

Die mögliche Entwicklung einer Stadtbahn in Nürnberg und Fürth von 1967 bis 2017



PDF-Anlage zu den Webseiten www.nuernberg-stadtbahn.de und www.fuerth-stadtbahn.de
von Jörg Schäfer

Diese privaten Webseiten modellieren was passiert wäre, wenn sich Nürnberg und Fürth 1965 nicht für die U-Bahn, sondern für eine Unterpflaster-Straßenbahn entschieden hätten. In vergleichbaren Städten wie Stuttgart, Frankfurt am Main und Hannover ist daraus in den letzten 40 Jahren eine moderne Stadtbahn geworden. Da sie nicht durchgehend einen vom anderen Verkehr getrennten Gleiskörper benötigt, sind die Schienennetze in den genannten Städten wesentlich stärker gewachsen als die U-Bahn in Nürnberg und Fürth.

1967 – Baubeginn an der Stadtgrenze und in Langwasser

Mit oder ohne die Fehlentscheidung von 1965, in Nürnberg eine „richtige“ U-Bahn zu bauen: Die beiden Folgejahre wären von intensiven Planungsarbeiten für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Frankenmetropole geprägt gewesen. Auch die damals noch „Unterpflaster-Straßenbahn“ genannte Stadtbahn hätte viele neue Streckenabschnitte gebraucht, deren Bau zeitlich abgestimmt werden muss. Neben der finanziellen Belastung ist vor allem zu beachten, dass die neuen Bauabschnitte sinnvoll in Betrieb genommen werden können.

Der offiziell erste Spatenstich hätte für die Stadtbahn genau so erfolgen können, wie es bei der U-Bahn der Fall war: Am 20.3.67 lösten Bundesverkehrsminister Georg Leber und Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter an der Bauernfeindstraße den ersten Rammschlag aus.

1970 – Eröffnung 1. BA Stadtgrenze - Muggenhof

Wie in der realen Entwicklung wäre die 1,4 km lange Hochbahnstrecke an der Stadtgrenze Nürnberg - Fürth als erster Bauabschnitt (BA) der virtuellen Stadtbahn eröffnet worden. Die Stationen Muggenhof und Stadtgrenze hätten zunächst auch niedrige Seitenbahnsteige bekommen, damit die damals in Nürnberg und Fürth üblichen 2,3 m breiten Straßenbahnen dort halten können.



Eine U1 nach Fürth am 16.9.07 kurz vor Muggenhof. Die Brücke der „Ringbahn“ im Hintergrund war ein Zwangspunkt bei den Bauplanungen, weil die Rampe zur Hochbahn erst westlich davon beginnen konnte. Das hätte natürlich auch für die Stadtbahn gegolten, aber dank ihrer größeren Steigungsfähigkeit (6 % statt 4 % bei der U-Bahn) weniger Probleme bereitet.

Die langen Brücken der Hochbahnstrecke hätten einen halben Meter schmaler gebaut werden können, da langfristig nur 2,65 m breite Stadtbahnwagen und nicht 2,90 m breite U-Bahn-Wagen dort fahren sollten. Interessanterweise gab es 1965 in der Realität schon fertige Baupläne dafür, die nach der Um-Entscheidung für die U-Bahn unter Zeitdruck geändert werden mussten.

1972 – 2. BA Bauernfeindstraße - Langwasser Süd

Wie in der realen Entwicklung wird die 3,6 km lange Neubaustrecke in die Trabantenstadt Langwasser am 1.3.72 eröffnet. In den zahlreichen Hochhäusern leben etwa 20.000 Menschen und sorgen für große Nachfrage. Die neue U-Bahn konnte ab 1972 nur im Inselbetrieb zwischen Langwasser Süd und der Bauernfeindstr. fahren, und alle Fahrgäste mussten Richtung Innenstadt in die Straßenbahn umsteigen. Die Stadtbahn fährt hingegen an der Bauernfeindstr. weiter und bietet sofort Direktverbindungen ins Stadtzentrum an.

Die 7 neuen Stationen erhalten (wie bei der U-Bahn) Hochbahnsteige, von denen aus man stufenlos in die Stadtbahn einsteigen kann. Dafür ist Voraussetzung, dass auf allen Linien nach Langwasser neue Fahrzeuge mit Klapptrittstufen eingesetzt werden: Diese werden an den Stationen nördlich der Bauernfeindstr. ausgefahren, um an den alten Straßenbahnhaltestellen das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 1972	Länge	Fahrzeit	10'-Takt	Triebw.
1 Fürth/Billinganl. - Plärrer - Langwasser	17 km	48 min	11 x 2	22 S
2 Gust.-Adolf-Str. - Plärrer - Langwasser	12 km	29 min	7 x 2	14 S
11 (nur HVZ *) Plärrer - Messezentrum	7 km	18 min	5 x 1	5 S
3 Linien mit Stadtbahn-Vorlaufbetrieb	36 km	-	-	41 S

**) Bis 1975 fuhren die Straßenbahnlinien in Nürnberg und Fürth ganztags im 10-Minuten-Takt. Wenn es die Nachfrage erforderte gab es im Berufsverkehr zusätzliche Linien, um das Angebot zu verdichten. Dieses System hätte genutzt werden können, um mit der am Plärrer endenden Verstärkerlinie 11 zum Start der Stadtbahn nur 41 neue S-Triebwagen zu benötigen.*

1974 – 3. BA Hauptbahnhof - Glockenhof / Aufseßplatz

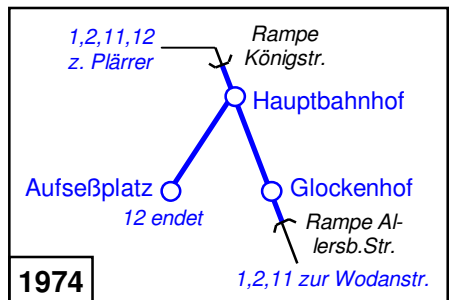
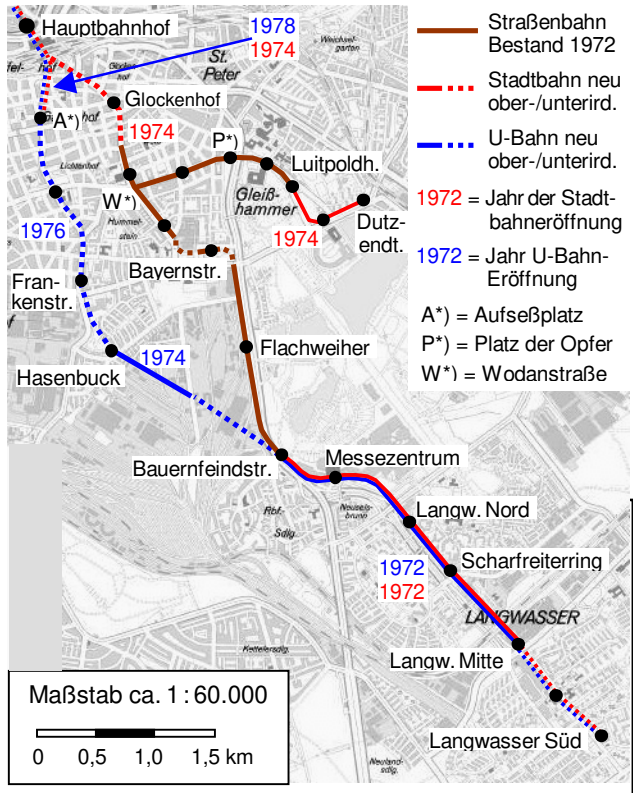
Während sich die U-Bahn erst langsam von Süden her zum Nürnberger Zentrum vorarbeiten musste wäre die Stadtbahn schon 1974 dort angekommen:

Der 3. Bauabschnitt (BA) hätte nördlich vom Hauptbahnhof mit einer vorläufigen Rampe in der Königstraße und südlich vom Glockenhof mit einer dauerhaften Rampe in der Allersberger Straße Anschluss ans Schienennetz erhalten.

Südlich vom Hauptbahnhof wird der Abzweig zum Aufseßplatz mit gebaut, wo die Zweirichtungswagen am Bahnsteig wenden.

Die „12“ kommt als vierte Stadtbahnlinie hinzu, wodurch zwischen Plärrer, Lorenzkirche und Hauptbahnhof der von der Straßenbahn gewohnte 2½-Minuten-Takt erhalten bleibt.

Die Durchbindung der Stadtbahn von Langwasser in die Innenstadt sorgt dafür, dass viele Fahrgäste aus den südöstlichen Nürnberger Stadtteilen neue Wege fahren. Der Dutzendteich verliert an Bedeutung, und auf den kurvenreichen Ostabschnitt der Straßenbahnlinie 2 durch den Stadtteil St. Peter kann verzichtet werden. Anders als in



der Realität bleibt die Direktverbindung Hauptbahnhof - Dutzendteich aber über einen 1 km langen Neubauabschnitt zur Wendeschleife am Luitpoldhain erhalten. Die Buslinie 57 kann weiterhin zum Dutzendteich fahren, und ihre Fahrgäste sorgen nördlich der Wodanstraße für eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgäste zwischen den Stadtbahnlinien 1, 2 und 11.

(Genauere Beschreibungen der Buslinien in Altenfurt und Moorenbrunn gibt es bei „Optionen und Details“.)

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 1974	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -Takt	Triebw.
1 Fürth/Billinganl.- Plärrer - Langwasser	17 km	44 min	15 x 2	30 S
2 Gust.-Adolf-Str.- Plärrer - Langwasser	12 km	25 min	9 x 2	18 S
11 Fürth Hbf.- Plärrer - Dutzendteich	12 km	32 min	12 x 2	24 S
12 Friedr.Ebert-Pl.- Plärrer - Aufseßplatz	6 km	15 min	6 x 1	6 S
4 Linien mit Stadtbahn-Vorlaufbetrieb	47 km	-	-	78 S

1976 – 4. BA Weiß.Turm - Lorenzkirche - Hauptbahnhof

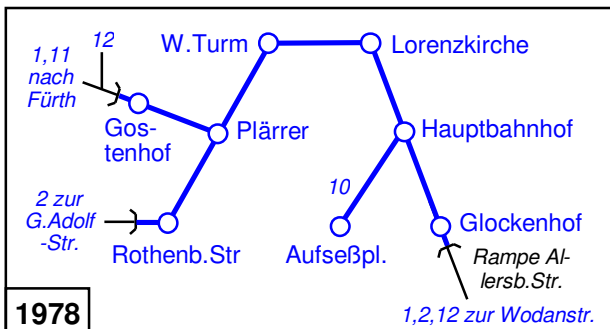
Die Nürnberger wollten, dass die Straßenbahn möglichst schnell aus der Innenstadt verschwindet. Daher wird der Tunnelbau zwischen Weißem Turm, Lorenzkirche und Hauptbahnhof schon 1976 angenommen, obwohl er dem Stadtbahnnetz nur wenig Fortschritte bringt: Die vorläufige Rampe in der Königstraße kann aufgelassen werden, dafür wird eine neue vorläufige Rampe in der Ludwigstraße benötigt. (Diese wäre sozusagen in Sichtweite der Straßenbahn-Wendeschleife gewesen, die für die U-Bahn-Bauarbeiten von 1980 bis 1981 um die Jakobskirche herum gelegt wurde.)

Im Liniennetz ist keine Änderung erforderlich, und alle Stadtbahnen kommen dank der freien Fahrt durchs Zentrum etwa 1 Minute schneller voran.

1978 – 5. BA Plärrer - Gostenhof / Rothenburger Str.

Der 5. Bauabschnitt (BA) schließt in der Ludwigstr. unterirdisch an den 4. BA an und macht dort die (in der Bevölkerung sicher unbeliebte) Rampe überflüssig. Westlich vom U-Bahnhof Gostenhof wird er über eine Rampe an die Strecke nach Fürth angeschlossen, die auf Dauer erhalten bleibt. Vom Plärrer führt ein Abzweig über die Rothenburger Str. und eine Rampe

westlich der Kreuzerstr zu den vorhandenen Straßenbahngleisen Richtung G.-Adolf-Straße. Im Liniennetz sind wieder keine Änderungen erforderlich und alle Stadtbahnen kommen dank der freien Fahrt unter dem Plärrer nochmal 1 Minute schneller voran.



1980 – Eröffnung 6. BA Gostenhof - Maximilianstraße

Der 6. Bauabschnitt schließt unter der Fürther Str. unterirdisch an den 5. Bauabschnitt an. Die Rampe bleibt aber erhalten und wird von der Linie 10 zum Fr. Ebert-Platz weiter genutzt. Die virtuelle Stadtbahn kann schon früher als die tatsächlich gebaute U-Bahn an die Oberfläche kommen um den vorhandenen eigenen Gleiskörper der Straßenbahn bis zur Hochbahnstrecke Muggenhof - Stadtgrenze (1. Bauabschnitt von 1970) zu nutzen.

1981 – 2. BA in Fürth: Herrnstraße - Jakobinenstraße

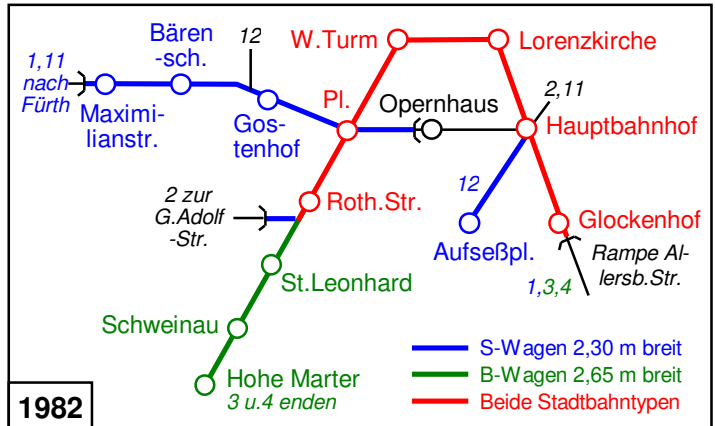
In Fürth wird als erstes Stadtbahnprojekt die lange geplante Querverbindung in der Südstadt von der Herrnstraße über den Stresemannplatz zur Jakobinenstraße verwirklicht. Die Linie 11 wechselt ihr Ziel von Fürth Hbf zur Flößbaustraße, wodurch viele Verbindungen nach Nürnberg schneller werden. Da sich die Fahrzeit der „11“ nur um 1 Minute verlängert werden keine neuen Fahrzeuge benötigt.

1982 – Eröffnung 7. BA Plärrer - Opernhaus und Rothenburger Str.- Hohe Marter

Aus dem bisherigen Korridorbetrieb mit 4 Linien durch die Altstadt wird mit 2 neuen Abzweigen ein „richtiges“ Stadtbahnnetz mit 6 Linien. 12 Jahre nach Eröffnung des ersten Bauabschnitts kommen zudem auf den Linien 3 und 4 erstmals die 2,65 m breiten Stadtbahnwagen vom Typ B zum Einsatz.

Vom U-Bahnhof Plärrer führen neue Gleise nach Osten unter dem Frauentorgraben bis zum Färbertor. Östlich der Kreuzung liegt eine Rampe und an deren Ende die oberirdische Stadtbahnstation Opernhaus. Weiter zum Hauptbahnhof werden die Straßenbahngleise genutzt, die bereits in den 70er Jahren großzügig auf einem eigenen Gleiskörper in der Mitte vom Frauentorgraben verlegt worden waren.

Die zweite neue Strecke schließt an der Rothenburger Straße unterirdisch an den 5. Bauabschnitt an und führt nach Süden zur Hohen Marter. Die 3 neuen Bahnhöfe St.Leonhard, Schweinau und Hohe Marter werden gleich so gebaut, dass die 2,65 m breiten Stadtbahnwagen B halten können. Die Rampe westlich der Kreuzerstr wird von der Linie 2 zur Gustav-Adolf-Str. weiter genutzt.



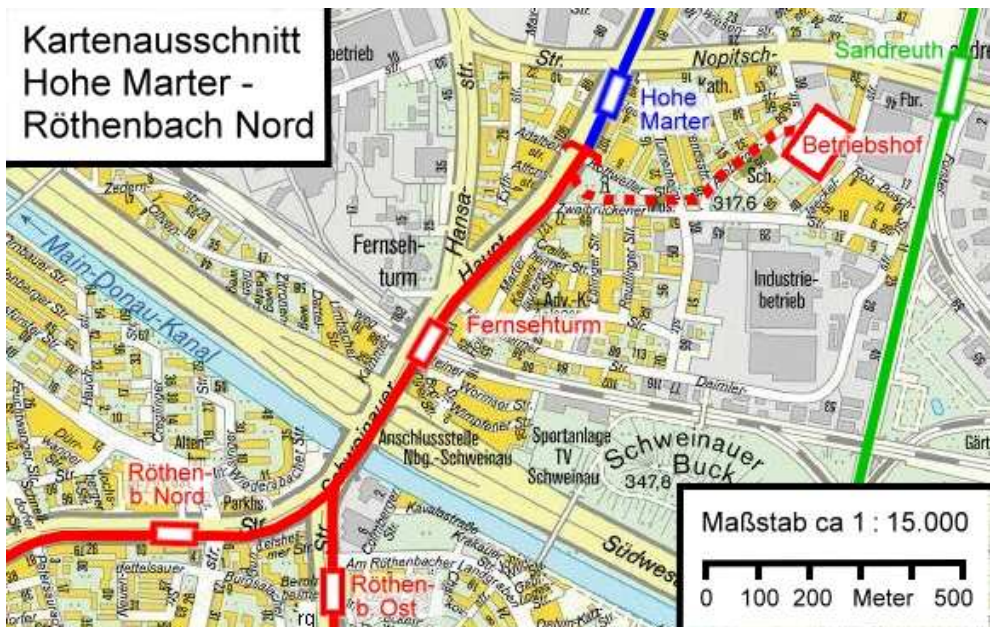
Die 3 neuen Bahnhöfe St.Leonhard, Schweinau und Hohe Marter werden gleich so gebaut, dass die 2,65 m breiten Stadtbahnwagen B halten können. Die Rampe westlich der Kreuzerstr wird von der Linie 2 zur Gustav-Adolf-Str. weiter genutzt.

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 1982	Länge	Fahrzeit	6%-Takt	Triebw.
1 Fürth/Billinganl.- Plärrer - Langwasser	17 km	40 min	14 x 2	28 S
2 Gust.-Adolf-Str.- Plärrer - Herrnhütte	8 km	18 min	7 x 2	14 S
3 Hohe Marter - Plärrer - Langwasser	12 km	25 min	9 x 2	18 B
4 Hohe Marter - Plärrer - Dutzendteich	8 km	18 min	7 x 2	14 B
11 Fürth Hbf - Plärrer - Ziegelstein	13 km	32 min	12 x 2	24 S
12 Friedr.Ebert-Pl.- Plärrer - Aufseßplatz	6 km	15 min	6 x 1	6 S
14 Fürth/Billinganl.- Fürth Hbf - Flößaustr.	4 km	12 min	5 x 1	5 S
2 Stadtbahn-Linien + 5 Vorlaufbetrieb	64 km	-	77 S + 32 B	

Rest-Straßenbahnnetz 1982	Länge	Fahrzeit	6%-Takt	Triebw.
6 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof	5,5 km	18 min	8	8
8 Erlenstegen - Hauptbahnh.- Südfriedhof	12 km	32 min	12	12
9 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	25 min	10	10
13 Thon - F.Ebert-P.- Hauptbhf - Tiergarten	10 km	29 min	12	12
4 Straßenbahn-Linien	36 km	-	-	42

1983 – 8. BA Hohe Marter - Fernsehturm - Stein/Schloß

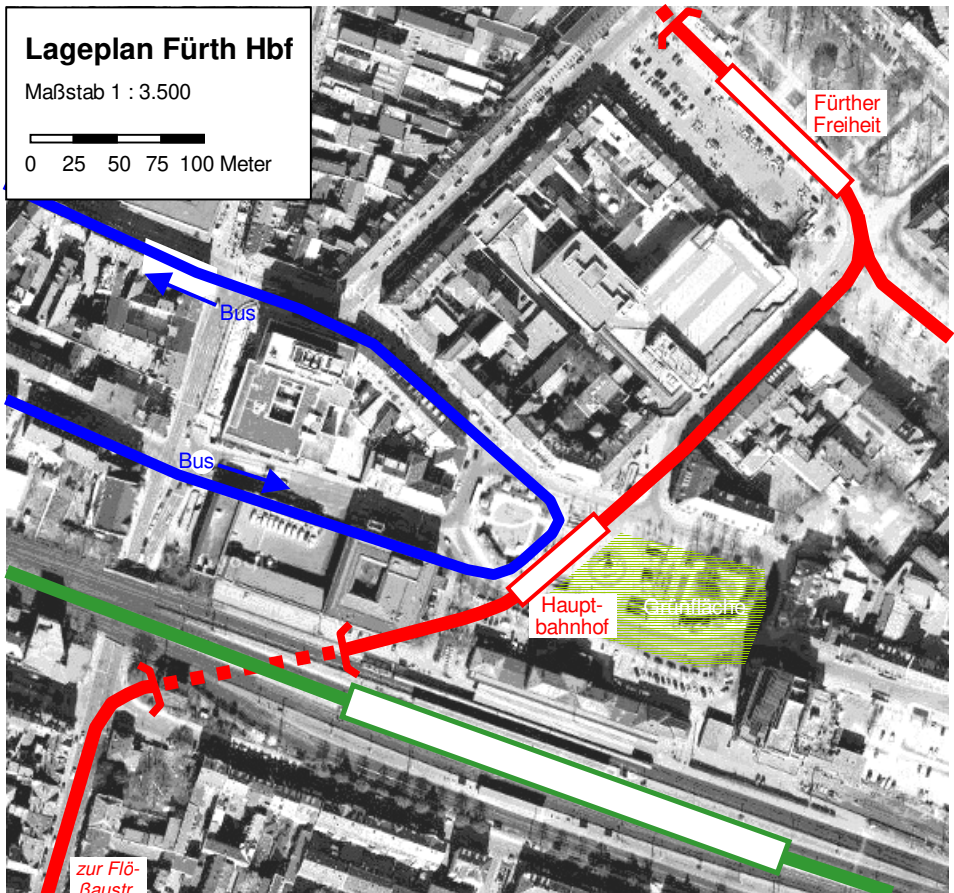
Der 8. Bauabschnitt schließt am U-Bahnhof Hohe Marter unterirdisch an den 7. BA an. Bis zur Zweibrückener Str. kommen die Gleise in einer Rampe an die Oberfläche, wodurch die Zufahrt in das Straßenbahndepot Schweinau möglich bleibt. Am östlichen Rand der Schweinauer Hauptstr. steigen die Gleise weiter an, und auf der Brücke über die „Ringbahn“ von Fürth zum Nürnberger Rangierbahnhof entsteht der oberirdische Bahnhof „Fernsehturm“. (1980 wurde der 292 m hohe Turm 100 Meter nördlich davon erbaut.)



Die Gleise führen südlich neben der B14 über die Station „Röthenbach/Nord“ weiter zum vorläufigen Endpunkt „Stein/Schloß“, der vor der Kreuzung mit der Rednitzstr. entsteht. Noch heute gibt es direkt daneben eine Wendeschleife, die von den Linien 63 und 64 in Richtung Steiner Stadtmitte benutzt werden kann. Die Buslinien 60, 61 und 62 wenden vorläufig in „Röthenbach/Nord“. Da es aber betrieblich zu aufwändig wäre, die Stadtbahnlinie 4 auch dort enden zu lassen, wird sie vorläufig wie die Linie 3 bis „Stein/Schloß“ verlängert. Dafür braucht man 4 neue B-Wagen, kann aber in größerem Umfang Gelenkbusse bei den Linien 60 bis 64 einsparen.

1983 – 3. BA in Fürth: Neugestaltung am Hauptbahnhof

Am Fürther Hauptbahnhof können die Gleisanlagen reduziert werden, da die Linie 11 keine Wendeschleife mehr benötigt wird. Allerdings wäre keine 150 x 60 Meter große Betonwüste erforderlich gewesen, wie sie 1985 gebaut wurde, um allen Fürther Buslinien einen Anschluss zur U-Bahn zu bieten. Neben der Stadtbahn müssen nur noch 3 bis 4 Linien am Hauptbahnhof halten, wofür die nordwestliche Ecke des Platzes reicht. Die restlichen 2 Drittel hätten Platz für eine ansprechende Grünanlage geboten.



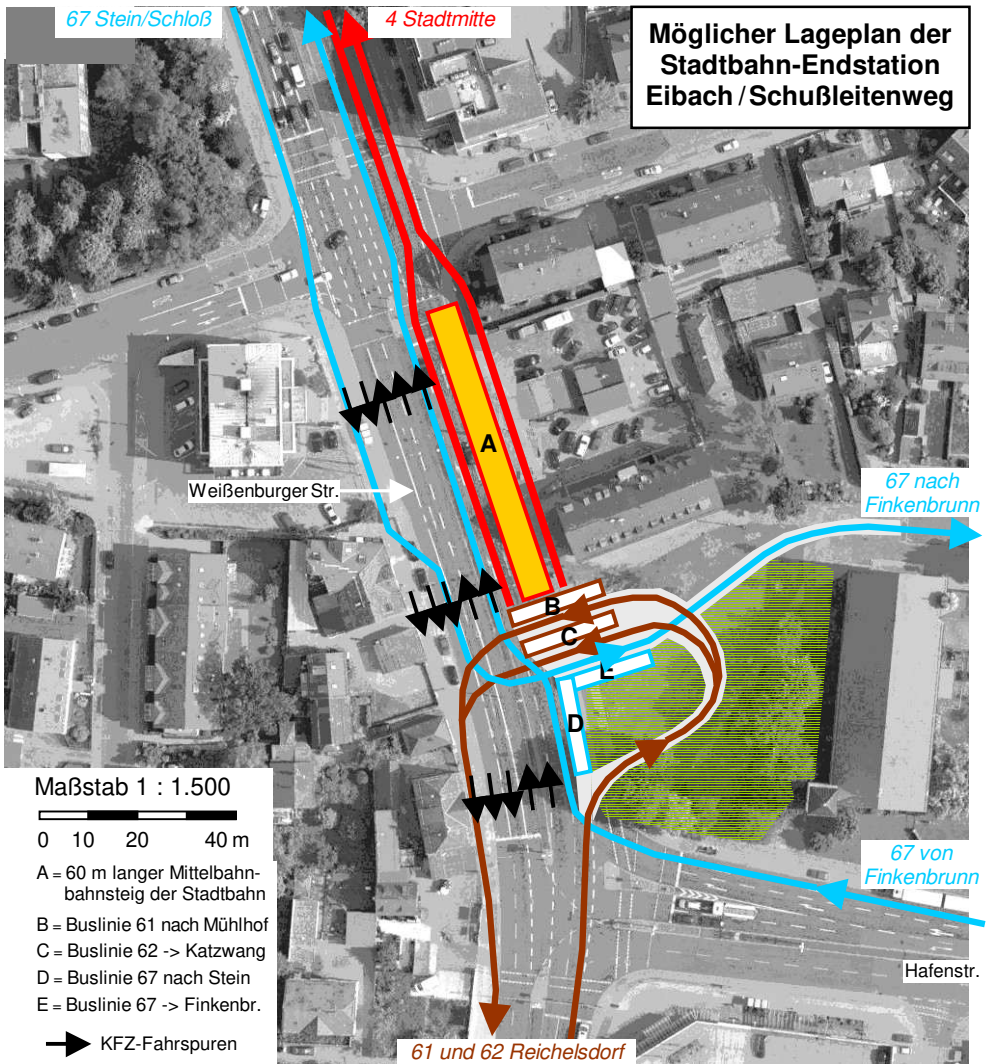
Um der Stadtbahn die kurvenreiche Fahrt durch die Maxstr. zu ersparen und die enge Bahnunterführung der Schwabacher Str. zu entlasten wird schräg unter den Bahngleisen hindurch ein 100 Meter langer Tunnel gegraben, der eine gradlinigere und schnellere Fahrt erlaubt. Die Linie 14 wird dadurch planmäßig um etwa 1 Minute beschleunigt und steht wesentlich seltener im Stau.



Blick nach Norden auf die Bahnunterführung der Schwabacher Str. neben dem Fürther Hauptbahnhof Anfang der 1950er Jahre. Die Linie 7 zur Flößbastr. fuhr dort bis zur Stilllegung der Straßenbahn 1981. Die virtuelle Stadtbahn soll an dem engen Bereich in einem kurzen Tunnel vorbeifahren, der am rechten Bildrand beginnt.

1984 – 9. BA Fernsehturm – Eibach/Schußleitenweg

Dieser 1,6 km lange Neubauabschnitt zweigt zwischen „Fernsehturm“ und „Röthenbach/Nord“ vom 8. BA ab. Die Gleise führen östlich der Weißenburger Str. durch damals noch unbebautes Gelände zu den Haltestellen „Röthenbach Ost“ und „Jägerstraße“. (Das Neubaugebiet, das dort 1983 für 5.000 Bewohner ausgewiesen wurde, hätte also mit der Stadtbahn von Anfang an einen attraktiven Schienenanschluss gehabt.) Nur auf den letzten 200 Metern vor der Endstation „Eibach/Schußleitenweg“ wird es eng: Der großzügig ausgebaute Straßenknoten Rednitz-/Weißenburger-/Hafenstraße muss von 6 auf 4 bis 5 KFZ-Spuren zurückgebaut werden, um Platz für die oberirdische Stadtbahn zu machen.



Für die Umlegung der Linie 4 von Stein/Schloß nach Eibach braucht man keine neuen Fahrzeuge. Die Buslinien 60 bis 62 von Schweinau über Eibach nach Schwabach, Mühlhof und Katzwang gehörten schon 1983 zu den aufkommensstärksten in Nürnberg. Sie können nochmals um 2 km verkürzt werden und am Schußleitenweg ebenerdige Anschlüsse zur Stadtbahnlinie 4 erhalten.

1985 – 4. BA in Fürth: Freiheit – Rathaus - Stadthalle



Die Schwabacher Str. in Fürth ist so eng und kurvenreich, dass dort oberirdisch kein moderner Schienenverkehr möglich wäre. Daher greift Jörg Schäfer für die Stadtbahn auf Fürther Pläne aus den 1970er Jahren mit einem relativ kurzen Tunnel zurück, der nur den problematischen Bereich zwischen Freiheit und Billinganlage unterfahren hätte. (Aufnahme etwa von 1980)

1985 wurde zum 150-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland die U1 zum Fürther Hauptbahnhof eröffnet. Bei der Stadtbahn hätte sich ähnlich symbolträchtig die Untertunnelung der Fürther Innenstadt mit den neuen Bahnhöfen Freiheit, Rathaus und Stadthalle angeboten: Die Linien 1, 11 und 14 hätten dann mit den breiteren B-Wagen fahren können. Nur die Wendeschleife an der Flößbaustraße hat zu enge Kurvenradien. Daher werden die Linien 11 und 14 an der Herrnstraße mit einem Wechsel der Liniennummer durchgebunden.

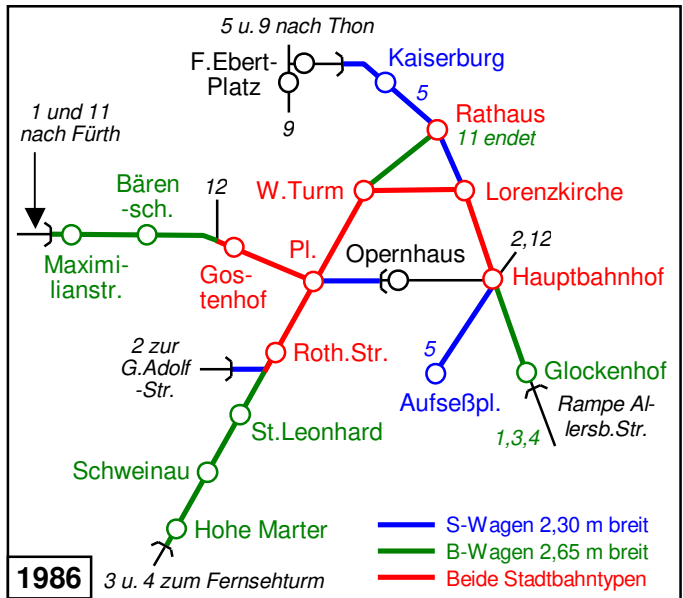
Der 500 Meter lange Abschnitt Stadthalle - Billinganlage wird vorläufig stillgelegt, um Baufreiheit für die umfassende Neugestaltung der Bahnanlagen zu schaffen.

1986 – 10. BA Fr.Ebert-Platz - Rathaus - Lorenzkirche und Weißer Turm - Rathaus

In Nürnberg macht sich die Stadtbahn nach Abschluss des unterirdischen Grundnetzes im Westen und Südwesten auf den Weg nach Norden.

Um ein passendes Angebot zwischen Plärrer und Hauptbahnhof in der Altstadt beizubehalten müssen beide Abzweige zum Rathaus gleichzeitig in Betrieb gehen. Dabei nimmt

man in Kauf, dass die kurze Stichstrecke Weißer Turm - Rathaus noch keinen hohen Verkehrswert hat:



Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 1986	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -Takt	Triebw.
1 Fürth/Stadthalle - Plärrer - Langwasser	16 km	36 min	13 x 2	26 B
2 Gustav-Adolf-Str. - Plärrer - Ziegelstein	9,5 km	22 min	8 x 2	16 S
3 Stein/Schloß - Plärrer - Langwasser	14 km	29 min	11 x 2	22 B
4 Fernsehturm - Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	19 min	7 x 2	14 B
5 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 Fürth/Herrnstr. - Plärrer - Rathaus	7,5 km	16 min	6 x 2	12 B
12 Friedr.Ebert-Pl. - Plärrer - Herrnhütte	7,5 km	20 min	8 x 1	8 S
13 F.Ebert-Pl. - Hauptbahnhof - Tiergarten	9 km	25 min	9 x 1	9 S
14 Fürth/Stadthalle - Fürth Hbf - Herrnstr.	2,5 km	7 min	3 x 1	3 B
5 Stadtbahn-Linien + 5 Vorlaufbetrieb	93 km	-	67 S + 77 B	

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.

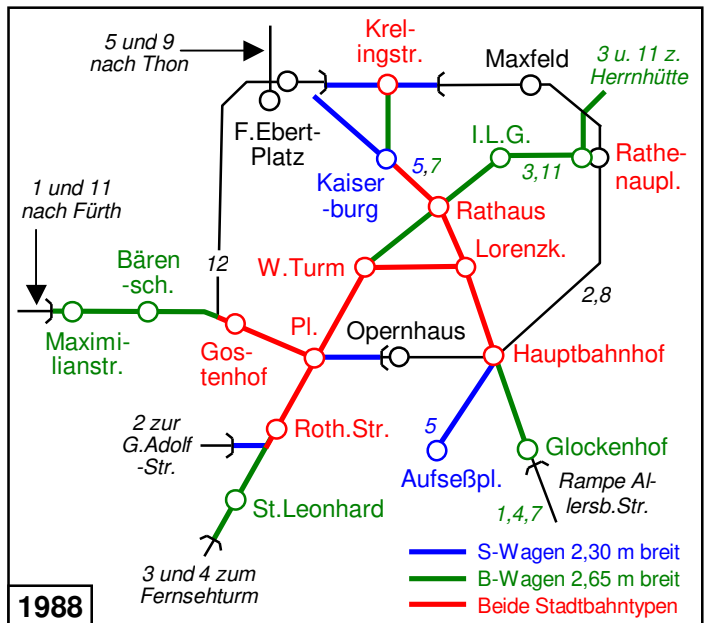
1988 – 11. BA Rathaus - Rathenauplatz und Krelingstr.

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

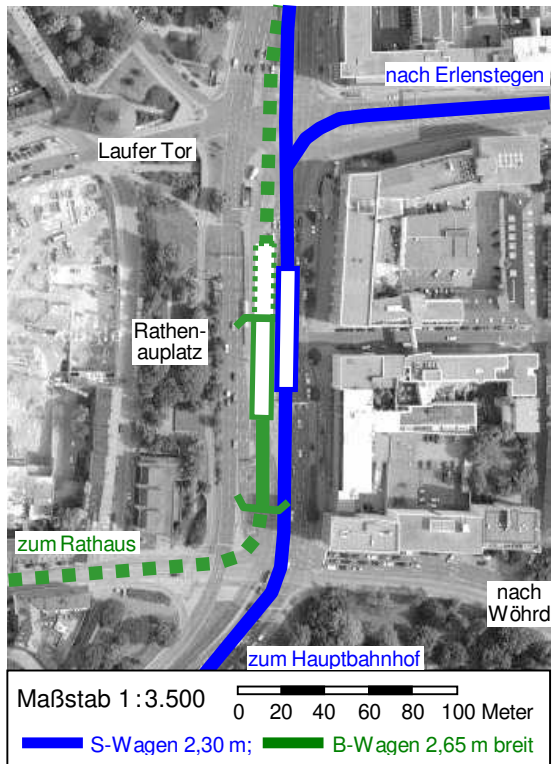
1989 – Eröffnung 6. BA in Fürth: Hardstraße - Hardhöhe

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.



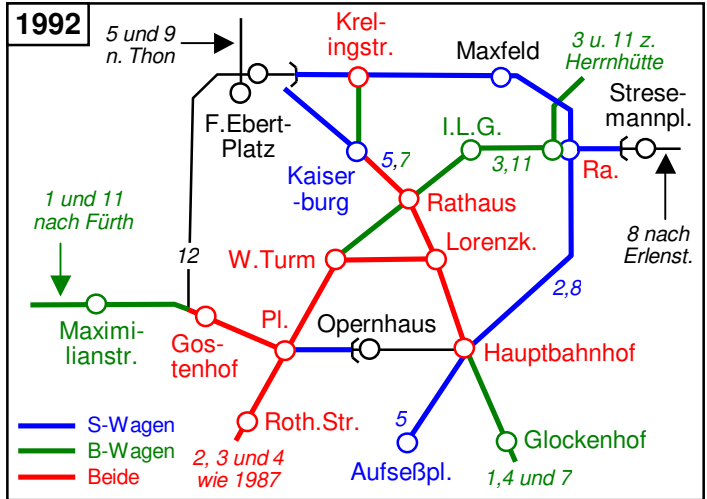
1991 – 7. BA in Fürth: Billiganlage - Klinikum

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.

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 1992	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{1}{2}$ -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.

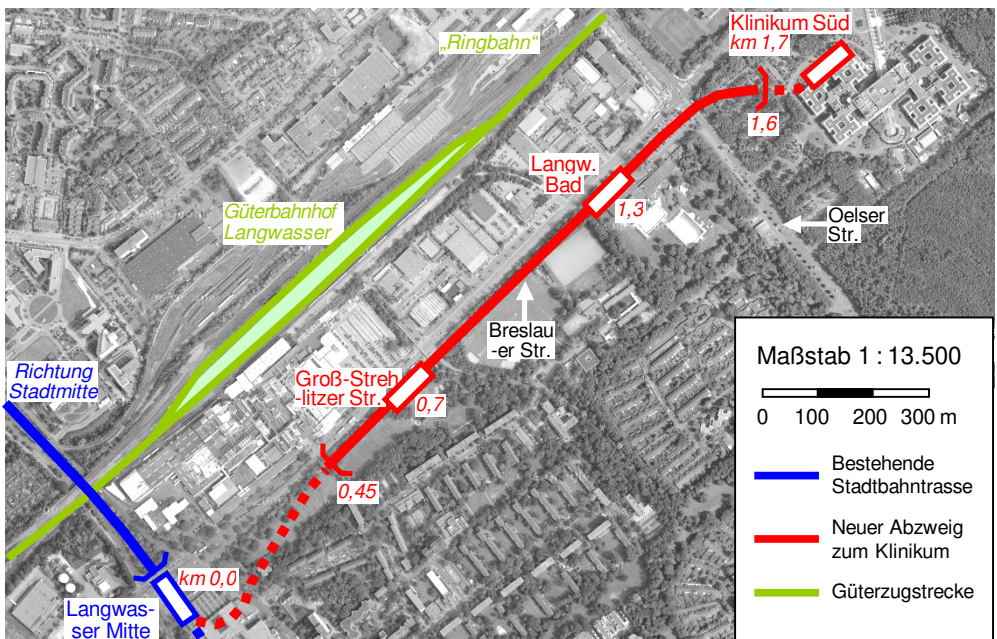
Die letzten 150 Meter legt die Stadtbahn eingleisig am Westrand der Regelsbacher Str. zurück, und die Endstation „Deutenbach“ liegt in der Mitte zwischen dem Freizeitbad Palm Beach, dem Gymnasium und der

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 Scharfreiterrung - 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 $\frac{1}{2}$ -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 $\frac{1}{2}$ -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

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)

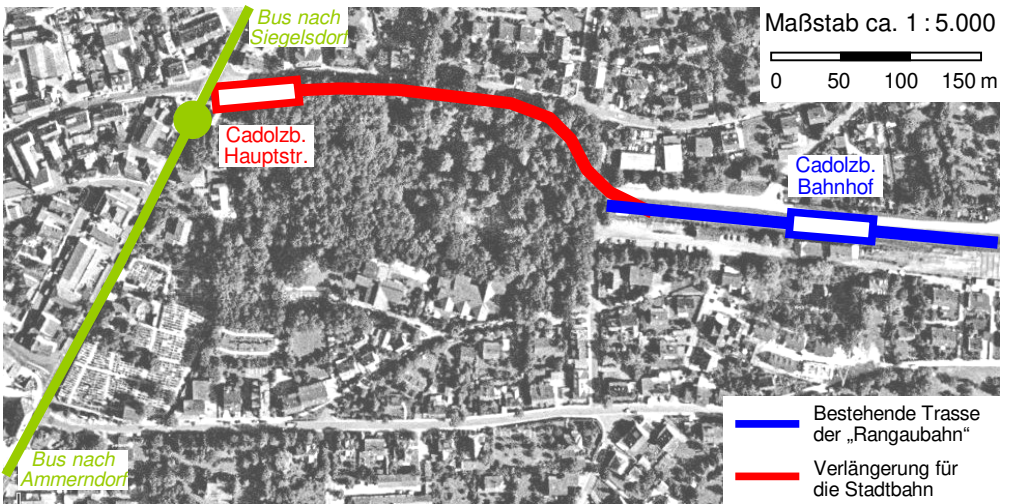
Je früher die Entscheidung gefallen wäre, die „Rangaubahn“ in das Stadtbahnnetz zu integrieren, desto mehr kostengünstige und stadtbildfreundliche Lösungen wären möglich gewesen: 1980 ein kurzer Stadtbahntunnel in Zirndorf mit zweigleisiger Station im offenen Einschnitt statt der hässlichen Straßenschlucht 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. Frömmling, 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.

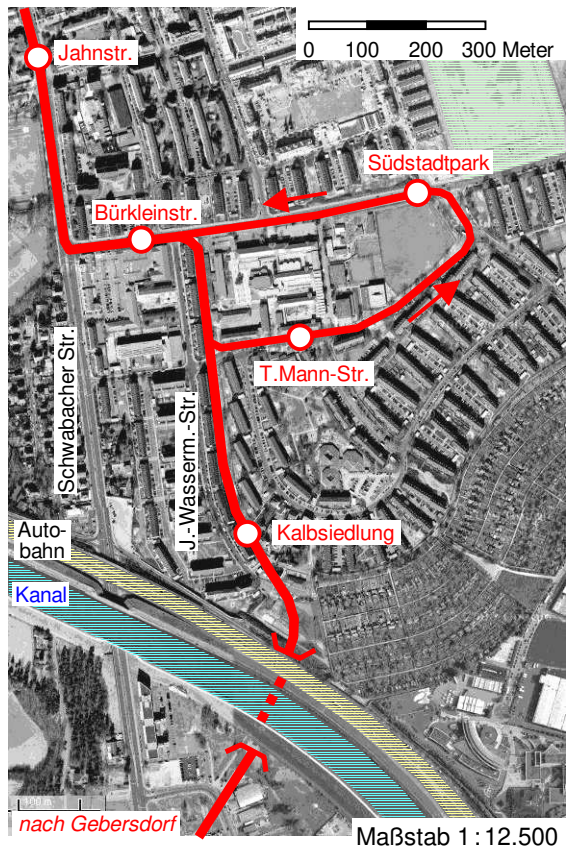
In der realen Entwicklung erreichte die U 2 den Flughafen 1998 im Tunnel mit dem Umweg über Ziegelstein, die Fahrzeit beträgt 13 Minuten. Die

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.



2001 – Eröffnung 18. BA: Thon - Buch - Erlangen

Im Jahr 2002 wurde die Verlängerung der Straßenbahn von Thon bis Buch untersucht und mit dem sehr guten Kosten-Nutzen-Faktor von 2,43 bewertet. Die gute betriebswirtschaftliche Bewertung kam durch den Wegfall von 550 Busfahrten und durch einen Fahrgastzuwachs infolge einer Netzoptimierung zustande.

Die Weiterfahrt der Straßenbahn entlang der Bundesstraße B 4 über Reutles und Tennenlohe nach Erlangen schnitt jedoch schlecht ab, weil die Stadt Erlangen keine Reduzierung ihres Busverkehrs akzeptierte. Das war schwer verständlich, könnten doch auch in der Hugenottenstadt mit der Straßenbahn unüberwindbar scheinende Verkehrsprobleme entscheidend gemildert werden:

Die hohe Belastung der zentralen Goethestraße durch täglich über 1.000 Busfahrten könnte mit einer Straßenbahn auf der Nord-Süd-Achse Nürnberger-/Hauptstraße stark reduziert werden. Die immer wieder beklagte schlechte Erreichbarkeit der Alt- und Nordstadt sowie die Anbindung der Uni-Kliniken würden verbessert, eine Schleifenlösung könnte neben den Kliniken auch große Teile der Universität sowie der Siemens-Gebäude erreichen. Und eine Anbindung des Uni-Südgeländes sowohl von Nürnberg als auch von Erlangen aus würde die bislang schlechte Erreichbarkeit der Studienplätze abstellen.

Im Rahmen dieses Konzepts wird daher davon ausgegangen, dass ab 2001 die Straßenbahn über Buch nach Boxdorf fährt und dann in einem zweiten Schritt 2003 oder 2004 nach Erlangen verlängert wird.





Die Wendeschleife in Nürnberg-Thon am 28.10.09. Derzeit enden dort 2 Straßenbahn- und 5 Buslinien. Durch die Verlängerung der Straßenbahn können viel mehr Bus-km gespart werden als Straßenbahn-km hinzu kommen.

2002 – 12. BA in Fürth nach Kalbsiedlung - Gebersdorf

Der im Jahr 2000 eröffnete 11. BA zur Kalbsiedlung hat den positiven Nebeneffekt, dass die Stadtbahn auf dem weiteren Weg nach Gebersdorf nicht über die stark belastete und stauanfällige Kreuzung der Schwabacher Straße mit der Südwesttangente fahren muss. Die Stadtbahn quert Kanal und Südwesttangente etwa 200 Meter weiter östlich in einer neuen Unterführung, die auch dem Fußgänger- und Fahrradverkehr dient. Auf der Höhe von Weikershof erreicht die Stadtbahn dann wieder die Schwabacher Straße, der sie eingleisig in östlicher Seitenlage bis Gebersdorf folgt.

Um die Linie 14 abwechselnd nach Gebersdorf und zum Südstadtpark zu verlängern braucht man einen zusätzlichen Stadtbahnwagen.

2003 – 19. BA Rothenburger Str.- Von-der-Tann-Str.

Der 19. Bauabschnitt (BA) schließt westlich vom Bahnhof Rothenburger Str. unterirdisch an den 7. BA an. Die seit 22 Jahren von der Linie 2 benutzte Rampe entfällt und unter der Rothenburger Str. werden zwei neue unterirdische Stationen eröffnet: Sündersbühl (wie bei der 2006 eröffneten U3) und Von-der-Tann-Str. (unter dem mittleren Ring). Diese Bahnhöfe werden gleich für den Betrieb mit B-Wagen gebaut und die Linie 2 mit Inbetriebnahme auf die breiteren Fahrzeuge umgestellt. Das ermöglicht zum einen, dass die Linien 2, 3 und 8 nördlich und östlich vom Rathenauplatz die Ziele tauschen und dadurch wieder eine Direktverbindung von der Herrnhütte zum

Hauptbahnhof entsteht. Zum anderen erlaubt es die Ausmusterung der ersten, inzwischen fast 30 Jahre alten schmalen Stadtbahnwagen S.

2004 – 13. BA in Fürth: Zirndorf Bahnhof - Zirndorf Bad

Etwa zeitgleich mit Fürth verließen die amerikanischen Truppen 1995 die Zirndorfer Kaserne „Pinder Barracks“. Auch dort wandelte man das Gelände schrittweise für zivile Zwecke um. Als erstes erhielt 1997 die Staatliche Realschule im nordwestlichen Kasernenteil einen neuen Komplex. 2003 folgte der Neubau des Fürther Landratsamtes, das zuvor außerhalb vom Landkreis in der kreisfreien Stadt Fürth lag.

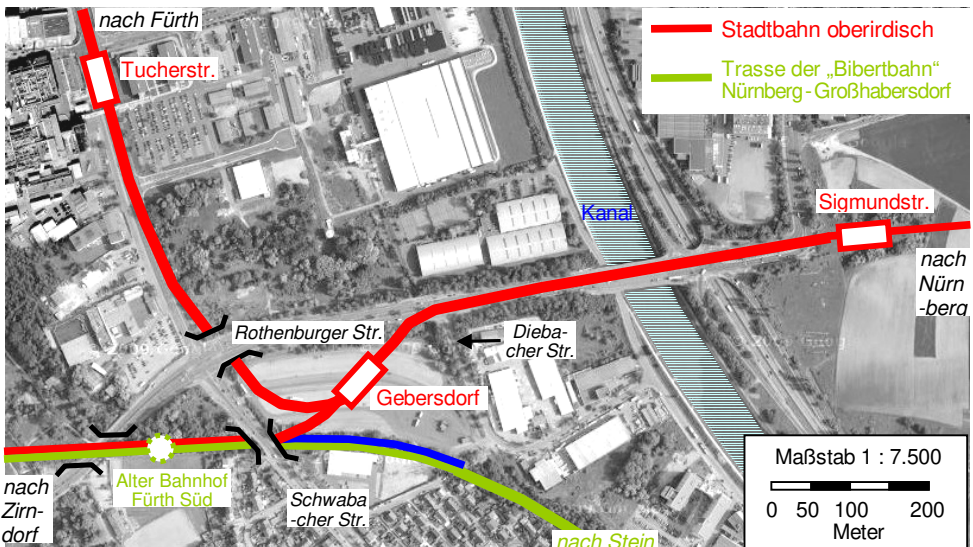
Beide Einrichtungen erzeugen viel Verkehr und es wäre wünschenswert gewesen, dass bei den umfangreichen Bauarbeiten gleich ein eingleisiger Stadtbahntunnel mit gebaut worden wäre. Die Hügellage des jetzt „Pinderpark“ genannten Geländes drängt diese Lösung geradezu auf. Südlich der Schwabacher Str. fällt das Gelände zum Biberttal hin ab. Dort kann das neue Gleis an die Oberfläche kommen, die Bibert überbrücken und nach etwa 100 Metern die vorhandene Trasse der „Bibertbahn“ Nürnberg - Großhabersdorf erreichen. Der Bauabschnitt endet an der Station „Zirndorf Bad“, weil dort ohnehin ein Verknüpfungspunkt für Busse Richtung Großhabersdorf und Roßtal entsteht. Während des Umbaus der „Bibertbahn“-Trasse nach Gebersdorf können dort auch die Busse des Schienen-Ersatzverkehrs problemlos wenden.

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 2004	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{1}{2}$ -Takt	Triebw.
1 Fürth/Hardhöhe - Plärrer - Langwasser	19 km	42 min	15 x 2	30 B
2 V.d.Tann-Str.- Hauptbhf - Nordostpark	9 km	20 min	8 x 2	16 B
3 Stein/Schloß - Rathaus - Erlenstegen	11,5 km	26 min	10 x 2	20 B
4 Eibach - Plärrer - Dutzendteich	10 km	21 min	8 x 2	16 B
5 Thon - Rathaus - Hauptbhf - Südfriedhof	9,5 km	23 min	9 x 2	18 S
7 Flughafen - Rathaus – Klinikum Süd	14,5 km	31 min	11 x 2	22 B
8 F.Ebert-Pl.- Hauptbahnhof - Frankenstr.	7 km	16 min	6 x 1	6 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 FÜ/Klinikum - Fürth Hbf - Gebersdorf	7 km	17 min	6 x 1	6 B
15 FÜ/H.Vogel-Str.- Zirndorf Bad/ Cadolzb.	16 km	28 min	9 x 1	9 B
8 Stadtbahn-Linien + 3 Vorlaufbetrieb	120 km	-	33 S + 141 B	

2005 – 20. BA Von-der-Tann-Str.- Gebersdorf

Der 20. Bauabschnitt (BA) schließt im U-Bahnhof „Von-der-Tann-Str.“ an den 19. BA an. Etwa 200 Meter westlich davon kommen die Gleise in einer Rampe an die Oberfläche und verlaufen dann auf eigenem Gleiskörper in der Mitte der Rothenburger Straße. Diese Ausfallstraße wurde nach der Jahrtausendwende bis zur Ringbahnbrücke großzügig ausgebaut und man hätte kostengünstig die Stadtbahn gleichzeitig bauen können. Ein positiver Aspekt für die Autofahrer wäre gewesen, dass man die neue Trasse mit paralleler Stadtbahn sicher gleich bis zur Südwesttangente durchgebaut hätte.

Diese Ausfallstraße wurde um die Jahrtausendwende bis zur Ringbahnbrücke großzügig ausgebaut und man hätte kostengünstig die Stadtbahn gleichzeitig bauen können. Ein positiver Aspekt für die Autofahrer wäre gewesen, dass man die neue Trasse mit paralleler Stadtbahn sicher gleich bis zur Südwesttangente durchgebaut hätte. In der Realität fehlt nämlich immer noch ein 900 Meter langes Teilstück südlich von Kleinreuth.



Die Baukosten für die oberirdische Stadtbahn sind wesentlich geringer als für die bis 2017 geplante unterirdische U3-Verlängerung. Daher können mehr neue Stationen angelegt werden, nämlich „Züricher Str.“, Kleinreuth und „Sigmundstr.“. Stadtbahn und KFZ überqueren Kanal und Südwesttangente noch auf gemeinsamen Brücken, danach trennen sich aber die Wege:

Während die Rothenburger Straße unverändert auf einem Damm zur Kreuzung Fürth Süd weiter führt, sinken die Stadtbahngleise zwischen den Fahrbahnen ab und erreichen an der Einmündung der Diebacher Straße das Geländeniveau. Ohne Beeinträchtigung des KFZ-Verkehrs kann die Stadtbahn dort nach Südwesten zur neuen Station „Gebersdorf“ abbiegen. Auf der umgebenden Fläche des ehemaligen Kohlenlagerplatzes kann (wie von der Stadt Nürnberg als Ergänzung zur U-Bahn geplant) ein hochwertiges Gewerbegebiet mit direktem Schnellbahnanschluss entstehen.

2006 – 14. BA in Fürth: Zirndorf Bad - Gebersdorf

Der 15. Fürther BA ist auf beiden Seiten an das Stadtbahnnetz angebunden, ermöglicht viele neue Verbindungen und sorgt daher für einen spürbaren Nachfragezuwachs in Zirndorf und Oberasbach. Er verläuft durchgehend 3,1 km auf der Trasse der ehemaligen „Bibertbahn“, die aber elektrifiziert und teilweise zweigleisig ausgebaut werden muss. Der alte Bahnhof Zirndorf-Altenberg (neben dem Bahnübergang der Talstraße) muss von Grund auf saniert werden und an der ? entsteht der neue Haltepunkt „Altenberg Nord“.

Mit fünf zusätzlichen Stadtbahnwagen B kann ab 2008 das Zielkonzept für Zirndorf, Oberasbach und Fürth Süd eingeführt werden: Die aus dem Nürnberger Zentrum kommende Linie 2 erreicht Gebersdorf tagsüber alle 10 Minuten in Doppeltraktion. Der hintere Triebwagen wird abgehängt und fährt 8 Minuten später mit der nächsten Stadtbahn nach Nürnberg zurück. Der vordere Triebwagen fährt abwechselnd (als Linie 2) über Altenberg nach Zirndorf oder (als Linie 14) über Fürth Hbf zum Klinikum Fürth weiter. Mit einer günstigen Fahrplangestaltung entstehen neben vielen Direktverbindungen auch attraktive Umsteigeanschlüsse Cadolzburg - Zirndorf - Gebersdorf und Fürth Hbf - Gebersdorf - Altenberg.

2007 – 21. BA Friedrich-Ebert-Platz - St. Johannis

Der 19. Bauabschnitt (BA) schließt auf dem F.-Ebert-Platz an den 9. BA von 1985 an. In einer vorläufigen eingleisigen Rampe am Westrand des Platzes verschwinden die Gleise der Linie 12 unter der Rieterstraße. Direkt vor dem Haupteingang des Klinikums Nord entsteht ein neuer U-Bahnhof. Dann schwenkt die Strecke nach Süden ab und erhält südlich der Kreuzung

Johannis-/ Brückenstr. die Station St. Johannis. Hinter der Großweidenmühlstr. kommen die Gleise wieder an die Oberfläche, wozu dank des natürlichen Gefälles ins Pegnitztal eine kurze Rampe reicht. Noch vor der Pegnitzbrücke kann daher an die vorhandenen Gleise angebunden werden.



Die Linien 8 u.12 werden mit breiteren Stadtbahnwagen B befahren und durch den Ersatz der engen Kurven entlang des Kirchenwegs um etwa 1 Minute beschleunigt.

2009 – 22. BA: Klinikum Nord - Bielefelder Str.

Der 20. Bauabschnitt ist von großer Bedeutung für die Linie 5: Sie ändert nämlich ihr nördliches Ziel von Thon zur Bielefelder Str. am Nordwestring, wo in den 1990er Jahren viele neue Arbeitsplätze entstanden sind. Gleichzeitig wird sie als letzte Stadtbahnlinie auf die 2,65 m breiten B-Wagen umgerüstet. (Das ist zuvor nicht möglich, weil der Gleisabstand nördlich vom F.-Ebert-Platz nur für die 2,30 m breiten Niederflurstadtbahnen ausreicht, die langfristig nach Erlangen eingesetzt werden sollen.)

Die Gleisverbindung von der Archivstr. zur Bucher Str. wird somit nicht mehr benötigt und die Linien 5 und 12 können an einem gemeinsamen Bahnsteig unter dem F.Ebert-Platz in Ost-West-Richtung halten. Dieser kann an beiden Seiten unterirdisch an vorhandene Gleise angebunden werden, wodurch die Rampen in der Archivstr. und am Westrand vom F.Ebert-Platz entfallen.

Zusätzlich entsteht westlich vom U-Bahnhof „Klinikum Nord“ des 19. Bauabschnitts ein neuer Abzweig für die Linie 5: Unter der Poppenreuther Str. führen die Gleise nach Nordwesten zum mittleren Ring. Vor der Kreuzung entsteht die vorläufige Endstation „Bielefelder Str.“, deren Nordausgang zum Industriegebiet und den Bushaltestellen am Nordwestring führt. Der Südausgang der „Bielefelder Str.“ liegt nahe am Nordwesteingang des Klinikums, der vor allem von den dort Beschäftigten benutzt wird.

2010 – 15. BA in Fürth: Rathaus - Hans-Vogel-Str.

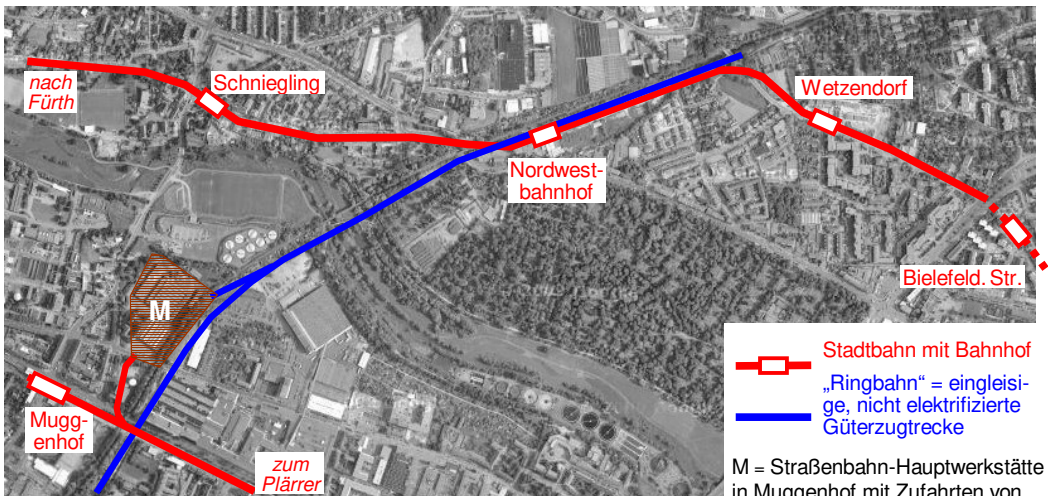
Der 8. Fürther Bauabschnitt schließt nördlich an den Gleisstummel an, der für den 7. Abschnitt am Rathaus angelegt wurde. In einer langen Steigung kommen die Gleise an die Oberfläche und führen dann auf einer neuen Brücke über die Pegnitz. Der anschließende breite Platz bietet sich für die neue Stadtbahnstation „Ludwigbrücke“ an.

Die Gleise führen danach über die Poppenreuther Brücke und den Frankenschnellweg weiter nach Osten zur vorläufigen Endstation „Hans-Vogel-Str.“. Dort können Buslinien nach Norden und Osten angeboten werden. Das Verkehrsaufkommen dieser Stadtteile ist so gering, dass sie eine Stadtbahn nicht rechtfertigen.

Für die Verlängerung der Linie 15 zur Hans-Vogel-Str. braucht man einen zusätzlichen Stadtbahnwagen B.

2011 – Eröffnung 23. BA Bielefelder Str.- H.Böckler-Str. und 16. BA in Fürth: Hans-Vogel-Str.- Hans-Böckler-Str.

Dieser 4,3 km lange Bauabschnitt stellt eine neue Verbindung von Fürth nach Nürnberg nördlich der Pegnitz her, wodurch viele Verkehrsströme verändert werden: Aus den nördlichen Fürther Stadtteilen wie z.B. Stadeln, Ronhof und Bislohe steigt man nicht mehr am Fürther Rathaus vom Bus in die Stadtbahnlinie 1 um, wenn man zum Nürnberger Zentrum oder Hauptbahnhof fahren will. Denn dank der Durchbindung der Linien 5 und 15 ist man schneller, wenn man schon an der Ludwigsbrücke oder H.-Vogel-Str. in die Stadtbahn umsteigt. Das gleiche gilt für den Nürnberger Nordwesten: Von Thon und St. Johannis fährt man nicht mehr zur Maximilianstr. zur Linie 1 - schneller geht es, wenn man an der Bielefelder Str. in die Linie 5 umsteigt.



2013 – Eröffnung 24. BA Herrnhütte - Nordostpark

Das Fahrgastaufkommen im Nürnberger Nordosten entlang der Äußeren Bayreuther Straße nimmt kontinuierlich ab. Daher fuhr bis zur Einstellung des Straßenbahnbetriebs 1994 nur eine Linie nach Ziegelstein, während die zweite Linie schon 2,5 km weiter südlich am Nordostbahnhof wendete. Dort bestand auch Anschluss an die Züge nach Gräfenberg.

Diese Systematik übernimmt auch die virtuelle Stadtbahn: Nach Eröffnung des 12. Bauabschnitts (BA) im Jahr 1990 endet die Linie 2 aber nicht mehr am Nordostbahnhof, sondern an der Herrnhütte in einer moderne Bahn-Bus-Umsteiganlage. Unter anderem fährt dort die Buslinie 42 zur Thurn- und Taxis-Str. ab, die ab 1995 immer mehr Fahrgäste bekommt, weil sie durch das ständig wachsende neue Industriegebiet „Nordostpark“ fährt.

Nach Fertigstellung der Stadtbahnverbindung nach Fürth nördlich der Pegnitz kann sich die Stadt Nürnberg diesem Ziel zuwenden und die Anbindung durch eine 1,5 km lange Neubaustrecke entlang der Äußeren Bayreuther Str. verbessern. Für die Verlängerung der Linie 8 ist ein zusätzlicher Stadtbahnwagen B erforderlich, dafür können aber in der Hauptverkehrszeit 2 Gelenkbusse eingespart werden.

2015 – Eröffnung 25. BA Südfriedhof - Kornburg

Nach der Eingemeindung im Jahr 1972 wuchsen die Stadtteile Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg im Süden von Nürnberg beständig. Wo bis 1972 unregelmäßig fahrende Bahnbusse reichten müssen schon seit Mitte der 1980er Jahre Gelenkbusse im 10-Minuten-Takt fahren. Unbefriedigend ist vor allem, dass die VAG-Buslinie 51 zwischen dem U-Bahnhof Frankenstr. und der Station Saarbrückener Str. fast 3 km neben der Straßenbahnlinie 8 herfahren muss, um den Fahrgästen doppelten Umsteigezwang zur Innenstadt zu ersparen. Daher gibt es schon seit Mitte der 1990er Jahre Bestrebungen, die Straßenbahn nach Kornburg zu verlängern. Allerdings sträuben sich die Anwohner gegen die vermeintliche Belästigung vor ihren Haustüren.



Um die Endstation Worzeldorfer Str. nicht vom Schienennetz abzuhängen wird die Stadtbahnlinie 5 an der Saarbrückener Str. geteilt: Der vordere Triebwagen fährt auf den neuen Gleisen nach Kornburg und der hintere auf der alten Strecke zur Worzeldorfer Str.

Bei der virtuellen Stadtbahn kann die Buslinie 51 hingegen schon an der Saarbrückener Str. enden, weil der „5er“ von dort aus direkt zum Hauptbahnhof und in die Innenstadt fährt. Der Ruf nach Verlängerung der Stadtbahn wäre deshalb auch sicher lauter als bei der Straßenbahn, und auch die Anwohner würden dieses Verkehrsmittel wohl eher akzeptieren.

Gut möglich, dass durch die Stadtbahn Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg noch schneller gewachsen wären. Im vorliegenden Konzept wird aber von der Realität ausgegangen, in der frühestens ab 2015 so viele Bürger dort wohnen, dass sich ganztägig eine Stadtbahn im 10-Minuten-Takt lohnt. (Der Kostenaufwand kann immerhin dadurch reduziert werden, dass nur ein Solo-Triebwagen nach Kornburg fährt.)

2017 – Eröffnung 26. BA Gibitzenhof -Finkenbrunn

Der letzte neue Streckenabschnitt in Jörg Schäfer's virtueller Stadtbahnwelt schließt die 1,5 km langen Lücke zwischen Gibitzenhof und Finkenbrunn. Danach kann das Zielnetz angeboten werden:

Mögliches Stadtbahn-Liniennetz 2017	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -Takt	Triebw.
1 Fürth/Hardhöhe - Plärrer - Langwasser	19 km	42 min	15 x 2	30 B
2 Zirndorf - Gebersd.- Hauptbf - NO-Park	17 km	34 min	11 x 2	22 B
3 P.Beach - Stein - Rathaus - Erlenstegen	13 km	30 min	11 x 2	22 B
4 Eibach - Plärrer - Dutzensteich	10 km	21 min	8 x 2	16 B
5 Schniegl.- Rathaus - Hauptbf - Kornburg	20 km	38 min	13 x 2	26 B
7 Flughafen - Rathaus - Klinikum Süd	14,5 km	31 min	11 x 2	22 B
8 F.Ebert-Pl.- Hauptbahnhof - Frankenstr.	7 km	16 min	6 x 1	6 B
11 Fürth/Herrnstr.- Rathaus - Ziegelstein	12,5 km	28 min	11 x 2	22 B
12 Friedr.Ebert-Pl.- Plärrer - Tiergarten	9 km	22 min	9 x 1	9 B
14 FÜ/Klinikum - Fürth Hbf - Gebersdorf	7 km	17 min	7 x 1	7 B
15 Schniegl.- Fürth Hbf - Zirndorf - Cadolzb.	18 km	33 min	9 x 1	9 B
8 Stadtbahn-Linien + 3 Vorlaufbetrieb	134 km	-		187 B

Niederflur-Straßenbahnnetz 2017	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -Takt	Triebw.
6 Westfriedhof - Plärrer - Finkenbrunn	7 km	21 min	8	8
9 Erlangen - Thon - Plärrer - Dutzensteich	23 km	50 min	12 *)	12
2 Straßenbahn-Linien	30 km	-	-	20

*) Nur südlich von Buch 6 $\frac{2}{3}$ -Takt: Von den 12 Triebwagen entfallen auf Erlangen anteilig 2.