

Eine Stadtbahn in Nürnberg und Fürth



... und wie sie sich von 1970 bis 2028 wahrscheinlich entwickelt hätte.

Ein Konzept von Jörg Schäfer, Dez. 2025

INHALT der drei PDF-Dokumente

1. Vorwort	Seite 3	PDF #1 (8,3 MB)
2. Die Systemfrage in der Realität	Seite 5	
3. Die Systemfrage der Virtuellen Stadtbahn... Seite 11		
4. Die Bauabschnitte in Nürnberg		
4a. 1967 bis 1984	Seite 22	
4b. 1985 bis 1991	Seite 42	
4c. 1992 bis 2001.....	Seite 58	PDF #2 (7,8 MB)
4d. 2002 bis 2014	Seite 71	
4e. 2015 bis 2028	Seite 89	
5. Die Bauabschnitte in Fürth	Seite 111	PDF #3 (8,2 MB)
6. Erlangen und die Stadt-Umland-Bahn ..Seite 135		
Anhang: Statistische Auswertungen	Seite 149	

VIRTUELLE BAHNEN IM INTERNET

www.nuernberg-stadtbahn.de

www.fuerth-stadtbahn.de

www.citybahn-nuernberg.de

www.franken-in-takt.de

www.vd-t.de (Der Virtuelle Deutschland-Takt)

www.fluegelzuege.de

www.containerzuege.de und

www.container-linienzuege.de (für den Güterverkehr)

Das Titelbild zeigt die fiktive Aufstellung der vier VS - NF - Haupt-baureihen: Von links nach rechts ein 500er, 600er, 400 er und 700er Triebwagen. (Beschreibungen → Seite 18).

1. VORWORT

Was wäre passiert, wenn sich Nürnberg und Fürth 1965 nicht für die U-Bahn, sondern für eine Unterpfaster-Straßenbahn entschieden hätten? In vergleichbaren Städten wie Stuttgart, Frankfurt am Main und Hannover wurde daraus eine moderne *Stadtbahn*. Da sie nicht durchgehend eigene Gleiskörper benötigt, wuchsen deren Schienennetze wesentlich stärker als die U-Bahn in Nürnberg und Fürth.

Viele Experten sind sich einig, dass die U-Bahn für Nürnberg nicht das richtige Verkehrsmittel ist. Die Franken-Metropole ist zu klein – selbst auf den am stärksten benutzten Abschnitten ihres U-Bahn-Netzes wird nur ein Viertel der theoretisch möglichen Leistungsfähigkeit von 40.000 Fahrgästen pro Stunde und Richtung erreicht!

Drei Linien decken in Nürnberg und Fürth bereits alle Gebiete ab, die für die U-Bahn ausreichende Potenziale haben. 2020 gab es auf dem 38,2 km langen Streckennetz 48 U-Bahnhöfe, bis 2025 sollen 2,1 km mit den Stationen *Kleinreuth* und *Gebersdorf* hinzukommen. Weitere Linien sind mit vernünftigem Kostenaufwand nicht mehr realisierbar. Viele Stadtteile werden daher auf sehr weite Sicht keine umsteigefreien Direktverbindungen in die Stadtmitte erhalten.

Es gibt zwar noch ein Rest-Straßenbahnnetz, das sogar geringfügig erweitert wird. Die U-Bahn versperrt aber die wichtigsten Ziele: Zur Lorenzkirche, Weißen Turm, Opernhaus und Messezentrum müssen daher alle Straßenbahn-Nutzer umsteigen. Zudem steuern viele Busse parallel zur Straßenbahn einen U-Bahnhof an, um doppelte Umsteigezwänge zu vermeiden.

Ursache für die Fehlentwicklung ist eine Entscheidung des Nürnberger Stadtrats aus dem Jahr 1965: Eigentlich waren die Weichen schon richtig für eine „Unterpflaster-Straßenbahn“ gestellt, bei der das vorhandene weitverzweigte Schienennetz schrittweise um neue Abschnitte ergänzt werden sollte. Aber dann fiel in München die Entscheidung für eine „echte“ U-Bahn. Und der seit der bayerischen Annexion Nürnbergs im Jahr 1806 latente Minderwertigkeitskomplex führte dazu, dass auch Nürnberg sofort eine U-Bahn wollte. Warnende Stimmen, dass die Städte verkehrstechnisch nicht vergleichbar sind, überhörte man leider in der Noris.

„Aber die VAG Nürnberg feiert doch ihre U-Bahnen als Publikumsmagneten,“ werden Sie jetzt vielleicht einwenden. Das ist natürlich richtig – aber wahrscheinlich würde ein modernes Stadtbahnnetz noch mehr Fahrgäste anziehen! Die eingangs genannten vergleichbaren Städte belegen das: Dort gibt es mehr Stadtbahnhaltestellen in der Innenstadt, so dass jedes Ziel auf kurzem Weg erreichbar ist. Aus der Stadtmitte führen sternförmig viele Linien in die Umgebung, so dass jeder größere Stadtteil mindestens eine Direktverbindung erhält. In Nürnberg und Fürth kann man davon leider nur träumen...

Einige Leser können sich unter diesen pauschalen Formulierungen wahrscheinlich wenig vorstellen. Daher skizziere ich auf den Webseiten www.nuernberg-stadtbahn.de und www.fuerth-stadtbahn.de, wie die Stadtbahn wahrscheinlich gewachsen wäre. Wobei viele Elemente der tatsächlichen Entwicklung seit 1965 einfließen, denn etliche Abschnitte hätte man genau so wie die U-Bahn trassiert.

Viel Spaß beim Lesen wünscht *Jörg Schäfer*



Bis in die 1960er Jahre wurde das Nürnberger Straßenbahnnetz stetig modernisiert und genügte auf einigen Abschnitten bereits Stadtbahn-Ansprüchen. Die Entscheidung für die U-Bahn stoppte diese Entwicklung und es gab nur noch auf wenigen Achsen Fortschritte. Der eigene Gleiskörper in der Äußeren Bayreuther Str. wurde zum Beispiel am 28.1.96 mit der Verlängerung der U2 nach Herrnhütte stillgelegt. (Linie 13 zur Bayernstraße, © 13.4.92 J. Schäfer)

2. DIE SYSTEMFRAGE IN DER REALITÄT

In der Zeit des Nationalsozialismus entstanden 1938 in Nürnberg unter der heutigen Allersberger-, Bayern- und Frankenstraße die ersten Straßenbahntunnel. Sie dienten vor allem dazu, die Aufmarschkolonnen und Besuchermassen zum benachbarten Reichsparteitagsgelände nicht mehr zu stören. Die meiste Zeit des Jahres hatten sie keine große Bedeutung.

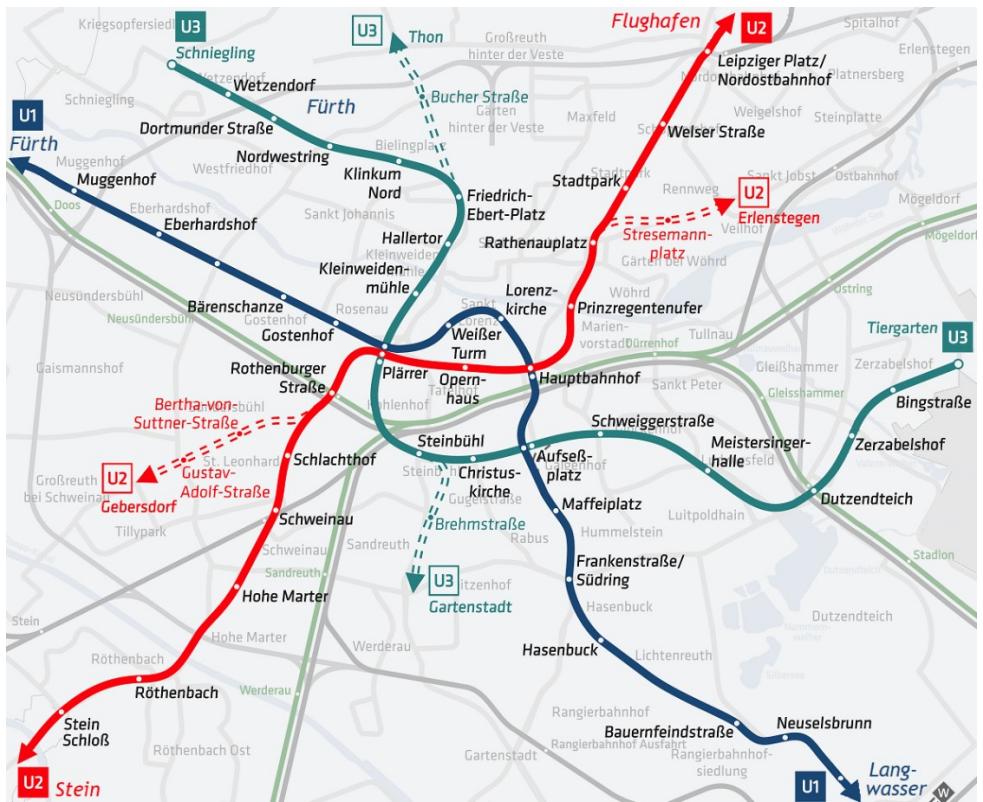
Erst ab 1958 kamen mit der zunehmenden Massenmotorisierung Pläne für eine *Unterflasserstraßenbahn* (U-Strab) in der Stadtmitte auf. 1962 beauftragte der Stadtrat den Stuttgarter Professor Walther Lambert mit einer Studie zur Zukunft des Nürnberger Nahverkehrs. Das „Lambert-Gutachten“ empfahl eine *U-Strab* und der Stadtrat beschloss diese am 24.4.63 mit der Option für eine spätere Umrüstung zur *Voll-U-Bahn*.

Am 24.11.65 revidierte der Stadtrat jedoch seinen Entschluss von 1963 und beschloss den Bau einer klassischen U-Bahn. Vorausgegangen war eine persönliche Stellungnahme vom Leiter des Nürnberger Stadtplanungsamtes, der gegen die *U-Strab* als Übergangslösung war und direkt den Bau einer *Voll-U-Bahn* forderte. Unterstützt wurde er indirekt vom Bund, der eine Beteiligung an den Baukosten von 50 % in Aussicht stellte, und vom damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Alfons Goppel, der die finanzielle Gleichstellung der Nürnberger U-Bahn-Pläne mit denen der Landeshauptstadt zusicherte. Der Aufwand für eine spätere Umrüstung wurde mit „mehreren Jahren pro Linie“ stark übertrieben.

Konkrete Planungen für das U-Bahn-Netz begannen erst nach der Verabschiedung des Flächennutzungsplans von 1969. Die erste U-Bahn-Linie war schon in Bau und daher in allen Varianten enthalten. Sie sollte die neue Hochhaus-Trabantenstadt Langwasser über den Hauptbahnhof, die Altstadt und den Plärrer mit Fürth verbinden und folgte dabei im wesentlichen der Straßenbahmlinie 1. Die weiteren Linien sollten den Flughafen, die Meistersingerhalle, das Städtische Krankenhaus (jetzt: Klinikum Nord) und den Tiergarten anbinden und bei Stadtgebietsvergrößerungen einfach zu verlängern sein. Nach Fertigstellung des Grundnetzes wollte man die Straßenbahn stilllegen.

Es gab eine Vielzahl von Varianten, wovon die Modelle P, Q, R und S den Vorgaben am ehesten entsprachen. Die Wahl fiel auf das Modell R, weil es städtebaulich und betriebstechnisch am besten abschnitt und die sinnvollsten Entwicklungsmöglichkeiten bot. Es wurde geringfügig modifiziert und am 8.9.71 vom Stadtrat mit dem *Generalnahverkehrsplan Nürnberg* (GNVP) verabschiedet.

Das geplante U-Bahn-Netz bestand aus den Stammlinien (1) Langwasser - Aufseßpl.- Hauptbahnhof - Altstadt - Plärrer - Fürth, (2) Stein - Schlachthof - Plärrer - Opernhaus - Hauptbahnhof - Rathenauplatz - Flughafen und (3) Wetzendorf - Fr.-Ebert-Pl.- Plärrer - Steinbühl - Aufseßplatz - Tiergarten. Die Linien 2 und 3 hatten Verzweigungsmöglichkeiten am Fr.-Ebert-Platz (→ Thon), Rathenauplatz (→ Erlenstegen), Schlachthof (→ Gebersdorf) und in Steinbühl (→ Gibtzenhof).



Mit dem ersten Rammschlag am zukünftigen Bahnhof *Bauernfeindstraße* begannen am 20.3.67 im Beisein von Bundesverkehrsminister Leber und Nürnbergs Oberbürgermeister Urschlechter die Bauarbeiten. Gleichzeitig beschloss der Fürther Stadtrat, die U-Bahn von der Stadtgrenze bis zur damaligen Straßenbahn-Endstation *Billinganlage* zu verlängern.

Die ersten 3,7 km von der *Bauernfeindstraße* nach *Langwasser Süd* wurden fast genau fünf Jahre nach Baubeginn am 1.3.72 mit einem großen Fest eröffnet. Somit war Nürnberg nach Berlin (1902), Hamburg (1912) und München (1971) die vierte U-Bahn-Stadt Deutschlands. Für die den Ausbau in die Nachbarstadt Am 12.10.76 schlossen die Städte Nürnberg und Fürth einen Vertrag, der dem Nürnberger Tiefbauamt die U-Bahn-Planung in der Nachbarstadt übertrug.

Der Weiterbau nördlich der *Bauernfeindstraße* verzögerte sich zunächst, weil die Trasse zum Hauptbahnhof mehrfach umgeplant wurde: Ursprünglich sollten die U-Bahn-Gleise (wie die der Straßenbahn) entlang der Münchner Straße führen und dann unter der Allersberger Straße liegen.

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

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

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

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

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

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

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

Am 10.12.11 folgte die neue Verbindung vom Hauptbahnhof durch die Pillenreuther Str. zum Aufseßplatz (800 m) und am 10.12.16 die 2,5 km lange Verlängerung von Thon nach Buch (Am Wegfeld). Bis 2030 sollen die jeweils rund 1,8 km langen Lückenschlüsse zwischen Tristan- und Bauernfendstraße sowie Gibtzenhof und Finkenbrunn folgen.

Die U-Bahn-Triebwagen

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

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

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



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

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

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

3. DIE SYSTEMFRAGE BEI DER VS-NF

Die Überlegungen zur *Virtuellen Stadtbahn für Nürnberg und Fürth* (VS-NF) beginnen um 1963: Was wäre passiert, wenn Nürnberg und Fürth die Strecken der *Deutschen Bundesbahn* nicht ignoriert oder sogar als Konkurrenz zu den eigenen Verkehrsmitteln betrachtet hätten?

Zwischen den beiden Hauptbahnhöfen waren die Nahverkehrszüge mit 10 Minuten Fahrzeit unschlagbar. Mehr Züge im Takt hätten eine *Express-U-Bahn* überflüssig gemacht und dem parallelen Stadtverkehrsmittel ermöglicht, die dicht bebaute Region dazwischen mit mehr Stationen besser zu erschließen.

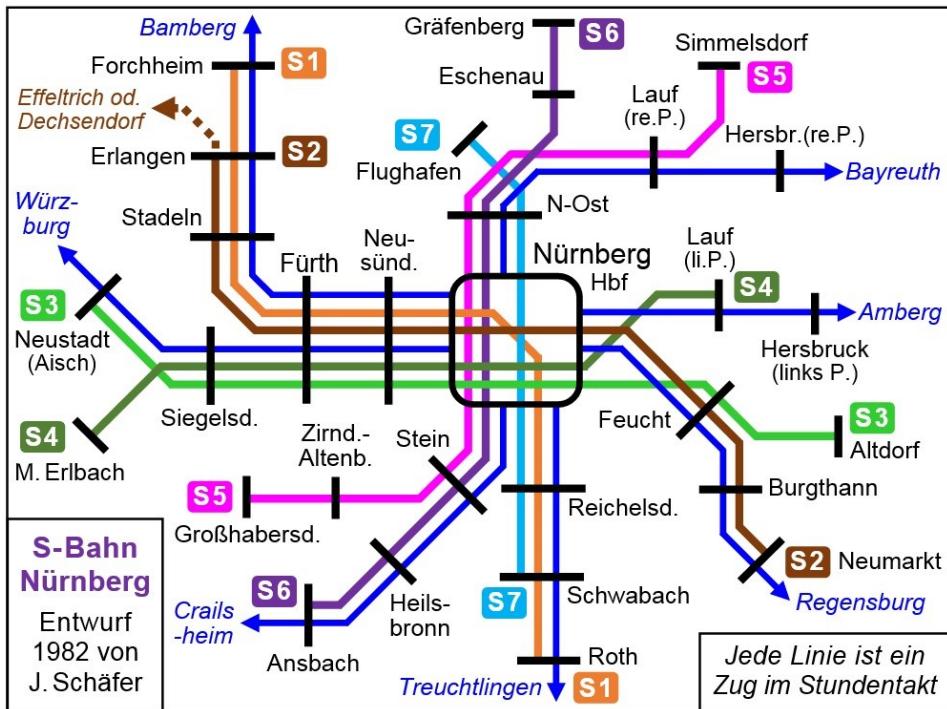
Ab 1970 gab es zwar Vorüberlegungen für ein S-Bahn-Netz im Großraum Nürnberg, spruchreif wurde es aber erst ab 1980: Es ist bezeichnend, dass man dabei die Hauptachse Nürnberg - Fürth ausklammerte, um die Nachfrage auf der neuen und teuren U-Bahn-Verbindung nicht zu beeinträchtigen. Bei der [Virtuellen Citybahn für den Großraum Nürnberg](#) beschreibt Jörg Schäfer die dabei verpassten Chancen.

Die sieben Linien sollten alle Strecken befahren, die es 1982 im Großraum noch gab: In der *Normalverkehrszeit* (NVZ) stündlich, wobei sich im Nahbereich von Nürnberg jeweils zwei Linien zum 30-Minuten-Takt ergänzen und in der *Hautverkehrszeit* (HVZ) im ungefähren 40-Minuten-Rhythmus. Zusätzliche Eilzüge sollten die großen Orte in den Außenbereichen zusätzlich bedienen: Ganztägig im Stundentakt mit bedarfsgerechten zusätzlichen Zügen in der NVZ.

Durch den Verzicht auf exakte Takte in der HVZ hätte man nur zwischen Nürnberg und Fürth zwei zusätzliche Gleise mit kreuzungsfreien Verzweigungen westlich der Stadtgrenze gebraucht.



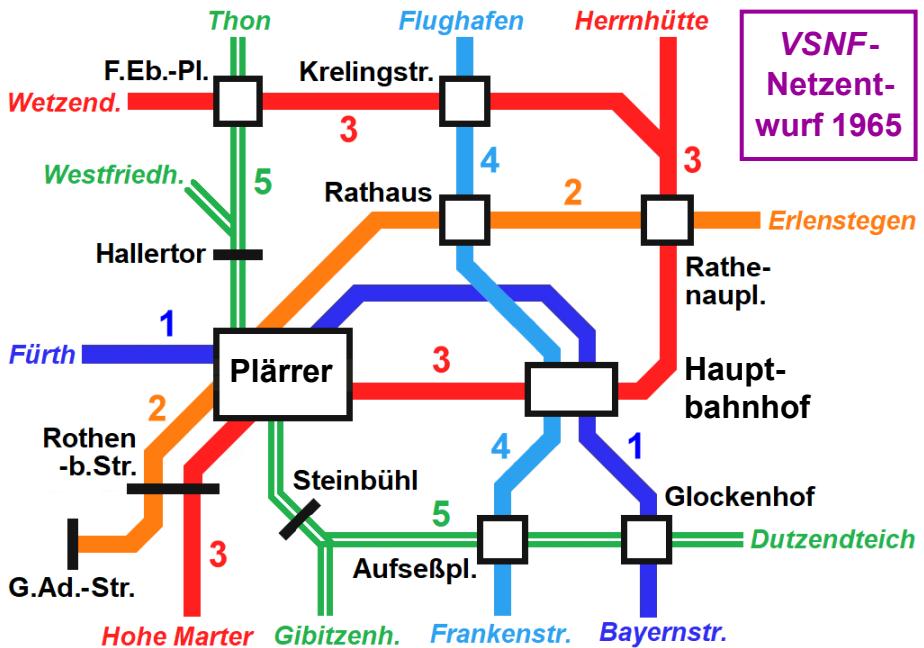
Da die Deutsche Bahn AG zeitweise sehr auf ihre Markenrechte für das S-Bahn-Logo achtete, entwickelte Jörg Schäfer ein daran angelehntes City-Bahn-Konzept. Das macht auch deutlicher, dass es kein offizielles Projekt ist.



Mit der S-Bahn als Option hätte der Nürnberger Stadtrat am 24.11.65 seinen Entschluss von 1963 wahrscheinlich nicht so weitgehend wie auf Seite 6 beschrieben zurück genommen: Vielleicht hätte die Mehrheit zwar gegen die (2,30 Meter breite) *Unterplasterstraßenbahn*, aber nicht für das extreme Gegenteil der (2,90 Meter breiten) *Voll-U-Bahn* gestimmt?

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

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



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

Auf den meisten Achsen sollen zwei oder mehr Linien im 10-Minuten-Takt verkehren, damit mindestens alle 5 Minuten eine Stadtbahn kommt. Als dichteste Zugfolge werden zunächst $2\frac{1}{2}$ Minuten festgelegt, was vier Linien im 10-Minuten-Takt entspricht. Im Gegensatz zur U-Bahn wechseln einige Linien am *Plärrer* und *Hauptbahnhof* zwischen den Hauptachsen, damit mehr umsteigefreie Direktverbindungen entstehen.

1972 ging der erste 3,7 km lange U-Bahn-Bauabschnitt von *Langwasser* zur *Bauerfeindstraße* in Betrieb: Dort konnten die Fahrgäste nur in die Straßenbahnlinien 1 und 11 Richtung Innenstadt umsteigen. Die Stadtbahn wäre 5,5 km bis zur *Bayernstraße* gefahren und hätte dort auch

Anschluss zur „Ringbus-Linie“ 65 geboten. Auf den zusätzlichen 1,8 km lagen bereits Straßenbahn-Gleise auf einer eigenen Trasse neben der Münchner Str. und man hätte ihren Abstand leicht vergrößern können.

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

Das Schienennetz in der Nürnberger Innenstadt besteht seit über 140 Jahren aus dem *Altstadtring* Plärrer - Opernhaus - Hauptbahnhof - Rathenauplatz - Maxfeld - Fr.-Ebert-Platz - Hallertor - Plärrer und dem *Innenstadtbogen* Plärrer - Weißen Turm - Lorenzkirche - Hauptbahnhof. Das größte Versäumnis der U-Bahn ist, dass sie keine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung schuf, sondern nur die zwei Achsen zwischen Plärrer und Hauptbahnhof „in den Keller“ verlegte.

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

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

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

Der neue Betriebshof wäre nicht wie in der Realität 2003 an der Heinrich-Alfes-Straße, sondern 2001 am südlichen Ortsrand von Buch in Betrieb gegangen. Vorbereitend dafür hätte die VS-NF schon 1998 die Straßenbahn von Thon dorthin eröffnet und 2013 über Reutles nach Erlangen verlängert.

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

Die Stadtbahn-Triebwagen

Als der Nürnberger Stadtrat am 24.11.65 über die Zukunft seines öffentlichen Nahverkehrs entschied, gab es geeignete Fahrzeug nur auf dem Zeichenbrett. Die *Düsseldorfer Waggonfabrik AG* (DüWAG) hatte wenige



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

Monate zuvor auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München zwei Stadtbahn-Prototypen für Frankfurt (Main) vorgestellt: Die sechsachsigen Zwei-Richtungs-Triebwagen waren 23 m lang, 2,65 m breit und basierten weitgehend auf früher gelieferten Straßenbahnen. Neu war eine elektronische Steuerung, die es erlaubte, mehrere Triebwagen zu einem Zugverband zu kuppeln. Der Fußboden war 93 cm hoch und eine feste Stufe ermöglichte den Einstieg von 32 bis 56 cm hohen Bahnsteigen.

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



Von 1974 bis 1993 beschaffte Hannover 260 lindgrün lackierte Triebwagen, wobei man die einzelnen Lieferserien immer wieder dem Stand der Technik anpasste. Die 28,2 Meter und 2,4 m breiten Triebwagen hatten acht Achsen und zwei Drehgestelle. (© 15.11.19 Daniel Oster)

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

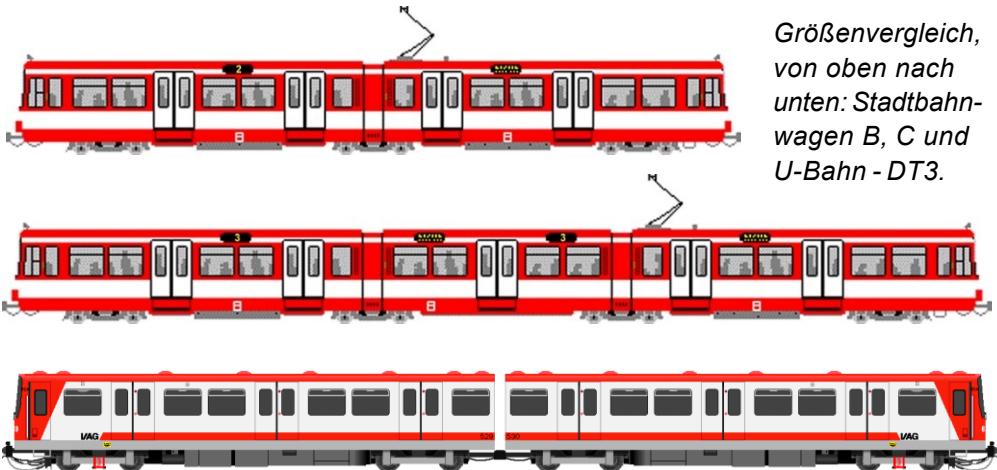
Ende der 1960er Jahre plante man zwischen Köln und Dortmund das *Stadtbahnnetz Rhein-Ruhr* (SRR). Als einheitliches Fahrzeug war ein kurzgekuppelter Doppeltriebwagen vorgesehen, der in vielen Aspekten dem Münchner U-Bahn-Wagen entsprach. Auch die Energieversorgung sollte über seitliche Stromschiene erfolgen,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

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



Bild auf Seite 17: Zwei Stadtbahnwagen B der ersten Generation für Köln (links) und Bonn (rechts), Baujahr 1977. © wikipedia

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



Typ		Städte	gebaut	Breite	Achsen/Lä.	F/Gewicht	Plätze	Pm
Straßenb.	T 4	Nürnberg	55-60	2,34 m	4	14,1 m	1	16,2 t
	GT6	berg u. Fürth	62-64	2,34 m	6	20,1 m	1	23,3 t
	B 4		55-66	2,34 m	4	14,1 m	0	10,3 t
Stadtbahn	B 2*)	Rhein	73-94	2,65 m	6	28,0 m	2	39,0 t
	B 1*)	+ Ruhr	88-92	2,65 m	6	28,0 m	1	39,0 t
	C*)	Dortm.	93-98	2,65 m	8	38,0 m	2	50,5 t
U-Bahn	DL 65	Berlin	65-67	2,65 m	8	31,7 m	2	ca 49
	DT 1	Nürnberg	70-84	2,90 m	8	37,15 m	2	52,5 t
	DT 3	u. Fürth	04-07	2,90 m	8	38,36 m	2	62,0 t

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

*) B2, B1 und C sind vereinfachte Bezeichnungen der VS-NF, i.d. Realität heißen die Triebwagen z.B. B100 D und B80 C/8. Da B2-Wagen nur selten allein fahren, wurde der B1 entwickelt: Er hat nur einen Führerstand und etwa 7 % mehr Plätze.

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

Die Prototypen bewährten sich gut und schon ab Juli 1974 wurden die ersten 17 Serienwagen abgeliefert. Das SRR übernahm die *B-Wagen* als Provisorium und setzte sie ab 1977 zuerst in Essen ein. Die Baureihe entwickelte sich zum „VW Käfer auf Schienen“ und bis 2002 wurden über 500 Exemplare an Verkehrsbetriebe in Nordrhein-Westfalen und der Türkei ausgeliefert. 20 Triebwagen für Dortmund hatten ein zusätzliches Mittelteil mit Drehgestell und waren 38 Meter lang.

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

Es ist leider nicht bekannt, welches Stadtbahn-Fahrzeug der Nürnberger Stadtrat seiner Entscheidung 1965 zugrunde legte. Dem Zeitgeist hätte der Lizenzbau eines DüWAG-Triebwagens durch die *Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg* (MAN) entsprochen. Die VS-NF geht davon aus, dass man alle Neubauabschnitte für den langfristigen Einsatz von „Stadtbahnwagen A“ trassiert hätte:

Kriterium	in Bahnhöfen	auf freier Strecke
Mindestradius Längsneigung (mit Ausnahmegenehmigung)	200 Meter höchstens 10 % (bis zu 40 %)	50 Meter höchstens 40 % (bis zu 60 %)
Bahnsteilänge Bahnsteigbreite Durchgangshöhe	60 Meter (mit Option z. Verlängerung auf 80 Meter) Mittelbahnst. mindest. 4 m, Seitenb. mindest. 3 m mind. 2,30 m (auch unter Lampen u. Zielanzeigern)	

Als erste Serie hätte man den „Stadtbahnwagen B“ beschafft, der im vorhandenen Gleisnetz auch enge Kurven mit einem Radius von 25 Metern befahren kann. Da er in großer Stückzahl hergestellt wurde, war er recht preiswert. Zudem ist es auch leicht, geeignete Bilder für Fotomontagen mit dem in Nürnberg und Fürth üblichen Farbschema zu finden.

Den ersten Triebwagentyp hätte die VS-NF einfach „B-Wagen“ genannt und ab 1978 mit den abweichenden Bauformen die Bezeichnungen B1 bis E2 vergeben. Ein Buchstabe und eine Zahl zeigen deutlich, was das Fahrzeug bietet. (Die realen Namen sind umständlicher, z.B. 100 D und B80 C/8.)

Viele Städte ließen ihre erste U- oder Stadtbahn-Generation über 20 Jahre lang bauen und stetig in Details weiterentwickeln. Um die Jahrtausendwende folgten Neukonstruktionen und ab 2010 wurde die erste Generation modernisiert, verkauft und / oder ausgemustert. Die reale Entwicklung von Köln und Nürnberg ergibt auf die VS-NF übertragen folgendes Bild:

Köln (real)		Nürnberg (real)		VS-NF (fiktiv)	
Baujahre	Typ	Baujahre	Typ / Nr.	Baujahre	Typ / Nr.
1973 - 96 88 Tw	B80D und B100S	1970 - 93 82 x 2 Tw	DT1 / DT2 401 - 572	1970 - 92 78 Tw	B1 und B2 401 - 478
1995 - 07 193 Tw	K4000 u. K4500	<i>Nicht für alle Nummern gab es Fahrzeuge</i>		1978 - 94 44 Tw	C1 und C2 501 - 542
2002 - 11 74 Tw	K5000 u. K5200	2004 - 11 46 x 2 Tw	DT3 / DT3-F 701 - 792	1996 - 20 76 Tw	D1 und D2 601 - 676
2020 - 24 30 Tw	HF6	2018 - 22 35 x 4 Tw	G1 401 - 540	1998 - 22 92 Tw	E1 und E2 701 - 760
gekauft Abgänge	385 Tw 88 Tw	gekauft Abgänge	396 Tw 164 Tw	gekauft Abgänge	290 Tw 60 Tw
Bestand	297 Tw	Bestand	232 Tw	Bestand	230 Tw

B = Zwei Wagenkästen auf drei Drehgestellen nach DüWAG-Plänen.

C = Drei Wagenkästen auf vier Drehgestellen nach DüWAG-Plänen.

D = B-Wagen - Nachfolger nach BOMARDIER - Plänen (wie in Köln).

E = C-Nachfolger (Verlängerter D-Wagen, wurde real noch nicht gebaut).

2 = Triebwagen (Tw) mit zwei Führerständen, der allein und in Doppeltraktion fahren kann. Blieb bis 1978 die einzige Bauform.

1 = Tw mit einem Führerstand, der in Doppeltraktion mit einem weiteren Tw fahren muss. Ein Ende bietet statt dem Führerstand zusätzliche Sitz- und Stehplätze, was bei 5 % geringeren Kosten zu 7 % mehr Plätzen führt.

B- und D-Wagen sowie C- und E-Wagen kann man im Betrieb freizügig tauschen. In den Listen der Kapitel 4 und 5 unterscheidet die VS-NF daher zur Vereinfachung nur zwischen B- und C-Wagen. Von 1967 bis 2024 hätte sie für rund 440 Millionen Euro 211 Stadtbahn-Triebwagen gekauft (→ Anhang 1.3.)



© Michael Rieth, 2011

Der Kölner B-Wagen 2252 hat nur einen Führerstand, das andere Wagenende ist innen und außen schlichter und dadurch billiger. Hinter der Heckscheibe erkennt man einen Teil der zusätzlichen Sitzplätze. In Frankfurt gibt es auch fest gekuppelte Paare mit Übergängen. Das macht aber bei der VS-NF keinen Sinn, weil sie dem Bedarf entsprechend Züge trennt und Triebwagen alleine weiter fahren.

4. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 1967 BIS 1998

1967 – Baubeginn an der Stadtgrenze und in Langwasser

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

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

1970 – BA N-1	Stadtgrenze - Ringbahnbrücke
1,1 km lange Hochbahn mit einer Station	

Wie in der Realität hätte die VS-NF als ersten Bauabschnitt (BA) die 1,2 km lange Hochbahnstrecke an der Stadtgrenze eröffnet. 0,1 km (mit der Station *Stadtgrenze*) liegen auf Fürther und 1,1 km (mit *Muggenhof*) auf Nürnberger Gebiet. Beide Bahnhöfe hätten auch niedrige Seitenbahnsteige bekommen, damit zunächst die 2,30 m breiten Straßenbahnen dort halten können.

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

1972 – BA N-2

Bayernstraße - Langwasser

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

(H) 3 oberird. Stationen neu

(U) 3 Bahnhöfe im Tunnel neu

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



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

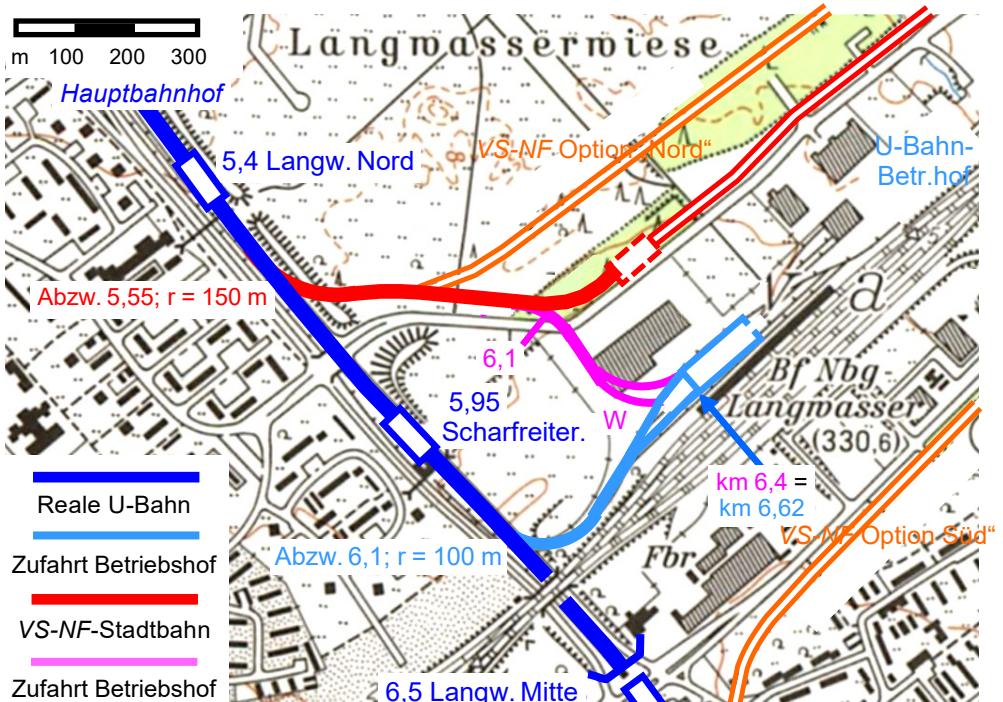
Ursprünglich sollte die Straßenbahn nach Langwasser fahren. 1963 wurde sie dafür schon ein Stück nach Süden verlängert und bekam eine Wendeschleife am Rand der geplanten Hochhaussiedlung. [Heute endet dort die Sonnenstraße.] Es kam aber anders und 1970 wurden etwa 300 m für den beginnenden U-Bahn-Bau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

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

Der viele (heute oft als hässlich empfundene) Sichtbeton war damals modern und die Stadtbahn hätte einen großen Teil der Anlagen gleich oder ähnlich bekommen – dank der schmäleren Fahrzeuge aber mindestens einen halben Meter weniger breit. Große Abweichungen gäbe es an drei Stellen:

- Für die *Bauernfeindstr.* und den *Scharfreiterring* genügen zwei Außenbahnsteige, da man dort planmäßig nicht wendet. Die Aufweitung der Gleise ist doppelt so lang wie der Mittelbahnsteig und kostet viel Platz. Während der *Scharfreiterring* in der Realität mit vier Gleisen und zwei Inselbahnsteigen 40 m breit und 150 m lang ist, wären es bei der *VS-NF* nur 15 x 90 m. Und an der *Bauernfeindstr.* können Busse am Bahnsteig neben der Stadtbahn halten und kurze Wege beim Umsteigen bieten.
- Ein wesentliches Merkmal der *Stadtbahn* ist, dass sie mehr Verzweigungen und Linienäste als die U-Bahn bekommt. Deshalb hätte man schon 1972 eine Trasse für die *Langwasserwiese* vorbereitet, die östlich der ersten U-Bahn-Strecke lag und ab 1980 bebaut werden sollte. Der Abzweig zum Betriebshof wäre wie in der Realität kreuzungsfrei, läge jedoch 550 m weiter stadteinwärts und brächte den ein- und ausrückenden Zügen eine 220 m kürzere Fahrstrecke.
- Nach 500 m wendet sich das Gleispaar zum Betriebshof nach Süden. „Weiter geradeaus“ hätte die *VS-NF* neben der Thomas-Mann-Str eine Trasse mit zwei oberirdischen Stationen für die spätere Erschließung des neuen Stadtteils *Langwasser Nordost* frei gehalten. (→ BA 24)

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



Topografische Karte von 1972: Alle km-Angaben ab Nürnberg Hbf; W = $2 \times r = 100$ m

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

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

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

1974 – BA N - 3**Hauptbf - Bayernstr. / Dutzendt.**

0,7 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,2 km Tunnel

(H) 2**[U] 2**

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

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



Triebwagen 927 und ein Beiwagen am 15.6.76 in der Fürther Str. als Linie 11 zum Hauptbahnhof der Nachbarstadt: Der „Elfer“ überlebte das Sparkonzept vier Monate später und wurde zur letzten Linie mit Zweiachsern. (K.-E. Lisk)

Nördlich vom *Hauptbahnhof* nutzt die VS-NF bereits 150 Meter der künftigen Streckengleise zum Wenden und Abstellen der Triebwagen. 700 m südöstlich vom Hauptbahnhof liegt der Bahnhof *Glockenhof* unter der Allersberger Str. zwischen den Kreuzungen mit der Breitscheid- und der Wölckernstr. Zwischen Forsthof- und Siegfriedstr. kommt die Stadtbahn wieder an die Oberfläche und am Ende der Rampe wird die vorhandene Station *Wodanstraße* modernisiert.

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

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

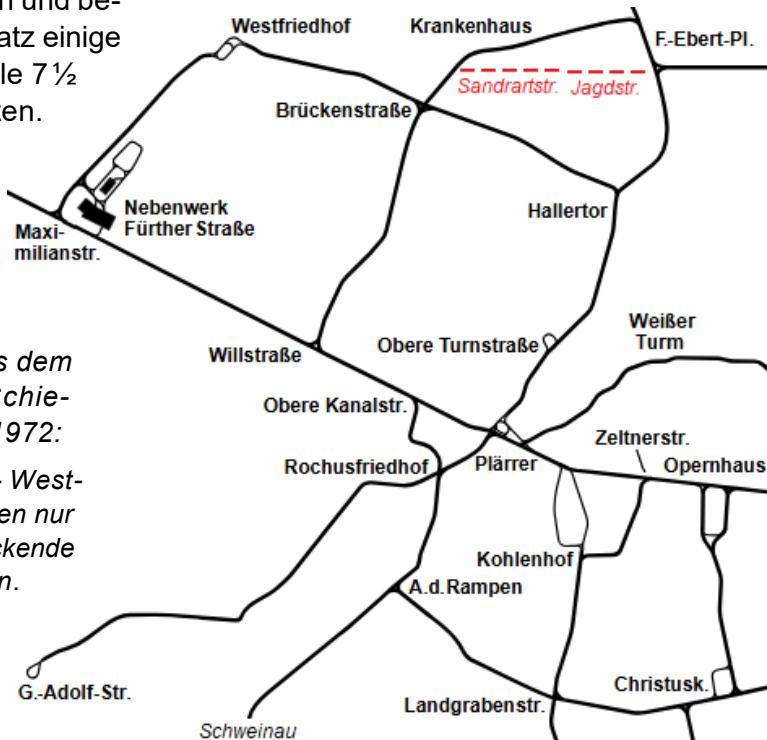
Da viele Fahrgäste am *Hauptbahnhof* ohnehin aus- oder umsteigen, sorgt die *Stadtbahn*-Endstation für keinen drastischen Zuwachs. Das hätte die VS-NF auch dadurch unterstützt, dass die Linie 2 weiterhin vom Plärrer über Lorenzkirche, Hauptbahnhof und Peterskirche zum Dutzendteich verkehrt.

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

Virtuelle Stadtbahn ab 1974		Länge	Fahrzeit	NVZ	HVZ
10	Hauptbahnhof - Wodanstr.-Messezentrum - Langwasser	7,4 km	19 min	5x2=10B	10x2=20B
20	Hbf - Wodanstr.- Dutzendteich	3,6 km	11 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
SUMME		11,0 km		14 B	24 B

In der Realität verlängerte die VAG Nürnberg ihre U-Bahn-Linie 1 am 23.9.75 von der *Frankenstraße* zum *Aufseßplatz*. Auf die Straßenbahn hatte das nur geringe Auswirkungen, weil ihre Gleise vom *Aufseßplatz* zum *Hauptbahnhof* schon 1973 den Bauarbeiten gewichen waren.

Im folgenden Jahr verschlechterte sich aber die Haushaltslage der Stadt dramatisch und sie musste sparen, wo es nur ging. Das betraf auch die Straßenbahn und im Rahmen vom „Sparkonzept 1976“ legte man am 17.10.76 den „*Westring*“ F.Ebert-Platz - Brückenstr.- Willstr.- Rochusfriedhof - Landgrabenstr. still: Bis zur *Willstraße* pendelte fortan die Buslinie 34 im 10-Minuten-Takt, zwischen *A.d.Rampen* und *Landgrabenstr.* „opferte“ man die Trasse hingegen dem *Frankenschnellweg* (= Stadtautobahn A 73). Die VAG stellte zudem fast alle Verstärkungslinien im Berufsverkehr ein und bediente als Ersatz einige Hauptlinien alle $7\frac{1}{2}$ statt 10 Minuten.



Ausschnitt aus dem Nürnberger Schienennetz von 1972:

Maximilianstr.- Westfriedhof befuhren nur ein- und ausrückende Straßenbahnen.

Die Bevölkerung kritisierte vor allem, dass man zum Städtischen Krankenhaus mindestens ein mal häufiger umsteigen musste. Der Straßenbahn ging zudem eine leistungsfähige Umleitungsstrecke verloren.

Die VS-NF hätte daher wenigstens die Verbindung vom F.Ebert-Platz zur Willstraße aufrecht erhalten, die Straßenbahnen ab dort zum Plärrer „umgeleitet“ und bei erforderlichen Baumaßnahmen den Gleisabstand für einen späteren Stadtbahnbetrieb erweitert.

Die Straßenbahn wendet ab 1976 (wie der Bus in der Realität) mit einer großen Blockumfahrung am F.Ebert-Platz. Dafür braucht sie ein 800 Meter langes neues Gleis in der Sandrart- und Jagdstraße. PKWs und Straßenbahn können dadurch diesen Straßenzug und den Kirchenweg als Einbahnstraßen nutzen und separate Fahrspuren bekommen.

Außerdem hätte die VS-NF mehr Verstärkerlinien behalten und mit zusätzlichen Wendeschleifen an der *Tauroggenstraße* (= Ostring) und der *Frankenstraße* (= Südring) dafür gesorgt, dass sie früher wenden



Bis zum „Sparkonzept“ gab es in Nürnberg und Fürth 17 Straßenbahnlinien, von denen allerdings sechs (zumeist mit zweiachsigen Trieb- und Beiwagen) nur in der Hauptverkehrszeit fuhren. Am 21.7.76 trafen sich am Plärrer der Vierachser 268 (als 15 nach Thon) und der Zweiachser 110 (als 26 zur Peterskirche). [Aufnahme von Klaus-Erich Lisk]

können. In der Realität waren nämlich viele Linien im 7½-Minuten-Takt außerhalb des mittleren Rings nur mäßig besetzt.

1976 – BA N-4	Hauptbahnhof - Weißer Turm
1,2 km Tunnel unter der Altstadt	(H) 0 (U) 2

Die Verbindung Aufseßplatz - Hauptbahnhof - Weißer Turm wurde für die U-Bahn am 28.1.78 feierlich eröffnet, die VS-NF hätte die Nürnberger Altstadt schon knapp zwei Jahre früher unterquert. Die Gleise wären nicht so geradlinig wie in der Realität trassiert, da man schon die späteren Abzweige zum *Rathaus* vorbereitet. Die beiden neuen Bahnhöfe hätten „wie im echten Leben“ zwei Gleise und einen Mittelbahnsteig, die *Lorenzkirche* läge aber etwa 50 Meter weiter südöstlich.

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

Die Straßenbahn bekommt (wie in der Realität) eine provisorische Wendeschleife um den *Weissen Turm*, welche die Linien 1, 12 und 13 ansteuern. 1, 2, 3 und 6 fahren nicht mehr über die *Lorenzkirche* und die 6 übernimmt den Ast der 13 zum *Nordostbahnhof*. Vom Hauptbahnhof zum Dutzendteich fährt nur noch die Linie 20, denn die 2 über die Peterskirche wird eingestellt. Die VS-NF ordnet das Busnetz in den südöstlichen Stadtteilen neu ordnet und lässt den „56er“ nicht mehr am Dutzendteich, sondern in Langwasser Mitte starten.

Real: 55 Langw. Mitte - (B) - Beuthener Str.- Dutzendteich - Meisters.halle
56 Langw. Mitte - (B) - Altenfurt - Moorenbrunn - (B) - Langw. Mitte
57 Langw. Mitte - (B) - Moorenbrunn - Altenfurt - (B) - Langw. Mitte

VS-NF: 56 Langw. Mitte - (B) - Altenfurt - Moorenbrunn - *weiter als Linie 57*
57 Dutzendteich - Beuthener Str.- (B) - Moorenbrunn - *weiter als 56*

B = Langwasser Bad: Real fahren drei, bei der VS-NF nur eine Linie nach Langwasser Mitte. (Detaillierte Beschreibung → „Optionen und Details“.)

1978 – BA N-5**W.Turm - Plärrer - Bärenschänze**

0,1 km Rampe + 1,4 km Tunnel

(H) 1

(U) 2

Der sechste Bauabschnitt (BA) schließt am *Weissen Turm* unterirdisch an den vierten an und vergrößert das Netz um zwei unterirdische Stationen:

Am *Plärrer* genügt zunächst ein Inselbahnsteig mit zwei Gleisen etwa 8 Meter unter dem vielbefahrenen Platz: Darüber liegt (wie in der Realität) das Verteilergeschoß und südlich sowie darunter sind weitere Bahnsteige für künftige Verkehrszunahmen vorbereitet.

Der *Gostenhof* entspricht weitgehend der Realität mit 1½-facher Tieflage und Verteilerebenen an beiden Bahnsteigenden. Die VAG Nürnberg schrieb bei der Eröffnung: „Nur ganze drei Meter kürzer als der Plärrer ist der erste Bahnhof in Richtung Fürth. Auf einer Länge von 168 Metern liegt er zwischen Dilherr- und Saldorfer Straße. Die grundlegende Neugestaltung der Fürther Str. ermöglichte auch hier den Einbau von Lichtkuppeln, ähnlich wie am Plärrer. So werden Bahnsteig und Verteilerhallen durch Tageslicht beleuchtet.“

Anschließend bereitet die VS-NF den langfristig geplanten Abzweig zum *Fr.-Ebert-Platz* vor: Dazu fällt das Gleis nach Westen mit 4 %, um vor der Willstraße fünf Meter tiefer als das Gleis nach Osten zu liegen. Hinzu kommt ein Gleis in der Mitte, das zunächst zum Wenden und Abstellen dient und langfristig kreuzungsfrei nach Norden abbiegt.

Die Gleise von und nach Fürth kommen neben dem Veit-Stoß-Platz an die Oberfläche. Am Ende der Rampe erhält die neue Station *Bärenschänze* zwei provisorische Hochbahnsteige, dann wechseln die Linien 1 und 7 auf die vorhandene Straßenbahntrasse.

[In der Realität ging die U-Bahn bis zur *Bärenschänze* am 20.9.80 in Betrieb. Bis zum 20.6.81 fuhren die Straßenbahnlinien 1 und 21 neun Monate lang parallel zu ihr nach Fürth. Die Wendeschleife vom Plärrer zur Imhofstraße wurde sogar noch bis 1984 genutzt.]

Alle Linien nach und in Fürth werden auf Stadtbahnwagen umgestellt und ihr Schienennetz wächst um 7,2 km. Der Fahrzeugbedarf steigt auf mehr als das Doppelte von 27 auf 59 B-Wagen. Beim Nummernschema wird vorbereitet, dass die Stadtbahnlinien in Nürnberg langfristig die 1 bis 9 bekommen: Die 21 (bis dahin Ziegelstein - Fürth) wird westlich vom Plärrer zur 7 und die zuvor nur in Fürth fahrende 7 zur 11.

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

Die provisorische Wendeschleife um den *Weißen Turm* entfällt und mit ihr die Straßenbahnenlinien 1 und 2. Die 12 fährt ab Plärrer eine Station weiter bis *Kohlenhof*, weil sie dort Anschluss zur 9 nach *Gibitzenhof*



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

bietet und die anderen Linien weniger behindert. Die 13 übernimmt ab *Plärrer* den Nordast der 21 nach *Ziegelstein*.

Bis 1968 beschaffte die VAG Nürnberg 56 vierachsige Straßenbahn-Triebwagen T4, 60 sechsachsige GT6 und 108 vierachsige Beiwagen B4. Es standen also bis zu 116 allein fahrende Triebwagen oder 108 Züge mit Beiwagen zur Verfügung. Die VS-NF hätte 1978 planmäßig noch 82 Straßenbahnzüge gebraucht, deshalb großzügige GT6- und T4 - Reserven gehabt und keine älteren zweiachsigen Triebwagen mehr eingesetzt.

Virtuelle Stadtbahn ab 1978	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fürth/Rathaus - Plärrer - Langwass.	14,6 km	33 min	8x2=16B	8x2=16B
1z Muggenhof - Plärrer - Langwasser	(12,5)	27 min	-	7x2=14B
2 Gostenhof - Plärrer - Hbf - Dutzendt.	5,7 km	15 min	5x1 = 5 B	5x1 = 5 B
7 Fü./Herrnstr.- Plärrer - Langwasser	14,6 km	34 min	8x2=16B	8x2=16B
11 Fü./Rathaus - Fürth Hbf - Herrnstr.	1,9 km	5 min	2x2 = 4 B	2x2 = 4 B
Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978	36,8 km		41 B	55 B
Summe der 2 Stadtbahn-Linien 1976	13,4 km		17 B	27 B
Zunahme von 1976 bis 1978	+ 23,4 km		+ 24 B	+ 28 B

Straßenbahnnetz ab 1978	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
3 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Tiergarten	9,8 km	34 min	8 Tw	8 Tw
4 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,3 km	33 min	8 Tw	8 Tw
6 Westfriedhof - Plärrer - Hauptbf - Nordostbf	7,5 km	28 min	7 Tw	7 Tw
8 Erlensteg.- Hauptbf - Frank.str.- Südfriedh.	11,0 km	36 min	9 Tw	9 Tw
9 Thon - F.Ebert-P.- Hauptbahn.- Gibtzenhof	8,4 km	33 min	8 Tw	8 Tw
12 G.Adolf-Str.- Plärrer - Hbf - Tauroggenstr.	(6,4)	24 min	-	6 Tw
13 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Ziegelstein	9,6 km	35 min	9 Tw	9 Tw
14 F.Ebert - Pl.- Plärrer - Opernh.- Trafowerk	6,9 km	28 min	7 Tw	7 Tw
15 Thon - F.Eb.-Pl.- Plärrer - Hbf - Nordostbf	(7,2)	28 min	-	7 Tw
16 Gustav-Adolf-Str.- Plärrer - Kohlenhof	3,1 km	12 min	4 Tw	-
16 G.Adolf-Str.- Plärrer - Landgr.- Scharrerstr.	(6,4)	26 min	-	6 Tw
18 Schweinau - Plärr.- Frank.str.- Südfriedh.	(9,9)	37 min	-	9 Tw
Summe der 8 Haupt-Linien 1978	63,8 km		59 Tw	83 Tw

1979 – BA N - 6	Bärenschanze - Ringbahnbrücke
0,9 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,3 km Tunnel	(H) 1 U 2

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

Westlich vom *Eberhardshof* liegen (wie im „echten Leben“) Abstell- und Wendegleise zwischen den Streckengleisen und unter der Ringbahnbrücke wird der 1970 eröffnete erste Bauabschnitt erreicht.

- In der Realität ging die U-Bahn bis *Eberhardshof* am 20.6.81 in Betrieb und die Straßenbahn nach und in Fürth wurde gleichzeitig eingestellt. Neun Monate lang mussten die Fahrgäste in die Pendelbuslinie 80 zur *Jakobinenstraße* umsteigen, während die VAG die Hochbahnstrecke bis zum 20.3.82 für die U-Bahn umrüstete. Die Stadtbahn hätte diese Pause nicht gebraucht, da sie die Oberleitung der Straßenbahn nutzt und man die Bahnsteige dank ihrer Klapptrittstufen bei laufendem Betrieb erhöhen kann.]
- Ein Problem war, dass die Straßenbahnen auch weiterhin zur *Hauptwerkstatt Muggenhoff* fahren mussten. Dafür bekamen sie in der Fürther Straße neben der U-Bahn eine 1,4 km lange eingleisige Betriebsstrecke von der Maximilian- bis zur Fuchsstraße. Der VS-NF hätten 300 m bis zur Spohrstr. und 100 m ab der Ringbahnbrücke genügt, den Kilometer dazwischen könnten die Straßenbahnen auf den Stadtbahngleisen zurück legen.

Die Stadtbahnen kommen etwa eine Minute schneller voran, ansonsten bleibt der Fahrplan unverändert: Die Linien 1 und 7 verbinden Nürnberg und Fürth ganztägig jeweils im 10-Minuten-Takt und in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) kommt alle 10 Minuten eine zusätzliche 1 bis *Eberhardshof* dazu. Auf wachsende Nachfrage reagiert die VS-NF mit längeren Zügen.



Fotomontage
von J. Schäfer

Der Eberhardshof hat einen Inselbahnsteig wie die U-Bahn, das Dach ist aber kein so massiver Betonbau. Zur Raabstraße gibt es einen ebenerdigen Ausgang, bei dem man auf jeder Seite ampelgesichert ein Gleis und eine KFZ-Fahrbahn überquert. Der Bahnsteig braucht daher keinen Aufzug und keine langen Rampen.

Weitere nachhaltige Verbesserungen für den Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth gibt es mit den Lückenschlüssen bei Gebersdorf (2004, → BA 23) und am Kreuzsteinweg (2010, → BA 27). Die daraus folgenden Verkehrsverlagerungen und die Schließungen von AEG-Werk (2007) und Quelle-Kaufhaus (2009) sorgen dafür, dass die Nachfrage in der Fürther Straße kaum zunimmt.

1980 – BA N-7**Aufseßplatz - Frankenstraße**

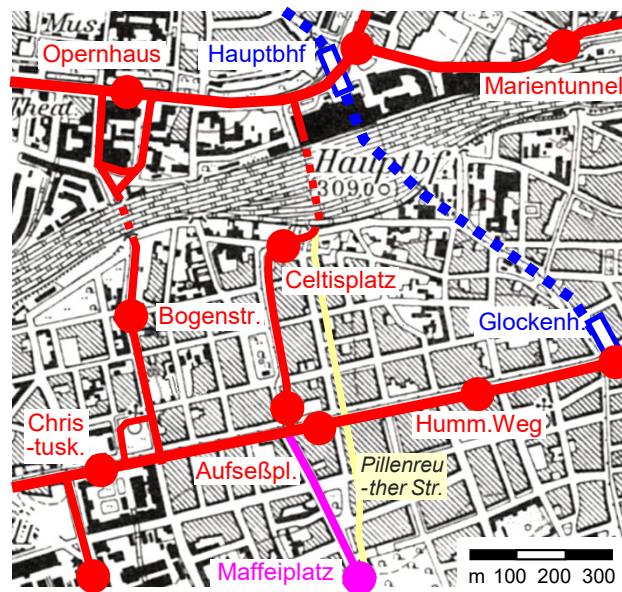
0,9 km oberird.+ 0,1 km Rampen + 0,4 km Tunnel

(H) 2

(U) 0

In der Realität wurde die Pillenreuther Straße zwischen dem Celtisplatz und der Frankenstraße bis 1976 mit der U-Bahn großzügig ausgebaut. Der Straßenbahn blieb weiterhin nur die 600 m längere und kurvenreichere Trasse weiter westlich durch die Gugelstraße. Die Pillenreuther Str. war im Berufsverkehr stark belastet und die Stadt Nürnberg hätte sie sicher auch ohne U-Bahn ausgebaut. Die VS-NF geht davon aus, dass man damit nach Fertigstellung der Stadtbahntrasse Richtung

Fürth begonnen hätte.



Bis 1976 fuhren PKW und LKW vom Celtisplatz nach Süden durch die Endterstr. zum Maffeiplatz und nordwärts durch die Pillenreuther Straße. Die Straßenbahn nutzte die Endterstraße bis zum *Aufseßplatz* in beiden Richtungen. Die VS-NF hätte die KFZ (wie in der Realität) auch südwärts auf die Pillenreuth. Str.

geschickt, die Straßenbahnen jedoch in der Endterstr. belassen. Sie müssten nach dem *Aufseßplatz* aber nicht mehr alle nach rechts in die Landgrabenstr. abbiegen, sondern könnten ab 1980 auch geradeaus zur neuen Rampe auf dem Kopernikusplatz weiter fahren. In einem 400 Meter langen Tunnel unterqueren sie die Kreuzungen mit Humbold-, Pillenreuther und Schuckertstraße und kommen neben der Adam-Kraft-Realschule wieder an die Oberfläche.

Die neue Haltestelle *Maffeiplatz* liegt vor der Kreuzung mit der Siemensstraße und in der Mitte der bis zu 30 Meter breiten Pillenreuther Str. geht es weiter zur *Frankenstraße*. Die Straßenbahn bekommt eine neue Haltestelle südlich der Kreuzung, damit die Linien 8 und 18 an den gleichen Bahnsteigen halten können.

Beim Umbau der *Frankenstraße* errichtete die VAG am Nordostrand der Kreuzung einen 100 x 30 m langen Busbahnhof, damit dort möglichst viele Linien wenden können. Das ist bei der VS-NF nicht das Ziel, daher wäre die Anlage für je eine Straßenbahn- und Buslinie nur 50 x 40 m groß.

Die Linie 8 wird durch den Ausbau 4 Minuten schneller und braucht eine Straßenbahn weniger. Die 18 fährt weiter durch die Gugelstraße, da dort mehrere große Industriebetriebe liegen.

1981 – BA N-8	Plärrer - Gustav-Adolf-Str.
0,1 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,5 km Tunnel	(H) 2 (U) 1

200 m westlich vom Plärrer biegen zwei neue eingleisige Tunnel nach Südosten ab und erreichen nach 700 m den U-Bahnhof *Rothenburger Straße*. Wenn es die Örtlichkeiten erlauben, liegt er nicht so tief und etwas weiter nördlich als in der Realität, um die Wege zur S-Bahn zu verkürzen. In zwei eingleisigen Tunneln geht es weiter und beim künftigen Abzweig nach *Schweinau* haben sie fünf Meter vertikalen Abstand.

Hinter der Berta-von-Suttner-Str. kommt die Stadtbahn an die Oberfläche und wechselt nach dem neuen Bahnhof *Sündersbühl* für 500 m auf die vorhandenen Straßenbahngleise. Der Gleisradius der Wendeschleife an der *Gustav-Adolf-Straße* ist aber zu eng, daher bekommt die Stadtbahn neben der Wallensteinstr. einen geraden Inselbahnsteig.

Die Stadtbahnlinie 2 beginnt an der *Gustav-Adolf-Str.* statt am *Gostenhof* und braucht einen zusätzlichen B-Wagen. Die Straßenbahnenlinie 12 entfällt und die 16 pendelt nur noch zwischen Plärrer und Nordostbahnhof.

1983 – BA N - 9

Plärrer - Rathenaupl.- Ziegelstein

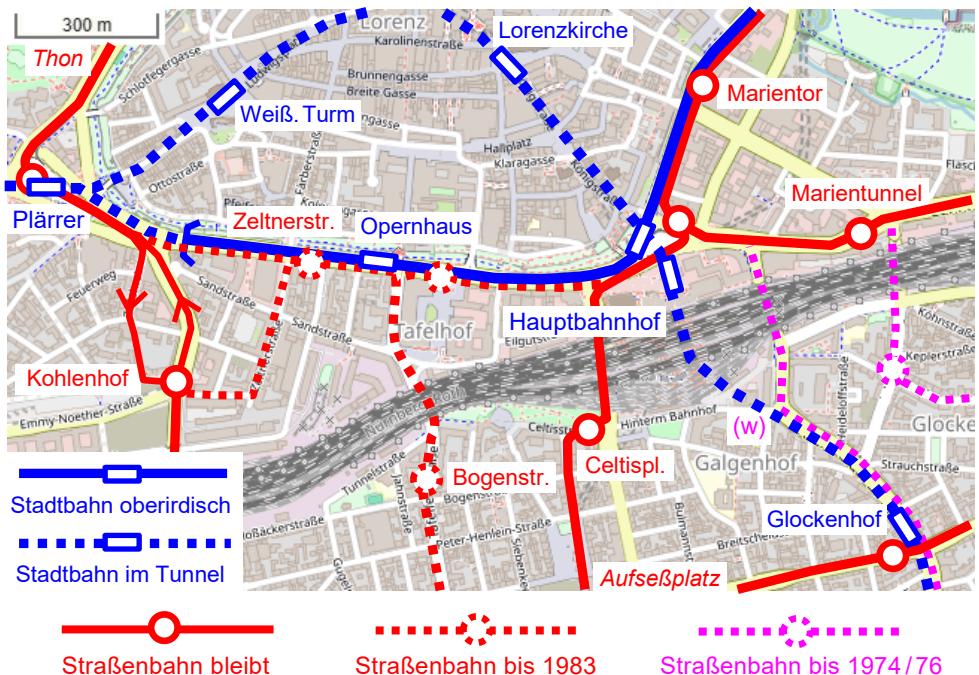
0,2 km oberird.+ 0,2 km Rampen + 1,7 km Tunnel

(H) 4

(U) 1

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

Bei der VS-NF sollen ab 1985 in der *Hauptverkehrszeit* sechs Linien im 10-Minuten-Takt den *Plärrer* ansteuern. Das ist zu viel für den zweigleisigen Tunnel unter der Innenstadt. Deshalb führt der erste Abschnitt der zweiten Stammstrecke in die entgegen gesetzte Richtung nach Osten. Unter dem *Plärrer* wird der (schon 1978 beim BA 5 vorbereitete) zweite Inselbahnsteig fertig gestellt. Östlich davon liegt das neue Gleispaar etwa 300 Meter unter dem Frauentorgraben, bis es hinter der verkehrsreichen Einmündung der Steinbühler Str. an die Oberfläche kommt.



Der oberirdische Inselbahnsteig vom *Opernhaus* liegt zwischen Weidenkeller- und Lessingstr. und erhält an beiden Enden Unterführungen – im Norden münden sie in den Fuß- und Radweg im Burggraben.

Auf dem großen Platz vor dem *Hauptbahnhof* bekam die Straßenbahn schon um 1960 eine große dreieckige Verkehrsinsel. An deren Westseite halten die Stadtbahnen und auf der Nordseite die Straßenbahnen an zwei Außenbahnsteigen. In der Mitte wenden die Zerzabelshofer Busse, wodurch man in jeweils einer Richtung ohne Treppen umsteigen kann.

Der oberirdische Inselbahnsteig der *Wöhrder Wiese* liegt vor der Brücke über die Pegnitz und die nördliche Unterführung mündet in den Fuß- und Radweg entlang des Flusses.

Am *Rathenauplatz* soll langfristig ein 80 Meter langer und 25 bis 30 Meter breiter Bahnhof mit vier Gleisen entstehen. der teilweise im offenen Einschnitt liegt und teilweise einen „Deckel“ bekommt. 1981 gehen zunächst die beiden äußeren Gleise in Betrieb, die im Gegensatz zum Gelände keine Steigung haben und dadurch vor der Sulzbacher Str. im Tunnel verschwinden. Die Stadtbahnen öffnen ihre Türen jeweils in Fahrtrichtung links und ermöglichen dadurch Anschlüsse zu den Straßenbahnen am gleichen Bahnsteig gegenüber.

Im 1,4 km langen Tunnel unter der Bayreuther Straße folgen die Stationen *Stadtpark* und *Schopperhof*. (Die reale U-Bahn macht hingegen unter dem Rennweg einen Schwenk nach Osten.) Die Stadtbahn kommt hinter der Willibaldstr. wieder an die Oberfläche und nutzt den breiten eigenen Gleiskörper in der Äußeren Bayreuther Str., den die Straßenbahn schon in den 1960er Jahren bekommen hatte. Der vorläufige Endpunkt *Herrnhütte* liegt in der Mitte der Bundesstraße B 2 zwischen den früheren Stationen *Bessemer-* und *Flataustraße*.

Alle Stationen erhalten sofort Hochbahnsteige, weil sie etwas versetzt zu den Straßenbahnhaltestellen liegen. Nur am *Leipziger Platz* müssen die B-Wagen zunächst ihre Klapptrittstufen ausfahren.

Um die drei anderen Linien nicht zu stören, beginnt und endet die neue Stadtbahnlinie 3 am *Plärrer* auf den beiden inneren Gleisen und setzt westlich vom Bahnsteig um. Auf den beiden äußeren Gleisen halten die Linien 1, 2 und 7 jeweils in der gleichen Richtung, damit die wichtigsten Anschlüsse am gleichen Bahnsteig klappen. Die 3 fährt ganztägig im 5-Minuten-Takt, je nach Bedarf mit Solo-Triebwagen oder Doppeltraktion. Dafür braucht man zwölf zusätzliche B-Wagen.

Die Stadtbahn verdrängt die Straßenbahnenlinien 3, 6, 9, 12, 13, 14, 15 und 18 von der Hauptachse Plärrer - Opernhaus - Hauptbahnhof. Dadurch gibt es nur bei der 8 keine Änderungen. Die anderen Linien passt die VS-NF so an, dass möglichst viele Stadtteile ihre gewohnten Nummern behalten.

Haupt-Linie bis 1982 → ab 1983		Haupt-Linie bis 1982 → ab 1983	
3 Schweinau - Plärrer	15 Süd	9 Thon - Hauptbahnhof	<i>bleibt</i>
3 Hauptbf - Tiergarten	9 Ost	9 Hauptbf - Gibitzenhof	16 Süd
4 Thon - Plärrer	15 Nord	13 Schweinau - Plärrer	<i>bleibt</i>
4 Plärrer - Dutzendteich	13 Ost	13 Hauptbf - Ziegelstein	<i>Stadtbahn</i>
6 Westfriedhof - Plärrer	16 Nord	14 F.Eb.-P. - Plärr.- Frank.	<i>bleibt</i>
6 Hauptbf - Nordostbf	<i>Stadtbahn</i>	<i>(14 über Kohlenhof statt Opernhaus)</i>	

Bemerkenswert ist, dass zwölf neue B-Wagen 23 Straßenbahnen ersetzen. Das liegt neben der größeren Kapazität pro Zug auch daran, dass die Stadtbahn auf ihrem eigenen Gleiskörper ein Drittel schneller ist. (Plärrer - Herrnhütte = Straßenbahn 17 und Stadtbahn 11 Minuten.)

- Die Linien 8 und 9 behalten die Straßenbahnstationen *Mariendorf* und *Prinzregentenufer* und die Stadtbahn hält dazwischen an der *Wöhrder Wiese*. Am *Rathenauplatz* benutzen sie die inneren Gleise. Diese steigen mit dem Gelände an und liegen am Nordende fünf Meter über der Stadtbahn.
- Die Linie 8 bekommt am *Opernhaus* eine eigene Station in der Lessingstr., bevor sie am Frauentorgraben auf das Gleispaar der Stadtbahn mitnutzt.
- Die 15 bekommt am Westrand vom *Plärrer* eigene Bahnsteige, damit sie dort nicht wenden muss.



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

- Nach über 40 Jahren Pause kehrt (zunächst nur in der *Hauptverkehrszeit*) eine Linie 17 auf die Nürnberger Schienen zurück.
- Die Buslinie 41 Buchenbühl - Ziegelstein fährt ein knappes Jahr lang mit einem zusätzlichen Bus nach Herrnhütte weiter.

Virtuelle Stadtbahn ab 1983	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Billinganl.- Plärrer - Langwasser	15,6 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(11,7)	26 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - Dutzendt	6,4 km	17 min	5x1 = 5 B	5x1 = 5 B
3 Plärrer - Hbf - Rathenaupl.- Herrnhü.	5,3 km	13 min	7x1 = 7 B	7x2=14B
7 Fü./Herrnstr.- Plärrer - Langwasser	14,6 km	34 min	8x2=16B	8x2=16B
11 Fü./Billinganl.- Fürth Hbf - Herrnstr.	2,9 km	8 min	2x2 = 4 B	2x2 = 4 B
Summe der 5 Stadtbahn-Linien 1983	44,8 km	-	50 B	71 B
Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978	36,8 km	-	41 B	55 B
Zunahme von 1978 bis 1983	+ 8,0 km		+ 9 B	+ 16 B

Straßenbahnenetz ab 1983	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
8 Erlenstegen - Hauptbf - Trafow.- Südfriedh.	11,0 km	38 min	9 Tw	9 Tw
9 Thon - F.Ebert-P.- Hauptbahnh.- Tiergarten	9,8 km	35 min	9 Tw	9 Tw
12 Gibtzenhof - Hbf - Rathenaupl.- Taurogg.	(6,1)	23 min	-	6 Tw
13 Schweinau - Plärrer - Landg.- Dutzendteich	8,1 km	31 min	8 Tw	8 Tw
14 F.Ebert-P.- Plärrer - Landgrab.- Frankenstr.	6,1 km	24 min	6 Tw	6 Tw
15 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Schweinau	6,1 km	23 min	6 Tw	6 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Dianapl.- Finkenbr.	7,2 km	24 min	6 Tw	6 Tw
17 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,1)	29 min	-	7 Tw
18 Schweinau - Plärrer - Trafow.- Südfriedhof	(9,9)	37 min	-	9 Tw
Summe der 6 Haupt-Linien 1983	48,3 km	-	44 Tw	66 Tw
Summe der 8 Haupt-Linien 1978	63,8 km	-	60 Tw	83 Tw
Abnahme von 1978 bis 1983	- 15,5 km	- 16 Tw	- 17 Tw	

Bis 1984 renoviert die VS-NF die 1,0 km von *Herrnhütte* bis *Ziegelstein*, wobei die Endstation (wie bis 1976) am Fritz-Munkert-Platz liegt und Anschlüsse zu den Buslinien 41 und 38 (nach Thon) bietet.

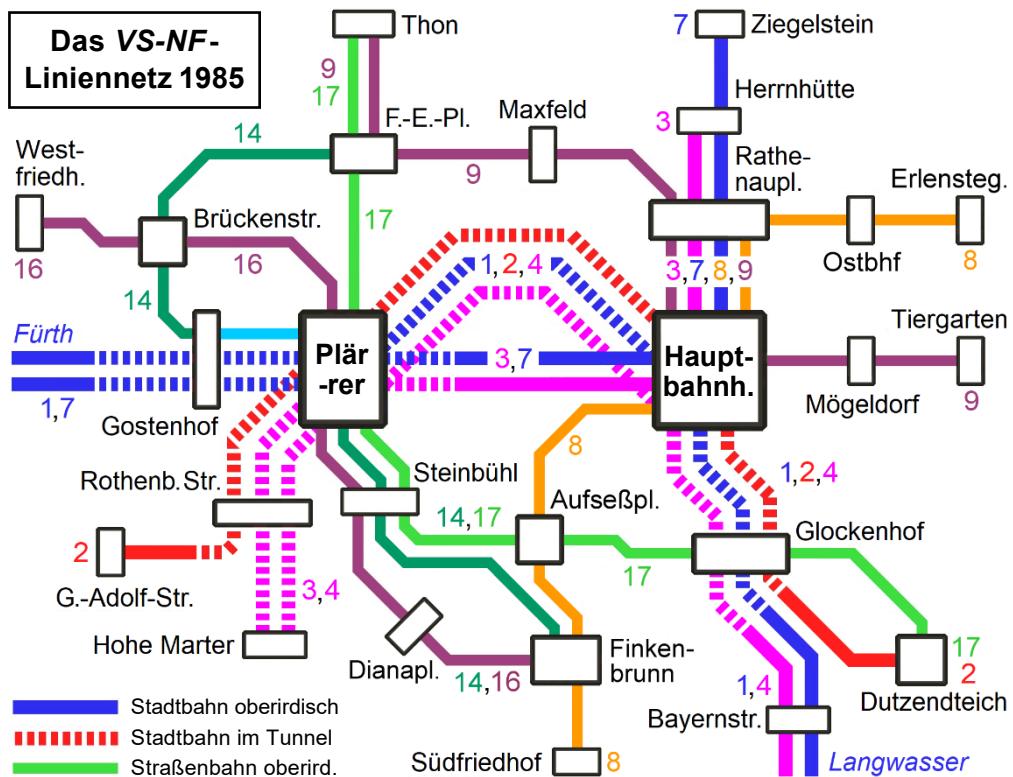
1985 – BA N - 10	Rothenburger Str.- Hohe Marter und Langw. Nord - A.-Kolb-Str.
1,6 km Tunnel + 0,2 km oberirdisch	(H) 1 (U) 3

Der elfte Bauabschnitt (BA) beginnt 1,3 km südlich vom *Plärrer* am 1983 vorbereiten Abzweig. Die Richtungsgleise liegen dort fünf Meter übereinander und man braucht keine aufwändigen Entflechtungsbauwerke. Die drei neuen U-Bahnhöfe *St. Leonhard*, *Schweinau* und *Hohe Marter* entsprechen mit zwei Gleisen und einem Inselbahnsteig weitgehend der Realität.

Die bei der VS-NF komplexeren Gleisverbindungen westlich vom *Plärrer* ermöglichen Linientäusche und dadurch mehr Direktverbindungen: Aus der bisher im 5-Minuten-Takt fahrenden 3 werden die zehnminütlichen Linien 3 Hohe Marter - Plärrer - Herrnhütte und 4 Hohe Marter - Plärrer - Langwasser und die 7 aus Fürth steuert *Ziegelstein* statt *Langwasser* an.

Wie überall nimmt die Nachfrage in Langwasser mit wachsender Entfernung zum Stadtzentrum deutlich ab. In der *Hauptverkehrszeit* genügen ab dem *Scharfreiterring* zwei Linien und die dritte kann früher wenden. Damit das ohne Beeinträchtigung der anderen Züge klappt, nimmt die VS-NF 200 Meter der vorbereiteten Trasse von der Betriebshofzufahrt zur neuen Station *Annette-Kolb-Straße* in Betrieb (→ BA 2). Die Linie 12 fährt dorthin und braucht einen Zug mit zwei B-Wagen weniger. Dank guter Anschlüsse zur Buslinie 55 werden viele Verbindungen zum neuen Industriegebiet entlang der Thomas-Mann-Str. schneller.

Die Linienlänge wächst auf 72,9 km und man braucht in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) 79 B-Wagen, das sind acht mehr als 1983. Die drei Straßenbahnenlinien nach Schweinau entfallen: Die 18 pendelt (in der HVZ) nur noch zwischen Plärrer und Südfriedhof und die beiden anderen Äste nach Thon und Dutzendteich übernimmt die 17 ganztägig. Eine Linie 13 gibt es nicht mehr und der Fahrzeugbedarf verringert sich von 66 auf 46.



1986 – BA N-11**Hohe Marter - Stein / Schloß**

0,1 km Rampe + 2,1 km oberirdisch

(H) 3

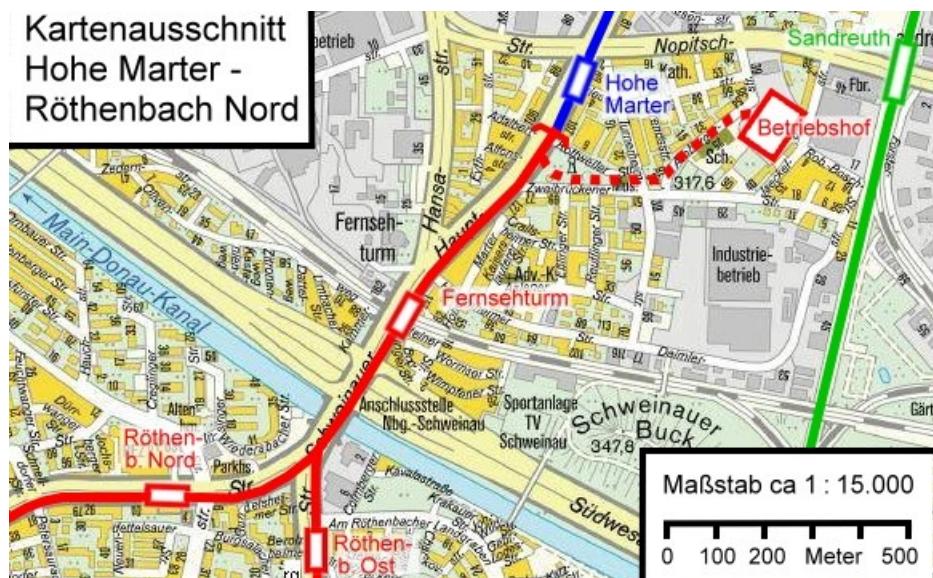
(U) 0

Zwischen dem U-Bahnhof *Hohe Marter* und der Zweibrückener Str. kommen die Gleise in einer Rampe an die Oberfläche, wodurch die Zufahrt zum umgebauten Straßenbahndepot wieder möglich wird. Am östlichen Rand der Schweinauer Hauptstr. steigen die Gleise weiter an und auf der Brücke über die „Ringbahn“ von Fürth zum Nürnberger Rangierbahnhof entsteht der oberirdische Bahnhof *Fernsehturm*. (1980 wurde der 292 m hohe Turm 100 Meter nördlich davon erbaut.)

Die Gleise führen südlich neben der B14 über *Röthenbach/Nord* weiter zum vorläufigen Endpunkt *Stein/Schloß* vor der Kreuzung mit der Rednitzstraße. Für die Verlängerung der Stadtbahn-Linien 3 und 4 braucht man vier neue B-Wagen. Dafür spart man in größerem Umfang Gelenkbusse bei den Linien 60 bis 62 (ab *Röthenb./Nord* Richtung Eibach) sowie 63 und 64 (ab *Stein/Schloß* Richtung Stein Mitte und Deutenbach) ein.

Es wäre betrieblich aufwändig, die Linie 4 in Röthenbach wenden zu lassen. Daher verlängert die VS-NF sie vorläufig wie die Linie 3 bis Stein / Schloß.

Kartenausschnitt
Hohe Marter -
Röthenbach Nord



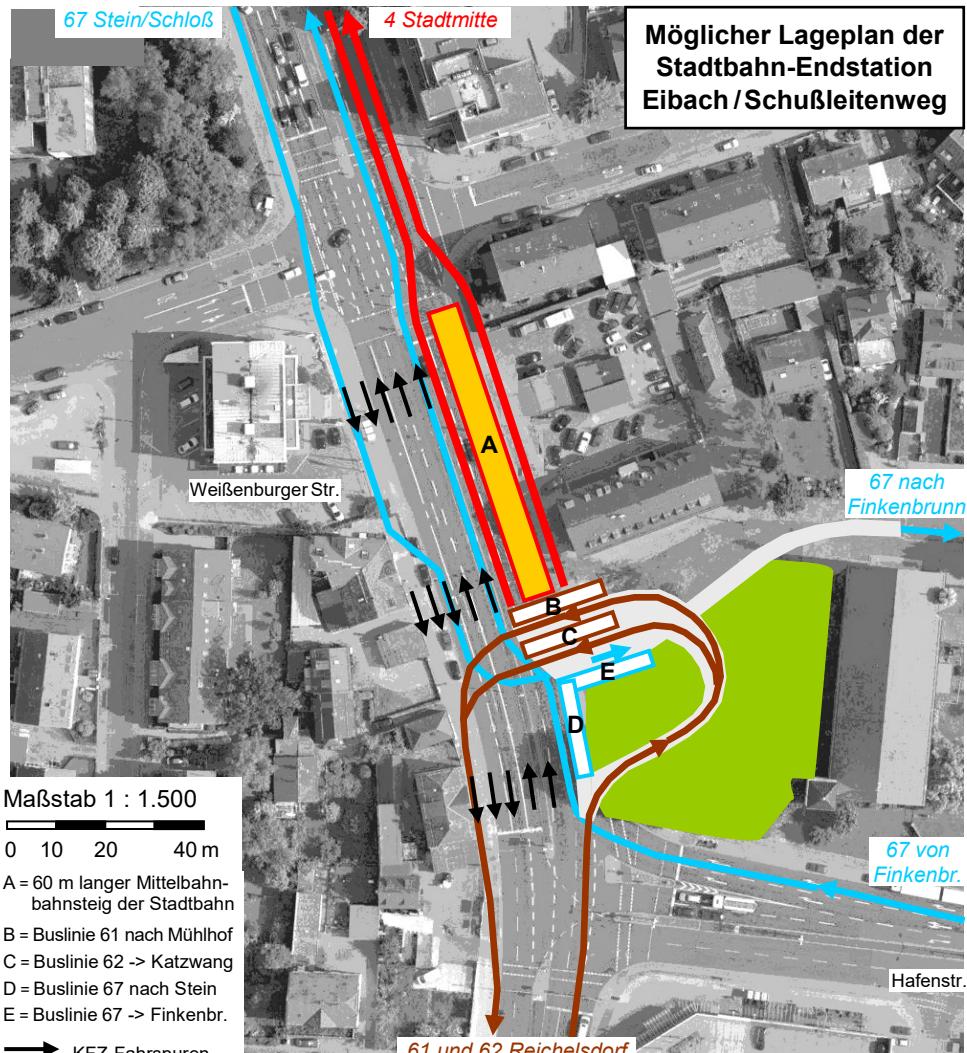
1987 – BA N-12**Fernsehturm - Eibach / Schußleit.**

1,6 km oberirdisch

(H) 3

(U) 0

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



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

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

1988 – BA N - 13	Gibitzenhof - Finkenbrunn
1,6 km oberirdische Straßenbahn	(H) 3 (U) 0

1972 wurden die Orte Pillenreuth, Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg im Süden von Nürnberg eingemeindet. Das beschleunigte ihr Wachstum erheblich, wie die Angaben in den Statistischen Jahrbüchern der Stadt für ihren Bezirk 49 zeigen:

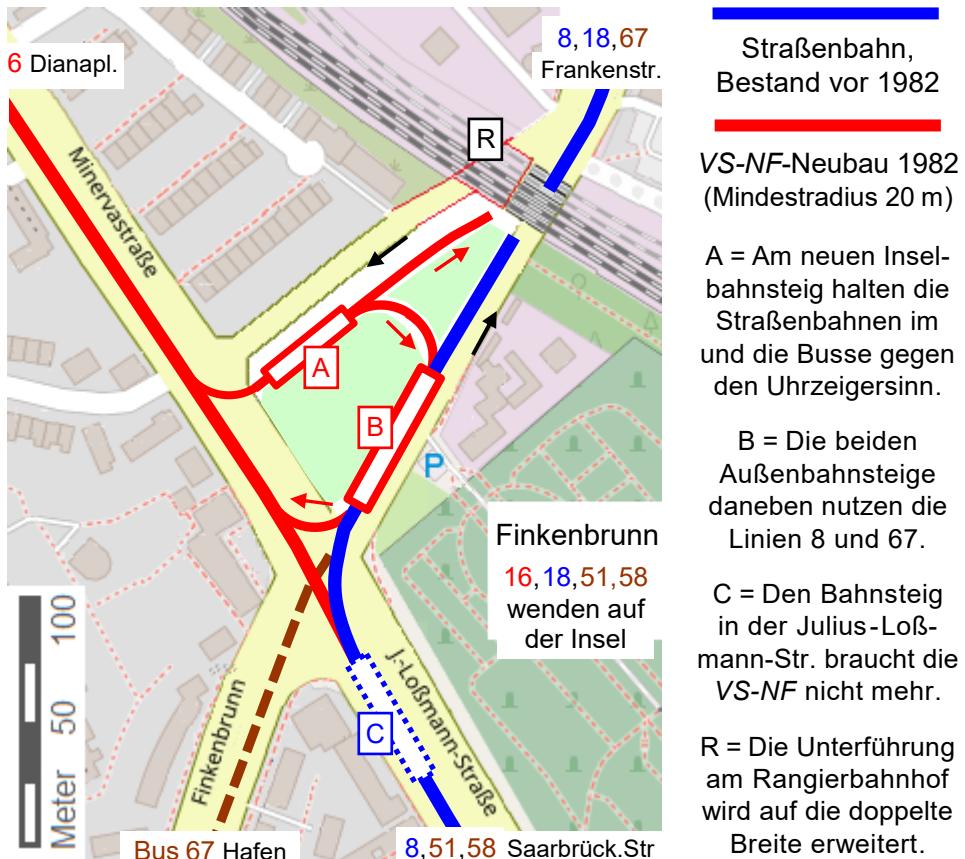
Jahr	1970	1972	1980	1990	2000	2010	2022
Einwohner	4.512	6.705	9.446	11.212	11.628	12.856	13.308
Zuwachs		48 %	41 %	19 %	3,7 %	10,6 %	3,5 %

Schon bald genügten die Montag bis Samstag tagsüber etwa stündlich an der *Frankenstraße* startenden gelben Postbusse nicht mehr den Erfordernissen: 1978 machte die VAG Nürnberg daraus die vertaktete Buslinie 51 und seit Mitte der 1980er Jahre fahren Gelenkbusse zeitweise in Abständen von weniger als 10 Minuten.

Unbefriedigend ist vor allem, dass „der 51er“ fast 3 km bis zur *Saarbrückener Str.* neben der Straßenbahn herfährt, um den Fahrgästen doppelte Umsteigezwänge zur U-Bahn zu ersparen. Schon seit Mitte der 1990er Jahre gibt es daher Bestrebungen, die Straßenbahn nach Kornburg zu

verlängern. Allerdings sträuben sich einige Anwohner gegen die vermeintliche Belästigung vor ihren Haustüren.

Bei der VS-NF gibt es keine U-Bahn zur *Frankenstraße* und die Straßenbahnlinie 8 ist dank des BA 5 schneller als in der Realität. Es ist daher nicht erforderlich, dass der „51er“ parallel fährt. Er startet stattdessen an der *Saarbrückener Straße* mit Anschluss zu den Linien 8, 18 und 58.



Mit dem BA 9 wurde die Straßenbahn von der Hauptachse Plärrer – Hauptbahnhof „verbannt“. Die VS-NF schließt die Lücke im Nürnberger Süden, um weiträumige Alternativen zu schaffen. Die neue Trasse baut sie kostengünstig auf dem breiten Mittelstreifen der Minervastraße.

Ab 1988 wird die 9 vom *Gibitzenhof* zur *Worzeldorfstraße* verlängert, wobei sie am *Finkenbrunn* an den vorhandenen Bahnsteigen hinter der Kreuzung hält. Die 8 wendet schon am *Trafowerk*, damit man den Bereich dazwischen umfassend neu gestalten kann: Die 100 m lange und bis zu 30 m breite Verkehrsfläche zwischen der Unterführung am Rangierbahnhof und der Kreuzung am Finkenbrunn bekommt eine kombinierte Bahn-Bus-Station mit kurzen Fußwegen beim Umsteigen.

- Auf dem westlich anschließenden (30 bis 50 m breiten) Gelände stehen nur ein paar flache Gebäude. Nach deren Abriss können die Linien 16, 18, 51 und 58 moderne Wendeschleifen bekommen. Die 2.000 m² in der Mitte böten Platz für eine Grünfläche mit Kiosk und Fahrradabstellplätzen.

Ab 1989 wenden die Linien 16, 18, 51 und 58 am *Finkenbrunn*. 18 und 58 werden dafür verkürzt und 16 und 51 verlängert. In der HVZ verändern sich die Laufleistungen nur geringfügig und in der NVZ kann die VS-NF eine Straßenbahn weniger abstellen:

Die Buslinie 67 fährt weiterhin von der Frankenstr. über den Hafen nach Eibach. Auch sie profitiert am *Finkenbrunn* von den neuen attraktiven Anschlüssen von und zur Straßenbahn-Linie 16.

Linie	Maßnahme	Stündliche Leistung HVZ / NVZ
Bisher 9, neu 16	Verlängerung 1,6 km Gibitzenh.- Finkenbrunn	10'-Takt = 2 x 6 x 1,6 = 19,2 Tram-km zusätzlich
Tram 18 (HVZ)	Verkürzung 1,8 km Worzeld. Str.- Finkenbr.	10'-T.= 2 x 6 x 1,8 = 21,6 km weniger
Bus 51	Verlängerung 1,2 km Saarbrück. Str.- Finkenbr.	10'-T.= 2 x 6 x 1,2 = 14,4 km mehr
Bus 58	Verkürzung 2,1 km Dianaplatz - Finkenbrunn	20'-T.= 2 x 3 x 2,1 = 7,2 Bus-km mehr 30'-T.= 2 x 2 x 2,1 = 8,4 km weniger
Hauptverkehrszeit (HVZ) = 2,4 Tram-km weniger und 1,8 Bus-km mehr		
Normalverkehrszeit (NVZ) = 19,2 Tram-km mehr u. 1,2 Bus-km weniger		



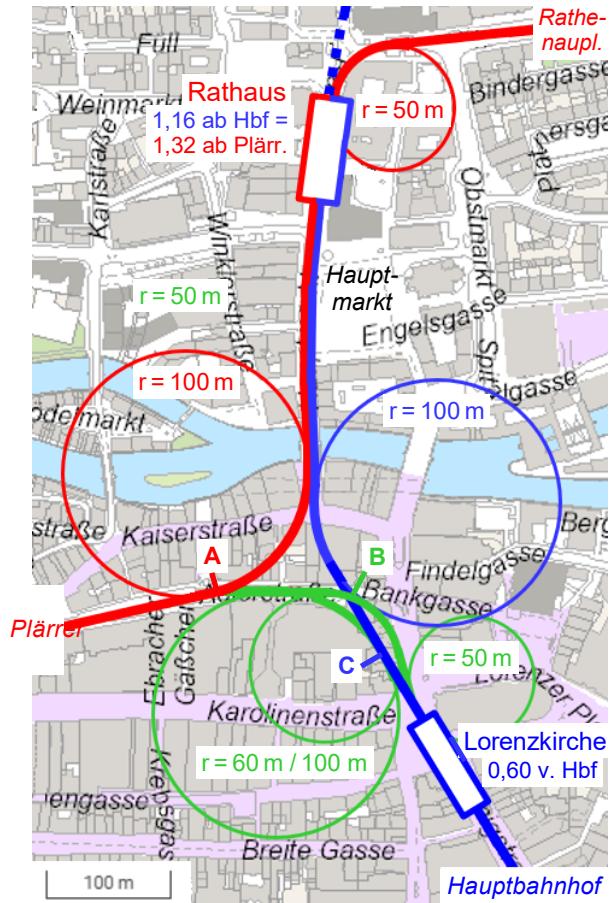
Triebwagen 212 erreichte am 31.8.87 den Rathenauplatz. Das von ihm befahrene Gleispaar wäre bei der VS-NF schon 1981 im Tunnel verschwunden. Der Abzweig nach rechts Richtung Ostbahnhof wäre 1986 gefolgt. (© Christian Wenger)

1989 – BA N-14	Lorenzkirche / Weißer Turm - Rathaus - Rathenauplatz
0,1 km Rampe + 1,9 km Tunnel	(H) 0 (U) 2

Ab 1989 unterquert die Stadtbahn die Sebalder Altstadt und stellt Verbindungen her, die es in der Realität nur viel langsamer mit der Buslinie 36 über das Hallertor gibt.

Der Hauptast verlässt 0,95 km östlich vom *Plärrer* den 1976 eröffneten BA 4. Die Gleise liegen dort mit 5 Meter Abstand übereinander und kreuzen sich nicht. Nach einem 100-Meter-Radius liegen die beiden neuen Gleise nebeneinander, unterqueren die Pegnitz und steuern ohne weitere Steigungen den unteren Bahnsteig vom *Rathaus* an.

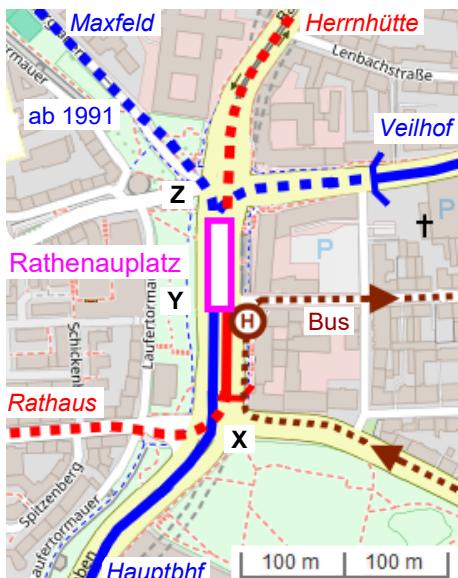
Damit keine (vom Hauptbahnhof kommenden) Stadtbahnen am *Weissen Turm* wenden müssen, geht gleichzeitig der knapp 500 Meter lange Tunnel vom Abzweig nördlich der der *Lorenzkirche* zum *Rathaus* in Betrieb.



*) Jeweils Bahnsteigmitte, Gefälle beginnen am Bahnsteigende

Plärrer - Rathaus	Gelände	Höhenlage Gleis	
0,55 Weißer Turm *) 0,95 Abzweig A (oben) 1,05 bis 1,1 Pegnitz 1,32 Rathaus (unten *)	307 m 304 m 297 m 300 - 303	298 m 293 m 289 m 289 m	fällt 1,5 % fällt 4 % +/- 0 % -
Rathaus - Plärrer	Gelände	Höhenlage Gleis	
1,32 Rathaus (unten *) 1,05 bis 1,1 Pegnitz 0,95 Abzweig A (unten) 0,55 Weißer Turm *)	300 - 303 297 m 304 m 307 m	289 m 288 m 288 m 298 m	fällt 1 % +/- 0 % steigt 3 % -
Hbf - Weißen Turm	Gelände	Höhenlage Gleis	
0,60 Lorenzkirche *) 0,80 Kreuz. B (unten) 0,88 Abzweig A (unten) 1,28 Weißer Turm *)	307 m 303 m 304 m 307 m	295 m 289 m 288 m 298 m	fällt 4 % fällt 1 % steigt 3 % -
Weißen Turm - Hbf	Gelände	Höhenlage Gleis	
0,55 Weißen Turm *) 0,95 Abzweig A (oben) 1,11 Abzweig C 1,23 Lorenzkirche *)	307 m 304 m 297 m 307 m	298 m 293 m 295 m 295 m	fällt 1,5 % steigt 1 % +/- 0 % -
Hbf - Rathaus	Gelände	Beide Gleise	
0,60 Lorenzkirche *) 0,72 Abzweig C 0,90 bis 0,95 Pegnitz 1,16 Rathaus (oben *)	307 m 307 m 297 m 301 - 303	295 m 295 m 290 m 295 m	+/- 0 % fällt 3 % steigt 4 % -

Die Stadtbahn verlässt das *Rathaus* in einer Rechtskurve mit 50-Meter-Radius, fährt unter der Theresienstraße weiter und erreicht vor dem *Laufer Schlagturm* die gleichnamige Station. Am Südrand vom *Rathenauplatz* (= X auf der Karte) unterquert sie den Laufertorgraben mit der Bundesstraße 2 und der Stadtbahn zum Hauptbahnhof, dann steigen die Gleise mit 6 % an. In der Platzmitte (= Y Einmündung der Nunnenbeckstr.) erreichen alle vier Gleise die gleiche Höhenlage und schließen bis zur Sulzbacher Str. (= Z) zwei Inselbahnsteige ein.



Am Rathenauplatz steuern drei Linien den 1980 eröffneten Tunnel vom BA 6 an und ein 150 m langer neuer Tunnel nach Osten kommt hinzu. Er liegt unter der Sulzbacher Straße, kommt hinter der Einmündung der Harmoniestraße an die Oberfläche und erreicht die Straßenbahngleise Richtung Erlenstegen.

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

m = Meter über dem Meeresspiegel

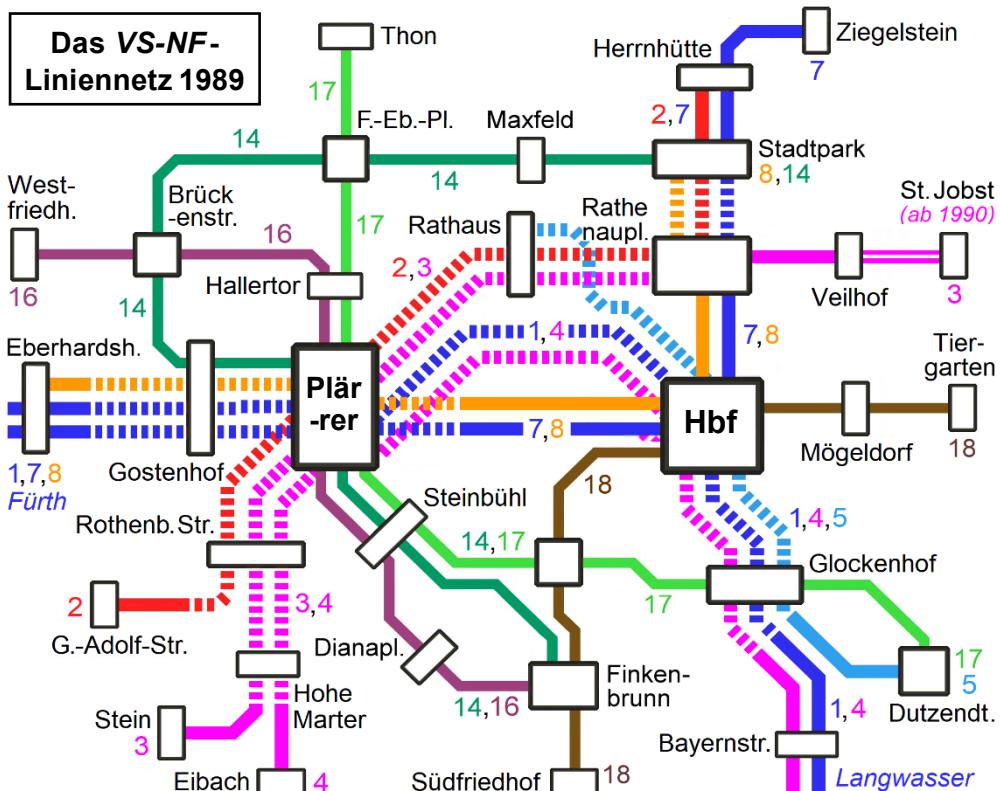
Mit dem BA 14 wird die dritte Innenstadt-Hauptachse aus dem VS-NF-Netzentwurf von 1965 fertig (→ S. 11): Jeweils zwei Linien ergänzen sich auf den Verbindungen Plärrer - Rathaus - Rathenauplatz - Plärrer - Opernhaus - Hauptbahnhof und Plärrer - Opernhaus - Rathenauplatz zum 5-Minuten-Takt.

Dabei bekommt die neue Linie 8 im Westen den Ast nach *Eberhardshof* und bedient ihn auch in der *Normalverkehrszeit*. Die zusätzlichen Fahrten der 1 nach *Langwasser* übernimmt die 4 und verdichtet dabei in der *Hauptverkehrszeit* das Angebot zur *Hohen Marter*. Die neue Linie 5 beginnt am *Rathaus* und ersetzt ab dem *Hauptbahnhof* die alte 2 zum Dutzendteich.

Der neue U-Bahnhof *Rathaus* liegt nördlich vom Hauptmarkt zwischen Waaggasse und Sebalduskirche. In der oberen Ebene halten (6 bis 8 m unter der Oberfläche) die Linien 2 und 4 zum Plärrer und Rathenauplatz. In der unteren Ebene wendet zunächst nur die 5 zum Hauptbahnhof.

Zwischen *Stadtpark* und *Hauptbahnhof* verkehren keine Straßenbahnen mehr. Die Nordäste der Linien 8 und 9 entfallen und ihre Südäste werden zur neuen 18 vom *Tiergarten* zum *Südfriedhof* verbunden. Die 14 verlängert die VS-NF vom *F.-Ebert-Platz* zum *Stadtpark*, wo sie mit der Buslinie 44 Richtung *Weigelshof* in einer neuen Schleife über der Stadtbahn wendet. Ab dem Städtischen Klinikum erreicht man dadurch viele Ziele im Norden und Nordwesten besser.

Bei den Buslinien 36 und 37 entfallen die Abschnitte vom *Rathaus* zum *Rathenauplatz* und *Heilig-Geist-Spital*. Beide starten fortan am *Rathaus*



und steuern *Thon* und *Herrnhütte* an. (*Zeichenerklärung zur Grafik → S. 42*) Die Verbindung Thon - Hauptbahnhof dauert durch das Umsteigen am *Rathaus* (von 36 auf 5) oder *Schoppershof* (von 35 auf 2, 7 oder 8) zwei Minuten länger als mit der Straßenbahn-9. Wenn man beide Buslinien über Thon hinaus Richtung Buch, Boxdorf und Neunhof verlängert, vermeidet man doppelte Umsteigezwänge und erreicht die gleichen Reisezeiten.

Virtuelle Stadtbahn ab 1989		Länge in km	Fahrz. min	Züge	NVZ B C	Züge	HVZ B C
1	Fü./Hardhöhe - Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Frankenstr.- Messe - Langwasser	19,5	42	10	20 0	10	10 10
2	G.Adolf-Str.- Plärrer - Hauptbf - Herrnhütte	7,8	18	5	10 0	5	10 0
3	Stein/Schl.- Plärrer - Rathenaupl.- Veilhof	8,8	21	6	12 0	6	12 0
4	Eibach - Plärrer - Hbf - Bayernst.- Langwas.	14,8	32	8	16 0	8	16 0
5	Rathaus - Hauptbf - Wodanstr.- Dutzendt.	4,9	12	4	4 0	4	4 0
7	Fü./Jahnstr.- Eber'hof - Plärrer - Rathaus - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelstein	13,0	29	7	14 0	7	14 0
8	Eberhardsh.- Plärrer - Hbf - Schoppershof	6,2	14	4	4 0	4	0 4
11	Fü./Klinikum - Fürth Hbf - Jahnstr.	4,4	12	4	4 0	4	4 0
12	G.Adolf-Str.- Plärrer - Hbf - Langw.- AKS	11,4	22	-	- -	6	12 0
Summe der 9 Stadtbahn-Linien 1989		84,6		48	80 0	54	82 14
Summe der 5 Stadtbahn-Linien 1983		44,8		31	50 0	38	71 0
Zunahme von 1983 bis 1989		39,8			30 0		11 14

Straßenbahnnetz ab 1989		Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14	Stadtpark - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Frankenst.	7,7 km	24 min	6 Tw	6 Tw
14z	Plärrer - Steinbühl - Frankenstr.- Finkenbr.	(4,9)	18 min	-	5 Tw
16	Westfriedhof - Plärrer - Dianapl.- Finkenbr.	7,2 km	24 min	6 Tw	6 Tw
17	Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,3 km	33 min	8 Tw	8 Tw
17z	Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,1)	29 min	-	7 Tw
18	Tiergarten - Hauptbf - Frankens.- Südfriedh.	11,7 km	37 min	9 Tw	9 Tw
Summe der 3 Haupt-Linien 1989		34,9 km	-	29 Tw	41 Tw
Summe der 6 Haupt-Linien 1983		48,3 km	-	44 Tw	66 Tw
Abnahme von 1983 bis 1989		-13,4 km	-	- 15 Tw	- 25 Tw

1990 – BA N-15

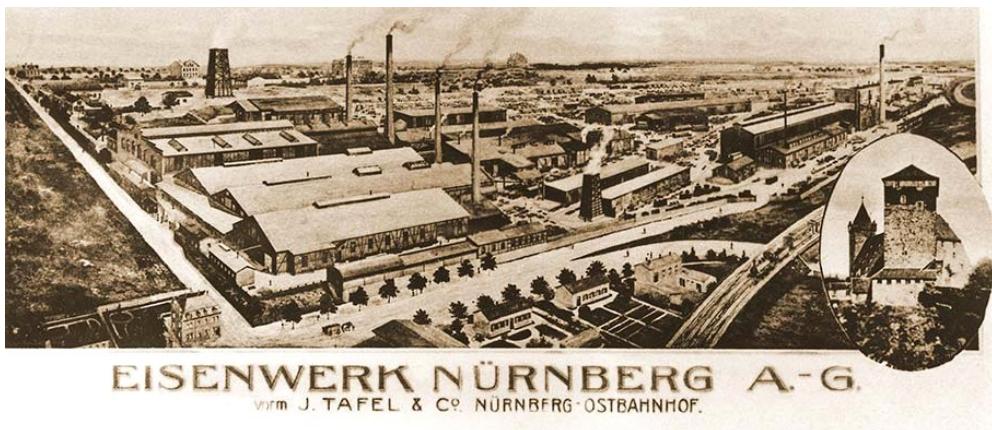
Rathenaupl.- Veilhof - St. Jobst

0,5 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,1 km Tunnel

(H) 1

U 0

1988 ersetzt die Stadtbahnlinie 3 die seit 1962 (oder noch länger) nach Erlenstegen fahrende Straßenbahnlinie 8. Allerdings fährt die 2 zunächst nur bis *Veilhof* – die Station entspricht der realen *Tauroggenstraße* am Mittleren Ring (= Bundesstr. B4R). Im folgenden Jahr renoviert die VS-NF 600 m bis zur Tafelhalle und baut 500 m neben der Walzwerkstraße neu. Beim Umbau der ehemaligen Industrieflächen hätte die Stadtbahn dort eine eigene Trasse und eine neue Endstation direkt neben dem DB-*Ostbahnhof* bekommen.



Eisenwerk-Briefkopf um 1900, unten rechts = Ostbahnhof. (© Museum Industriekultur)

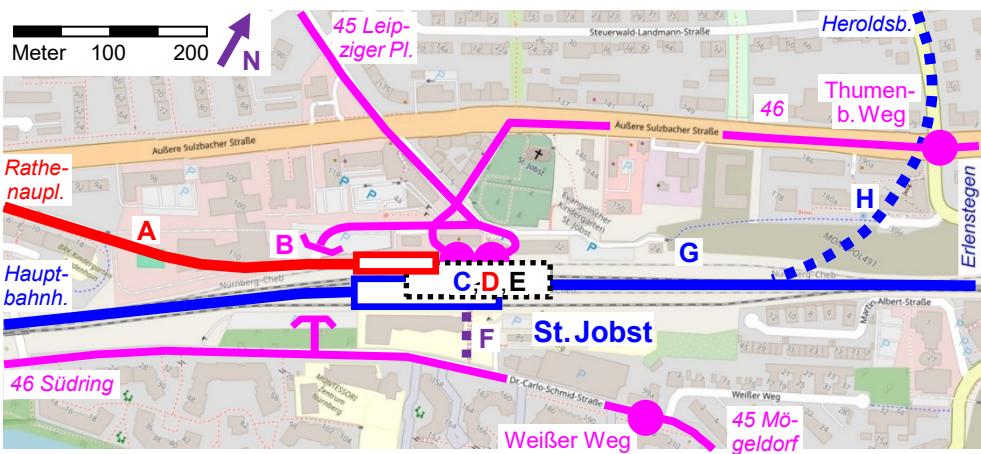
Geschichtliche Entwicklung: Direkt neben dem Nürnberger Ostbahnhof errichtete Julius Tafel 1875 sein Schweißeisenwalzwerk. Es wurde zu einem der großen Nürnberger Industriekomplexe mit fast 24.000 m² überbauter Fläche und zahlreichen Werkshallen, in denen Schrauben, Telegrafenmaterial, Schienennägel und vor allem Stahl produziert wurde. Das meiste wurde über den Ostbahnhof geliefert und abgeholt.

Das Werk erreichte schon vor dem Zweiten Weltkrieg seine größte Blütezeit, denn der Konkurrenzdruck in der Branche nahm immer mehr zu.

Nach genau 100 Jahren wurde das inzwischen veraltete Werk geschlossen. Zehn Jahre später feierte die *Deutsche Bundesbahn* „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ auf dem Gelände. Vom 15.5. bis 18.8.1985 konnte man neben der Ausstellung „Zug der Zeit – Zeit der Züge“ auch eine Lok- und Wagenhalle sowie eine *DB-Leistungsschau* besuchen.

Ab 1986 wurden die Fabrikgebäude abgerissen und neue Mehrfamilienhäuser und ein Seniorenheim gebaut. Das Verwaltungsgebäude und die Halle der Schraubenproduktion blieben erhalten und werden seit 1988 als *Museum Industriekultur* und als *Tafelhalle* für Veranstaltungen genutzt. Das Frachtaufkommen im Ostbahnhof ging stetig zurück und bis zur Jahrtausendwende wurden die einst neun Anschlussgleise zu benachbarten Betrieben stillgelegt und abgebaut.

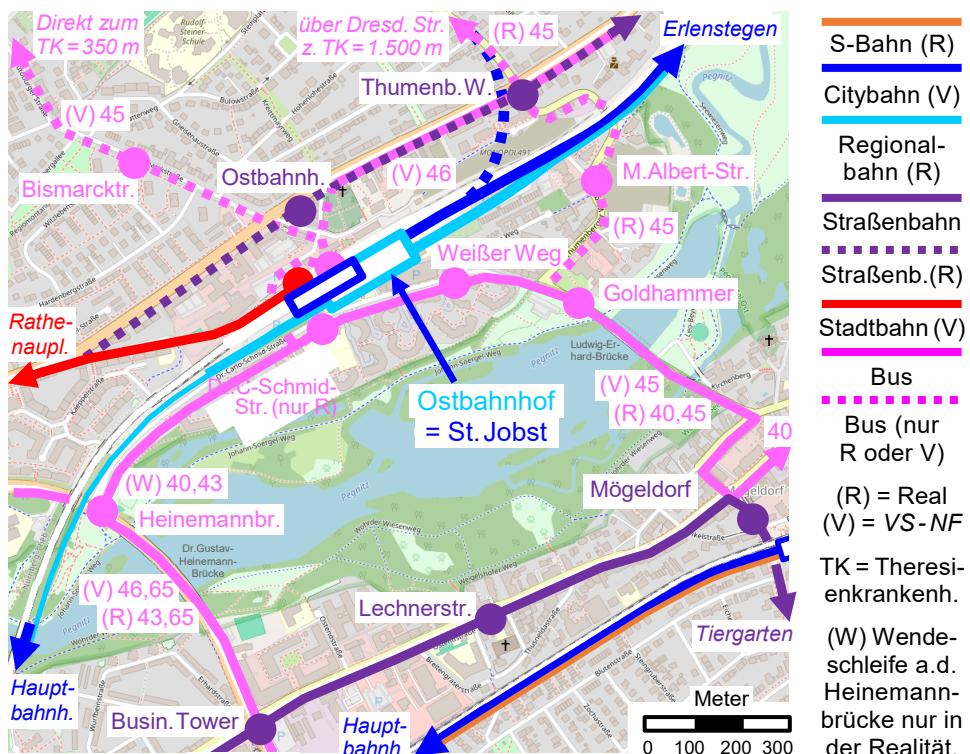
Die VS-NF hätte nach dem Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ einen Teil der frei werdenden Flächen des Eisenwerks für eine direkte Verbindung von der Äußeren Sulzbacher Straße zum DB-Bahnhof genutzt.



— Bahnlinie Nürnberg - Lauf (rechts der Pegnitz); — Stadtbahn; — Buslinien

A = Stadtbahn-Neubauabschnitt neben der Walzwerkstraße; **B** = Neue Bahnunterführung für Busse, Radfahrer und Fußgänger; **C** = Neuer Citybahn-Seitenbahnsteig für Gleis 1 und neuer Inselbahnsteig zwischen Gl. 4 und 5; **D** = Neuer Stadtbahn-Inselbahnsteig auf der Fläche der realen Gl. 1 und 2; **E** = Reale Inselbahnsteige zwischen den Gl. 3/4 und 5/6; **F** = Reale Bahnsteigunterführung (von der VS-NF renoviert); **G** = 200 m lange Rampe und **H** = Tunnel unter dem Thumenberger Weg für die Citybahnen Richtung Heroldsberg.

Dieser hätte den Namen des umgebenden Stadtteils St.Jobst bekommen, den er schon von 1877 bis 1885 getragen hatte. Die nicht mehr gebrauchten Gleise 1 und 2 würden der neuen Stadtbahn-Endstation und den Haltestellen der Buslinien 45 und 46 direkt neben den Bahnsteigen der Citybahn-Linien 5 bis 8 weichen.



Am „echten Ostbahnhof“ hält die Straßenbahnlinie 8 etwa 150 Meter nördlich der DB-Bahnsteige und die Buslinie 40 etwa 100 Meter südlich davon an der Dr.Carlo-Schmid-Straße. Der Anreiz zum Umsteigen in die Züge ist dadurch gering und zwischen Straßenbahn und Bus gleich Null. Gute Anschlüsse gibt es hingegen 700 m westlich vom Ostbahnhof an der Heinemannbrücke und 500 m östlich davon am Thumenberger Weg. Davon haben aber die DB-Züge nichts.

In der Realität ist es nicht so schlimm, dass die Straßenbahn am Ostbahnhof etwa 150 Meter von den Zügen entfernt hält, weil es in *Erlenstegen* nur

wenige Schritte sind. Bei der VS-NF wollen viele Fahrgäste in St. Jobst aber auch die *Citybahn*-Linien 5 und 6 Richtung Heroldsberg erreichen.

Die VS-NF bietet hingegen am neuen Bahnhof St. Jobst gute Anschlüsse in allen Richtungen. Den Parallelverkehr der Buslinien 40 und 45 zwischen Mögeldorf und Goldhammer baut sie ab, weil er für die mäßige Nachfrage nicht erforderlich ist und der Laufweg der Linie 45 vom Goldhammer zum Theresienkrankenhaus wird 650 Meter kürzer. Die VS-NF braucht dadurch in diesem Teilnetz in der Hauptverkehrszeit einen Bus weniger als die „echte VAG“.

Die Nachfrage zwischen St. Jobst und Erlenstegen ist wegen der parallelen *Citybahn*-Linien 7 und 8 so gering, dass sich der Ausbau zur Stadtbahn nicht lohnt. Nach der Umstellung auf Busse entspräche die VS-NF-Angebotsqualität der Realität, wo man mit der Straßenbahn auch viele Ziele nicht direkt erreicht. Als „Trostpflaster“ käme hinzu, dass die Buslinie 45 ab St. Jobst über den Ostring Richtung Dutzendteich weiter fährt.



Die reale Straßenbahnhaltestelle Ostbahnhof liegt 100 Meter von der Bahnstation entfernt in der Äußeren Sulzbacher Straße. (Jörg Schäfer, 17.9.24)