

## 1987 – 5. BA Fürth: Stadthalle - Billiganl. - Hardstraße

Bei der Neugestaltung des Gebiets rund um die Stadthalle plante die Stadt Fürth Ende der 70er Jahre schon einen U-Bahnhof unter dem Löwenplatz und eine Tunnelausfahrt an der Königstraße ein. Die 1996 eröffnete U-Bahn nutzte diese Vorleistungen aber nicht, weil man aus Kostengründen einen Bahnhof sparen musste und daher zwischen die wichtigen Ziele die unterirdische Station „Stadthalle“ unter der Rednitz platzierte.

Die virtuelle Stadtbahn greift hingegen auf die ursprünglichen Pläne zurück: Die Station „Stadthalle“ liegt inmitten der Bebauung unter dem Löwenplatz, und westlich davon kommen die Gleise an die Oberfläche. Die Rednitz wird oberirdisch gequert, was nicht nur kostengünstiger ist, sondern den Fahrgästen auch eine schöne Aussicht ermöglicht. An der Billiganlage entsteht eine neue Station mit Seitenbahnsteigen, denn die Umsteiganlage zu den Bussen wird nicht mehr benötigt.



*An der Billiganlage wendete die Straßenbahn und die Fahrgäste der westlichen Stadtteile mussten in den Bus umsteigen. Schon seit den 1960er Jahren gab es Pläne, die Straßenbahn auf die Hardhöhe zu verlängern, um den Bewohnern der Trabantenstadt das Umsteigen zu ersparen. 1981 wurde das dann leider anders Realität, als es sich die meisten Mitbürger wünschten: Die Straßenbahn wurde nämlich eingestellt und die Busse fuhren auf den Gleisen in die Stadtmitte weiter.*

Der 5. Bauabschnitt (BA) führt über die Stiftungsstr. weiter zur vorläufigen Endstation „Hardstraße“, wo eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn besteht. (Der vorhandene Bahnhof Unterfarnbach wurde in der virtuellen Stadtbahnwelt schon vorher durch die beiden neuen S-Bahn-Stationen Heimweg und Hardstraße ersetzt.)

Die Linien 1 und 14 werden bis zur Hardstraße verlängert, wofür man im Berufsverkehr jeweils 1 zusätzlichen Zug bzw. 3 neue B-Wagen braucht.

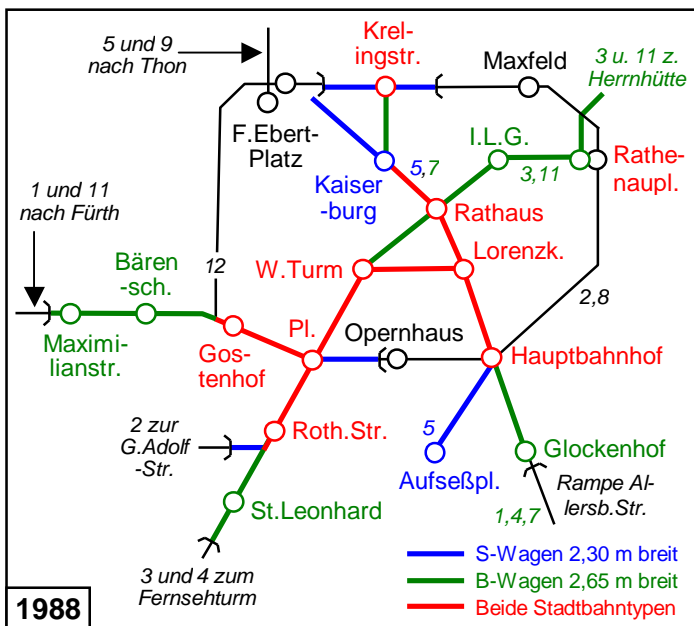
## 1988 – 11. BA Rathaus - Rathenauplatz und Krelingstr.

Der 11. BA schließt am Rathaus unterirdisch an den 10. BA an und führt unter der Juden- und Beckschlagergasse nach Osten. Südlich vom Rathenauplatz kommen die Gleise an die Oberfläche. Die dazu gebaute Rampe bleibt dauerhaft erhalten.

Der Rathenauplatz wird zwischen den Linien 3 und 11 (mit breiteren B-Wagen) und 2 und 10 (mit schmaleren S-Wagen) aufgeteilt, die jeweils ein Gleispaar mit eigenen Bahnsteigkanten erhalten.

Um das Angebot zwischen Plärrer und Hauptbahnhof in der Altstadt beizubehalten muss auch zwischen Kaiserburg und Hauptbahnhof eine zweite Linie eingerichtet werden.

Durch eine 400 m lange Stichstrecke von der Kaiserburg zur neuen unterirdischen Station Krelingstraße kann sie im Norden neue Potenziale erschließen.



Dieser Effekt lässt sich verstärken, wenn man der Linie 2 durch eine vorläufige Rampe in der Friedrichstr. Ermöglicht, in den U-Bahnhof Krelingstraße zu fahren und am gleichen Bahnsteig zu halten.

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 1988	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{1}{2}$ -Takt	Triebw.
1 Fürth/Stadthalle - Plärrer - Langwasser	16 km	36 min	13 x 2	26 B
2 G.-Adolf-Str.- Hauptbahnh.- F.Ebert-Pl.	8 km	18 min	7 x 2	14 S
3 Stein/Schloß - Rathaus - Herrnhütte	10 km	23 min	8 x 2	16 B
4 Eibach - Plärrer - Dutzendteich	10 km	21 min	8 x 2	16 B
5 Krelingstr.- Rathaus - Langwasser	11 km	23 min	9 x 2	18 B
7 Thon - Rathaus - Hauptbf - Aufseßplatz	5 km	12 min	5 x 2	10 S
8 Erlenstegen - Hauptbahnh.- Südfriedhof	12 km	32 min	12 x 2	24 S
11 Füh/Herrnstr.- Rathaus - Ziegelstein	13 km	30 min	11 x 2	22 B
12 Friedr.Ebert-Pl.- Plärrer - Tiergarten	9 km	23 min	9 x 1	9 S
14 Fürth/Stadthalle - Fürth Hbf - Herrnstr.	2,5 km	7 min	3 x 1	3 B
6 Stadtbahn-Linien + 4 Vorlaufbetrieb	97 km	-	57 S + 101 B	

Die letzten „klassischen“ Straßenbahnwagen werden ausgemustert, da auf den Linien 6 und 9 frei werdende S-Stadtbahnwagen eingesetzt werden:

Rest-Straßenbahnnetz 1988	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{1}{2}$ -Takt	Triebw.
6 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof	5,5 km	18 min	8	8
9 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	25 min	10	10
2 Straßenbahn-Linien	14 km	-	-	18

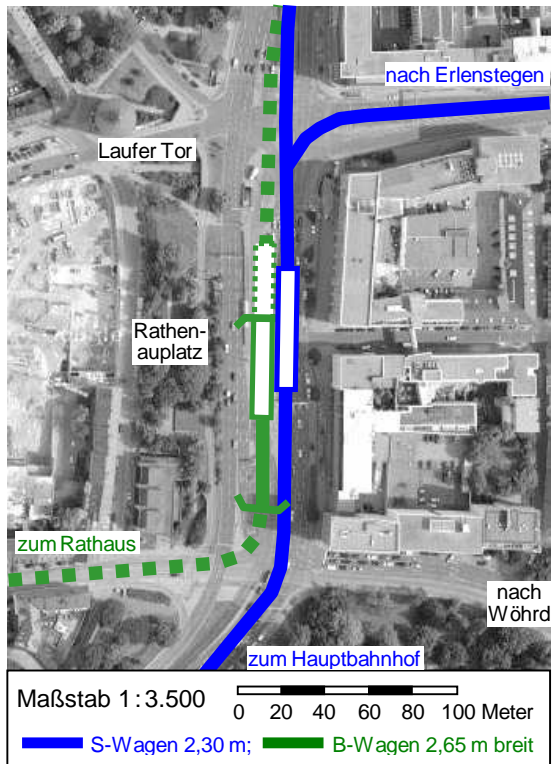
## 1989 – Eröffnung 6. BA in Fürth: Hardstraße - Hardhöhe

Der 6. Bauabschnitt (BA) schließt an der Hardstraße oberirdisch an den 4. BA an. Die Gleise verlaufen (wie schon seit den 1960er Jahren geplant) in der Mitte des breiten Straßenzuges Hard-/Soldnerstraße und enden zwischen Volta- und Gaußstraße, wo zwischen den Hochhäusern der Platz für eine Wendeschleife frei gehalten wurde. Die Linie 1 wird dorthin verlängert, wofür man im Berufsverkehr einen zusätzlichen Zug bzw. 2 neue B-Wagen braucht.

## 1990 – 12. BA Rathenaupl. - Stadtpark - Schoppershof

Eröffnung der Westhälfte des für die Stadtbahn umgebauten Rathenauplatzes, die zunächst von den Linien 3 und 11 in beiden Richtungen befahren wird. Der Nordteil des Bahnsteigs liegt unterirdisch, und daran schließt sich ein neuer Tunnel mit den Stationen Stadtpark und Schoppershof an. Hinter dem Nordwestring kommen die Gleise an die Oberfläche und laufen auf dem breiten eigenen Gleiskörper weiter, der schon in den 1970er Jahren für die Straßenbahn gebaut wurde.

Das Liniennetz bleibt unverändert, die Linien 3 und 11 kommen dank der störungsfreien Fahrt am Rathenauplatz eine Minute schneller voran.



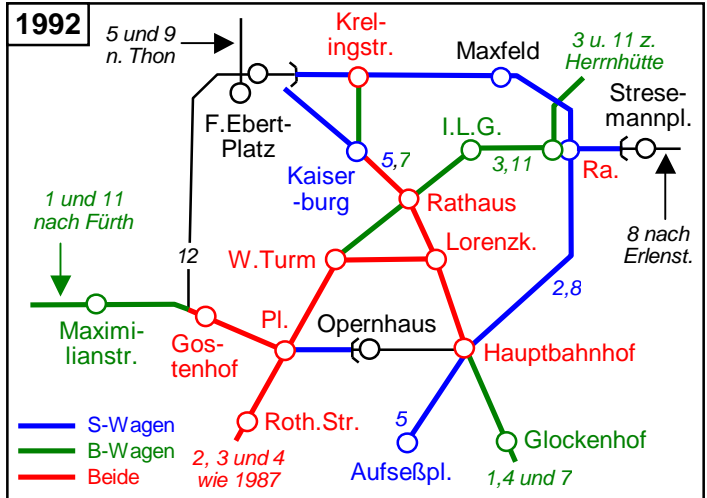
## 1991 – 7. BA in Fürth: Billiganlage - Klinikum

Der 7. Fürther Bauabschnitt (BA) schließt an der Billiganlage oberirdisch an den 4. BA an. Die Gleise verlaufen bis zur Station Pfeiferstraße entlang der Hochstraße und biegen dann nach Norden in die Fr.-Ebert-Straße ab. An der Einmündung der Jakob-Henle-Straße ist ausreichend Platz für eine Stadtbahn-Endstation und die nach Norden und Westen anschließenden Buslinien.

Die Linie 14 fährt ab der Billiganlage nicht mehr zur Hardstraße, sondern zum Klinikum. Die Fahrzeit verlängert sich um etwa 1 Minute und es wird ein neues Fahrzeug benötigt.

## 1992 – 13. BA Rathenauplatz - Krelingstr./Sulzbach.Str.

Eröffnung der Osthälfte des für die Stadtbahn umgebauten Rathenauplatzes, wodurch alle Linien unterirdisch halten können. Nördlich schließen sich 2 neue Tunnel an: Das Gleispaar nach Osten kommt noch vor dem Stresemannplatz an die Oberfläche, weil dort im Straßenraum genug Platz für eine Stadtbahnstation besteht. Das Gleispaar nach Westen bleibt hingegen bis zur Krelingstr. im Untergrund, wo der Tunnel des 10. Bauabschnitts erreicht wird.



im Straßenraum genug Platz für eine Stadtbahnstation besteht. Das Gleispaar nach Westen bleibt hingegen bis zur Krelingstr. im Untergrund, wo der Tunnel des 10. Bauabschnitts erreicht wird.

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 1992	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{3}{4}$ -Takt	Triebw.
1 Fürth/Hardhöhe - Plärrer - Langwasser	19 km	42 min	15 x 2	30 B
2 G.-Adolf-Str.- Hauptbahnh.- F.Ebert-Pl.	7 km	16 min	6 x 2	12 S
3 Stein/Schloß - Rathaus - Herrnhütte	10 km	22 min	8 x 2	16 B
4 Eibach - Plärrer - Dutzendteich	10 km	21 min	8 x 2	16 B
5 Thon - Rathaus - Hauptbf - Aufseßplatz	5 km	12 min	5 x 2	10 S
7 Krelingstr.- Rathaus - Langwasser	11 km	23 min	9 x 2	18 B
8 Erlenstegen - Hauptbahnh.- Südfriedhof	12 km	32 min	12 x 2	24 S
11 Fürth/Herrnstr.- Rathaus - Ziegelstein	12,5 km	28 min	11 x 2	22 B
12 Friedr.Ebert-Pl.- Plärrer - Tiergarten	9 km	23 min	9 x 1	9 S
14 Fürth/Klinikum - Fürth Hbf - Herrnstr.	3,5 km	10 min	4 x 1	4 B
6 Stadtbahn-Linien + 4 Vorlaufbetrieb	102 km	-	55 S + 106 B	

## 1993 – 8. BA in Fürth: Stein/Schloß - Stein/Rosenstr.

Die viel befahrene Bundesstraße B 14 verläuft mitten durch Stein und sorgt schon seit den 1970er Jahren für tägliche Staus. Es wäre daher wahrscheinlich gewesen, dass der Landkreis Fürth parallel dazu seine erste Stadtbahntrasse gebaut hätte.

Von Röthenbach bis zur Rednitzbrücke in Stein ist der Abstand der B 14 zur Wohnbebauung breit genug, um 2 Gleise am südlichen Straßenrand zu verlegen. An der Rednitzbrücke bekommt die Stadtbahn einen 300 m langen eingleisigen Abschnitt, um der B 14 durchgehend mindestens 8 Meter Breite zu belassen. Danach verschwindet sie in einer kurzen Rampe und fährt in einfacher Tieflage unter der B 14 weiter. In der Nähe der heutigen Bushaltestellen „Rosenstr.“ bekommt sie ihre vorläufige Endstation.

## 1994 – Eröffnung 14. BA: Aufseßplatz - Frankenstraße

Dieser Bauabschnitt (BA) ist für die Stadtbahn 17 Jahre später als in der Realität vorgesehen. Da die Stadtbahn nach Langwasser über die Bayernstraße fahren kann hat er eine geringere Bedeutung als bei der U-Bahn.

Am Aufseßpl. schließt er unterirdisch an den 3. BA an. Südlich der Frankenstr. führt er mit einer Rampe in der Pillenreuther Str. an die Oberfläche und erhält dort eine Verbindung zu den vorhandenen Gleisen Richtung Südfriedhof.

Die Linien 5 und 8 tauschen daraufhin ihre südlichen Äste, wofür zwei zusätzliche S-Stadtbahnwagen benötigt werden:

5 Thon - Rathaus - Hauptbf - Südfriedhof	9,5 km	23 min	9 x 2	18 S
8 Erlenstegen - Hauptbahnh.- Frankenstr.	8,5 km	24 min	9 x 2	18 S

## 1995 – 9. BA in Fürth: Stein/Rosenstr.- Deutenbach

Der 9. Fürther Bauabschnitt (BA) schließt an der Rosenstr. unterirdisch an den 8. BA an. Er biegt nach Süden ab und kommt in einer Rampe zwischen Knaupp- und Loschge-Str. wieder an die Oberfläche. Das Gelände wurde erst nach 1990 bebaut, und bei rechtzeitiger Entscheidung für eine Stadtbahn wären ansprechende und kostengünstige städtebauliche Lösungen möglich gewesen. Das gilt auch für die Gutknecht- und Frühlingstr., auf denen die Stadtbahn weiter fahren soll. Die Bewohner der umgebenden Siedlung profitieren davon, dass sie die neue Stadtbahnstation „Albertus-Magnus-Str.“ mit kurzen Fußwegen erreichen können.

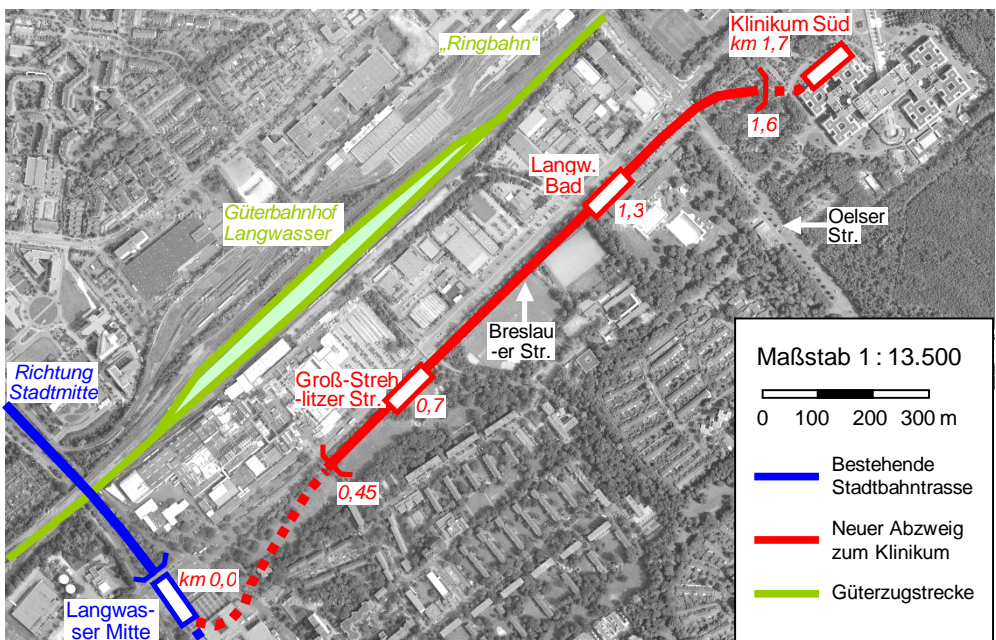
Die letzten 150 Meter legt die Stadtbahn eingleisig am Westrand der Regelsbacher Str. zurück, und die Endstation „Deutenbach“ liegt in der Mitte zwischen dem Freizeitbad Palm Beach, dem Gymnasium und der

Deutenbacher Hochhaussiedlung mit etwa 5.000 Bewohnern. Da es dort nur 1 Gleis gibt, können die Buslinien 63 zum Goethering und 713 nach Eckershof am gleichen Bahnsteig wie die Stadtbahn halten, so dass die Fahrgäste mit wenigen Schritten umsteigen können.

## 1996 – Eröffnung 15. BA: Frankenstr.- Bauernfeindstr. und Scharfreiterring - Klinikum Süd

Die knapp 2 km lange Verbindungsstrecke schließt südlich von der Frankenstr. im Tunnel an den 14.BA an und ermöglicht, dass die Linie 1 vom Hauptbahnhof vom Hauptbahnhof zur Bauernfeindstraße über den Aufseßplatz statt Glockenhof fährt. Dadurch verkehren auf beiden Achsen je zwei Linien und von Langwasser entstehen neue attraktive Direktverbindungen.

1979 begannen die Planungen für einen Klinikneubau im Süden Nürnbergs mit 1.000 Betten und 10 Operationssälen. Nach acht Jahren Bauzeit zogen 1994 die ersten Patienten im Klinikum Süd ein. Während in der Realität darauf nur mit einer Taktverdichtung der Buslinie 56 zum U-Bahnhof Langwasser Mitte reagiert werden konnte, hätte man für die Stadtbahn schon beim Bau der Klinik eine neue Gleistrasse planen können.



Diese zweigt unmittelbar südlich vom Bahnhof Langwasser Mitte von der 1972 eröffneten Stadtbahnstrecke ab. In einem großen Bogen wendet sich die Trasse nach Nordosten, um dann neben der Breslauer Straße an die Oberfläche zu kommen. Dort entstehen die neuen Stationen „Groß-Strehlitzer Str.“ und „Langwasser Bad“.

Nach der Kreuzung mit der der Oelser Straße wenden sich die Gleise nach Osten und fahren in einen vorhandenen Hügel hinein. Dadurch liegt die Stadtbahn-Endstation „Klinikum Süd“ in einfacher Tieflage direkt vor dem Haupteingang, und Besucher und Personal haben kurze Fußwege zu den Stationen. Durch den Tunnel kann die Stadtbahn zu einem späteren Zeitpunkt nach Altenfurt verlängert werden ohne die in der Zwischenzeit im Klinikgelände entstehende Bebauung zu beeinträchtigen.

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 1996	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -Takt	Triebw.
1 Fürth/Hardhöhe - Plärrer - Langwasser	19 km	42 min	15 x 2	30 B
2 G.-Adolf-Str.- Hauptbahnh.- F.Ebert-Pl.	7 km	16 min	6 x 2	12 S
3 Stein/Schloß - Rathaus - Herrnhütte	10 km	22 min	8 x 2	16 B
4 Eibach - Plärrer - Dutzendteich	10 km	21 min	8 x 2	16 B
5 Thon - Rathaus - Hauptbf - Südfriedhof	9,5 km	23 min	9 x 2	18 S
7 Krelingstr.- Rathaus - Langwasser	11 km	23 min	9 x 2	18 B
8 Erlenstegen - Hauptbahnh.- Frankenstr.	8,5 km	24 min	9 x 2	18 S
11 Fürth/Herrnstr.- Rathaus - Ziegelstein	12,5 km	28 min	11 x 2	22 B
12 Friedr.Ebert-Pl.- Plärrer - Tiergarten	9 km	23 min	9 x 1	9 S
14 Fürth/Klinikum - Fürth Hbf - Herrnstr.	3,5 km	10 min	4 x 1	4 B
15 Fürth/Rathaus - Zirndorf - Cadolzburg	14 km	24 min	7 x 1	7 B
7 Stadtbahn-Linien + 4 Vorlaufbetrieb	115 km	-	57 S + 113 B	

Rest-Straßenbahnnetz 1995	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -Takt	Triebw.
6 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof	5,5 km	18 min	8	8
9 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	25 min	10	10
2 Straßenbahn-Linien	14 km	-	-	18



## 1997 - 10. BA in Fürth: Hauptbhf - Zirndorf - Cadolzburg

Der 10. Fürther Bauabschnitt (BA) schließt südwestlich vom Hauptbahnhof oberirdisch an den 3. BA an. Während die Bestandsstrecke nach Süden in die Schwabacher Straße führt, biegen die neuen Gleise nach Westen in die Karolinenstraße ab. Auf dem ehemaligen Verladebahnhof entsteht die neue Station Ottostraße, und dann benutzt die Stadtbahn die vorhandene Trasse der „Rangaubahn“. Diese muss aber für den dichten 10-Minuten-Takt größtenteils von 1 auf 2 Gleise erweitert werden. Auf den 8 km westlich von Zirndorf ist nur ein 20-Minuten-Takt vorgesehen, wofür ein 3 km langer zweigleisiger Begegnungsabschnitt bei Weiherhof genügt.

Die „Rangaubahn“ Fürth - Zirndorf - Cadolzburg war in den letzten 50 Jahren die einzige Bahnstrecke im Landkreis Fürth, die in den Genuss größerer Investitionen kam: Für insgesamt 10 bis 15 Millionen Euro wurde 1980 der Bahnübergang am Zirndorfer Bahnhof durch einen aufwändigen Straßentunnel ersetzt. 1995 wurden fünf Bahnübergänge westlich vom Zirndorfer Bahnhof durch die Verlegung der Gleise und den Neubau der Paul-Metz-Str. beseitigt. 1996 wurde der neue Haltepunkt Zirndorf-Kneippallee eingeweiht und 2007 erhielten die Stationen Cadolzburg, Egersdorf, Weiherhof, Dammbach und Fürth-Westvorstadt neue Bahnsteige.



*Bis 1995 verlief die „Rangaubahn“ am Zirndorfer Bahnhof so unübersichtlich auf der Straße, dass normale Blinklichter zur Sicherung nicht reichten. Daher musste ein Bahnbeamter neben dem Zug herlaufen und mit einer Fahne die Autos anhalten. (A. von Knebel, 14.7.87)*

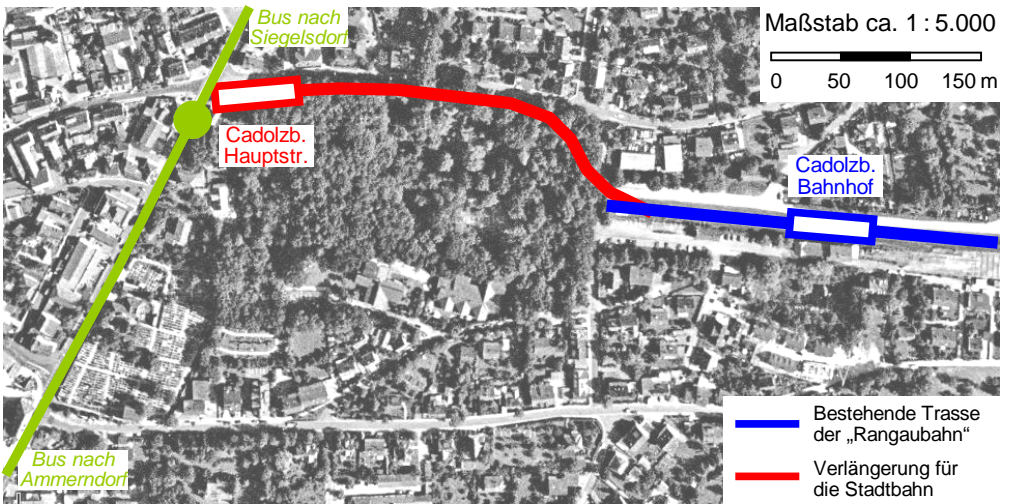
Je früher die Entscheidung gefallen wäre, die „Rangaubahn“ in das Stadtbahnnetz zu integrieren, desto mehr kostengünstige und stadtbildfreundliche Lösungen wären möglich gewesen: 1980 ein kurzer Stadtbahntunnel in Zirndorf mit zweigleisiger Station im offenen Einschnitt statt der hässlichen Straßenschlucht am Bahnhof; 1995 die Verlängerung des Tunnels nach Westen statt aufwändiger Neugestaltung eines ganzen Straßenzugs und in den Folgejahren Umbau der vorhandenen Haltepunkte in 60 Meter lange Stadtbahnstationen statt 90 Meter lange Regionalbahn-Haltepunkte.



*Nach der umfassenden Neugestaltung des Straßenzugs verursacht die eingezäunte Bahnlinie leider eine starke Trennwirkung zur Zirndorfer Nordstadt: Bei dem von Jörg Schäfer angedachten Umbau für die Stadtbahn gäbe es an dieser Stelle einen kurzen Tunnel, in dem sich die Gleise Richtung Cadolzburg und Gebersdorf trennen. (M. Frömming, 7.8.08)*

In Cadolzburg liegt der Bahnhof ungünstig am Ortsrand, daher wird die Stadtbahn (nach Straßenbahn-Betriebsvorschriften) entlang der Unteren Bahnhofstr. um 300 Meter nach Westen bis zur Hauptstraße verlängert.

Die Umstellung auf Stadtbahnbetrieb bringt den Fahrgästen der „Rangaubahn“ große Vorteile: Es gibt mehr Zugangsstationen, dichtere Takte und weniger Umsteigezwänge. Während die Regionalbahnen am Fürther Hauptbahnhof (und damit am Rand der Innenstadt) enden fährt die Stadtbahn über die Freiheit zum Fürther Rathaus weiter. Damit dort die Linien 1 und 14 durch die neue Linie 15 nicht behindert werden muss im Vorgriff auf den 8. Bauabschnitt ein kurzer Tunnel nach Norden gegraben werden. Darin wird ein Gleis verlegt, in dem die „15er“ warten und wenden können.



## 1998 – Eröffnung 16. BA: Krelingstraße - Großreuth

Der 16. Bauabschnitt (BA) schließt östlich der Krelingstraße unterirdisch an den 9 Jahre zuvor eröffneten 11. BA an. In einem großen Bogen schwenkt er nach Norden und verläuft dann in einfacher Tiefenlage unter der Rollnerstraße, mit den U-Bahnhöfen Martinskirche und Rollnerstr. (unter der Kreuzung mit dem Nordring). Unmittelbar danach kommen die Gleise an die Oberfläche. Falls es noch Güterverkehr auf der Ringbahn zwischen Nord- und Nordostbahnhof gibt, muss für Straße und Stadtbahn eine gemeinsame Unterführung gebaut werden. An der Kilianstraße entsteht der vorläufige Endpunkt Großreuth mit Busanschlüssen Richtung Thon und Herrnhütte. Für die Verlängerung der Linie 7 braucht man einen zusätzlichen Zug mit zwei B-Wagen.

## 1999 – Eröffnung 17. BA: Großreuth - Flughafen

Die 2,5 km lange Verlängerung zum Flughafen ist durchgehend oberirdisch und kann daher schon nach einem Jahr Bauzeit eröffnet werden. Sie verläuft von Großreuth schnurstracks nach Norden über Kleinreuth und Lohe zum Flughafen. Vor dem Abfertigungsgebäude ist genug Platz für eine architektonisch ansprechend gestaltete Stadtbahn-Endstation.

In der realen Entwicklung erreichte die U 2 den Flughafen 1998 im Tunnel mit dem Umweg über Ziegelstein, die Fahrzeit beträgt 13 Minuten. Die

Stadtbahn bräuchte genau so lang, würde dabei aber eine Unterwegsstation mehr bedienen. Zudem böte sie wichtige Direktverbindungen vom Flughafen zur Altstadt (Rathaus und Lorenzkirche) und zum Messezentrum, für die man als Fahrgast der U 2 umsteigen muss. Für die Verlängerung der Linie 7 braucht man wiederum einen zusätzlichen Zug mit zwei B-Wagen.

## 2000 – 11. BA in Fürth nach Südstadtpark/Kalbsiedlung

1994 gab die US Army überraschend bekannt, dass sie ihre drei Kasernen auf Fürther Stadtgebiet aufgeben würde. Aufgrund ihrer zentralen Lage in der Südstadt bestand der größte Handlungsbedarf für die William-O.-Darby-Kaserne. Die Verantwortlichen wollten dort keine Brachfläche entstehen lassen und sehr schnell eine neue Nutzung für das Gelände finden. Man entschloss sich, ein neues Wohngebiet auszuweisen mit einem 100.000 Quadratmeter großen Park als Mittelpunkt. Die denkmalgeschützten Gebäude auf dem Kasernenareal sollten erhalten bleiben und mit ergänzender Neubebauung harmonisch in Einklang gebracht werden, um eine neue Form urbanen Lebens in der Großstadt zu ermöglichen.

Hätte Fürth 1994 ein funktionierendes Stadtbahnssystem gehabt wäre sicher verlangt worden, dass die neuen Wohngebiete auf der Schiene erreichbar sind. Die breite Jakob-Wassermann-Straße in der so genannten „Kalbsiedlung“ bot genügend Platz für eine oberirdische Trasse.

