

INHALT von Teil 1

1. Vorwort..... Seite 3
2. Die Systemfrage in der Realität Seite 5
3. Die Systemfrage bei der Virtuellen Stadtbahn Seite 10
4. Die Bauabschnitte in Nürnberg, 1967 bis 1995..... Seite 17
5. Die Bauabschnitte in Nürnberg, 1996 bis 2020..... Seite 39

INHALT von Teil 2

6. Die Bauabschnitte in Fürth..... Seite 61
7. Erlangen und die Stadt-Umland-Bahn Seite 79
8. Ergänzungen und Anmerkungen Seite 85

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)

6. DER AUSBAU IN FÜRTH

1975 – BA FÜ-1	Jakobinenstraße - Herrnstraße
1,4 km oberirdisch mit zwei Stationen	

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	Jakobinenstr.- Freiheit - Rathaus
0,1 km Rampe + 0,5 km Tunnel mit zwei Stationen	

In Nürnberg erreicht der neue Stadtbahntunnel 1978 *Gostenhof* und alle Straßenbahnlinien nach Fürth werden auf die neuen Fahrzeuge umgestellt. Die Bahnsteige der Stationen *Jakobinenstraße*, *Luisenstraße* und *Freiheit* kann man bei laufendem Betrieb erhöhen. Dann ist aber Schluss, weil die Kurven in der Fürther Altstadt für die Stadtbahn zu eng sind.



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 Billiganlage unterfahren hätte. (Aufnahme etwa von 1980)

Die *Freiheit* als Endstation würde viel Busverkehr ins Zentrum ziehen. Um das zu vermeiden sorgt die VN-SF dafür, dass die ersten 500 Meter des Fürther Tunnels rechtzeitig fertig werden. Die *Freiheit* bekommt einen Inselbahnsteig auf der Rampe neben der R.-Breitscheid-Str.: Im Süden hat er einen ebenerdigen Zugang zur G.-Schickedanz-Str und im Norden (Roll-)Treppen zur Friedrichstr. Der U-Bahnhof *Rathaus* liegt unter dem Kohlenmarkt mit Ausgängen zur Schwabacher und zur Brandenburger Str. Der Tunnel geht noch etwa 100 Meter weiter, damit Stadtbahnen wenden und abgestellt werden können.

1.000 Meter vom Rathaus zur Billiganlage und 500 Meter von der Herrn- zur Flößaustraße werden vorläufig stillgelegt, um Baufreiheit für die Umgestaltung der Bahnanlagen zu schaffen. [Neuordnung des Liniennetzes → fünfter Bauabschnitt in Nürnberg.]

1979 – BA FÜ-3	Herrnstraße - Fronmüllerstraße
1,0 km oberirdisch mit zwei Stationen	

Etwa ein Jahr hätte der Ausbau der Schwabacher Str. von der *Herrnstraße* über die *Flößbastraße* zur *Fronmüllerstraße* gedauert. Bei der neuen Endstation gab es 1979 noch viel Platz für einen zweigleisigen Hochbahnsteig, Abstellgleise, Bushaltstellen sowie PKW- und Fahrrad-Parkplätze.

Die Linien 7 und 11 werden bis zur Fronmüllerstr. verlängert, wofür man im Berufsverkehr zwei zusätzliche Züge bzw. drei neue B-Wagen braucht. Die Buslinie 67 von Stein/Schloß biegt an der Fronmüllerstr. nach Osten ab und fährt am Südrand der damaligen Bebauung entlang zur Stadtgrenze.

1981 – BA FÜ-4	Rathaus - Stadthalle - Billiganl.
0,5 km oberirdisch + 0,5 km Tunnel mit zwei Stationen	

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.

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.



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

1982 – BA FÜ-5

Billiganlage - Breslauer Straße

1,1 km oberirdisch mit zwei Stationen

Der vierte Bauabschnitt führt über die Stiftungsstraße zur vorläufigen Endstation *Breslauer Straße*. An der *Hardstraße* kann 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.

1983 – BA FÜ-6	Breslauer Straße - Hardhöhe
1,0 km oberirdisch mit zwei Stationen	

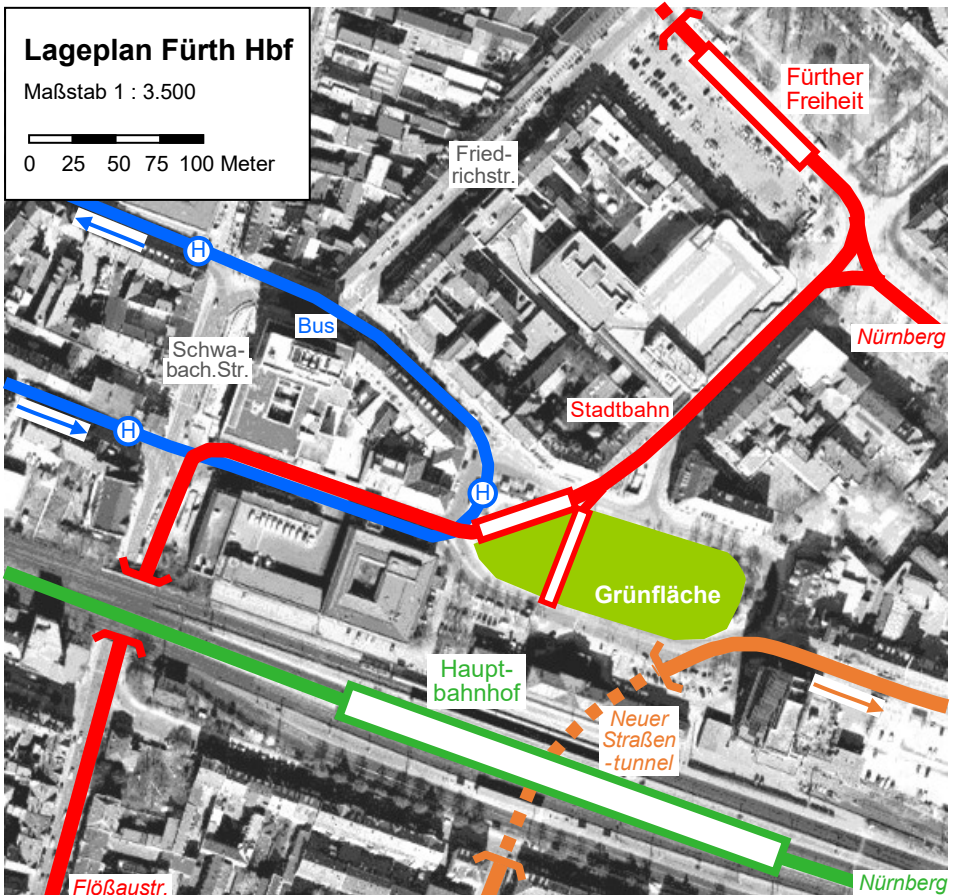
Schon nach einem Jahr geht es ab der *Breslauer Straße* weiter: Das Gleispaar liegt (wie schon seit den 1960er Jahren geplant) in der Mitte des breiten Straßenzuges Hard-/Soldnerstraße und endet zwischen Volta- und Gaußstraße. Dort hielt die Stadt Fürth zwischen den Hochhäusern den Platz für eine Wendeschleife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

1985 – BA FÜ-7	Neugestaltung FÜ-Hauptbahnhof
0,9 km oberirdisch mit zwei Stationen (+ 0,1 km Straßentunnel)	

1985 wurde zum 150-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland die U 1 zum Fürther Hauptbahnhof eröffnet. Bei der *VS-NF* hätte sich ähnlich symbolträchtig die Neugestaltung zwischen dem Bahnhof und der Südstadt angeboten:

Die Straßenbahnlinie 21 hatte in einer Wendeschleife auf dem Bahnhofplatz gehalten und die Linie 7 am Nordrand des Platzes. Sie fuhr mit engen Kurven durch die Maxstr. zur Bahnunterführung der Schwabacher Straße. Diese war im weiteren Verlauf 20 bis 25 Meter breit und die Straßenbahn musste sich den Raum mit mindestens vier KFZ-Spuren teilen. Für Haltestelleninseln blieb an den Stationen bis zur *Flößaustraße* kein Platz.

Die *VS-NF* hätte (wie in der Realität für die U-Bahn) neben der Hauptpost eine neue Verbindung vom Bahnhofplatz zur Schwabacher Straße gebaut und in der Nordhälfte ein Gleispaar verlegt. Die Strecke verkürzt sich dadurch um 800 Meter, 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.

Die zwei KFZ-Spuren neben der Stadtbahn haben ab der Schwabacher Str. eine geringere Steigung liegen auf dem Bahnhofplatz im Einschnitt. Vor dem Bahnhofsgebäude werden sie von einer 20 Meter breiten Fußgängerbrücke überspannt.



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.

Für mehr Platz in der Südstadt sorgt eine neue Einbahnstraßenregelung: An der Kaiserstr. biegen die nach Norden fahrenden KFZ in die Ludwigstr. ab, die sie knapp 1 km weit benutzen und dann den Bahnhofplatz durch einen 100 m langen Tunnel erreichen. In der Schwabacher Str. bleiben zwei bis drei Spuren für die KFZ nach Süden und ein separater Gleiskörper für die Stadtbahn. Die Haltestelle *Amalienstraße* bekommt zwei seitliche Hochbahnsteige.

1988 – BA FÜ-8	Billiganlage - Klinikum
1,0 km oberirdisch mit zwei Stationen	

Der achte Fürther Bauabschnitt (BA) schließt an den vierten 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 oberirdisch + 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel (1 Station)	

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 - 10:

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.

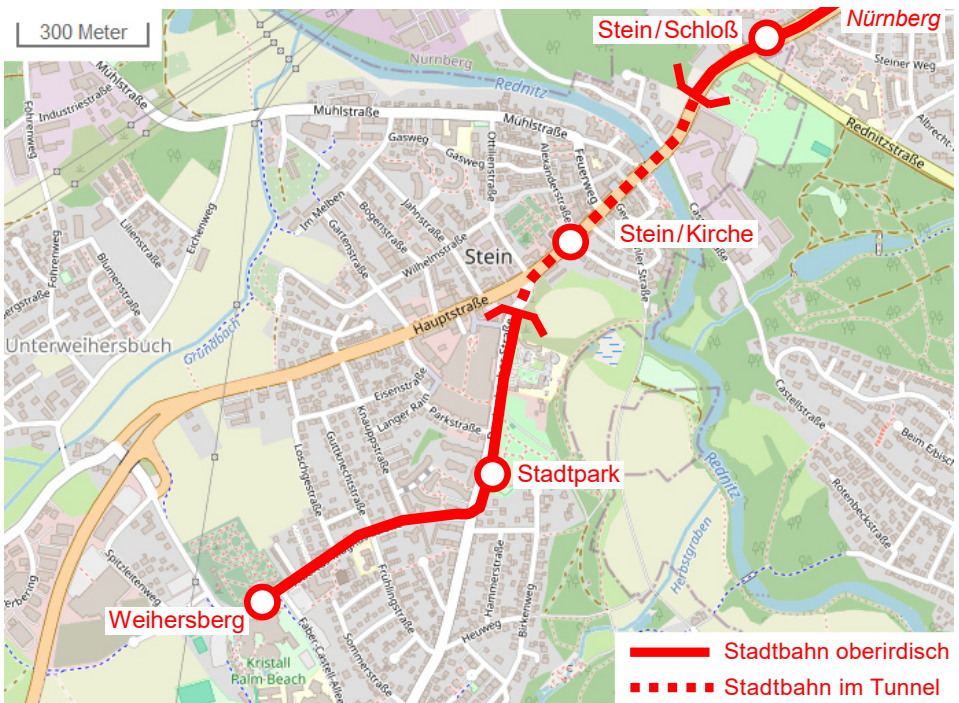
1992 – BA FÜ-10

Stein/Kirche - Weiherberg

1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel (2 Stationen)

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 *Weiherberg* (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 Oberweiherbuch halten am gleichen Bahnsteig wie die Stadtbahn und die Fahrgäste können bequem umsteigen.



1995 – BA Fü-11

Fürth Hbf - Zirndorf - Cadolzburg

1,2 km oberirdisch + 0,2 km Rampen + 0,6 km im Einschnitt +
15,7 km Ausbau DB-Nebenstrecke (mit fünf neuen Stationen)

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, Weiherhof, 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.



Bis 1995 verlief die Rangaubahn am Zirndorfer 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)

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. Ab km 1,1 nutzt die Stadtbahn die Trasse der *Rangaubahn*, die eine Oberleitung für den dichten 6 $\frac{2}{3}$ -Minuten-Takt bis Zirndorf ein zweites Gleis erhält. Die meisten Haltepunkte hatten früher Ausweichgleise, deren Trasse noch nicht überbaut wurde. (Grafik → BA FÜ-14)

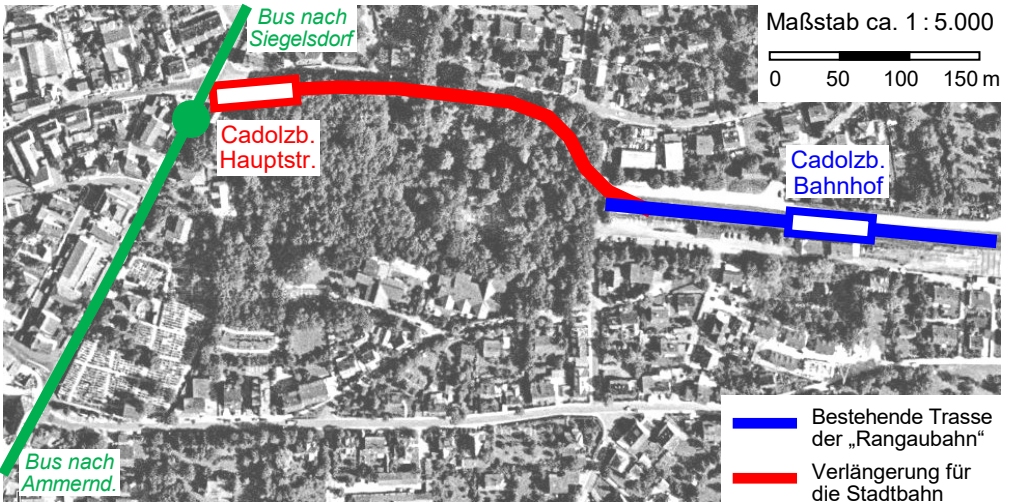
Die Umstellung auf Stadtbahnbetrieb brächte den Fahrgästen der *Rangaubahn* große Vorteile: Es gäbe mehr Zugangsstationen, dichtere Takte und weniger Umsteigezwänge. Während die Regionalbahnen am Fürther Hauptbahnhof (und damit am Rand der Innenstadt) enden, würde die Stadtbahn über die Freiheit zum Fürther Rathaus weiter fahren.



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)

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.

In Cadolzburg liegt der Bahnhof ungünstig am Ortsrand, daher würde die Stadtbahn (nach Straßenbahn-Betriebsvorschriften) entlang der Unteren Bahnhofstr. um 300 Meter nach Westen bis zur Hauptstraße verlängert.



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

1997 – BA FÜ-12

Fronmüllerstr. - Südstadtpark

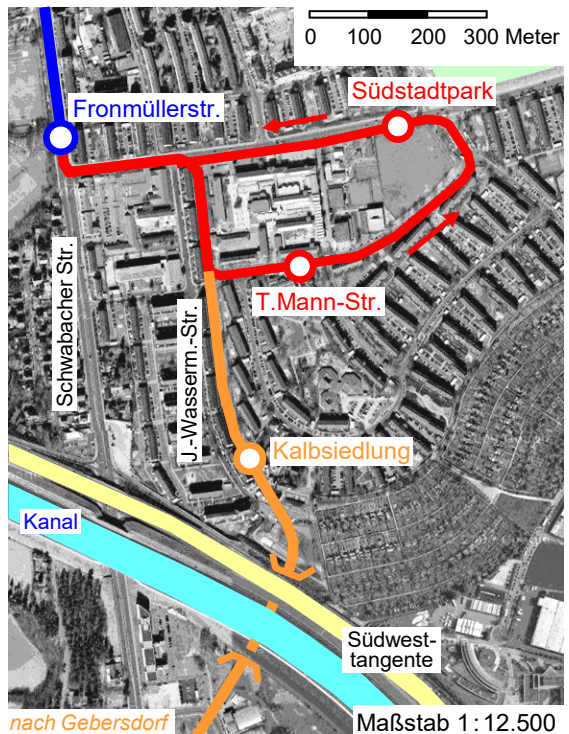
0,4 km zweigleisig + 1,2 km eingleisig mit zwei Stationen

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, schon beim Bau der Wohngebiete Schienen zu verlegen. Den Auftakt hätte eine langgezogene Schleife mit den Stationen *Thomas-Mann-Straße* und *Südstadtpark* gemacht.

Die Linie 11 wird verlängert und braucht keine zusätzlichen Triebwagen, weil die Fahrer nicht mehr den Führerstand wechseln müssen. Gleich nach der Ankunft am Südstadtpark fahren sie Richtung Stadtmitte zurück.



2000 – BA FÜ-13	Fronmüllerstr. - Gebersdorf
0,5 km zweigleisig + 1,7 km eingleisig mit vier Stationen	

Die Fortsetzung zum zwölften BA verläuft entlang der breiten J.-Wassermann-Str., die bis zur Jahrtausendwende reichlich Platz für oberirdische Gleise bot. Die Stadtbahn umfährt dadurch die stark belastete und stauanfällige Kreuzung der Schwabacher Str. mit der Südwesttangente. Sie kreuzt Kanal und Südwesttangente etwa 200 Meter weiter östlich in einer neuen Unterführung, die auch dem Fußgänger- und Fahrradverkehr dient. Bei Weikershof erreicht das Gleis wieder die Schwabacher Str. und liegt bis Gebersdorf östlich neben ihr.

Die Linie 11 fährt im 20-Minuten-Takt abwechselnd nach Gebersdorf und zum Südstadtpark und braucht dafür einen zusätzlichen Stadtbahnwagen.

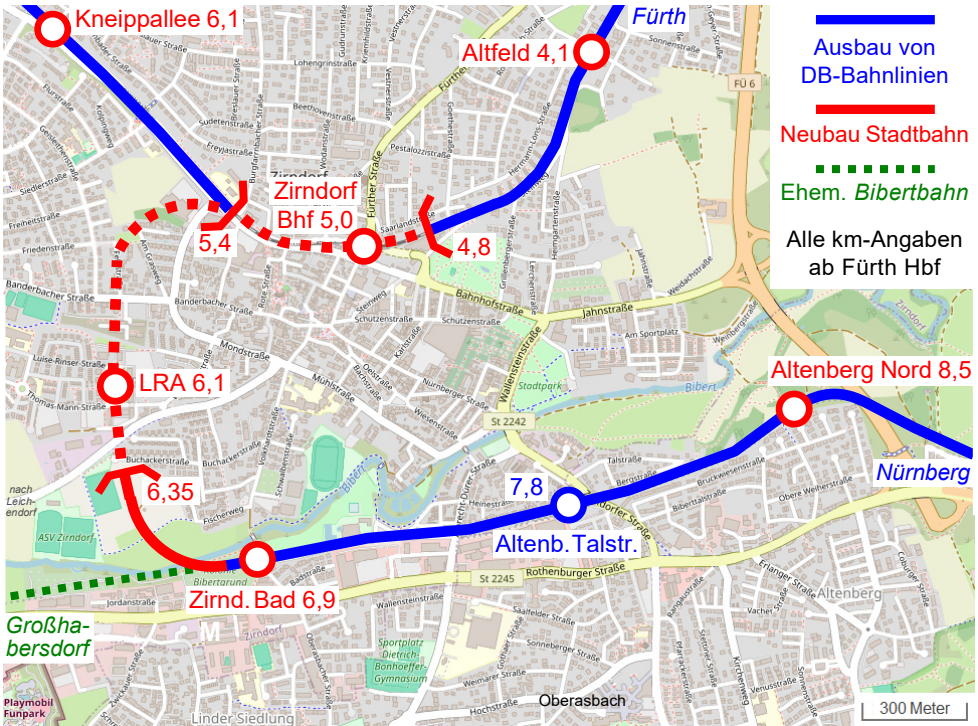
2002 – BA FÜ-14	Zirndorf Bahnhof - Zirndorf Bad
0,4 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,9 km Tunnel (2 Stationen)	

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

Beide Einrichtungen erzeugen viel Verkehr und es wäre wünschenswert gewesen, bei den umfangreichen Bauarbeiten gleich einen eingleisigen Stadtbahntunnel anzulegen. Die Hügellage des *Pinderpark*-Geländes drängt diese Lösung geradezu auf. Bei der *VS-NF* läge direkt neben dem Landratsamt im Tunnel die gleichnamige Station.

Südlich der Schwabacher Str. fällt das Gelände zum Bibertal hin ab. Dort kommt das neue Gleis an die Oberfläche, überquert den Bach und

erreicht nach 100 Metern die Trasse der *Bibertbahn* Nürnberg - Großhabersdorf. Der Bauabschnitt endet an der Station Zirndorf Bad mit Anschluss zu den Bussen Richtung Großhabersdorf und Roßtal.



2004 – BA Fü-15	Gebersdorf - Zirndorf Bad
3,1 km Ausbau der DB-Nebenstrecke	

Der 15. Fürther Bauabschnitt verläuft durchgehend auf der Trasse der ehemaligen *Bibertbahn*, die elektrifiziert und teilweise zweigleisig ausgebaut wird. An der verlängerten Sandstr. entsteht der neue Haltepunkt *Altenberg Nord*, über die nahe Bibertbrücke kommen Fußgänger und Radfahrer schnell ins südöstliche Zirndorfer Stadtgebiet.

Die umfangreichen Gleisanlagen vom alten Bahnhof Zirndorf-Altenberg lagen zwischen den Bahnübergängen Zirndorfer Str. und A.-Dürer-Str. Die

VS-NF braucht nur etwa ein Drittel davon für ihren Bahnhof, der wie die nahe Bushaltestelle *Altenberg-Talstraße* heißt. Es bleibt daher viel Platz für eine ansprechende Neugestaltung und PKW- und Fahrrad-Stellplätze.

Der neue Abschnitt ist auf beiden Seiten an das Schienennetz angebunden und erlaubt durchgehende Stadtbahnen Fürth - Zirndorf - Altenberg - Gebersdorf - Nürnberg. Die vielen Direktverbindungen und gute Anschlüsse in Zirndorf und Gebersdorf sorgen für einen deutlichen Nachfragezuwachs. In der verlängerten Sandstr. entsteht der neue Haltepunkt *Altenberg Nord*.

Mit fünf zusätzlichen Stadtbahnwagen B wird 2004 das Zielkonzept für Zirndorf, Oberasbach und Fürth Süd eingeführt: Die aus dem Nürnberger Zentrum kommende Linie 2 erreicht Gebersdorf tagsüber alle 10 Minuten in Doppeltraktion. Der hintere Triebwagen wird abgehängt und fährt acht Minuten später mit der nächsten Stadtbahn nach Nürnberg zurück.

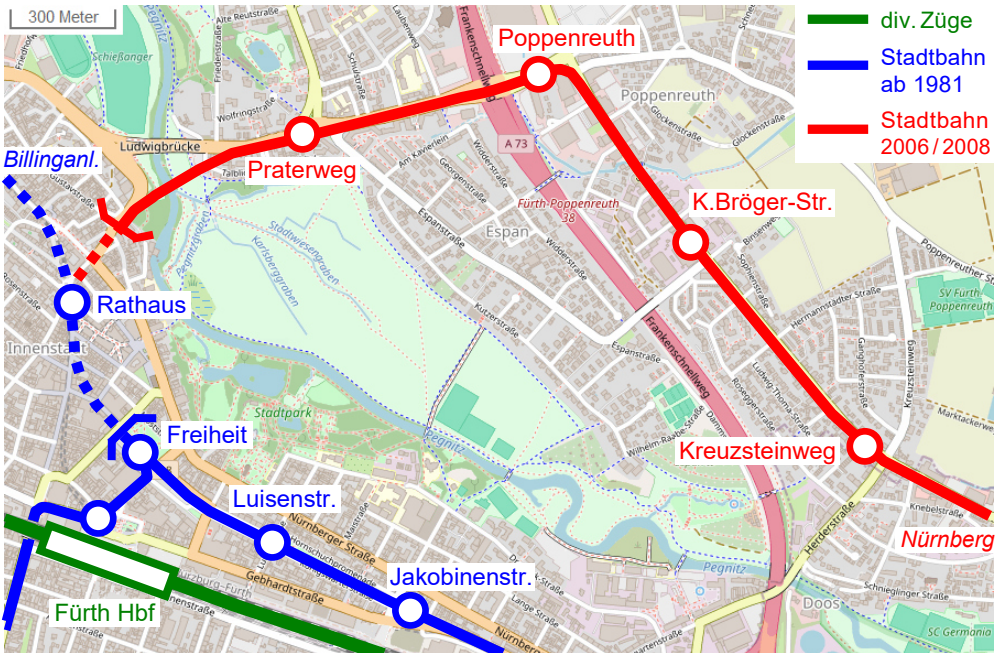


Stadtbahnen fahren auch oberirdisch und sind daher für Werbung interessanter als U-Bahnen. Markus Vogelfänger fotografierte am 31.10.22 den Triebwagen 5149 mit der Vollreklame für "Toggo" in Köln auf der Margaretastraße.

Der vordere Triebwagen fährt abwechselnd (als Linie 2) über Altenberg nach Zirndorf oder (als Linie 11) über Fürth Hbf zum Klinikum Fürth weiter. Mit einer günstigen Fahrplangestaltung entstehen neben vielen Direktverbindungen auch attraktive Umsteigeanschlüsse Cadolzburg - Zirndorf - Gebersdorf - Nürnberg und Fürth - Gebersdorf - Altenberg.

2007 – BA Fü-16	Rathaus - Poppenreuth
1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel (3 Stationen)	

Der 16. 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 12 zur Hans-Vogel-Str. braucht man einen zusätzlichen Stadtbahnwagen B.

2010 – BA FÜ-17	Poppenreuth - Kreuzsteinweg
1,5 km oberirdisch mit zwei Stationen	

Der vorerst letzte Bauabschnitt (BA) in Fürth verbindet *Poppenreuth* mit dem *Kreuzsteinweg*, den Nürnberg mit seinem 25. BA erreicht. Er liegt parallel zum Frankenschnellweg auf der schnurgeraden Hans-Vogel-Str. und in der Mitte befindet sich die Station *Karl-Bröger-Straße*.

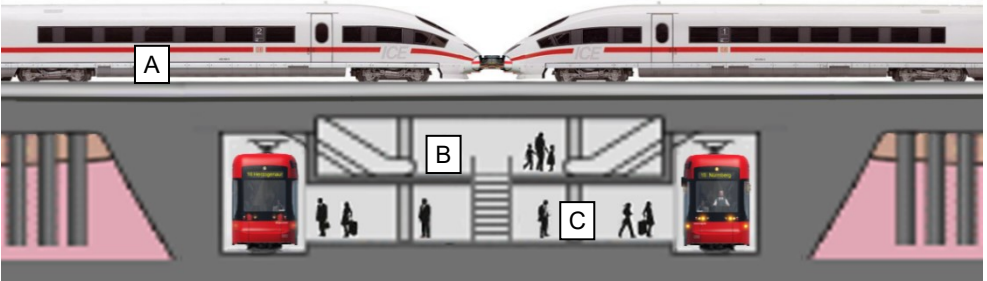
Die neue Verbindung zwischen den beiden größten Städten Mittelfrankens beschleunigt viele Verbindungen: Aus den nördlichen Fürther Stadtteilen wie z.B. Stadeln, Ronhof und Bislohe steigt man nicht mehr am Fürther Rathaus vom Bus in die Stadtbahnlinie 1 um, wenn man zum Nürnberger Zentrum oder Hauptbahnhof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

Denn dank der Durchbindung der Linien 12 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 5.

7. ERLANGEN UND DIE STADT-UMLAND-BAHN

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.

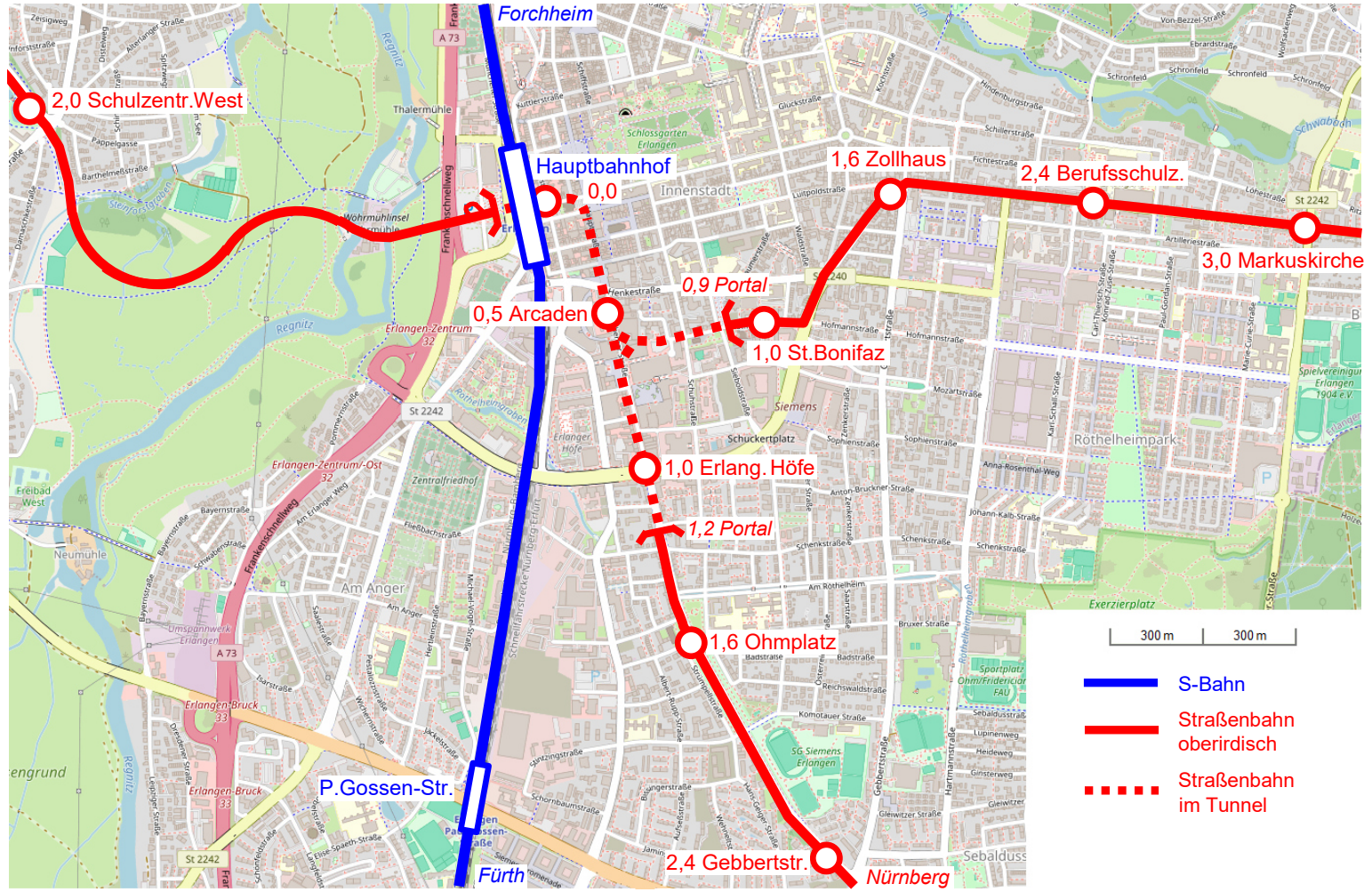
Im Gegensatz zu den realen Plänen für die *Stadt-Umland-Bahn* (StUB) gäbe es zwei zusammen 2 km lange Innenstadttunnel: Für das absehbare Verkehrsaufkommen brauchen sie nicht die aufwändigen Standards einer *Voll-U-Bahn* und kostengünstigere Lösungen einer *Unterpflaster-Straßenbahn* genügen: Die Bahnhöfe lägen bei der *VS-NF* nur etwa 6 Meter unter der Oberfläche und hätten keine vollwertigen Verteilergeschosse. Für parallele Fußgängerströme gäbe es (ihrem geringeren Platzbedarf entsprechend) *Galerien* auf halber Höhe.



*Prinzipskizze für Erlangen Hbf: A = Fern- und S-Bahn-Gleise 280 m ü.M.,
B = „Galerie“ 277 m ü.M., C = Straßenbahn-Bahnsteig 274 m ü.M.*

Vom *Hauptbahnhof* bis zu den *Erlanger Höfen* fahren die Straßenbahnen im Tunnel auf dem in Fahrtrichtung linken Gleis. Dadurch können sie an Inselbahnsteigen die Türen auf der rechten Seite öffnen. Das ist billiger als zwei Außenbahnsteige und verkürzt die Fußwege beim Umsteigen – insbesondere an den *Arcaden* zwischen den Linien 15 und 18.

Vor den Rampen an die Oberfläche sind etwa 300 Meter eingleisig und werden zum Wechsel auf das rechte Gleis genutzt: Dabei nimmt man in Kauf, dass eine Straßenbahn bis zu 30 Sekunden warten muss, wenn der Gegenzug größere Verspätung hat.



- S-Bahn
- Straßenbahn oberirdisch
- - - - Straßenbahn im Tunnel

2014 – BA ER-1

Erlangen Hbf - Arcaden - Reutles

7,7 km oberird. + 0,1 km Rampe + 1,3 km Tunnel (8 Stationen)

Nach der Eröffnung des letzten Bauabschnitts in Fürth 2010 hätte sich die *VS-NF* Erlangen zugewandt: Bis 2014 hätte man den 1,3 km langen Tunnel in der Innenstadt von Erlangen fertig gestellt und gleichzeitig mit dem Bauabschnitt 27 in Nürnberg eröffnet. Die Linie 15 müsste dadurch nicht in Reutles wenden, sondern könnte von Erlangen über den Plärrer zum Dutzendteich durchfahren.

Da die *StUB* wie die Nürnberger Straßenbahn mit Einrichtungswagen fährt, braucht sie 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 *Erlanger Höfe*. 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 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 acht Triebwagen des gemeinsamen Fahrzeugpools mit Nürnberg finanzieren.

2016 – BA ER-2 Erlangen Hbf - Büchenbach

4,1 km oberirdisch mit vier Stationen

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 und in der Mitte des breiten Straßenzugs Kosbacher Damm / K.-Adenauer-Str. liegen die Stationen *Schulzentrum West*, *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 westlich vom real geplanten *Büchenbach West*.



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)

Zwischen *Hauptbahnhof* und *Schulzentrum West* verkehren zwei Linien. Für den Wechsel des Richtungsgleises ist daher ein größerer Aufwand erforderlich, um Verspätungen gering zu halten: Ein signalgesicherter Gleiswechselbetrieb auf der Regnitzbrücke erlaubt den Straßenbahnen, in Abhängigkeit vom Verkehr der Gegenrichtung vor oder hinter der Brücke das Gleis zu wechseln.

2017 – BA ER-3	Büchenbach - Herzogenaurach
6,2 km oberirdisch mit sieben Stationen	

Auch der dritte Erlanger Bauabschnitt 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 könnte: Sie steuern Nürnberg auf direktem Weg über Eltersdorf und Fürth an.

2019 – BA ER-4	Arcaden - Zollhaus - Spardorf
3,7 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel (7 Stationen)	

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 eingleisig, weil die Straßenbahnen (wie beim *Ohmplatz*) das Richtungsgleis wechseln. Die folgende oberirdische Haltestelle *St. Bonifaz* 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*, *Gedelerstraße* und *Buckenhof* und am Abzweig nach *Spardorf* die vorläufige Endhaltestelle mit Wendeschleife.

2020 – BA ER-5	Spardorf - Neunkirchen (Brand)
7,0 km oberirdisch mit acht Stationen	

Der letzte Bauabschnitt entspricht wieder weitgehend den realen *StUB*-Plänen. Die abschnittsweise ein- und zweigleisige Strecke liegt dicht neben der Staatsstraße 2240 mit den Stationen *Brunnwiesen*, *Uttenreuth*, *Röthanger*, *Weiher*, *Habernhof*, *Dormitz*, *Bierleinswiesen* und *Neunkirchen West*. Ab dort hätte die *VS-NF* die Trasse der 1963 stillgelegten Lokalbahn genutzt, in deren früherem Bahnhof die Straßenbahn auf die die [City-Bahn](#)-Linie 10 trifft: Sie steuert Nürnberg auf direktem Weg über Heroldsberg und Ziegelstein an.

Niederflur-Straßenbahnnetz 2020	Länge	Fahrzeit	10-min-Takt
15 Büchenbach - Erlangen - Reutles	22,1 km	37 min	7 Tw
18 Herzogenaur.- Erlangen - Neunkirchen	12,2 km	22 min	9 Tw
2 Straßenbahn-Linien	34,3 km	-	16 Tw

8. ANHANG 1: AUBAUMASSNAHMEN UND FAHRZEUGBEDARF

Nr.	Jahr	STADTBahn - Ausbau in Nürnberg 1967 - 1996	Ausbau		neu oberird./Tunnel			SUMME		Mio €*)	Fahrz.**)		Mio €*)	ges. Mio €	pro Jahr	
			km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	B	C							
1	1970	Hochb. Stadtgrenze - Ringbahnbr.	0	0	1,2	2	0	0	1,2	2	20	0	0	0	20	10
2	1972	Bayernstr.- Bauernf.- Langwasser	1,8	3	2,2	3	1,0	3	5,0	9	70	10	0	18	88	44
3	1974	Hauptbf - Bayernstr./ Dutzendteich	3,4	5	0,8	2	1,2	2	5,4	9	60	22	0	40	100	50
4	1976	Hauptbahnhof - Weißer Turm	0	0	0	0	1,2	2	1,2	2	50	4	0	7	57	29
5	1978	Plärrer - Bäensch./ Rothenb. Str.	0	0	0,2	1	2,6	3	2,8	4	90	30	0	54	144	72
6	1980	Rathenaup.- Schoppersh.- Ziegelst.	2,1	4	0,1	0	1,3	2	3,5	6	50	13	0	23	73	37
7	1982	Rothenburg. Straße - Hohe Marter	0	0	0,0	0	1,8	3	1,8	3	70	15	0	27	107	54
		Opernhaus - Hauptbf - Rathenaupl.	2,0	2	0	1	0	0	2,0	3	10					
8	1983	H. Marter - Fernseh.- Stein/Schloß	0	0	2,0	3	0,2	0	2,2	3	25	4	0	7	32	32
9	1984	Fernsehturm - Eibach/Schußleit.	0	0	1,6	3	0	0	1,6	3	15	0	0	0	15	15
11	1987	Weißer Turm - Rathenauplatz	0	0	0,1	0	1,8	2	1,9	2	60	16	6	44	104	35
12	1989	Rathaus - Friedrich-Ebert-Platz	0	0	0,2	1	1,0	1	1,2	2	35	6	6	26	86	43
		Hauptbahnhof - Aufseßplatz	0	0	0	0	0,7	1	0,7	1	25					
13	1991	Rathenauplatz - Fr.-Ebert-Platz	0	0	0	0	1,4	2	1,4	2	50	0	4	10	60	30
?	?	Rathenauplatz - Erlenstegen	3,7	8	0	0	0,2	0	3,9	8	10	0	0	0	10	?
14	1993	Aufseßplatz - Frankenstr.- Trafow.	0,2	0	0,1	0	1,8	2	2,1	2	55	0	4	10	65	33
15	1995	Frankenstr.- Bauernfeindstraße	0	0	0,6	0	1,2	1	1,8	1	40	2	0	4	40	20
16	1996	Bäensch.- Eberhard.- Ringbahnbr.	0,8	1	0,5	0	0,8	1	2,1	2	30	0	6	15	45	45

Nr.	Jahr	STADTBAHN - Ausbau in Nürnberg 1996 - 2010	Ausbau		neu oberird./Tunnel			SUMME		Mio € *)	Fahrz. **)		Mio € *)	ges. Mio €	pro Jahr	
			km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	B	C							
17	1998	Langwasser Mitte - Klinikum Süd	0	0	1,2	2	0,5	1	1,7	3	30	2	0	4	34	17
18	1999	Krelingstraße - Großreuth h.d.V.	0	0	1,0	2	0,8	1	1,8	3	40	2	0	4	44	44
19	2000	Großreuth h.d.V.- Flughafen	0	0	2,1	3	0	0	2,1	3	25	2	0	4	29	29
20	2002	Rothenburg. Str.- Von-d.-Tann-Str	0	0	0	0	1,7	2	1,7	2	50	0	0	0	50	25
21	2003	V-d.-Tann-Str.- Gebersd.- Stadtgr.	0,4	0	2,6	4	0,2	0	3,2	4	30	10	0	18	48	48
23	2007	F.E.Platz - St. Johannis - Gostenh.	0,5	0	0,6	2	1,2	2	2,3	4	50	0	11	28	78	19
		Hauptbhf - Mögeldorf - Tiergarten	5,1	12	0	0	0	0	5,1	12	5	0	0	0	5	1
24	2009	<i>U-Bahn</i> hof Friedrich-Ebert-Platz	0	0	0	0	0,2	1	0,2	1	30	0	0	0	30	15
		Klinikum Nord - Bielefelder Straße					0,6	1	0,6	1						
25	2010	Bielefelder Str. - Kreuzsteinweg	0,7	0	2,1	4	0,2	0	3,0	4	30	2	0	3,6	34	34
26	2012	Trafowerk - Südfriedh.- Herpersdor	3,0	6	5,4	7	0	0	8,4	13	60	2	0	3,6	60	30
28	2015	Eberhardshof - Leyh	0,8	0	0,4	2	0	0	1,2	2	10	0	1	2,5	13	4
29	2017	Eibach/Schußleit.- Reichelsdorf	0	0	2,2	4	1,0	1	3,2	5	55	5	0	9,0	64	32
30	2018	Herrnhütte - Nordostpark	0	0	1,3	3	0	0	1,3	3	15	2	0	3,6	19	19
31	2020	Langw. Süd - Gew.park N-Feucht	0	0	1,3	0	0,2	0	1,5	0	15	1	0	1,8	17	8
		SUMMEN (Stadtbahn Nürnberg)	24,5	41	29,8	49	24,8	34	79,1	124	1.210	150	38	366	1.576	30
		Anteile	31%	33	38%	40	31%	27				80%	20%	-		

*) Zugrunde liegen Kostensätze von 1995, der Mitte des betrachteten Zeitraums; **) Fahrzeuge mit 10 % Reserve

Nr.	Jahr	AUSBAUMASSNAHMEN in FÜRTH 1974 - 2010	Ausbau		neu oberird./ Tunnel		SUMME		Mio €*)	Fahrz.**)		Mio €*)	ges. Mio €	pro Jahr	
			km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	B	C							
1	1975	Jakobinenstraße - Herrnstraße	0	0	1,4	2	0	0	1,4	2	15	<i>Straßenb</i>	-	15	5
2	1978	Stadtgrenze - Freiheit - Rathaus	1,5	2	0,1	1	0,5	1	2,1	4	20	14	-	25	45
3	1979	Amalienstraße - Fronmüllerstr.	0,5	2	1,0	2	0	0	1,5	4	15	3	-	5,4	20
4	1981	Rathaus - Stadthalle - Billinganl.	0,4	1	0	0	0,6	1	1,0	2	25	3	-	5,4	30
5	1982	Billiganlage - Breslauer Straße	0	0	1,1	2	0	0	1,1	2	10	2	-	3,6	14
6	1983	Breslauer Straße - Hardhöhe	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	10	2	-	3,6	14
7	1985	Neugestaltung Fürth Hbf	0,6	0	0,2	1	0	0	0,8	1	15	-	-	-	15
8	1988	Billiganlage - Klinikum	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	10	2	-	3,6	14
11	1995	Fürth Hbf - Westvor.- Alte Veste	2,0	3	1,0	1	0	0	3,0	4	15	4	-	7,2	22
12	1997	Fronmüllerstraße - Südstadtpark	0	0	1,6	2	0	0	1,6	2	15	1	-	1,8	17
13	2000	Fronmüllerstraße - Gebersdorf	0	0	2,2	4	0	0	2,2	4	25	1	-	1,8	27
16	2007	Rathaus - Poppenreuth	0	0	1,4	2	0,2	0	1,6	2	20	1	-	1,8	22
17	2010	Poppenreuth - Kreuzsteinweg	0	0	1,5	1	0	0	1,5	1	15	1	-	1,8	17
		SUMMEN Stadt Fürth	5,0	8	13,5	22	1,3	2	19,8	32	210	34	-	61	271
9	1990	Stein/Schloß - Stein/Kirche	0	0	0,2	0	0,4	1	0,6	1	20	2	-	3,6	24
10	1992	Stein/Kirche - Weihersberg	0	0	1,2	2	0	0	1,2	2	15	2	-	3,6	19
11	1995	Alte Veste - Cadolzburg	9,1	4	0,3	3	0,6	1	10,0	8	30	4	-	7,2	37
14	2002	Zirndorf Bahnhof - Zirndorf Bad	0,1	0	0,5	1	0,9	1	1,5	2	30	1	-	1,8	32
15	2004	Gebersdorf - Zirndorf Bad	2,7	1	0	1	0	0	2,7	2	5	1	-	1,8	7
		SUMMEN Landkreis Fürth	11,9	5	2,2	7	1,9	3	16,0	15	100	10	-	18	118

Nr.	Jahr	STRASSENBAHN Ausbau in Nürnberg	Ausbau		neu ober.		SUMME		Mio € *)	Fahrzeuge		ges. Mio €	pro Jahr
			km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.			Anz./Mio €			
10	1976	Marientunnel - Glockenhof	0,8	1	0,1	0	0,9	1	2			2	
	?	Westfriedh.- Plärrer - Gibitzenh.	5,7	14	0	0	5,7	14	10			10	
	1985	Gibitzenhof - Finkenbrunn	0	0	1,6	2	1,6	2	15			15	
	?	Hallertor - F.Ebert-Platz - Thon	2,3	5	0	0	2,3	5	10	4 Tw	8	18	
22	2005	Thon - Buch Nord	0	0	3,6	4	3,6	4	40	5 Tw	10	50	
?	Espanstr. - Glockenh.- Dutzendt.	4,1	9	0	0	4,1	9	10	4 Tw	8	18		
27	2014	Buch Nord - Reutles (- Erlangen)	0	0	4,2	3	4,2	3	45	5 Tw	10	55	
?	Frankenstr. - Opernhaus	2,5	8	0	0	2,5	8	8	4 Tw	8	16		
SUMMEN (keine Tunnel)			15,4	37	9,5	9	24,0	45	138	22 Tw	44	182	

Anteile:

Ausbau
15,4 km
= 62 %
37 Stat.
= 80 %

Neubau
oberird.
9,5 km
= 38 %
9 Stat.
= 20 %

Nr.	Jahr	STRASSENBAHN Neubau in Erlangen	neu oberird./Tunnel				SUMME		Mio € *)	Fahrzeuge		ges. Mio €	pro Jahr
			km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.			Anz./Mio €			
1	2014	Erlangen Hbf - Reutles	7,8	5	1,3	3	9,1	8	130	4 Tw	8	138	35
2	2016	Erlangen Hbf - Büchenbach	4,1	4	0	0	4,1	4	50	4 Tw	8	58	29
3	2017	Büchenbach - Herzogenaurach	6,2	7	0	0	6,2	7	60	4 Tw	8	68	68
4	2019	Arcaden - Spardorf	3,8	7	0,5	0	4,3	7	60	3 Tw	6	66	33
5	2020	Spardorf - Neunkirchen/Brand	2,6	4	0,2	0	2,8	4	30	3 Tw	6	36	36
SUMMEN (kein Ausbau)			24,5	27	2,0	3	26,5	30	330	18 Tw	36	366	37

oberird.
24,5 km
= 92 %
27 Stat.
= 90 %

Tunnel
2,0 km
= 8 %
3 Stat.
= 10 %

ANHANG 2: Liste der 165 Stadtbahn-Stationen

1. Stadt Nürnberg

Nr.	Ausbau oberirdisch	Linien
1	Arminiusstraße	9
2	Bärenschanze	1; 7; 8
3	Bauernfeindstraße	1; 6
4	Balth.-Neumann-Str.	9
5	Bayernstraße	1
6	Deichslerstraße	4
7	Dürrenhof	9
8	Eberhardshof	1; 7; 8
9	Erhardstraße	9
10	Erlenstegen	4
11	Finkenbrunn	5
12	Flachweiher	1
13	Herrnhütte	2; 3
14	Holzgartenstr.	7
15	Lechnerstraße	9
16	Leipziger Platz	2; 3
17	Loher Moos	3
18	Marientunnel	9
19	Marthastraße	9
20	Meistersingerhalle	7
21	Mögeldorf	9
22	Norikerstraße	9
23	Opernhaus	2; 8; 9
24	Ostbahnhof	4
25	Platnersberg	4
26	Platz d. Opfer d. Fasch	7
27	Rangierbahnhof	5
28	Saarbrückener Straße	5
29	Siedlerstraße	9

Nr.	Ausbau oberirdisch	Linien
30	Stresemannplatz	4
31	Südfriedhof	5
32	Tafelwerk	4
33	Taugoggenstr.	4
34	Thumenberger Weg	4
35	Tiergarten	9
36	Trafowerk	5
37	Tristanstraße	1
38	Wodanstr.	1; 6
39	Wöhrder Wiese	9
40	Worzeldorfer Str.	5
41	Ziegelst.(F-Munk-Pl)	3

Nr.	Neubau oberirdisch	Eröffn./Linien
1	Altmühlweg	2017 4
2	Deisenbachweg	2010 5
3	Deutschherrnstraße	2007 9
4	Dokuzentrum	1974 6
5	Dutzendteich	1974 6
6	Eibach Süd	2017 4
7	Falkenheim	2012 5
8	Fernsehturm	1983 3; 4
9	Flughafen	2000 6
10	Föhrenbuck	2012 5
11	Friedr.-Ebert-Platz	89-09 8; 9
12	Gebersdorf	2003 2; 11
13	Gostenhof (oberird.)	2007 9
14	Großreuth h.d.V.	1999 6
15	Groß-Strehlitzer Str.	1998 6
16	Hauptbahnhof (oben)	1980 2; 8; 9
17	Herpersdorf	2012 5

Nr.	Neubau oberirdisch	Eröffn./Linien
18	Jägerstraße	1984 4
19	Jungermannstraße	2018 4
20	Kleinreuth	2003 2
21	Königshof	2012 5
22	Koppenhof	2017 4
23	Kreuzsteinweg	2010 5
24	Langwasser Bad	1998 6
25	Langwasser Nord	1972 1;6
26	Leyh	2015 8
27	Lohe	2000 1;6
28	Messezentrum	1972 1;6
29	Muggenhof	1970 1; 7; 8
30	Nordostpark	2018 2
31	Pillenreuth	2012 5
32	Rathenauplatz	1980: 2;3;4;8
33	Reichelsdorf Bf	2017 4
34	Röthenb.Landgrab.	1984 4
35	Röthenbach Nord	1983 3
36	Rollnerstr. (Nordr.)	1999 6
37	Schafhof	2018 2
38	Scharfreiterrng	1972 1;6
39	Schniegling	2010 6
40	Schußleitenweg	1984 4
41	Sigmundstraße	2003 2
42	Stadtgrenze	1970 1; 7
43	Stein, Schloß	1983 3
44	Stockweiher	2012 5
45	Volkspark Marienb.	2000 6
46	Wandererstraße	2015 8
47	Weiherhaus	2012 6
48	Wetzendorf	2010 5
49	Züricher Straße	2003 2

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

2. Stadt Fürth

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

Nr.	Neubau oberirdisch	Eröffn./Linien	
1	Allensteiner Str.	1983	1
2	Breslauer Str.	1982	1
3	Dambach	1995	12
4	Flößaustraße	1979	7;11
5	Freiheit	1978 /	1;11;12
6	Fronmüllerstraße	1979	7;11
7	Fürth Hbf	1985	11;12
8	Hardhöhe	1983	1
9	Hardstraße	1982	1
10	Kalbsiedlung	2000	11
11	Karl-Böger-Straße	2010	12
12	Klinikum Fürth	1987	11
13	Ottostraße	1995	12
14	Poppenreuth	2010	12
15	Praterweg	2007	12
16	Simonstraße	1975	7
17	Stiftungsstr.	1987	11
18	Stresemannplatz	1975	7
19	Südstadtpark	1997	11
20	Thomas-Mann-Str.	1997	11
21	Tucherstr.	2000	11
22	Weikershof	2000	11

Nr.	Neubau unterirdisch	Eröffn./ Linien	
1	Amalienstr.	1980	7
2	Billinganlage	2017	7

3. Landkreis Fürth

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

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

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

4. Andere Kommunen

Nr.	Neubau oberirdisch	Eröffn./ Linien	
<i>Nürnbergger Land</i>			
1	Gewerbebeperk N-F	2020	1
<i>Landkreis Roth:</i>			
2	Röthenbach b.St.W.	2020	1
3	Wendelstein	2020	1