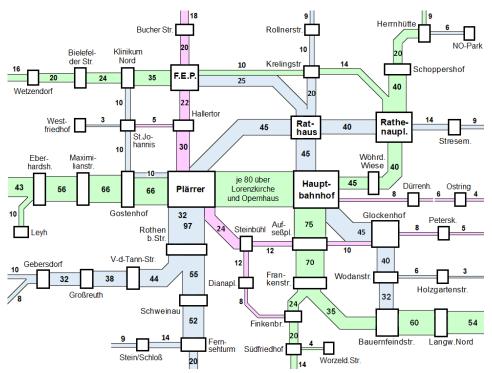
# Die *Virtuelle Stadtbahn* für Nürnberg und Fürth (VS-NF)

# **Entwurf einer neuen Version, April 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 6<sup>2</sup>/<sub>3</sub>-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.

# 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 - Muggenhof

1,4 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.

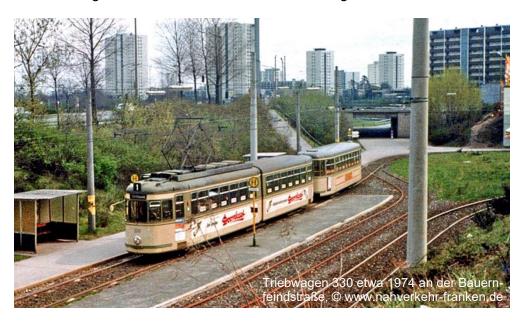
Die langen Brücken der Hochbahnstrecke wären einen halben Meter schmaler ausgefallen, da sie langfristig nur 2,65 m breite Stadtbahn- und nicht 2,90 m breite U-Bahn-Wagen benutzen sollten. Tatsächlich gab es 1965 schon entsprechende fertige Baupläne, die man nach der Um-Entscheidung für die U-Bahn unter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

# 1972 – BA N-2 Bayernstraße - Langwasser

Neubauabschnitte: 2,2 km oberirdisch + 1,0 km Tunnel

→ 3 oberird. Stationen neu | U 3 Bahnhöfe im Tunnel neu | U 3 Bahnhöf

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.



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

 $\bigoplus 2$ 

U

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  $\rightarrow$  Wechsel auf 6  $\rightarrow$  Opernhaus - Plärrer - Westfriedhof.)

	Virtuelle Stadtbahn ab 1974	Länge	Fahrzeit	NVZ	HVZ
10	Hauptbahnhof - Wodanstr Messezentrum - Langwasser	7,4 km	19 min	5x2=10B	10x2=20B
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  $\rightarrow$  "Optionen und Details".)

1976 – BA N-4

Hauptbahnhof - Weißer Turm

1,2 km Tunnel in der Nürnberger Altstadt

 $\bigoplus 0$ 

**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
 ℍ 1 □ 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 außen liegenden und dadurch leicht zugänglichen 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
<ol> <li>Fürth/Rathaus - Plärrer - Langwass.</li> <li>Eberhardsh Plärrer - Langwasser</li> <li>F.Ebert-Pl Plärrer - Hbf - Dutzendt.</li> <li>Fü./Herrnstr Plärrer - Langwasser</li> <li>Fü./Rathaus - Fürth Hbf - Herrnstr.</li> </ol>	15,6 km (12,1) 8,0 km 15,5 km 1,6 km	28 min 21 min 37 min	9x2=18B - 6x1=6B 9x2=18B 2x2=4B	
Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978 Summe der 2 Stadtbahn-Linien 1976	40,7 km 13,4 km		46 B 17 B	60 B 27 B
Zunahme von 1976 bis 1978	+ 27,3 kr	n	+ 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
<b>14</b> 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	1	- 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.

1980 - BA N-6

Plärrer - Rothenburger Str. und Rathenauplatz - Schoppershof

0,2 km Rampen + 1,4 km Tunnel

⊕ 4

U '

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. Westlich der *Rothenburger Straße* geht es über eine Rampe hinter der Heinrichstr. an die Oberfläche und auf den Straßenbahngleisen zur *Gustav-Adolf-Straße*.

Östlich vom *Plärrer* führt ein neues Gleispaar unter dem Frauentorgraben etwa 500 Meter bis zum Färbertor. Hinter der Straßenbahnstation *Zeltnerstraße* folgt eine Rampe und an deren Ende werden beide Systeme mit Weichen zusammengeführt. 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 und sich in der Straßenmitte oder westlich davon neben dem Laufertorgraben (→ BA 11) befinden. 1980 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 nach Norden an, die Stadtbahngleise sind aber nicht geneigt und verschwinden hinter dem Bahnsteig im Tunnel. Dieser ist 1,5 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 1980 im Tunnel verschwunden. Der Abzweig nach rechts Richtung Ostbahnhof wäre 1987 gefolgt. (© Christian Wenger)

Die Stadtbahn kommt hinter dem Nordostring 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 B2 zwischen den früheren Stationen *Bessemer*- und *Flataustraße*.

Die meisten Stationen erhalten sofort Hochbahnsteige, weil sie nicht genau dort liegen, wo die Straßenbahn zuvor hielt. Nur am *Hauptbahnhof* und *Leipziger Platz* müssen die Stadtbahnen zunächst noch Klapptrittstufen ausfahren.

Die neue Stadtbahnlinie 2 pendelt ganztägig im 5-Minuten-Takt zwischen Herrnhütte und Rothenburger Straße und ab dort 10-minütlich über den zur Gustav-Adolf-Straße. In der Normalverkehrszeit (NVZ) fahren einzelne B-Wagen und in der Hauptverkehrszeit (HVZ) Doppeltraktionen, wofür man 18 zusätzliche B-Wagen braucht.

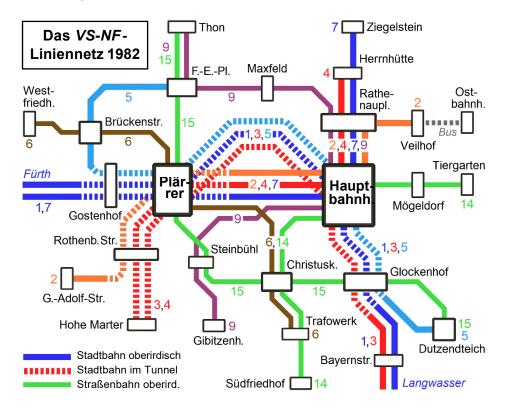
Die bisherige Straßenbahnlinie 4 wird zur 15, die Linie 12 entfällt und die Linie 13 pendelt nur noch zwischen Plärrer und Schweinau. Dadurch

braucht man 18 Straßenbahnzüge weniger. Die Buslinie 41 aus Buchenbühl fährt über Ziegelstein hinaus nach Herrnhütte, was einen zusätzlichen Bus erfordert.

s 1981 wird der 1 km lange Abschnitt *Herrnhütte - Ziegelstein* renoviert, wobei die Endstation (wie bis 1976) am Fritz-Munkert-Platz liegt und Anschlüsse zu den Buslinien 41 und 38 (nach Thon) bietet.



Der siebte 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.

Östlich vom Rathenauplatz fährt die Stadtbahnlinie 4 zunächst nur bis *Veilhof*. Diese Station liegt wie die reale *Tauroggenstraße* unmittelbar neben dem Mittleren Ring (= Bundesstraße B4R).

Bis 1983 renoviert die *VS-NF* 600 Meter bis zur *Tafelhalle* und baut 600 Meter 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

Virtuelle Stadtbahn ab 1982	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 GAdolf-Str Plärrer - Hbf - Veilhof	6,4 km	17 min	5 x 1 = 5 B	5x2=10B
<b>3</b> 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
<b>5</b> F.Ebert-Pl Plärrer - Hbf - Dutzendt.	8,0 km	21 min	6 x 1 = 6 B	6 x 1 = 6 B
<b>7</b> Fü./Fronm.str Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
<b>11</b> 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 1982	+ 27,4	1 km	+ 25 B	+ 36 B

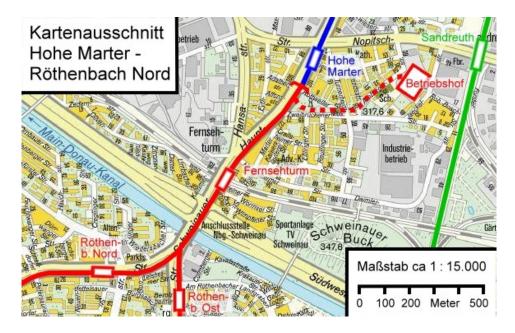
Straßenbahnnetz ab 1982	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
6 Westfriedh Plärrer - Christusk Trafowerk 9 Thon - F.Ebert-P Hauptbahn Gibitzenhof 14 Tiergarten - Hauptbf - Trafow Südfriedh. 15 Thon - F.Ebert-Pl Plärrer - Dutzendteich 15z Thon - F.Ebert-Pl Plärrer - Scharrerstr.	7,4 km 8,4 km 12,1 km 8,5 km (7,4)	26 min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

von den Zügen entfernt hält, weil es in *Erlenstegen* nur wenige Schritte sind. Bei der *VS-NF* erreicht man am Ostbahnhof aber auch die <u>Citybahn</u> 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, weil man auch mit der Straßenbahn viele Ziele nicht direkt erreicht.



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. In der vorhandenen Wendeschleife starten die Buslinien 63 und 64 Richtung Stein Mitte und Deutenbach.

Die Buslinien 60, 61 und 62 Richtung Eibach starten in *Röthenbach/Nord*. Da es betrieblich zu aufwändig wäre, wenn die Stadtbahnlinie 4 auch dort wendet, wird sie vorläufig wie die 3 bis *Stein/Schloß* verlängert. Dafür braucht man 4 neue B-Wagen und kann in größerem Umfang Gelenkbusse bei den Linien 60 bis 64 einsparen.



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)

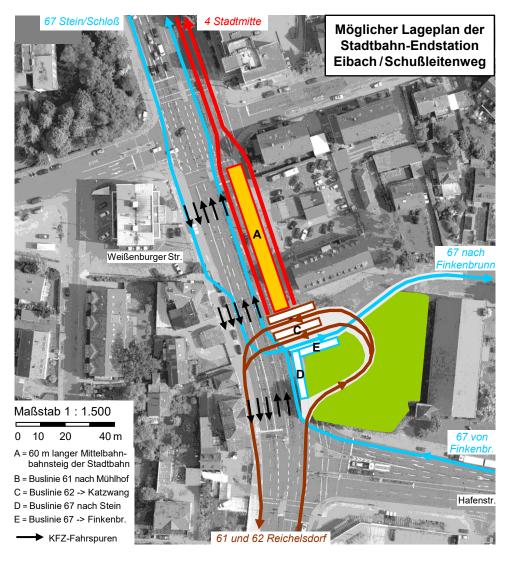
# 1984 - BA N-9 | Fernsehturm - Eibach / Schußleit.

1,6 km oberirdisch



U

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.

1985 – BA N-10	Gibitzenhof - Finkenbrunn			
1,6 km oberirdisch		<del>(1)</del> 2	O	

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.

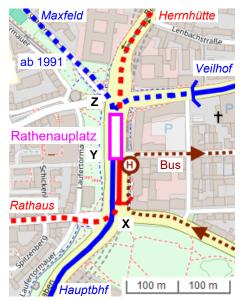
"Die 9" fährt nicht bis zur Wendeschleife an der *Worzeldorfer Str.*, weil das Fahrgastpotenzial nur eine Straßenbahnlinie rechtfertigt. Die Linien 8 und 9 könnten ab *Finkenbrunn* nicht im 5-Minuten-Abstand fahren, weil sonst für eine von beiden lange Wartezeiten zu den Anschlussbussen entstünden. Die Fahrgäste der Buslinien 51 und 58 können am *Finkenbrunn* zudem in die Buslinie 67 Richtung Hafen - Schußleitenweg umsteigen.

1987 – BA N-11	Weißer Turm - Rather	aupla	tz
0,1 km Rampe + 2,0	km Tunnel	H) 0	U 2

Der elfte Bauabschnitt (BA) unterquert die Sebalder Altstadt und stellt dadurch 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.

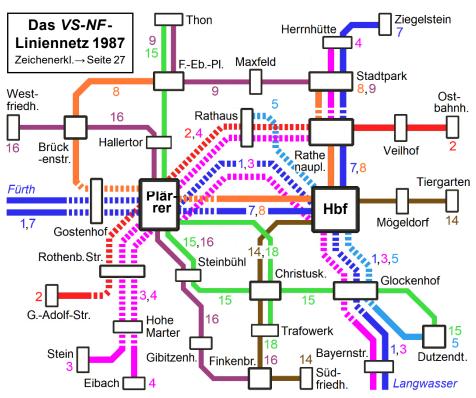
Am Südrand vom Rathenauplatz (= X auf der Karte) wird der Laufertorgraben mit der Bundesstraße 2 und der Stadtbahn zum Hauptbahnhof unterquert, dann steigen die Gleise mit 6 % an. In der Platzmitte (= Y = Einmündung der Nunnenbeckstr.) erreichen alle vier Gleise die gleiche Höhenlage und schließen (bis 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 Virtuelle Stadtbahn für Nürnberg und Fürth (VS-NF), Konzept v. Jörg Schäfer - Seite 59

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 1987	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
<b>2</b> GAdolf-St Plärrer - Hbf - Ostbahnh.	7,6 km	20 min	$6 \times 1 = 6 \text{ C}$	6x2=12B
<b>3</b> Stein/Schl Plärrer - Hbf - Langwass.	15,0 km	29 min	7x2=14B	7x2=14B
<b>4</b> Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,7 km	25 min	7x2=14B	7x2=14B
4z H. Marter - Plärrer - Hbf - Marientor	(5,0)	12 min	-	4 x 1 = 4 C
<b>5</b> Rathaus - Lorenzk Hbf - Dutzendt.	4,7 km	12 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
7 Fü./Fronm.str Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 FEbert-Pl Plärrer - Hbf - Schopp.	7,2 km	20 min	$5 \times 1 = 5 B$	5 x 1 = 5 C
<b>11</b> Fü./Klinikum- Fürth Hbf - Fronmüll.	4,6 km	14 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1987	80,7 km		81B+6C	102B+9C
Summe der 7 Stadtbahn-Linien 1982	68,1 km		71 B	96 B
Zunahme von 1982 bis 1987	12,6 km		10B+6C	6B+9C

Straßenbahnnetz ab 1987	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
9 Thon - FrEbert-Pl Stadtpark	4,0 km	15 min	4 Tw	4 Tw
<b>14</b> Tiergarten - Hauptbhf - Trafow Südfriedhof	12,1 km	40 min	10 Tw	10 Tw
15 Thon - F.Ebert - PI Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
<b>15z</b> 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 1991 bis 1995	+0,7 km	-	- 1 Tw	- 1 Tw

1989 - BA N-12

# Rathaus - Friedrich - Ebert - Platz und Hauptbahnhof - Aufseßplatz

0,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 1,7 km Tunnel

 $\bigoplus$  (

**U** 3

Der zwölfte 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-N13 ab 1981:

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.

# 1991 **–** BA N-13

# Rathenauplatz - Fr.-Ebert-Platz

1,7 km Tunnel

 $\bigoplus$ 

T

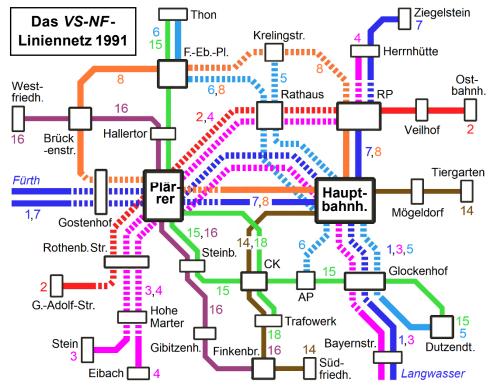
Der Hauptast des 13. Bauabschnitts (BA) biegt nördlich vom *Rathenaupl*. nach Westen in einen 1,4 km langen Tunnel ab. Über die Stationen *Maxfeld* und *Krelingstraße* erreicht er unter der Pilotystraße den zwölften BA und nutzt dessen Rampe zum Fr.-Ebert-Platz mit. Zusätzlich verbindet eine 200 m lange Kurve unterirdisch die Bahnhöfe *Krelingstraße* und *Kaiserburg*.

Virtuelle Stadtbahn ab 1991	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass. 1z Eberhardsh Plärrer - Langwasser 2 GAdolf-St Plärrer - Hbf - Ostbahnh.	17,8 km	44 min	11x2=22B	11x2=22B
	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
	7,6 km	20 min	6x1=6C	6x2=12B
<ul> <li>3 Stein/Kir Plärrer - Hbf - Langwasser</li> <li>4 Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte</li> <li>4z H.Mart Plärrer - Hbf - Schoppersh.</li> <li>5 Krelingstr Lorenzk Hbf - Dutzendt.</li> </ul>	15,5 km	30 min	7x2=14B	7x2=14B
	10,7 km	25 min	6x2=12B	6x2=12B
	(6,8)	16 min	-	5x1=5C
	5,7 km	15 min	4x1=4B	4x1=4B
<ul> <li>6 Thon - FEbert-PI Hbf - Aufseßpl.</li> <li>7 Fü./Fronm.str Plärrer - Ziegelstein</li> <li>8 F-Ebert-PI Plärrer - Hbf - F.EbPI.</li> <li>11 Fü./Klinikum- Fürth Hbf - Fronmüll.</li> </ul>	4,4 km 13,1 km 8,2 km 4,6 km	11 min 36 min 18 min 14 min	9x2=18B 5x1=5B	3 x 2 = 6 B 9 x 2 = 18 B 5 x 1 = 5 C 4 x 1 = 4 B
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 1987 bis 1991	6,9 km		-3B+4C	+5C

Straßenbahnnetz ab 1991	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Hauptbhf - Trafow Südfriedhof	· ·	40 min		10 Tw
15 Thon - F.Ebert - PI Plärrer - Dutzendteich	· '	32 min		8 Tw
<b>15z</b> Thon - F.Ebert - Pl Plärrer - Scharrerstr.	(7,4)	29 min		7 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Finkenbrunn	·	24 min		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 1987 bis 1991	-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.

### 1993 **–** BA N-14

# Aufseßplatz - Frankenstraße

0,1 km Rampe + 1,8 km Tunnel

 $\bigoplus$ 

U

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

Bei der VS-NF hätte man 15 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 sicherlich zwei Stadtbahnlinien bis zur *Frankenstraße* rechtfertigen. Da das Gleispaar nördlich vom Hauptbahnhof aber keine fünfte Stadtbahnlinie verkraftet, käme nur eine kurze Pendellinie in Frage. Alternativ dazu könnte man die Buslinie 67 (Schußleitenweg - 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.

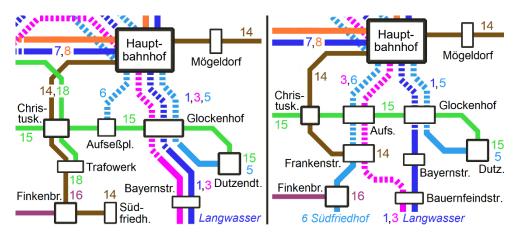
1995 – BA N-15 Frankenstr.- Bauernfeindstr.

0,6 km oberirdisch + 1,2 km Tunnel H 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.



Veränderungen im Liniennetz der Südstadt von 1991 (links) bis 1995 (rechts).

Virtuelle Stadtbahn ab 1995	Länge	Fahrz.		NVZ		HVZ	
<b>1</b> Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	18,2 km	43 min		11x2=22B		2B 11B+11C	
1z Eberhardsh Plärrer - Langwasser	(12,5)	27 min		-		7x2=14B	
<b>2</b> GAdolf-St Plärrer - Hbf - Ostbahnh.	7,6 km	20	min	6 x 1 = 6	6 C 6x2=12E		
<b>3</b> 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 - FEbert - P Hbf - Südfriedh.	9,6 km	22 min		6x2=12B		6x2=12B	
7,8 und 11 unverändert	25,9 km	-		9x2+5		x 1 = 27 B	
<b>10</b> Fü./Rathaus - Zirndorf - Cadolzburg	4,6 km	14	min	4 x 1 = 4 B		4 x 1 = 4 B	
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 1995	108,9 ki	108,9 km 94 B		3 + 10 C 10		)2 B + 28 C	
Summe der 9 Stadtbahn-Linien 1991	87,7 kn	87,7 km 78 E		B + 10 C   10		2B+14C	
Zunahme von 1991 bis 1995	+ 21,2 km +		+ 16 B		+ 14 C		

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

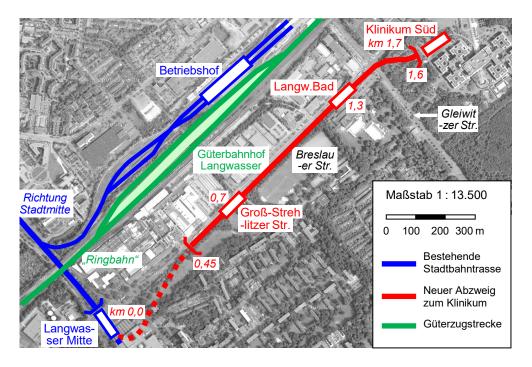
# 5. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 1996 BIS 2020

1997 – BA N-16 Langwasser Mitte - Klinikum Süd

1,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,5 km Tunnel H 2 U 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.

1998 – BA N-17 Krelingstraße - Großreuth h.d.V.

0,8 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,7 km Tunnel H 1 U 2

Der 17. Bauabschnitt (BA) schließt östlich der Krelingstraße unterirdisch an den neun Jahre zuvor eröffneten zwölften 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.

1999 – BA N-18 Großreuth h.d.V. - Flughafen

2,2 km oberirdisch

 $\Theta$  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.

2001 – BA N-19Rothenb. Str.- Von-der-Tann-Str.1,1 km unterirdischH 0 U 2

Der 19. Bauabschnitt (BA) schließt westlich der *Rothenburger Straße* unterirdisch an den fünften BA an. Die seit 26 Jahren von der Linie 2 benutzte Rampe hinter der Heinrichstr. entfällt und unter der Rothenburger Str. werden zwei neue Bahnhöfe in einfacher Tieflage eröffnet.

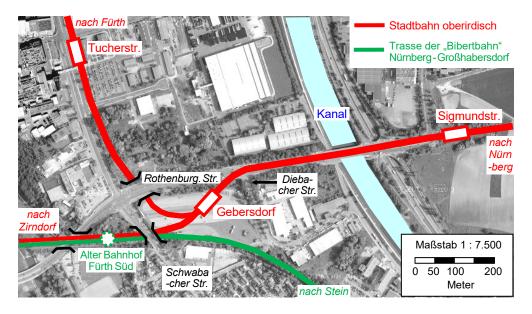
Sündersbühl ist weitgehend so, wie er in der Realität 2006 für die U3 in Betrieb ging. *Von-der-Tann-Str.* liegt unter der Kreuzung der 35 bis 40 Meter breiten Rothenburger Str. mit der 25 bis 35 Meter breiten Vonder-Tann-Straße. Das bietet genug Platz für Bushaltestellen, Fahrradabstellplätze und Grünanlagen 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.]

2002 – BA N-20	Von-der-Tann-Str Gebersdorf				
2,9 km oberirdisch		<del>(1)</del> 4			

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.]



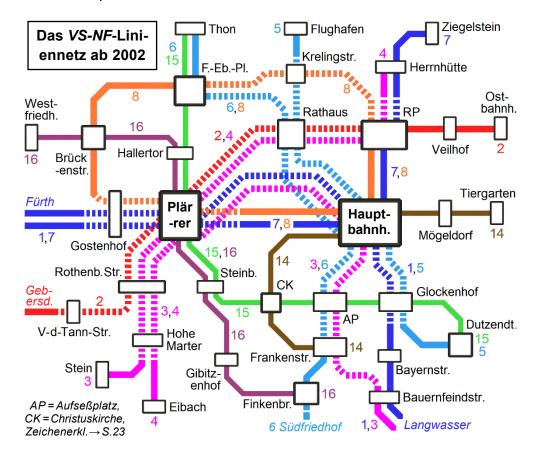
Die Baukosten für die oberirdische Stadtbahn sind wesentlich geringer als die durchgehend unterirdische U3. Daher kann man unter anderem mehr neue Stationen anlegen, nämlich Züricher Straße, Kleinreuth und Sigmundstraße

Den Kanal und die Südwesttangente überqueren KFZ und Stadtbahn auf gemeinsamen oder parallelen Brücken. Während die Rothenburger Straße unverändert auf einem Damm zur Kreuzung Fürth Süd führt, kriegen die Gleise zwischen den Fahrbahnen ein Gefälle und erreichen an der Einmündung der Diebacher Str. das Geländeniveau. Dort biegt die Linie 2 ohne Beeinträchtigung der PKW und LKW nach Südwesten zur neuen Station *Gebersdorf* ab.

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.

Virtuelle Stadtbahn ab 2002	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	n -		7x2=14B
2 Zirndorf - Gebe Plärrer - Hbf - Ostbhf	15,7 km	32 min	8x2=16	3B	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
<b>4z</b> H.Marter - Plärrer - Hbf - Schopper.	(6,8)	16 min	-		5 x 1 = 5 C
<b>5</b> Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendt.	9,4 km	24 min	6 x 1 = 6 C		6 x 1 = 6 C
6 Thon - FEbert-PHbf - 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
<b>10</b> Poppenr Fürth Hbf - Cadolzburg	15,6 km	29 min	$7 \times 1 = 7$	B	8 x 1 = 8 B
11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf	6,7 km	18 min	5 x 1 = 5	БВ	5 x 1 = 5 B
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 2002	125,1 km 97 B		3 + 22 C 11		2B+35C
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 1995	108,9 km 94 E		3 + 10 C   10		)2 B + 28 C
Zunahme von 1995 bis 2002	+ 16,2 km + 3		3B+12C +		10B+7C

Der BA 20 sorgt für einen erheblichen Nachfragezuwachs, da die Stadtbahnen ab Gebersdorf abwechselnd nach Fürth (→ BA Fü-13) und Zirndorf (→ BA Fü-14) 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.



# 2003 - BA N-21

# Thon - Schnepfenreuth - Buch

3,5 km oberirdisch

H) 4

U

2002 wurde die Verlängerung der Straßenbahn von Thon bis Buch untersucht und mit dem sehr guten Kosten-Nutzen-Quotienten 2,43 bewertet.

Dieser kam vor allem durch einen deutlichen Fahrgastzuwachs und die Einsparung von 550 Busfahrten nach einer Netzoptimierung zustande.

Die Weiterfahrt der Straßenbahn entlang der Bundesstraße B 4 über Reutles und Tennenlohe nach Erlangen schnitt jedoch schlecht ab, weil die Stadt Erlangen keine Reduzierung ihres Busverkehrs wollte. Das war schwer verständlich, denn auch in der Hugenottenstadt könnte die Straßenbahn unüberwindbar scheinende Verkehrsprobleme deutlich mildern:

Die hohe Belastung der zentralen Goethestraße durch täglich über 1.000 Busfahrten könnte die Straßenbahn auf der Nord-Süd-Achse Nürnberg.-/Hauptstr. erheblich verringern. Die immer wieder beklagte schlechte Erreichbarkeit der Alt- und Nordstadt sowie die Anbindung der Uni-Kliniken würden verbessert und eine Schleifenlösung neben den Kliniken auch große Teile der Universität sowie der Siemens-Gebäude erreichen.

Bei der VS-NF fährt daher die Straßenbahn ab 2003 von Thon über Schnepfenreuth nach Buch und ab 2012 nach Erlangen weiter.





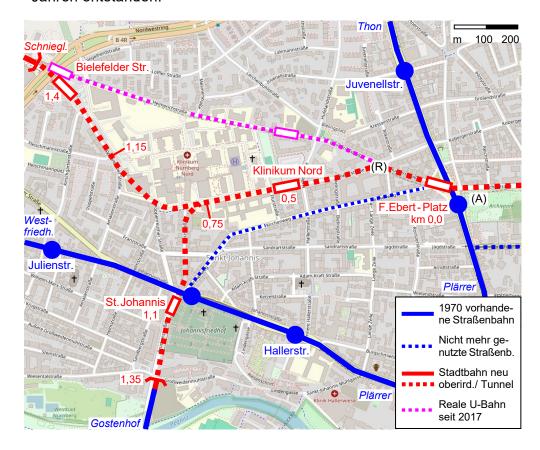
Die Wendeschleife in Thon am 28.10.09. Bis 2016 endeten dort zwei Straßenbahn- und fünf Buslinien. Durch die Verlängerung der Straßenbahn kann man viel mehr Bus-km einsparen als Straßenbahn-km hinzu kommen.

Der 22. Bauabschnitt (BA) schließt auf dem *Friedrich - Ebert - Platz* an den 16 Jahre zuvor eröffneten BA 12 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 23). 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.

Der 23. 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 12 und 22 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.

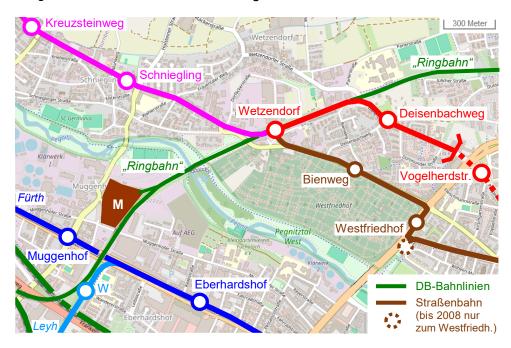
[Die Stadtbahn hält etwa 50 Meter südlich vom realen U-Bahnhof *Nordwestring*, dessen Bezeichnung nach dem 2,5 km langen Straßenzug seine Lage schlecht definiert. Die nur 200 Meter lange Vogelherdstr. ist in der Nähe am besten geeignet. Man könnte die Station auch wie das 400 Meter entfernte Einkaufszentrum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

2008 – BA N-24Wetzendorf - Kreuzsteinweg1,5 km Stadtbahn + 1,3 km Straßenb. oberird.H 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 2007, ab 2008, ab 2017

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 erheblichen 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 sie keine zusätzlichen Stadtbahnen mehr unter und verlängert daher die Linie 12 vom *Marientor* über den *Rathenauplatz*. Das dauert nur eine Minute länger.

Virtuelle Stadtbahn ab 2008	Länge	Fahrz.	NVZ		HVZ
<ul><li>1 bis 5 unverändert</li><li>6 Wetzend F Eb-P Hbf - Südfriedh.</li><li>7 Fü./Fronmüll Plärrer - Ziegelstein</li></ul>	71,9 km 10,9 km 13,1 km	24 min	6x2=12	2B	61B+30C 6x2=12B 9x2=18B
8 F.Ebert-P Plärrer - Hbf - F.Ebert-P. 10 Wetzend Fürth Hbf - Cadolzburg 11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf 12 Vogelh Plärrer- Hbf - Gebersdorf	7,9 km 18,8 km 6,7 km (13,0)	34 min 18 min	7 x 1 = 7	<b>'</b> B	5x1=5C 8x1=8B 5x1=5B 6x2=12B
Summe der 11 Stadtbahn-Linien 2008 Summe der 10 Stadtbahn-Linien 2002	,		3 + 22 C 3 + 22 C		6 B + 35 C 2 B + 35 C
Zunahme von 2002 bis 2008	+ 4,6 kr	n l	keine		+ 4 B

Die Straßenbahnlinie 16 fährt über den *Westfriedhof* hinaus 1,3 km weiter, damit sie auch vom neuen Verkehrsknotenpunkt *Wetzendorf* profitiert. Ihre Fahrzeit verlängert sich um drei Minuten und man braucht einen zusätzlichen Triebwagen.

2010 – BA N-25	Südfriedhof - Herpersdorf			
5,4 km oberirdisch		<del>(1)</del> 7	U O	

1985 hätte die *VS-NF* die Anbindung der 1972 eingemeindeten Stadtteile Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 14 bis *Finkenbrunn* verbessert (→ BA 10). Ab 1993 fährt die Stadtbahnlinie 5 auf direktem Weg vom Nürnberger Zentrum über *Hauptbahnhof* und *Frankenstraße* zur *Saarbrückener Straße* (→ BA 14). Der Ruf nach Verlängerung der Gleise wäre deshalb sicher lauter als in der Realität gewesen und die Anwohner würden die sehr attraktive Verbindung nicht so vehement ablehnen.

Im Vorgriff auf den BA 25 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.



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.

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.

#### Zum BA-N26 ab 2012:

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

2012 – BA N-26

**Buch Nord - Reutles (- Erlangen)** 

4,5 km oberirdische Straßenbahnstrecke

 $\oplus$ 

U 0

Die Verlängerung von *Buch Nord* über *Boxdorf* zur Stadtgrenze entspricht weitgehend den realen Plänen für die *Stad-Umland-Bahn*: 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.

Straßenbahnnetz ab 2012	Länge	Fahrz.	NVZ		HVZ
<ul> <li>14 Tiergarten - Hbf - Frankenstr.</li> <li>15 Erlangen - FEP – Dutzendteich *)</li> <li>15z Thon - FEP - Scharrerstr.</li> <li>16 Wetzendorf - Plärrer - Finkenbrunn</li> </ul>	8,3 km 24,1 km (7,4) 8,7 km	29 min	nin 13 Tw nin -		8 Tw 13 Tw 7 Tw 7 Tw
Summe der 3 Tram-Linien 2012 Summe der 3 Tram-Linien 2008	29,0 km 2		28 Tw 24 Tw		35 Tw 31 Tw
Zunahme von 2008 bis 2012	+ 10,8 k	m   +	4 Tw		+ 4 Tw

<sup>\*)</sup> Davon anteilig 7,9 km und 3 Triebwagen in Erlangen

2013 – BA N-27Bärenschanze - Eberhards→of0,2 km Rampen + 1,1 km Tunnel⊕ 0 □ 1

Bei der *VS-NF* endet der 1978 eröffnete Tunnel in der Fürther Straße 900 m westlich vom Plärrer hinter der Willstraße (→ BA 5). Am Ende der Rampe liegt die ebenerdige Station *Bärenschanze* mit zwei Außenbahnsteigen. In den folgenden Jahren bekommen auch die *Maximilianstraße* und der *Eberhardshof* stadtbahngerechte Außenbahnsteige, zudem entsteht vor der *Ringbahnbrücke* eine Wende- und Abstellanlage.

[In der Realität ging die U-Bahn von der Bärenschanze zum 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. Bei der Stadtbahn hätte es diese Unterbrechung nicht gegeben, da sie die gleiche Oberleitung wie die Straßenbahn nutzt und man die Bahnsteige dank ihrer Klapptrittstufen bei laufendem Betrieb erhöhen kann.]

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 Schließung von AEG-Werk und Quelle-Kaufhaus sorgen dafür, dass die Nachfrage in der Fürther Straße kaum zunimmt: Zwei Linien in der Normal- und drei Linien in der Hauptverkehrszeit genügen.

Erst 2013 hätte die *VS-NF* einen weiteren Tunnelabschnitt eröffnet: Die Bahnhöfe *Bärenschanze* und *Maximilianstraße* entsprechen weitgehend der Realität. Das Gleispaar kommt allerdings schon 200 Meter früher bei der Volzstraße an die Oberfläche und wird nur mit Maschendrahtzäunen vor unbefugtem Betreten geschützt. Die Trennwirkung ist daher geringer als im "echten Leben".

Der *Eberhardshof* hat einen Inselbahnsteig wie die U-Bahn, das Dach ist aber kein so massiver Betonbau. Von der Raabstraße erreicht man die Station (mit Überquerung einer Fahrbahn und eines Gleises) ebenerdig,



sie braucht daher keinen Aufzug und keine langen Rampen.

Das Gleisnetz der Innenstadt hat kaum noch Kapazitäten frei. Die Fahrgäste müssen daher noch 3 Jahre auf dichtere Fahrpläne warten. 2015 - BA N-28 | Opernhaus - Aufseßplatz

0,1 km Rampe + 1,1 km Tunnel

 $\bigoplus 0$ 

U 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 ( $\rightarrow$  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 in der 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, in dem die Nürnberger gerne spazieren gehen.

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 *Aufseß-platz* 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 27 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 aufgebrobrochen 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 2015	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
<ol> <li>Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.</li> <li>Zirndorf - Gebe Plärrer - Hbf - Ostbhf</li> <li>Stein/Wei Plärrer - Hbf - Klinik.Süd</li> <li>Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte</li> <li>H.Marter - Plärrer - Hbf - Schopper.</li> </ol>	18,2 km 15,7 km 17,9 km 10,7 km (6,8)	43 min 32 min 35 min 25 min 16 min	11B + 11C 8x2=16B 8x2=16B 6x2=12B	8x2=16B 8B+8C
<ul> <li>5 Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendt.</li> <li>6 Wetzend F. Eb - Pl Hbf - Südfriedh.</li> <li>6z Bielef.Str Rathaus - Hbf - Franken.</li> <li>7 Fü./Fronmüll Plärrer - Ziegelstein</li> </ul>	9,4 km 10,9 km (5,8) 13,1 km	24 min 24 min 13 min 36 min	6x1=6C 6x2=12B - 9x2=18B	6x2=12B 4x1=4C
<ul> <li>8 F.Eb-Pl Plärrer - Franken Messe</li> <li>9 Eber'hof Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.</li> <li>10 Wetzend Fürth Hbf - Cadolzburg</li> <li>11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf</li> <li>12 Gebersdorf - Plärrer - Langwasser</li> </ul>	9,2 km 6,8 km 18,8 km 6,7 km (14,1)	18 min 16 min 34 min 18 min 29 min		4 x 2 = 8 B 8 x 1 = 8 B
Summe der 12 Stadtbahn-Linien 2015 Summe der 11 Stadtbahn-Linien 2008 Zunahme von 2008 bis 2015	129,7 kı	129,7 km 97 B + 22 C 1		04 B + 47 C 16 B + 35 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*.

2016 – BA N-29	Eberhardshof - Leyh		
0,8 km Ausbau DB-S	trecke + 0,4 km oberirdisch	<b>(</b> 1) 2	

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.

# 2018 **–** BA N-30

# Schußleitenweg - Reichelsdorf

2,1 km oberird. + 0,2 km Rampen + 1,0 km Tunnel

**H**) 4

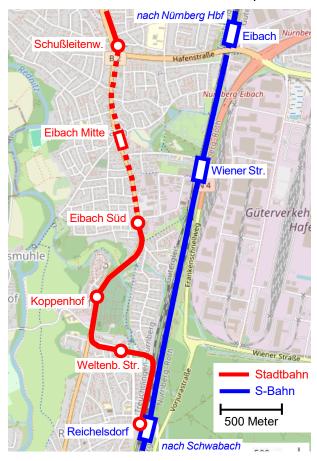
U

Der 30. 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.



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-31	Herrnhütte - Nordostpark				
1,5 km oberirdisch		<b>3</b>			

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 elften 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- und Taxis-Straße*. Durch das ständig wachsende neue Industriegebiet *Nord-ostpark* 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 der Linie 3 entlang der Äußeren Bayreuther Str. macht die öffentlichen Verkehrsmittel für die Pendler viel attraktiver. Man braucht einen zusätzlichen Zug mit einem Fahrer und zwei Stadtbahnwagen B, dafür spart man in der Hauptverkehrszeit mindestens zwei Fahrer und zwei Gelenkbusse.

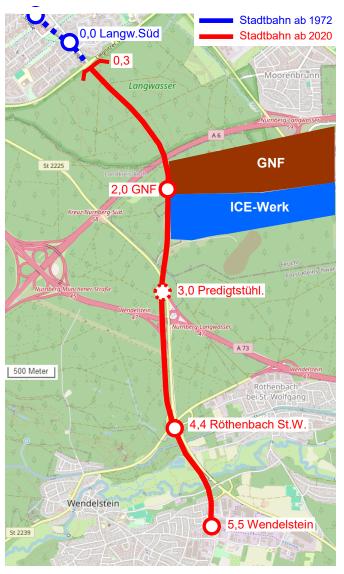
2022 - BA N-32

# Langwasser - Wendelstein

4 km eingleisig + 1 km zweigleisig + Rampe

H) 3

U (



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 Naturschutzund 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 nahegelegene 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.

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 US-Army und der Rückgabe des Geländes an die Bundesrepublik Deutschland wurde 1996 der Zweckverband Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein gegründet, 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.



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

Etwa 2010 richtete die *VAG Nürnberg* die Buslinie 50 zum *Gewerbepark Nürnberg-Feucht* (GNF) ein. 2023 fuhr sie montags bis freitags 25 mal nach Langwasser Mitte und zurück, jeweils sechs 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 Staatsstraße 2225 besser erreichbar als ihr Pendant in Langwasser Süd.

2022 gab die *Deutsche Bahn AG* (DB) bekannt, dass das noch unbebaute Munagelände der am besten geeignete Standort 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, dass der letzte verbliebene Standort "angesichts einer ökologisch hochwertigen und geschützten Fläche keine Erfolgsaussichten für ein neues Instandhaltungswerk" hat.

Die VS-NF setzt eine bessere Verkehrspolitik in Deutschland seit 1985 voraus. Ein ICE-Werk hätte man schon früher gebraucht und auf dem alten Munagelände gebaut. Den Gewerbepark Nürnberg-Feucht (GNF) hätte man darauf abgestimmt und etwa 500 Meter weiter westlich als in der Realität angelegt: Das ermöglicht seine direkte Erschließung mit der

Stadtbahn. 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 Minuten und der Umsteigezwang in die Nürnberger Stadtmitte entfällt. Zudem ist der Park+Ride-Platz bei Röthenbach St.W. besser erreichbar als sein Pendant in Langwasser Süd.

Virtuelle Stadtbahn ab 2022	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ	
1 Fü./Hardhöhe - Eberh Plärrer - Hbf Frankenstr Langwass.(-Wendelst.)	23,7 km	50 min	12B + 12	2C 12B + 12C	
2 Zirndorf - Gebe Plärrer - Hbf - Ostbhf	15,7 km	32 min	8x2=16	B 8B+8C	
3 Stein/Wei Plärrer - Hbf - Klinik.Süd	17,9 km	35 min	8x2=16	B 8B+8C	
Reichelsd Eibach - Plärrer - Hbf - Rathenaupl Herrnhütte - Nordostp.	15,4 km	34 min	8B+80	C 8B+8C	
4z Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	(10,7)	25 min	-	7x2=14B	
<b>5</b> Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendt.	9,4 km	24 min	$6 \times 1 = 6$	C 6 x 1 = 6 C	
<b>6</b> Wetzend F. Eb-Pl Hbf - Südfriedh.	10,9 km	24 min 6x2=12		B 6x2=12B	
<b>6z</b> Bielef.Str Rathaus - Hbf - Franken.	(5,8)	13 min -		$4 \times 1 = 4 C$	
7 Fü./Fronmüll Plärrer - Ziegelstein	13,1 km	36 min 9x2=18		B 9B+9C	
8 F.Eb-Pl Plärrer - Franken Messe	9,2 km	18 min	$5 \times 1 = 5$	C 5x2=10B	
9 Leyh - Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	8,4 km	19 min	5 x 1 = 5	C 5x2=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	
<b>12</b> Gebersdorf - Plärrer - Langwasser	(14,1)	29 min	-	7x2=14B	
Summe der 12 Stadtbahn-Linien 2022	149,2 km	1 94 B	+ 36 C	109 B + 55 C	
Summe der 12 Stadtbahn-Linien 2015	135,1 km	90 B	+ 33 C	104 B + 47 C	
Zunahme von 2015 bis 2022	+ 14,1 kn	n + 4E	3+3C	+5B+8C	

Das Straßenbahnnetz verändert sich ab dem 26. Bauabschnitt nicht mehr: 35 Triebwagen fahren auf drei Linien (14, 15 und 16) mit einer Gesamtlänge von 39,8 km.

# **ANHANG: STATISTISCHE AUSWERTUNGEN**

# Investitionen in Strecken und Fahrzeuge

Jahr	Bed Fahr	plan	+ 1 Res	erve	TriebwBestand Nürnberg / ander			
	В	С	В	С	В	С	В	С
1972	7	0	8	0	8	0	0	0
1974	24	0	27	0	27	0	0	0
1976	27	0	30	0	30	0	0	0
1978	60	0	66	0	56	0	10	0
1980	80	0	88	0	78	0	10	0
1982	96	0	105	0	92	0	13	0
1984	100	0	110	0	97	0	13	0
1987	102	9	112	10	97	10	15	0
1991	102	14	112	16	97	16	15	0
1995	102	28	112	31	95	29	17	2
1999	102	30	112	33	95	31	17	2
2002	112	35	123	39	104	37	19	2
2008	116	35	128	39	109	37	19	2
2015	104	47	114	52	97	48	17	4
2018	108	48	119	53	102	49	17	4
2022	109	55	120	60	103	56	17	4
	Sun	nmer	1					

		gZuwachs irnberg Investition	Ba kos		ge- samt
8 19 3 26	0 0 0	14 Mio € 34 Mio € 5 Mio € 45 Mio €	85 55 50 50	99 89 55 95	Mio € Mio € Mio € Mio €
22 14 5 0	0 0 0 10	40 Mio € 25 Mio € 9 Mio € 25 Mio €	110 60 50 75	150 85 59 100	Mio € Mio € Mio €
0 -2 0 9	6 13 2 6	15 Mio € 28 Mio € 5 Mio € 30 Mio €	115 100 70 80	130 128 75 110	Mio € Mio € Mio €
5 -12 5 1	0 11 1 7	9 Mio € 6 Mio € 12 Mio € 19 Mio €	140 140 60 40	149 146 72 59	Mio € Mio € Mio €
103	56	320 Mio €	1280	1.60	0 Mio€

	_	jZuwachs nderen Investition	Ba kost		ge- samt
0 0 0 10	0 0 0	0 Mio € 0 Mio € 0 Mio € 17 Mio €	0 15 0 20	0 15 0 37	Mio € Mio € Mio €
0 3 0 2	0 0 0	0 Mio € 5 Mio € 0 Mio € 4 Mio €	35 10 10 15	35 15 10 19	Mio € Mio € Mio €
0 2 0 2	0 2 0	0 Mio € 9 Mio € 0 Mio € 4 Mio €	30 105 40 40	30 ## 40 44	Mio € Mio € Mio €
0 -2 0 0	0 2 0 0	0 Mio € 1 Mio € 0 Mio € 0 Mio €	25 15 0 0	25 16 0 0	Mio € Mio € Mio €
17	4	40 Mio €	360	400	Mio€

	STADTBAHN - Ausbau			Aus- und Neubaumaßnahmen								Bes	tand
	in Nürnberg 1967 - 2022			Ausbau neu oben / neu Tunnel SUMMI						Mio		ach	
	III IN	lumberg 1967 - 2022	km/	km / Stat. km / Stat. km / Stat.		km/	Stat.	€*)	km/	Stat.			
1 2	1970 1972	Hochb. Stadtgr Ringbahnbr Bayernstr Bauernf Langw.	0 1,9	0 3	1,2 2,2	2 3	0 1,0	0 3	1,2 5,1	2 9	20 65	1,2 6,3	2 11
3 4	1974 1976	Hbf - Bayernstr./ Dutzendteich Hauptbahnhof - Weißer Turm	2,8 0	5 0	0,8	2 0	1,2 1,3	2 2	4,8 1,3	9 2	55 50	11,1 12,4	20 22
5 6	1978 1980	W.Turm - Plärrer - Bärensch. Ziegelstein - Rathenaupl Hbf	0 3,1	0 4	0 0,2	0 3	1,5 1,5	2 2	1,5 4,8	2 9	50 60	13,9 18,7	24 33
7	1982	Hbf - Plärrer - Rothenb.Str. Rothenb.Str Hohe Marter	0,8 0	1 0	0,1 0,0	1 0	1,5 1,9	1 3	2,4 1,9	3 3	50 60	21,1 23,0	36 39
?	? 1983	Rathenauplatz - Ostbahnhof H.Ma Fernseht Stein/Schl.	1,9 0	4 0	0,3 1,7	1 3	0,2 0,2	0 0	2,4 1,9	5 3	10 25	25,4 27,3	44 47
9 11	1984 1987	Fernsehturm - Eibach Weißer Turm - Rathenauplatz	0 0	0 0	1,6 0,1	3 0	0 1,7	0 2	1,6 1,8	3 2	15 60	28,9 29,1	50 49
	1507	Lorenzkirche - Rathaus	0	0	0	0	0,5	0	0,5	0	15	29,4	50
	1989	Rathaus - FrEbert-Platz Hauptbahnhof - Aufseßplatz	0	0	0,2	0	1,0 0,7	1	1,2 0,7	1	40 25	30,6 31,3	
	1991 1993	Rathenaupl FrEbert-Platz Aufseßpl Frankenst Trafow.	0 0,2	0 1	0 0,1	0 0	1,4 1,8	2 2	1,4 2,1	2 3	50 60	32,7 34,8	55 58
	1995 1997	Frankenstr Bauernfeindstr. Langw. Mitte - Klinikum Süd	0 0	0 0	0,6 1,2	0 2	1,4 0,5	1 1	2,0 1,7	1 3	40 30	36,8 38,5	62
I i	1999 2000	Kaiserburg - Großreuth h.d.V. Großreuth h.d.V Flughafen	0 0	0 0	1,0 2,1	2 3	1,0 0	1 0	2,0 2,1	3 3	40 30	40,5 42,6	65 68
	2002 2003	Rothenb. Str VdTann-Str. VdTann-Str. Gebersdorf	0 0,4	0 0	0 2,6	0 4	1,6 0,2	2 0	1,6 3,2	2 4	50 30	44,2 47,4	70 74
	2005 2007	FrEbert-Platz - Gostenhof FrEbert-Platz - Wetzendorf	0,9 0,7	1 0	0 0,5	0 2	1,4 0,8	2 2	2,3 2,0	3 4	50 40	49,7 51,7	77 81
l i	2008 2010	Wetzendorf - Kreuzsteinweg Trafow Südfriedh Herpersd.	0 2,6	0 5	1,7 5,3	2 7	0	0	1,7 7,9	2 12	20 60	53,4 61,3	83 95
27	2013 2015	Bärenschanze - Ringbahnbr. Opernhaus - Aufseßplatz	0,9	0	0,1 0,1	1 0	1,1 1,1	2	2,1 1,2	3 1	40 40	63,4 64,6	98 99
	2016 2018	Eberhardshof - Leyh Eibach - Reichelsdorf	0,8	0	0,6 2.2	2	0 1.0	0	1,4 3,2	2	10 50	66,0 69,2	101 106
31	2020 2022	Herrnhütte - Nordostpark Langw. Süd - GP N-Feucht	0	0	1,5 1,3	3	0 0,2	0 0	1,5 1,5	3 0	20 20	70,7 72,2	109
		SUMMEN (Stadtb. Nürnberg)  Anteile	17,0 23%		29,3 40%		27,7 37%	36 32%	74,0 111		1.28	30 Mic	
		Andere Kommunen	18,7	11	15,4	31	3,4	5	37,5	47	36	30 Mic	)€
		VS-NF TOTAL Anteile	35,7 32%		44,7 40%		31,1 28%		111, 158		1.64	10 Mid	o €

### Die Stadtbahn-Stationen

## 1. Stadtgebiet Nürnberg

Ne	ubau unterirdisch	Eröffn.	/Linien
1	Aufseßplatz	1998	5;6
2 3 4	Bärenschanze Bielefelder Straße Eibach Mitte	1972 2015	5 4
5	Frankenstraße	2000	5;6
6	FriedrEbert-Platz	2007	5
7	Glockenhof	1970	1; 7
8	Gostenhof	2018	1; 7; 8
9	Hohe Marter \	2012	6
10		1974:	1;5;6;7
11		2017	3;4
12		1984	3;4
14 15	Kaiserburg Klinikum Nord Klinikum Süd Krelingstraße	1983 1999 2018 1972	5;6 5;9 6 6;8
17	LGemeinschaftsh.	2010	1
18	Langwasser Mitte	1984	1; 6
19	Langwasser Süd	2003	1
20	Lorenzkirche	1976:	1;5;6;7
21	•	1983	5;6
22		2012	6
23		2000	8
24		2015	1; 7; 8
27	Opernhaus Plärrer Rathaus Rothenburger Str.	1976:	7 Linien 3;4;5;6 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 2 3 4	Altmühlweg Deisenbachweg Dokuzentrum Dutzendteich	2017 2010 1974 1974	4 5 6
5 6 7 8	Eibach Süd Falkenheim Fernsehturm Flughafen	2017 2012 1983 2000	4 5 3;4 6
9 10 11 12	Gebersdorf	2012 89-09 2003 1999	5 8;9 2;11 6
13 14 15 16		1998 1998 2012 1984	6 2;8;9 5 4
17 18 19 20	Jungermannstraße Kleinreuth Königshof Koppenhof	2018 2003 2012 2017	4 2005 ?
21 22 23 24 25	Langwasser Nord Leyh Lohe	2010 1998 1972 2015 2000	6 1;6 8 1;6
26 27 28 29 30	Muggennof Nordostpark Ostbahnhof	1972 1970 2018 2018 2012	1;6 1; 7; 8 2 2 5
31 32 33 34	Röthenbach Nord	1980: <b>2</b> 2017 1983 1999	;3;4;8 4 3 6
35 36 37 38 39	Scharfreiterring Schniegling Schußleitenweg	2018 1972 2010 1984 2003	2 1;6 6 4 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	Weiherhaus	2015	8
45		2012	6
46		2010	5
47		2003	2

Au	sbau oberirdisch	Eröffn.	/Linien
1 2 3 4	Bauernfeindstraße Bayernstraße Deichslerstraße Deutschherrnstraße	1; 6 1 4 5	5 9 6 3;4
5 6 7 8	Finkenbrunn Flachweiher Herrnhütte Holzgartenstr.	5 1 2;3 7	3;4 6 8;9 2;11
9 10 11 12	Leipziger Platz Loher Moos Meistersingerhalle Platz d.Opfer d.Fasch.	2;3 3 7 7	6 6 6
13 14 15 16 17	Opernhaus (bis 2015) Rangierbahnhof Saarbrückener Straße Stresemannplatz Südfriedhof	2;8;9 7 2;8;9 7 4	5 2005 ?
18 19 20 21	Tafelwerk Tauroggenstr. Trafowerk Tristanstraße	1980 1980 1984	1; 7; 8 2 2 5
22 23 24 25	Wodanstr. Wöhrder Wiese Worzeldorfer Str. Ziegelst.(F-Munk-Pl)	1987 1989	6 1;6 8 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	,
2	Stadthalle	1982	1; 7

Ne	ubau oberirdisch	Eröffn.	/Linien
1	Allensteiner Str.	1983	1
2	Breslauer Str.	1982	1
3	Dambach	1995	12
4	Flößaustraße	1979	7;11
6	Freiheit	1978 /	1;11;12
	Fronmüllerstarße	1979	7;11
	Fürth Hbf	1985	11;12
	Hardhöhe	1983	1
		1982 2000 2010 1987	1 11 12 11
14	Ottostraße	1995	12
	Poppenreuth	2010	12
	Praterweg	2007	12
	Simonstraße	1975	7
19	Stiftungsstr.	1987	11
	Stresemannplatz	1975	7
	Tucherstr.	2000	11
	Weikershof	2000	11

Au	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
2	Rathaus Stadthalle Stadthalle	1980 1982 1982	

Neubau oberirdisch		Eröffn.	/Linien
1	Altenberg Nord	2004	2
2	Cadolzb.,Hauptstr.	1995	12
3	Stein, Stadtpark	1992	3
4	Weihersberg	1992	3
	Zirndorf, Altfeld	1995	12
	Zirndorf Bad	2002	2
	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	
1	<i>Nürnberger Land</i> Geweberbepark N-F	2020	1
2	Landkreis Roth: Röthenbach b.St.W. Wendelstein	2020 2020	1 1

#### Straßenbahn-Stationen

### 1. Stadtgebiet Nürnberg

Ne	Neubau oberirdisch		/Linien
1 2 3 4	Am Wegfeld Bienweg Boxdorf Nord Boxdorf Süd	1998 1998 1998	5;6 5;6 5;6
5 6 7 8	Buch Nord Bucher Landgraben Frankenstraße Gibitzenhof		
11	Minervaplatz Moosäckerstraße Reutles Schleswiger Str.		
	•	1972 2015	5 4

Nr.	Bestand	Eröffn./Linien	
1 2 3 4	Alemannenstraße Arminiusstraße Aufseßplatz BNeumann-Straße	1998 1998	5; <mark>6</mark> 5;6
5 6 7 8	Bogenstraße Brehmstraße Bucher Str./ Nordr. Christuskirche		
9 10 11 12 13	Dutzendteich	1972 2015 2000	5 4 5;6
14 15 16 17	9	2007 1970	5 1; 7