

2013 – BA N -29	Herrnhütte - Nordostpark
1,5 km oberirdisch	 3  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 Hershersdorf, 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	(H) 7 (U) 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.



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.

*Worzeldorfer Straße,
© 2007 Jörg Schäfer*

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 Kriegsoffiziersiedlung. 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.

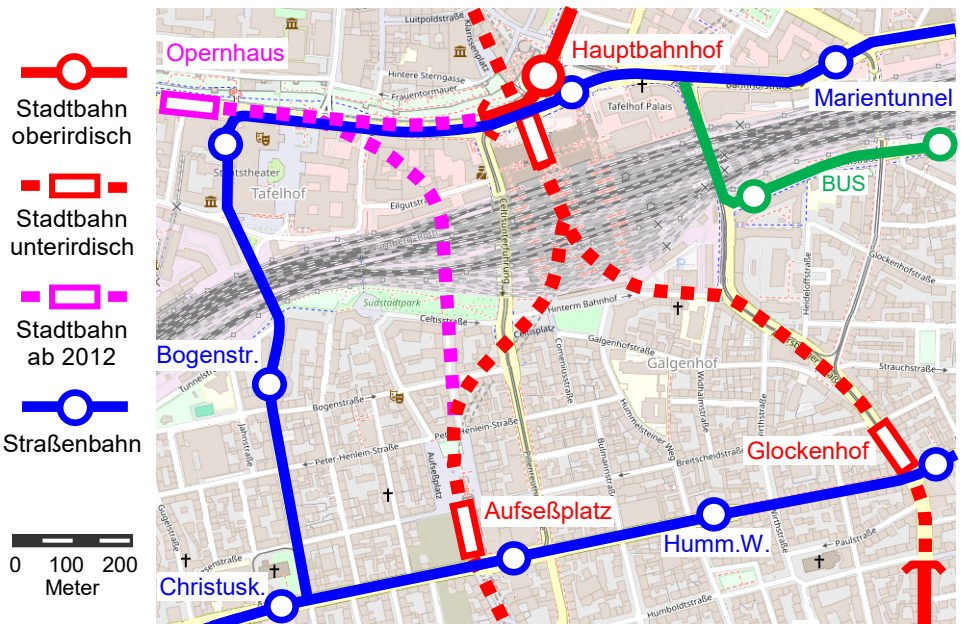
In der Realität fahren zwischen Lorenzkirche, Hauptbahnhof und Aufseßplatz fast 100.000 Fahrgäste an Werktagen und bringen die U-Bahn an ihre Kapazitätsgrenze. Die *VS-NF* würde zwar etwa die Hälfte des Aufkommens zum *Glockenhof* verlagern, zusätzliche Züge brächte sie aber nur ab dem *Hauptbahnhof* 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 Innentunnel 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 2018	lang km	Fahr- z.min	Züge	Normalv.zeit				Züge	Hauptv.zeit			
				B1	B2	C	C		B1	B2	C	C
1 Fü./Hardhöhe - Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Bayernstr.- Messe - Langwasser	18,2	44	10	10	0	10	0	10	0	0	20	0
2 (Zirndorf -) Gebersd.- Plärrer - Hbf - S.Jobs	15,6	32	7	7	7	0	0	8	8	0	0	8
3 Stein - Plärrer - Hbf - Franken. (- Herpersd.)	20,4	38	8	16	0	0	0	9	9	0	9	0
4 Eibach - Plärrer - Hbf - Rathen.- NO-Park	12,2	27	7	14	0	0	0	7	14	0	0	0
4z H. Marter - Plärrer - Hbf - Rathen.- Schopp.	(6,8)	16	-	-	-	-	-	5	0	0	0	5
5 Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendteich	9,4	24	6	0	0	0	6	6	12	0	0	0
6 Wetzend.- F.Ebert-Pl.- Hbf - Südklinikum	15,6	33	8	8	8	0	0	8	8	0	0	8
6z Vogelherdstr.- Rathaus - Hbf - Messe	(8,6)	18	-	-	-	-	-	5	0	0	0	5
7 Fü./Jahnstr.- Eberhardsh.- Plärrer - Hbf - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelstein	13,1	36	9	18	0	0	0	9	9	0	9	0
8 Eberhardshof - Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	6,8	16	4	0	0	0	4	4	8	0	0	0
9 F.Eb-Pl.- Plärrer - Aufseßpl.- Hasenbuck	6,6	14	4	0	0	0	4	5	9	1	0	0
10 Wetzend.- Fürth - Zirndorf (- Cadolzburg)	18,8	34	7	0	7	0	0	8	0	8	0	8
11 Fü./Klinikum - Hbf - Jahnstr.- Gebersdorf	6,7	18	5	0	5	0	0	5	0	5	0	0
12 Gebersd.- Plärrer - Frankenst.- Langwas.	(14,1)	27	-	-	-	-	-	7	7	7	0	0
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2018	149,6		75	73	27	10	14	96	84	21	38	34
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2010	134,4		71	69	27	11	12	91	78	21	18	16
Zunahme 2010 bis 2018	15,2		4	4	0	-1	2	5	6	0	20	18

Alle Linien im 10-Min-Takt, (Abschnitte in Klammern) in der NVZ nur 20-Min-Takt. **9** = HVZ 2,3 km weiter z. Südfriedhof. **10** HVZ = B2 solo Cadolzb. + C2 solo Gebersd.

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	Ⓤ 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.

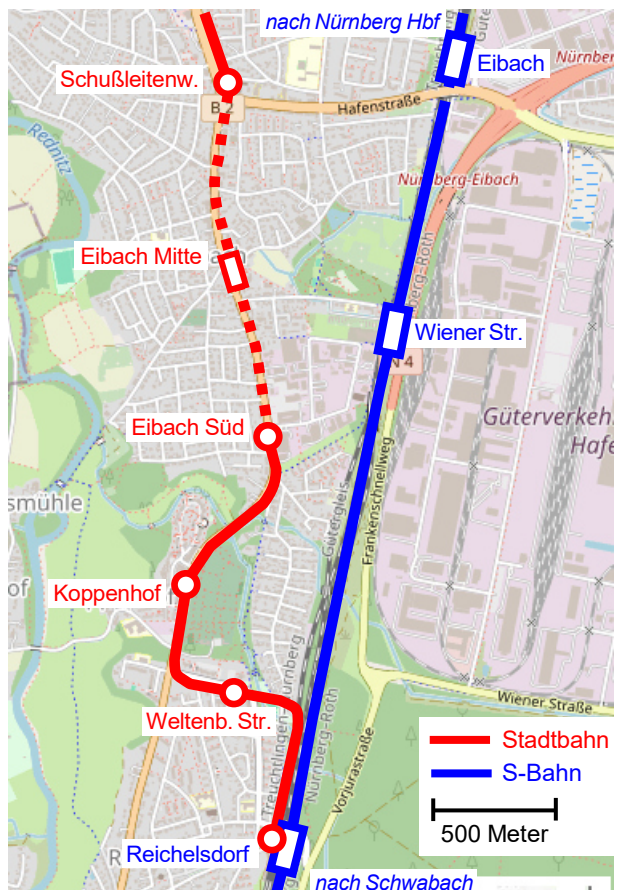
Es folgt die Brücke über den Frankenschnellweg und an der Leyher Str. die Endstation *Leyh*. Diese kann auf der Bahnbrücke neben den Güterzuggleisen liegen oder westlich davon am Nordrand der Leyher Straße. Nebenan breitet sich ein Baumarkt auf rund 50.000 m² aus und die *VS-NF* würde einen Teil der Fläche umweltverträglicher als Park + Ride-Platz nutzen.

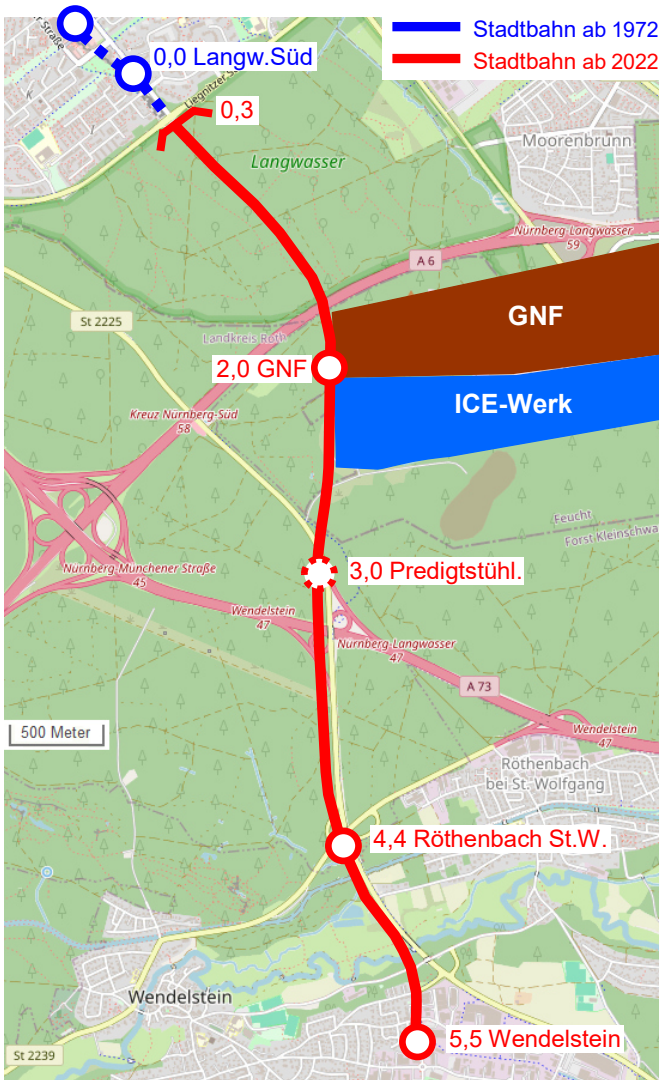
Für die Verlängerung der Linie 8 von *Eberhardshof* nach *Leyh* braucht man in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwei zusätzliche B-Wagen. Außerdem bekommt die Linie 1 wegen der stetigen Nachfragesteigerung in der HVZ zwei C-Wagen statt bisher je einen B- und C-Wagen.

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-Bahn *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 Nürnberg - 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.





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 nahegelegene ICE-Werk. Ab km 2,9 liegt das Gleis neben der Staatsstraße 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 durchstriefte 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 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 Langwasser 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.



Fotomontage einer Doppeltraktion von B-Wagen am F.-Ebert-Platz: Der vordere wechselt in Wetzendorf die Liniennummer und fährt als 10 nach Fürth weiter. Der hintere Wagen wird dort abgekuppelt und kehrt zum Klinikum Süd zurück.

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.

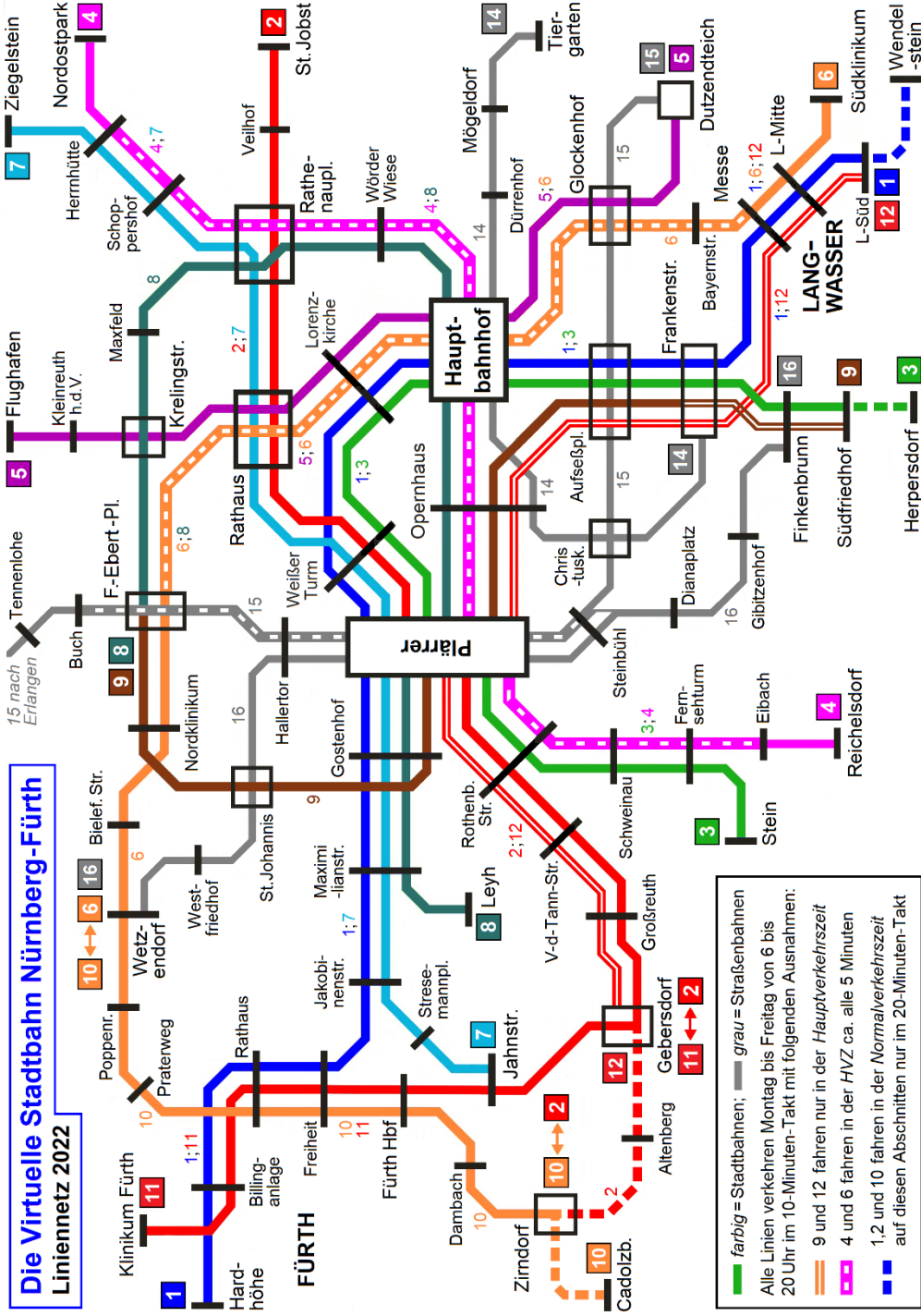
Die Fahrgäste zum und vom *GNF* sorgen dafür, dass sich die Verlängerung der Linie 1 lohnt: Die Fahrt von Langwasser Mitte nach Wendelstein (Hauptort = 5.500 Einwohner) verkürzt sich von 11 bis 13 Minuten mit der realen Buslinie 602 auf 9 ½ Minuten und der Umsteigezwang in die Nürnberger Stadtmitte entfällt.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

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

[[Statistische Auswertungen zum VS-NF-Liniennetz ab 2022](#) stehen im *Kapitel 7 Nachfrage und Auslastung*.]

Die Virtuelle Stadtbahn Nürnberg-Fürth

Liniennetz 2022



- farbig = Stadtbahnen; — grau = Straßenbahnen
- Alle Linien verkehren Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr im 10-Minuten-Takt mit folgenden Ausnahmen:
- 9 und 12 fahren nur in der Hauptverkehrszeit
- 4 und 6 fahren in der HVZ ca. alle 5 Minuten
- 1,2 und 10 fahren in der Normalverkehrszeit
- auf diesen Abschnitten nur im 20-Minuten-Takt

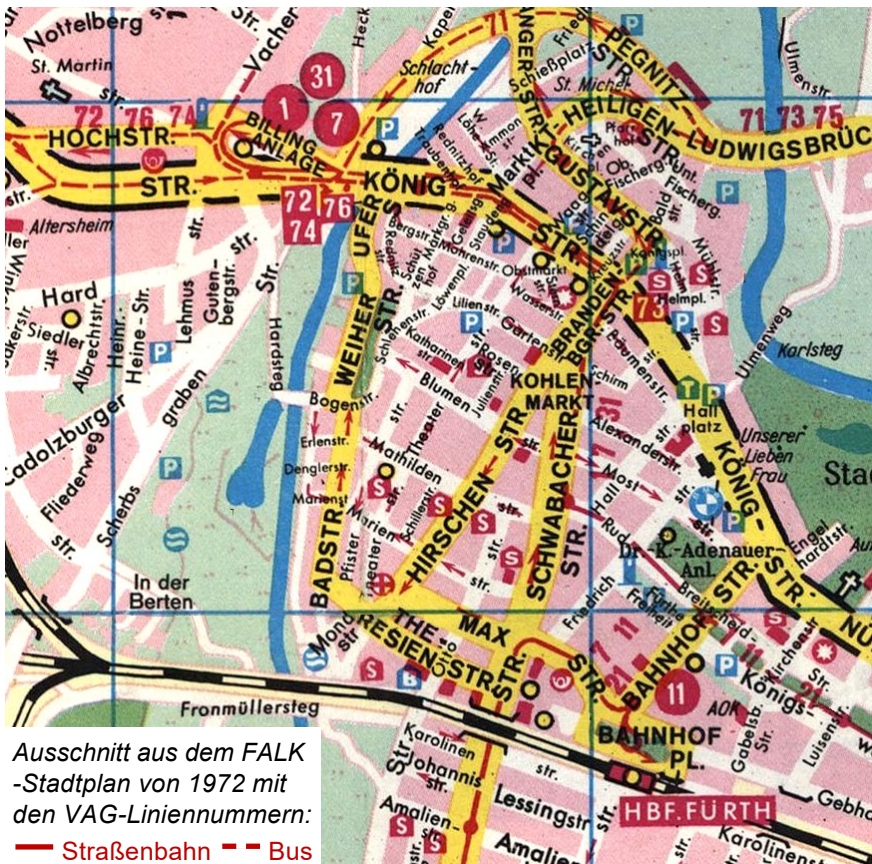
Virtuelle Stadtbahn ab 2022		lang km	Fahr- z.min	Züge	Normalv.zeit				Züge	Hauptv.zeit			
					B1	B2	C	C		B1	B2	C	C
1	Fü./Hardhöhe - Eber'hof - Plärrer - Hbf - Frankens.- Messe - Langwas.(-	23,7	50	11	11	0	11	0	12	0	0	24	0
2	(Zirndorf-) Gebersd.- Plärrer - Hbf - S.Jobs	15,6	32	7	7	7	0	0	8	8	0	0	8
3	Stein - Plärrer - Hbf - Südfried. (- Herpersd.	20,4	38	8	16	0	0	0	9	9	0	4	5
4	Reichelsd.- Eibach - Plärrer - Hauptbhf - Rathenaupl.- Herrnhütte - Nordostpark	15,4	34	8	8	0	8	0	8	8	0	8	0
4z	Eibach - Plärrer - Hbf - Rathen.- Schopp.	(9,1)	22	-	-	-	-	-	6	12	0	0	0
5	Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendteich	9,4	24	6	0	0	0	6	6	12	0	0	0
6	Wetzend.- F.Ebert-Pl.- Hbf - Südklinikum	15,6	33	8	8	8	0	0	8	0	8	0	8
6z	Vogelherdstr.- Rathaus - Hbf - Messe	(8,6)	18	-	-	-	-	-	5	0	0	0	5
7	Fü./Jahnstr.- Eberhardsh.- Plärrer - Hbf - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelstein	13,1	36	9	18	0	0	0	9	9	0	9	0
8	Leyh - Eber'hof - Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	8,4	22	5	0	0	0	5	5	10	0	0	0
9	F.Eb-Pl.- Plärrer - Aufseßpl.- Hasenbuck	6,6	14	4	0	0	0	4	5	10	0	0	0
10	Wetzend.- Fürth - Zirndorf (- Cadolzburg)	18,8	34	7	0	7	0	0	8	0	8	0	8
11	Fü./Klinikum - Hbf - Jahnstr.- Gebersdorf	6,7	18	5	0	5	0	0	5	0	5	0	0
12	Gebersd.- Plärrer - Frankens.- Langwas.	(14,1)	27	-	-	-	-	-	7	7	7	0	0
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2022		159,9		78	68	27	19	15	101	85	28	45	34
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2018		149,6		75	73	27	10	14	96	84	21	38	34
Zunahme 2010 bis 2018		10,3		3	-5	0	9	1	5	1	7	7	0

Alle Linien im 10-Min-Takt, (Abschnitte in Klammern) in der NVZ nur 20-Min-Takt.
9 = In der HVZ 2,3 km weiter zum .Südfriedhof. **10** = In der HVZ fahren B2 solo nach Cadolzburg und C2 solo nach Gebersdorf.

6. DER AUSBAU IN FÜRTH

Fürth besaß nie ein eigenes Straßenbahnnetz und wurde immer von Nürnberg „mitversorgt“. Schon 1898 war das Grundgerüst mit der Verbindung von Nürnberg über Muggenhof zur Maxbrücke im Westen und dem Abzweig von der Schwabacher Str. zur Holzstr. im Süden fertig.

Zwischen den Weltkriegen wurden beide Äste zu Wendeschleifen an der *Billiganlage* und *Flößaustraße* verlängert. (Letztere bestand aus einer Häuserblockumfahrung durch Kiderlin- und Hätznerstr. mit einem Überholgleis.) 1954 legte Fürth den Abschnitt Maxstr. - Mathildenstr. durch die Schwabacher Str. (= südlicher Teil der heutigen Fußgängerzone) still und machte die *Fürther Freiheit* zum zentralen Umsteigepunkt.



Die Linien nach Fürth hatten immer eine „1“ am Schluss und hießen demnach 1, 11, 21, 31, 41 und kurzzeitig sogar 51. Erst ab 1957 bürgerte sich für die innerstädtische Linie in Fürth die 7 ein. Passend dazu bekamen alle Busse 70er Liniennummern. Von 1960 bis 1969 kam zudem in der Hauptverkehrszeit (HVZ) die Linie 24 zur *Flößbaustraße*.

Die *Stammlinien* 1,7 und 21 fuhren tagsüber alle 10 Minuten und abends sowie an Sonn- und Feiertagen alle 15 Minuten. Zur HVZ unterstützten die *Verstärkerlinien* 11, 24 und 31 sie ebenfalls im 10-Minuten-Takt. In den 1960er Jahren gab es Erweiterungspläne für die Straßenbahn in Fürth. Sie mussten aber 1965 begraben werden, als der Nürnberger Stadtrat sich für eine klassische U-Bahn entschied.

Ein im Oktober 1976 kurzfristig eingeführtes Sparkonzept strich die *Verstärkerlinien* und die *Stammlinien* fuhren dafür zur HVZ alle 7 ½ Minuten. Die *Flößbaustraße* steuerte tagsüber nur noch die Linie 7 an und die 21 wendete am Hauptbahnhof. Abends ab 20 Uhr und sonntags vormittags kam man nur noch alle 20 Minuten mit der 21 nach Nürnberg, weil die 1 zu diesen Zeiten nicht mehr verkehrte.

Am 20.6.81 wurde die Straßenbahn nach und in Fürth unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eingestellt. Für ein eigenes Restnetz war Fürth zu klein, zudem besaß es weder ein eigenes Depot noch eine Werkstatt.

Vielen Fürthern (und auch Nürnbergern) ist heute noch unverständlich, dass die Kleeblattstadt die Straßenbahn der um ein Vielfaches teureren U-Bahn opferte. Das gut funktionierende Netz mit 14 Haltestellen wich dem „U-Bahn-Stummel“ mit den Bahnhöfen *Jakobinenstr.* und *Fürth Hbf.* Erst von 1998 bis 2007 folgten die Verlängerungen mit vier weiteren Stationen bis zur *Hardhöhe*.

Zu den hohen Kosten kommt aus Fürther Sicht auch die Tatsache, dass Nürnberg schnell und einfach zu erreichen ist. Das beeinträchtigt den Fürther Einzelhandel, da viele Kunden die größeren Kaufhäuser in der Nachbarstadt bevorzugen. Von Skeptikern hört man deshalb oft: „Fürth ist nicht nur die kleinste U-Bahn-Stadt der Welt, sondern auch die Dümme.“

1975 – BA FÜ-1	Jakobinenstraße - Herrnstraße
1,4 km oberirdisch	Ⓜ 2 Ⓤ 0

In Fürth wurde seit den 1960er Jahren eine Straßenbahn-Querverbindung durch die Südstadt geplant. Diese musste man nach der Nürnberger Entscheidung pro U-Bahn begraben. Bei der VS-NF hätte man sie hingegen als erste Baumaßnahme verwirklicht, weil sie nicht zwingend den Einsatz von Stadtbahnwagen erfordert.

Die Gleise in der Herrnstraße werden natürlich gleich so verlegt, dass später 2,65 m breite Bahnen darauf fahren können. Und die Bahnsteige der neuen Stationen *Stresemannplatz* und *Simonstraße* gestaltet man so, dass sie drei Jahre später mit geringem Aufwand erhöht werden können.

Am Ende des Neubauabschnitts biegen die Straßenbahnen nach links in die Schwabacher Str. ab und erreichen auf dem vorhandenen Gleispaar die Stationen *Kaiserstraße* und *Flößaustraße*. Die aus Nürnberg kommende Straßenbahnlinie 21 wechselt ihr Ziel in Fürth vom Hauptbahnhof zur Flößaustraße, wodurch viele Verbindungen schneller werden.

1978 – BA FÜ-2	Stadtgrenze - Freiheit - Rathaus
1,5 km Ausbau + 0,1 km Rampe + 0,5 km Tunnel	Ⓜ 3 Ⓤ 1

In Nürnberg erreicht der neue Stadtbahntunnel 1978 *Gostenhof* und die Linien nach Fürth werden auf die neuen Fahrzeuge umgestellt. Die 21 (bis dahin Ziegelstein - Fürth) wird westlich vom Plärrer zur 7 und die nur in Fürth verkehrende 7 zur 11. [Neuordnung des Liniennetzes → fünfter Bauabschnitt in Nürnberg.]

Die Bahnsteige der Stationen *Jakobinenstraße*, *Luisenstraße* und *Freiheit* kann man bei laufendem Betrieb erhöhen. Weiter kommt die Stadtbahn aber nicht oberirdisch, weil die Kurven in der Fürther Altstadt zu eng sind. Die *Freiheit* als Endstation würde viel Busverkehr ins Zentrum ziehen.



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

Um das zu vermeiden sorgt die VN-SF dafür, dass die ersten 500 Meter des Fürther Tunnels 1978 fertig werden.

Die *Freiheit* bekommt einen 80 Meter langen Inselbahnsteig am Nordrand des gleichnamigen Platzes. Er liegt neben der R.-Breitscheid-Str. und weist ein Gefälle von 4 % auf: Im Süden bekommt er einen ebenen Zugang zur G.-Schickedanz-Str. und im Norden (Roll-)Treppen zur Friedrichstraße.

10 Meter vor der Friedrichstr. verschwindet die Stadtbahn im Tunnel, der das spätere *CityCenter* unterquert und ab der Einmündung der Moststr. unter der Schwabacher Str. liegt. Der U-Bahnhof *Rathaus* liegt südlicher als in der Realität unter dem Kohlenmarkt mit Ausgängen zur Alexander- und zur Brandenburger Straße. Der Tunnel geht noch etwa 100 Meter weiter, damit man Stadtbahnen wenden und abstellen kann.

Nach der Eröffnung werden etwa 1.000 Meter vom Rathaus zur Billinganlage und 500 Meter von der Herr- zur Flößaustr. vorläufig stillgelegt, um Baufreiheit für die geplanten Umgestaltungen zu schaffen.

1980 – BA FÜ-3	Rathaus - Stadthalle - Billinganl.
0,4 km oberirdisch + 0,6 km Tunnel	Ⓜ 1 Ⓤ 1

Bei der Neugestaltung des Gebiets rund um die Stadthalle plante die Stadt Fürth in den 1970er Jahren schon eine Station unter dem Löwenplatz und eine Tunnelausfahrt an der Königstraße ein. Die 1996 eröffnete U-Bahn nutzte diese Vorleistungen aber nicht, weil man aus Kostengründen einen Bahnhof sparen musste und daher die unterirdische Station *Stadthalle* unter der Rednitz zwischen die wichtigen Ziele platzierte.



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

Die *VS-NF* greift hingegen auf die ursprünglichen Pläne zurück: Die *Stadthalle* liegt inmitten der Bebauung unter dem Löwenplatz und westlich davon kommen die Gleise an die Oberfläche. Die Rednitz wird oberirdisch gequert, was nicht nur kostengünstiger ist, sondern den Fahrgästen auch eine schöne Aussicht ermöglicht. An der *Billiganlage* entsteht eine neue Station mit Seitenbahnsteigen und die Halteplätze der Busse liegen wenige Schritte entfernt gegenüber.

1982 – BA FÜ-4	Neugestaltung FÜ-Hauptbahnhof
0,5 km oberirdisch (+ 0,1 km Straßentunnel)	⊕ 1 ⊞ 0

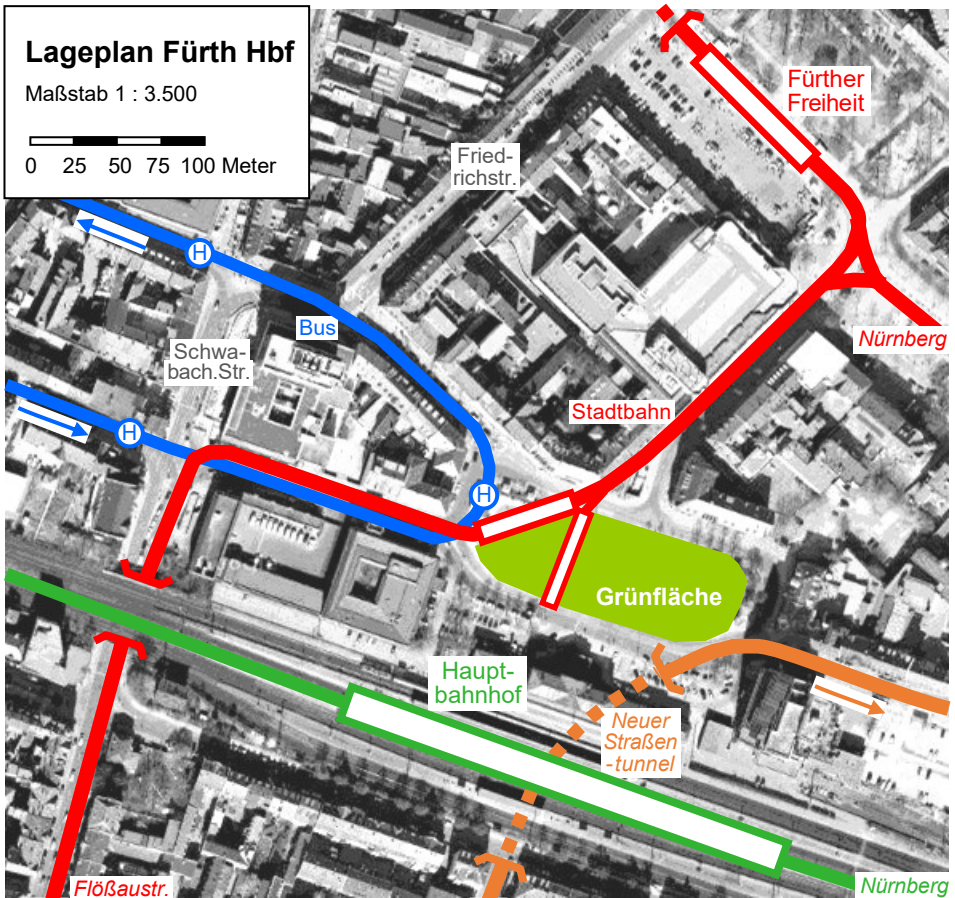
Das Gebiet nördlich vom Fürther Hauptbahnhof war vor dem U-Bahn-Bau ein unübersichtliches Straßengewirr (→ Stadtplan auf Seite 70): Die Straßenbahnlinie 21 hielt in einer Wendeschleife auf dem Bahnhofplatz und die Linie 7 am Nordrand des Platzes. Sie fuhr in engen Kurven durch die Maxstraße zur Bahnunterführung der Schwabacher Straße.

Die *VS-NF* hätte (wie in der Realität) neben der Hauptpost eine neue Verbindung vom Bahnhofplatz zur Schwabacher Straße gebaut und in der Nordhälfte ein Gleispaar verlegt. Der Weg wird etwa 100 Meter kürzer, der engste Kurvenradius wächst von 25 auf 40 Meter und die Stadtbahn kommt 1 bis 2 Minuten schneller voran.

Den Bahnhofplatz überquert die Stadtbahn in einem 60-Meter-Radius und hält an zwei 60 Meter langen Außenbahnsteigen. Hinzu kommt ein 60 Meter langes Stumpfgleis für wendende Züge, das 10 Meter vor dem Haupteingang des Bahnhofs endet.

Statt Gleise hätte die *VS-NF* eine neue Straßenverbindung nach Süden unter den Bahnhofsplatz gelegt: Der 100 m lange Tunnel sorgt für mehr Platz in der Südstadt, weil PKW und LKW ab der Flößaustraße nach Norden 200 m weiter östlich durch die Ludwigstraße zum Bahnhof fahren. In der Schwabacher Str. bleiben nur die KFZ-Spuren nach Süden.

Westlich vom Bahnhof bekommen die zwei KFZ-Spuren in der Straße „An der Post“ eine geringere Steigung als die Stadtbahn. Sie liegen vor dem Bahnhofsgebäude im Einschnitt und werden von einer 20 Meter breiten Fußgängerbrücke überspannt.



Die VS-NF hätte (wie in der Realität) neben der Hauptpost eine neue Verbindung vom Bahnhofplatz zur Schwabacher Straße gebaut und in der Nordhälfte ein Gleispaar verlegt. Der Gleisweg wird etwa 100 Meter kürzer, der engste Kurvenradius wächst von 25 auf 40 Meter und die Stadtbahn kommt 1 bis 2 Minuten schneller voran.

Den Bahnhofplatz überquert die Stadtbahn in einem 60 Meter Radius und hält an zwei 60 Meter langen Außenbahnsteigen. Hinzu kommt ein 60 Meter langes Stumpfgleis für wendende Züge, das 10 Meter vor dem Haupteingang des Bahnhofs endet.

1984 – BA FÜ-5**Amalienstraße - Jahnstraße**

1,0 km Ausbau + 0,5 km oberirdisch neu

H 3**U** 0

Ab 1982 nutzen bei der VS-NF nur noch nach Süden fahrende PKW und LKW die 20 bis 25 Meter breite Schwabacher Str. zwischen Bahnunterführung und Flößaustraße. Das erlaubt umfangreiche Bauarbeiten für eine eigene Stadtbahn-Trasse im östlichen Drittel des Straßenzugs. Die Haltestellen *Amalienstraße* und *Herrnstraße* bekommen zwei seitliche Hochbahnsteige, die Richtung Innenstadt direkt in den Gehsteig münden.

An der *Jahnstraße* gab es in den 1980er Jahren (beim heutigen Hans-Lohner-Sportplatz) noch viel Platz für eine neue Endstation mit Abstellgleisen, Bushaltestellen sowie PKW- und Fahrrad-Stellplätze.



Blick nach Norden auf die Bahnunterführung der Schwabacher Str. neben dem Fürther Hauptbahnhof Anfang der 1950er Jahre: Die Linie 7 fuhr dort bis zur Stilllegung der Straßenbahn 1981 zur Flößaustraße. Bei der VS-NF würden die KFZ stadteinwärts 200 Meter weiter östlich durch einen neuen Tunnel fahren. Die Stadtbahn und stadtauswärts fahrende KFZ hätten dadurch an dieser Stelle mehr Platz.

Sechs Jahre lang hatten die aus Nürnberg kommenden Stadtbahnen der Linie 7 an der *Herrnstraße* die Liniennummer gewechselt, um als 11 zur Fürther Stadtmitte weiter zu fahren. Ab 1984 fahren beide Linien zur *Jahnstraße*, wofür man im Berufsverkehr zwei zusätzliche Züge bzw. drei neue B-Wagen braucht.

Die Buslinie 67 von Stein/Schloß bekommt an der *Jahnstraße* eine neue Wendeschleife. Dort wechselt sie die Liniennummer und fährt als 77 am Südrand der damaligen Fürther Bebauung entlang zur Stadtgrenze.

1986 – BA FÜ-6	Billiganlage - Breslauer Straße
1,1 km oberirdisch neu	Ⓜ 2 Ⓤ 0

Der sechste Bauabschnitt führt von der *Billiganlage* über die Stiftungsstraße zur vorläufigen Endstation *Breslauer Straße*. An der *Hardstraße* kann man in die S-Bahn von und nach Erlangen umsteigen. [Den vorhandenen Bahnhof Unterfarnbach ersetzen bei [Franken in Takt](#) schon vorher die zwei neuen Stationen *Heimweg* und *Hardstraße*.]

Die Linien 1 wird bis zur *Hardstraße* verlängert, wofür man im Berufsverkehr einen zusätzlichen Zug bzw. zwei neue B-Wagen braucht.

1987 – BA FÜ-7	Breslauer Straße - Hardhöhe
1,0 km oberirdisch neu	Ⓜ 2 Ⓤ 0

Schon nach einem Jahr geht es ab der *Breslauer Straße* weiter: Das Gleispaar liegt (wie schon seit den 1960er Jahren geplant) in der Mitte des breiten Straßenzuges *Hard-/Soldnerstraße* und endet zwischen *Volta-* und *Gaußstraße*. Dort hielt die Stadt Fürth zwischen den Hochhäusern den Platz für eine Wendeschleife frei. Die Linie 1 wird erneut verlängert und braucht im Berufsverkehr einen zusätzlichen Zug bzw. zwei neue B-Wagen.

1989 – BA FÜ-8	Billiganlage - Klinikum		
1,0 km oberirdisch neu		Ⓜ 2	Ⓤ 0

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

1990 – BA FÜ-9	Stein/Schloß - Stein/Kirche		
0,1 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel		Ⓜ 0	Ⓤ 1

Die viel befahrene Bundesstraße B 14 verläuft mitten durch Stein und sorgt schon seit den 1970er Jahren für tägliche Staus. Der Landkreis Fürth hätte daher wahrscheinlich zur Entlastung der Anwohner dort seine erste Stadtbahnstrecke gebaut.

Ab der Kreuzung am Steiner Schloß bekommen die Gleise das Maximalgefälle der *VS-NF* von 8 %, um nach 300 Meter die Rednitz zu unterqueren. Dann steigen sie mit 5 % an und direkt vor der Martin-Luther-Kirche liegt der U-Bahnhof *Stein/Schloß*. Es gibt kein Verteilergeschoss und die Zugänge zum Mittelbahnsteig sind nördlich der KFZ-Fahrbahn.

Es gibt nahe der Stadtmitte keinen Busbahnhof und keine Park + Ride-Plätze. Die Buslinien 63 und 64 aus Deutenbach und Unterweihersbuch fahren unverändert bis Stein/Schloß, damit ihre Fahrgäste zur Linie 67 (Frankenstraße - Fürth) nicht doppelt umsteigen müssen.

Zum BA FÜ-N10 ab 1992:

Rund um das über 20.000 m² große *Palm Beach-Gelände* versiegeln „im echten Leben“ ebenerdige PKW-Parkplätze etwa 12.000 m². Die *VS-NF* nutzt einen Teil davon für ihre Endstation und ein Parkhaus mit Park+Ride-Plätzen.

1992 – BA FÜ-10

Stein/Kirche - Weihersberg

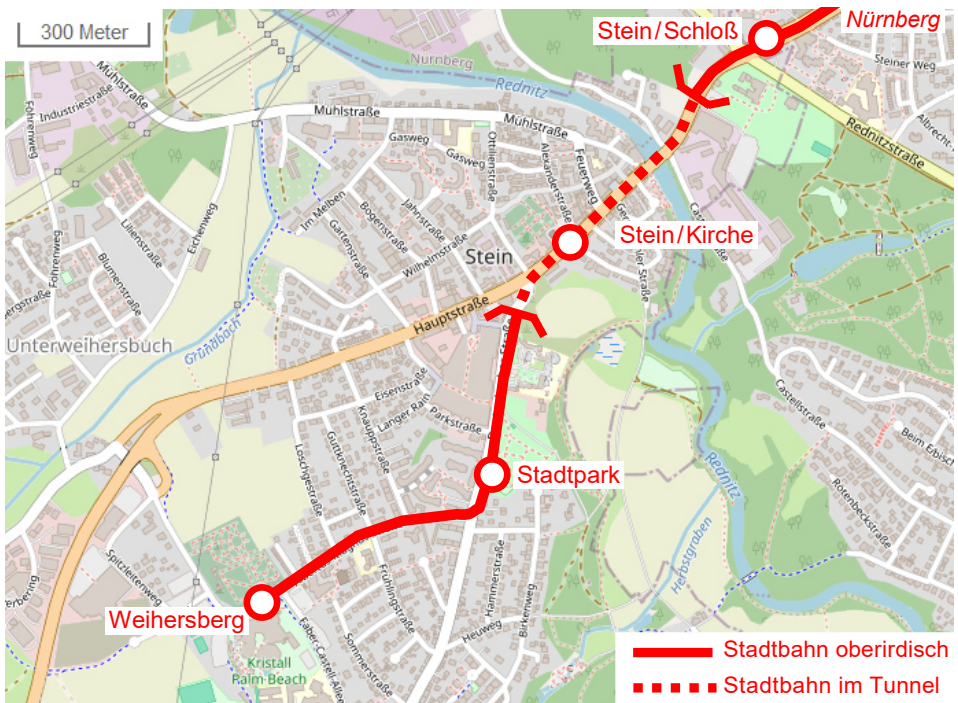
1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel



H 2

U 0

Zwei Jahre später geht es zunächst unterirdisch weiter: Das Gleispaar biegt unter der B 14 nach Süden ab und kommt in einer Rampe neben der Deutenbacher Str. wieder an die Oberfläche. Diese begleitet sie bis zur Station *Stein/Stadtpark* und biegt dann nach Westen in die Albertus-Magnus-Str. ab. 500 Meter weit liegen die Gleise in der Straßenmitte und bekommen Ampel-Vorrangschaltungen.

Vor dem Freizeitbad *Palm Beach* entsteht die Endstation *Weihersberg* (wie bei den realen U-Bahn-Plänen, aber ohne Tunnel). Das Gymnasium Stein ist etwa 400 Meter entfernt. Die Buslinien 63 nach Deutenbach und 64 nach Oberweihersbuch halten am gleichen Bahnsteig wie die Stadtbahn und die Fahrgäste können bequem umsteigen.



1995 – BA FÜ-11	Fürth Hbf - Alte Veste - Zirndorf
1,0 km oberird. neu + 2,0 km Ausbau DB-Strecke	 4  0

Die *Rangaubahn* war von 1970 bis 2010 die einzige Bahnstrecke im Landkreis Fürth, die in den Genuss größerer Investitionen kam: 1980 ersetzte ein Straßentunnel den Bahnübergang am Bahnhof Zirndorf und 1995 wurden fünf Bahnübergänge westlich davon durch die Verlegung der Gleise und den Neubau der Paul-Metz-Str. beseitigt. 1996 ging der neue *Haltepunkt Zirnd.-Kneippallee* in Betrieb und 2007 erhielten *Fü.-Westvorstadt*, *Dambach*, *Weierhof*, *Egersdorf* und *Cadolzburg* neue Bahnsteige.

Je früher die Entscheidung gefallen wäre, die *Rangaubahn* in das Stadtbahnnetz zu integrieren, desto mehr kostengünstige und stadtbildverträgliche Lösungen wären möglich gewesen: 1980 z.B. die Tieferlegung der Bahntrasse in Zirndorf von km 4,8 bis 5,4 statt der hässlichen Straßenschlucht am Bahnhof. Die Stadt hätte selber entscheiden können, ob Gleise und Bahnhof im offenen Einschnitt liegen oder überdacht werden.

Der elfte Fürther Bauabschnitt (BA) der *VS-NF* schließt südwestlich vom Hauptbahnhof oberirdisch an den siebten BA an. Während die vorhandene Strecke nach Süden in die Schwabacher Str. führt, biegen die neuen Gleise nach Westen in die Karolinenstr. ab. Auf dem ehemaligen Verladebahnhof entsteht die neue Station *Ottostraße* (km 0,5 ab Fürth Hbf).

Über das Rednitztal bekommt die Stadtbahn eine neue zweigleisige Brücke und das bisherige Gleis der *Rangaubahn* wird zum dritten Gleis der Hauptstrecke Fürth - Siegelsdorf umgewidmet. Ab km 1,1 nutzt die Stadtbahn die Trasse der *Rangaubahn*, die dafür elektrifiziert wird.

Für den dichten 10-Minuten-Takt bekommen die Abschnitte Westvorstadt - Dambach und Alte Veste - Zirndorf ein zweites Gleis. Die Haltepunkte hatten früher Ausweichgleise, deren Trasse bis zur Jahrtausendwende nicht überbaut wurde. (Grafik → BA FÜ-14)



Bis 1995 verlief die Rangaubahn am Zirндorfer Bahnhof so unübersichtlich auf der Straße, dass normale Blinklichter zur Sicherung nicht reichten: Ein Bahnbeamter musste neben dem Zug laufen und mit einer Fahne die Autos anhalten. (A.von Knebel, 14.7.87)

In Zirndorf wenden die Stadtbahnen zunächst an einem Behelfsbahnsteig vor dem Bahnübergang der Fürther Straße. Während der zweijährigen Umbauphase des folgenden Abschnitts bis Cadolzburg müssen die Fahrgäste in Schienen-Ersatzbusse umsteigen.

Die Umstellung auf Stadtbahnbetrieb bringt den Fahrgästen der *Rangaubahn* mehr Zugangsstationen, dichtere Takte und weniger Umsteigezwänge. Während die Regionalbahnen am Fürther Hauptbahnhof (und damit am Rand der Innenstadt) enden, fährt die Stadtbahn über die Freiheit zum Fürther Rathaus weiter.

Damit die neue Linie 12 dort nicht die Linien 1 und 7 behindert, würde im Vorgriff auf den 16. Bauabschnitt ein kurzer Tunnel nach Norden gegraben, in dem die „Zwölfer“ warten und wenden können.

1997 – BA FÜ-12

Zirndorf - Weiherhof

0,6 km Tunnel + 2,4 km Ausbau DB-Strecke

⊕ 2

⊕ 1

Nach der Eröffnung des 11. Bauabschnitts hätte die VS-NF im anschließenden Zirndorfer Bahnhofsbereich eine 500 Meter lange Schneise aufgegraben und ein neues Gleispaar mit Inselbahnsteig darin verlegt. Die Stadt hätte selber entscheiden können, ob der Einschnitt teilweise offen bleibt oder durchgängig überdacht wird.

Die Burgfarrnbacher Str. 300 m westlich vom Bahnhof wird nicht wie in der Realität unterbrochen, weil die Stadtbahn erst dahinter auf einer Rampe an die Oberfläche kommt. 800 Meter weiter folgt der neue Haltepunkt *Kneippallee*, der natürlich gleich alle Stadtbahnstandards erfüllt.

Ein Jahr lang wendet die Linie 12 in *Weiherhof*. Eine 600 m lange neue Verbindung vom Heideweg zum Wachendorfer Weg sorgt dafür, dass

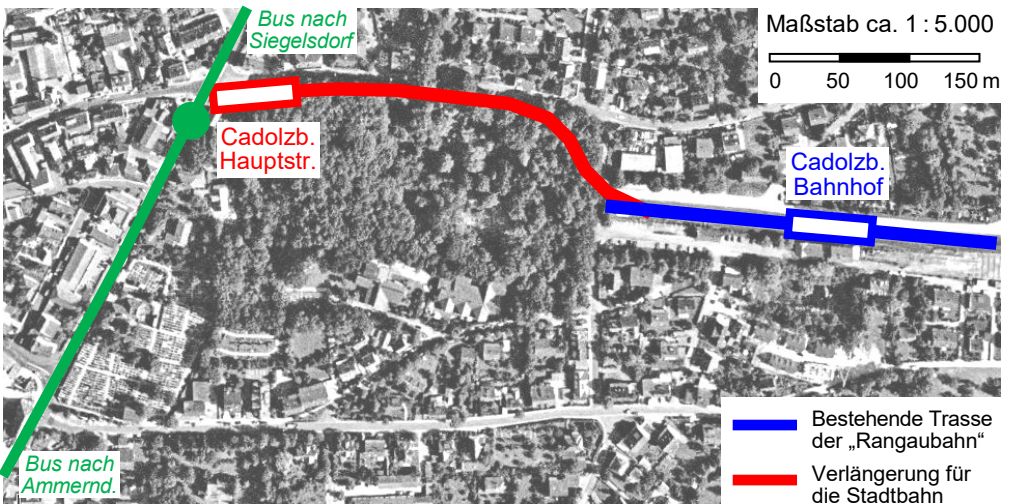


Nach der umfassenden Neugestaltung des Straßenzugs hat die eingezäunte Bahnlinie leider eine starke Trennwirkung zur Zirndorfer Nordstadt: Nach dem VS-NF-Umbau hätte es an dieser Stelle einen kurzen Tunnel gegeben, in dem sich die Gleise Richtung Cadolzburg und Gebersdorf trennen. (M. Frömming, 7.8.08)

Anschlussbusse, PKW und Radfahrer nicht die kurvenreiche Ortsdurchfahrt befahren müssen.

1998 – BA FÜ-13	Weierhof - Cadolzburg		
0,3 km oberird. neu + 4,7 km Ausbau DB-Strecke	(H) 3	U 0	

Den Haltepunkt *Egersdorf* baut die VS-NF am vorhandenen Platz aus. Den Halteplatz im *Bahnhof Cadolzburg* verschiebt sie 100 Meter Richtung Zirndorf, um das östliche Stadtgebiet besser zu erschließen. Der Zugang wird durch eine neue Verbindung von der Straße „Zur Heiligen Heid“ zum Bahnhofspatz erleichtert.



von km - bis km	Maßnahme / Kosten (Stand 1995)		Summe = 90 Millionen Euro
0,2 - 1,1 = 0,9 km	Neubau zweigleisig	20 Mio €	
1,1 - 4,8 = 3,7 km	Zweigleisiger Ausbau	15 Mio €	
4,8 - 5,4 = 0,6 km	Neubau im Einschnitt	20 Mio €	
5,4 - 10,5 und 13,5 - 17,4 = 9 km	Ausbau	5 Mio €	
10,5 - 13,5 = 3 km	Zweigleisiger Ausbau	12 Mio €	
17,4 - 17,7 = 0,3 km	Neubau eingleisig	3 Mio €	
1,1 - 17,4 = 16,3 km	DB-Strecke elektrifizier.	15 Mio €	
			Darunter Neubau oberirdisch 1,2 km Einschnitt = 0,6 km

Westlich vom Bahnhofsgebäude nutzt die *VS-NF* die 100 Meter langen Abstellgleise und verlegt anschließend ein 300 Meter langes neues Gleis neben der Unteren Bahnhofstraße. Vor deren Kreuzung mit der Nürnberger Str. entsteht die neue Endstation *Cadolzburg Mitte*, die das Stadtgebiet besser als in der Realität erschließt.

2000 – BA FÜ-14	Jahnstraße - Gebersdorf		
1,4 km zweigleisig + 1,0 km eingleisig		Ⓜ 3	Ⓤ 0

1994 gab die US Army überraschend bekannt, dass sie ihre drei Kasernen auf dem Fürther Stadtgebiet aufgeben würde. Aufgrund ihrer zentralen Lage in der Südstadt bestand der größte Handlungsbedarf für die *William-O.-Darby-Kaserne*. Die Verantwortlichen wollten dort keine Brachfläche entstehen lassen und sehr schnell eine neue Nutzung für das Gelände finden.

Man entschloss sich, ein neues Wohngebiet mit einem 100.000 Quadratmeter großen Park als Mittelpunkt auszuweisen. Die denkmalgeschützten Gebäude auf dem Kasernenareal sollten erhalten bleiben und mit ergänzender Neubebauung harmonisch in Einklang gebracht werden. Ziel war eine „neue Form urbanen Lebens in der Großstadt“.

Mit einem vorhandenen Stadtbahnsystem wäre es selbstverständlich gewesen, dass die neue Siedlung Schienenanschluss bekommt. Die einfachste Lösung ist die Verlängerung der Linie 11 auf der Schwabacher Str. mit einer Station an der Einmündung der *John-F.-Kennedy-Straße*. Bis *Weikershof* genügt auf 700 Metern ein Gleis, um mit wenig Platz unter den Brücken von Kanal und Südwesttangente auszukommen.

[Die Gleise können aber auch nach Osten auf das ehemalige Kasernenareal verschwenken – die breite Jakob-Wassermann-Str. bot bis zur Jahrtausendwende reichlich Platz dafür. Die stark belastete und stauanfällige Kreuzung mit der Südwesttangente würde die Stadtbahn „rechts liegen lassen“ und die neuen Unterführungen könnten auch Fußgänger und Radfahrer benutzen.]

Bei *Weikershof* erreicht das Gleis wieder die Schwabacher Str. und bleibt bis *Gebersdorf* östlich neben ihr. Der Endbahnhof liegt südlich der Rothenburger Str. auf Nürnberger Stadtgebiet und wird zwei Jahre später auch vom Fürther BA 16 und Nürnberger BA 23 erreicht.

Die Linie 7 wendet weiterhin an der *Jahnstraße* und die Linie 11 fährt nach *Gebersdorf* weiter. Dafür braucht man einen zusätzlichen B-Wagen.

2002 – BA Fü-15	Zirndorf Bf - Landratsamt
0,8 km im Tunnel neu	Ⓜ 0 Ⓤ 1

Etwa zeitgleich mit Fürth verließen die amerikanischen Truppen 1995 die Zirndorfer Kaserne *Pinder Barracks*. Auch dort wandelte man das Gelände schrittweise für zivile Zwecke um. Als letztes ursprüngliches Bauwerk blieb nur der markante Turm mit Torbogen übrig und wurde von modernen Glas- und Stahlgebäuden eingerahmt.



Stadtbahnen fahren auch oberirdisch und sind daher für Werbung interessanter als U-Bahnen. Markus Vogelfänger fotografierte am 31.10.22 den Triebwagen 5149 mit der Vollreklame für "Toggo" in Köln auf der Margaretastraße.

Als erstes erhielt 1997 die Staatliche Realschule im nordwestlichen Kasernenteil einen neuen Komplex. 2003 folgte der Neubau des Fürther Landratsamtes, das zuvor außerhalb vom Landkreis in der kreisfreien Stadt Fürth lag.

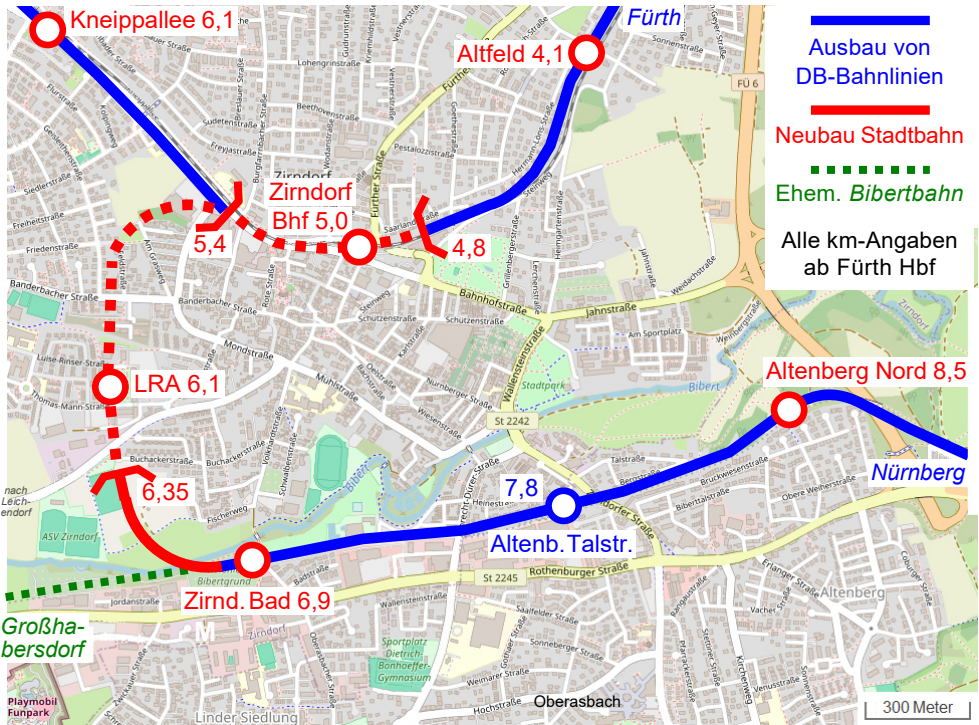
Beide Einrichtungen erzeugen viel Verkehr und es wäre wünschenswert gewesen, bei den umfangreichen Neugestaltungen gleich einen eingleisigen Stadtbahntunnel anzulegen. Bei der *VS-NF* läge direkt neben dem *Landratsamt* im Tunnel die gleichnamige Station. Dort bekäme man Anschluss zu den Bussen Richtung Großhabersdorf und Roßtal.

2004 – BA Fü-16	Gebersdorf - Zirnd. Landratsamt		
2,8 km Ausbau DB-Nebenstrecke + 0,7 km neu	Ⓜ 3	Ⓤ 0	

Der 3,5 km lange Bauabschnitt verläuft weitgehend auf der Trasse der stillgelegten *Bibertbahn*, die man elektrifiziert und teilweise zweigleisig ausbaut. Er geht gleichzeitig mit dem Nürnberger BA 23 in Betrieb, der vom Plärrer unter und neben der Rothenb.Str. nach Westen führt. Die Stadtgrenze Nürnberg-Oberasbach liegt etwa 400 Meter westlich von *Gebersdorf* am Ostufer der Rednitz.

An der verlängerten Sandstr. entsteht der neue Haltepunkt *Altenberg Nord*, der am Nordostrand des Oberasbacher Stadtteils liegt. Über die nahe Bibertbrücke kommen Fußgänger und Radfahrer auch schnell ins südöstliche Zirndorfer Stadtgebiet.

Die umfangreichen Gleisanlagen vom alten Bahnhof *Zirndorf -Altenberg* lagen zwischen den Bahnübergängen der Zirndorfer Str. und der Albrecht- Dürer-Straße. Die *VS-NF* braucht nur etwa ein Drittel der Fläche für ihre Station, die wie die nahe Bushaltestelle *Altenberg-Talstraße* heißt. Es bleibt daher viel Platz für eine ansprechende Neugestaltung mit PKW- und Fahrrad-Stellplätzen.



An der verlängerten Frauenschlägerstr. entsteht der neue Haltepunkt *Zirndorf Bad* dicht an der Freizeiteinrichtung. Über die nahe Bibertbrücke kommen Fußgänger und Radfahrer auch schnell ins südliche Zirndorfer Stadtgebiet rund um die Volkhardtstraße.

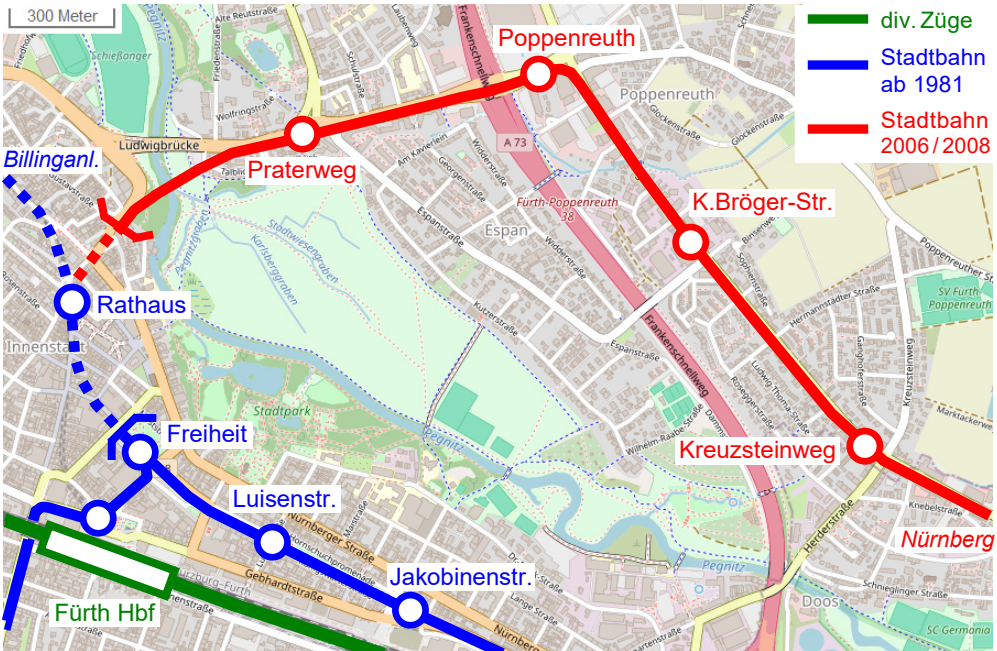
100 Meter hinter dem Haltepunkt verlässt die Stadtbahn die Trasse der *Bibertbahn* und wendet sich in einem großen Bogen nach Norden. Das Gelände steigt kontinuierlich an, das neue Gleis bleibt aber waagrecht und verschwindet vor der Schwabacher Str. im Tunnel. 250 Meter weiter erreicht es den zwei Jahre zuvor eröffneten Bahnhof unter dem *Landratsamt* (→ BA FÜ-15).

Der neue Abschnitt ist auf beiden Seiten an das Schienennetz angebunden und erlaubt durchgehende Stadtbahnen Nürnberg - Gebersdorf - Altenberg - Zirndorf - Fürth. Die vielen Direktverbindungen und gute Anschlüsse sorgen für einen deutlichen Nachfragezuwachs.

Mit fünf zusätzlichen Stadtbahnwagen B erreicht die VS-NF 2004 das Zielkonzept für Zirndorf und Oberasbach: Die Linie 2 aus Nürnberg kommt alle 10 Minuten in Doppeltraktion nach *Gebersdorf*. Der vordere Triebwagen (Tw) fährt als 11 über Fürth Hbf zum Klinikum Fürth weiter und der hintere als 2 über Altenberg nach Zirndorf. Außerhalb der *Hauptverkehrszeit* bleibt allerdings jeder zweite hintere Tw stehen und wird für die Rückfahrt an den nächsten Tw der Gegenrichtung gekuppelt.

2007 – BA Fü-17	Rathaus - Poppenreuth		
1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel		(H) 3	(U) 0

Der 17. Fürther Bauabschnitt (BA) schließt an den Gleisstummel an, der 1995 beim elften Abschnitt nördlich vom Rathaus angelegt wurde. In einer langen Steigung kommen die Gleise an die Oberfläche und führen auf einer neuen Brücke über die Pegnitz. Der anschließende breite Platz bietet sich für die neue Station *Praterweg* an.



Die Stadtbahn fährt über die Poppenreuther Brücke und den Frankenschnellweg weiter nach Osten zur vorläufigen Endstation *Poppenreuth*. Sie liegt vor der Kreuzung Poppenreuther Str./Hans-Vogel-Str. und bietet Busanschlüsse nach Norden und Osten.

Für die Verlängerung der Linie 10 nach Poppenreuth braucht man einen zusätzlichen Stadtbahnwagen B.

2010 – BA FÜ-18	Poppenreuth - Kreuzsteinweg		
1,5 km oberirdisch	⊕ 2	⊔ 0	

Der vorerst letzte Bauabschnitt (BA) in Fürth verbindet *Poppenreuth* mit dem *Kreuzsteinweg*, den Nürnberg mit seinem 27. BA erreicht. Er liegt parallel zum Frankenschnellweg auf der schnurgeraden Hans-Vogel-Str. und in der Mitte befindet sich die Station *Karl-Bröger-Straße*.

Die neue Verbindung zwischen den beiden größten Städten Mittelfrankens beschleunigt viele Verbindungen: Aus den nördlichen Fürther Stadtteilen wie z.B. Stadeln, Ronhof und Bislohe steigt man nicht mehr am Fürther Rathaus vom Bus in die Stadtbahnlinie 1 um, wenn man zum Nürnberger Zentrum oder Hauptbahnhof fahren will.

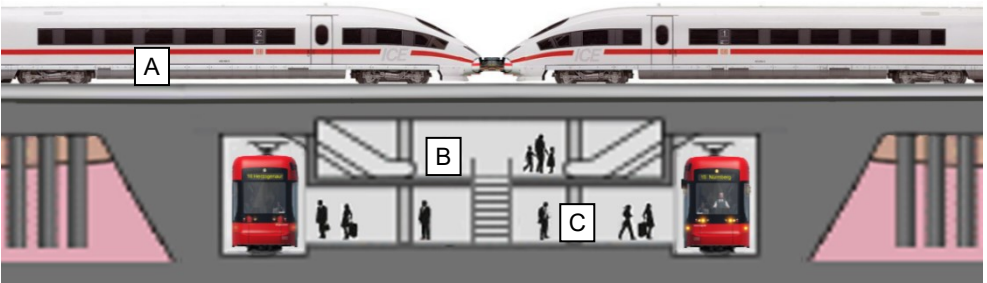
Denn dank der Durchbindung der Linien 10 und 5 ist man schneller, wenn man schon am Praterweg oder in Poppenreuth in die Stadtbahn umsteigt. Das gleiche gilt für den Nürnberger Nordwesten: Von Thon und St. Johannis fährt man nicht mehr über die Maximilianstr. mit der 1, sondern ab der Bielefelder Str. mit der 6.

7. ERLANGEN UND DIE STRASSENBAHN

Schon ab 1990 hätte die *VS-NF* in und um Erlangen herum Flächen frei gehalten, die man künftig für die Straßenbahn braucht. Das betrifft z.B. die stillgelegten Bahnhöfe Herzogenaurach und Neunkirchen sowie die Nürnberger Straße in Erlangen.

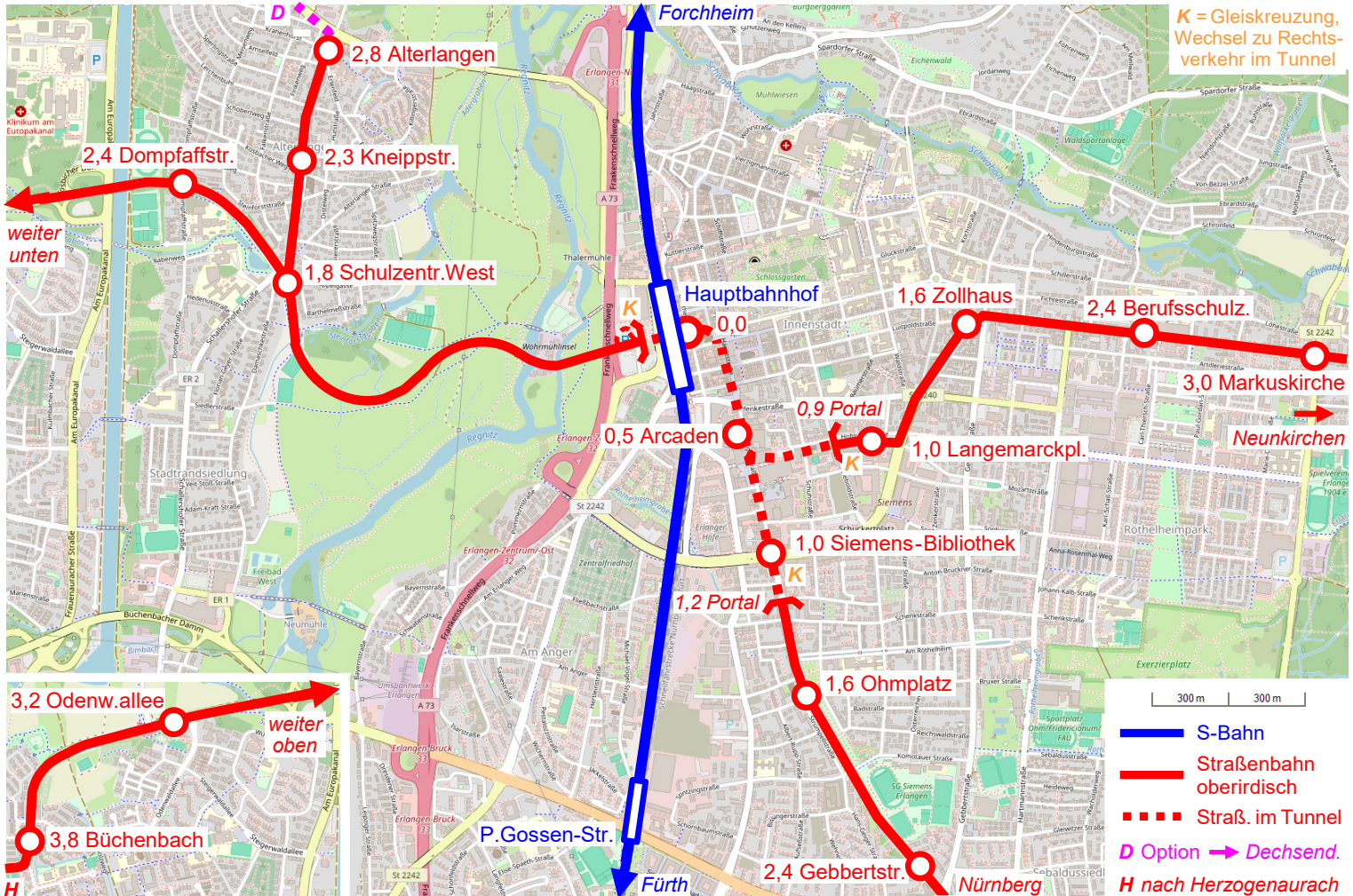
Im Gegensatz zu den realen Plänen für die *Stadt-Umland-Bahn* (StUB) gäbe es zwei zusammen 1,8 km lange Innenstadtunnel mit drei Bahnhöfen: Für das absehbare Verkehrsaufkommen brauchen sie nicht die aufwändigen Standards einer *Voll-U-Bahn* und kostengünstigere Lösungen einer *Unterpflaster-Straßenbahn* genügen.

Die Bahnhöfe *Arcaden* und *Siemens-Bibliothek* lägen bei der *VS-NF* nur etwa fünf Meter unter der Oberfläche und hätten an beiden Bahnsteigenden direkte Ausgänge zur Straßenebene. Unter dem *Erlanger Hauptbahnhof* gäbe es „Galerien“ auf halber Höhe, die auch als Zugänge zu den S- und Fernbahnsteigen dienen.



*Prinzipiskizze für Erlangen Hbf: A = Fern- und S-Bahn-Gleise 280 m ü.M.,
B = „Galerie“ 276 m ü.M., C = Straßenbahn-Bahnsteig 272 m ü.M.*

Im Tunnel fahren die Straßenbahnen auf dem in Fahrtrichtung linken Gleis, damit sie an den Inselbahnsteigen ihre Türen auf der rechten Seite öffnen können. Das ist billiger als zwei Außenbahnsteige und verkürzt an den *Arcaden* die Fußwege beim Umsteigen zwischen den Linien 15 und 18.



Der Gleiswechsel erfolgt nicht mit einfachen Kreuzungen, sondern mit zwei Weichen und einem dazwischen liegenden eingleisigen Abschnitt. Man kann dadurch auch weiter fahren, wenn bei Störungen oder Bauarbeiten ein Gleis gesperrt wird.

Westlich vom *Hauptbahnhof*, östlich vom *Langemarckplatz* und südlich der *Siemens-Bibliothek* sind jeweils 200 Meter mit den Rampen eingleisig, damit sie das Stadtbild weniger beeinträchtigen. Dabei nimmt die *VS-NF* in Kauf, dass eine Straßenbahn bis zu 30 Sekunden warten muss, wenn der Gegenzug größere Verspätung hat.

2012 – BA ER-1	Erlangen Hbf - Arcaden - Reutles
7,7 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,4 km Tunnel	⊕ 5 ⊔ 3

Von 2004 bis 2010 werden in Fürth nur noch durchschnittlich 0,5 km Stadtbahn pro Jahr gebaut. Die *VS-NF* hätte sich daher ab 2005 Erlangen zugewandt und bis 2012 den 1,3 km langen Tunnel in der Innenstadt sowie die 7,7 km lange Verbindung nach Nürnberg fertig gestellt. Da der Bauabschnitt 28 in Nürnberg gleichzeitig fertig wird, muss die Linie 15 nicht in Reutles wenden und kann von Erlangen über den Plärrer zum Dutzendteich durchfahren.

Die *StUB* hat wie die Nürnberger Straßenbahn Einrichtungswagen und braucht an den Endstationen Wendeschleifen. Die erste liegt westlich vom Hauptbahnhof neben dem Busbahnhof und wird ohne Fahrgäste durchfahren. Vor der Münchener Str. verschwinden die Gleise im Tunnel und erreichen den Bahnsteig, der rechtwinklig unter der DB-Hauptstrecke Nürnberg - Bamberg liegt.

Nach 100 Metern unter der R.-Wagner-Str. biegt die Trasse in einem 50-Meter-Radius unter dem Hugenottenplatz in die Nürnberger Str. ab. Südlich der Henkestr. liegt die Station *Arcaden* und unter der Kreuzung mit der Werner-von-Siemens-Str. die *Siemens-Bibliothek*. Dieser Name ist kürzer und definiert die Lage der Station eindeutiger als die über 2 km lange W.-v.-Siemens-Straße. Zwischen Schubert- und Schenkstr. liegt die

Rampe, auf der die Straßenbahn wieder an die Oberfläche kommt. Im Bereich vom *Ohmplatz* gibt es reichlich geeignete Grünflächen für eine (planmäßig allerdings erst ab 2014 genutzte) Wendeschleife.

Der weitere Verlauf entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen, nur bei der Südkreuzung und Tennenlohe bleiben die Gleise dichter an der Bundesstraße B4. Auf Erlanger Stadtgebiet liegen die Stationen *Gebbertstraße*, *Erlangen Süd*, *Tennenlohe* und *Wetterkreuz*.

Zum Betrieb seines ersten Straßenbahn-Abschnitts muss Erlangen vier Triebwagen des gemeinsamen Fahrzeugpools mit Nürnberg finanzieren.

2014 – BA ER-2	Erlangen Hbf - Büchenbach		
4,1 km oberirdisch mit 1,5 km langer Brücke		Ⓜ 5	Ⓤ 0

Der zweite Erlanger Bauabschnitt entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen: Westlich vom *Hauptbahnhof* überquert eine 1,5 km lange und geschwungene Brücke das sensible Regnitztal. Vor der großen Kreuzung am Sparkassenweiher liegt die Station *Schulzentrum West* und in der Mitte des breiten Kosbacher Damms die Stationen *Dompfaffstraße*, *Odenwaldallee* und *Büchenbach*. Den Verschwenk zur Mönaustr. gibt es bei der *VS-NF* nicht und die vorläufige Endhaltestelle *Frankenalbstraße* liegt mit ihrer Wendeschleife knapp 200 Meter hinter dem real geplanten *Büchenbach West*.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2014 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
15 Büchenbach - Erlangen - Reutles	12,1 km	22 min	5 ½ Triebw.
15z Büchenbach - Erlangen-Ohmplatz	5,8 km	12 min	3 ½ Triebw.
Summe = planmäßig 9 Triebwagen, mit 11 % Reserve = 10 Triebwagen			

Die innerstädtische Nachfrage nimmt erheblich zu, weshalb die *VS-NF* zumindest zu den Hauptverkehrszeiten einen 5-Minuten-Takt zwischen *Büchenbach* und dem *Ohmplatz* anbietet. Der Erlanger Fahrzeugbedarf wächst dadurch auf 10 Straßenbahn-Triebwagen.

2016 – BA ER-3**Arcaden - Zollhaus - Buckenhof**

3,0 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel

Ⓜ 6

Ⓤ 0

Südlich der *Arcaden* und unter dem Kaufhof-Gebäude hätte die *VS-NF* schon 2014 das Gleisdreieck zum Anschluss des „Ostastes“ vorbereitet. Überwerfungsbauwerke sind nicht erforderlich, da die Linien 15 und 18 an den *Arcaden* Anschluss am gleichen Bahnsteig bieten und nicht gleichzeitig ein- und ausfahren sollen.

Ab dem Abzweig liegen die Schienen 400 Meter unter der Hofmannstr. und kommen hinter der Sieboldstr. an die Oberfläche. Die Rampe ist nur



2007 bis 2009 kaufte die VAG Nürnberg acht Variobahnen bei der Firma Stadler. Das Nürnberger Modell GTV6 besteht aus 5 Modulen, ist 33,94 m lang und 2,30 m breit. Die VS-NF hätte ab 2014 für Erlangen ähnliche Straßenbahnen beschafft, für mehr Komfort wären sie aber 5 bis 10 cm breiter. Den Gleisabstand hätte man bei den 36 Neubau-km ab 1985 und der Modernisierung von 15,4 Bestands-km schon angepasst. (Triebwagen 1208 am Kohlenhof, © 29.9.17 Jörg Schäfer)

eingleisig, weil die Straßenbahnen (wie bei der *Siemens-Bibliothek*) das Richtungsgleis wechseln. Die folgende oberirdische Haltestelle *Lange-marckplatz* hat daher „ganz normal“ zwei Außenbahnsteige.

An der nächsten Kreuzung biegt die Straßenbahn nach links in die sehr breite Werner-v.-Siemens-Str. ab. Das ist eine Spätfolge der 1886 eröffneten und schon 1963 stillgelegten Lokalbahn Erlangen - Neunkirchen - Eschenau, von der nur wenige Bauwerke erhalten blieben.

Am *Zollhaus* ist viel Platz und die neue Haltestelle könnte Gestaltungselemente des alten Bahnhofs aufgreifen. Im breiten Korridor der Luitpold- und Drausnickstr. Liegen die Stationen *Berufsschulzentrum*, *Markuskirche* und *Gedelerstraße* und bei *Buckenhof* die vorläufige Endhaltestelle mit Wendeschleife.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2016 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
15 Büchenbach - Erlangen - Reutles	12,1 km	22 min	5 ½ Triebw.
18 Büchenbach - Erlangen - Buckenhof	8,3 km	18 min	4 ½ Triebw.
18z Erlangen Hbf - Buckenhof	4,1 km	10 min	3 Triebw.
Summe = planmäßig 13 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 14,3 Triebwagen			

Die innerstädtische Nachfrage nimmt erneut erheblich zu, weshalb die *VS-NF* zumindest zu den Hauptverkehrszeiten einen dritten Umlauf mit 10-Minuten-Takt einrichtet. Der Erlanger Anteil an den Straßenbahnen im Großraum Nürnberg nimmt auf 14,3 Triebwagen zu.

2017 – BA ER-4	Schulzentrum West - Alterlangen
1,0 km oberirdisch	⊕ 2 ⊞ 0

Nach Eröffnung des dritten Bauabschnitts ist unbefriedigend, dass die zusätzlichen Züge der Linien 18 am Hauptbahnhof wenden, obwohl man sie gerne auch auf der neuen Regnitzbrücke sähe. Die nächste Wendemöglichkeit gibt es aber erst in Büchenbach, und die Schleife an der *Frankenalbstraße* ist schon mit zwei Linien ausgelastet.

Die VS-NF eröffnet daher ein Jahr später einen Ast, für den es keine realen Pläne gibt: Er biegt an der großen Kreuzung beim Sparkassenweiher vom zweiten Bauabschnitt ab und führt dann auf der Möhrendorfer Str. nach Norden. An der Kreuzung mit der Staatsstraße 2240 entsteht die Endstation *Alterlangen*, die Busanschlüsse und Park-and-Ride-Plätze für das Umland bietet. [Die Verlängerung der Straßenbahn über *Dechsendorf* und *Röttenbach* nach *Zeckern* an der Bahnlinie Forchheim - Höchststadt (Aisch) - Neustadt (Aisch) ist eine langfristige Option.]

Die Linie 15 steuert Alterlangen statt Büchenbach an und kommt mit 0,5 Triebwagen weniger aus. Die zusätzlichen Züge der Linien 18 fahren dafür nach Büchenbach und brauchen 1,5 Triebwagen mehr. Planmäßig setzt Erlangen daher 14 und mit 10 % Reserve 15,4 Triebwagen ein.

2019 – BA ER-5	Buckenhof - Uttenreuth - Dormitz
5,4 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig	Ⓜ 5 Ⓤ 0

Der fünfte Bauabschnitt entspricht wieder weitgehend den realen *StUB*-Plänen. Die abschnittsweise ein- und zweigleisige Strecke liegt dicht neben der Staatsstraße 2240 mit den Stationen *Spardorf*, *Uttenreuth*, *Röthanger*, *Weiher* und *Dormitz*. Am östlichen Ortsrand von *Weiher* liegt die Grenze der Landkreise Erlangen -Höchststadt und Forchheim und der Regierungsbezirke Mittel- und Oberfranken.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2019 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
15 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	5 Triebw.
18 Büchenbach - Erlangen - Dormitz	13,7 km	26 min	6 ½ Triebw.
18z Büchenbach - Erlangen - Buckenhof	8,3 km	18 min	4 ½ Triebw.
Summe = planmäßig 16 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 17,6 Triebwagen			

Zum BA ER-6 ab 2020

Für die Verlängerung der Linie 18 nach Neunkirchen im 10-Minuten-Takt braucht man eine zusätzliche Straßenbahn.

2020 – BA ER-6	Dormitz - Neunkirchen/Brand
2,1 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig	Ⓜ 3 Ⓤ 0

Schon nach einem Jahr geht es weiter nach *Neunkirchen am Brand*. Der Markt ist mit über 8.000 Einwohnern der größte Ort am StUB-Ostast und das südwestliche Tor zur *Fränkischen Schweiz*. Er wird bei der *VS-NF* zur dauerhaften Endstation, in der man zur *City-Bahn* nach Nürnberg und Buslinien in die nähere Umgebung umsteigen kann.

Wie bei den realen *StUB*-Plänen gibt es drei Stationen in Neunkirchen, wobei die Endstation aber nicht *Schul- und Sportzentrum*, sondern *Bahnhof* heißt. Die Straßenbahn-Linie 18 trifft dort auf die *City-Bahn*-Linie 10, die Nürnberg auf dem direktem Weg über Heroldsberg und Ziegelstein ansteuert. (→ citybahn-nuernberg.de)

2022 – BA ER-7	Büchenbach - Herzogenaurach
6,2 km oberirdisch, davon 2 km eingleisig	Ⓜ 7 Ⓤ 0

Die Anbindung Herzogenaurachs an die *StUB* hat bei der *VS-NF* geringere Bedeutung als in der Realität, weil die Schuhstadt schon ab 2015 direkte S-Bahn-Verbindungen über Eltersdorf nach Fürth und Nürnberg bekommt. Die Straßenbahnverlängerung über Büchenbach hinaus wird daher erst als siebter Bauabschnitt 2022 eröffnet.

Die Trasse entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen mit den Haltestellen *Häusling*, *Haundorf*, *Herzo Base / adidas*, *Zeppelinstraße* und *PUMA Way*. Am nördlichen Stadtrand von Herzogenaurach biegt die Straßenbahn nicht in die Rathgeberstr. ab, sondern bleibt (der realen „Rückfallebene“ entsprechend) auf der Straße „Zum Flughafen“ mit der Station *Glockengasse*.

Die Endstation liegt wie in den realen Plänen südlich der Aurachbrücke an der Hans-Maier-Straße. Sie heißt bei der *VS-NF* aber *Herzogenaurach Bahnhof*, weil man in die *City-Bahn*-Linien 11 und 12 umsteigen kann.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2022 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
15 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	5 Triebw.
18a Herzogenaur. - Erlangen - Uttenreuth	15,7 km	30 min	8 Triebw.
18b Büchenbach - Erlangen - Neunkirchen	15,3 km	29 min	7 Triebw.
Summe = planmäßig 20 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 22 Triebwagen			

Straßenbahn Erlangen 2022 (NVZ)	Länge	Fahrz.	Takt	Summe 13 Triebw.
15 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	10' = 5 Tw	
18a H'aurach - Erlangen - Neunkirchen	22,0 km	40 min	20' = 5 Tw	
18b Büchenb.- Erlangen - Uttenreuth	9,0 km	19 min	20' = 3 Tw	

Die Fahrzeiten Herzogenaurach - Neunkirchen und Büchenbach - Uttenreuth sind für den 10- und 20-Minuten-Takt ungünstig. In der *Normalverkehrszeit* (NVZ) nimmt die *VS-NF* das in Kauf, da nicht alle Fahrer und Triebwagen unterwegs sind und es genug Reserven gibt. In der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) fahren hingegen keine „18er“ durch, sondern wenden jeweils auf einer Seite früher. Die wenigen Fahrgäste über die Gesamtstrecke sind dadurch 5 Minuten länger unterwegs, dafür verteilt sich die Nachfrage gleichmäßiger.



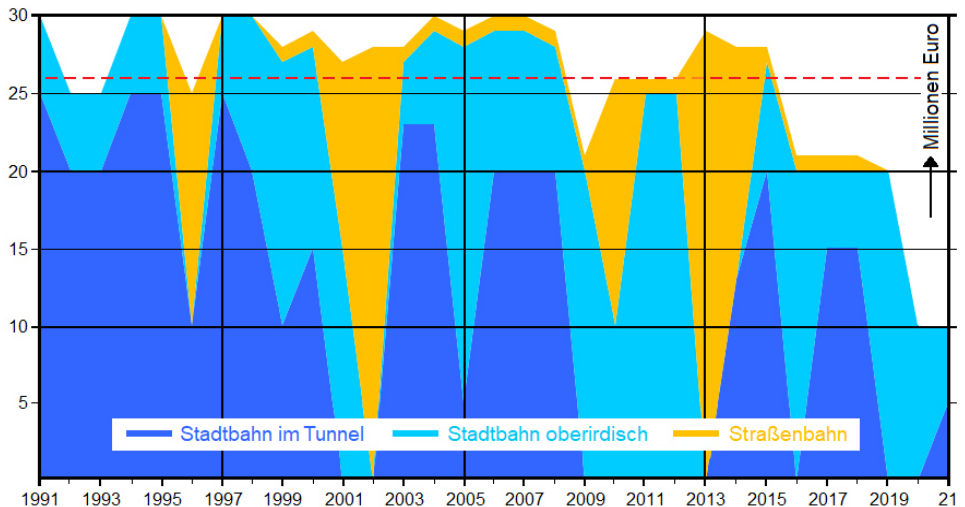
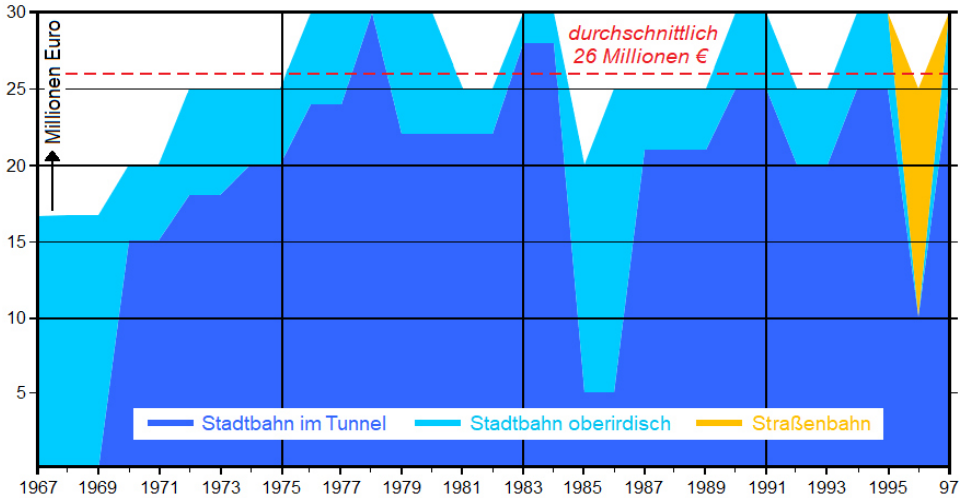
Am 16.7.24 begegneten sich am Nürnberger Hauptbahnhof die Avenios 2002 und 2012. © J. Schäfer

2019 bestellte die VAG bei Siemens Mobility zwölf vierteilige Straßenbahnen des Typs Avenio, nachdem sie zuvor ein Exemplar aus München erprobt hatte. Die ersten Triebwagen gingen im Dezember 2022 in den Fahrgastbetrieb und ab Mitte der 2030er Jahre sollen 75 Avenios den kompletten Straßenbahnverkehr in Nürnberg und Erlangen übernehmen.

ANHANG: STATISTISCHE 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.	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 - Bärenschanz.	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.	0,9	1	0,2	1	1,5	1	2,6	3	50	23,5	39
9	1985	Rothenb. Str. - Hohe Marter	0	0	0	0	1,8	3	1,8	3	60	25,3	42
10	1986	Rathenauplatz - Ostbahnhof	1,6	4	0,7	1	0,1	0	2,4	5	10	27,7	47
11	1987	H.Ma. - Fernseh. - Stein/Schl.	0	0	2,0	3	0,2	0	2,2	3	25	29,9	50
12	1988	Fernsehturm - Eibach	0	0	1,6	3	0	0	1,6	3	15	31,5	53
13	1990	W. Tu./Lorenzk. - Rathenaupl.	0	0	0,1	0	2,0	2	2,1	2	70	33,6	55
14	1992	Rathaus - FEP + Hbf - Aufseß.	0	0	0,2	1	1,7	2	1,9	3	60	35,5	58
15	1994	Rathenaupl. - Fr. - Ebert - Platz	0	0	0	0	1,7	2	1,7	2	50	37,2	60
16	1996	Aufseßplatz - Trafowerk	0,2	1	0,1	0	1,8	2	2,1	3	60	39,3	63
17	1997	Frankenstr. - Bauernfeindstr.	0	0	0,6	0	1,2	1	1,8	1	40	41,1	64
18	1998	Gibitzenhof - Finkenbrunn	0	0	1,6	2	<i>Straßenb.</i>	1,6	2	15	42,7	66	
19	1999	Langw. Mitte - Klinikum Süd	0	0	1,2	2	0,5	1	1,7	3	30	44,4	69
20	2001	Kaiserburg - Großreuth h.d.V.	0	0	0,9	2	0,7	1	1,6	3	40	46,0	72
21	2002	Großreuth h.d.V. - Flughafen	0	0	2,0	2	0,2	1	2,2	3	30	48,2	75
22	2003	Rothenb. Str. - V.-d.-Tann-Str.	0	0	0	0	1,1	2	1,1	2	30	49,3	77
23	2004	V.-d.-Tann-Str. - Gebersdorf	0	0	3,3	4	0,1	0	3,4	4	40	52,7	81
24	2006	Thon - Buch	0	0	3,5	4	<i>Straßenb.</i>	3,5	4	40	56,2	85	
25	2008	Fr.-Ebert-Platz - Gostenhof	0,9	1	0	0	1,4	2	2,3	3	50	58,5	88
26	2009	Fr.-Ebert-Platz - Wetzendorf	0,7	0	0,5	2	1,0	2	2,2	4	40	60,7	92
27	2010	Wetzendorf - Kreuzsteinweg	0	0	1,7	2	0	0	1,7	2	20	62,4	94
28	2012	Buch - Boxdorf - Reutles	0	0	4,2	5	<i>Straßenb.</i>	4,2	5	45	76,0	114	
29	2013	Herrnhütte - Nordostpark	0	0	1,5	3	0	0	1,5	3	20	71,8	109
30	2015	Südfriedhof - Herpersdorf	2,6	5	5,3	7	0	0	7,9	12	60	70,3	106
31	2016	Wetzendorf - Westfriedhof	0	0	1,3	3	<i>Straßenb.</i>	1,3	3	15	77,3	117	
32	2018	Opernhaus - Aufseßplatz	0	0	0,1	0	1,1	1	1,2	1	40	78,5	118
33	2019	Eberhardshof - Leyh	0,8	0	0,6	2	0	0	1,4	2	10	79,9	120
34	2021	Eibach - Reichelsdorf	0	0	2,2	4	1,0	1	3,2	5	55	83,1	125
35	2022	Langw. Süd - GP N-Feucht	0	0	1,3	0	0,2	0	1,5	0	20	84,6	125
		1999 - 2019: Renovierung Straßenb.	19,7	48	0	0	<i>Straßenb.</i>	19,7	48	20	104,3	173	
		SUMME STADTBAHN	16,0	24	31,0	50	27,0	37	74,0 / 111 St. / 1.265 Mio				
		SUMME STRASSENBAHN	19,7	48	10,6	14	0	0	30,3 km / 62 St. / 135 Mio €				

2. Investitionen in anderen Kommunen

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.	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	Neugestaltung Fürth Hbf	0,2	0	0,3	1	0	0	0,5	1	15	5,0	9
5	1984	Amalienstraße - Jahnstraße	1,0	2	0,5	1	0	0	1,5	3	10	6,5	12
6	1986	Billinganlage - Breslauer Str.	0	0	1,1	2	0	0	1,1	2	10	7,6	14
7	1987	Breslauer Straße - Hardhöhe	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	10	8,6	16
8	1989	Billinganl. - Klinikum Fürth	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	15	9,6	18
9	1991	Stein/Schloß - Stein/Kirche	0	0	0,2	0	0,4	1	0,6	1	20	10,2	19
10	1993	Stein/Kirche - Weiherberg	0	0	1,2	2	0	0	1,2	2	15	11,4	21
11	1995	Fürth Hbf - Alte Veste	2,0	3	1,0	1	0	0	3,0	4	15	14,4	25
		Alte Veste - Zirndorf Bf	2,0	1	0	1	0	0	2,0	2	5	16,4	27
12	1997	Zirndorf Bf - Weiherhof	2,4	1	0	1	0,6	1	3,0	3	20	19,4	30
13	1998	Weiherhof - Cadolzburg	4,7	2	0,3	1	0	0	5,0	3	10	24,4	33
14	2000	Jahnstraße - Gebersdorf	0	0	2,4	3	0	0	2,4	3	25	26,8	36
15	2002	Zirndorf Bf - Landratsamt	0	0	0	0	0,8	1	0,8	1	25	27,6	37
16	2004	Gebersdorf - Zirndorf LRA	2,8	1	0,5	2	0,2	0	3,5	3	25	31,1	40
17	2007	Rathaus - Poppenreuth	0	0	1,4	2	0,2	0	1,6	2	20	32,7	42
18	2010	Poppenr. - Kreuzsteinweg	0	0	1,5	1	0	0	1,5	1	15	34,2	43
		STADTBAHN Stadt Fürth	5,1	8	11,7	18	1,3	2	18,1	28	200 Mio €		
		STADTB. Landkreis Fürth	11,9	5	2,2	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	17,0	13	17,9	28	3,3	5	38,2 km		350 Mio €		
1	2012	Erlangen Hbf - Reutles	0	0	6,7	5	1,2	3	7,9	8	120	7,9	8
2	2014	Erlangen Hbf - Büchenbach	0	0	4,1	5	0,1	0	4,2	5	60	12,1	13
3	2016	Arcaden - Buckenhof	0	0	3,1	6	0,4	0	3,5	6	50	15,6	19
4	2017	Schulz. West - Alterlangen	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	15	16,6	21
5	2019	Buckenhof - Dormitz	0	0	5,4	5	0	0	5,4	5	60	22,0	26
6	2020	Dormitz - Neunkirchen/Br.	0	0	2,5	4	0	0	2,5	4	25	24,5	30
7	2022	Büchenb. - Herzogenaurach	0	0	6,2	7	0	0	6,2	7	70	30,7	37
		Straßenbahn Erlangen	0,0	0	29,0	34	1,7	3	30,7	37	400 Mio €		

Die VS-NF hätte von 1967 bis 2022 rund 750 Millionen Euro in die Kommunen rund um Nürnberg investiert, das sind 13,6 Mio € pro Jahr: 350 Mio € (= 43 %) für die Stadtbahn und 400 Mio € (= 57 %) für die Straßenbahn.

3. Investitionen in die Fahrzeuge

2022 wären bei der VS-NF in der Hauptverkehrszeit 192 Stadtbahnwagen unterwegs (→ Linienübersicht auf Seite 90), mit 10 % Reserve gäbe es 212 Triebwagen. 59 % wären 28 Meter lange B-Wagen und 41 % wären 38 Meter lange C-Wagen. Die Kommunen hätten dafür 370 Millionen Euro investiert.

In Nürnberg, Erlangen und seinem Umland wären zudem 52 Straßenbahnen unterwegs. Mit Reserven gäbe es 58 Triebwagen mit einem Wert von rund 125 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 €
1981	80	0	88	0	78	0	10	0	22	0	40 Mio €	0	0	0 Mio €
1985	96	0	105	0	93	0	12	0	15	0	27 Mio €	2	0	4 Mio €
1990	102	9	110	12	95	12	15	0	2	12	34 Mio €	3	0	6 Mio €
1994	102	14	110	18	95	15	15	3	0	3	8 Mio €	0	3	8 Mio €
1998	102	28	110	33	95	27	15	6	0	12	30 Mio €	0	3	8 Mio €
2004	101	34	110	39	95	31	15	8	0	4	10 Mio €	0	2	5 Mio €
2010	99	50	110	55	95	45	15	10	0	14	35 Mio €	0	2	5 Mio €
2015	102	51	112	60	95	48	17	12	0	3	8 Mio €	2	2	10 Mio €
2018	105	52	116	60	97	46	19	14	2	-2	-1 Mio €	2	2	10 Mio €
2022	113	79	125	87	106	71	19	16	9	25	79 Mio €	0	2	6 Mio €
Summen									106	71	370 Mio €	19	16	80 Mio €

4. Zusammenfassung

Von 1967 bis 2022 hätte die VS-NF in Mittelfranken über 2,7 Milliarden Euro in den Schienenverkehr investiert. Davon entfallen etwa drei Viertel auf die Stadtbahn (= 2,07 Mrd.) und ein Viertel auf die Straßenbahn (= 0,66 Mrd.). Der Ausbau der Strecken hätte rund 80% (=2,15 Mrd.) und die Fahrzeuge rund 20% (= 0,58 Mrd.) gekostet.

Zusammenfassung		Ausbau		neu oben/neu Tunnel			SUMME			Fahrzeuge				zus.	
		km / Stat.		km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	Mio €	B	C		Mio €	Mio €			
STADTBAHN	Stadt Nürnberg	16,0	24	31,0	50	27,0	37	74,0	111	1.265	106	71	STRA SSENBAHN	370	1.635
	Stadt Fürth	5,1	8	11,7	18	1,3	2	18,1	28	200	12	7		42	242
	Landkreis Fürth	11,9	5	2,2	7	2,0	3	16,1	15	120	7	7		32	152
	Landkreis Roth	0	0	4,0	3	0	0	4,0	3	30	0	2		6	36
STADTBAHN ges.		33,0	37	48,9	78	30,3	42	112,2	157	1.615	125	87	STRA	450	2.065
<i>Anteile in %</i>		29,4	23,6	43,6	49,7	27,0	26,8	100	100		67	33			
TRAM	Stadt Nürnberg	19,7	48	10,9	14	0	0	30,6	62	135	0	0	36	75	210
	Erlangen + Uml.	0	0	29,0	34	1,7	3	30,7	37	400	0	0	22	50	450
STRASSENBAHN ges.		19,7	48	39,9	48	1,7	3	61,3	99	535	0	0	58	125	660
<i>Anteile in %</i>		32,1	48,5	65,1	48,5	2,8	3,0	100	100		<i>Nbg 62%, Erl. 38%</i>				
SCHIENENNETZ ges.		52,7	85	88,8	126	32,0	45	173,5	256	2.150	Fahrzeuge		575	2.725	
<i>Anteile in %</i>		30,4	33,2	51,2	49,2	18,4	17,6	100	100						

2022 gäbe es in Mittelfranken ein 173,5 km langes Schienennetz mit 256 Stationen.

Auf die Stadtbahn entfallen davon 112,2 km (= 65 %) und 157 Stationen (= 61 %) und auf die Straßenbahn 61,3 km (= 35 %) und 99 Stationen (= 39 %).

5. Liste der 157 Stadtbahn-Stationen

a. Stadt Nürnberg

Nr.	Ausbau oberirdisch	Linien
1	Bauernfeindstraße	1;6;12
2	Bayernstraße	6
3	Deichslerstraße	2
4	Deutschherrnstraße	8
5	Eberhardshof	1;7;8
6	Finkenbrunn	3;9
7	Flachweiher	6
8	Holzgartenstr.	5
9	Leipziger Platz	4;7
10	Loher Moos	7
11	Meistersingerhalle	5
12	Opernhaus (bis 2018)	4;8
13	Platz d.Opfer d.Fasch	5
14	Rangierbahnhof	5
15	Saarbrückener Straße	3
16	Stresemannplatz	2
17	Südfriedhof	3
18	Tafelwerk	2
19	Trafowerk	3
20	Tristanstraße	5
21	Veilhof	2
22	Wodanstraße	5;6
23	Worzeldorfer Str.	3
24	Ziegelst.(F-Munk-Pl)	7

Nr.	Neubau im Tunnel	Linien
1	Aufseßplatz	1;3;9;12
2	Bärenschanze	1;7;8
3	Eibach Mitte	4
4	Flughafen	5

Nr.	Neubau i. Tunnel	Eröffn./ Linien
5	Frankenstraße	1996: 1;3;9;12
6	Friedr.-Ebert-Platz	1990 6;8;9
7	Glockenhof	1974 5;6
8	Gostenhof	1978 1;7;8
9	Hasenbuck	1997 1;9;12
10	Hauptbahnh.(unten)	1974: 1;3;5;6
11	Hohe Marter	1985 3;4
12	Innere Laufer Gasse	1990 2;7
13	Kaiserburg	1992 5;6
14	Klinikum Nord	2008 6;9
15	Klinikum Süd	1999 6
16	Krelingstraße	1994 5;8
17	L.-Gemeinschaftsh.	1972 1;12
18	Langwasser Mitte	1972 1;6;12
19	Langwasser Süd	1972 1;12
20	Lorenzkirche	1976: 1;3;5;6
21	Maffeiplatz	1996: 1;3;9;12
22	Martinkirche	2001 5
23	Maxfeld	1994 8
24	Maximilianstraße	2015 1;7;8
25	Opernhaus (unten)	2018: 4;8;9;12
26	Plärrer (1978):	1;2;3;4;7;8;9;12
27	Rathaus	1990: 2;5;6;7
28	Rothenburger Str.	1983 2;3;4
29	Schoppershof	1981 4;7
30	Schweinau	1985 3;4
31	Stadtpark	1981 4;7
32	St. Johannis	2008 9
33	St. Leonhard	1985 3;4
34	Sündersbühl	2003 2
35	Vogelherdstraße	2009 6
36	Von-der-Tann-Str.	2003 2
37	Weißer Turm	1976: 1;2;3;7

Nr.	Neubau oberirdisch	Eröffn./Linien
1	Altmühlweg	2020 4
2	Deisenbachweg	2009 6
3	Deutschherrnstraße	2008 9
4	Dokuzentrum	1974 5
5	Dutzendteich	1974 5
6	Eibach Süd	2020 4
7	Falkenheim	2015 3
8	Fernsehturm	1987 3;4
9	Föhrenbuck	2015 3
10	Friedr.-Ebert-Platz	89-09 8;9
11	Gebersdorf	2004 2;12
12	Großreuth h.d.V.	2001 5
13	Groß-Strehlitzer Str.	1999 6
14	Hauptbahnhof (oben)	1981 4;8
15	Herrnhütte	1981 4;7
16	Herpersdorf	2015 3
17	Jägerstraße	1988 4
18	Jungermannstraße	2013 4
19	Kleinreuth	2004 2;12
20	Königshof	2015 3
21	Koppenhof	2020 4
22	Kreuzsteinweg	2010 10
23	Langwasser Bad	1999 6
24	Langwasser Nord	1972: 1;6;12
25	Leyh	2019 8
26	Lohe	2002 5
27	Messezentrum	1972: 1;6;12
28	Muggenhof	1970 1;7
29	Nordostpark	2013 4
30	Ostbahnhof	1986 2
31	Pillenreuth	2015 3
32	Propsteistraße	2015 3
33	Rathenauplatz	1981: 2;4;7;8
34	Reichelsdorf Bf	2020 4

Nr.	Neubau oberirdisch	Eröffn./Linien
35	Röthenbach Ost	1988 4
36	Röthenbach Nord	1987 3
37	Rollnerstr. (Nordr.)	2001 5
38	Schafhof	2013 4
39	Scharfreiterrung	1972: 1;6;12
40	Schniegling	2010 10
41	Schußleitenweg	1988 4
42	Sigmundstraße	2004 2;12
43	Stadtgrenze	1970 1;7
44	Stein, Schloß	1987 3
45	Stockweiher	2015 3
46	Volkspark Marienb.	2002 5
47	Wandererstraße	2019 8
48	Weierhaus	2015 3
49	Wetzendorf	2009 6;10
50	Züricher Straße	2004 2;12

Zusammenfassungen

STADTBAHN = 157 Stationen	oberirdisch Ausb./neu	Tun- nel	
Stadt Nürnberg	24	50	37
Stadt Fürth	8	18	2
Landkreis Fürth	5	7	3
andere	3	0	0
Summe Stationen	40	75	42

STRASSENBAHN = 99 Stationen	oberirdisch Ausb./neu	Tun- nel	
Stadt Nürnberg	44	18	0
Stadt Erlangen	0	18	3
Herogenaurach	0	6	0
je 3 Neunkirch.+ Uttenr.		6	0
Buckenh.+ Dorm.+ Spard.		4	0
Summe Stationen	44	52	3

b. Stadt Fürth

Nr.	Ausbau oberird.	Eröffn./Linien
1	Alte Veste	2003 10
2	Amalienstr.	1980 11
3	Billiganlage	2017 1;11
4	Dambach	2010 10
5	Herrnstraße	1984 7;11
6	Jakobinenstraße	1983 1;7
7	Luisenstraße	1999 1;7
8	Westvorstadt	2018 10

Nr.	Neubau oberird.	Eröffn./Linien
1	Allensteiner Str.	1983 1
2	Breslauer Str.	1982 1
3	FürtherFreiheit	1978 / 1;10;11
4	Fürth Hbf	1985 10;11
5	Hardhöhe	1983 1
6	Hardstraße	1982 1
7	Jahnstraße	1979 7;11
8	J-F-Kennedy-Str.	2000 11
9	Karl-Böger-Str.	2010 10
10	Klinikum Fürth	1987 11
11	Ottostraße	1995 10
12	Pfeiferstraße	1987 11
13	Poppenreuth	2010 10
14	Praterweg	2007 10
15	Simonstraße	1975 7
16	Stiftungsstr.	1987 11
17	Stresemannplatz	1975 7
18	Weikershof	2000 11

Nr.	Neubau im Tunnel	Eröffn./Linien
1	Fürth/Rathaus	1978 / 1;10;11
2	Fürth/Stadthalle	1982 1;11

c. Landkreis Fürth

Nr.	Ausbau oberird.	Eröffn./ Linien
1	Altenberg, Talstr.	2004 2
2	Cadolzburg Ost	1995 10
3	Egersdorf	1995 10
4	Wachendorf	1995 10
5	Weierhof	1995 10

Nr.	Neubau oberird.	Eröffn./ Linien
1	Altenberg Nord	2004 2
2	Cadolzb.,Hauptstr.	1995 10
3	Stein, Stadtpark	1992 3
4	Weihersberg	1992 3
5	Zirndorf, Altfeld	1995 10
6	Zirndorf Bad	2002 2
7	Zirnd.,Kneippallee	1995 10

Nr.	Neubau im Tunnel	Eröffn./ Linien
1	Landratsamt Fürth	2002 2
2	Stein, Kirche	1990 3
3	Zirndorf, Bahnhof	1995 2

d. Andere Kommunen

Nr.	Neubau oberird.	Eröffn./ Linien
<i>Nürnberger Land</i>		
1	Gewerbeberpark N-F	alle 2022 1
<i>Landkreis Roth:</i>		
2	Röthenbach b.St.W	1
3	Wendelstein	1

6. Liste der 99 Straßenbahn-Stationen

a. Nürnberg

Nr.	Ausbau oberird.
1	Alemannenstraße
2	Arminiusstraße
3	Aufseßplatz
4	B.-Neumann-Str.
5	Bogenstraße
6	Brehmstraße
7	Bucher Str./ Nordr.
8	Christuskirche
9	Dianaplatz
10	Dürrenhof
11	Dutzendteich
12	Erhardstraße
13	Espanstraße
14	Fliegerstraße
15	Friedr.-Ebert-Platz
16	Glockenhof
17	Hallerstraße
18	Hallertor
19	Harsdörfferplatz
20	Hauptbahnhof
21	Humboldtstr.
22	Hummelstein. Weg
23	Immelmannstraße
24	Julienstraße
25	Juvenellstraße
26	Kohlenhof
27	Lechnerstraße
28	Lothringer Straße
29	Marientunnel
30	Marthastraße
31	Mögeldorf
32	Norikerstraße
33	Obere Turnstraße
34	Opernhaus
35	Peterskirche
36	Sandstraße

Fortsetzung N

Nr.	Ausbau oberird.
37	Scharrerstraße
38	Schuckertstraße
39	Siedlerstraße
40	Siemensstraße
41	Steinbühl
42	St. Johannis
43	Tiergärtnerort
44	Tiergarten

Nr.	Neubau oberird.
1	Am Lachgraben
2	Am Wegfeld
3	Bienweg
4	Boxdorf Nord
5	Boxdorf Süd
6	Buch Nord
7	Bucher Landgraben
8	Finkenbrunn
9	Frankenstraße
10	Gibitzenhof
11	Minervaplatz
12	Moosäckerstraße
13	Reutles
14	Schleswiger Straße
15	Schnepfenreuth
16	Thon
17	Westfriedhof
18	Wetzendorf

b. Erlangen

Nr.	Erlangen i.Tunnel
1	Arcaden
2	Erlangen Hbf
3	Siemens-Bibliothek

Fortsetzung ER

Nr.	Neubau oberirdisch
1	Alterlangen
2	Berufsschulzentrum
3	Büchenbach
4	Dompfaffstraße
5	Erlangen Süd
6	Frankenalbstraße
7	Gebbertstraße
8	Gedelerstraße
9	Häusling
10	Kneippstraße
11	Langemarckplatz
12	Markuskirche
13	Odenwaldallee
14	Ohmplatz
15	Schulzentrum West
16	Tennenlohe
17	Wetterkreuz
18	Zollhaus

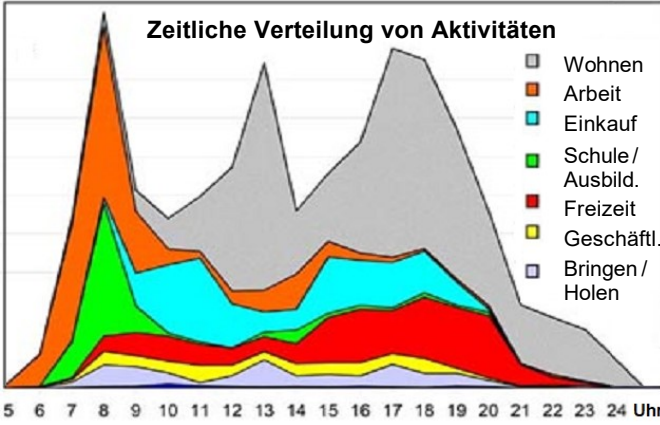
c. Erlan. Umland

1	(D) Bierleinswiesen
2	Buckenhof
3	Dormitz
4	(H) Haundorf
5	Herzo Base / adidas
6	Herzogenaurach Bf
7	(H) Glockengasse
8	Neunkirchen (Br) Bf
9	Neunkirchen Mitte
10	(N) Neuntagewerk
11	(H) PUMA Way
12	(U) Röthanger
13	Spardorf
14	Uttenreuth
15	(U) Weiher
16	(H) Zeppelinstraße

6 Kommunen haben Tram-Stationen: (D) Dormitz = 2,

(H) Herzogenaurach = 6, (N) Neunkirchen + Uttenreuth je 3, Buckenhof + Spardorf je 1.

7. NACHFRAGE UND AUSLASTUNG



Wenn die Nachfrage gleichmäßig über den Tag verteilt wäre, würden auf allen Hauptachsen U- oder Stadtbahn-Linien im 10-Minuten-Takt genügen. Schüler und Berufstätige erzeugen aber eine große Nachfragespitze

morgens gegen 7 Uhr, in der es teilweise keine freien Plätze mehr gibt.

Die *Standardisierte Bewertung* gibt vor, dass auch in der Spitzenstunde höchstens 65 % aller Sitz- und Stehplätze belegt sein sollen. Das spielt aber nur vor dem Bau eine Rolle, um staatliche Zuschüsse zu bekommen. Durch den stetigen Fahrgastzuwachs seit der Jahrtausendwende überschreiten fast alle Großstädte in Deutschland diesen Wert.

Herstellerangeben für die Triebwagen	U-Bahn			Stadtbahn			
	DT 1	DT 3	G1*)	B 1	B 2	C 1	C 2
Sitzplätze	98	82	128	80	72	104	96
Stehplätze	192	238	476	110	106	168	164
zusammen	290	320	604	190	178	272	260
Doppeltraktion = 2 Tw	580	640	-	380	356	544	520

weitere Informationen zu den Triebwagen stehen auf Seite 15.

Stadtbahn-Linien, HVZ je Richtung	Anmerkung
1 = 6 x C1+C1 = 3.264 Plätze 2 = 6 x B2+C1 = 2.700 Plätze 3,4,5 u. 7 = 6 x B1+C1 = 2.772 Plätze	Längste Züge bei der VS-NF B2 fährt solo weiter als Linie 11 Häufigste Konfiguration (34 Züge)
6 und 12 = 6 x B1+C2 = 2.700 Plätze 4z, 6z, 8 und 9 = 6 x B1+B1 = 2.280 Pl. 10 und 11 = 6 x C2 = 1.560 Plätze	C2 fährt solo weiter als Linie 10 NVZ = Einsatz auf anderen Linien Beide Linien verkehren nur in Fürth

Mit den Werksangaben für die DT3- und G1-Triebwagen sowie amtlichen Berechnungsverfahren erreichte Nürnberg vor der Corona-Pandemie Platzauslastungen bis zu 79 %:

Reale U-Bahn 2019 (je Tausend Fahrgäste)	NVEP Nullfall	Aufkommen in der Spitzenstunde				Auslastung
		Anteil / Fahrg.		U-Bahn-Züge / Plätze		
Muggenhof - Eberhardsh.	55	10%	5,5	12 x 2 DT1	6,96	79%
Maximilianstr.- Bärensch.	67	10%	6,7	18 x 2 DT1	10,44	64%
Gostenhof - Plärrer	80	10%	8,0	18 x 2 DT1	10,44	77%
Schweinau - St. Leonh.	37	10%	3,7	12 x 2 DT3	7,68	32%
Rothenb. Str.- Plärrer (a)	66	10%	6,6	12 x 2 + 6 x 1	11,52	57%
Weißer Turm - Lorenzk.	69	10%	6,9	18 x G1	10,87	63%
Hauptbhf - Aufseßplatz	81 (b)	10%	8,1	18 x G1	10,87	75%
Messe - Langw. Nord	52	10%	5,2	12 x G1	7,25	72%

(a) Bis 2020 fuhr die U3 mit Solo-DT3, weil die VAG Nürnberg noch nicht genug Triebwagen für Doppeltraktionen hatte. Seither beschafft sie die neue U-Bahn-Baureihe G1, die zusätzliche Kapazitäten bringt und ältere DT-Triebwagen ersetzt. Die Langzüge sind durchgängig begehbar und können nicht getrennt werden.

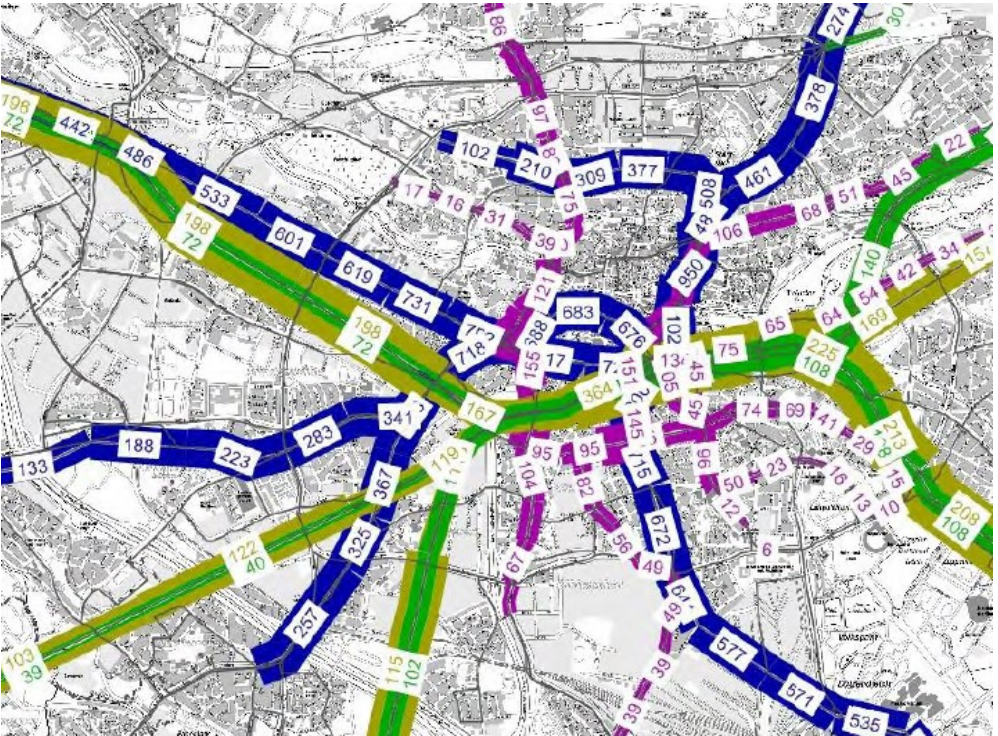
(b) Wert im NVEP2025+ nicht eindeutig erkennbar.

Nachfrage-Schätzungen für das VS-NF-Angebot 2022

Die folgenden Berechnungen basieren auf dem 2013 veröffentlichten *Nahverkehrs-Entwicklungsplan (NVEP) 2025+* der Stadt Nürnberg. Ein Ausschnitt davon ist nebenan abgebildet, leider kann man die Werte der am stärksten ausgelasteten Abschnitte nicht eindeutig erkennen.

Die zweite Spalte 2 der VS-NF -Tabellen enthält den NVEP-Prognose-Bezugsfall von Seite 20 und Spalte 3 andere Planfälle (PF), wenn sie für die VS-NF-Schätzung wichtig sind.

Alle Angaben sind Tausend Fahrgäste täglich an „normalen Werktagen“, also Montag bis Freitag ohne Ferien und Feiertage. Beim Höchstwert von 96 zwischen Plärrer und Rothenburger Str. sind demnach an „normalen Werktagen“ 96.000 Fahrgäste = 48.000 pro Richtung unterwegs.



Seite 20 aus dem NVEP 2025+, Bild 2-11 = Nachfragen im Prognose-Bezugsfall.
 Angegebene Werte = 100 Fahrgäste, 188 bedeutet z.B. 18.800 Fahrgäste täglich.

In weit vom Zentrum entfernte Stadtteilen gibt es oft früh stadteinwärts und abends stadtauswärts starke Verkehrsströme. Die *Standardisierte Bewertung* geht davon aus, dass an „normalen Werktagen“ 12,5 % aller Fahrgäste in der Spitzenstunde unterwegs sind.

Zentrumsnahe Bereiche haben oft in beiden Richtungen starke Verkehrsströme. Die *Stand. Bewertung* unterstellt, dass sich die Nachfrage besser verteilt und in der Spitzenstunde „nur“ 10 % aller Fahrgäste unterwegs sind.

Die Nachfrage wird in den VS-NF -Tabellen farbig gruppiert:

Auslastung rot = über 75 % = Züge sehr voll. **Auslastung blau** = 65 bis 75 % = Züge voll.
Auslastung grün = 15 bis 64% = Zielwerte. **Gelb hinterlegt** = unter 15% = sehr gering.

7.1. VS-NF-Schätzungen für die Nürnberger Innenstadt

1. Innenstadt (je Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+	VS-NF schätzt	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- lastung
			Anteil / Fahrg.		Anzahl / Linien / Plätze			
Hauptbhf - Lorenzkirch.	68	90	10%	9,0	5	1, 3, 5, 6, 6z	13,8	65%
Lorenzk. - Rathaus	-	50	10%	5,0	3	5, 6 und 6z	7,75	65%
Rathenaupl.- Rathaus	-	40	10%	4,0	2	2 und 7	5,47	73%
Rathaus - Weiß. Turm	-	40	10%	4,0	2	2 und 7	5,47	73%
Lorenzk. - Weißer Turm	68	40	10%	4,0	2	1 und 3	6,04	66%
Weißer Turm - Plärrer	69	80	10%	8,0	4	1, 2, 3 und 7	11,5	70%
Hauptbhf - Opernhaus	72	65	10%	6,5	3	4, 4z, 8, Tram	9,05	72%
Opernhaus - Plärrer	72	95	10%	9,5	5	4, 4z, 8, 9, 12	12,7	75%

In der Nürnberger Innenstadt gleichen sich verschiedene Einflüsse aus: Einerseits bringen zusätzliche Direktverbindungen deutliche Zuwächse, andererseits geht die Nachfrage zur *Lorenzkirche* und zum *Weißem Turm* durch Verlagerungen zum Rathaus und weniger Züge zum *Plärrer* oder *Hauptbahnhof* zurück.

- Zum *Rathaus* fahren in der Realität nur Busse. Die neue Stadtbahn-Station sorgt mindestens für die Verdoppelung der Nachfrage.
- Zwischen *Lorenzkirche* und *Weißer Turm* geht die Nachfrage um ca. 40 % zurück, der Durchgangsverkehr läuft teilweise über neue Routen (z.B. *Weißer Turm - Rathaus*).
- Zwischen *Hauptbahnhof*, *Opernhaus* und *Plärrer* geht die Nachfrage um ca. 10% zurück: Es sind zwar mehr Ziele direkt erreichbar (= +10%), aber zum *Rathenaupl.* und weiter entfernten Zielen fahren viele über das *Rathaus* (= -20 %).
- Zwischen *Plärrer* und *Opernhaus* nutzen 20.000 Fahrgäste die neue Verbindung zum Aufseßplatz. (→ Korridor Süd).
- Nach eigenen Beobachtungen und Zeitungsberichten gibt es in der Realität zwischen *Hauptbahnhof* und *Lorenzkirche* die meisten Fahrgäste. Der NVEP 2025+ sagt aber für acht andere Abschnitte eine größere Nachfrage voraus, und das wirkt sich auch auf die VS-NF aus.

7.2. VS-NF-Schätzungen für die Verbindung nach Fürth

2. Korridor West (jew. Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+	VS-NF schätzt	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- lastung
			Anteil / Fahrg.	Anzahl / Linien / Plätze				
Plärr.- Gostenh.(- St.Joh.)	Bus ?	10	10%	1,00	1	9	2,28	44%
Plärr.- Gostenh.(- Bären.)	75	66	10%	6,60	3	1, 7 und 8	8,32	79%
Gostenh.- Bärenschanze	73	65	10%	6,50	3	1, 7 und 8	8,32	78%
Bärensch.- Maximilianstr.	62	56	10%	5,60	3	1, 7 und 8	8,32	67%
Maxim.- Eberhardshof	60	54	10%	5,40	3	1, 7 und 8	8,32	65%
Eberhard.- Muggenhof	53	44	10%	4,40	2	1 und 7	6,04	73%
Muggenh.- Stadtgrenze	49	40	10%	4,00	2	1 und 7	6,04	66%
Stadtgr.- Jakobinenstr.	44	40	10%	4,00	2	1 und 7	6,04	66%
Jakobinenstr.- Fürth Hbf	40 (1)							
> davon 70% zur Freiheit	28	25	10%	2,50	1	1	3,26	77%
> dav. 30% Stresemannpl.	12	16	10%	1,60	1	7	2,77	58%
Fü.Hbf / Freiheit - Rathaus	31	40	10%	4,00	3	1, 10 und 11	5,89	68%
Fü.Rathaus - Stadthalle	22	28	10%	2,80	2	1 und 11	4,33	65%

10% der Fahrgäste von Nürnberg nach Fürth nutzen bei der VS-NF nicht die Achse vom Plärrer zur Fürther Freiheit, weil andere Verbindungen attraktiver als in der Realität sind: Die S-Bahn fährt in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten und hält auch in *Neusündersbühl* und *Stadtgrenze*.

Mit der Stadtbahn-Linie 2/11 kommt man über *Gebersdorf* schneller in die südlichen Fürther Stadtteile und mit der Stadtbahn-Linie 6/10 über *Wetzendorf* schneller zu vielen Orten nördlich der Pegnitz.

- In der Realität pendeln nur Busse zwischen Plärrer, St. Johannis und F.Ebert-Platz. Bei der VS-NF fährt die Stadtbahn an beiden Enden weiter und zieht auch Durchgangsverkehr an. Zudem bevorzugen die in *Gostenhof* ein- und aussteigenden Fahrgäste die 9, weil sie mehr freie Plätze als 1, 7 und 8 bietet.
- Nach *Muggenhof* und *Stadtgrenze* fahren etwa 5.000 Fahrgäste weniger, da sie ihre Ziele schneller mit der Stadtbahn-Linie 8 nach *Leyh* erreichen.
- In Fürth wächst die Nachfrage durch viele neue Direktverbindungen um 30 %.

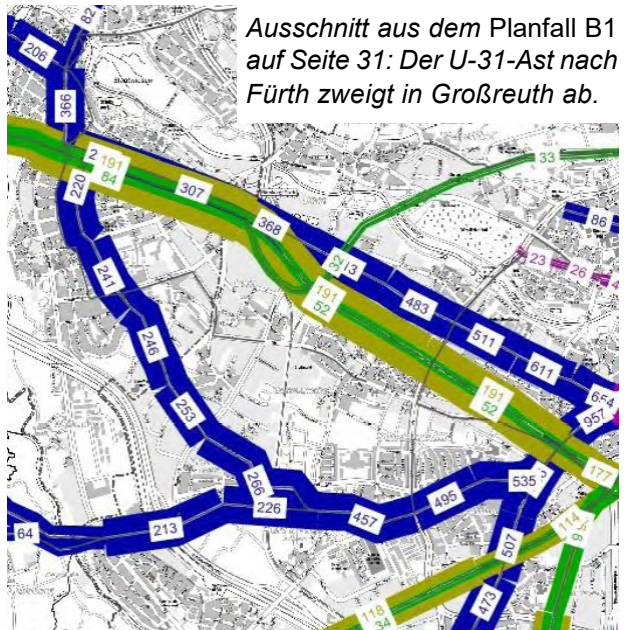
7.3. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Südwesten

3. Korridor Südwest (jew. Tausend Fahrg.)	NVEP 2025+	PF B1 S. 31	VS- NF	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- last.
				Anteil / Fahrg.	Anzahl / Linien / Plätze				
Plärrer - Rothenb.Str.	72	96	96	10%	9,6	5	2,3,4,4z,12	13,2	73%
Roth.Str.- Sünderb.	34	54	45	10%	4,5	2	2 und 12	5,40	83%
Sünderb.- G.Adolf-Str.	28	50	40	10%	4,0	2	2 und 12	5,40	74%
G.Adolf-S.- Großreuth	22	46	35	11%	3,9	2	2 und 12	5,40	71%
Großreuth - Kleinreuth	19	23	31	12,5%	3,9	2	2 und 12	5,40	72%
Kleinr.- Gebersdorf	13	21	27	12,5%	3,4	2	2 und 12	5,40	63%
Gebersd.- Weikershof	-	27	10	12,5%	1,3	1	11 (nur C2)	1,56	80%
Gebersd.- Altenberg	-	6,4	8	12,5%	1,0	1	2 (nur C2)	1,56	64%
Roth.Str.- St.Leonh.	40 (c)	60 (c)	56	10%	5,6	3	3,4 und 4z	7,82	72%
St.Leon.- Schweinau	37	51	52	10%	5,2	3	3,4 und 4z	7,82	66%
Schw.- Hohe Marter	33	47	48	10%	4,8	3	3,4 und 4z	7,82	61%
Ho.Ma.- Röthenbach	26	40 (c)	41	12,5%	5,1	3	3,4 und 4z	7,82	66%
Röthenb.- Stein/Schl.	Bus 6	14	14	12,5%	1,8	1	3	2,77	63%
Stein/Schloß - Kirche	k.A.	8,5	9	12,5%	1,1	1	3	2,77	38%
Röth.- Schußleitenw.	Bus 14	19	20	12,5%	2,5	2	4 und 4z	5,05	50%

Richtung *Hohe Marter* erreicht die Stadtbahn durch Verlängerungen nach Reichelsdorf und Stein - Weikersberg bis zu 16.000 zusätzliche Fahrgäste.

Richtung *Gebersdorf* sind es dank Verlängerungen nach Fürth und Zirndorf bis zu 14.000.

Die Stadtbahn-11 zweigt erst in Gebersdorf nach Norden ab und braucht 5 Minuten länger nach Fürth als die U 31. Daher sind nur etwa halb so viele Fahrgäste zu erwarten.



7.4. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Süden

4. Korridor Süd (je Tausend Fahrgäste)	NVEP	2025+	VS- NF	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- last.
	2025+	Tram		Anteil / Fahrg	Anteil / Fahrg	Anzahl / Linien / Plätze	Anteil / Fahrg		
Hauptbhf - Aufseßpl.	80 (a)	14,5	42	10%	4,2	2	1 und 3	6,04	70%
Opernhaus - Aufseßpl.	-	-	28	10%	2,8	2	9 und 12	4,98	56%
Aufseßpl.- Maffeiplatz	72	-	63	10%	6,3	4	1,3,9 u. 12	11,0	57%
Maffeipl.- Frankenstr.	67	-	58	10%	5,8	2	1,3,9 u. 12	11,0	53%
Frankenstr.- Hasenb.	64	-	35	11%	3,9	2	1 und 12	5,96	65%
Frankenstr.- Trafow.	-	3,9	20	11%	2,2	2	3 und 9	5,05	44%
Trafow.- Finkenbrunn	-	3,9	19	12,5%	2,4	3	3 und 9	5,05	47%
Finkenbr.- Südfriedh.	-	2,7	17	12,5%	2,1	3	3 und 9	5,05	42%
Südfried.- Saarbrü.Str.	-	1,9	16	12,5%	2,0	2	3 und 9	5,05	40%
Saarbrü.- Worzeld.Str.	-	0,9	1,5	12,5%	0,2	1	9	2,28	8%
Saarbrü.- Falkenheim	-	Bus	13	12,5%	1,6	1	3	2,77	59%
Hasenb.- Bauernf.str.	58	-	29	12,5%	3,6	2	1 und 12	5,96	61%
Bauernf.str.- Messe	54	-	58	12,5%	7,3	4	1,6,6z, 12	10,9	67%
Messe - Langw. Nord	52	-	56	12,5%	7,0	3	1,6 und 12	8,66	81%
L.Nord - Scharfreiterr.	49	-	54	12,5%	6,8	4	1,6 und 12	8,66	78%
Scharfr.- Langw. Mitte	40	-	46	12,5%	5,8	3	1,6 und 12	8,66	66%
Lang.Mitte - Lang.Bad	>	2 (b)	8	12,5%	1,0	1	6	2,70	37%
La.Mitte - Gemeinsch.	21	-	23	12,5%	2,9	2	1 und 12	5,96	48%
Gem.- Langwass. Süd	13	-	15	12,5%	1,9	2	1 und 12	5,96	31%

Zwischen *Plärrer* und *Aufseßplatz* nutzen bei der VS-NF 20.000 Fahrgäste die direkten Linien 9 und 12 über das Opernhaus statt die Linien 1 und 3 über die Lorenzkirche. Zudem sorgt die verkürzte Reisezeit für 5.000 zusätzliche Fahrgäste.

- 10.000 steigen am *Glockenhof* statt am *Aufseßplatz* ein, aus oder in die Straßenbahn um. Die VS-NF hätte den Bahnhof *Glockenhof* zuerst eröffnet und das Zentrum der Südstadt hätte sich dadurch auf beide verteilt.
- *Hauptbahnhof - Bauernfeindstr.* fährt jew. die Hälfte mit der 6 über *Bayernstr.* und der 1 über *Frankenstr.*: Die *Frankenstr.* profitiert zudem von den Direktverbindungen der 3 zum Südfriedhof und nach Herpersdorf (+ 15.000 Fahrgäste).
- Nach *Langwasser* fahren durch die Verlängerungen a) Wert im NVEP nicht
n. *Klinik.Süd* und *Wendelstein* 6.000 Fahrgäste mehr. erkennbar, b) geschätzt.

7.5. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Südosten

5. Korridor Südost (jew. Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+		VS-NF schätzt	Aufkommen Spitzenstunde				Auslastung	
	U-Bahn/Tram	Bus		Anteil / Fahrg.	Linien / Triebwagen / Plätze	Linien / Triebwagen / Plätze	Linien / Triebwagen / Plätze		
Hauptbhf - Glockenhof	4,5		53	10%	5,3	1	5,6 und 6z	7,75	68%
Glockenhof - Wodanstr.	6,9		46	10%	4,6	3	5,6 und 6z	7,75	59%
Wodanstr.- Tristanstr.	1,2		37	10%	3,7	2	6 und 6z	4,98	74%
Tristanstr.- Bayernstr.	0,6		36	10%	3,6	2	6 und 6z	4,98	72%
Bayernstr.- Bauernf.str.	0,3 (2)		35	11%	3,9	2	6 und 6z	4,98	77%
Wodanstr.- Holzgart.str.	5,0		8,5	10%	0,9	1	5	2,77	31%
Holzgart.- Platz d. Opfer	2,3		5,0	10%	0,5	1	5	2,77	18%
Meisters.- Luitpoldhain	1,6		4,1	10%	0,4	1	5	2,77	15%
Dokuzentr.- Dutzendt.	1,0		3,3	10%	0,3	1	5	2,77	12%

Vom *Hauptbahnhof* fahren dank der direkten Verbindungen in die Innenstadt jeweils 30% mehr Fahrgäste bis *Dutzendteich* und *Bayernstraße*. Den Dutzendteich nutzen zudem 2.000 zusätzliche Umsteiger zu den Buslinien nach Zerzabelshof und Langwasser.

7.6. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Nordosten

6. Korridor Nordost (jeweils Tausend Fahrg.)	NVEP 2025+		VS-NF	Aufkommen in der Spitzenstunde				Auslast.	
	U-Bahn/Tram	Bus		Anteil/Fahrg.	Linien/Triebwagen/Platz	Linien/Triebwagen/Platz	Linien/Triebwagen/Platz		
Hauptbhf - Wö. Wiese	102	12 (c)	61	10%	6,10	3	4, 4z und 8	7,33	83%
W.W. - Rathenauplatz	95	11 (c)	53	10%	5,30	3	4, 4z und 8	7,75	68%
Rathen.- Streseman.	-	10,6	13,5	10%	1,35	1	2	2,70	50%
Deichslerstr.- Veilhof	-	6,8	8,6	11%	0,95	1	2	2,77	34%
Tafelhalle - Ostbnhf	-	4,5	5,7	12,5%	0,71	1	2	2,77	26%
Ostbhf - Thum.Weg	-	2,2	2,9	12,5%	0,36	1	2	2,77	13%
Thu.W.- Erlenstegen	-	0,7	0,9	12,5%	0,11	1	2	2,77	4%

Zwischen *Plärrer* und *Rathenauplatz* kommen bei der VS-NF etwa 40.000 Fahrgäste mit den Linien 2 und 7 über das Rathaus schneller ans Ziel. Zwischen *Hauptbahnhof*, *Maxfeld* und *Fr.-Ebert-Platz* bevorzugen ebenfalls 40.000 die Linien 5 und 6 über das Rathaus.

- Zwischen *Rathenauplatz* und *Ostbahnhof* nimmt die Nachfrage durch direkte Verbindungen in die Innenstadt und mehr Umsteiger in *Veilhof* (Ringbusse) und *Ostbahnhof* (S-Bahn) um 30% zu.
- Die Nachfrage zwischen *Ostbahnhof* und *Erlenstegen* ist so gering, dass sich der Ausbau zur Stadtbahn nicht lohnt. Durch die Umstellung auf Bus bliebe die Nachfrage etwa auf NVEP-Niveau, weil man auch in der Realität mit der Straßenbahn viele Ziele nicht direkt erreicht.

7.7. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Norden

7. Korridor Nord (jew.Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+	VS-NF schätzt	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- lastung
			Anteil / Fahrg.	Anzahl / Linien / Plätze				
Rathenaupl.- Rennweg	48	45	10%	4,5	3	4, 4z und 7	7,82	58%
Rennw.- Schoppershof	46	42	10%	4,2	3	4, 4z und 7	7,82	54%
Schopp.- Nordostbahnh.	38	34	11%	3,7	2	4 und 7	5,54	68%
Nordostbf - Herrnhütte	27	26	12,5%	3,3	2	4 und 7	5,54	59%
Herrnhütte - Ziegelstein	16 (a)	11	12,5%	1,4	1	7	2,77	50%
Rathenaupl.- Maxfeld	48	15	10%	1,5	1	8	2,28	66%
Maxfeld - Kaulbachplatz	46	13	10%	1,3	1	8	2,28	57%
Kaulbachpl.- F.Ebert-Pl.	38	8	10%	0,8	1	8	2,28	35%
Rathaus - Kaiserburg	5 (b)	45	10%	4,5	3	5, 6 und 6z	7,75	58%
Kaiserburg - Krelingstr.	7 (b)	15	10%	1,5	2	6 und 6z	4,98	30%
Krelingstr.- Rollnerstr.	6 (b)	11	11%	1,2	1	5	2,77	44%
Rollnerstr.- Flughafen	2 (b)	7	11%	0,8	1	5	2,77	28%
Kaiserburg - F.Ebert-Pl.	2 (b)	30	10%	3,0	2	6 und 6z	4,98	60%
F.Eb.-Pl.- Klinikum Nord	21	28	12,5%	3,5	3	6, 6z und 9	7,26	48%
Klinik. N.- Vogelherdstr.	10	17	12,5%	2,1	2	6 und 6z	4,98	43%

(a) Ziegelstein - Flughafen = real 6, (b) i.d. Realität verkehren nur Busse, Werte geschätzt.

- Zum *Nordostbahnhof* gibt es bei der VS-NF 3.000 Fahrgäste weniger, weil die Züge nach Gräfenberg als S-Bahn ab Nürnberg Hbf fahren. Nach *Herrnhütte* sind es 4.000 Fahrgäste mehr, weil die Linie 3 zum *Nordostpark* durchfährt.
- Vom *Hauptbahnhof* zum *Flughafen* fahren 5.000 Fahrgäste über *Rathaus* statt *Rathenaupl.*. Vom *Hauptbhf* zum *F.Ebert-Platz* sind es 30.000, zum *Kaulbachpl.* (= *Krelingstr.*) 3.000 und zum *Maxfeld* 1.000. Die attraktiveren Verbindungen zwischen *Hauptbahnhof* und *F.Ebert-Platz* sorgen für 20 % mehr Nachfrage.

Auf drei rot-gelb markierten Abschnitten würde die *VS-NF* in der Hauptverkehrszeit eine Auslastung über 80 % erreichen. Da es jeweils nur zwei benachbarte Stationen betrifft, könnte man in Kauf nehmen, dass es 1 bis 2 Minuten lang in den Triebwagen sehr eng wird.

Höchste Prognosewerte	Korridor / Auslastung	
Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese	6. Nordost	83 %
Rothenburger Str.- Sündersbühl	3. Südwest	83 %
Messe - Langwasser Nord	4. Süd	81 %

Für die *Wöhrder Wiese* könnte man aus der Not eine Tugend machen und die am *Hauptbahnhof* wendenden Buslinien 43 und 44 gegenläufige Wendeschleifen über das nahe gelegene *Marientor* fahren lassen.



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