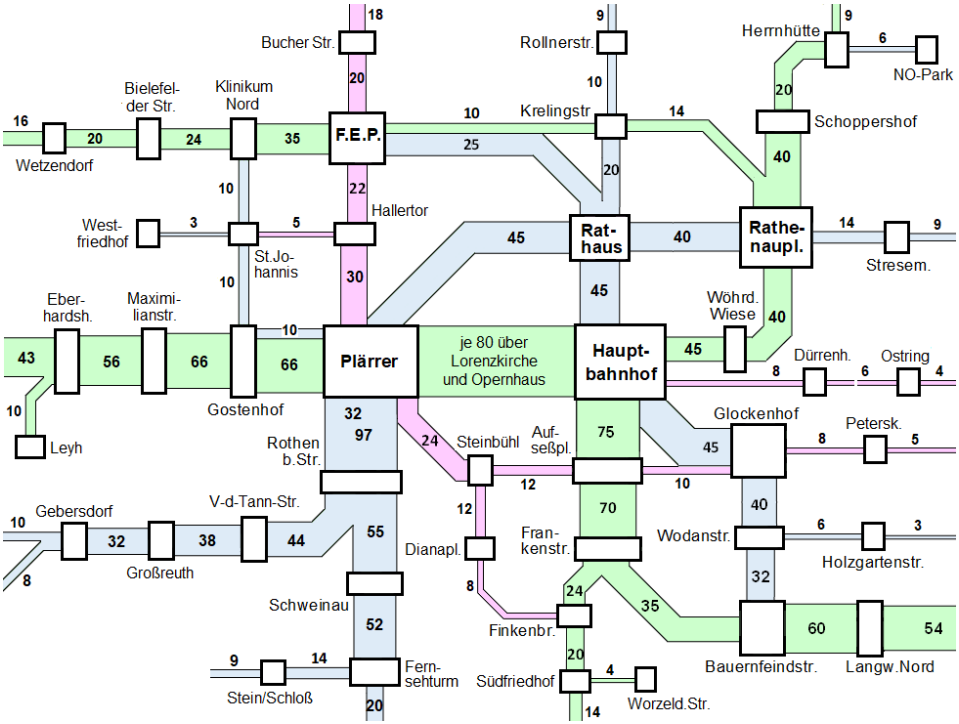
Die *Virtuelle Stadtbahn* für Nürnberg und Fürth (VS-NF)

Entwurf einer neuen Version, Juni 2024



Nachfrageprognose = Tausend Fahrgästen täglich

Bei den Konzepten von 2011 und 2023 ging ich pauschal davon aus, dass die meisten Stadtbahn-Linien tagsüber alle 10-Minuten fahren und in der Hauptverkehrszeit zum 6⅔-Takt verdichtet werden.

Neue Recherchen ergaben aber, dass man (wie in der Realität) nur auf wenigen Achsen das Angebot verdichten muss. Der maximale Fahrzeugbedarf reduziert sich dadurch auf 120 B- und 60 C-Wagen.

2. DIE SYSTEMFRAGE IN DER REALITÄT

Bis Seite 7 unverändert.

1967 beschloss der Stadtrat eine Brücke über den Rangierbahnhof, die am Hasenbuck in einen Tunnel mündete. Zwei Jahre später änderte er das in einen Tunnel mit anschließendem im Einschnitt am Rangierbahnhof ab.

Erst sechs Jahre nach ihrer Eröffnung erreichte die U-Bahn am 28.1.78 die Altstadt mit den Bahnhöfen *Hauptbahnhof*, *Lorenzkirche* und *Weißer Turm*. Am 20.9.80 folgte die Verlängerung um 1,9 km über *Plärrer* und *Gostenhof* zur *Bärenschanze*. Gleichzeitig wurde die letzte verbliebene Straßenbahn in der Nürnberger Altstadt stillgelegt.

Am 20.6.81 fuhr die letzte Straßenbahn nach Fürth, weil die U1 den *Eberhardshof* erreichte und die Hochbahngleise an der Stadtgrenze anschließend umgerüstet werden mussten. Zum Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ am 7.12.85 wurde der vorerst letzte U-Bahn-Abschnitt in Fürth von der *Jakobinenstraße* zum *Hauptbahnhof* eröffnet.

Parallel zur Eröffnung neuer U-Bahn-Abschnitte wurden alle Straßenbahnen in ihrem Einzugsbereich stillgelegt. Der Großteil der Bevölkerung nahm ohne Murren hin, dass das oberirdische Schienennetz schneller schrumpfte als das unterirdische wuchs. Man ging ohnehin davon aus, dass man nach Fertigstellung des U-Bahn-Zielnetzes nur noch Omnibusse als Ergänzung braucht.

Erst ab 1990 regte sich deutlicher Widerstand, da der U-Bahn-Bau teurer als geplant war und wesentlich länger dauerte. Ab 1992 verbesserte zudem moderne Niederflurtechnik das negative Image der Straßenbahn und gab ihr wieder eine Perspektive für die Zukunft. Der Nürnberger Stadtrat beschloss am 12.10.94, auf die U3 (Thon - Plärrer - Dutzendteich) zu verzichten und dafür die Straßenbahn auszubauen. Wagenpark und Gleisanlagen sollten erneuert und der Betrieb durch Ampelvorrangschaltungen und Fahrbahnmarkierungen beschleunigt werden.

Im Mai 2001 begannen die Bauarbeiten für eine neue Hauptwerkstatt südlich vom U-Bahnhof *Frankenstraße* und am 7.7.2003 ging der neue *Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße* in Betrieb. Die bisherigen Standorte *Muggenhof* (Hauptwerkstatt), *Maximilianstraße* (Gleisbau, Abstellanlage) und *Nordost* (Abstellanlage) wurden dafür bis 2004 stillgelegt.

Im Frühjahr 2002 begannen die Bauarbeiten für die Verbindung der Endhaltestellen *Dutzendteich* und *Luitpoldhain*, um das neue *Dokumentationszentrum Reichsparteitagsgelände* besser zu erschließen. Die am 12.12.02 eröffnete rund 800 Meter lange Neubaustrecke war die erste Straßenbahnerweiterung in Nürnberg seit 1974 (Bucher Str.- Thon).

Am 10.12.11 folgte die neue Verbindung vom Hauptbahnhof durch die Pillenreuther Str. zum Aufseßplatz (800 m) und am 10.12.16 die 2,5 km lange Verlängerung von Thon nach Buch (Am Wegfeld). Bis 2025 sollen die jeweils rund 1,8 km langen Lückenschlüsse zwischen Tristan- und Bauernfendstraße sowie Gibitzenhof und Finkenbrunn folgen.

Die U-Bahn-Triebwagen

Als sich der Nürnberger Stadtrat 1965 für eine *Voll-U-Bahn* entschied, orientierte er sich an den Plänen der Landeshauptstadt München. Ab Sommer 1967 fanden dort erste Testfahrten mit U-Bahn-Prototypen statt. 1970 begann die Serienauslieferung der 37,15 Meter langen und 2,90 Meter breiten Doppeltriebwagen (=DT), die 750 Volt Gleichstrom mit einer seitlichen Stromschiene aufnahmen.

Jedes Drehgestell hatte einen 180 kW starken Elektromotor. Er lag längs zur Fahrtrichtung und verband die beiden Achsen eines Drehgestells mechanisch (Radsatzformel B'B'). Jede Wagenseite hatte für die Fahrgäste sechs zweiflügelige, 1,30 Meter breite Schwenkschiebetüren und zwei Drehtüren an den Führerständen.

Hersteller waren die Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth, die Waggonfabrik Josef Rathgeber München, die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) und die Firma Orenstein & Koppel (O&K).

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

Zwischen 1970 und 1984 lieferte die MAN 64 fast baugleiche DT mit den Wagennummern 401/402 bis 527/528 nach Nürnberg. Die größten Unterschiede waren eine Magnetschienenbremse, ein Hilfsstromabnehmer zwischen den einzelnen Wagen (für Werkstattfahrten) und die rot-weiße Lackierung (im Gegensatz zu blau-weiß in München). Das erlaubte, dass beide Städte sich in den Anfangsjahren immer wieder Fahrzeuge „ausliehen“. Ab 1990 war das nach individuellen Umbauten nicht mehr möglich.

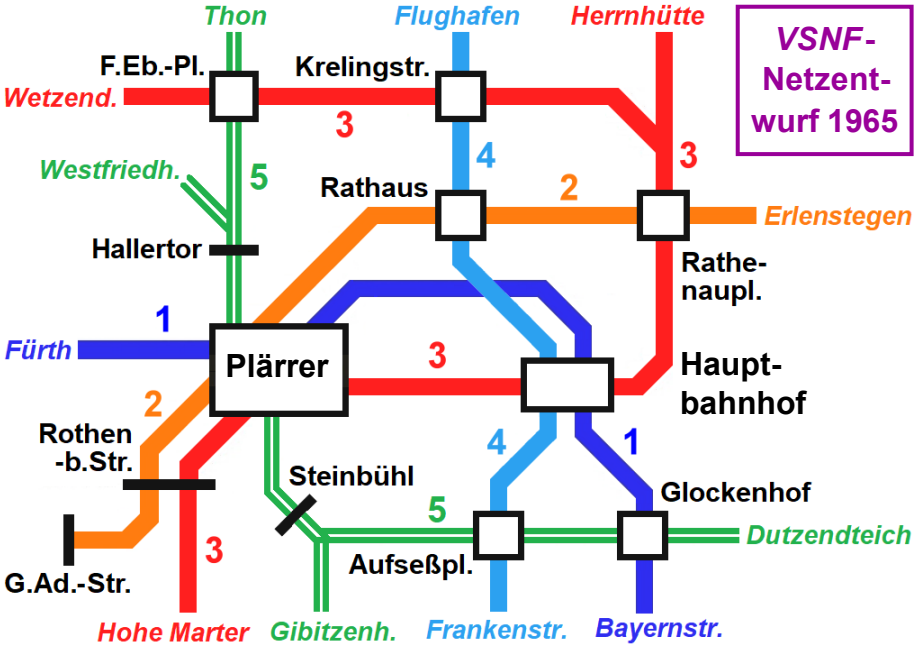
In Nürnberg fahren die DT je nach Bedarf allein als *Kurzzug* oder zu zweit als *Langzug.* In München gibt es auch *Vollzüge* mit drei DT.

3. DIE SYSTEMFRAGE BEI DER *VS-NF*

Die Überlegungen zur *Virtuellen Stadtbahn für Nürnberg und Fürth* (VS-NF) beginnen am 24.11.65: Was wäre passiert, wenn der Nürnberger Stadtrat seinen Entschluss von 1963 nicht so weitgehend zurück genommen hätte (→ Seite 6)? Wenn die Mehrheit zwar gegen die (2,30 Meter breite) *Unterpflasterstraßenbahn,* aber nicht für das extreme Gegenteil der (2,90 Meter breiten) *Voll-U-Bahn* gestimmt hätte?

Als Kompromiss gab es bereits *Stadtbahn*-Wagen, die sowohl ebenerdig an Hochbahnsteigen als auch (mit Klapptrittstufen) an niedrigen Straßenbahnstationen halten konnten: 2,65 Meter breite Triebwagen wie in Frankfurt und Köln hätten sofort mehr Komfort gebracht und die Eröffnung der sechs neuen Bahnhöfe in Langwasser im Zielzustand ermöglicht. Im Gegensatz zur *U-Bahn* hätte die *Stadtbahn* auf das vorhandene Schienennetz wechseln können, nachdem der Abstand der Gleise um 35 cm vergrößert wurde.

Für das geplante Stadtbahn-Netz hätten sich 5 Hauptachsen angeboten:



(1) Fürth - Plärrer - Weiß.Turm - Hauptbahnhof - Bayernstr.- Langwasser,
(2) Gustav-Adolf-Str.- Plärrer - Weißer Turm - Rathaus - Rathenauplatz,
(3) Hohe Marter - Plärrer - Opernhaus - Hauptbahnhof - Rathenauplatz,
(4) Kaiserburg - Rathaus - Lorenzkirche - Hauptbahnhof - Frankenstraße.
(5) Thon/Westfriedh.- Hallertor - Plärrer - Steinbühl - Gibitzenh./Dutzendt.

Auf den meisten Achsen sollten zwei oder mehr Linien im 10-Minuten-Takt verkehren, damit mindestens alle 5 Minuten eine Stadtbahn kommt. Im Gegensatz zur U-Bahn könnten einige Linien am Plärrer und Hauptbahnhof zwischen den Hauptachsen wechseln, damit mehr umsteigefreie Direktverbindungen entstehen.

Der erste *Stadtbahn*-Bauabschnitt von der Bayernstraße nach Langwasser wäre 5,5 km und somit 1,8 km länger als bei der U-Bahn gewesen. Auf den ersten 2 km (einschließlich der Station *Bauernfeindstraße*) lagen die Gleise der Straßenbahn neben der Münchner Str. und man hätte ihren Abstand mit wenig Aufwand vergrößern können. Die Reisezeit vom Hauptbahnhof nach Langwasser entspricht der Realität, durch den früheren Umstieg fährt man aber nicht mehr so weit mit der relativ unkomfortablen Straßenbahn. Zudem hätten die Bürger aus Langwasser schon 1972 an der *Bayernstraße* in die „Ringbus-Linie“ 65 umsteigen können.

Den *Hauptbahnhof* hätte die Stadtbahn schon 1974 und damit vier Jahre früher als in der Realität erreicht. Gleiches gilt für die folgenden Bauabschnitte zum *Weißen Turm* und *Eberhardshof*.

Der erste *Stadtbahn*-Bauabschnitt von der Bayernstraße nach Langwasser wäre 5,5 km lang und somit 1,8 km länger als bei der U-Bahn gewesen. Auf den ersten 2 km bis zur Bauernfeindstraße lagen die Gleise der Straßenbahn neben der Münchner Straße und man hätte ihren Abstand mit wenig Aufwand vergrößern können. Im Gegensatz zur Realität hätten die Bürger aus Langwasser schon 1972 an der Bayernstraße in die „Ringbus“-Linie 65 umsteigen können. Den Hauptbahnhof hätte die *Stadtbahn* schon 1974 und damit vier Jahre früher als in der Realität erreicht.

Das Schienennetz in der Nürnberger Innenstadt besteht seit fast 130 Jahren aus dem *Altstadtring* F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hauptbahnhof - Rathenaupl.-

Maxfeld - F.Ebert-Platz und dem *Innenstadtbogen* Plärrer - Weißer Turm - Lorenzkirche - Hauptbahnhof. Das größte Versäumnis der U-Bahn ist, dass sie keine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung schuf, sondern nur die zwei Achsen zwischen Plärrer und Hauptbahnhof „in den Keller“ verlegte.

Die Stadtbahn hätte den (unterirdischen) Durchbruch nach Norden mit dem *Diagonalkreuz* F.-Ebert-Pl.- Rathaus - Lorenzkirche - Hauptbahnhof und Plärrer - Weißer Turm - Rathaus - Rathenauplatz ermöglicht: Der gemeinsame Bahnhof am Rathaus bräuchte keine Gleisverbindung, da der *Altstadtring* die Eckpunkte des neuen Kreuzes verbindet. Zwischen dem Weißen Turm und der Lorenzkirche hätte man hingegen eine Verbindungskurve gebraucht, um auf dem *Innenstadtbogen* nachfragegerecht einen dichteren Takt anzubieten.

Wie in der Realität wäre man 1965 wahrscheinlich davon ausgegangen, dass nach Fertigstellung des Stadtbahn-Zielnetzes nur noch Omnibusse als Ergänzung verkehren. Allerdings wären viele Straßenbahnstrecken nicht stillgelegt, sondern zur Stadtbahn ausgebaut worden.

Und wie „im echten Leben“ hätte sich wahrscheinlich bis 1990 gezeigt, dass die Neubaupläne zeitlich und finanziell zu ambitioniert waren. Am 12.10.94 hätte der Nürnberger Stadtrat dann auf die fünfte Stadtbahn-Hauptachse (Thon - Plärrer - Dutzendteich) verzichtet und ein ergänzendes Niederflur-Straßenbahnnetz beschlossen.

Der neue *Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße* wäre wie in der Realität 2003 in Betrieb gegangen. Die Verbindung der Endhaltestellen Luitpoldhain und Dutzendteich hätte die *VS-NF* aber schon 1974 als Stadtbahn eröffnet. Daher wären der Lückenschluss Gibitzenhof - Finkenbrunn und die Verlängerung von Thon nach Buch Nord früher erfolgt.

Die U-Bahn wird zurecht dafür gelobt, dass in ihrem Umfeld Stadtteile in neuem Glanz erstrahlt sind. Allerdings muss man ergänzen, dass eben auch viele Stadtteile links liegen blieben und bis heute darunter leiden. Ganz besonders gilt das für die Sebalder Altstadt: Die Stadtbahn von der Lorenzkirche über den Hauptmarkt zum Klinikum Nord bzw. Flughafen hätte viele neue Impulse gebracht...

Die Stadtbahn-Triebwagen

Als der Nürnberger Stadtrat am 24.11.65 über die Zukunft seines öffentlichen Nahverkehrs entschied, gab es geeignete Fahrzeug nur auf dem Zeichenbrett. Die *Düsseldorfer Waggonfabrik AG* (DüWAG) hatte wenige Monate zuvor auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München zwei Stadtbahn-Prototypen für Frankfurt (Main) vorgestellt: Die sechsachsigen Zwei-Richtungs-Triebwagen waren 23 m lang, 2,65 m breit und basierten weitgehend auf früher gelieferten Straßenbahnen. Neu war eine elektronische Steuerung, die es erlaubte, mehrere Triebwagen zu einem Zugverband zu kuppeln. Der Fußboden war 93 cm hoch und eine feste Stufe ermöglichte den Einstieg von 32 bis 56 cm hohen Bahnsteigen.

1966 machten die Prototypen auf einem 500 Meter langen fertigen Tunnelabschnitt in Frankfurt erste Probefahrten. Die dabei gewonnenen Erfahrungen flossen in den Bau der 97 Serienfahrzeuge ein, die DüWAG von 1968 bis 1978 in drei Losen auslieferte. [Anmerkung: Im Sommer 1967 begannen die Testfahrten mit den Münchner U-Bahn-Triebwagen → Seite 9.]

Der Frankfurter Stadtbahn-Prototyp am 7.3.09 vor der Osthalle des Verkehrsmuseums. (© Thomas Lusmöller, www.nahverkehr-ffm.de)

Zu Erprobungszwecken für sein in Bau befindliche Stadtbahnnetz bekam Hannover 1970 je einen sechsachsigen Prototypen von *Linke-Hofmann-Busch* (LHB) und DüWAG. Sie waren 2,50 Meter breit und 19,5 Meter lang. Die achtachsigen Serienfahrzeuge wurden schmaler (2,40 m) und länger (28,2 m). Von 1974 bis 1993 lieferten DüWAG und LHB 260 lindgrün lackierte Triebwagen, wobei die einzelnen Lieferserien immer wieder dem Stand der Technik angepasst wurden.

Ende der 1960er Jahre plante man zwischen Köln und Dortmund das *Stadtbahnnetz Rhein-Ruhr* (SRR). Als einheitliches Fahrzeug war ein kurzgekuppelter Doppeltriebwagen vorgesehen, der in vielen Aspekten dem Münchner U-Bahn-Wagen entsprach. Auch die Energieversorgung sollte über seitliche Stromschienen erfolgen, nur für „Vorlaufbetriebe“ wurden Dachstromabnehmer und Klapptrittstufen diskutiert.

Dieser großzügig dimensionierte „Stadtbahnwagen A“ erforderte 110 Meter lange Bahnsteige und Kurvenradien von mindestens 50 Meter. Viele vorhandene Pläne mussten überarbeitet werden und das Projekt *SRR* kam nur sehr langsam voran.

Der Triebwagen 6234 am 15.11.19 in Hannover (© Daniel Oster)

Das stieß vor allem in Köln und Bonn auf Kritik, wo viele Vorortstrecken einen großen Anteil eigener Gleiskörper hatten. Den Ausbau zur Stadtbahn begünstigte auch, dass die meisten Linien seit den 1950er Jahren für 2,50 Meter breite Straßenbahnen vorbereitet wurden, während es in den meisten anderen deutschen Städten höchstens 2,30 Meter waren.

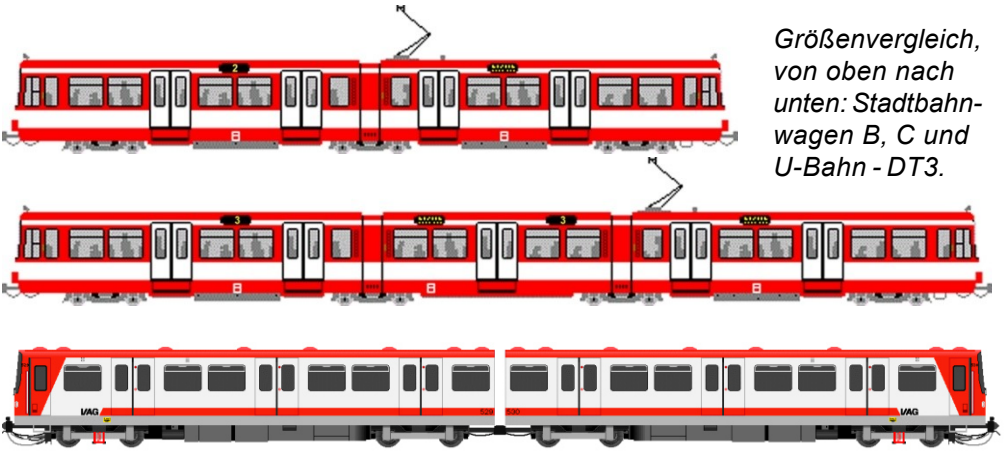
In der Kölner Innenstadt war bereits 1968 ein Tunnel eröffnet worden, den *A-Wagen* nicht befahren konnten. Gegen den Widerstand von Bund und Land bestellten Köln und Bonn daher drei Prototypen, die DüWAG 1973 lieferte: Die sechsachsigen „Stadtbahnwagen B“ waren 27 Meter lang, hatten Dachstromabnehmer und konnten mit Klapptrittstufen im Tunnel, auf der Straße und auf Eisenbahnstrecken verkehren.

Die Prototypen bewährten sich gut und schon ab Juli 1974 wurden die ersten 17 Serienwagen abgeliefert. Das SRR übernahm die *B-Wagen* als Provisorium und setzte sie ab 1977 zuerst in Essen ein. Die Baureihe entwickelte sich zum „VW Käfer auf Schienen“ und bis 2002 wurden über 500 Exemplare an Verkehrsbetriebe in Nordrhein-Westfalen und der Türkei

Zwei Stadtbahnwagen B der ersten Generation für Köln und Bonn, Baujahr 1977.

ausgeliefert. 20 Triebwagen für Dortmund hatten ein zusätzliches Mittelteil mit Drehgestell und waren 38 Meter lang.

Der „Stadtbahnwagen A“ wurde hingegen nur als Modell im Maßstab 1:20 gebaut. Erst ab 1981 bestellte die Stadtbahn Stuttgart den DT8 als Weiterentwicklung (mit Dachstromabnehmer) in großer Stückzahl.



Größenvergleich, von oben nach unten: Stadtbahnwagen B, C und U-Bahn - DT3.

Typ		Städte	gebaut	Breite	Achsen / Lä.		F / Gewicht		Plätze	Pm
Straßenb.	T 4	Nürn-	55-60	2,34 m	4	14,1 m	1	16,2 t	29 + 67 = 96	6,8
	GT6	berg u.	62-64	2,34 m	6	20,1 m	1	23,3 t	42 + 90 = 132	6,6
	B 4	Fürth	55-66	2,34 m	4	14,1 m	0	10,3 t	29 + 74 = 103	7,3
Stadtbahn	B2*)	Rhein	73-94	2,65 m	6	28,0 m	2	39,0 t	72 + 106 = 178	6,4
	B1*)	+ Ruhr	88-92	2,65 m	6	28,0 m	1	39,0 t	80 + 110 = 190	6,8
	C*)	Dortm.	93-98	2,65 m	8	38,0 m	2	50,5 t	96 + 164 = 260	6,8
U-Bahn	DL65	Berlin	65-67	2,65 m	8	31,7 m	2	ca 49	72 + 163 = 235	7,4
	DT 1	Nürnb.	70-84	2,90 m	8	37,15 m	2	52,5 t	98 + 192 = 290	7,8
	DT 3	u. Fürth	04-07	2,90 m	8	38,36 m	2	62,0 t	82 + 238 = 320	8,3

F = Führerstand; Plätze: Sitzpl.+ Stehpl.(0,25 m²) = Summe; Pm = Plätze pro Meter; DL 65 = Der Großprofilwagen der Berliner U-Bahn diente vielen Städten als Referenz.

*) B2, B1 und C sind vereinfachte Bezeichnungen der *VS-NF,* i.d. Realität heißen die Triebwagen z.B. B100 D und B80 C/8. Da B2-Wagen nur selten allein fahren, wurde der B1 entwickelt: Er hat nur einen Führerstand und bietet etwa 10 % mehr Plätze.

Es ist leider nicht bekannt, welches Stadtbahn-Fahrzeug der Nürnberger Stadtrat seiner Entscheidung 1965 zugrunde legte. Dem Zeitgeist hätte der Lizenzbau eines DüWAG-Tiebwagens durch die *Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg* (MAN) entsprochen. Die *VS-NF* geht spätestens 1977 vom Umstieg auf den erfolgreichen „Stadtbahnwagen B“ aus. Seine große Stückzahl macht es auch leicht, geeignete Bilder für Fotomontagen mit dem in Nürnberg und Fürth üblichen Farbschema zu finden.

STADTBAHN Bestand 2022	Ausbau		neu oberird./ Tunnel				SUMME		Mio € *)	Fahrz.**)		ges. Mio €
	km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.			Tw / Mio €		
Stadt Nürnberg	16,1	24	30,5	51	26,4	36	73,0	111	1.265	159	323	1.588
Stadt Fürth	4,7	6	11,5	19	1,3	2	17,5	27	200	10	20	220
Landkreis Fürth	12,0	5	2,1	7	2,0	3	16,1	15	120	9	18	138
Landkreis Roth	-	-	4,0	3	-	-	4,0	3	30	2	4	34
SUMME *Anteile*	32,8 *30%*	35 *22*	48,1 *43%*	80 *51*	29,7 *27%*	41 *26*	110,6	156	1.615	180	365	1.980

*) Zugrunde liegen Kostensätze von 1995; **) Fahrzeuge mit 10 % Reserve

2022 lägen bei der *VS-NF* knapp 111 Stadtbahn-km im Großraum Nürnberg. Davon wären 32,8 km (= 30 %) ausgebaute Straßenbahnstrecken, 48,1 km (= 43 %) oberirdischer Neubau und 29,7 km (= 27 %) neue Tunnel. Die Städte Nürnberg und Fürth sowie die Landkreise Fürth und Roth hätten dafür knapp 2 Milliarden Euro investiert (→ Details im Anhang).

STRASSEN-BAHN 2022	Ausbau		neu oberird./ Tunnel				SUMME		Mio € *)	Fahrz.**)		ges. Mio €
	km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.			Tw / Mio €		
Stadt Nürnberg	19,7	48	10,6	14	0	0	30,3	62	135	36	72	207
Erlangen + Uml.	0	0	28,7	31	1,8	3	30,5	34	370	28	56	426
SUMME *Anteile*	19,7 *32%*	48 *50*	39,3 *65%*	45 *47*	1,8 *3%*	3 *3%*	60,8	96	505	64	128	633

In Nürnberg, Erlangen und seinem Umland lägen zudem knapp 61 km Straßenbahngleise. Davon wären 19,7 km (= 32 %) ausgebaute Strecken, 39,3 km (= 65 %) oberirdischer Neubau und 1,8 km (= 3 %) neue Tunnel. Die Kommunen hätten dafür rund 640 Millionen Euro investiert.

4. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 1967 BIS 1998

1967 – Baubeginn an der Stadtgrenze und in Langwasser

Mit oder ohne die Fehlentscheidung von 1965, in Nürnberg eine „richtige“ U-Bahn zu bauen: Intensive Planungsarbeiten für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Frankenmetropole hätten auf jeden Fall die beiden Folgejahre geprägt. Auch die damals noch „Unterpflaster-Straßenbahn“ genannte Stadtbahn hätte viele neue Streckenabschnitte gebraucht, deren Bau zeitlich abzustimmen war. Neben der finanziellen Belastung hätte man vor allem darauf geachtet, dass die neuen Bauabschnitte sinnvoll in Betrieb genommen werden können.

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

1970 – BA N-1	**Stadtgrenze - Ringbahnbrücke**
1,2 km lange Hochbahn mit zwei Stationen	

Wie in der realen Entwicklung hätte man die 1,2 km lange Hochbahnstrecke an der Stadtgrenze Nürnberg - Fürth als ersten Bauabschnitt (BA) der *Virtuellen Stadtbahn* eröffnet. Die Stationen *Muggenhof* und *Stadtgrenze* hätten auch niedrige Seitenbahnsteige bekommen, damit zunächst die 2,30 m breiten Straßenbahnen dort halten können.

Die langen Brücken der Hochbahnstrecke wären einen halben Meter schmaler ausgefallen, da sie langfristig nur 2,65 m breite Stadtbahn- und nicht 2,90 m breite U-Bahn-Wagen benutzen sollten. Tatsächlich gab es 1965 schon entsprechende fertige Baupläne, die man nach der Um-Entscheidung für die U-Bahn unter Zeitdruck ändern musste.

1972 – BA N-2	Bayernstraße - Langwasser
Neubauabschnitte: 2,2 km oberirdisch + 1,0 km Tunnel	
Ⓗ 3 oberird. Stationen neu	Ⓤ 3 Bahnhöfe im Tunnel neu

Die *VS-NF* hätte die Neubaustrecke in die Trabantenstadt Langwasser wie in der „echten Welt“ am 1.3.72 eröffnet. In den zahlreichen Hochhäuhäusern leben etwa 20.000 Menschen und sorgen für große Nachfrage. Die neue *U-Bahn* pendelte nur im Inselbetrieb zwischen Langwasser und der Bauernfeindstraße, daher mussten alle Fahrgäste in die Straßenbahnlinien 1, 11 oder 18 umsteigen. Die *Stadtbahn* wäre hingegen bis zur Bayernstraße gefahren und hätte dort auch die „Ringbuslinie“ 65 erreicht.

Triebwagen 330 etwa 1974 an der Bauernfeindstraße, © www.nahverkehr-franken.de

Ursprünglich sollte die Straßenbahn nach Langwasser fahren. 1963 wurde sie dafür schon ein Stück nach Süden verlängert und bekam eine Wendeschleife am Rand der geplanten Hochhaussiedlung. [Heute endet dort die Sonnenstraße.] Es kam aber anders und 1970 wurden etwa 300 m für den beginnenden U-Bahn-Bau abgebrochen. Die Straßenbahn bekam eine neue Wendeschleife nördlich der Bauernfeindstr. und die U-Bahn wendete ab 1972 südlich davon. Zum Umsteigen musste man ca. 100 Meter durch die im Hintergrund sichtbare Unterführung laufen.

Für die *U-Bahn* wurden 2,4 km oberirdisch und 1,1 km im Tunnel (von Langwasser Mitte bis Langwasser Süd) neu gebaut. Hinzu kam der oberirdische Abzweig vom Scharfreiterring nach Osten zum Betriebshof und eine unterirdische Abstellanlage am südlichen Streckenende.

Die *Stadtbahn* hätte die gleichen Anlagen bekommen, allerdings wären die Bahnhöfe *Bauernfeindstraße*, *Langwasser Nord* und *Scharfreiterring* bescheidener ausgefallen: Zwei Außenbahnsteige hätten genügt, da man dort planmäßig nicht wendet und keine zusätzlichen Gleise in der Mitte braucht. Während der Scharfreiterring in der Realität mit vier Gleisen und zwei Inselbahnsteigen 40 Meter breit ist, wären es bei der *VS-NF* mit zwei Gleisen und zwei Außenbahnsteigen nur 15 Meter.

Man hätte dadurch mehr eingespart als der Ausbau der 1,7 km von der Bauernfeind- zur Bayernstraße kostet: Der eigene Gleiskörper der Straßenbahn lag neben der Münchner Straße und hätte mit geringem Aufwand auf *Stadtbahn*-Maße verbreitert werden können.

1972 war es noch nicht üblich, *Stadtbahn*-Liniennummern mit einem „U“ aufzuwerten. Um Doppelungen oder mehrfache Umbenennungen von Straßenbahnen zu vermeiden, hätte der *VS-NF* zunächst die Nummern 10 und 20 verwendet. Diese wurden in Nürnberg und Fürth seit dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr verwendet.

Wie in der Realität die *U-Bahn* wäre das neue System nicht gleich „mit Voll-Last“ gestartet und die Nachfrage hätte wahrscheinlich zunächst keine Doppeltraktionen erfordert. Den 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit hätte man mit sieben Stadtbahnwagen bewältigt und zwei oder drei weitere Fahrzeuge als Reserve und für Testzwecke beschafft.

Virtuelle Stadtbahn 1972 - 1974 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	5‘-Takt	Triebw.
10 Bayernstraße - Messe - Langwasser	3,5 km	12 min	7 x 1	7 B

1974 – BA N-3	Hauptbhf - Bayernstr. / Dutzendt.		
0,7 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,2 km Tunnel		Ⓗ 2	U 2

Während sich die *U-Bahn* erst langsam von Süden her zum Nürnberger Zentrum vorarbeiten musste, wäre die *Stadtbahn* schon 1974 dort angekommen: Am Hauptbahnhof gehen vier Gleise in Betrieb, wobei die Stadtbahnen bis 1976 am östlichen Inselbahnsteig nur zum Aussteigen und am westlichen nur zum Einsteigen halten Die Gleise liegen auf Ebene -2 und damit nicht so tief wie in der Realität (-3).

[Die Stadtbahnen vom Opernhaus zum Rathenauplatz sollen am Hauptbahnhof noch lange an der Oberfläche bleiben. Daher baut man nur die wichtigsten Vorbereitungen für einen Ost-West-Bahnsteig in Ebene -3.]

Nördlich vom Hauptbahnhof nutzt die *VS-NF* bereits 150 Meter der künftigen Streckengleise zum Wenden und Abstellen der Triebwagen. 700 m

Ab 1939 wendete die Straßenbahn in Ziegelstein in einer Schleife am Bierweg. Die Räumlichkeiten waren beengt und sorgten ab 1960 zu immer stärkeren Konflikten mit dem KFZ-Verkehr. Daher baute die VAG Nürnberg 1972 eine neue Wendeschleife 200 Meter weiter nördlich. Am 29.1.94 fuhr Triebwagen 338 als Linie 3 zum Tiergarten ab, während ein anderer Gelenkzug die Endstation erreichte. Am rechten Bildrand wartete ein Bus der Linie 41 auf Umsteiger nach Buchenbühl.

südöstlich vom Hauptbahnhof liegt der Bahnhof *Glockenhof* unter der Allersberger Str. zwischen den Kreuzungen mit der Breitscheid- und der Wölckernstr. Zwischen Forsthof- und Siegfriedstr. kommt die Stadtbahn wieder an die Oberfläche und am Ende der Rampe wird die vorhandene Station *Wodanstraße* modernisiert.

Auf dem Ast zur *Bayernstraße* ersetzt eine neue Rampe hinter der *Tristanstraße* das Bauwerk von 1938, weil es für die Stadtbahn zu schmal ist.

Auf dem anderen Ast schließt die *VS-NF* die 600 Meter kurze Gleislücke vom *Luitpoldhain* zum *Dutzendteich*. Die Linie 10 stellt man in der Hauptverkehrszeit auf einen 4-6-Min.-Rhythmus um und die Linie 20 liegt im 10-Min.-Takt so, dass sie sich zum 3-4-3-Min.-Rhythmus ergänzen.

Da viele Fahrgäste am Hauptbahnhof ohnehin aus- oder umsteigen, sorgt die *Stadtbahn*-Endstation für keinen drastischen Zuwachs. Das hätte die *VS-NF* auch dadurch unterstützt, dass die Linie 2 weiterhin vom Plärrer über Lorenzkirche, Hauptbahnhof und Peterskirche zum Dutzendteich verkehrt.

Nur die direkt betroffenen Äste der 1 (zur Bayernstr.) und 6 (zum Luitpoldhain) würden eingestellt. Die verbleibenden Straßenbahnen könnten auf einer provisorischen Wendeschleife auf dem Zentralen Busbahnhof wenden oder mit Linienwechsel am Hauptbahnhof durchfahren. (Z.B. als 1 Fürth - Plärrer - Lorenzkirche - Hauptbahnhof → *Wechsel auf 6* → Opernhaus - Plärrer - Westfriedhof.)

	Virtuelle Stadtbahn ab 1974	Länge	Fahrzeit	NVZ	HVZ
10	Hauptbahnhof - Wodanstr.- Messezentrum - Langwasser	7,4 km	19 min	5 x 2 = 10 B	10 x 2 = 20 B
20	Hbf - Wodanstr.- Dutzendteich	3,6 km	11 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
	SUMME	11,0 km		14 B	24 B

Zum BA-N4 ab 1976:

Das Busnetz in den südöstlichen Stadtteilen ordnet die *VS-NF* neu und die Linie 56 startet nicht mehr am *Dutzendteich*, sondern in *Langwasser Mitte*. (Detaillierte Beschreibung → „Optionen und Details“.)

1976 – BA N-4	Hauptbahnhof - Weißer Turm	
1,2 km Tunnel in der Nürnberger Altstadt	Ⓗ 0	U 2

Die Verbindung Aufseßplatz - Hautbahnhof - Weißer Turm wurde für die U-Bahn 1978 eröffnet, die *VS-NF* hätte die Nürnberger Altstadt schon zwei Jahre früher unterquert. *Lorenzkirche* und *Weißer Turm* haben wie in der Realität zwei Gleise und einen Mittelbahnsteig.

Die Fahrzeiten der Linien 10 und 20 verlängern sich um 3 Minuten und jede braucht in der Hauptverkehrszeit einen zusätzlichen Zug. Der Gesamt-Triebwagenbedarf wächst dadurch von 24 auf 27.

Die Straßenbahn bekommt (wie in der Realität) eine provisorische Wendeschleife um den Weißen Turm, welche die Linien 1, 2 und 3 ansteuern.

1978 – BA N-5	Wß.Turm - Plärrer - Bärenschanze	
0,2 km Rampen + 1,4 km Tunnel	Ⓗ 1	U 2

Der fünfte Bauabschnitt (BA) schließt am *Weißen Turm* unterirdisch an den vierten an und vergrößert das Netz um zwei unterirdische und vier oberirdische Stationen:

Am *Plärrer* gehen zwei Inselbahnsteige mit vier Gleisen nebeneinander etwa 8 Meter unter der Verkehrsinsel in Betrieb: Darüber liegt (wie in der Realität) das Verteilergeschoss und darunter ist ein dritter Inselbahnsteig für künftige Verkehrszunahmen vorbereitet.

Der *Gostenhof* entspricht weitgehend der Realität mit einfacher Tieflage ohne Verteilerebenen. Gleich am Bahnsteigende beginnt eine Rampe bis zur Willstraße für die neue Linie 5. An der Kreuzung biegt sie nach Norden ab und fährt über das *Klinikum Nord* zum *Friedrich-Ebert-Platz*. Sie wendet am Nordwesteck des *Archivparks* an einem neuen Hochbahnsteig.

Die Linien 1 und 7 fahren unterirdisch an der Rampe der Linie 5 vorbei und kommen erst hinter der Willstraße wieder an die Oberfläche. Am Ende der Rampe liegt die neue Station *Bärenschanze* mit zwei provisorischen Hochbahnsteigen.

[In der Realität ging die U-Bahn bis zur Bärenschanze am 20.9.80 in Betrieb. Neun Monate lang (bis zum 20.6.81) fuhren die Straßenbahnlinien 1 und 21 ab dem Plärrer parallel zu ihr nach Fürth. Die Wendeschleife bis zur Imhofstr. wurde sogar noch bis 1984 genutzt. Bei der *VS-NF* gibt es stattdessen in der Fürther Str. zwei etwa 200 Meter voneinander entfernte Rampen.]

Alle Linien nach und in Fürth werden auf Stadtbahnwagen umgestellt und ihr Schienennetz wächst um 9,5 km. Der Fahrzeugbedarf steigt auf mehr als das Doppelte von 27 auf 60 B-Wagen. Beim Nummernschema wird vorbereitet, dass die Stadtbahnlinien in Nürnberg langfristig die 1 bis 9

1977 bekam die VAG Nürnberg zwölf N6-Stadtbahnwagen*. Den Wagenkasten baute Düwag und MAN stellte sie in Nürnberg fertig. Sie waren kürzer und schmaler als die* B-Wagen *und boten nur 36 Sitzplätze. Weil sie keine Kupplungen für Doppeltraktion hatten, setzte die VAG sie nur auf den Linien mit geringer Nachfrage ein. Das Foto schoss Lars Brüggemann am 22.5.86 am Gibitzenhof.*

bekommen: Die 21 (bis dahin Ziegelstein - Fürth) wird westlich vom Plärrer zur 7 und die zuvor nur in Fürth fahrende 7 zur 11.

Beim BA 2 in Fürth steht, dass die Stadtbahn ab 1978 vorläufig unter dem Rathaus wendet. Weil die Wendeschleife an der *Flößaustraße* zu eng ist, fährt die Linie 7 nur noch bis zur *Herrnstraße*, wechselt dort die Nummer und fährt als Linie 11 über *Fürth Hbf* zum *Rathaus* weiter.

Virtuelle Stadtbahn ab 1978	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fürth/Rathaus - Plärrer - Langwass.	15,6 km	37 min	9 x 2 = 18 B	9 x 2 = 18 B
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7 x 2 = 14 B
5 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hbf - Dutzendt.	8,0 km	21 min	6 x 1 = 6 B	6 x 1 = 6 B
7 Fü./Herrnstr.- Plärrer - Langwasser	15,5 km	37 min	9 x 2 = 18 B	9 x 2 = 18 B
11 Fü./Rathaus - Fürth Hbf - Herrnstr.	1,6 km	6 min	2 x 2 = 4 B	2 x 2 = 4 B
Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978	40,7 km		46 B	60 B
Summe der 2 Stadtbahn-Linien 1976	13,4 km		17 B	27 B
Zunahme von 1976 bis 1978	+ 27,3 km		+ 29 B	+ 33 B

Straßenbahnnetz ab 1978	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
2 G.Adolf-Str.- Plärrer - Hauptbf - Nordostbf	7,6 km	27 min	7 Tw	7 Tw
3 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Tiergarten	9,8 km	34 min	8 Tw	8 Tw
4 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
6 Westfriedh.- Plärrer - Christusk.- Trafowerk	7,4 km	26 min	7 Tw	7 Tw
8 Erlenstegen - Hauptbf - Trafow.- Südfriedh.	12,7 km	40 min	10 Tw	10 Tw
9 Thon - F.Ebert-P.- Hauptbahn.- Gibitzenhof	8,4 km	32 min	8 Tw	8 Tw
12 G.Adolf-Str.- Plärrer - Kohlenhof	3,3 km	10 min	-	3 Tw
13 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Ziegelstein	9,6 km	35 min	9 Tw	9 Tw
14 Schweinau - Plärrer - Christ.- Scharrerstr.	7,1 km	27 min	-	7 Tw
15 Thon - F.Ebert-P.- Plärrer - Hbf - Nordostbf	8,4 km	32 min	-	8 Tw
Summe der 4 Straßenbahn-Linien 1982	36,4 km		33 Tw	40 Tw
Summe der 10 Straßenbahn-Linien 1978	89,3 km		57 Tw	75 Tw
Abnahme von 1978 bis 1982	- 52,9 km		- 24 Tw	- 6 Tw

Bis 1968 beschaffte die *VAG Nürnberg* 56 vierachsige Straßenbahn-Triebwagen T4, 60 sechsachsige Triebwagen GT6 und 108 vierachsige Beiwagen B4. Es standen also bis zu 116 allein fahrende Triebwagen oder 108 Züge mit

Beiwagen zur Verfügung. Die *VS-NF* hätte 1978 planmäßig noch 75 Straßenbahnzüge gebraucht, deshalb großzügige GT6- und T4-Reserven gehabt und keine älteren zweiachsigen Triebwagen mehr gebraucht.

1979 – BA N-6	**Bärenschanze - Ringbahnbrücke**	
0,8 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,1 km Tunnel	Ⓗ 0	U 1

Schon nach einem Jahr verschwindet die Rampe westlich der Willstraße, denn der Stadtbahntunnel wird um 1,1 km verlängert: Die unterirdischen Bahnhöfe *Bärenschanze* und *Eberhardshof* entsprechen weitgehend der Realität. Das Gleispaar kommt aber schon hinter der Kreuzung mit der Spohrstr. an die Oberfläche, während die echte U-Bahn erst 100 Meter weiter (hinter der Schumannstr.) auftaucht.

Der *Eberhardshof* hat einen Inselbahnsteig wie die U-Bahn, das Dach ist aber kein so massiver Betonbau. Zur Raabstraße gibt es einen ebener-

Fotomontage von J. Schäfer

digen Ausgang, auf jeder Seite überquert man ampelgesichert ein Gleis und eine KFZ-Fahrbahn. Der Bahnsteig braucht daher keinen Aufzug und keine langen Rampen. Westlich davon liegen (wie im „echten Leben“) Abstell- und Wendegleise zwischen den Streckengleisen und unter der Ringbahnbrücke wird der 1970 eröffnete erste Bauabschnitt erreicht.

[In der Realität ging die U-Bahn bis *Eberhardshof* am 20.6.81 in Betrieb und die Straßenbahn nach und in Fürth wurde gleichzeitig eingestellt. Neun Monate lang mussten die Fahrgäste in die Pendelbuslinie 80 zur *Jakobinenstraße* umsteigen, während die *VAG* die Hochbahnstrecke bis zum 20.3.82 für die U-Bahn umrüstete. Die Stadtbahn hätte diese Unterbrechung nicht gebraucht, da sie die Oberleitung der Straßenbahn nutzt und man die Bahnsteige dank ihrer Klapptrittstufen bei laufendem Betrieb erhöhen kann.]

Weitere nachhaltige Verbesserungen für den Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth gibt es bei der *VS-NF* mit den Lückenschlüssen bei Gebersdorf (2002, → BA 23) und am Kreuzsteinweg (2008, → BA 24). Die daraus folgenden Verkehrsverlagerungen und die Schließungen von AEG-Werk (2007) und Quelle-Kaufhaus (2009) sorgen dafür, dass die Nachfrage in der Fürther Straße kaum zunimmt: Zwei Linien in der Normal- und drei Linien in der Hauptverkehrszeit genügen bis 2017.

1981 – BA N-7	**Plärrer - Rathenaupl.- Ziegelstein**	
0,2 km oberird.+ 0,2 km Rampen + 1,7 km Tunnel	Ⓗ 4	U 1

In der Realität gingen am 28.1.84 die 2,8 km von Schweinau zum Plärrer als erster Abschnitt der zweiten U-Bahn-Stammstrecke in Betrieb. Bis zum 23.9.88 fuhr die Linie U 2 zusätzlich zur U 1 im Tunnel über Lorenzkirche und Hauptbahnhof bis Hasenbuck, Messezentrum oder Langwasser.

Bei der *VS-NF* würden in der Hauptverkehrszeit sechs Linien den Plärrer von Westen her im 10-Minuten-Takt erreichen. Das ist zu viel für den zweigleisigen Tunnel unter der Innenstadt. Deshalb führt der erste Abschnitt der zweiten Stammstrecke vom Plärrer in die entgegen gesetzte Richtung nach Nordosten.

Am *Plärrer* werden zum Wenden zwei der vier Inselbahnsteige genutzt, die 1978 mit dem Bauabschnitt 5 eröffnet wurden. Östlich davon liegt das neue Gleispaar etwa 300 Meter unter dem Frauentorgraben, bis es hinter der verkehrsreichen Einmündung der Steinbühler Str. an die Oberfläche kommt. Am Färbertor biegt die Straßenbahnlinie 9 vom Gibitzenhof ein, deren Haltestelle *Zeltnerstraße* man vor die Kreuzung verlegt. Zwischen *Opernhaus*, *Hauptbahnhof* und *Rathenauplatz* hätte die *VS-NF* schon ab 1970 bei anfallenden Arbeiten den Gleisabstand auf 2,65 m erweitert.

Am *Rathenauplatz* soll langfristig ein 80 Meter langer und 25 bis 30 Meter breiter Bahnhof mit vier Gleisen entstehen. Er kann teilweise im offenen Einschnitt liegen oder abgedeckt werden. 1981 geht zunächst der östliche Inselbahnsteig in Betrieb, an dem die Linien 4 und 7 halten. Die Linien 2 und 9 benutzen weiterhin die Straßenbahnhaltestelle.

Das Gelände steigt ab dem Wöhrder Tor nach Norden an, die Stadtbahngleise sind aber nicht geneigt und verschwinden vor dem Laufer Tor im Tunnel. Dieser ist 1,4 km lang und liegt mit den Stationen *Stadtpark* und *Schoppershof* unter der Bayreuther Straße. (Die reale U-Bahn macht hingegen unter dem Rennweg einen Schwenk nach Osten.)

Triebwagen 212 erreichte am 31.8.87 den Rathenauplatz. *Das von ihm befahrene Gleispaar wäre bei der* VS-NF *schon 1981 im Tunnel verschwunden. Der Abzweig nach rechts Richtung Ostbahnhof wäre 1986 gefolgt. (© Christian Wenger)*

Die Stadtbahn kommt hinter der Willibaldstr. wieder an die Oberfläche und nutzt den breiten eigenen Gleiskörper in der Äußeren Bayreuther Str., den die Straßenbahn schon in den 1960er Jahren bekommen hatte. Der vorläufige Endpunkt *Herrnhütte* liegt in der Mitte der Bundesstraße B 2 zwischen den früheren Stationen *Bessemer-* und *Flataustraße*.

Die meisten Stationen erhalten sofort Hochbahnsteige, weil sie etwas versetzt zur Straßenbahnhaltestelle liegen. Nur am *Hauptbahnhof* und *Leipziger Platz* müssen die B-Wagen zunächst Klapptrittstufen ausfahren.

Die neue Stadtbahnlinie 2 pendelt ganztägig im 5-Minuten-Takt zwischen Plärrer und Herrnhütte. In der Normalverkehrszeit (NVZ) fahren einzelne B-Wagen und in der Hauptverkehrszeit (HVZ) Doppeltraktionen, was 18 zusätzliche B-Wagen erfordert. Die bisherige Straßenbahnlinie 4 wird zur 15 und die Linien 12 und 13 pendeln nur noch zwischen Plärrer und G.-Adolf-Str. bzw. Schweinau und man braucht 12 Straßenbahnzüge weniger. Die Buslinie 41 aus Buchenbühl fährt mit einem zusätzlichen Bus über Ziegelstein hinaus nach Herrnhütte.

Bis 1982 renoviert die *VS-NF* die 1,0 km bis *Ziegelstein*, wobei die Endstation (wie bis 1976) am Fritz-Munkert-Platz liegt und Anschlüsse zu den Buslinien 41 und 38 (nach Thon) bietet.

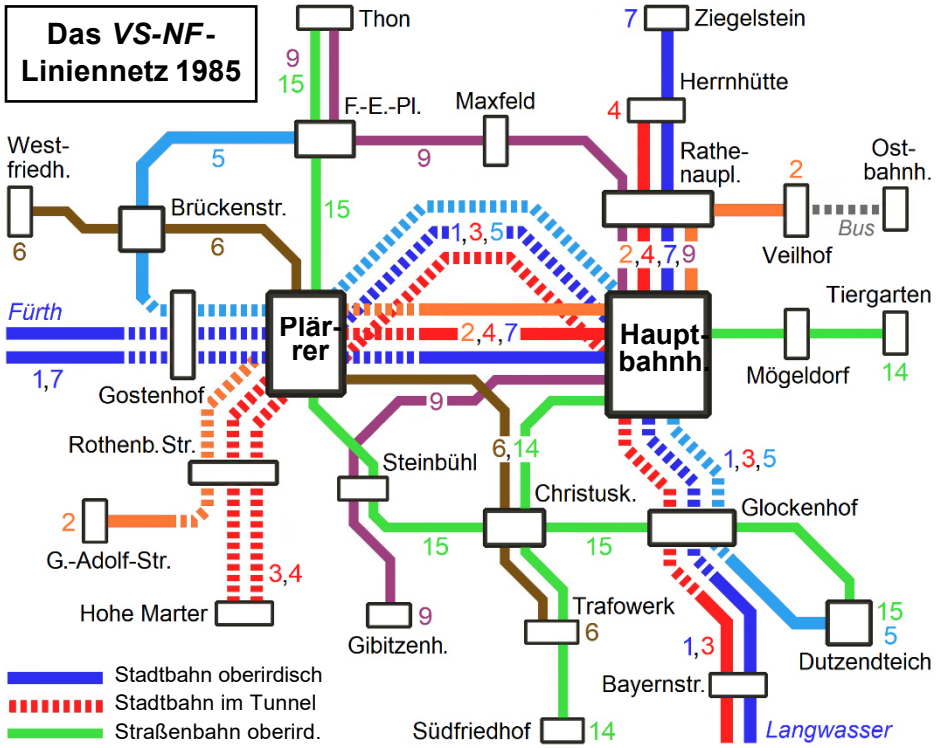
1983 – BA N-8	**Plärrer - Gustav-Adolf-Straße**	
0,7 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,6 km Tunnel	Ⓗ 1	Ⓤ 1

250 Meter westlich vom Plärrer biegen zwei neue eingleisige Tunnel nach Südosten ab und erreichen nach 750 Metern den U-Bahnhof *Rothenburger Straße*. Wenn es die Stadtbahn-Parameter erlauben, liegt er nicht so tief und etwas weiter nördlich als in der Realität, um die Wege zur S-Bahn zu verkürzen. Nach 1,6 km geht es hinter der Heinrichstr. mit einer Rampe an die Oberfläche und auf den Straßenbahngleisen zur *G.-Adolf-Straße*. Der Gleisradius der Wendeschleife ist zu eng für die Stadtbahn, sie erhält daher neben der Wallensteinstr. einen geraden Inselbahnsteig.

Die Stadtbahnlinie 2 wird in der NVZ alle 10 und in der HVZ alle 5 Minuten zur Gustav-Adolf-Straße verlängert. Dafür braucht man 4 zusätzliche B-Wagen. Die Straßenbahnlinie 12 entfällt dafür.

1985 – BA N-9	Rothenburger Str.- Hohe Marter	
1,8 km Tunnel	Ⓗ 0	Ⓤ 3

Der neunte Bauabschnitt (BA) schließt südlich der Rothenburger Straße unterirdisch an den sechsten an und die drei neuen U-Bahnhöfe entsprechen weitgehend der Realität: St. Leonhard, Schweinau und Hohe Marter haben jeweils zwei Gleise mit einem Inselbahnsteig. Die Stadtbahnlinien 3 und 4 ersetzen zwischen Plärrer und Hohe Marter die Straßenbahn und wenden am Bahnsteig abwechselnd auf Gleis 1 und 2.



Virtuelle Stadtbahn ab 1985	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Billinganl.- Plärrer - Langwasser	16,6 km	40 min	10x2=20B	10x2=20B
1z Muggenhof - Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-Str.- Plärrer - Hbf - Veilhof	6,4 km	17 min	5 x 1 = 5 B	5x2=10B
3 H. Marter - Plärrer - Hbf - Langwass.	12,4 km	27 min	7x2=14B	7x2=14B
4 H. Marter - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	8,0 km	19 min	5 x 1 = 5 B	5x2=10B
5 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hbf - Dutzendt.	8,0 km	21 min	6 x 1 = 6 B	6 x 1 = 6 B
7 Fü./Fronm.str.- Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
11 Fü./Billinganl.- Fürth Hbf - Fronmül.	3,6 km	11 min	3 x 1 = 3 B	4 x 1 = 4 B
Summe der 7 Stadtbahn-Linien 1982	68,1 km	-	71 B	96 B
Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978	40,7 km	-	46 B	60 B
Zunahme von 1978 bis 1985	+ 27,4 km		+ 25 B	+ 36 B

Straßenbahnnetz ab 1985	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
6 Westfriedh.- Plärrer - Christusk.- Trafowerk	7,4 km	26 min	7 Tw	7 Tw
9 Thon - F.Ebert-P.- Hauptbahn.- Gibitzenhof	8,4 km	32 min	8 Tw	8 Tw
14 Tiergarten - Hauptbf - Trafow.- Südfriedh.	12,1 km	40 min	10 Tw	10 Tw
15 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
15z Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,4)	29 min	-	7 Tw
Summe der 7 Stadtbahn-Linien 1982	68,1 km	-	71 B	96 B
Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978	40,7 km	-	46 B	60 B
Abnahme von 1978 bis 1985	- 52,9 km		- 24 Tw	- 6 Tw

1986 – BA N-10	**Rathenaup.- Veilhof - Ostbahnhof**		
0,6 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,1 km Tunnel	Ⓗ 1	Ⓤ 0	

Ab 1985 fährt die Stadtbahnlinie 4 nur bis *Veilhof*. Diese Station entspricht der realen *Tauroggenstraße* am Mittleren Ring (= Bundesstr. B4R). Bis 1986 renoviert die *VS-NF* 600 m bis zur Tafelhalle und baut 600 m neben der Walzwerkstr. neu. Beim Umbau der ehemaligen Industrieflächen am *Ostbahnhof* hätte die Stadtbahn dort eine eigene Trasse und eine neue Endstation direkt neben dem DB-Bahnhof bekommen.

In der Realität ist es nicht so schlimm, dass die Straßenbahn etwa 150 Meter von den Zügen entfernt hält, weil es in Erlenstegen nur wenige Schritte sind. Bei der *VS-NF* erreicht man am Ostbahnhof aber auch die *Citybahn* nach Gräfenberg und Neunkirchen / Brand.

Die Nachfrage zwischen Ostbahnhof und Erlenstegen ist wegen der parallelen S-Bahn so gering, dass sich der Ausbau zur Stadtbahn nicht lohnt. Durch die Umstellung auf Bus entspräche die *VS-NF*-Angebotsqualität der Realität, wo man mit der Straßenbahn auch viele Ziele nicht direkt erreicht.

Die rot-weißen Stadtbahnwagen würden bei der VS-NF *seit 1972 zum gewohnten Stadtbild gehören. Ab 1987 wären in der Hauptverkehrszeit 134 Sechsachser* (Typ B) *und 5 Achtachser* (Typ C) *unterwegs. (Fotomontage von Jörg Schäfer)*

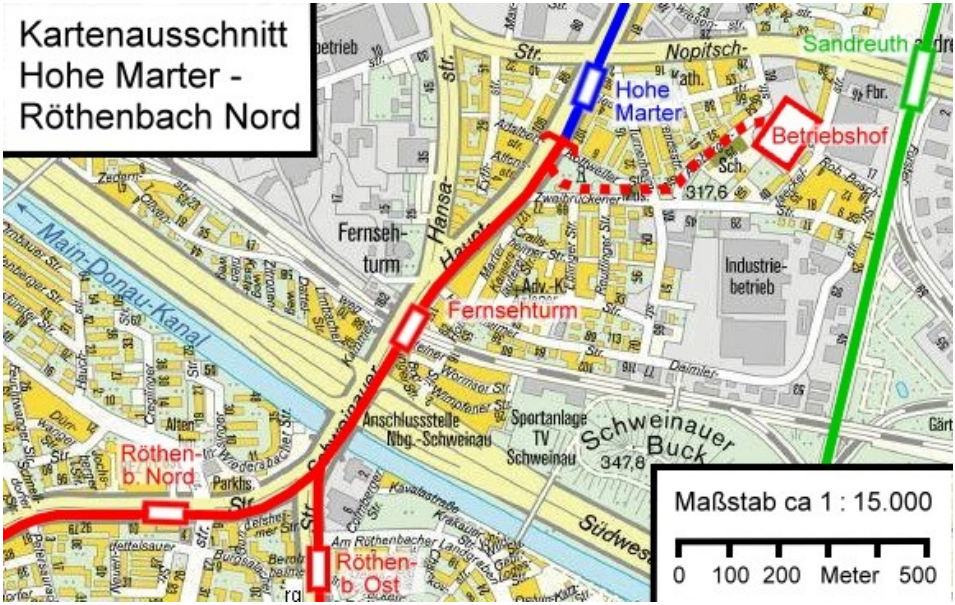
Zum BA-N11 ab 1987:

Es wäre betrieblich zu aufwändig, wenn die Stadtbahnlinie 4 in Röthenbach wendet. Daher wird sie vorläufig wie die Linie 3 bis Stein / Schloß verlängert.

1987 – BA N-11	Hohe Marter - Stein / Schloß		
0,1 km Rampe + 2,1 km oberirdisch		Ⓗ 3	U 0

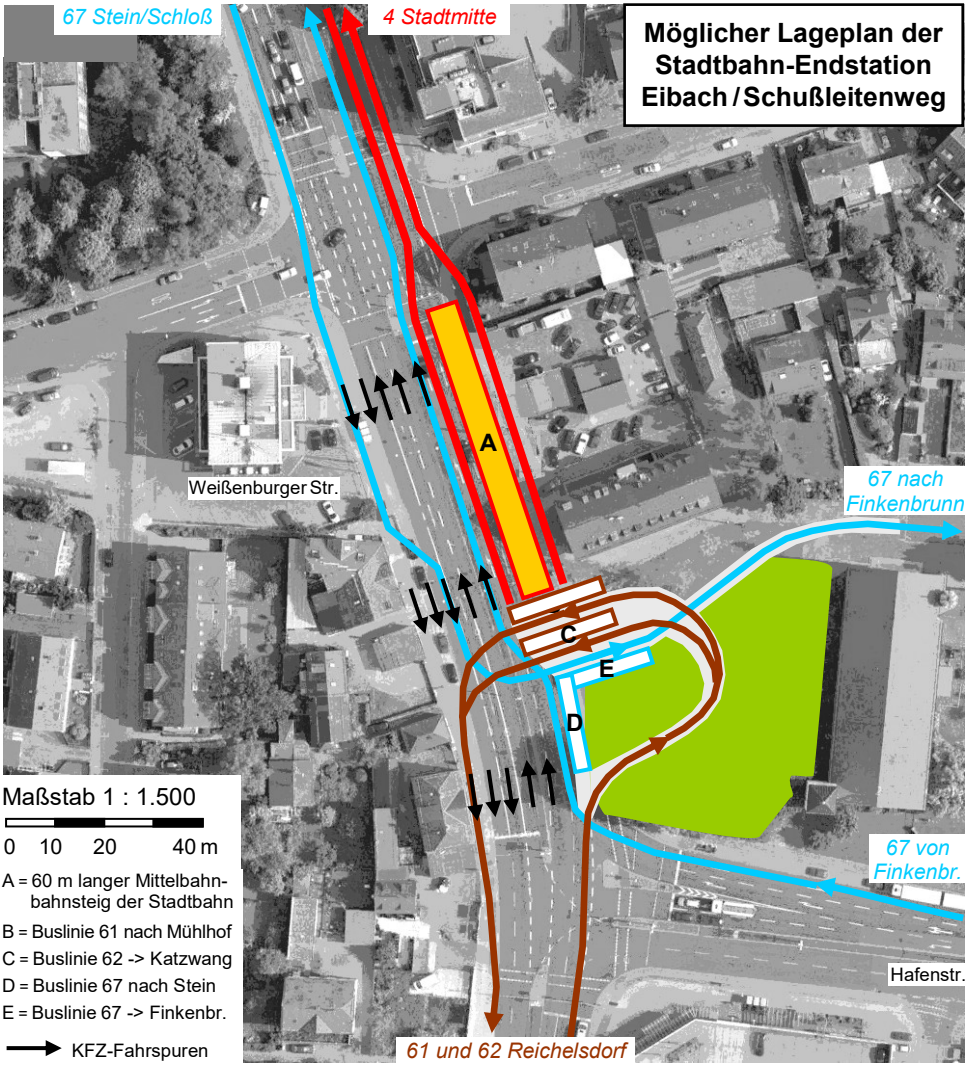
Zwischen dem U-Bahnhof *Hohe Marter* und der Zweibrückener Str. kommen die Gleise in einer Rampe an die Oberfläche, wodurch die Zufahrt zum umgebauten Straßenbahndepot wieder möglich wird. Am östlichen Rand der Schweinauer Hauptstr. steigen die Gleise weiter an und auf der Brücke über die „Ringbahn“ 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 *Röthenbach/Nord* weiter zum vorläufigen Endpunkt *Stein/Schloß* vor der Kreuzung mit der Rednitzstraße. Für die Verlängerung der Stadtbahn-Linien 3 und 4 braucht man 4 neue B-Wagen. Dafür spart man in größerem Umfang Gelenkbusse bei den Linien 60 bis 62 (ab *Röthenb./Nord* Richtung Eibach) sowie 63 und 64 (ab *Stein/Schloß* Richtung Stein Mitte und Deutenbach) ein.



1988 – BA N-12	Fernsehturm - Eibach / Schußl.		
1,6 km oberirdisch		Ⓗ 3	Ⓤ 0

Der neunte Bauabschnitt (BA) schließt südlich vom *Fernsehturm* an der Verzweigung der Bundesstraßen 2 und 13 an den achten an. Das Gleispaar liegt neben der Weißenburger Straße in damals noch unbebautem



Gelände. [1983 wurde dort ein Neubaugebiet für 5.000 Bewohner ausgewiesen und bei der *VS-NF* hätte es mit den Haltestellen *Röthenbach/Ost* und *Jägerstraße* von Anfang an Schienenanschluss bekommen.]

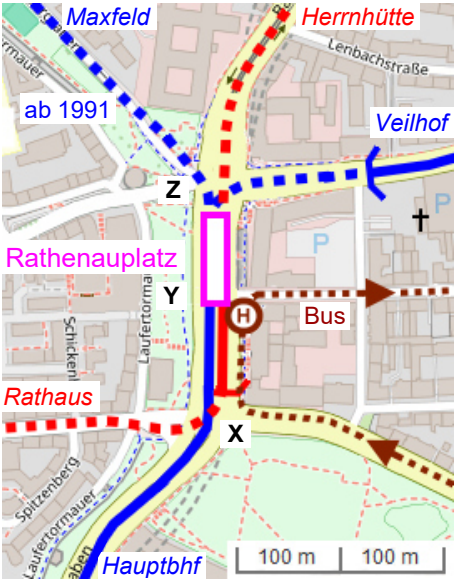
Die Stadtbahnlinie 4 steuert *Eibach* statt *Stein/Schloß* an und ist dadurch eine Minute länger unterwegs. Für die wachsende Nachfrage wird ihr Angebot zwischen Herrnhütte und Hohe Marter in der *Hauptverkehrszeit* zum 4-6-Minuten-Rhythmus verdichtet, wofür man zehn zusätzliche B-Wagen benötigt. Die Buslinien 60, 61 und 62 starten dafür in Eibach statt Röthenbach/Nord.

1990 – BA N-13	**Lorenzkirche / Weißer Turm - Rathaus - Rathenauplatz**		
0,1 km Rampe + 2,0 km Tunnel		Ⓗ 0	U 2

Der 13. Bauabschnitt (BA) unterquert die Sebalder Altstadt und stellt Verbindungen her, die es in der Realität nur viel langsamer mit der Buslinie 36 über das Hallertor gibt: Östlich vom U-Bahnhof *Weißer Turm* unterquert ein Gleis zuerst die Strecke zur *Lorenzkirche* und dann beide Gleise die Pegnitz.

Unter dem Hauptmarkt liegt der neue Bahnhof *Rathaus* in Nord-Süd-Richtung. Zunächst geht nur ein Bahnsteig mit zwei Gleisen in Betrieb. Nach einer Rechtskurve fährt die Stadtbahn unter der Theresienstr. und vor dem *Laufer Schlagturm* folgt die gleichnamige Station.

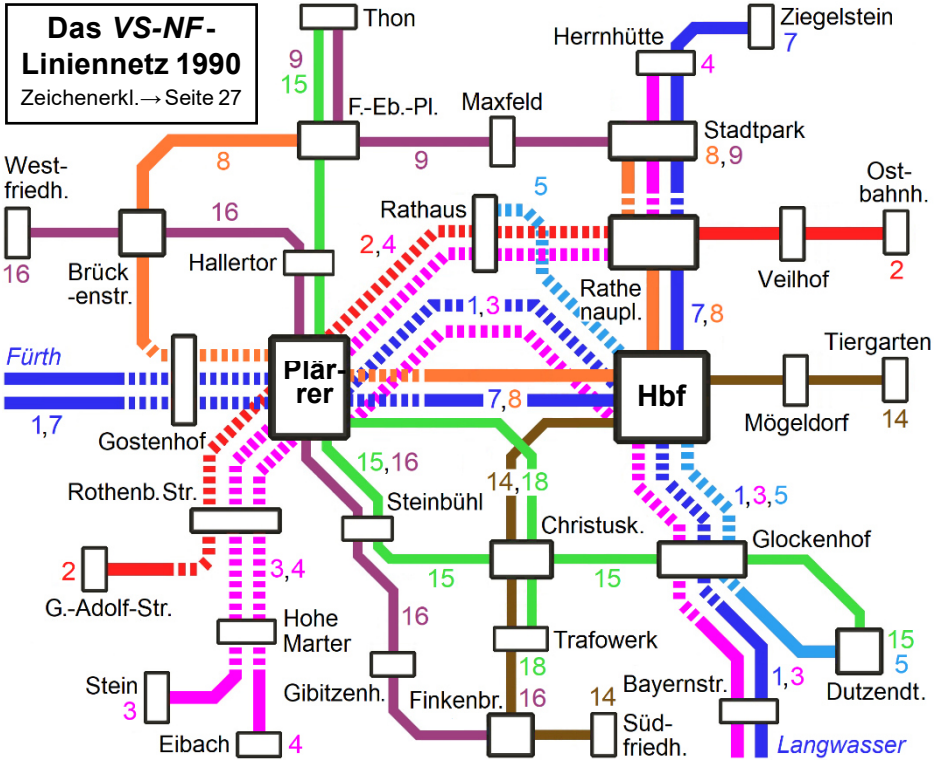
Am Südrand vom *Rathenauplatz (= X auf der Karte)* wird der Laufertorgraben mit der Bundesstraße 2 und der Stadtbahn zum Hauptbahnhof unterquert, dann steigen die Gleise mit 6 % an. In der Platzmitte *(= Y = Einmündung der Nunnenbeckstr.)* erreichen alle vier Gleise die gleiche Höhenlage und schließen *(bis Z = Kreuzung mit der Sulzbacher Str.)* zwei Inselbahnsteige ein.



Die Linien 4, 7 und 8 steuern den 1980 eröffneten Tunnel vom BA 6 an und die Linie 2 erhält einen 150 m langen neuen Tunnel. Er liegt unter der Sulzbacher Str. und kommt hinter der Einmündung der Harmoniestr. an die Oberfläche.

Position	Gelände	Stadtbahn
X = km 0,0	308 m	rot = 303 m blau = 308 m
Y = km 0,1	312 m	308 m
Z = km 0,2	315 m	308 m

m = Meter über dem Meeresspiegel



Die Linien 2 und 4 fahren vom *Plärrer* über *Rathaus* statt *Hauptbahnhof* zum *Rathenauplatz* und steuern dann wie zuvor *Herrnhütte* und *Ziegelstein* an. Die 5 beginnt am *Rathaus* statt am *F.-Ebert-Platz*, ihren Laufweg bis zum *Plärrer* übernimmt die neue Linie 8. Damit keine Stadtbahnen am *Weißen Turm* wenden müssen, geht gleichzeitig der 400 Meter lange Tunnel von der Lorenzkirche unter der Pegnitz hindurch zum *Rathaus* in Betrieb.

Die Straßenbahnlinie 9 fährt von *Thon* nur noch bis zum *Stadtpark*: Den Abschnitt Hauptbahnhof - Stadtpark übernimmt die 8 und die Verbindung nach *Finkenbrunn* die 16.

Virtuelle Stadtbahn ab 1990	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	17,8 km	44 min	11x2=22B	11x2=22B
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - Ostbahnh.	7,6 km	20 min	6x1=6C	6x2=12B
3 Stein/Schl.- Plärrer - Hbf - Langwass.	15,0 km	29 min	7x2=14B	7x2=14B
4 Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,7 km	25 min	7x2=14B	7x2=14B
4z H. Marter - Plärrer - Hbf - Marientor	(5,0)	12 min	-	4x1=4C
5 Rathaus - Lorenzk.- Hbf - Dutzendt.	4,7 km	12 min	4x1=4B	4x1=4B
7 Fü./Fronm.str.- Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 F.-Ebert-Pl.- Plärrer - Hbf - Schopp.	7,2 km	20 min	5x1=5B	5x1=5C
11 Fü./Klinikum- Fürth Hbf - Fronmüll.	4,6 km	14 min	4x1=4B	4x1=4B
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1987	80,7 km		81 B + 6 C	102B+9C
Summe der 7 Stadtbahn-Linien 1982	68,1 km		71 B	96 B
Zunahme von 1985 bis 1990	12,6 km		10 B + 6 C	6 B + 9 C

Straßenbahnnetz ab 1990	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
9 Thon - Fr.-Ebert - Pl.- Stadtpark	4,0 km	15 min	4 Tw	4 Tw
14 Tiergarten - Hauptbhf - Trafow.- Südfriedhof	12,1 km	40 min	10 Tw	10 Tw
15 Thon - F.Ebert - Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
15z Thon - F.Ebert - Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,4)	29 min	-	7 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Finkenbrunn	7,4 km	24 min	6 Tw	6 Tw
18 Plärrer - Christuskirche - Trafowerk	5,1 km	15 min	4 Tw	4 Tw
Summe der 5 Straßenbahn-Linien 1987	37,1 km	-	32 Tw	39 Tw
Summe der 4 Straßenbahn-Linien 1982	36,4 km		33 Tw	40 Tw
Abnahme von 1985 bis 1990	+ 0,7 km	-	- 1 Tw	- 1 Tw

1992 – BA N-14	Rathaus - Friedrich-Ebert-Platz und Hauptbahnhof - Aufseßplatz	
0,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 1,7 km Tunnel	Ⓗ 0	U 2

Der 14. Bauabschnitt (BA) unterquert den Burgberg mit der Station *Kaiserburg*. Am Nordrand des 250 m langen Archivparks kommt das neue Gleispaar an die Oberfläche und nutzt östlich vom *Friedrich-Ebert-Platz* den Hochbahnsteig, an dem die Stadtbahn schon seit 1978 wendet.

Die Linie 5 wird vom Rathaus zum *Friedrich-Ebert-Platz* verlängert, wechselt dort die Bezeichnung und fährt als 8 weiter nach Westen. Für die neue Stadtbahn-Linie 6 wurde der Gleisabstand nach *Thon* schon seit 1980 schrittweise vergrößert: Sie biegt am *F.-Ebert-Platz* in den Tunnel ab und sorgt für attraktive Verbindungen aus den nördlichen Stadtteilen ins Nürnberger Zentrum.

Beim Wenden am Hauptbahnhof würde „der Sechser“ die anderen Stadtbahnen behindern. Deshalb nimmt die *VS-NF* gleichzeitig den 700 Meter langen Tunnel zum *Aufseßplatz* in Betrieb. Der Bahnhof misst zunächst nur 60 Meter und die Stadtbahnen wenden am Bahnsteig.

Die Straßenbahnlinie 9 entfällt: Für die Nordhälfte dient die Linie 6 als Ersatz und östlich vom *F.-Ebert-Platz* genügen Busse im 10-Minuten-Takt: Umsteiger kommen auf anderen Wegen schneller ans Ziel und es gibt nur noch den Ziel- und Quellverkehr in der Pirckheimer Straße.

In der Summe braucht die *VS-NF* sechs zusätzliche B-Wagen und vier Straßenbahnen weniger.

Zum BA-N15 ab 1994:

Das Stadtbahnnetz braucht in der Hauptverkehrszeit einen C-Wagen mehr. Das Busnetz im nördlichen Stadtgebiet passt die *VS-NF* so an, dass zwei Linien nicht mehr in *Thon*, sondern an der *Krelingstraße* starten.

1994 – BA N-15	Rathenauplatz - Fr.-Ebert-Platz		
1,7 km Tunnel		Ⓗ 0	U 2

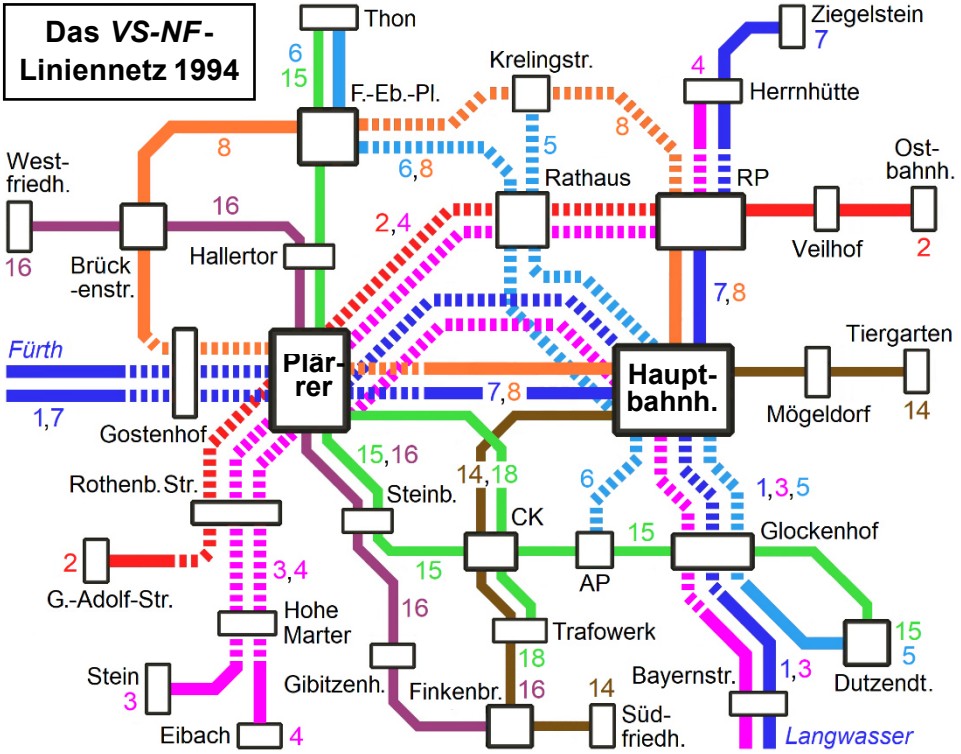
Der Hauptast des 15. Bauabschnitts (BA) biegt nördlich vom *Rathenaupl.* nach Westen in einen 1,4 km langen Tunnel ab. Über die Stationen *Maxfeld* und *Krelingstraße* erreicht er unter der Pilotystraße den zwölften BA und nutzt dessen Rampe zum Fr.-Ebert-Platz mit. Zusätzlich verbindet eine 200 m lange Kurve unterirdisch die Bahnhöfe *Krelingstraße* und *Kaiserburg*.

Virtuelle Stadtbahn ab 1994	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	17,8 km	44 min	11x2=22B	11x2=22B
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - Ostbahnh.	7,6 km	20 min	6x1=6C	6x2=12B
3 Stein/Kir.- Plärrer - Hbf - Langwasser	15,5 km	30 min	7x2=14B	7x2=14B
4 Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,7 km	25 min	6x2=12B	6x2=12B
4z H.Mart.- Plärrer - Hbf - Schoppersh.	(6,8)	16 min	-	5x1=5C
5 Krelingstr.- Lorenzk.- Hbf - Dutzendt.	5,7 km	15 min	4x1=4B	4x1=4B
6 Thon - F.-Ebert-Pl.- Hbf - Aufseßpl.	4,4 km	11 min	3x1=3B	3x2=6B
7 Fü./Fronm.str.- Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 F-Ebert-Pl.- Plärrer - Hbf - F.Eb.-Pl.	8,2 km	18 min	5x1=5B	5x1=5C
11 Fü./Klinikum- Fürth Hbf - Fronmüll.	4,6 km	14 min	4x1=4B	4x1=4B
Summe der 9 Stadtbahn-Linien 1991	87,6 km		78B+10C	102B+14C
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1987	80,7 km		81B+6C	102B+9C
Zunahme von 1990 bis 1994	6,9 km		-3B+4C	+5C

Straßenbahnnetz ab 1994	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Hauptbhf - Trafow.- Südfriedhof	12,1 km	40 min	10 Tw	10 Tw
15 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
15z Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,4)	29 min	-	7 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Finkenbrunn	7,4 km	24 min	6 Tw	6 Tw
18 Plärrer - Christuskirche - Trafowerk	5,1 km	15 min	4 Tw	4 Tw
Summe der 4 Straßenbahn-Linien 1991	33,1 km	-	28 Tw	35 Tw
Summe der 5 Straßenbahn-Linien 1987	37,1 km	-	32 Tw	39 Tw
Abnahme von 1990 bis 1994	-4,0 km	-	- 4 Tw	- 4 Tw

Auf allen Ästen des entstehenden Gleisdreiecks fährt eine Linie und damit höchstens alle 10 Minuten eine Stadtbahn. Dafür genügen signalgesicherte Abzweigweichen in einfacher Tiefenlage und man braucht keine aufwändigen Überführungsbauwerke.

Nach der Eröffnung steuert die Stadtbahnlinie 5 die *Krelingstraße* statt dem *Fr.-Ebert-Platz* und die 8 fährt einen vollständigen Ring um die Nürnberger Altstadt. 18 Minuten Fahrzeit sind gut für die Fahrgäste, weil die Züge an keiner Unterwegsstation lange halten. Das Personal braucht aber Pausen, und die bekommt es mit einem Fahrerwechsel an der *Krelingstraße*. Um mögliche Verspätungen abzubauen steht außerdem ein Reservezug in einem Abstellgleis nebenan.



Zeichenerklärung → Seite 23; AP = Aufseßplatz, CK = Christuskirche, RP = Rathenauplatz.

1996 – BA N-16	Aufseßplatz - Trafowerk	
0,1 km Rampe + 1,8 km Tunnel	Ⓗ 0	U 2

Die „echte U-Bahn“ halbierte schon 1978 die Fahrzeit vom *Hauptbahnhof* zur *Frankenstraße* auf 5 Minuten. Möglich machte das der Ausbau der Pillenreuther Str., unter der man die U-Bahn-Gleise mit den Bahnhöfen *Aufseßplatz* und *Maffeiplatz verlegte*.

Bei der *VS-NF* hätte man 18 Jahre länger über die *Christuskirche* fahren müssen und die Nachfrage hätte sich nicht so stark auf die *Frankenstraße* konzentriert: Die Stadtbahn wäre schon 1974 über die *Bayernstraße* nach Langwasser gefahren, vom Plärrer zum Südfriedhof wäre die Straßenbahnlinie 14 und vom Plärrer zur Frankenstr. die Linie 18 eine gute Alternative.

Das Einfügen eines 10 Meter langen Mittelteils erhöht die Kapazität des B-Wagens *um 37 % = 28 Sitz- und 80 Stehplätze. Offiziell heißt der 38 Meter lange Achtachser* B80C/8 *– die* VS-NF *nennt ihn aber* C-Wagen*, weil dieser einfachere Begriff anderweitig nicht verwendet wird.*

Die Stadtbahnlinie 5 wird vom *Aufseßplatz* zum *Südfriedhof* verlängert und von C- auf B-Wagen in Doppeltraktion umgestellt. Die Attraktivitätssteigerung würde zwei Linien bis zur *Frankenstraße* rechtfertigen. Das Gleispaar nördlich vom Hauptbahnhof verkraftet aber keine weiteren Stadtbahnen, daher käme nur eine kurze Pendellinie in Frage. Alternativ könnte man die Buslinie 67 (Eibach - Hafen - Finkenbrunn - Frankenstr.) mit nur einem Stopp am *Aufseßplatz* zum *Hauptbahnhof* verlängern.

Die Straßenbahnlinie 18 entfällt und die 14 fährt nur noch bis zur *Frankenstraße.* Für ihre neue Endstation hätte die *VS-NF* auch eine Gleisschleife im Busbahnhof neben der Pillenreuther Straße verlegt.

1997 – BA N-17	**Frankenstr.- Bauernfeindstr.**	
0,6 km oberirdisch + 1,2 km Tunnel	Ⓗ 0	U 1

Die 2 km lange Verbindungsstrecke entspricht weitgehend der realen U-Bahn-Trasse und schließt 250 m südlich der *Frankenstraße* im Tunnel an den BA 14 an. 450 m weiter erreicht sie den *Hasenbuck*, an dessen Ende die Stadtbahn aus dem Hang an die Oberfläche kommt. Zwischen den Gleisen des Südbahnhofs geht es 0,6 km im Einschnitt und knapp 1 km im Tunnel weiter zur *Bauernfeindstraße*.

Die neue Verbindung ermöglicht, dass die Linie 1 vom Hauptbahnhof zur Bauernfeindstraße über den *Aufseßplatz* statt *Glockenhof* fährt. Dadurch verkehren auf beiden Achsen je zwei Linien und nach Langwasser entstehen neue attraktive Direktverbindungen.

Spätestens ab diesem Zeitpunkt wäre die Nachfrage auf den Linien 1 und 3 so groß, dass man in der Hauptverkehrszeit je einen B- und C-Wagen zusammen kuppelt, um pro Zug 108 Plätze mehr anzubieten.

Zum BA-N18 ab 1998:

Die Fahrgäste der Buslinien 51 und 58 können am *Finkenbrunn* zudem in die Buslinie 67 Richtung Hafen - Schußleitenweg umsteigen.

1998 – BA N-18	Gibitzenhof - Finkenbrunn		
1,6 km oberirdische Straßenbahn		Ⓗ 2	U 0

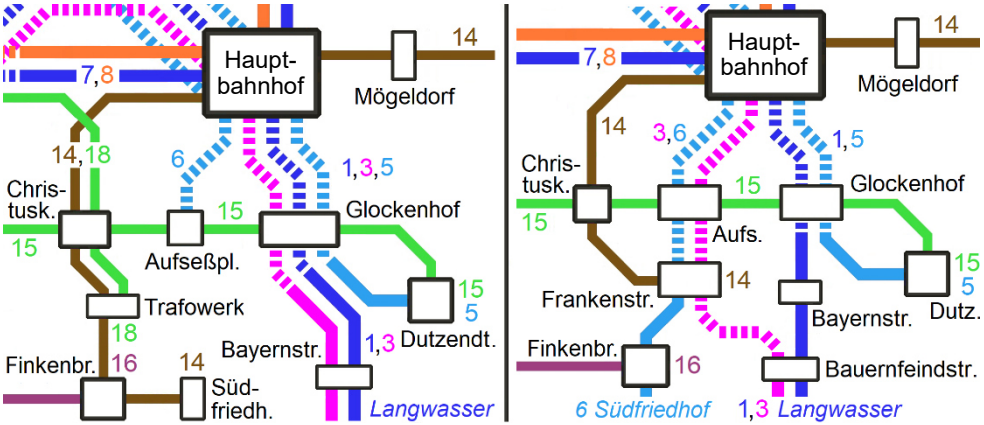
1972 wurden die Orte Pillenreuth, Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg im Süden von Nürnberg eingemeindet. Das beschleunigte ihr wachstum erheblich und schon bald genügten die unregelmäßig fahrenden Bahnbusse nicht mehr den Erfordernissen. 1978 richtete die *VAG Nürnberg* die vertaktete Buslinie 51 zum U-Bahnhof Frankenstraße ein und seit Mitte der 1980er Jahre fahren Gelenkbusse zeitweise in Abständen von weniger als 10 Minuten.

Unbefriedigend ist vor allem, dass „der 51er“ zwischen Frankenstr. und Saarbrückener Str. fast 3 km neben der Straßenbahn herfährt, um den Fahrgästen doppelte Umsteigezwänge zur Innenstadt zu ersparen. Schon seit Mitte der 1990er Jahre gibt es daher Bestrebungen, die Straßenbahn nach Kornburg zu verlängern. Allerdings sträuben sich die Anwohner gegen die vermeintliche Belästigung vor ihren Haustüren.

Die *VS-NF* eröffnet die schnelle unterirdische Verbindung von der Innenstadt zur Frankenstraße erst 1993 (→ BA N-14). Es ist daher nicht erforderlich, dass „der 51er“ dort startet: Die südlichen Stadtteile erreicht man (dank teilweise eigenem Straßenbahn-Gleiskörper) schneller, wenn man erst am *Finkenbrunn* oder der *Saarbrückener Str.* in den Bus umsteigt.

Die Verbindung zum Plärrer beschleunigt die *VS-NF* zunächst mit der Verlängerung der Buslinien 51 und 58 von der *Worzeldorfer Str.* zum *Dianaplatz*. 1985 schließt sie die 1,7 km kurze Gleislücke zwischen Gibitzenhof und verlängert die Straßenbahnlinie 9 entsprechend. Die Linien 51 und 58 wenden entsprechend früher, so dass man in der Hauptverkehrszeit einen zusätzlichen Triebwagen und einen Bus weniger braucht.

„Die 9“ fährt nicht bis zur Wendeschleife an der *Worzeldorfer Str.*, weil das Fahrgastpotenzial nur eine Straßenbahnlinie rechtfertigt. Die Linien 8 und 9 könnten ab *Finkenbrunn* nicht im 5-Minuten-Abstand fahren, weil sonst für eine von beiden lange Wartezeiten zu den Anschlussbussen entstünden.



Veränderungen im Liniennetz der Südstadt von 1994 (links) bis 1998 (rechts).

Virtuelle Stadtbahn ab 1998	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	18,2 km	43 min	11x2=22B	11B + 11C
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,5)	27 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - Ostbahnh.	7,6 km	20 min	6x1=6C	6x2=12B
3 Stein/Wei.- Plärrer - Hbf - Langwass.	17,2 km	33 min	8x2=16B	8B + 8C
4 und **5** *unverändert*	16,4 km	25 +15	12B + 4C	12B + 9C
6 Thon - F.-Ebert - P.- Hbf - Südfriedh.	9,6 km	22 min	6x2=12B	6x2=12B
7, **8** und **11** *unverändert*	25,9 km	-	9x2 + 5x1 = 27 B	
10 Fü./Rathaus - Zirndorf - Cadolzburg	4,6 km	14 min	4x1=4B	4x1=4B
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 1995	108,9 km		94 B + 10 C	102 B + 28 C
Summe der 9 Stadtbahn-Linien 1991	87,7 km		78 B + 10 C	102 B + 14 C
Zunahme von 1994 bis 1998	+ 21,2 km		+ 16 B	+ 14 C

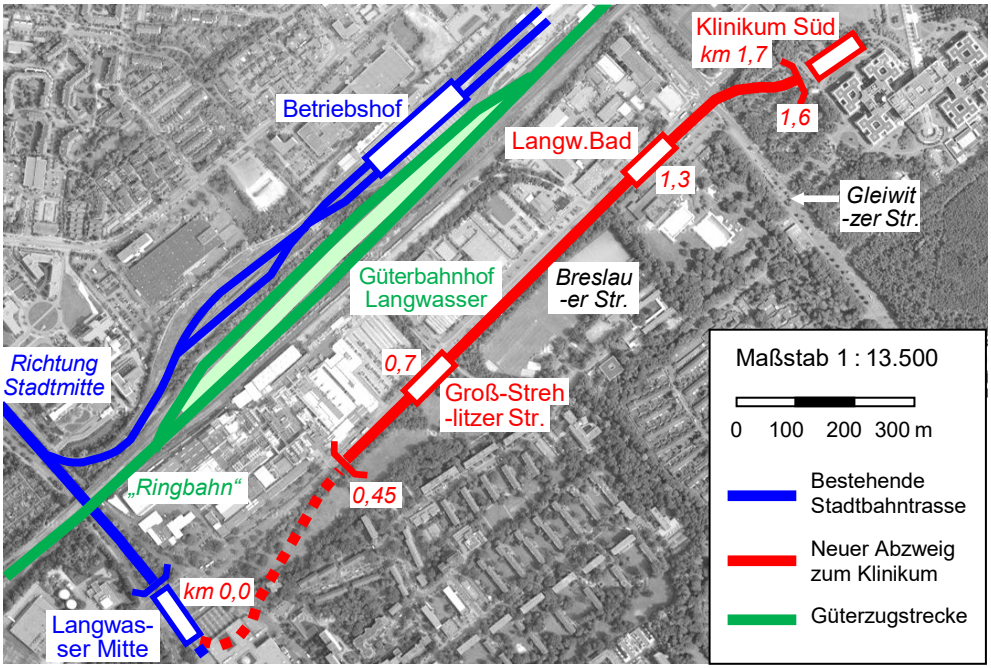
Straßenbahnnetz ab 1998	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Mögeld.- Hauptbhf - Frankenstr.	8,3 km	31 min	8 Tw	8 Tw
15 Thon - F.Ebert - Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
15z Thon - F.Ebert - Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,4)	29 min	-	7 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Finkenbrunn	7,4 km	24 min	6 Tw	6 Tw
Summe der 3 Straßenbahn-Linien 1995	24,2 km	-	22 Tw	29 Tw
Summe der 4 Straßenbahn-Linien 1991	33,1 km	-	28 Tw	35 Tw
Abnahme von 1994 bis 1998	- 8,9 km	-	- 6 Tw	- 6 Tw

5. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 1999 BIS 2022

1999 – BA N-19	Langwasser Mitte - Klinikum Süd	
1,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,5 km Tunnel	Ⓗ 2	Ⓤ 1

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. Die *VAG* reagierte darauf nur mit einer Taktverdichtung der Buslinie 56 zum U-Bahnhof Langwasser Mitte. Für eine Stadtbahn hätte man schon beim Bau der Klinik eine Gleistrasse berücksichtigen können.

Am einfachsten wäre es, ab *Scharfreiterring* den Abzweig zum Betriebshof zu nutzen, der parallel zur „Ringbahn“ liegt. Ab dort sind es nur 400 Meter bis zum *Klinikum Süd*. Allerdings wären im Betriebshof größere Umbauten und die Zwischenstationen hätten mäßiges Fahrgastpotenzial.



Deshalb beginnt der Neubauabschnitt im Tunnel unmittelbar südlich vom Bahnhof *Langwasser Mitte*. Er kreuzt das Gleis der Gegenrichtung auf gleicher Höhe und wendet sich in einem großen Bogen nach Nordosten, um neben der Breslauer Straße an die Oberfläche zu kommen. Nach 0,7 und 1,3 km entstehen die neuen Stationen *Groß-Strehlitzer Straße* und *Langwasser Bad*.

Hinter der Kreuzung mit der der Gleiwitzer Str. wird die Strecke für etwa 300 Meter eingleisig, liegt im ansteigenden Gelände zunächst im Einschnitt und verschwindet vor der Brieger Str. im Tunnel. Die zweigleisige Stadtbahn-Endstation *Klinikum Süd* liegt in einfacher Tieflage direkt vor dem Haupteingang und Besucher und Personal haben kurze Fußwege zu den Krankenstationen.

Zu einem späteren Zeitpunkt kann man den Tunnel Richtung Altenfurt verlängern, ohne die in der Zwischenzeit auf dem Klinikgelände entstandene Bebauung zu beeinträchtigen.

2001 – BA N-20	**Krelingstraße - Großreuth h.d.V.**	
0,8 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,7 km Tunnel	Ⓗ 1	U 2

Der 20. Bauabschnitt (BA) schließt östlich der *Krelingstraße* unterirdisch an den sieben Jahre zuvor eröffneten 15. BA an. In einem großen Bogen schwenkt er nach Norden und verläuft dann in einfacher Tiefenlage unter der Rollnerstraße. Der Bahnhof *Martinskirche* liegt zwischen Groland- und Wilderstraße und der Bahnhof *Rollnerstraße* zwischen Nordring und Horneckerweg).

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 5 braucht man einen zusätzlichen Zug mit einem C-Wagen.

2002 – BA N-21	Großreuth h.d.V. - Flughafen		
2,2 km oberirdisch		Ⓗ 3	U 0

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 war 2000 noch genug Platz für eine architektonisch ansprechend gestaltete Endstation.

In der Realität fährt die U2 seit 1998 im Tunnel zum Flughafen. Mit dem Umweg über Ziegelstein braucht sie zum Hauptbahnhof 13 Minuten. Die Stadtbahn bräuchte genau so lang, würde aber eine Station mehr bedienen. Zudem böte sie wichtige Direktverbindungen vom Flughafen zur Altstadt (Rathaus und Lorenzkirche) und zur Messe, zu der man als U2-Fahrgast umsteigen muss. Für die erneute Verlängerung braucht die *VS-NF* wiederum einen zusätzlichen C-Wagen.

2003 – BA N-22	Rothenb. Str. - Von-der-Tann-Str.		
0,8 km unterirdisch		Ⓗ 0	U 2

Der 23. Bauabschnitt (BA) schließt westlich der *Rothenburger Straße* unterirdisch an den achten BA an. Die seit 20 Jahren von der Linie 2 benutzte Rampe hinter der Heinrichstr. entfällt und unter der Rothenburger Str. werden zwei neue Bahnhöfe in einfacher Tieflage eröffnet.

Sündersbühl ist weitgehend so, wie er in der Realität 2006 für die U3 in Betrieb ging. *Von-der-Tann-Str.* liegt unter der Kreuzung der 35 bis 40 Meter breiten Rothenburger Str. mit der 25 bis 35 Meter breiten Von-der-Tann-Straße. Das bietet genug Platz für Bushaltestellen, Fahrradabstellplätze und Grünanlagen zur Auflockerung. Nordöstlich der Kreuzung kommt bis zur Herzog-Bernhard-Str. eine Fläche von 30 x 40 m hinzu, wenn man drei Zweckbauten opfert.

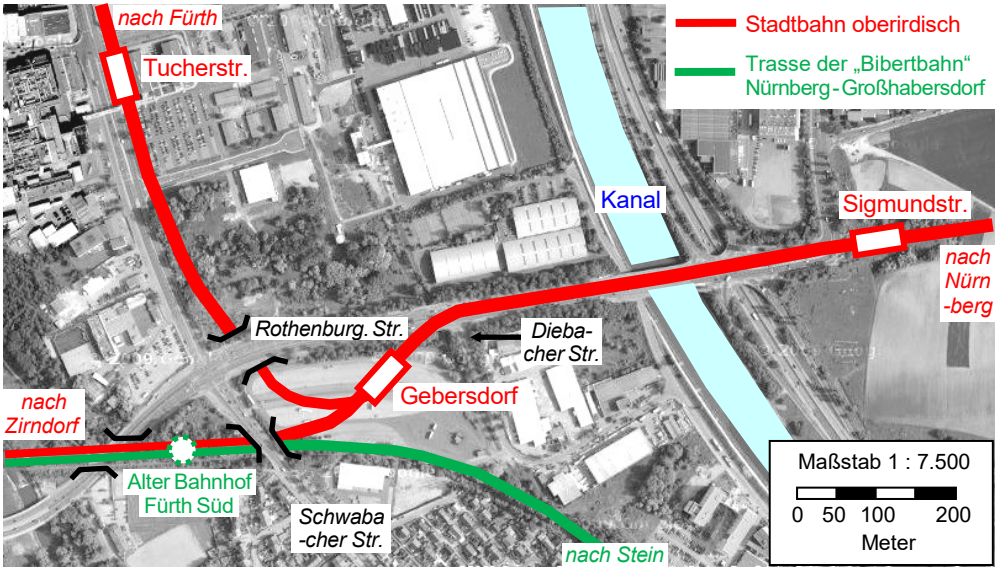
[An der Gustav-Adolf-Str. braucht man dafür die 80 x 40 m der Wendeschleife nicht mehr und kann sie anderweitig nutzen.]

2004 – BA N-23	Von-der-Tann-Str. - Gebersdorf	
2,9 km oberirdisch	Ⓗ 4	Ⓤ 0

Ein Jahr später geht es nach Westen weiter: Etwa 200 Meter hinter der *Von-der-Tann-Str* kommt die Stadtbahn in einer Rampe an die Oberfläche und verläuft in der Mitte der breiten Rothenburger Str. auf eigenem Gleiskörper. Diese Ausfallstraße wurde nach der Jahrtausendwende bis zur Ringbahnbrücke großzügig ausgebaut und man hätte kostengünstig auch oberirdische Gleise verlegen können.

[In der Realität wurden die 800 m zwischen *Ringbahn* und Sigmundstr. bis 2022 nicht ausgebaut und PKW, LKW und Busse quälten sich durch die enge Ortsdurchfahrt von Kleinreuth. Die *VS-NF* hätte hingegen die neue Trasse schon bis 2002 fertig gestellt.]

Die Baukosten für die oberirdische Stadtbahn sind wesentlich geringer als die durchgehend unterirdische U3. Daher kann man mehr neue Stationen anlegen, nämlich *Züricher Straße*, *Kleinreuth* und *Sigmundstraße.*

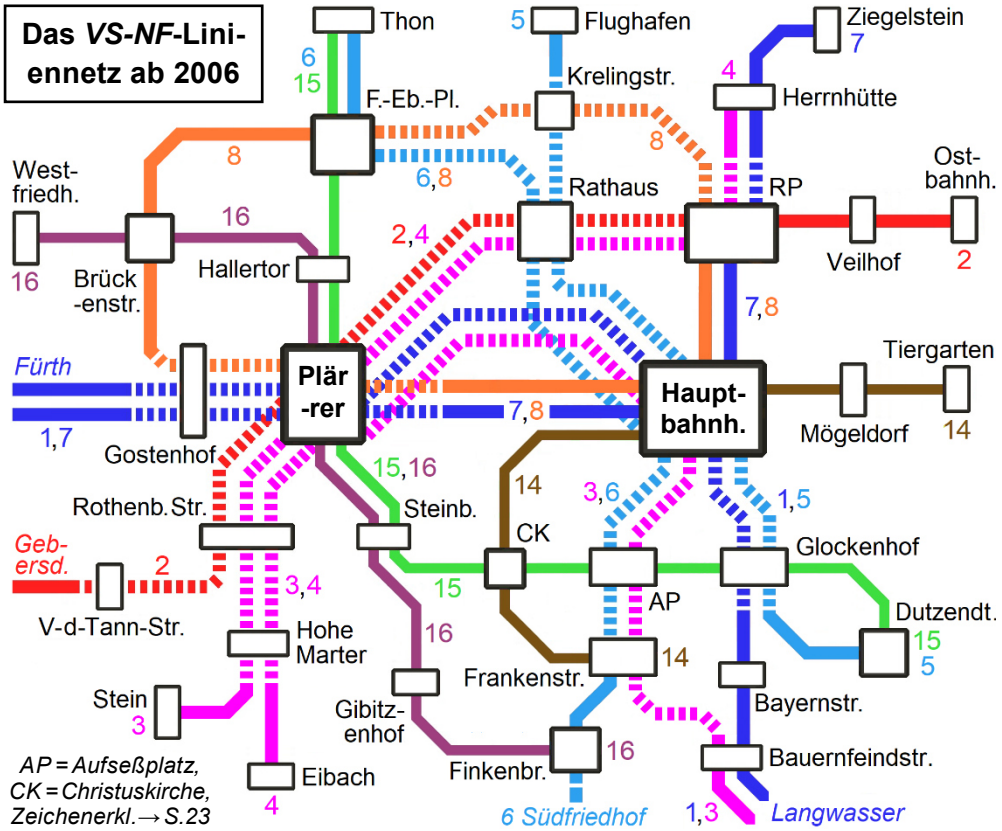


Den Kanal und die Südwesttangente überqueren Rothenburger Str. und Stadtbahn auf parallelen Brücken. Während die Straße unverändert auf einem Damm zur Kreuzung Fürth Süd führt, kriegt das Gleispaar zwischen den Richtungsfahrbahnen ein Gefälle und erreicht an der Einmündung der Diebacher Str. das Geländeniveau. Dort biegt die Linie 2 (ohne Beeinträchtigung der PKW und LKW) nach Südwesten zum Bahnhof *Gebersdorf* ab.

Der Bahnhof wurde bereits 2000 als Endstation des 13. Fürther Bauabschnitts (BA) eröffnet. Auf der umgebenden Fläche des ehemaligen Kohlenlagerplatzes entstehen (wie von der Stadt Nürnberg als Ergänzung zur U-Bahn geplant) Bus- und PKW-Parkplätze sowie ein „hochwertiges Gewerbegebiet mit direktem Schnellbahnanschluss".

Gleichzeitig mit dem Nürnberger BA 24 geht der Fürther BA 16 nach Zirndorf in Betrieb: Nach der Unterfahrung der Gebersdorfer Str. trifft die Stadtbahn beim alten Bahnhof Fürth Süd auf die stillgelegte Trasse der *Bibertbahn*, die sie bis Zirndorf nutzt. Die Stadtgrenze Nürnberg-Oberasbach liegt etwa 400 Meter westlich vom Bahnhof *Gebersdorf* am Ostufer der Rednitz.

Virtuelle Stadtbahn ab 2006	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	18,2 km	43 min	11B + 11C	11B + 11C
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,5)	27 min	-	7x2=14B
2 Zirndorf - Gebe.- Plärrer - Hbf - Ostbhf	15,7 km	32 min	8x2=16B	8x2=16B
2z Gebersd.- Plärrer - Hbf - Marientor	(9,1)	16 min	-	4 x 2 = 8 B
3 Stein/Wei.- Plärrer - Hbf - Klinik.Süd	17,9 km	35 min	8x2=16B	8B + 8C
4 Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,7 km	25 min	6x2=12B	6x2=12B
4z H.Marter - Plärrer - Hbf - Schopper.	(6,8)	16 min	-	5 x 1 = 5 C
5 Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendt.	9,4 km	24 min	6 x 1 = 6 C	6 x 1 = 6 C
6 Thon - F.-Ebert-P.- Hbf - Südfriedh.	9,6 km	22 min	6x2=12B	6x2=12B
7 Fü./Fronmüll.- Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 F.Ebert-P.- Plärrer - Hbf - F.Ebert-P.	8,2 km	18 min	5 x 1 = 5 C	5 x 1 = 5 C
10 Poppenr.- Fürth Hbf - Cadolzburg	15,6 km	29 min	7 x 1 = 7 B	8 x 1 = 8 B
11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf	6,7 km	18 min	5 x 1 = 5 B	5 x 1 = 5 B
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 2002	125,1 km		97 B + 22 C	112 B + 35 C
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 1995	108,9 km		94 B + 10 C	102 B + 28 C
Zunahme von 1998 bis 2006	+ 16,2 km		+ 3 B + 12 C	+ 10 B + 7 C



Der BA 23 sorgt für einen erheblichen Nachfragezuwachs, da die Stadtbahnen abwechselnd nach Fürth (→ BA Fü-13) und Zirndorf (→ BA Fü-16) weiter fahren. Die *VS-NF* verdoppelt daher das Angebot in der Hauptverkehrszeit, wobei die zusätzlichen Züge der Linie 12 nur bis zum Marientor fahren. Sie wenden östlich vom Königstorgraben auf einem Gleisstumpf in der Mitte der breiten Marienstraße.

Zum BA-N24 ab 2006:

Die Arbeitsgruppe *franken-plan*, zu der auch Jörg Schäfer gehörte, veröffentlichte 1985 erstmals die Idee einer Straßenbahn für Erlangen und seine Umgebung. Das Konzept wurde vor Ort weiter entwickelt und als *Stadt-Umland-Bahn* (kurz StUB) bezeichnet.

2006 – BA N-24	Thon - Schnepfenreuth - Buch		
3,5 km oberirdische Straßenbahn		Ⓗ 4	Ⓤ 0

Ab 1992 beteiligte sich die Firma *Siemens Transportation Systems* technisch und finanziell an der *StUB* und 1994 ergab eine Machbarkeitsstudie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,48.

1995 beschlossen die Städte Erlangen und Nürnberg sowie die Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim grundsätzlich den Bau und Betrieb der *StUB*. Das bayerische Wirtschaftsministerium lehnte jedoch zwei Jahre später die Aufnahme des Projektes in Förderprogramme des Landes und des Bundes ab. Dennoch blieb das Thema in den öffentlichen und politischen Debatten in der Region präsent.

2012 ergab eine Prognose für das erste Teilstück Thon - Buch das sehr gute Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,43. Es kam vor allem durch einen deutlichen Fahrgastzuwachs und die Einsparung von 550 Busfahrten

Die Wendeschleife in Thon am 28.10.09: Bis 2016 endeten dort zwei Straßenbahn- und fünf Buslinien. Durch die Verlängerung der Straßenbahn kann man viel mehr Bus-km einsparen als Straßenbahn-km hinzu kommen.

(nach einer Netzoptimierung) zustande. Der Nürnberger Stadtrat gab grünes Licht, der Baubeginn war 2013 und am 10.12.16 wurde die 2,5 km lange Neubaustrecke eröffnet. Die nicht mehr benötigte Wendeschleife in Thon wurde anschließend zurück gebaut. Schon nach wenigen Monaten Betrieb übertraf die Nachfrage alle Erwartungen.

Die *VS-NF* nimmt an, dass die Stadt Nürnberg schon Mitte der 1990er Jahre politisch eine Niederflur-Straßenbahn als dauerhafte Ergänzung zur Hochflur-Stadtbahn beschlossen hätte (→ Seite XY). Das wäre auch die Basis für die *StUB* gewesen und ihr erster Abschnitt wäre schon 2006 in Betrieb gegangen. Die Endstation liegt allerdings nicht südlich vom Stadtteil Buch bei der Straße *Am Wegfeld*, sondern nördlich davon am Abzweig nach Kraftshof. Ab 2015 fährt die Straßenbahnlinie 15 nach Erlangen weiter (→ BA 30).

2008 – BA N-25	**Friedr.-Ebert-Platz - Gostenhof**	
0,2 km Rampen + 1,2 km Tunnel	Ⓗ 0	U 2

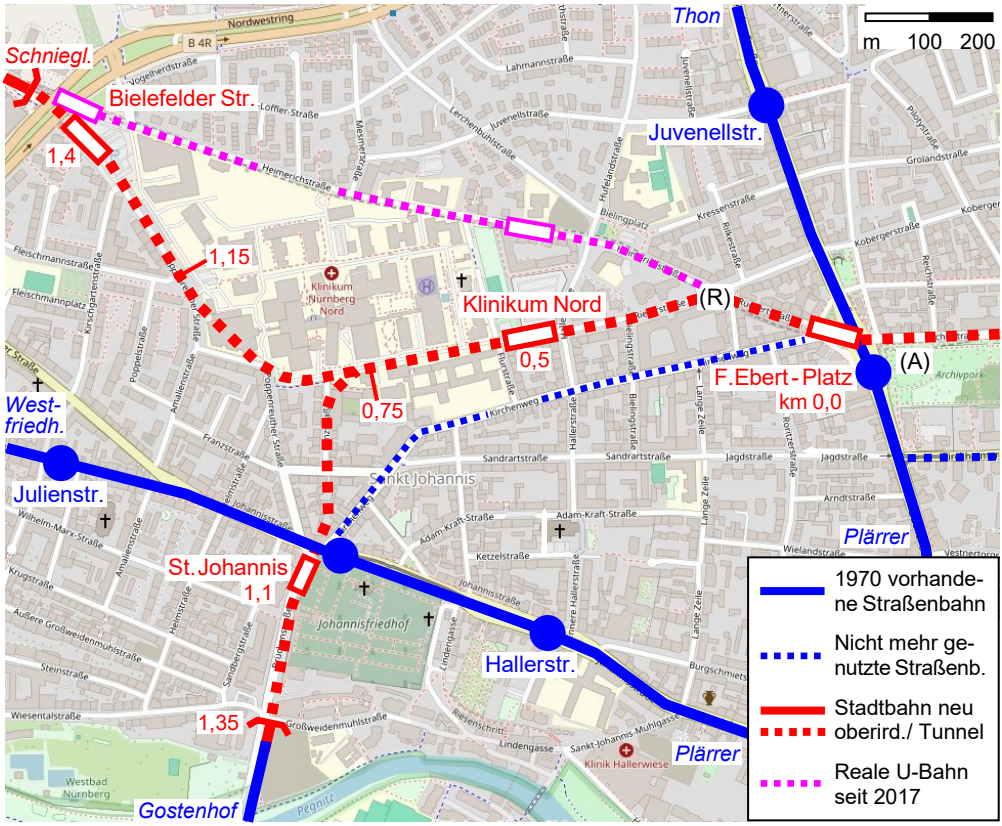
Der 25. Bauabschnitt (BA) schließt auf dem *Friedrich-Ebert-Platz* an den 14 Jahre zuvor eröffneten BA 15 an. In einer vorläufigen Rampe am Westrand des Platzes verschwinden die Gleise unter der Rieterstr. und zwischen den Kreuzungen mit der Haller- und der Flurstr. entsteht direkt vor dem Haupteingang vom *Klinikum Nord* ein neuer U-Bahnhof.

200 Meter westlich davon wird der Abzweig zum Nordwestring vorbereitet (→ BA 26). Die Linie 8 biegt nach Süden ab und hält südlich der Kreuzung Johannis-/Brückenstr. im Bahnhof *St. Johannis*. Hinter der Großweidenmühlstr. kommen die Gleise wieder an die Oberfläche, wozu dank dem natürlichen Gefälle ins Pegnitztal eine kurze Rampe reicht. Noch vor der Pegnitzbrücke wird die vorhandene Trasse erreicht und weiter genutzt.

Die Stadtbahn kommt eine Minute schneller voran, da sie nicht mehr durch den engen Kirchenweg fährt. Zudem ist die Ringlinie 8 nicht mehr so verspätungsanfällig. Auswirkungen auf das Liniennetz ergeben sich allerdings erst acht Jahre später mit dem BA 27.

2009 – BA N-26	Friedr.-Ebert-Platz - Wetzendorf		
1,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 1,1 km Tunnel		Ⓗ 2	U 2

Der 26. Bauabschnitt (BA) ist von großer Bedeutung für die Linie 6: Sie ändert nämlich ihr Ziel von *Thon* im Norden nach *Wetzendorf* im Nordwesten und erschließt zahlreiche Arbeitsplätze, die dort seit den 1990er Jahren entstanden. Unter dem *Friedrich-Ebert-Platz* geht ein neuer U-Bahnhof in Betrieb, der die Tunnel der BA 5 und 15 verbindet. Die oberirdische Station neben dem Archivpark und die beiden Rampen legt die *VS-NF* dafür still. 700 Meter mit dem Bahnhof *Klinikum* wurden bereits zwei Jahre zuvor eröffnet und dabei ein Abzweig (ohne aufwändige Überführungsbauwerke) vorbereitet.



Während die Linie 8 nach links Richtung St. Johannis abbiegt, fährt die Linie 6 geradeaus weiter: In einfacher Tiefenlage unterquert sie das Klinikgelände und die Poppenreuther Straße. Vor der Kreuzung mit dem Nordwestring entsteht die Station *Vogelherdstraße.* Der Nordausgang führt zum Industriegebiet und zu den Bushaltestellen und der Südausgang liegt nahe am Nordwesteingang des Klinikums, den vor allem die Beschäftigten benutzen.

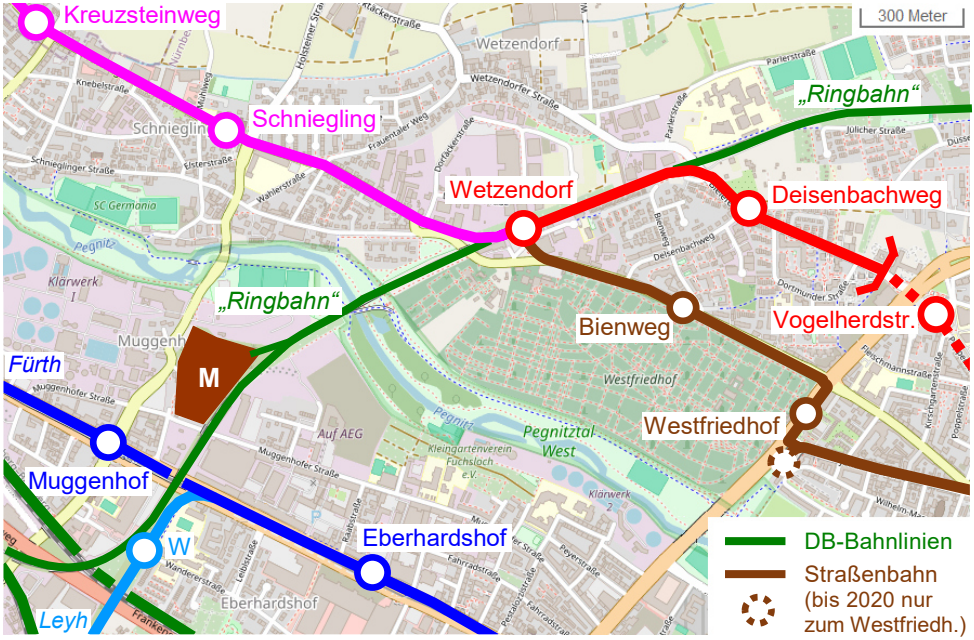
[Die Stadtbahn hält etwa 50 Meter südlich vom realen U-Bahnhof *Nordwestring*, dessen Bezeichnung nach dem 2,5 km langen Straßenzug seine Lage schlecht definiert. Die nur 200 Meter lange Vogelherdstr. ist in der Nähe am besten geeignet. Man könnte die Station auch wie das 400 Meter entfernte Einkaufszentrum nur *Vogelherd* nennen.]

100 Meter hinter dem Nordwestring kommen die Gleise an die Oberfläche. Sie liegen nördlich neben der Bielefelder Str. und an der Kreuzung mit dem *Deisenbachweg* gibt es die gleichnamige Station. Ab dem Bienweg nutzt die Stadtbahn 700 Meter der *Ringbahn*, auf der nur noch selten Güterzüge fahren. Das Gelände des ehemaligen Nordwestbahnhofs nimmt die vorläufige Endstation *Wetzendorf* auf.

2010 – BA N-27	**Wetzendorf - Kreuzsteinweg**	
1,5 km Stadtbahn + 1,3 km Straßenb. oberird.	Ⓗ 5	U 0

Schon nach einem Jahr geht es weiter: Hinter dem Nordwestbahnhof biegt die Stadtbahn in die Brettergartenstr. ab. An ihrer Kreuzung mit der Holsteiner Str. liegt *Schniegling* – im „echten Leben“ heißt die Haltestelle der Buslinien 37 bis 39 genau so.

An der Kreuzung knapp 100 Meter hinter der Stadtgrenze Nürnberg / Fürth wird die Brettergartenstr. zur Hans-Böckler-Str. und die Herderstr. zum Kreuzsteinweg. Die reale Station trägt den Namen der 800 Meter langen *Hans-Böckler-Straße*, was ihre Position nur vage definiert und mit fünf Silben lange Ansagen erfordert. Bei der *VS-NF* heißt sie *Kreuzsteinweg* – der wird nur an der Kreuzung berührt und hat drei Silben.



M = Straßenbahn-Hauptwerkstätte Muggenhof, W = Stadtbahn-Station *Wandererstr.*
Stadtbahn-Neubauabschn.: ab 1978, ab 2009, ab 2010, ab 2018

Virtuelle Stadtbahn ab 2010	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 bis **5** *unverändert*	71,9 km	-	55B + 17C	61B + 30C
6 Wetzend.- F.-Eb-P.- Hbf - Südfriedh.	10,9 km	24 min	6x2 = 12B	6x2 = 12B
7 Fü./Fronmüll.- Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9x2 = 18B	9x2 = 18B
8 F.Ebert-P.- Plärrer - Hbf - F.Ebert-P.	7,9 km	17 min	5 x 1 = 5 C	5 x 1 = 5 C
10 Wetzend.- Fürth Hbf - Cadolzburg	18,8 km	34 min	7 x 1 = 7 B	8 x 1 = 8 B
11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf	6,7 km	18 min	5 x 1 = 5 B	5 x 1 = 5 B
12 Vogelh.- Plärrer- Hbf - Gebersdorf	(13,0)	24 min	-	6x2 = 12B
Summe der 11 Stadtbahn-Linien 2008	129,4 km		97 B + 22 C	116 B + 35 C
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 2002	124,8 km		97 B + 22 C	112 B + 35 C
Zunahme von 2006 bis 2010	+ 4,6 km		keine	+ 4 B

Fürth verlängert gleichzeitig seine Linie 12 von *Poppenreuth* zum *Kreuzsteinweg* und die Stadtbahnen fahren (mit Wechsel der Liniennummer) durch. Dadurch entsteht eine neue Direktverbindung beider Stadtzentren

nördlich der Pegnitz, die viele Verkehrsströme verändert: Nicht nur von den Stationen der Linien 6 und 12, sondern auch aus den nördlichen Stadtteilen muss man nicht mehr den Umweg über die *Maximilianstraße* fahren.

Um dem großen Nachfragezuwachs gerecht zu werden, verdoppelt die *VS-NF* in der Hauptverkehrszeit das Angebot bis zur *Vogelherdstraße.* Auf dem direkten Weg vom Hauptbahnhof zum Fr.-Ebert-Platz bringt man keine zusätzlichen Bahnen mehr unter und verlängert daher die Linie 12 vom *Marientor* über den *Rathenauplatz*. Das dauert nur eine Minute länger.

2012 – BA N-28	**Buch Nord - Reutles (- Erlangen)**	
4,5 km oberirdische Straßenbahnstrecke	Ⓗ 6	U 0

Beim BA 24 wird die Entwicklung der *Stadt-Umland-Bahn* (kurz StUB) bis zur Eröffnung des ersten Abschnitts nach Buch beschrieben. Um die Verlängerung nach Norden war es ein paar Jahre recht still. Ab 2010 wurde sie vor allem auf Initiative der Städte Herzogenaurach und Nürnberg wieder intensiver verfolgt. Der Vergleich mit einem *Regional optimierten Busnetz* (RoBus) ergab, dass die Straßenbahn mehr kostet und überproportional größeren volkswirtschaftliche Nutzen bringt.

2012 beschlossen alle Kommunen, einen Förderantrag für das *StUB*-Netz Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach / Uttenreuth einzureichen.

Straßenbahnnetz ab 2012	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Hbf - Frankenstr.	8,3 km	31 min	8 Tw	8 Tw
15 Erlangen - FEP – Dutzendteich *)	24,1 km	57 min	13 Tw	13 Tw
15z Thon - FEP - Scharrerstr.	(7,4)	29 min	-	7 Tw
16 Wetzendorf - Plärrer - Finkenbrunn	8,7 km	27 min	7 Tw	7 Tw
Summe der 3 Tram-Linien 2012	39,8 km		28 Tw	35 Tw
Summe der 3 Tram-Linien 1998	29,0 km		24 Tw	31 Tw
Zunahme von 1998 bis 2012	+ 10,8 km		+ 4 Tw	+ 4 Tw

*) Davon anteilig 7,9 km und 3 Triebwagen in Erlangen

Im folgenden Jahr erteilte der Freistaat Bayern einen positiven Bescheid. Der Landkreis Erlangen-Höchstadt stieg dennoch 2015 überraschend aus dem Projekt aus und die Stadt Herzogenaurach übernahm seinen Anteil.

2020 schloss die Regierung von Mittelfranken das Raumordnungsverfahren positiv ab. 2021 begann der *Zweckverband Stadt-Umland-Bahn* mit der Entwurfsplanung und beim Bürgerentscheid am 9.6.24 stimmten 52,4 % der Erlanger Bürger für die festgelegte Trasse. Falls das Planfeststellungsverfahren keine Verzögerungen bringt, wird mit dem Baubeginn 2028 gerechnet.

Die *VS-NF* unterstellt eine grundsätzlich positivere Einstellung von Bevölkerung und Politikern zu Öffentlichen Verkehrsmitteln. Den Abschnitt Buch - Erlangen Hbf hätte man schon 2015 eröffnet, weil die vielen Vorteile unumstritten gewesen wären: Deutlich weniger Lärm- und Schadstoffemissionen, pünktlichere Bahnen und Busse mit größerem Platzangebot und weniger Busfahrten auf der zentralen Goethestraße in Erlangen.

Die Trasse von *Buch Nord* über *Boxdorf* zur Stadtgrenze entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen: 3 km liegen neben der Bundesstraße B4, dann biegt die Stadtbahn nach Nordwesten ab und die Station *Reutles* ist etwa 500 Meter von der B4 entfernt.

[Der erste Bauabschnitt in Erlangen geht gleichzeitig in Betrieb. Daher wendet die Linie 15 nicht in Reutles, sondern fährt von Erlangen über den Plärrer zum Dutzendteich durch. Sie verkehrt ganztägig im 10 - Minuten - Takt und bedient einige kleinere Orte nur abwechselnd alle 20 Minuten.]

2013 – BA N-29	Herrnhütte - Nordostpark		
1,5 km oberirdisch		Ⓗ 3	U 0

Wie bei den meisten Korridoren nimmt das Fahrgastaufkommen entlang der Äußeren Bayreuther Straße stadtauswärts kontinuierlich ab. Daher fuhr im Nürnberger Nordosten bis zur Einstellung der Straßenbahn 1994 nur eine Linie nach Ziegelstein, während die zweite Linie schon 2,5 km weiter südlich am Nordostbahnhof wendete. Dort bestand unter anderem Anschluss an die Züge nach Gräfenberg.

Diese Systematik übernimmt auch die *VS-NF*: Nach Eröffnung des siebten Bauabschnitts (BA) 1987 endet die Linie 3 aber nicht mehr am Nordostbahnhof, sondern 400 Meter weiter an der *Herrnhütte* in einer modernen oberirdischen Umsteigeanlage. So weit wie möglich halten die Busse am gleichen Bahnsteige gegenüber – der *reale U-Bahnhof Herrnhütte* liegt nochmals 400 Meter weiter nördlich im Tunnel und erfordert teilweise recht weite Fußwege beim Umsteigen.

An der *Herrnhütte* startet unter anderem die Buslinie 42 zur *Thurn- u. Taxis-Straße*. Durch das ständig wachsende neue Industriegebiet *Nordostpark* kriegt sie ab 1995 immer mehr Fahrgäste. Nach Fertigstellung der Stadtbahn nach Fürth nördlich der Pegnitz wendet sich die *VSNF* diesem Ziel zu: Die 1,5 km lange Verlängerung entlang der Äußeren Bayreuther Str. macht die öffentlichen Verkehrsmittel für die Pendler viel attraktiver.

Die Linie 3 braucht einen zusätzlichen Zug mit einem Fahrer und zwei B-Wagen, dafür spart man in der Hauptverkehrszeit mindestens zwei Fahrer und zwei Gelenkbusse.

Zum BA-N30 ab 2015:

1998 hätte die *VS-NF* die Anbindung der 1972 eingemeindeten Stadtteile Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 14 bis *Finkenbrunn* verbessert. Ab 1996 fährt die Stadtbahnlinie 5 auf direktem Weg vom Nürnberger Zentrum über *Hauptbahnhof* und *Frankenstr.* zur *Saarbrückener Str*. Der Ruf nach Verlängerung der Gleise wäre lauter als in der Realität gewesen und die Anwohner hätten die sehr attraktive Verbindung nicht so heftig abgelehnt.

2015 – BA N-30	Südfriedhof - Herpersdorf		
5,4 km oberirdisch		Ⓗ 7	Ⓤ 0

Im Vorgriff auf den BA 30 hätte man für die Stadtbahn Hochbahnsteige westlich der *Saarbrückener Straße* gebaut, während die Straßenbahn östlich der Kreuzung hielt. 1 km weit (mit der Haltestelle *Falkenheim*) fährt die Stadtbahn mit Ampelvorrangschaltungen auf der Straße, dann wechselt sie in östliche Seitenlage zum Marthweg und bedient *Föhrenbuck*, *Königshof* und *Propsteistraße*. Sie biegt nach links auf die freigehaltene Trasse neben dem Eichenwaldgraben ab und erreicht über *Pillenreuth* und *Am Knauersbach* die Endstation *Herpersdorf*. Diese liegt nördlich der Straße „An der Radrunde“ unweit der realen Busstation *Röthestraße*.

Gut möglich, dass durch die Stadtbahn Pillenreuth und Herpersdorf noch schneller gewachsen wären als in der Realität. Auf jeden Fall lohnt sich ganztägig ein 20-Minuten-Takt. Man braucht vier zusätzliche B-Wagen, wenn in der Hauptverkehrszeit jede zweite Stadtbahn in Doppeltraktion nach *Herpersdorf* fährt. Wenn man die Triebwagen an der *Saarbrückener Str.* trennt und einzeln zu den Endstationen schickt braucht man einen B-Wagen weniger, dafür aber mehr Fahrer und Ausweichstellen.

Worzeldorfer Straße,
© 2007 Jörg Schäfer

Die Stadtbahn fährt tagsüber abwechselnd auf den neuen Gleisen nach Herpersdorf *und auf der alten Strecke zur* Worzeld. Str.*, um den Ostteil des Südfriedhofs nicht vom Schienennetz abzuhängen.*

2016 – BA N-31	Wetzendorf - Westfriedhof		
1,3 km oberirdische Straßenbahn		Ⓗ 3	Ⓤ 0

Nach Fertigstellung des 27. Bauabschnitts verbleibt eine 600-Meter-Lücke zwischen der Straßenbahnschleife am *Westfriedhof* und dem U-Bahnhof *Vogelherdstr.* an der neuen Ost-West-Achse zwischen Nürnberg und Fürth.

Nach einigen wichtigeren Projekten käme diese Verbindung an die Reihe. Die *VS-NF* verlängert allerdings die Straßenbahn nicht parallel zu den *Ringbuslinien* auf dem Mittleren Ring, sondern auf der Schnieglinger Str. etwa 1 km nach Nordwesten zur Stadtbahn-Station *Wetzendorf*. Dort gibt es auch Anschluss zu Buslinien zum Berufsförderungswerk und zur Kriegsopfersiedlung. Die Fahrzeit der Linie 16 verlängert sich um drei Minuten und man braucht einen zusätzlichen Triebwagen.

2018 – BA N-32	Opernhaus - Aufseßplatz		
0,1 km Rampe + 1,1 km Tunnel		Ⓗ 0	Ⓤ 1

Durch die neue Linie 12 erreicht die *VS-NF* ab 2008 ihre Kapazitätsgrenze, da auf den meisten Innenstadtstrecken in der Hauptverkehrszeit vier oder fünf Linien verkehren (→ BA 24). Deutlich mehr Plätze brächten nur noch längere Züge – allerdings mit der Folge, dass sie auf den meisten Außenästen schwach ausgelastet sind.

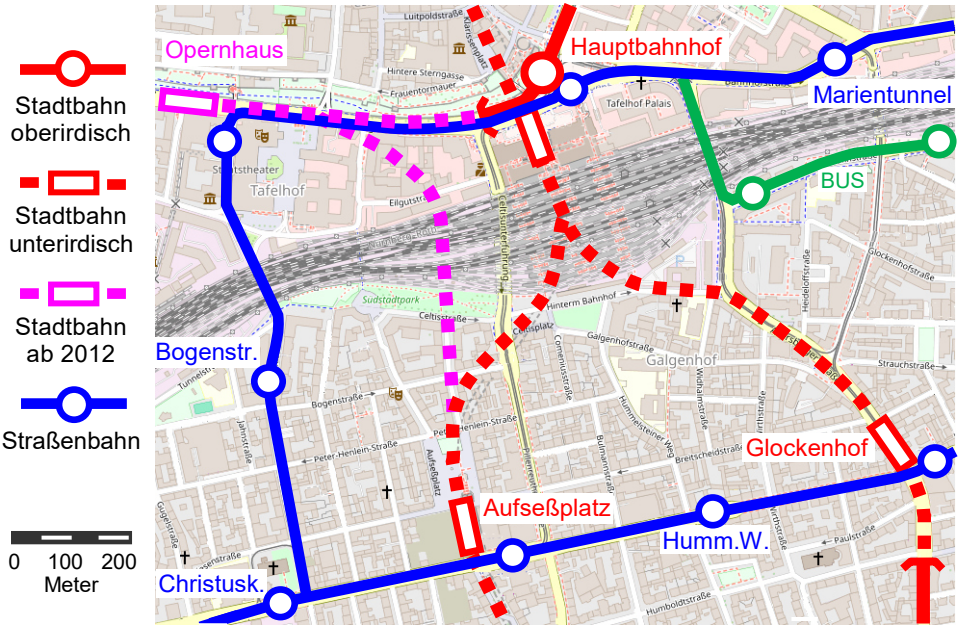
In der Realität fahren zwischen Lorenzkirche, Hauptbahnhof und Aufseßplatz fast 100.000 Fahrgäste an Werktagen und bringen die U-Bahn an ihre Kapazitätsgrenze. Die *VS-NF* würde zwar etwa die Hälfte des Aufkommens zum *Glockenhof* verlagern, zusätzliche Züge brächte sie aber nur ab dem *Hauptbahnhof* unter. Nördlich davon müssen nämlich alle Stadtbahnen (wie die U-Bahn) das gleiche Gleispaar benutzen.

Der viergleisige Ausbau zur *Lorenzkirche* wäre extrem teuer und würde weiteren Durchgangsverkehr in die Innenstadttunnel bringen. Sinnvoller

ist eine direkte Verbindung vom *Plärrer* zum *Aufseßplatz*: Die Fahrt über die Lorenzkirche dauert sechs Minuten, über das Opernhaus hingegen nur die Hälfte – viele Fahrgäste kämen dadurch schneller ans Ziel !

Der Neubauabschnitt beginnt 500 Meter östlich vom *Plärrer* und ersetzt die 1980 mit dem Bauabschnitt (BA) 6 angelegte Rampe. Nach 200 Meter erreicht er das *Opernhaus* – der neue Bahnhof liegt wie i.d. Realität unter dem Frauentorgraben, hat aber zwei Außen- statt einen Inselbahnsteig. Dadurch kommt man durch die offenen Rundbögen an der Nordseite direkt in den Burggraben, den die Nürnberger gerne für Spaziergänge nutzen.

Das Gleispaar nach Osten kommt hinter dem Abzweig zur Celtisunterführung neben der Straßenbahn an die Oberfläche und entlastet dadurch den vielbefahrenen Kreuzungsbereich. Am Ende der Rampe erreicht die Stadtbahn die vorhandenen Außenbahnsteige des *Hauptbahnhofs*. Das andere Gleispaar hat ab dem *Opernhaus* ein Gefälle, biegt nach Süden ab und unterquert die Gleise zum *Hauptbahnhof*. Bis zum *Aufseßplatz* sind es etwa 500 Meter – die *VS-NF* hätte schon 1989 beim BA 12 nördlich vom Bahnhof eine kreuzungsfreie Einfädelung vorbereitet.



Die Inbetriebnahme des BA 32 ermöglicht endlich eine weitere Verdichtung des Angebots: Die neue Linie 9 übernimmt zwischen *Eberhardshof* und *Plärrer* die zusätzlichen Fahrten der Linie 1 und verkehrt auch in der Normalverkehrszeit verkehrt. Ab dem *Plärrer* übernimmt sie die Osthälfte der bisherigen Ringlinie 8 und steuert über *Hauptbahnhof* und *Rathenauplatz* den *Friedrich-Ebert-Platz* an.

Nach dem Wechsel der Liniennummer geht es wie bisher als Linie 8 über *St. Johannis* und *Gostenhof* zum *Plärrer*. Dort wird die Ringlinie aufgebrochen und die 8 fährt über Opernhaus und Frankenstraße zur Messe. Damit reagiert die *VS-NF* auf die stetig wachsende Nachfrage auf Nürnberg's erster U- bzw. Stadtbahn-Strecke.

Virtuelle Stadtbahn ab 2017	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	18,2 km	43 min	11B + 11C	11B + 11C
2 Zirndorf - Gebe.- Plärrer - Hbf - Ostbhf	15,7 km	32 min	8x2 = 16B	8x2 = 16B
3 Stein/Wei.- Plärrer - Hbf - Klinik.Süd	17,9 km	35 min	8x2 = 16B	8B + 8C
4 Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,7 km	25 min	6x2 = 12B	6x2 = 12B
4z H.Marter - Plärrer - Hbf - Schopper.	(6,8)	16 min	-	5 x 1 = 5 C
5 Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendt.	9,4 km	24 min	6 x 1 = 6 C	6 x 1 = 6 C
6 Wetzend.- F. Eb - Pl.- Hbf - Südfriedh.	10,9 km	24 min	6x2 = 12B	6x2 = 12B
6z Bielef.Str.- Rathaus - Hbf - Franken.	(5,8)	13 min	-	4 x 1 = 4 C
7 Fü./Fronmüll.- Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9x2 = 18B	9x2 = 18B
8 F.Eb - Pl.- Plärrer - Franken. - Messe	9,2 km	18 min	5 x 1 = 5 C	5x2 = 10B
9 Eber'hof.- Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	6,8 km	16 min	4 x 1 = 4 C	4 x 2 = 8 B
10 Wetzend.- Fürth Hbf - Cadolzburg	18,8 km	34 min	7 x 1 = 7 B	8 x 1 = 8 B
11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf	6,7 km	18 min	5 x 1 = 5 B	5 x 1 = 5 B
12 Gebersdorf - Plärrer - Langwasser	(14,1)	29 min	-	7x2 = 14B
Summe der 12 Stadtbahn-Linien 2015	135,1 km		90 B + 33 C	104 B + 47 C
Summe der 11 Stadtbahn-Linien 2008	129,7 km		97 B + 22 C	116 B + 35 C
Zunahme von 2010 bis 2017	+ 5,4 km		- 7 B + 11 C	- 12 B + 12 C

In der Hauptverkehrszeit fährt auch die Linie 12 den direkten Weg vom *Plärrer* zum *Aufseßplatz*. Sie macht dadurch zwischen *Lorenzkirche* und *Hauptbahnhof* Platz für die zusätzlichen Züge zur *Vogelherdstraße*.

2019 – BA N-33	Eberhardshof - Leyh		
0,8 km Ausbau DB-Strecke + 0,4 km oberirdisch		Ⓗ 2	U 0

Die Nürnberger Stadtteile Gaismannshof und Leyh liegen zwischen der Von-der-Thann-Str., dem Frankenschnellweg (A 73) und der Stadtgrenze zu Fürth. Obwohl ihre Bebauung seit den 1990er stetig zunahm wurde der nächstgelegene Bahnhof *Neusündersbühl* 2006 geschlossen. Bei der *VS-NF* hält die S-Bahn weiterhin an diesem Umsteigepunkt und auf der nahegelegenen Jansenbrücke kann man in die Buslinien auf dem Mittleren Ring umsteigen.

Zur Erschließung der westlicheren Bereiche nutzt die *VS-NF* die „Ringbahn“, auf der nur noch gelegentlich Güterzüge fahren: 400 Meter hinter der Station *Eberhardshof* gewinnt die Stadtbahn auf einer Rampe in der Mitte der breiten Fürther Str. an Höhe und biegt kreuzungsfrei nach links ab. Am Ende der Kurve erreicht sie den Damm der „Ringbahn“, auf dem die Station *Wandererstraße* liegt.

Es folgt die Brücke über den Frankenschnellweg und an der Leyher Str. die Endstation *Leyh*. Diese kann auf der Bahnbrücke neben den Güterzuggleisen liegen oder westlich davon am Nordrand der Leyher Straße. Dort breitet sich ein Baumarkt auf rund 50.000 m² aus und die *VS-NF* würde einen Teil davon umweltverträglicher als Park+ Ride-Platz nutzen. Für die Verlängerung der Linie 8 von *Eberhardshof* nach *Leyh* braucht man in der Hauptverkehrszeit einen zusätzlichen C-Wagen.

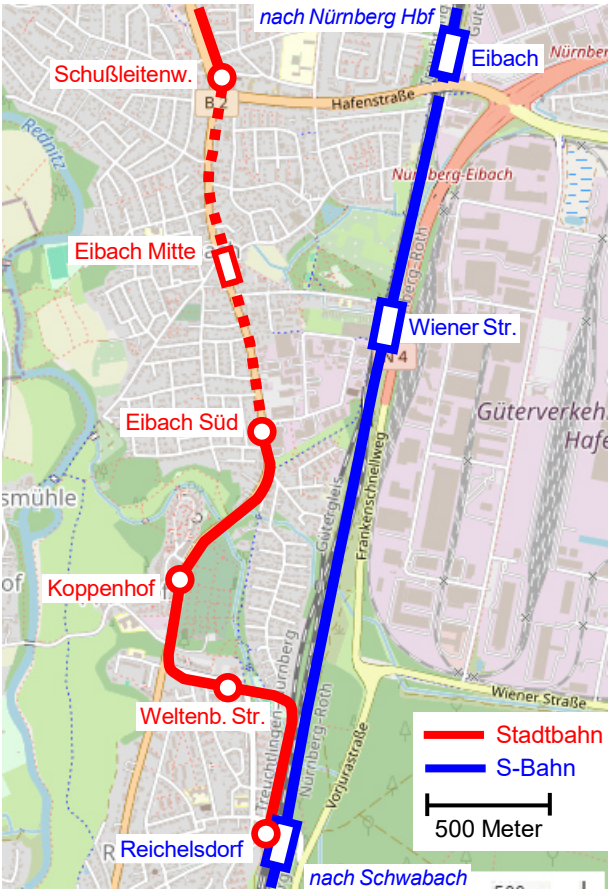
Zum BA-N34 ab 2021:

Die Stadtbahnfahrt auf dem neuen Abschnitt dauert sechs Minuten, deshalb braucht man in der Hauptverkehrszeit zwei zusätzliche Züge mit vier B-Wagen.

2020 – BA N-33	Schußleitenweg - Reichelsdorf		
2,1 km oberird. + 0,2 km Rampen + 1,0 km Tunnel		Ⓗ 4	U 1

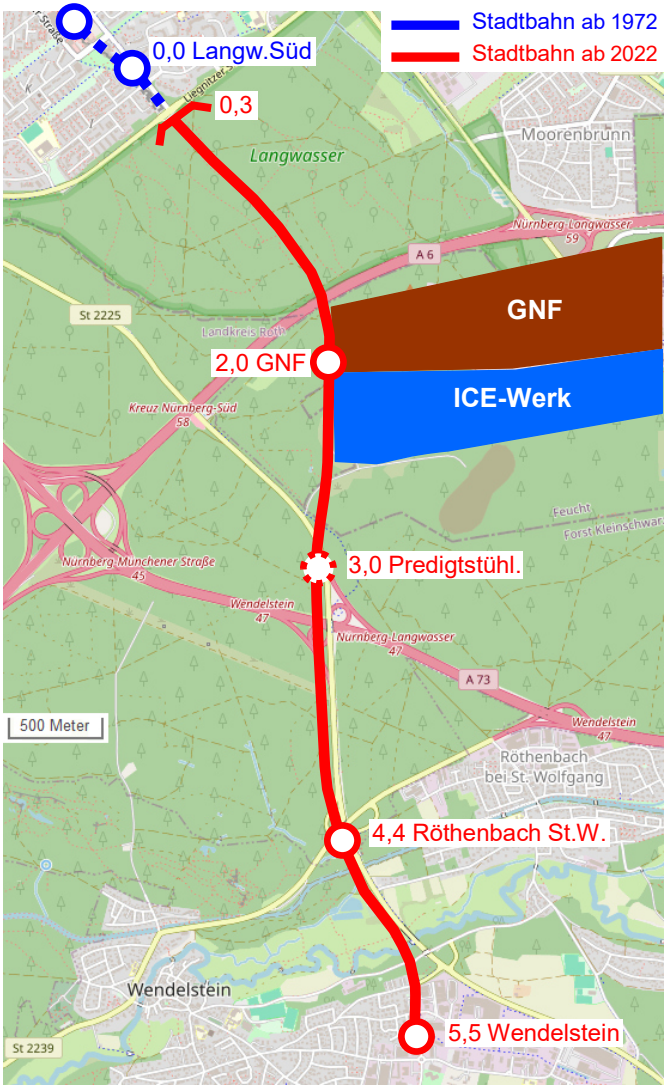
Der 33. Bauabschnitt (BA) schließt am *Schußleitenweg* an den 1984 eröffneten neunten BA an. Der dort beschriebene Busbahnhof muss nach 33 Jahren einer Rampe weichen, damit die Stadtbahn noch vor der großen Kreuzung mit der Hafenstraße im Tunnel verschwindet.

Der 1,2 km lange Tunnel liegt unter der breiten Eibacher Hauptstraße und der U-Bahnhof *Eibach Mitte* braucht keine Verteilergeschosse. Ab der Straße „Im Ries“ kommen die Gleise östlich neben der Hauptstraße wieder an die Oberfläche und ein Teil der großen Parkplätze vor ALDI, Edeka und Arotel wird zur *VS-NF*-Station *Eibach Süd*.



Straße und Schiene machen eine S-Kurve zum *Koppenhof*, dann biegt die Stadtbahn links in die *Weltenburger Str.* ab. Deren Rechtskurve zum Altmühlweg macht sie aber nicht mit, sondern fährt geradeaus zur Bahnlinie Nürnb. - Schwabach und begleitet sie zum *Bahnhof Reichelsdorf*. Auf den weitläufigen nicht mehr genutzten Bahnflächen ist viel Platz für einen zusätzlichen Stadtbahn-Bahnsteig und anschließende Abstellgleise.

2022 – BA N-34	Langwasser - Wendelstein	
4 km eingleisig + 1 km zweigleisig + Rampe	Ⓗ 3	Ⓤ 0



Hinter dem Bahnhof *Langwasser-Süd* liegt unter dem Park + Ride - Platz eine 285 m lange dreigleisige Wende- und Abstellanlage. Die *VS-NF* nutzt das mittlere Gleis für die Verlängerung nach Wendelstein, die bautechnisch keine Probleme bereitet. Die Trasse durchquert aber den *Reichswald*, ein sensibles Naturschutz- und Naherholungsgebiet. Detaillierte Untersuchungen müssten zeigen, wo Rampen, Tunnel oder Brücken liegen und ob ein paralleler Rad- und Fußweg sinnvoll ist.

Nach 1,6 km erreicht man an der Autobahn A6 die Grenze zum Landkreis Roth. 400 Meter weiter liegt der Bahnhof *Gewerbepark Nürnberg-Feucht* auf der Grenze der Landkreise Roth und Nürnberger Land. Er hat ein Ausweichgleis und erschließt auch das nahe-

gelegene ICE-Werk. Ab km 2,9 liegt das Gleis neben der Staatsstr. 2225 und die optionale Station *Predigtstühlein* wäre für Ausflügler und Park + Ride - Plätze an der nahen *A73-Ausfahrt Langwasser* interessant.

An der Kreuzung der Staatsstraßen 2225 und 2239 entsteht die Station *Röthenbach bei Sankt Wolfgang.* Sie erschließt auch die nördlichen Stadtteile von Wendelstein. Bei km 5 trennt sich die Stadtbahn von der Staatsstraße und fährt noch 500 Meter neben der Straße „Am Kohlschlag". Die zweigleisige Endstation *Wendelstein* liegt zwischen Wohnbebauung und Industriegebiet und bietet Busanschlüsse in alle Richtungen.

Gewerbepark Nürnberg - Feucht und ICE-Werk

Der letzte neue Streckenabschnitt meiner virtuellen Stadtbahnwelt führt in meine Kindheit zurück: Ich wuchs in Moorenbrunn auf und durchstreifte auf dem Fahrrad häufig das Munagelände südlich der Autobahn A6. Das war zwar eigentlich verboten und gefährlich, machte es für Jugendliche aber erst recht interessant. Ich kann mich noch gut an Munitionsreste im Wald und viele nicht mehr genutzte Gütergleise erinnern – und dass der Leuchtturm des Ami-Flughafens nachts in mein Schlafzimmerfenster blinkte.

Fotomontage einer Doppeltraktion von zwei B-Wagen. Im Gegensatz zur U-Bahn muss man den Gleiskörper der Stadtbahn nicht hermetisch abriegeln.

Ab 1934 errichtete die *Deutsche Wehrmacht* auf einem 223 Hektar großen Gelände im Nürnberger Reichswald nordwestlich von Feucht eine *Heeres-Munitionsanstalt* (Muna). Nach dem Zweiten Weltkrieg sprengte die *US Army* alle Gebäude und erklärte das verlassene Gelände zum (unbewachten) militärischen Sperrgebiet. Mitte der 1960er Jahre errichtete sie dort einen Flugplatz mit Treibstofflager: Die Start- und Landebahn war 1.030 Meter lang und 28 Meter breit. Bis 1992 waren im *Feucht Army Airfield* 73 Kampf- und Transporthubschrauber stationiert.

Nach dem Abzug der Amerikaner und der Rückgabe des Geländes an Deutschland gründete man 1996 den *Zweckverband Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein*, um auf den 85 Hektar im Nordosten ein Gewerbegebiet mit „mittelständisch orientiertem Branchenmix“ zu entwickeln. 2004 zog das erste Unternehmen ein und 2020 waren alle Flächen an 62 Unternehmen mit über 3.000 Arbeitsplätzen verkauft. Etwa 2010 richtete die *VAG Nürnberg* die Buslinie 50 zum *Gewerbepark Nürnberg-Feucht* (GNF) ein. 2023 fuhr sie Montag bis Freitag 25 mal nach Langw. Mitte und zurück, jeweils 6 Fahrten wurden bis/ab Feucht verlängert.

Über 100 Hektar im Südwesten des Munageländes hatte die US-Army als Giftmülldeponie genutzt und die Munition enthielt zum Teil Giftgas: Es wäre sehr teuer gewesen, beim Ausbaggern das Entweichen von Giftgas zu vermeiden. Daher wurde der Boden ab 2006 nur mit Beton versiegelt. Seit dem Hitzesommer 2019 fordern die Anwohner immer wieder die nachhaltige Sanierung und anschließende Wiederaufforstung des Geländes: Ein Waldbrand könnte nicht konventionell bekämpft werden und verheerende Folgen für die Region haben.

2022 gab die *Deutsche Bahn AG* (DB) bekannt, dass das noch unbebaute *Munagelände* im Großraum Nürnberg am besten für ein neues ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg wäre. Obwohl die *DB* dafür alle Altlasten beseitigt hätte, waren die Anlieger dagegen. Auch von der Politik bekam der Staatskonzern keine Unterstützung und verkündete daher am 13.4.23, der letzte verbliebene Standort habe „angesichts einer ökologisch hochwertigen und geschützten Fläche keine Erfolgsaussichten auf eine Baugenehmigung für ein neues Instandhaltungswerk“.

Die *VS-NF* setzt voraus, dass es in Deutschland eine bessere Verkehrspolitik gegeben hätte. Daher hätte man das ICE-Werk schon früher

gebraucht und auf dem alten Munagelände gebaut. Den *GNF* hätte man darauf abgestimmt und etwa 300 Meter weiter westlich als in der Realität angelegt: Das ermöglicht die direkte Erschließung mit einer Stadtbahn-Station. Die Beschäftigten könnten von dort zu ihren Arbeitsplätzen laufen, ein Fahrrad nehmen oder die Kleinbuslinie nutzen, die durch das *GNF*-Gelände abwechselnd nach Feucht und Altenfurt fährt.

Die Fahrgäste zum und vom *GNF* sorgen dafür, dass sich die Verlängerung der Linie 1 über Langwasser Süd hinaus lohnt: Die Fahrt von Langwasser Mitte nach Wendelstein (Hauptort = 5.500 Einwohner) verkürzt sich von 11 bis 13 Minuten mit der realen Buslinie 602 auf 9 ½ Minuten und der Umsteigezwang in die Nürnberger Stadtmitte entfällt. Zudem sind die Park+Ride-Plätze an der Staatsstr. 2225 besser erreichbar als ihr Pendant in Langw. Süd.

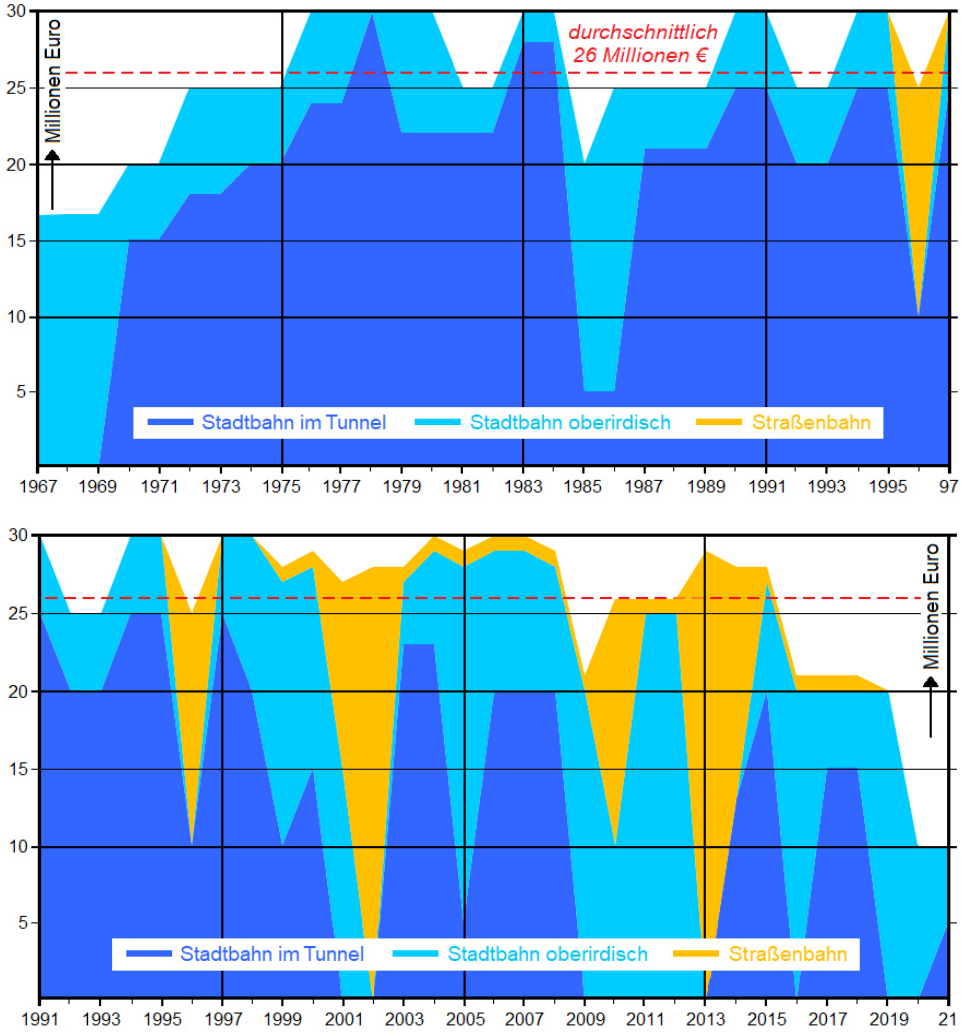
Virtuelle Stadtbahn ab 2022	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Eberh. - Plärrer - Hbf Frankenstr.- Langwass.(-Wendelst.)	23,7 km	50 min	12B + 12C	12B + 12C
2 Zirndorf - Gebe.- Plärrer - Hbf - Ostbhf	15,7 km	32 min	8 x 2 = 16B	8 B + 8 C
3 Stein/Wei.- Plärrer - Hbf - Klinik.Süd	17,9 km	35 min	8 x 2 = 16B	8 B + 8 C
4 Reichelsd.- Eibach - Plärrer - Hbf - Rathenaupl.- Herrnhütte - Nordostp.	15,4 km	34 min	8 B + 8 C	8 B + 8 C
4z Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	(10,7)	25 min	-	7 x 2 = 14B
5 Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendt.	9,4 km	24 min	6 x 1 = 6 C	6 x 1 = 6 C
6 Wetzend.- F. Eb - Pl.- Hbf - Südfriedh.	10,9 km	24 min	6 x 2 = 12B	6 x 2 = 12B
6z Bielef.Str.- Rathaus - Hbf - Franken.	(5,8)	13 min	-	4 x 1 = 4 C
7 Fü./Fronmüll.- Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9 x 2 = 18B	9 B + 9 C
8 F.Eb - Pl.- Plärrer - Franken. - Messe	9,2 km	18 min	5 x 1 = 5 C	5 x 2 = 10B
9 Leyh - Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	8,4 km	19 min	5 x 1 = 5 C	5 x 2 = 10B
10 Wetzend.- Fürth Hbf - Cadolzburg	18,8 km	34 min	7 x 1 = 7 B	8 x 1 = 8 B
11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf	6,7 km	18 min	5 x 1 = 5 B	5 x 1 = 5 B
12 Gebersdorf - Plärrer - Langwasser	(14,1)	29 min	-	7 x 2 = 14B
Summe der 12 Stadtbahn-Linien 2022	149,2 km	94 B + 36 C		109 B + 55 C
Summe der 12 Stadtbahn-Linien 2017	135,1 km	90 B + 33 C		104 B + 47 C
Zunahme von 2017 bis 2022	+ 14,1 km	+ 4 B + 3 C		+ 5 B + 8 C

Das Straßenbahnnetz verändert sich ab dem 27. Bauabschnitt nicht mehr: 28 Triebwagen fahren auf drei Linien (14, 15 und 16) mit einer Gesamtlänge von 29,5 km.

ANHANG: SATISTISCHE AUSWERTUNGEN

1. Investitionen in das Schienennetz in Nürnberg

Die *VS-NF* hätte von 1967 bis 2002 rund 1,4 Milliarden Euro in das Nürnberger Schienennetz investiert. Das entspricht durchschnittlich 26 Millionen Euro pro Jahr. 1.265 Mio € (= 90 %) wären in die Stadtbahn und 135 Mio € (= 10 %) wären in die Straßenbahn geflossen:



		SCHIENEN - Ausbau in Nürnberg 1967 bis 2022	**Aus- und Neubaumaßnahmen**								Bestand danach	
			Ausbau		neu oberird./Tunnel				SUMME		Mio	
			km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		€ *)	km / Stat.	
1	1970	*Hochb.* Stadtgr.- Ringbahnbr.	0	0	1,2	2	0	0	1,2	2	20	1,2	2
2	1972	Bayernstr.- Bauernf.- Langw.	1,9	3	2,2	3	1,0	3	5,1	9	65	6,3	11
3	1974	Hbf - Bayernstr. / Dutzendt.	2,8	5	0,8	2	1,2	2	4,8	9	55	11,1	20
4	1976	Hauptbahnhof - Weißer Turm	0	0	0	0	1,3	2	1,3	2	50	12,4	22
5	1978	W.Turm - Plärrer - Bärensch.	0	0	0,2	0	1,4	2	1,6	2	50	14,0	24
6	1979	Bärenschanze - Ringbahnbr.	0,9	0	0,1	1	1,1	2	2,1	3	40	16,1	27
7	1981	Plärrer - Rathenaup.- Ziegelst.	2,7	4	0,4	3	1,7	2	4,8	9	60	20,9	36
8	1983	Plärrer - Gustav-Adolf-Str.	0,7	1	0,1	1	1,6	1	2,4	3	50	23,3	39
9	1985	Rothenb.Str.- Hohe Marter	0	0	0	0	1,8	3	1,8	3	60	25,1	42
10	1986	Rathenauplatz - Ostbahnhof	1,6	4	0,7	1	0,1	0	2,4	5	10	27,5	47
11	1987	H.Ma.- Fernseht.- Stein/Schl.	0	0	2,0	3	0,2	0	2,2	3	25	29,7	50
12	1988	Fernsehturm - Eibach	0	0	1,6	3	0	0	1,6	3	15	31,3	53
13	1990	W.Tu./ Lorenzk.- Rathenaupl.	0	0	0,1	0	2,0	2	2,1	2	70	33,4	55
14	1992	Rathaus - FEP + Hbf - Aufseß.	0	0	0,2	1	1,7	2	1,9	3	60	35,3	58
15	1994	Rathenaupl.- Fr.-Ebert-Platz	0	0	0	0	1,7	2	1,7	2	50	37,0	60
16	1996	Aufseßplatz - Trafowerk	0,2	1	0,1	0	1,8	2	2,1	3	60	39,1	63
17	1997	Frankenstr.- Bauernfeindstr.	0	0	0,6	0	1,2	1	1,8	1	40	40,9	64
18	1998	Gibitzenhof - Finkenbrunn	0	0	1,6	2	*Straßenb.*		1,6	2	15	42,5	66
19	1999	Langw. Mitte - Klinikum Süd	0	0	1,2	2	0,5	1	1,7	3	30	44,2	69
20	2001	Kaiserburg - Großreuth h.d.V.	0	0	0,9	2	0,7	1	1,6	3	40	45,8	72
21	2002	Großreuth h.d.V.- Flughafen	0	0	2,2	3	0	0	2,2	3	30	48,0	75
22	2003	Rothenb. Str.- V.-d.-Tann-Str.	0	0	0	0	0,8	2	0,8	2	30	48,8	77
23	2004	V.-d.-Tann-Str.- Gebersdorf	0,4	0	2,6	4	0,2	0	3,2	4	40	52,0	81
24	2006	Thon - Buch	0	0	3,5	4	*Straßenb.*		3,5	4	40	55,5	85
25	2008	Fr.-Ebert-Platz - Gostenhof	0,9	1	0	0	1,4	2	2,3	3	50	57,8	88
26	2009	Fr.-Ebert-Platz - Wetzendorf	0,7	0	0,5	2	1,0	2	2,2	4	40	60,0	92
27	2010	Wetzendorf - Kreuzsteinweg	0	0	1,7	2	0	0	1,7	2	20	61,7	94
28	2012	Buch - Boxdorf - Reutles	0	0	4,2	5	*Straßenb.*		4,2	5	45	75,3	114
29	2013	Herrnhütte - Nordostpark	0	0	1,5	3	0	0	1,5	3	20	71,1	109
30	2015	Südfriedhof - Herpersdorf	2,6	5	5,3	7	0	0	7,9	12	60	69,6	106
31	2016	Wetzendorf - Westfriedhof	0	0	1,3	3	*Straßenb.*		1,3	3	15	76,6	117
32	2018	Opernhaus - Aufseßplatz	0	0	0,1	0	1,1	1	1,2	1	40	77,8	118
33	2019	Eberhardshof - Leyh	0,8	0	0,6	2	0	0	1,4	2	10	79,2	120
34	2021	Eibach - Reichelsdorf	0	0	2,2	4	1,0	1	3,2	5	55	82,4	125
35	2022	Langw. Süd - GP N-Feucht	0	0	1,3	0	0,2	0	1,5	0	20	83,9	125
	1999 - 2019 : *Renovierung Straßenb.*		19,7	48	0	0	*Straßenb.*		19,7	48	20	103,6	173
		SUMME STADTBAHN	16,2	24	30,4	51	26,7	36	73,3 / 111 St./ 1.265 Mio				
		SUMME STRASSENBAHN	19,7	48	10,6	14	0	0	30,3 km / 62 St./ 135 Mio €				
		SUMME NÜRNBERG	35,9	72	41,0	65	26,7	36	103,6 / 173 St./ 1.400 Mio				

2. Investitionen in anderen Kommunen

Die *VS-NF* hätte von 1967 bis 2022 rund 720 Millionen Euro in die Kommunen rund um Nürnberg investiert, das sind 13,1 Mio € pro Jahr: 350 Mio € (= 48,6 %) für die Stadtbahn und 370 Mio € (= 51,4 %) für die Straßenbahn.

		SCHIENEN - Ausbau in anderen Kommunen	Aus- und Neubaumaßnahmen								Bestand danach	
			Ausbau		neu oben / neu Tunnel		SUMME		Mio € *)			
			km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.				km / Stat.	
1	1975	Jakobinenstr.- Herrnstraße	0	0	1,4	2	0	0	1,4	2	15	1,4	2
2	1978	Stadtgr.- Freiheit - Rathaus	1,5	2	0,1	1	0,5	1	2,1	4	25	3,5	6
3	1980	Rath.- Stadthalle - Billinganl.	0,4	1	0	0	0,6	1	1,0	2	25	4,5	8
4	1982	Herrnstraße - Jahnstraße	0,2	0	0,4	2	0	0	0,6	2	10	5,1	10
5	1984	Neugestaltung Fürth Hbf	0,6	0	0,2	1	0	0	0,8	1	15	5,9	11
6	1986	Billinganlage - Breslauer Str.	0	0	1,1	2	0	0	1,1	2	10	7,0	13
7	1987	Breslauer Straße - Hardhöhe	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	10	8,0	15
8	1989	Billinganl.- Klinikum Fürth	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	15	9,0	17
9	1991	Stein / Schloß - Stein / Kirche	0	0	0,2	0	0,4	1	0,6	1	20	9,6	18
10	1993	Stein / Kirche - Weihersberg	0	0	1,2	2	0	0	1,2	2	15	10,8	20
11	1995	Fürth Hbf - Alte Veste	2,0	3	1,0	1	0	0	3,0	4	15	13,8	24
		Alte Veste - Zirndorf Bf	2,0	1	0	1	0	0	2,0	2	5	15,8	26
12	1997	Zirndorf Bf - Weiherhof	2,4	1	0	1	0,6	1	3,0	3	20	16,8	27
13	1998	Weiherhof - Cadolzburg	4,7	2	0,3	1	0	0	5,0	3	10	20,8	29
14	2000	Zirndorf Bf - Landratsamt	0	0	0	0	0,8	1	0,8	1	25	21,6	30
15	2002	Jahnstraße - Gebersdorf	0	0	2,4	3	0	0	2,4	3	25	24,0	33
16	2004	Gebersdorf - Zirndorf LRA	2,9	1	0	2	0,2	0	3,5	3	25	27,5	36
17	2007	Rathaus - Poppenreuth	0	0	1,4	2	0,2	0	1,6	2	20	29,1	38
18	2010	Poppenr.- Kreuzsteinweg	0	0	1,5	1	0	0	1,5	1	15	30,6	39
		STADTBAHN Stadt Fürth	4,7	6	11,5	19	1,3	2	17,5	27	200 Mio €		
		STADTB. Landkreis Fürth	12,0	5	2,1	7	2,0	3	16,1	15	120 Mio €		
	2022	STADTBAHN Landkreis Roth	0	0	4,0	3	0	0	4,0	3	30 Mio €		
		SUMMEN STADTBAHN	16,7	11	17,6	29	3,3	5	37,6 km		350 Mio €		
1	2012	Erlangen Hbf - Reutles	0	0	7,8	5	1,3	3	9,1	8	130	9,1	8
2	2014	Erlangen Hbf - Büchenbach	0	0	4,1	4	0	0	4,1	4	50	13,2	12
3	2016	Büchenb.- Herzogenaurach	0	0	6,2	7	0	0	6,2	7	60	19,4	19
4	2018	Arcaden - Buckenhof	0	0	3,0	6	0,5	0	3,5	6	50	22,9	25
5	2020	Buckenhof - Uttenreuth	0	0	3,8	5	0	0	3,8	5	40	26,7	30
6	2022	Uttenreuth - Neunkirchen / Br.	0	0	3,8	4	0	0	3,8	4	40	30,5	34
		Straßenbahn Erlangen	0,0	0	28,7	31	1,8	3	30,5	34	370 Mio €		

3. Investitionen in die Fahrzeuge

2022 wären bei der *VS-NF* in der Hauptverkehrszeit 164 Stadtbahnwagen unterwegs (→ Linienübersicht auf Seite 90), mit 10 % Reserve gäbe es 180 Triebwagen. Zwei Drittel wären 28 Meter lange B-Wagen und ein Drittel 38 Meter lange C-Wagen. Die Kommunen hätten dafür 366 Millionen Euro investiert.

In Nürnberg, Erlangen und seinem Umland wären zudem 57 Straßenbahnen unterwegs. Mit Reserven gäbe es 64 Triebwagen mit einem Wert von rund 130 Millionen Euro.

	Bedarf Fahrplan		+ 10% Reserve		**Triebw.-Bestand** Nürnberg / andere				Triebwag.-Zuwachs **in Nürnberg**			Triebwag.-Zuwachs **bei anderen**		
	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	Investition	B	C	Investition
1972	7	0	8	0	8	0	0	0	8	0	14 Mio €	0	0	0 Mio €
1974	24	0	27	0	27	0	0	0	19	0	34 Mio €	0	0	0 Mio €
1976	27	0	30	0	30	0	0	0	3	0	5 Mio €	0	0	0 Mio €
1978	60	0	66	0	56	0	10	0	26	0	47 Mio €	10	0	18 Mio €
1980	80	0	88	0	78	0	10	0	22	0	40 Mio €	0	0	0 Mio €
1982	96	0	105	0	92	0	13	0	14	0	25 Mio €	3	0	5 Mio €
1984	100	0	110	0	97	0	13	0	5	0	9 Mio €	0	0	0 Mio €
1987	102	9	112	10	97	10	15	0	0	10	25 Mio €	2	0	4 Mio €
1991	102	14	112	16	97	16	15	0	0	6	15 Mio €	0	0	0 Mio €
1995	102	28	112	31	95	29	17	2	-2	13	29 Mio €	2	2	9 Mio €
1999	102	30	112	33	95	31	17	2	0	2	5 Mio €	0	0	0 Mio €
2002	112	35	123	39	104	37	19	2	9	6	31 Mio €	2	0	4 Mio €
2008	116	35	128	39	109	37	19	2	5	0	9 Mio €	0	0	0 Mio €
2015	104	47	114	52	97	48	17	4	-12	11	6 Mio €	-2	2	1 Mio €
2018	108	48	119	53	102	49	17	4	5	1	12 Mio €	0	0	0 Mio €
2022	109	55	120	60	103	56	17	4	1	7	19 Mio €	0	0	0 Mio €
	Summen								103	56	325 Mio €	17	4	41 Mio €

4. Zusammenfassung

Von 1967 bis 2022 hätte die *VS-NF* in Mittelfranken über 2,6 Milliarden Euro in den Schienenverkehr investiert. Davon entfallen etwa drei Viertel auf die Stadtbahn (= knapp 2 Mrd.) und ein Viertel auf die Straßenbahn (= über 0,6 Mrd.). Der Ausbau der Strecken hätte rund 80% (= über 2,1 Mrd.) und die Fahrzeuge rund 20% (= 0,5 Mrd.) gekostet.

Zusammenfassung		Ausbau		neu oben/neu Tunnel				SUMME Ausbau			Fahrzeuge				zus.
		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		Mio €	B	C		Mio €	Mio €
STADTBAHN	Stadt Nürnberg	16,1	24	30,5	51	26,4	36	73,0	111	1.265	103	56	STRASSENBAHN	323	1.588
	Stadt Fürth	4,7	6	11,5	19	1,3	2	17,5	27	200	8	2		20	220
	Landkreis Fürth	12,0	5	2,1	7	2,0	3	16,1	15	120	9	0		18	138
	Landkreis Roth	0	0	4,0	3	0	0	4,0	3	30	0	2		4	34
STADTBAHN ges.		32,8	35	48,1	80	29,7	41	110,6	156	1.615	120	60		365	1.980
Anteile in %		*29,7*	*22,4*	*43,5*	*51,3*	*26,9*	*26,3*	*100*	*100*		*67*	*33*			
TRAM	Stadt Nürnberg	19,7	48	10,6	14	0	0	30,3	62	135	0	0	36	75	210
	Stadt Erlangen	0	0	28,7	31	1,8	3	30,5	34	370	0	0	28	60	430
STRASSENBAHN ges		19,7	48	39,3	45	1,8	3	60,8	96	505	0	0	64	135	640
Anteile in %		*32,4*	*50,0*	*64,6*	*46,9*	*3,0*	*3,1*	*100*	*100*		*Nbg 55%, Erl. 45%*				
SCHIENENNETZ ges.		52,5	83	87,4	125	31,5	44	171,4	252	2.120	Fahrzeuge			500	2.620
Anteile in %		*30,6*	*32,9*	*51,0*	*49,6*	*18,4*	*17,5*	*100*	*100*						

2022 gäbe es in Mittelfranken ein 171 km langes Schienennetz mit 252 Stationen.

Auf die Stadtbahn entfallen davon 110,6 km (= 65 %) und 156 Stationen (= 62 %) und auf die Straßenbahn 60,8 km (= 35 %) und 96 Stationen (= 38 %).

Die Stadtbahn-Stationen

1. Stadtgebiet Nürnberg

	Neubau unterirdisch	Eröffn.	Linien
1	Aufseßplatz	1998	5;6
2	Bärenschanze		
3	Bielefelder Straße	1972	5
4	Eibach Mitte	2015	4
5	Frankenstraße	2000	5;6
6	Friedr.-Ebert-Platz	2007	5
7	Glockenhof	1970	1; 7
8	Gostenhof	2018	1; 7; 8
9	Hasenbuck	2012	6
10	Hauptbahnh. (unten)	1974:	1;5;6;7
11	Hohe Marter	2017	3;4
12	Innere Laufer Gasse	1984	3;4
13	Kaiserburg	1983	5;6
14	Klinikum Nord	1999	5;9
15	Klinikum Süd	2018	6
16	Krelingstraße	1972	6;8
17	L.-Gemeinschaftsh.	2010	1
18	Langwasser Mitte	1984	1; 6
19	Langwasser Süd	2003	1
20	Lorenzkirche	1976:	1;5;6;7
21	Maffeiplatz	1983	5;6
22	Martinkirche	2012	6
23	Maxfeld	2000	8
24	Maximilianstraße	2015	1; 7; 8
25	Opernhaus	2015	
26	Plärrer	2012:	7 Linien
27	Rathaus	1976:	3;4;5;6
28	Rothenburger Str.	2003	2;3;4
29	Schoppershof	1980	2;3
30	Schweinau	1982	3;4
31	Stadtpark	1980	2;3
32	St. Johannis	2007	9
33	St. Leonhard	1982	3;4
34	Sündersbühl	2002	2
35	Von-der-Tann-Str.	2002	2
36	Weißer Turm	1976:	1;2;3;7

	Neubau oberirdisch	Eröffn.	Linien
1	Altmühlweg	2017	4
2	Deisenbachweg	2010	5
3	Dokuzentrum	1974	6
4	Dutzendteich	1974	6
5	Eibach Süd	2017	4
6	Falkenheim	2012	5
7	Fernsehturm	1983	3;4
8	Flughafen	2000	6
9	Föhrenbuck	2012	5
10	Friedr.-Ebert-Platz	89-09	8;9
11	Gebersdorf	2003	2;11
12	Großreuth h.d.V.	1999	6
13	Groß-Strehlitzer Str.	1998	6
14	Hauptbahnhof (oben)	1998	2;8;9
15	Herpersdorf	2012	5
16	Jägerstraße	1984	4
17	Jungermannstraße	2018	4
18	Kleinreuth	2003	
19	Königshof	2012	2005
20	Koppenhof	2017	?
21	Kreuzsteinweg	2010	
22	Langwasser Bad	1998	6
23	Langwasser Nord	1972	1;6
24	Leyh	2015	8
25	Lohe	2000	1;6
26	Messezentrum	1972	1;6
27	Muggenhof	1970	1; 7; 8
28	Nordostpark	2018	2
29	Ostbahnhof	2018	2
30	Pillenreuth	2012	5
31	Rathenauplatz	1980:	2;3;4;8
32	Reichelsdorf Bf	2017	4
33	Röthenbach Nord	1983	3
34	Rollnerstr. (Nordr.)	1999	6
35	Schafhof	2018	2
36	Scharfreiterring	1972	1;6
37	Schniegling	2010	6
38	Schußleitenweg	1984	4
39	Sigmundstraße	2003	2

Neubau oberirdisch		Eröffn./Linien	
40	Stadtgrenze	1970	1; 7
41	Stein, Schloß	1983	3
42	Stockweiher	2012	5
43	Volkspark Marienb.	2000	6
44	Wandererstraße	2015	8
45	Weiherhaus	2012	6
46	Wetzendorf	2010	5
47	Züricher Straße	2003	2

Ausbau oberirdisch		Eröffn./Linien	
1	Bauernfeindstraße	1; 6	5
2	Bayernstraße	1	9
3	Deichslerstraße	4	6
4	Deutschherrnstraße	5	3;4
5	Finkenbrunn	5	3;4
6	Flachweiher	1	6
7	Herrnhütte	2;3	8;9
8	Holzgartenstr.	7	2;11
9	Leipziger Platz	2;3	
10	Loher Moos	3	6
11	Meistersingerhalle	7	6
12	Platz d.Opfer d.Fasch.	7	6
13	Opernhaus (bis 2015)	2;8;9	5
14	Rangierbahnhof	7	
15	Saarbrückener Straße	2;8;9	2005
16	Stresemannplatz	7	?
17	Südfriedhof	4	
18	Tafelwerk	1980	1; 7; 8
19	Tauroggenstr.	1980	2
20	Trafowerk	1984	2
21	Tristanstraße		5
22	Wodanstr.		6
23	Wöhrder Wiese	1987	1;6
24	Worzeldorfer Str.	1989	8
25	Ziegelst.(F-Munk-Pl)		1;6

Nürnberg = 36 + 47 + 25 = 108 Stationen, darunter Hauptbahnhof, Opernhaus und Friedr.-Ebert-Platz doppelt.

2. Stadtgebiet Fürth

Neubau unterirdisch		Eröffn./Linien	
1	Rathaus	1980	1; 7
2	Stadthalle	1982	1; 7

Neubau oberirdisch		Eröffn./Linien	
1	Allensteiner Str.	1983	1
2	Breslauer Str.	1982	1
3	Dambach	1995	12
4	Flößaustraße	1979	7;11
5	Freiheit	1978 / 1	1;11;12
6	Fronmüllerstarße	1979	7;11
7	Fürth Hbf	1985	11;12
8	Hardhöhe	1983	1
9	Hardstraße	1982	1
10	Kalbsiedlung	2000	11
11	Karl-Böger-Straße	2010	12
12	Klinikum Fürth	1987	11
13	Ottostraße	1995	12
14	Poppenreuth	2010	12
15	Praterweg	2007	12
16	Simonstraße	1975	7
17	Stiftungsstr.	1987	11
18	Stresemannplatz	1975	7
19	Tucherstr.	2000	11
20	Weikershof	2000	11

Ausbau oberirdisch		Eröffn./Linien	
1	Amalienstr.	1980	11
2	Billinganlage	2017	1;11
3	Herrnstraße	1984	7;11
4	Jakobinenstraße	1983	1;7
5	Luisenstraße	1999	1;7
6	Westvorstadt	2018	12
7	Dambach	2010	12
8	Alte Veste	2003	12

Stadt Fürth = 2 + 20 + 8 = 30 Stationen

3. Landkreis Fürth

	Neubau unterirdisch	Eröffn./Linien	
1	Rathaus	1980	1; 7
2	Stadthalle	1982	1; 7
3	Stadthalle	1982	1; 7

	Neubau oberirdisch	Eröffn./Linien	
1	Altenberg Nord	2004	2
2	Cadolzb.,Hauptstr.	1995	12
3	Stein, Stadtpark	1992	3
4	Weihersberg	1992	3
5	Zirndorf, Altfeld	1995	12
6	Zirndorf Bad	2002	2
7	Zirnd.,Kneippallee	1995	12

	Ausbau oberirdisch	Eröffn./Linien	
1	Altenberg, Talstr.	2004	2
2	Cadolzburg Ost	1995	12
3	Egersdorf	1995	12
4	Wachendorf	1995	12
5	Weiherhof	1995	12

Landkreis Fürth = 3 + 7 + 5 = 15 Stationen

4. Andere Kommunen

	Neubau oberirdisch	Eröffn./Linien	
	Nürnberger Land		
1	Geweberbepark N-F	2020	1
	Landkreis Roth:		
2	Röthenbach b.St.W.	2020	1
3	Wendelstein	2020	1

Straßenbahn-Stationen

1. Stadtgebiet Nürnberg

	Neubau oberirdisch	Eröffn./Linien	
1	Am Wegfeld	1998	5;6
2	Bienweg	1998	5;6
3	Boxdorf Nord		
4	Boxdorf Süd	1998	5;6
5	Buch Nord		
6	Bucher Landgraben		
7	Frankenstraße		
8	Gibitzenhof		
9	Minervaplatz		
10	Moosäckerstraße		
11	Reutles		
12	Schleswiger Str.		
13	Schnepfenreuth		
14	Thon		
15	Westfriedhof	1972	5
16	Wetzendorf	2015	4

Nr.	Bestand	Eröffn./Linien	
1	Alemannenstraße	1998	5;6
2	Arminiusstraße	1998	5;6
3	Aufseßplatz		
4	B.-Neumann-Straße		
5	Bogenstraße		
6	Brehmstraße		
7	Bucher Str./ Nordr.		
8	Christuskirche		
9	Dianaplatz		
10	Dürrenhof	1972	5
11	Dutzendteich		
12	Erhardstraße	2015	4
13	Espanstraße	2000	5;6
14	Fliegerstraße		
15	Friedr.-Ebert-Platz	2007	5
16	Glockenhof		
17	Hallerstraße	1970	1; 7