot Thumenberger Weg in der Äußeren Sulzbacher Straße über Flußstraße oder über Walzwerkstraße zur Mögelderfer Hauptstraße an.

Nachdem die Straßenbahn nach Mögeldorf endgültig beschlossen war, begannen die Bauarbeiten am 6. Oktober 1913. Die Baukosten beliefen sich auf 326 000 Mark. Die behördliche Abnahme und Freigabe für den Verkehr erfolgte am 4. Juli 1914, also vor 80 Jahren. Die Strecke war durchgehend zweigleisig angelegt und zweigte am Marientunnel von den beiden aus der Bahnhofstraße und aus der Marienstraße kommenden Linien 7 und 2 ab. In Mögeldorf selbst aber endete die neue Linie in einer großen Schleife Kinkelstraße – Schmausenbuckstraße – Mögelderfer Hauptstraße. Sie besaß in Richtung Schmausenbuck ein durch die Unterführung bis südlich der Blütenstraße führendes zweigleisiges Hinterstellgleis, das über eine einfache Weiche stumpf endete.

Am 4. Oktober 1937 begannen die Bauarbeiten in der Schmausenbuckstraße für die Verlängerung zum neuen Tiergarten. Die Probefahrt und behördliche Abnahme erfolgte am 1. September 1938. Die neue Strecke verlief in der Straßenmitte und ab Falterstraße auf eigenem Bahnkörper im Wald und endete hier in zwei Schleifen.

Der Umbau der Straße an der Tullnau im Jahr 1955 mit Straßenverbreiterung erforderte eine Gleisumlegung in die Straßenmitte. In der engen Kinkelstraße wurde im Jahr 1965 an der Ausfahrt in die Schmausenbuckstraße eine Weiche mit Gleisverschlingung an Stelle einer bisherigen einfachen Weiche eingebaut, da die Großraumwagen einen größeren Kurvenhalbmesser benötigten.

Vom Tage der Betriebseröffnung an (4. 7. 1914) fuhr die neu geschaffene Linie 17 zwischen Mögeldorf – Hauptbahnhof – Sterntor – Plärrer – Muggenhof. Der Takt betrug 10 (in schwächeren Zeiten 20) Minuten. Doch verblieben die Mögelderfer nur kurz im Genuß dieser günstigen Verbindung, da schon am 16. August 1914 der Straßenbahnbetrieb stark eingeschränkt werden mußte und die Linie 17 nur noch alle 15 (zu schwächeren Zeiten alle 30) Minuten fuhr und zwar lediglich zwischen Mögeldorf und Hauptbahnhof. Aus diesen Kriegstagen stammt ein Witz von einem Lebensmüden, der sich auf den Gleisen der Linie 17 häuslich niedergelassen hatte und eine kräftige Mahlzeit zu sich nahm. Von einem Ordnungshüter befragt, warum er noch äße, antwortete er, daß er nicht vor dem Eintreffen eines Straßenbahnzuges verhungern wolle.

Schon am 1. November 1914 wurde die Linie 17 eingezogen und der Verkehr durch die zwischen Südfriedhof u. Hauptbahnhof pendelnde Linie 8

übernommen, die damit zur „Mögeldorfer Hauslinie“ wurde und durch Krieg und Inflation hindurch in vielen guten und bösen Tagen für Jahrzehnte auch weiter blieb. Die kriegsbedingten Betriebseinschränkungen betrafen auch den Verkehr nach Mögeldorf, so der Übergang zur 12-Minuten-Zugfolge am 13. November 1918 und zum 15-Minuten-Betrieb am 2. Januar 1923, mit zeitweilig noch größeren Abständen von 24, 30, 36 und

Vorstadtverein
Nürnberg-Mögeldorf

Mögeldorf, den 25. Juni 1914



Schrift:

Um Eröffnung des
Krausenbafens auf Mögeldorf,
für Aufstellung von Flugmasten
erzuchen.

Ob
den Stadtmagistrat
Nürnberg

Obwohl ich demnachst im Obacht
für andere Eröffnung des Krausenbafens auf
Mögeldorf bitte der Antragsbehörde hierorts,
daran in Aufstellung von Flugmasten
an den auf zu bestimmenden Stellen
zeitlich zu genehmigen und den Aufstellung
somit baldmöglichst bekanntgeben zu wollen.

Gesuchsbewerber

Der Krausenbafens
Nürnberg - Mögeldorf

Haller

(I. Hofer)

Reil,

Aufstellung

Das obige Gesuch sollte zunächst abgelehnt werden (da in Gibitzenhof auch keine Fahnenmasten erlaubt wurden), es wurde aber dann doch genehmigt.

60 Minuten, bis schließlich nach Besserung der Wirtschaftslage am 3. März 1924 wieder der 10-Minuten-Zugabstand eingeführt werden konnte. Der sich nunmehr rasch erholende Verkehr schenkte den Mögeldorfern am 23. März 1925 auf Linie 8 jetzt ganztägig 10-Minuten-Betrieb und als Verstärkung noch die Linie 17 zwischen Gärtnerstraße – Hallertor – Plärrer – Sterntor – Hauptbahnhof – Marientunnel – Mögeldorf, mit Verlegung ihres westlichen Ausgangspunkts am 1. November 1925 von der Gärtnerstraße zum Westfriedhof. Als Folge der im Jahr 1930 einsetzenden Weltwirtschaftskrise mußte die Linie 17 an Werktagen seit 1. November 1931 eine Verkürzung nur zwischen Westfriedhof und MarthasträÙe, ab 14. Dezember 1931 Westfriedhof – Erhardstraße und ab 23. Oktober 1932 sogar nur Westfriedhof – Hauptbahnhof hinnehmen. Sie bediente Mögeldorf nur noch an Sonntagen. Seit 22. Mai 1938 verkehrte sie durch Streckentausch mit Linie 11 zwischen Plärrer und Marientunnel durch die Innenstadt über Lorenzkirche – Marientor – Marienstraße und auch wieder täglich bis Mögeldorf. Während des Reichsparteitags bestand vom 5. bis 12. September 1938 ein Pendelverkehr zwischen Marientunnel und Schmausenbuck mit Einzeltriebwagen durch eine Linie 28 in Zugabständen von 5 und 10 Minuten.

Die Eröffnung des Neuen Tiergartens hatte die Weiterführung der Linie 8 seit 5. Mai 1939 zur Folge, mit Verstärkung an Sonntagen durch Linie 17 und eine neue Linie 8 E ab Christuskirche.

Der Kriegsausbruch bedingte eine erhebliche Verkehrseinschränkung bis zum gänzlichen Verschwinden der Linie 17 ab 11. August 1943 und der Linie 8 E ab 10. September 1944. Schon nach den Luftangriffen seit März 1943 ruhte der Straßenbahnbetrieb nach Mögeldorf und wurde zeitweise durch Kraftwagenbetrieb ersetzt. Der Luftangriff am Abend des 2. Januar 1945 bereitete schließlich jeder geregelten Verkehrsbedienung für lange Zeit ein Ende. Über 15 Monate mußten auch die Mögeldorfer, wie der größte Teil der übrigen Nürnberger Bevölkerung, ihren weiten Weg zum Stadtinneren unter Opfern an Zeit und Kraft bei Wind und Wetter zu Fuß zurücklegen. Erst wieder seit 8. April 1946 verkehrte, anfangs nur bis Mögeldorf, seit 18. August 1946 auch wieder zum Tiergarten, die Linie 8 und daneben nach Bedarf bis Februar 1947 an Sonntagen noch die Linie 8 E.

Nachdem die Linie 8 nahezu 33 Jahre den Mögeldorfern treu gedient hatte, wurde, im Zusammenhang mit der Führung der Straßenbahn durch die Innenstadt am 29. Juni 1947, die Linie 3 die neue Mögeldorfer Stammlinie. Nach Überwindung der Kriegsfolgen verstärkte seit 23. April 1951 die neue Linie 12 den Betrieb auf der Strecke zwischen Gustav-Adolf-StraÙe und Mögeldorf, bis sie schließlich am 21. April 1957 durch die Linie 13 auf der gleichen Strecke abgelöst wurde, mit der Führung (seit 2. Januar 1958) über Lorenzkirche – Hauptbahnhof – Marientunnel.

Den Verkehr zwischen Mögeldorf und Laufamholz/Hammer vermittelte seit

13. November 1938 die Kraftwagenlinie 78, bis auch sie ein Opfer des Kriegs wurde und am 11. September 1944 eingestellt werden mußte. Erst seit 9. August 1948 verkehrte sie auf ihrer früheren Fahrstrecke und stellte vom 24. Januar bis 29. April 1949 die Verbindung zwischen Regensburger Straße / Schloßstraße – Scharrerstraße – Zerzabelshof – Siedlerstraße – Mögeldorf – Laufamholz/Hammer her. Ihre Verlängerung bis Schwaig erfolgte dann am 15. Mai 1949. Am 13. April 1952 wurde sie in Nr. 92 umbenannt. Seit 9. November 1959 verbindet die Linie 65 Mögeldorf über Zerzabelshof – Dutzendteich – Frankenstraße mit dem Süden Nürnbergs.

Mögeldorf wurde also verkehrsmäßig immer gut versorgt. Dies zeigt auch die Tatsache, daß schon seit 1914 auf der Straßenbahn meist die neuesten Fahrzeuge eingesetzt wurden.

Ab 25. April 1965 wurden auf der Linie 3 die 2,35 m breiten und erheblich längeren Großraumfahrzeuge mit sechssachsigem Gelenktriebwagen und vierachsigen Beiwagen mit Türschließautomatik und schaffnerlosen Betrieb im Triebwagen eingesetzt. Seit 3. September 1968 wurde auch Linie 3 in den Funksprechverkehr einbezogen und seit 9. September 1968 mit Fahrtausweisentwertern ausgestattet.

Ab 27. September 1987 bekam die Linie 3 Konkurrenz durch die parallel laufende S-Bahn. Die S-Bahn kann mit größeren Wagen mit weit modernerer Ausstattung aufwarten. Die Linie 3 mit ihren harten Holzsitzen wird aber auch diese Konkurrenz überleben, denn sie hat durch die vielen Haltestellen einen Vorzug, den die mehr überörtliche S-Bahn nicht bieten kann.

Und was wird die Zukunft bringen? Die Linie 3 soll nicht mehr durch die enge Kinkelstraße und die Mögeldorfer Hauptstraße fahren, sondern auf der Ostendstraße bleiben und von dort direkt in die Schmausenbuckstraße einbiegen. Die Haltestelle „Mögeldorf“ kann dann einige Meter nach Osten verlegt werden, so daß sie direkt am Gehsteig liegt. Diese Zukunftspläne sind aber vor allem davon abhängig, ob und wann die finanziellen Mittel aufgebracht werden können.

Quellen: Unterlagen der VAG, ein Bericht von Robert Binder aus dem Jahre 1969 und eigene Aufzeichnungen.

Die Schuhmacherei in Mögeldorf

90482 Nürnberg, Marthastraße 36, Telefon (09 11) 5 43 04 22

Schuhreparatur · Schuhfärben · Pflegemittel · Einlegesohlen
Stempelannahme · Schlüsseldienst · Schleifen von Haushalts-
scheren und Messern

Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr, 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr.

Massive Neubauten verändern das Gesicht Mögeldorf

Fotos: Röhrich



Neues Sportzentrum in der Schülerstraße



Neubau der Autofirma Fröhlich in der Ostendstraße



Neubau eines Wohn- und Bürogebäudes in der Ostendstraße



Neubau der Fa. Brochier in der MarthasträÙe