

Eine Stadtbahn in Nürnberg und Fürth



**... und wie sie sich von 1970 bis 2020
wahrscheinlich entwickelt hätte.**

Ein Konzept von Jörg Schäfer, Jan.2024

INHALT

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 16
5. Die Bauabschnitte in Nürnberg, 1996 bis 2020.....	Seite 38
6. Die Bauabschnitte in Fürth.....	Seite 60
7. Ergänzungen und Anmerkungen	Seite 78

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)

1. VORWORT

Was wäre passiert, wenn sich Nürnberg und Fürth 1965 nicht für die U-Bahn, sondern für eine Unterpflaster-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, Weißer 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.

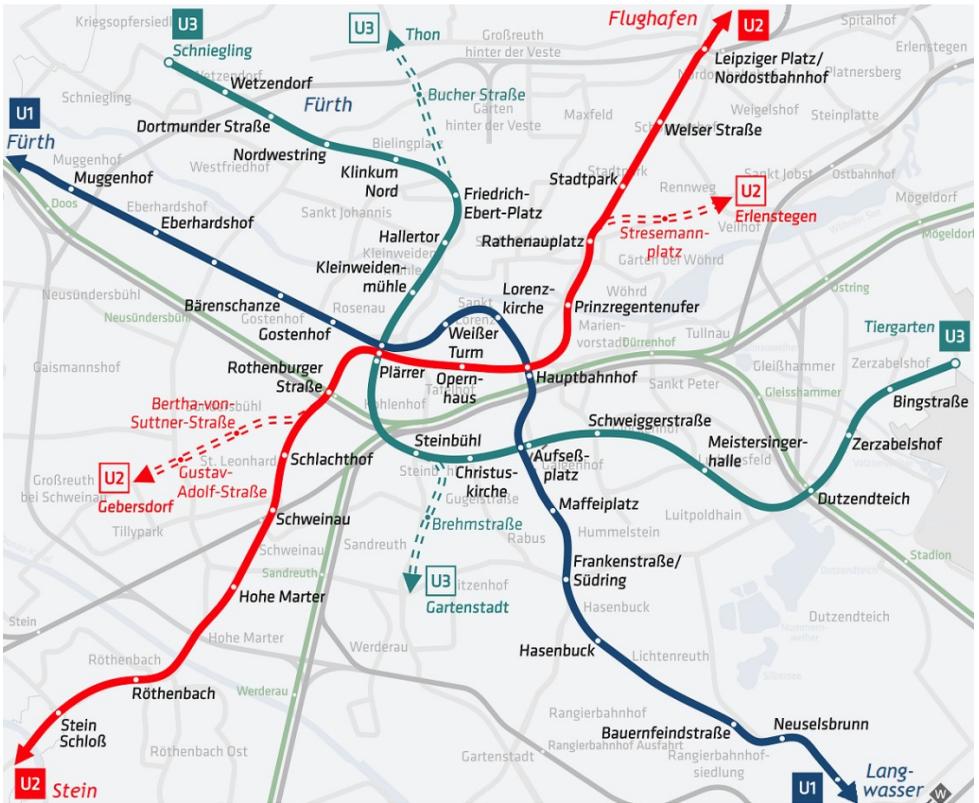
Erst ab 1958 kamen mit der zunehmenden Massenmotorisierung Pläne für eine *Unterpflasterstraßenbahn* (U-Strab) in der Stadtmitte auf. 1962 beauftragte der Stadtrat den Stuttgarter Professor Walther Lambert mit einer Studie zur Zukunft des Nürnberger Nahverkehrs. Das „Lambert-Gutachten“ empfahl eine *U-Strab* 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 Straßenbahnlinie 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 sollte die Straßenbahn stillgelegt werden.

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 *Generalverkehrsplan 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 (→ Gibitzenhof).



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 *Billiganlage* 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 *Bärenschanze*. Gleichzeitig wurde die letzte verbliebene Straßenbahn in der Nürnberger Altstadt stillgelegt.

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

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.



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)

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).

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

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

3. DIE SYSTEMFRAGE BEI DER VS-NF

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

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

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

Das Schienennetz in der Nürnberger Innenstadt besteht seit fast 130 Jahren aus dem *Altstadtring* F.Ebert-Pl. - Plärrer - Hauptbahnhof - Rathenauplatz - Maxfeld - F.Ebert-Platz und dem *Innenstadtbogen* Plärrer - Weißer Turm - Lorenzkirche - Hauptbahnhof. Das größte Versäumnis der U-Bahn ist, dass sie keine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung schuf, sondern nur die beiden Verbindungen zwischen Plärrer und Hauptbahnhof „in den Keller“ verlegte.

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

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

Die Stadtbahn-Triebwagen

Als der Nürnberger Stadtrat am 24.11.65 über die Zukunft seines öffentlichen Nahverkehrs entschied, gab es geeignete Fahrzeug nur auf dem Zeichenbrett. Die *Düsseldorfer Waggonfabrik AG* (DüWAG) hatte wenige Monate zuvor auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München zwei Stadtbahn-Prototypen für Frankfurt (Main) vorgestellt: Die sechsschichtigen 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 8.]



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

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

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

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



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

Das stieß vor allem in Köln und Bonn auf Kritik, wo es viele Vorortstrecken mit einem hohen Anteil an eigenen Gleiskörpern gab. Der Ausbau zur Stadtbahn wurde auch dadurch begünstigt, dass man die meisten Linien schon seit den 1950er Jahren für 2,50 Meter breite Straßenbahnen ausgebaut hatte, während es in den meisten anderen deutschen Städten höchstens 2,30 Meter waren.

In der Kölner Innenstadt war bereits 1968 ein Tunnel eröffnet worden, den *A-Wagen* nicht befahren konnten. Gegen den Widerstand von Bund und Land bestellten Köln und Bonn daher drei Prototypen, die DüWAG 1973 lieferte: Die sechssachsigen „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



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

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 spätestens 1977 vom Umstieg auf den erfolgreichen „Stadtbahnwagen B“ aus. Seine große Stückzahl macht es auch leicht, geeignete Bilder für Fotomontagen mit dem in Nürnberg und Fürth üblichen Farbschema zu finden.

Typ		Städte	gebaut	Breite	Achsen/Lä.		F/Gewicht		Plätze	Pm
Straßenb.	T4	Nürnberg	55-60	2,34 m	4	14,1 m	1	16,2 t	29+67=96	6,8
	GT6	berg u.	62-64	2,34 m	6	20,1 m	1	23,3 t	42+90=132	6,6
	B4	Fürth	55-66	2,34 m	4	14,1 m	0	10,3 t	29+74=103	7,3
Stadtbahn	B2*)	Rhein	73-94	2,65 m	6	28,0 m	2	39,0 t	72+106=178	6,4
	B1*)	+ Ruhr	88-92	2,65 m	6	28,0 m	1	39,0 t	80+110=190	6,8
	C*)	Dortm.	93-98	2,65 m	8	38,0 m	2	50,5 t	96+164=260	6,8
U-Bahn	DL65	Berlin	65-67	2,65 m	8	31,7 m	2	ca 49	72+163=235	7,4
	DT 1	Nürnb.	70-84	2,90 m	8	37,15 m	2	52,5 t	98+192=290	7,8
	DT 3	u. Fürth	04-07	2,90 m	8	38,36 m	2	62,0 t	82+238=320	8,3

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

*) B2, B1 und C sind vereinfachte Bezeichnungen der VS-NF, i.d. Realität heißen die Triebwagen z.B. B100D und B80 C/8. Da B2-Wagen nur selten allein fahren, wurde der B1 entwickelt: Er hat nur einen Führerstand und bietet etwa 10% mehr Plätze.

2020 gäbe es bei der VS-NF rund 119 Stadtbahn-km im Großraum Nürnberg. Davon wären 41,4 km (= 35 %) ausgebaute Straßenbahnstrecken, 49,5 km (= 42 %) oberirdischer Neubau und 28,0 km (= 24 %) neue Tunnel. Die Städte Nürnberg und Fürth und die Landkreise Fürth, Roth und N. Land hätten dafür 1.550 Millionen Euro investiert (mit Kostensätzen von 1995).

In der Hauptverkehrszeit wären 211 Triebwagen unterwegs, mit Reserven gäbe es 240. Die meisten davon wären B-Wagen, nur Nürnberg hätte 38 C-Wagen. Die Kommunen hätten dafür 460 Millionen Euro investiert:

STADTBAHN MASSNAHM.	Ausbau		neu oberird./Tunnel		SUMME		Mio € *)	Fahrz.**)		ges. Mio €		
	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.		Tw / Mio €	Mio €			
Stadt Nürnberg	24,5	41	29,8	49	24,8	34	79,1	124	1.210	190	370	1.580
Stadt Fürth	5,0	9	13,5	22	1,3	2	19,8	33	210	38	68	278
Landkreis Fürth	11,9	6	2,2	5	1,9	3	16,0	14	100	10	18	118
Lkrs. RH + LAU	-	-	4,0	3	-	-	4,0	3	30	2	4	34
SUMME	41,4	56	49,5	79	28,0	39	118,9	174	1.550	240	460	2.010
Anteile	35%	32	42%	45	24%	22						

4. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 1967 BIS 1998

1967 – Baubeginn an der Stadtgrenze und in Langwasser

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

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

1970 – BA N-1	Stadtgrenze - Muggenhof
1,4 km lange Hochbahn mit zwei Stationen	

Wie in der realen Entwicklung hätte man die 1,4 km lange Hochbahnstrecke an der Stadtgrenze Nürnberg - Fürth als ersten Bauabschnitt (BA) der *Virtuellen Stadtbahn* eröffnet. Die Stationen *Muggenhof* und *Stadtgrenze* hätten auch niedrige Seitenbahnsteige bekommen, damit zunächst die 2,30 m breiten Straßenbahnen dort halten können.

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

1972 – BA N-2

Bayernstraße - Langwasser

2,4 km oberirdisch (4 Stationen) + 1,1 km Tunnel (3 Stationen)

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 Scharfreiterrung nach Osten zum Betriebshof und eine unterirdische Abstellanlage am südlichen Streckenende.

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

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

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

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

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

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.

1974 – BA N-3

Hauptbhf - Bayernstr./ Dutzendt.

0,6 km oberird. + 0,2 km Rampen + 1,1 km Tunnel (2 Stationen)

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 am östlichen Inselbahnsteig nur zum Aussteigen und am westlichen nur zum Einsteigen halten. Die Gleise liegen auf Ebene -2 und damit nicht so tief wie in der Realität (-3).

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

Nördlich vom Hauptbahnhof nutzt man bereits 150 Meter der künftigen Streckengleise zum Wenden und Abstellen der Triebwagen. Südlich vom Hauptbahnhof führt ein 1,1 km langer Tunnel mit dem Bahnhof *Glockenhof* zu einer Rampe in der Allersberger Straße. Ab dort geht es auf modernisierten Straßenbahngleisen zur *Wodanstraße*.

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 *Dutzensteich*. 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 Dutzensteich verkehrt.

Nur die direkt betroffenen Äste der 1 (→ Bayernstr.) und 6 (→ 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 1974 - 1976 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	Triebwagen	
10 Hauptbahnhof - Wodanstr.- Langwasser	7,4 km	19 min	10x2	20 B
20 Hauptbahnh.- Wodanstr.- Dutzensteich	3,6 km	11 min	4 x 2	8 B
SUMME	11,0 km	-	14x2	28 B

1976 – BA N-4	Hauptbahnhof - Weißer Turm
1,2 km Tunnel mit zwei Stationen	

Die Verbindung Aufseßplatz - Hauptbahnhof - Weißer Turm wurde für die U-Bahn 1978 eröffnet, die *VS-NF* hätte die Nürnberger Altstadt schon zwei Jahre früher unterquert. *Lorenzkirche* und *Weißer Turm* haben wie in der Realität zwei Gleise und einen Mittelbahnsteig, je ein weiterer Bahnsteig ist aber für die geplanten Abzweige zum *Rathaus* schon vorbereitet.

Die Fahrzeiten der Linien 10 und 20 verlängern sich um 3 Minuten und jede braucht in der Hauptverkehrszeit einen zusätzlichen Zug in Doppeltraktion. Der Gesamt-Triebwagenbedarf wächst dadurch von 28 auf 32.

Die Straßenbahn bekommt (wie in der Realität) eine provisorische Wendeschleife um den Weißen Turm, welche die Linien 1, 2 und 3 ansteuern. Die Linie 6 entfällt zwischen *Scheurlstr.* und *Dutzendteich* und fährt zum U-Bahnhof *Glockenhof*. Dafür ersetzt ein 120 Meter langes neues Gleis von der Unteren Baustr. zum Harsdörfferplatz die kurvenreichen 400 Meter durch die Kirchenstr. zur *Peterskirche*.

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

1978 – BA N-5	Weißer Turm - Plärrer - Gostenhof und Plärrer - Rothenburger Str.
0,2 km Rampen + 2,5 km Tunnel mit drei Stationen	

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

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

Der *Gostenhof* entspricht weitgehend der Realität (mit einfacher Tieflage ohne Verteilerebenen), liegt aber 100 Meter weiter östlich. Die Treppen auf dieser Seite enden kurz vor der Roonstraße, um kurze Wege beim Umsteigen zur Linie 16 zu bieten. 900 Meter westlich vom Plärrer und kommt die Stadtbahn hinter der Willstraße wieder an die Oberfläche und am Ende der Rampe liegt die neue Station *Bärenschanze*.

250 Meter westlich vom Plärrer biegen zwei eingleisige Tunnel nach Südosten ab und erreichen nach 750 Metern den U-Bahnhof *Rothenburger Straße*. Wenn es die Stadtbahn-Parameter erlauben, liegt er nicht so tief und etwas weiter nördlich als in der Realität, um die Wege zur S-Bahn



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

zu verkürzen. Westlich der *Rothenburger Straße* erreicht man über eine Rampe hinter der Heinrichstr. die Straßenbahngleise zur Gustav-Adolf-Str. und unter der Oberen Kanalstr. bereitet die VS-NF einen Abzweig nach Norden zur Roonstraße vor.

Alle Linien nach und in Fürth werden auf Stadtbahnwagen umgestellt und das von ihnen befahrene Schienennetz wächst um 9,5 km. Der Fahrzeugbedarf steigt auf mehr als das Doppelte von 32 auf 76 B-Wagen. Beim Nummernschema wird vorbereitet, dass die Stadtbahnen in Nürnberg langfristig die 1 bis 9 bekommen: Die 21 (bis dahin Ziegelstein - Fürth) wird westlich vom Plärreer 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,

Virtuelle Stadtbahn 1978 bis 1980 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -T.	Triebw.
1 Fürth/Rathaus - Plärrer - Langwasser	15,6 km	37 min	13 x 2	26 B
2 G.-Adolf-Str. - Plärrer - Langwasser	11,7 km	27 min	11 x 2	22 B
7 Fürth/Herrnstr. - Plärrer - Dutzendteich	11,8 km	29 min	11 x 2	22 B
11 Fürth/Rathaus - Fürth Hbf - Herrnstr.	2,7 km	7 min	3 x 2	6 B
Summe	41,8 km	-	38 x 2	76 B

Straßenbahnnetz 1978 bis 1980 in der HVZ	Länge	Fahrz.	Züge
3 Schweinau - Plärrer - Christuskirche - Trafowerk	8,1 km	26	10
4 Thon - F.-Ebert-Pl.- Plärrer - Glockenh.- Dutzendt.	9,0 km	32	12
8 Erlenstegen - Rathenaupl. - Hauptbf - Südfriedhof	12,5 km	40	14
9 Thon - F.Ebert-Pl.- Rathen.- Hauptbf - Tiergarten	10,0 km	36	13
12 Plärrer - Hauptbahnhof - Rathenaupl. - Ziegelstein	6,6 km	24	9
13 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Nordostbahnhof	8,1 km	29	11
14 Westfriedhof - Hallertor - Plärrer - Gibitzenhof	5,7 km	20	8
16 F.-Ebert-Pl.- Plärrer - Hauptbahnh.- Glockenhof *)	5,6 km	21	5
*) Linie 16 = 10 Min-Takt, alle anderen 6 $\frac{2}{3}$ Min-Takt	65,2 km	-	82

fährt die Linie 7 nur noch bis zur *Herrnstraße*, wechselt dort die Nummer und fährt als Linie 11 über *Fürth Hbf* zum *Rathaus* weiter.

In der Realität ging die U-Bahn bis zur Bärenschanze am 20.9.80 in Betrieb. Neun Monate lang (bis zum 20.6.81) fuhren die Straßenbahnlinien 1 und 21 ab dem Plärrer parallel zu ihr nach Fürth. Die Wendeschleife bis zur Imhofstraße wurde sogar noch bis 1984 genutzt. Bei der *VS-NF* fährt die Straßenbahn 500 Meter über der Stadtbahn, bevor sie in die Roonstr. abbiegt und dort den oberirdischen Stationsteil vom *Gostenhof* bedient. Dann setzt sie ihre Fahrt nach Norden zum Fr.-Ebert-Platz fort.

[Die langfristig absehbare Nachfrage lässt nicht zu, dass auch die Linie zum Friedrich-Ebert-Platz an dem Bahnsteig unter der Fürther Straße hält. Deshalb wird die Station in der Roonstr. so angelegt, dass man sie langfristig mit wenig Aufwand für die Stadtbahn erhöhen kann. In der Mitte der breiten Südlichen Fürther Str. hält man zudem den Platz für eine Rampe frei, damit man später den Plärrer unterirdisch erreichen kann.]

1980 – BA N-6

Rathenauplatz - Schoppershof

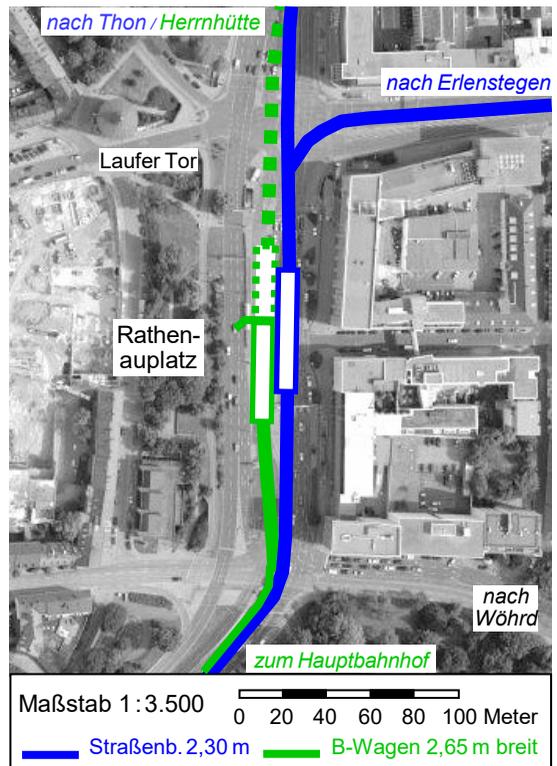
0,1 km Rampe + 1,5 km Tunnel mit zwei Stationen

Die zweite VS-NF-Hauptsache würde in Etappen eröffnet und die knapp 5 km von der Herrnhütte zum Plärrer wären die erste. In dem viergleisigen Bahnhof können die Triebwagen wenden ohne andere Linien zu stören. Am Hauptbahnhof ist kein Platz für Wendegleise und eine Pendellinie Plärrer - Hohe Marter wäre sehr kurz und dadurch wenig attraktiv.

Vom *Plärrer* führt ein neues unterirdisches Gleispaar unter dem Frauengraben etwa 500 Meter nach Osten bis zum Färbertor. Hinter der Straßenbahnstation *Zeltnerstraße* folgt eine Rampe und an deren Ende die oberirdische Stadtbahnstation *Opernhaus*. Die Straßenbahn hält 100 Meter weiter an eigenen Bahnsteigen, dann werden beide Systeme mit Weichen zusammengeführt.

Zwischen Opernhaus und Rathenauplatz sowie Schoppershof und Herrnhütte hätte man schon ab 1970 bei anfallenden Arbeiten den Gleisabstand für 2,65 m breite Triebwagen erweitert. Die 1,4 km dazwischen liegen teilweise auf der Straße und die Stadtbahn unterfährt sie in einem neuen Tunnel:

Die Westhälfte der umgebauten Verkehrsinsel auf dem *Rathenauplatz* bekommt einen Hochbahnsteig, an dem die Stadtbahn in beiden Richtungen hält. Das Gelände steigt nach Norden an, die Gleise sind aber nicht geneigt



und erreichen am Bahnsteigende das Südportal des 1,5 km langen Tunnels. In ihm liegen die Stationen *Stadtspark* und *Schoppershof*.

Das Gleispaar kommt hinter dem Nordwestring wieder an die Oberfläche und nutzt den breiten eigenen Gleiskörper in der Äußeren Bayreuther Str., der schon in den 1960er Jahren für die Straßenbahn angelegt wurde. Der vorläufige Endpunkt *Herrnhütte* liegt in der Mitte der Bundesstraße B2 zwischen den früheren Stationen *Bessemerstraße* und *Flataustraße*.

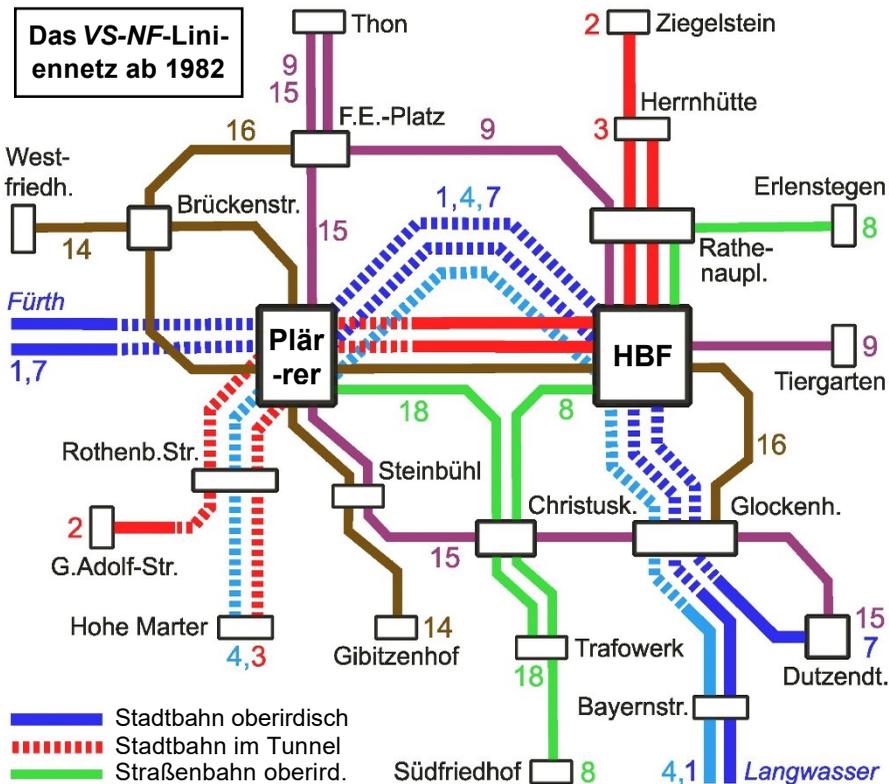
Die meisten Stationen haben sofort Hochbahnsteige, weil sie nicht genau dort liegen, wo die Straßenbahn zuvor hielt. Nur am *Hauptbahnhof* und *Leipziger Platz* müssen die Stadtbahnen zunächst noch Klapptrittsstufen ausfahren. Die neue Stadtbahnlinie 4 pendelt in der HVZ alle 5 Minuten zwischen Plärrer und Herrnhütte und braucht bei einer Fahrzeit von 14 Minuten 6 Züge bzw. 12 B-Wagen.

Die bisherige Straßenbahnlinie 4 wird zur 15, die Linie 12 entfällt und die Linie 13 pendelt nur noch zwischen Plärrer und Schweinau. Dadurch braucht man 15 Straßenbahnzüge weniger. Der „41er“ aus Buchenbühl fährt bis 1982 über Ziegelstein hinaus nach Herrnhütte, was drei zusätzliche Busse erfordert.

1982 – BA N-7	Rothenburger Str.- Hohe Marter
1,8 km Tunnel mit drei Stationen	

Der siebte Bauabschnitt (BA) schließt südlich der *Rothenburger Straße* unterirdisch an den fünften an und die drei neuen U-Bahnhöfe entsprechen weitgehend der Realität: *St. Leonhard*, *Schweinau* und *Hohe Marter* haben jeweils zwei Gleise mit einem Inselbahnsteig. Am südlichen Streckenende liegen vorläufig vier Wende- und Abstellgleise, die bis 1984 einer Rampe mit Anschluss zum umgebauten Straßenbahn-Betriebshof weichen.

Zum BA 7 gehört auch die Renovierung der Stationen zwischen Herrnhütte und Ziegelstein. Nach seiner Eröffnung ersetzen die Stadtbahnlinien 3 und 4 zwischen Plärrer und Hohe Marter die Straßenbahnlinien 3 und 13:



Virtuelle Stadtbahn 1982 bis 1984 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -T.	Triebw
1 FÜ./Billinganl. - Plärrer - Hbf - Langwasser	16,6 km	40 min	14 x 2	28 B
2 G.-Adolf-Str. - Plärrer - Hbf - Ziegelstein	9,2 km	24 min	9 x 2	18 B
3 Hohe Marter - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	7,8 km	18 min	7 x 2	14 B
4 Hohe Marter - Plärrer - Hbf - Langwasser	12,0 km	29 min	11 x 2	22 B
7 FÜ./Fronmü. - Plärrer - Hbf - Dutzendteich	12,8 km	32 min	12 x 2	24 B
11 FÜ./Billinganl. - FÜ. Hbf - Fronmüllerstr.	4,7 km	13 min	5 x 1	5 B
Summe (53 x 2 und 5 x 1 Triebwagen)	63,1 km	-	s. links	111 B

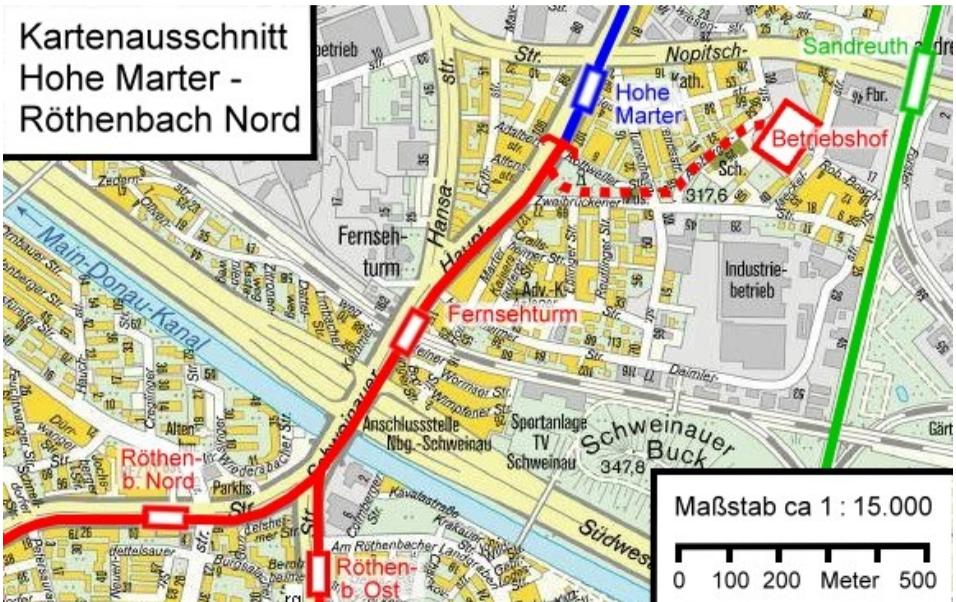
Straßenbahnnetz 1982 bis 1984 in der HVZ	Länge	Fahrzeit	Züge
8 Erlenstegen - Ratha-naupl. - Hauptbf - Südfriedhof	12,5 km	40 min	14
9 Thon - F.Ebert-Pl. - Rathen. - Hauptbf - Tiergarten	10,0 km	36 min	13
14 Westfriedhof - Hallertor - Plärrer - Gibitzenhof	5,7 km	20 min	8

15 Thon - F.-Ebert-Pl. - Plärrer - Glockenh. - Dutzendt.	9,0 km	32 min	12
16 F.-Ebert-Pl. - Plärrer - Hauptbahnh. - Glockenh.*)	5,6 km	21 min	5
18 Plärrer - Christuskirche - Trafowerk	5,1 km	15 min	6
*) Linie 16 = 10 Min-Takt, alle anderen 6½ Min-Takt	47,9 km	-	58

Südlich der Hohen Marter liegen vorläufig vier Wende- und Abstellgleise, die bis 1984 einer Rampe mit Anschluss zum umgebauten Straßenbahnbetriebshof an der Jaeckelstraße weichen.

1983 – BA N-8	Hohe Marter - Stein/Schloß
2,1 km oberirdisch + 0,1 km Rampe mit drei Stationen	

Zwischen dem U-Bahnhof *Hohe Marter* und der Zweibrückener Str. kommen die Gleise in einer Rampe an die Oberfläche, wodurch die Zufahrt zum umgebauten Straßenbahndepot wieder möglich wird. Am östlichen Rand der Schweinauer Hauptstr. steigen die Gleise weiter an und auf der



Brücke über die „Ringbahn“ von Fürth zum Nürnberger Rangierbahnhof entsteht der oberirdische Bahnhof *Fernsehturm*. (1980 wurde der 292 m hohe Turm 100 Meter nördlich davon erbaut.)

Die Gleise führen südlich neben der B14 über *Röthenbach/Nord* weiter zum vorläufigen Endpunkt *Stein/Schloß* vor der Kreuzung mit der Rednitzstraße. In der vorhandenen Wendeschleife starten die Buslinien 63 und 64 Richtung Stein Mitte und Deutenbach.

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



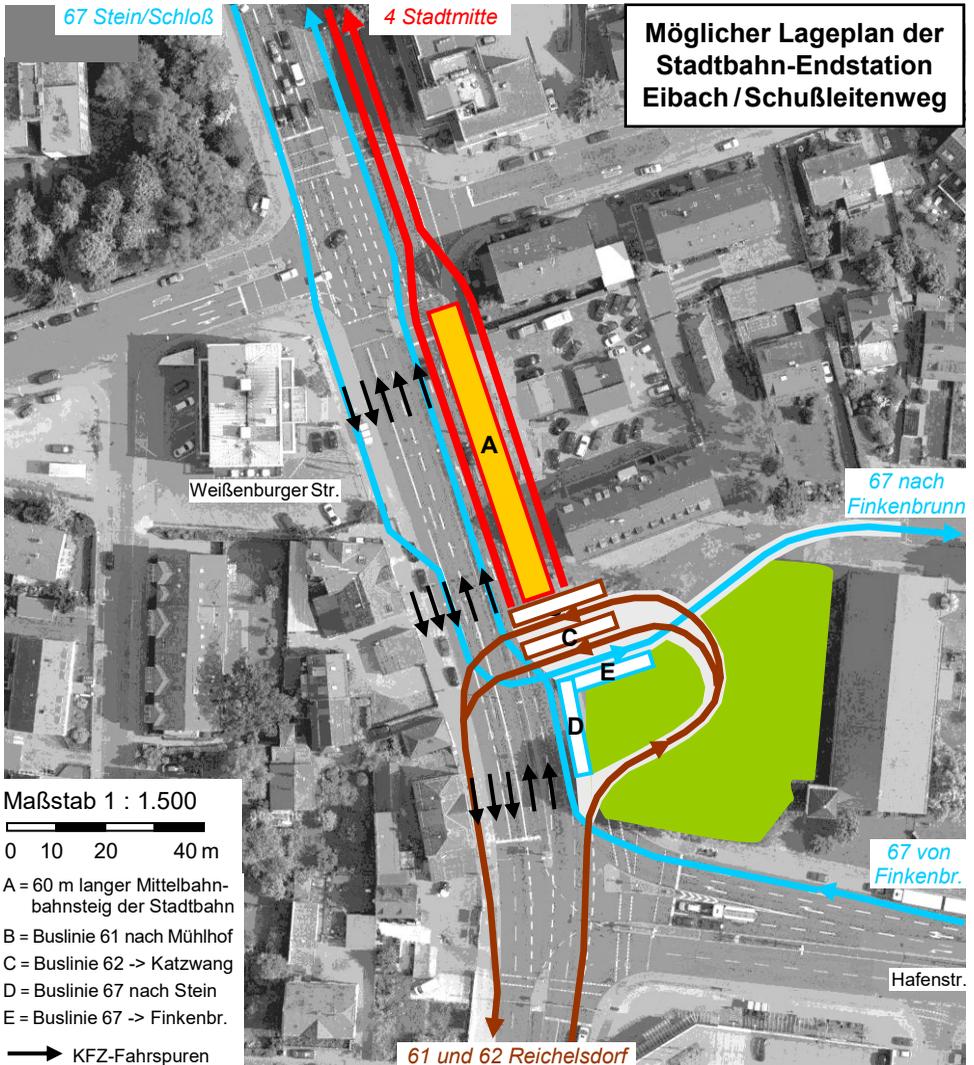
Die rot-weißen Stadtbahnwagen würden bei der VS-NF seit 1972 zum gewohnten Stadtbild gehören. Ab 1987 wären in der Hauptverkehrszeit 134 Sechssachser (Typ B) und 5 Achtsachser (Typ C) unterwegs. (Fotomontage von Jörg Schäfer)

1984 – BA N-9

Fernsehturm - Eibach/Schußleit.

1,6 km oberirdisch mit drei Stationen

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



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

1985 – BA N-10	Gibitzenhof - Finkenbrunn
1,6 km oberirdisch mit zwei Stationen	

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

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

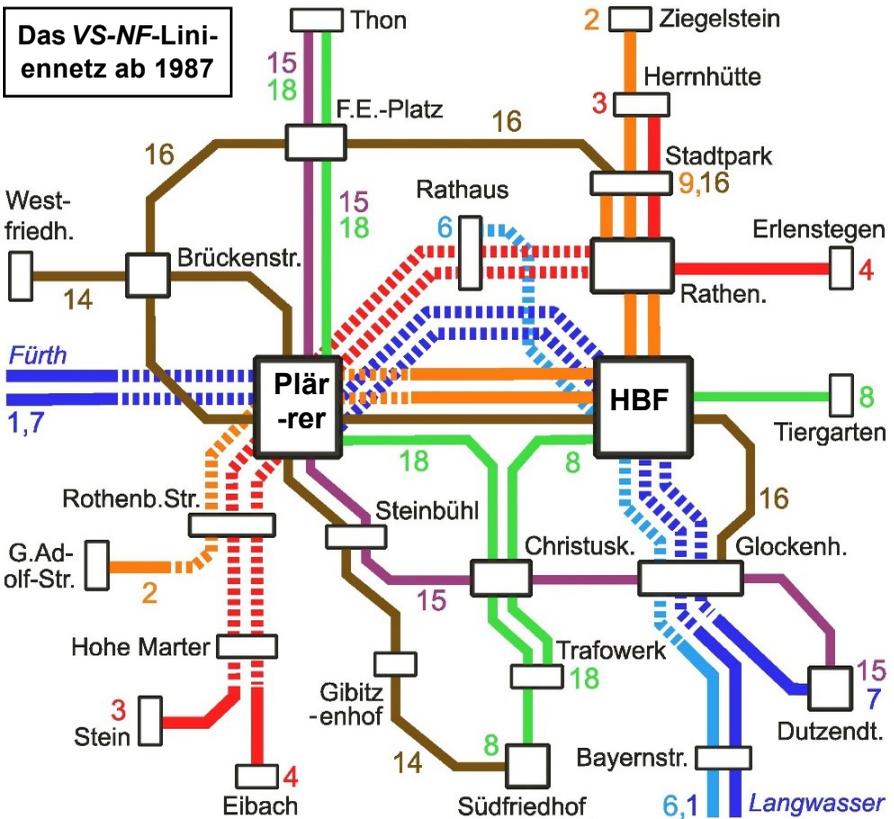
Die *VS-NF* eröffnet die schnelle unterirdische Verbindung von der Innenstadt zur Frankenstraße erst 1993 (→ BA N-14). Es ist daher nicht erforderlich, dass „der 51er“ dort startet: Die südlichen Stadtteile erreicht man (dank teilweise eigenem Straßenbahn-Gleiskörper) schneller, wenn man erst am *Finkenbrunn*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

Die Verbindung zum Plärrer beschleunigt die *VS-NF* zunächst mit der Verlängerung der Buslinien 51 und 58 von der *Worzeldorfer Str.* zum *Dianaplatz*. 1985 schließt sie die 1,7 km kurze Gleislücke zwischen Gibitzenhof und verlängert die Straßenbahnlinie 14 entsprechend. Die Linien 51 und 58 wenden entsprechend früher, so dass man in der Hauptverkehrszeit einen zusätzlichen Triebwagen und einen Bus weniger braucht.

„Die 14“ fährt nicht bis zur Wendeschleife an der *Worzeldorfer Str.*, weil das Fahrgastpotenzial nur eine Straßenbahnlinie rechtfertigt. Die Linien 8 und 14 könnten ab *Finkenbrunn* nicht im 5-Minuten-Abstand fahren, weil sonst für eine von beiden lange Wartezeiten zu den Anschlussbussen entstünden. Die Fahrgäste der Buslinien 51 und 58 können am *Finkenbrunn* zudem in die Buslinie 67 Richtung Hafen - Schußleitenweg umsteigen.

1987 – BA N-11	Weißer Turm - Rathenauplatz
0,1 km Rampe + 2,0 km Tunnel mit zwei Stationen	

Der zehnte Bauabschnitt (BA) unterquert die Sebaldler Altstadt und stellt dadurch Verbindungen her, die es in der Realität nur viel langsamer mit der Buslinie 36 über das Hallertor gibt.



Die 1,7 km lange Hauptachse unterquert östlich vom U-Bahnhof *Weißer Turm* zuerst die Strecke zur *Lorenzkirche* und dann die Pegnitz. Unter dem Hauptmarkt liegt der neue Bahnhof *Rathaus* und westlich vom *Laufer Schlagturm* die gleichnamige Station. Südlich vom Rathenauplatz kommen die Gleise in der Straßenmitte an die Oberfläche.

Damit keine Stadtbahnen am *Weißen Turm* wenden müssen, geht gleichzeitig der 400 Meter lange Tunnel von der *Lorenzkirche* unter der Pegnitz hindurch zum *Rathaus* in Betrieb. Der Weiße Turm braucht ab 1987 auf jeden Fall einen zweiten Bahnsteig mit den Gleisen 3 und 4. Für die *Lorenzkirche* und das *Rathaus* müsste man im Detail untersuchen, ob vorläufig noch ein Bahnsteig mit zwei Gleisen reicht.

Die Linien 3 und 4 fahren vom Plärrer über das Rathaus statt den Hauptbahnhof zum Rathenauplatz. Die 3 steuert wie zuvor die Herrnhütte an und für die 4 werden knapp 4 km bis Erlenstegen modernisiert. Die neue

Virtuelle Stadtbahn 1987 bis 1989 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -T.	Triebw
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Hbf - Langwass.	17,8 km	44 min	15 x 2	30 B
2 G.-Adolf-Str. - Plärrer - Hbf - Ziegelstein	9,2 km	24 min	9 x 2	18 B
3 Stein/Schloß - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,0 km	22 min	9 x 2	18 B
4 Eibach - Plärrer - Hauptbf - Erlenstegen	11,6 km	28 min	11 x 2	22 B
6 Rathaus - Lorenzk. - Hbf - Langwasser	8,3 km	20 min	8 x 2	16 B
7 Fü./Fronmü. - Plärrer - Hbf - Dutzendteich	12,8 km	32 min	12 x 2	24 B
8 Plärrer - Hauptbf - Rathenaupl. - Stadtpark	3,6 km	10 min	5 x 1	5 C
11 Fürth/Klinikum - Fü. Hbf - Fronmüllerstr.	5,6 km	16 min	6 x 1	6 B
Summe (64 x 2 und 11 x 1 Triebwagen)	78,9 km		134 B und 5 C	

Straßenbahnnetz 1987 bis 1989 in der HVZ	Länge	Fahrzeit	Züge
9 Tiergarten - Hauptbf. - Christusk. - Südfriedhof	12,6 km	40 min	14
14 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenh. - Finkenbrunn	7,4 km	24 min	9
15 Thon - F.-Ebert-Pl. - Plärrer - Glockenh. - Dutzendt.	9,0 km	32 min	12
16 Stadtpark - F.Eb.-Pl. - Plärrer - Hbf - Glockenh. *)	7,4 km	29 min	7
18 Thon - F.-Ebert-Pl. - Plärrer - Christusk. - Trafowerk	8,4 km	28 min	11
*) Linie 16 = 10 Min-Takt, alle anderen 6 $\frac{2}{3}$ Min-Takt	44,9 km	-	53

Linie 6 beginnt am Rathaus und übernimmt ab der Lorenzkirche den Laufweg der 4 nach Langwasser. Den südlichen Altstadttring über das Opernhaus bedienen die Linien 2, 8 und 16.

Die Straßenbahnlinie 9 fährt vom Tiergarten zum Südfriedhof statt nach Thon: Den Abschnitt Hauptbahnhof - Stadtpark übernimmt die 8, Stadtpark - Fr.-Ebert-Platz die 16 und Fr.-Ebert-Platz - Thon die 18.

1989 – BA N-12	Rathaus - Friedrich-Ebert-Platz und Hauptbahnhof - Aufseßplatz
0,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 1,7 km Tunnel (3 Stationen)	

Die vierte VS-NF-Hauptsache Fr.-Ebert-Pl./ Großreuth - Rathaus - Hauptbahnhof - Frankenstr. - Südfriedhof/ Langwasser durchquert die Innenstadt in Nord-Süd-Richtung. Die zwei ersten Etappen werden so gewählt, dass zweijährlich sinnvolle Zwischenstufen in Betrieb gehen können.

Der zwölfte Bauabschnitt (BA) unterquert den Burgberg mit der Station *Kaiserburg*. Am Nordrand des 250 m langen Archivparks kommt das neue Gleispaar an die Oberfläche und erhält östlich vom *Friedrich-Ebert-Platz* zwei eigene Außenbahnsteige. Dahinter biegt die Stadtbahn nach Norden in die Bucher Str. ab, wo der Gleisabstand der Strecke nach Thon schon seit 1980 schrittweise vergrößert wurde.

Die Linie 6 wird vom Rathaus nach Thon verlängert und erhält dadurch einen wesentlich größeren Verkehrswert. Ihre Fahrzeit verlängert sich um 9 Minuten, wofür man in der Hauptverkehrszeit drei zusätzliche Züge bzw. sechs B-Wagen braucht. Die Straßenbahnlinie 18 verabschiedet sich dafür schon nach zwei Jahren zwischen Thon und Plärrer.

Die neue Linie 5 wendet am *Fr.-Ebert-Platz* auf Gleis 6 und verdichtet das Angebot bis zum Hauptbahnhof. Das wäre vor allem politisch motiviert, weil Stadtoberhäupter auf neuen Innenstadtbahnhöfen nicht lange mit einem 10-Minuten-Takt zufrieden sind.

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

1991 – BA N-13	Rathenauplatz - Fr.-Ebert-Platz
1,7 km Tunnel mit zwei Stationen	

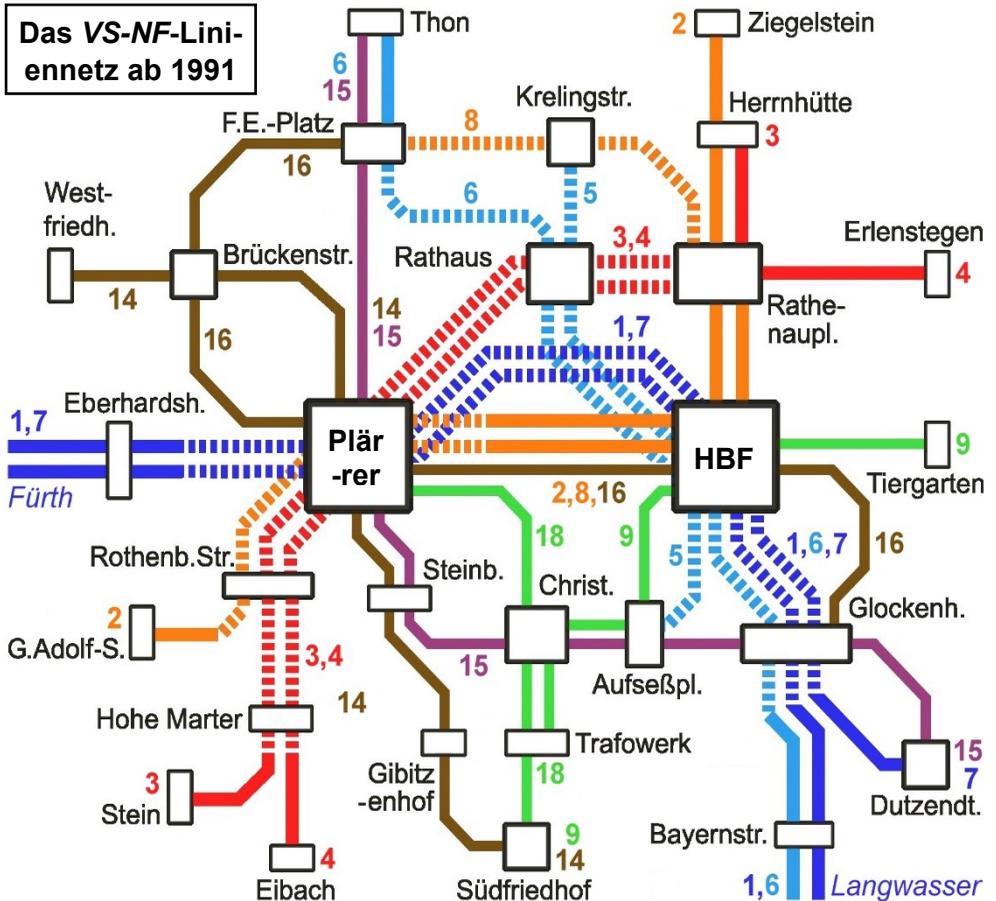
Der Hauptast des 13. Bauabschnitts (BA) biegt nördlich vom *Rathenauplatz* nach Westen in einen 1,4 km langen Tunnel ab. Über die Stationen *Maxfeld* und *Krelingstraße* erreicht er unter der Pilotystraße den zwölften BA und nutzt dessen Rampe zum *Fr.-Ebert-Platz* mit. Eine 200 m lange Kurve verbindet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

Virtuelle Stadtbahn 1991 bis 1993 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -T.	Triebw
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Hbf - Langwass.	17,8 km	44 min	15 x 2	30 B
2 G.-Adolf-Str. - Plärrer - Hbf - Ziegelstein	9,2 km	24 min	9 x 2	18 B
3 Stein/Kirche - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,6 km	24 min	9 x 2	18 B
4 Eibach - Plärrer - Hauptbf - Erlenstegen	11,6 km	28 min	11 x 2	22 B
5 Krelingstr. - Hauptbahnhof - Aufseßplatz	2,7 km	8 min	4 x 1	4 C
6 Thon - F.-Ebert-Pl.- Hbf - Langwasser	11,2 km	28 min	11 x 2	22 B
7 Fü./Fronmü.- Plärrer - Hbf - Dutzendteich	12,8 km	32 min	12 x 2	24 B
8 Plärrer - Hauptbf - Rathenaupl.- F.Eb.-Pl.	4,6 km	13 min	6 x 1	6 C
11 Fürth/Klinikum - Fü. Hbf - Fronmüllerstr.	5,6 km	16 min	6 x 1	6 B
Summe (67 x 2 und 16 x 1 Triebwagen)	86,1 km		140 B u. 10 C	

Straßenbahnnetz 1991 bis 1993 in der HVZ	Länge	Fahrzeit	Züge
9 Tiergarten - Hauptbahnh.- Christusk.- Südfriedhof	12,6 km	40 min	14
14 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenh.- Finkenbrunn	7,4 km	24 min	9
15 Thon - F.-Ebert-Pl.- Plärrer - Glockenh.- Dutzendt.	8,5 km	32 min	12
16 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hauptbahnhof - Glockenh.*)	5,6 km	21 min	5
18 Plärrer - Christuskirche - Trafowerk	5,1 km	15 min	6
*) Linie 16 = 10 Min-Takt, alle anderen 6 $\frac{2}{3}$ Min-Takt	40,8 km	-	46

Auf allen Ästen des entstehenden Gleisdreiecks fährt eine Linie und damit höchstens alle 6 2/3 Minuten eine Stadtbahn. Dafür genügen signalgesicherte Abzweigweichen in einfacher Tiefenlage und man braucht keine aufwändigen Überführungsbauwerke.

Nach der Eröffnung steuert die Stadtbahnlinie 8 die *Krelingstraße* statt dem *Fr.-Ebert-Platz* und die 8 den *Fr.-Ebert-Platz* statt dem *Stadtpark* an. Dafür braucht man in der Hauptverkehrszeit einen C-Wagen mehr. Die Straßenbahnlinie 16 verabschiedet sich nach vier Jahren wieder vom *Stadtpark*. Das Busnetz im nördlichen Stadtgebiet passt die *VS-NF* so an, dass zwei Linien nicht mehr in Thon, sondern an der *Krelingstraße* starten.



1993 – BA N-14

Aufseßplatz - Frankenstraße

0,1 km Rampe + 1,4 km Tunnel mit zwei Stationen

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

Bei der *VS-NF* hätte man 15 Jahre länger über die *Christuskirche* fahren müssen und die Nachfrage hätte sich nicht so stark auf die *Frankenstraße* konzentriert: Die Stadtbahn wäre schon 1974 über die *Bayernstraße* nach *Langwasser* gefahren, vom *Plärrer* zum *Südfriedhof* wäre die Straßenbahnlinie 14 und vom *Plärrer* zur *Frankenstr.* die Linie 18 eine gute Alternative.



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

Die Stadtbahnlinie 5 würde vom Aufseßplatz zum Südfriedhof verlängert und von C- auf B-Wagen in Doppeltraktion umgestellt. Die Attraktivitätssteigerung würde sicherlich zwei Stadtbahnlinien bis zur Frankenstraße rechtfertigen. Da das Gleispaar nördlich vom Hauptbahnhof aber keine fünfte Stadtbahnlinie verkräftet, käme nur eine kurze Pendellinie in Frage. Alternativ dazu könnte man die Buslinie 67 (Schußleitenweg - Hafen - Finkenbrunn - Frankenstr.) mit nur einem Stopp am Aufseßplatz zum Hauptbahnhof verlängern.

Die Straßenbahnlinie 14 entfällt und die 8 fährt von der Christuskirche über das Opernhaus statt dem Aufseßplatz zum Hauptbahnhof. Für ihre neue Endstation an der Frankenstraße hätte der VS-NF auch eine Gleisschleife im Busbahnhof neben der Pillenreuther Straße verlegt.

1995 – BA N-15	Frankenstr.- Bauernfeindstr.
0,6 km oberirdisch + 1,4 km Tunnel mit einer Station	

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

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

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

5. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 1996 BIS 2020

1996 – BA N-16	Bärenschanze - Eberhardshof
0,2 km Rampen + 1,1 km Tunnel mit einer Station	

Der 1978 eröffnete Tunnel in der Fürther Straße (→ BA 5) endet 900 m westlich vom Plärrer hinter der Willstraße. Am Ende einer knapp 100 m langen Rampe liegt die ebenerdige Station *Bärenschanze* mit zwei Außenbahnsteigen. Sie sind für die Fahrgäste leichter zu erreichen als der reale U-Bahnhof und für den Verkehrsbetrieb billiger zu unterhalten. Da neben dem Veit-Stoß-Platz genügend Platz zur Verfügung steht bleibt die Station an der Oberfläche. Das Gleispaar verschwindet erst danach in einer weiteren Rampe bis zur Preißlerstraße wieder im Untergrund.

Der Bahnhof *Maximilianstraße* liegt wie in der Realität unter der Fürther Straße östlich der Kreuzung. Auch der weitere Verlauf ist wie im „echten Leben“ und die Stadtbahn kommt hinter der Schumannstraße wieder an die Oberfläche. Der *Eberhardshof* braucht mit zwei Außenbahnsteigen weniger Platz als der reale Inselbahnsteig und ist leichter zu erreichen.

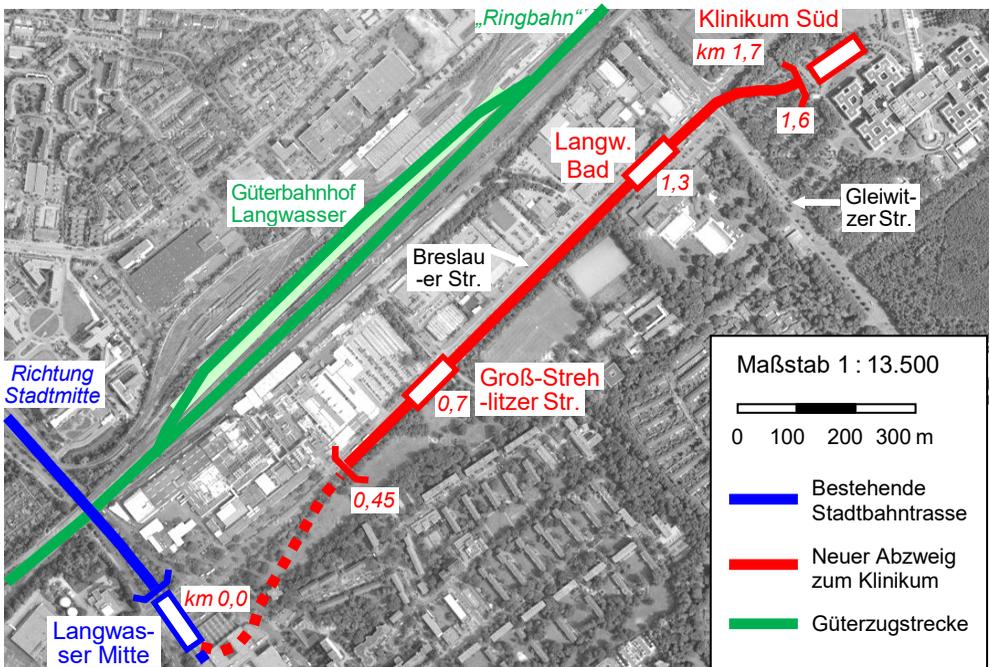
In der Realität ging die U-Bahn zum *Eberhardshof* am 20.6.81 in Betrieb und die Straßenbahn nach und in Fürth wurde gleichzeitig eingestellt. Neun Monate lang mussten die Fahrgäste in die Pendelbuslinie 80 zur *Jakobinenstraße* umsteigen, während die VAG bis zum 20.3.82 die Hochbahnstrecke für die U-Bahn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

Die wachsende Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zwischen den zwei größten Städten Mittelfrankens führt zu einem deutlichen Nachfragezuwachs. Die VS-NF reagiert darauf mit der Verlängerung der Linie 8 vom Plärrer bis Eberhardshof, die dafür zwei zusätzliche C-Wagen benötigt.

1,2 km oberirdisch + 0,5 km Tunnel mit drei Stationen

1979 begannen die Planungen für einen Klinikneubau im Süden Nürnbergs mit 1.000 Betten und 10 Operationssälen. Nach acht Jahren Bauzeit zogen 1994 die ersten Patienten im Klinikum Süd ein. In der Realität reagierte man darauf nur mit einer Taktverdichtung der Buslinie 56 zum U-Bahnhof Langwasser Mitte. Bei einer Stadtbahn hätte man schon beim Bau der Klinik eine ihre Gleistrasse berücksichtigen können.

Diese zweigt unmittelbar südlich vom Bahnhof *Langwasser Mitte* von der 1972 eröffneten Stadtbahnstrecke ab. In einem großen Bogen wendet sich die Trasse nach Nordosten, um dann neben der Breslauer Straße an die Oberfläche zu kommen. Nach 0,7 und 1,3 km entstehen die neuen Stationen *Groß-Strehlitzer Straße* und *Langwasser Bad*.



Hinter der Kreuzung mit der der Gleiwitzer Str. wenden sich die Gleise nach Osten, liegen im ansteigenden Gelände zunächst im Einschnitt und verschwinden vor der Brieger Str. im Tunnel. Die Stadtbahn-Endstation *Klinikum Süd* liegt in einfacher Tieflage direkt vor dem Haupteingang und Besucher und Personal haben kurze Fußwege zu den Stationen.

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

Virtuelle Stadtbahn 1998 bis 1999 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -T.	Triebw
1 FÜ./Hardhöhe - Plärrer - Hbf - Langwass.	17,8 km	44 min	15 B und 15 C	
2 G.-Adolf-Str. - Plärrer - Hbf - Ziegelstein	9,2 km	24 min	9 x 2	18 B
3 Weihersberg - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	11,8 km	28 min	11 x 2	22 B
4 Eibach - Plärrer - Hauptbf - Erlenstegen	11,6 km	28 min	11 x 2	22 B
5 Krelingstr. - Hbf - Frankenstr.- Südfriedh.	7,8 km	20 min	8 x 2	16 B
6 Thon - F.-Ebert-Pl.- Hbf - Klinikum Süd	11,7 km	30 min	11 x 2	22 B
7 FÜ./Fronmü.- Plärrer - Hbf - Dutzendteich	12,8 km	32 min	12 x 2	24 B
8 Plärrer - Hauptbf - Rathenaupl.- F.Eb.-Pl.	4,6 km	13 min	6 x 1	6 C
11 Fürth/Klinikum - FÜ. Hbf - Fronmüllerstr.	5,6 km	16 min	6 x 1	6 B
12 FÜ./Rathaus - FÜ. Hbf - Zirnd.-Cadolzb.	14,0 km	26 min	6 x 1	6 B
Summe (77 x 2 und 18 x 1 Triebwagen)	106,9 km		151 B u. 21 C	

*) Linie 12 ab Fürth/Rathaus alle 10 Minuten, jeder dritte Zug endet in Zirndorf

Straßenbahnnetz 1998 bis 1999 in der HVZ	Länge	Fahrzeit	Züge
9 Tiergarten - Hauptbf.- Christuskirche - Frankenstr.	10,3 km	31 min	11
14 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof - Finkenbrunn	7,4 km	24 min	9
15 Thon - F.-Ebert-Pl.- Plärrer - Glockenh.- Dutzendt.	9,0 km	32 min	12
16 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hauptbahnhof - Glockenh.*)	5,6 km	21 min	5
*) Linie 16 = 10 Min-Takt, alle anderen 6 $\frac{2}{3}$ Min-Takt	32,3 km	-	37

1999 – BA N-18	Krelingstraße - Großreuth h.d.V.
0,8 km oberirdisch + 0,8 km Tunnel mit drei Stationen	

Der 18. Bauabschnitt (BA) schließt östlich der Krelingstraße unterirdisch an den acht Jahre zuvor eröffneten 13. BA an. In einem großen Bogen schwenkt er nach Norden und verläuft dann in einfacher Tiefenlage unter der Rollnerstr. mit den U-Bahnhöfen *Martinskirche* und *Rollnerstraße* (unter der Kreuzung mit dem Nordring). Unmittelbar danach kommen die Gleise an die Oberfläche. Falls es noch Güterverkehr auf der Ringbahn zwischen Nord- und Nordostbahnhof gibt, muss für Straße und Stadtbahn eine gemeinsame Unterführung gebaut werden. An der Kilianstraße entsteht der vorläufige Endpunkt *Großreuth* mit Busanschlüssen Richtung Thon und Herrnhütte. Für die Verlängerung der Linie 5 braucht man einen zusätzlichen Zug mit zwei B-Wagen.

2000 – BA N-19	Großreuth h.d.V. - Flughafen
2,2 km oberirdisch mit drei Stationen	

Die 2,5 km lange Verlängerung zum Flughafen ist durchgehend oberirdisch und kann daher schon nach einem Jahr Bauzeit eröffnet werden. Sie verläuft von *Großreuth* schnurstracks nach Norden über *Kleinreuth* und *Lohe* zum *Flughafen*. Vor dem Abfertigungsgebäude war 2000 noch genug Platz für eine architektonisch ansprechend gestaltete Endstation.

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

2002 – BA N-20	Rothenb. Str. - Von-der-Tann-Str.
1,1 km unterirdisch mit zwei Stationen	

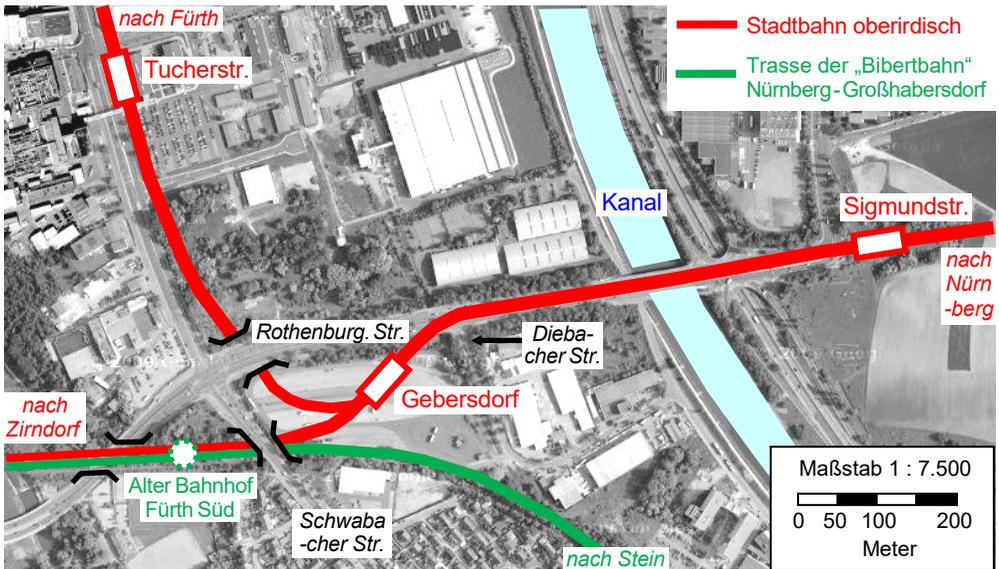
Der 20. Bauabschnitt (BA) schließt westlich der *Rothenburger Straße* unterirdisch an den fünften BA an. Die seit 26 Jahren von der Linie 2 benutzte Rampe hinter der Heinrichstr. entfällt und unter der Rothenburger Str. werden zwei neue Bahnhöfe in einfacher Tieflage eröffnet.

Sündersbühl ist weitgehend so, wie er in der Realität 2006 für die U 3 in Betrieb ging. *Von-der-Tann-Str.* liegt unter der Kreuzung der 35 bis 40 Meter breiten Rothenburger Str. mit der 25 bis 35 Meter breiten V-d-Tann-Straße. Das bietet genug Platz für Bushaltestellen, Fahrradabstellplätze und Grünanlagen zur Auflockerung. Nordöstlich der Kreuzung kann bis zur Herzog-Bernhard-Str. eine Fläche von 30x40 m hinzu kommen, wenn man drei Zweckbauten opfert. [An der Gustav-Adolf-Str. braucht man die 80x40m der Wendeschleife nicht mehr und kann sie anderweitig nutzen.]

2003 – BA N-21	Von-der-Tann-Str. - Gebersdorf
2,9 km oberirdisch mit vier Stationen	

Zwei Jahre später geht es an der *Von-der-Tann-Str* unterirdisch weiter: Etwa 200 Meter westlich der Station kommen die Gleise in einer Rampe an die Oberfläche und verlaufen in der Mitte der Rothenburger Str. auf eigenem Gleiskörper. Diese Ausfallstraße wurde nach der Jahrtausendwende bis zur Ringbahnbrücke großzügig ausgebaut und man hätte kostengünstig auch Stadtbahngleise verlegen können. [I.d.Realität wurden 800 Meter hinter der Ringbahn immer noch nicht ausgebaut und PKW, LKW und Busse quälen sich immer noch durch die enge Ortsdurchfahrt von Kleinreuth. Die *VS-NF* hätte hingegen Straße und Schiene schon bis 2003 fertig gestellt.]

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

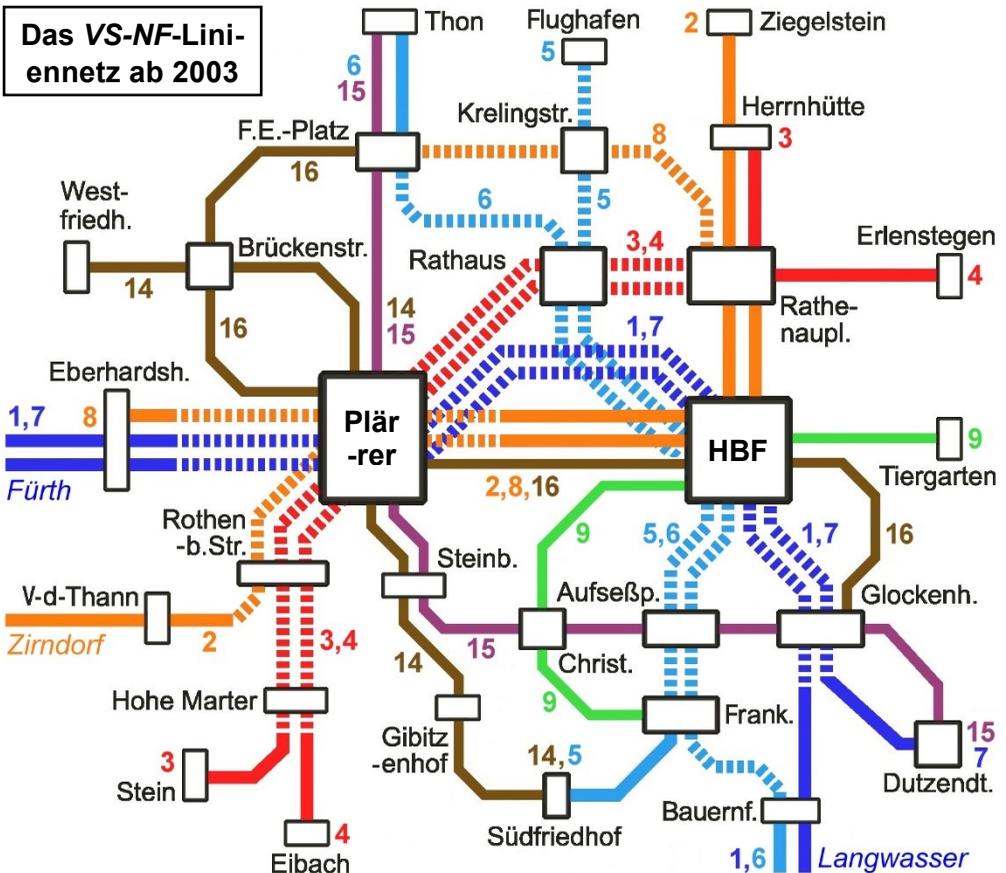


Virtuelle Stadtbahn 2003 bis 2005 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -T.	Triebw
1 FÜ./Hardhöhe - Plärrer - Hbf - Langwass.	17,8 km	44 min	15 B und 15 C	
2 Zirnd.- Gebersd.- Plärrer - Hbf - Ziegelst.	16,7 km	40 min	13 x 2	26 B
3 Weiherberg - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	11,8 km	28 min	11 x 2	22 B
4 Eibach - Plärrer - Hauptbf - Erlenstegen	11,6 km	28 min	11 x 2	22 B
5 Flughafen - Hbf - Frankenstr.- Südfriedh.	11,6 km	28 min	11 x 2	22 B
6 Thon - F.-Ebert-Pl. - Hbf - Klinikum Süd	11,7 km	30 min	11 x 2	22 B
7 FÜ./Fronmü.- Plärrer - Hbf - Dutzendteich	12,8 km	32 min	12 x 2	24 B
8 Eberhardshof - Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	7,1 km	19 min	8 x 1	8 C
11 Fürth/Klinikum - FÜ.Hbf - Gebersdorf	7,0 km	20 min	7 x 1	7 B
12 FÜ./Rathaus - FÜ.Hbf - Zirnd.-Cadolzb.	14,0 km	26 min	6 x 1	6 B
Summe (84 x 2 und 21 x 1 Triebwagen)	122,1 km		166 B u. 23 C	

Straßenbahnnetz 2003 bis 2005 in der HVZ	Länge	Fahrzeit	Züge
9 Tiergarten - Hauptbf. - Christuskirche - Frankenstr.	10,3 km	31 min	11
14 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof - Südfriedhof	7,4 km	24 min	9
15 Thon - F.-Ebert-Pl.- Plärrer - Glockenh.- Dutzendt.	9,0 km	32 min	12
16 Glockenhof - Hauptbahnh.- Christusk.- Frankenstr.*)	5,6 km	21 min	5
*) Linie 16 = 10 Min-Takt, alle anderen 6 $\frac{2}{3}$ Min-Takt	32,3 km	-	37

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

Auf der umgebenden Fläche des ehemaligen Kohlenlagerplatzes kann (wie von der Stadt Nürnberg als Ergänzung zur U-Bahn geplant) ein hochwertiges Gewerbegebiet mit direktem Schnellbahnanschluss entstehen.



3,5 km oberirdisch mit vier Stationen

2002 wurde die Verlängerung der Straßenbahn von Thon bis Buch untersucht und mit dem sehr guten Kosten-Nutzen-Quotienten 2,43 bewertet. Dieser kam vor allem durch einen deutlichen Fahrgastzuwachs und die Einsparung von 550 Busfahrten nach einer Netzoptimierung zustande.

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

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

Bei der VS-NF fährt daher die Straßenbahn ab 2005 von Thon über Schnepfenreuth nach Buch und ab 2014 nach Erlangen weiter.



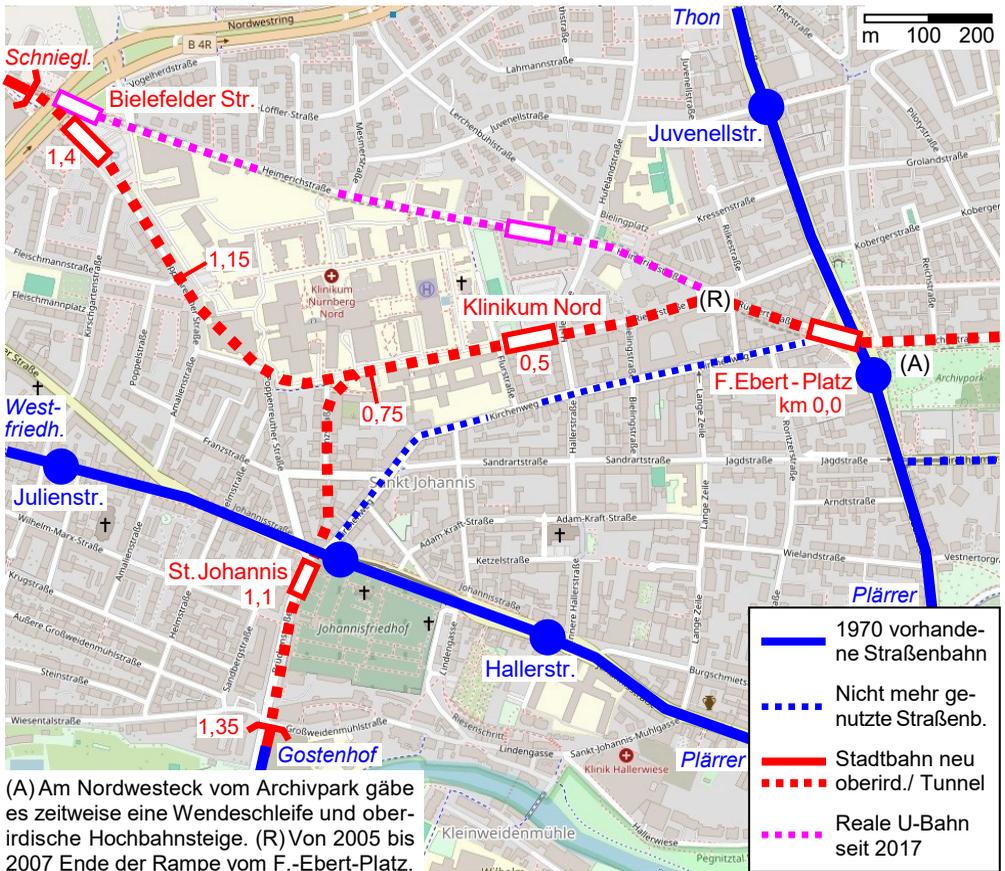


Die Wendeschleife in Thon am 28.10.09. Bis 2016 endeten dort zwei Straßenbahn- und fünf Buslinien. Durch die Verlängerung der Straßenbahn kann man viel mehr Bus-km einsparen als Straßenbahn-km hinzu kommen.

2007 – BA N-23	Friedr.-Ebert-Platz - St. Johannis
0,2 km Rampen + 1,2 km unterirdisch mit zwei Stationen	

Der 23. Bauabschnitt (BA) schließt auf dem *Friedrich - Ebert - Platz* an den 18 Jahre zuvor eröffneten BA 12 an. In einer vorläufigen Rampe am Westrand des Platzes verschwinden die Gleise unter der Rieterstr. und zwischen den Kreuzungen mit der Haller- und der Flurstr. entsteht direkt vor dem Haupteingang vom *Klinikum Nord* ein neuer U-Bahnhof.

Am vorbereiteten Abzweig zum Nordwestring (→ BA 24) schwenkt die Strecke nach Süden und erhält südlich der Kreuzung Johannis-/Brückenstr. die Station *St. Johannis*. Hinter der Großweidenmühlstr. kommen die Gleise wieder an die Oberfläche, wozu dank dem natürlichen Gefälle ins Pegnitztal eine kurze Rampe reicht. Noch vor der Pegnitzbrücke wird die vorhandene Straßenbahntrasse erreicht und bis zur Kreuzung Roonstr./Fürther Str. genutzt. Über die 1978 vorbereitete Rampe in der Südl. Fürther Str. (→ BA 5) erreicht man die unterirdischen Bahnsteige am *Plärrer*.



Die Straßenbahnstrecke durch den engen Kirchenweg braucht die VS-NF nicht mehr und kann breitere Stadtbahnwagen einsetzen. Am Fr.-Ebert-Platz bietet sich die Verlängerung der Linie 8 an, die dort seit 1996 endet. Die Triebwagen wechseln ihre Bezeichnung in „9“ um zu vermeiden, dass die „8“ zwei mal mit verschiedenen Zielen zwischen Gostenhof, Plärrer und Hauptbahnhof verkehrt.

Östlich davon steuert die Linie 9 den Tiertgarten an, weil auch dort in der Hauptverkehrszeit allein fahrende C-Wagen genügen. Die Gleise und Stationen hätte die VS-NF schon ab 2000 schrittweise modernisiert. Die verbleibenden Äste der alten Straßenbahnlinien 9 und 16 werden zur neuen 16 vom Glockenhof zur Frankenstraße verbunden.

2009 – BA N-24	Klinikum Nord - Bielefelder Str.
0,8 km unterirdisch mit zwei Stationen	

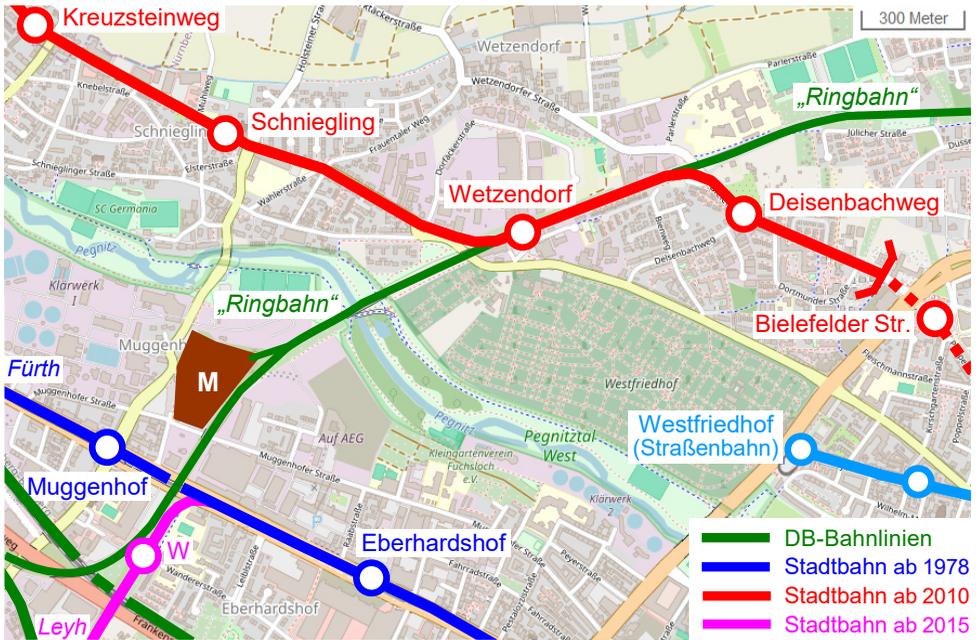
Der 24. Bauabschnitt (BA) ist von großer Bedeutung für die Linie 6: Sie ändert nämlich ihr nördliches Ziel von *Thon* zur *Bielefelder Straße* am Nordwestring, wo seit den 1990er Jahren viele neue Arbeitsplätze entstanden. Unter dem *Friedrich-Ebert-Platz* geht ein neuer U-Bahnhof in Betrieb, der weitgehend der Realität entspricht. Er wird auf beiden Seiten unterirdisch an vorhandene Gleise angebunden und die Rampen am Westrand des Platzes und in der *Archivstr.* zurück gebaut.

Westlich vom U-Bahnhof *Klinikum Nord* wurde schon zwei Jahre zuvor ein signalgesicherter Abzweig vorbereitet. Er kommt in einfacher Tiefenlage ohne aufwändige Überführungsbauwerke aus. Die Linie 6 unterquert das Klinikgelände und die *Poppenreuther Str.* und vor der Kreuzung mit dem Nordwestring entsteht die vorläufige Endstation *Bielefelder Straße*. Ihr Nordausgang führt zum Industriegebiet und den Bushaltestellen am Nordwestring und ihr Südausgang liegt nahe am Nordwesteingang des Klinikums, den vor allem die dort Beschäftigten benutzen.

2010 – BA N-25	Bielefelder Str. - Kreuzsteinweg
2,6 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,1 km Tunnel (4 Stationen)	

Schon nach einem Jahr geht es im Nordwesten der Frankenmetropole weiter: 100 Meter hinter der Ringstraße kommen die Gleise an die Oberfläche, liegen nördlich der *Bielefelder Str.* und an der Kreuzung mit dem *Delsenbachweg* gibt es die gleichnamige Station.

Ab dem *Bienweg* nutzt die Stadtbahn 700 Meter der *Ringbahn*, auf der nur noch selten Güterzüge fahren. Das Gelände des ehemaligen Nordwestbahnhofs nimmt die Bahnsteige von *Wetzendorf* auf und danach biegt die Stadtbahn in die *Brettergartenstr.* ab. An ihrer Kreuzung mit der



M=Straßenbahn-Hauptwerkstätte Muggenhof, W =Stadtbahn-Station *Wandererstr.*

Holsteiner Str. liegt *Schniegling* – im „echten Leben“ heißt die Haltestelle der Buslinien 37 bis 39 genau so.

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

Fürth verlängert gleichzeitig seine Linie 12 von *Poppenreuth* zum *Kreuzsteinweg* und die Stadtbahnen fahren (mit Wechsel der Liniennummer) durch. Dadurch entsteht eine neue Direktverbindung beider Stadtzentren nördlich der Pegnitz, die viele Verkehrsströme verändert: Nicht nur von den Stationen der Linien 6 und 12, sondern auch aus den nördlichen Stadtteilen muss man nicht mehr den Umweg über die *Maximilianstraße* fahren.

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

Im Vorgriff auf den BA 26 hätte man für die Stadtbahn Hochbahnsteige westlich der *Saarbrückener Straße* gebaut, während die Straßenbahn östlich der Kreuzung hielt. 1 km weit (mit der Haltestelle *Falkenheim*) fährt die Stadtbahn mit Ampelvorrangschaltungen auf der Straße, dann wechselt sie in östliche Seitenlage zum Marthweg und bedient *Föhrenbuck*, *Königshof* und *Propsteistraße*. Sie biegt nach links auf die freigehaltene Trasse neben dem Eichenwaldgraben ab und erreicht über *Pillenreuth* und *Am Knauersbach* die Endstation *Herpersdorf*. Diese liegt nördlich der Straße „An der Radrunde“ unweit der realen Busstation *Röthestraße*.



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

Worzeldorfer Straße,
© 2007 Jörg Schäfer

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

2014 – BA N-27	Buch Nord - Reutles (- Erlangen)
4,5 km oberirdisch mit fünf Stationen	

Die Verlängerung von Buch Nord nach Reutles verläuft größtenteils neben der Bundesstraße B4. Die Straßenbahnlinie 15 fährt in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten nach Erlangen und bedient einige kleinere Orte nur abwechselnd im 20-Minuten-Takt.

Virtuelle Stadtbahn 2014 bis 2015 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{1}{2}$ -Takt	Triebw.
1 bis 4 = unverändert zu 2003	57,9 km	-	85 B und 15 C	
5 Flughafen - Raths.- Hauptbf - Herpersd.*)	17,0 km	37 min	12 x 2	24 B
6 Kreuzsteinweg - F.Ebert-Pl.- Rathaus - Hauptbahnh.- Frankenstr.- Klinikum Süd	13,3 km	34 min	12 x 2	24 B
7 bis 8 = unverändert zu 2003	19,9 km	-	24 B und 8 C	
9 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hauptbf - Tiergarten	9,4 km	26 min	10 x 1	10 C
11 Fürth/Klinikum - Fürth Hbf - Gebersdorf	7,0 km	20 min	7 x 1	7 B
12 Kreuzsteinweg - Fürth Hbf - Cadolzburg	17,1 km	35 min	9 x 1	9 B
Summe (86 x 2 und 34 x 1 Triebwagen)	141,6 km		173 B und 33 C	

*) Linie 5 Saarbrücken. Str.- Herpersdorf / Worzeldorf. Str. = 13-14-Min-Rhythmus

Straßenbahnnetz 2014 bis 2015 in der HVZ	Länge	Fahrzeit	Züge
14 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof - Finkenbrunn	7,4 km	24 min	9
15 Reutles - Thon - Plärrer - Glockenh.- Dutzendteich	16,5 km	40 min	14
16 Glockenhof - Hauptbahnh.- Christusk.- Frankenstr.*)	5,6 km	21 min	5
*) Linie 16 = 10 Min-Takt, alle anderen 6 $\frac{1}{2}$ Min-Takt	29,5 km	-	28

2015 – BA N-28	Eberhardshof - Leyh
0,8 km Ausbau DB-Strecke + 0,4 km oberirdisch (2 Stationen)	

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

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

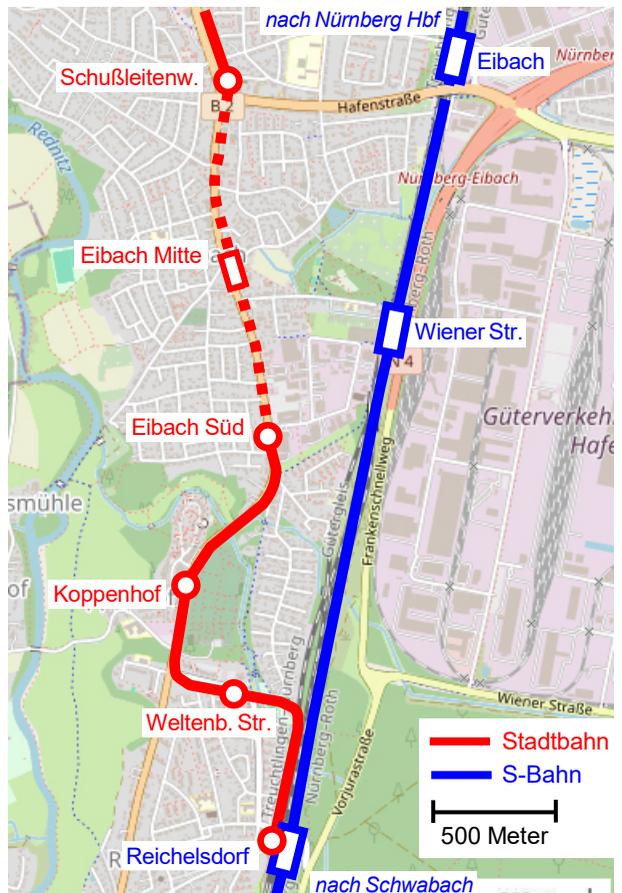
Es folgt die Brücke über den Frankenschnellweg und an der Leyher Str. die Endstation *Leyh*. Diese kann auf der Bahnbrücke neben den Güterzuggleisen liegen oder westlich davon am Nordrand der Leyher Straße. Dort breitet sich ein Baumarkt auf rund 50.000 m² aus und die *VS-NF* würde einen Teil davon umweltverträglicher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

Für die Verlängerung der Linie 8 von Eberhardshof nach Leyh braucht man in der Hauptverkehrszeit einen zusätzlichen C-Wagen.

Der 29. Bauabschnitt (BA) schließt am *Schußleitenweg* an den 1984 eröffneten neunten BA an. Der dort beschriebene Busbahnhof muss nach 33 Jahren einer Rampe weichen, damit die Stadtbahn noch vor der großen Kreuzung mit der Hafenstraße im Tunnel verschwindet.

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

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



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

2018 – BA N-30	Herrnhütte - Nordostpark
1,5 km oberirdisch mit drei Stationen	

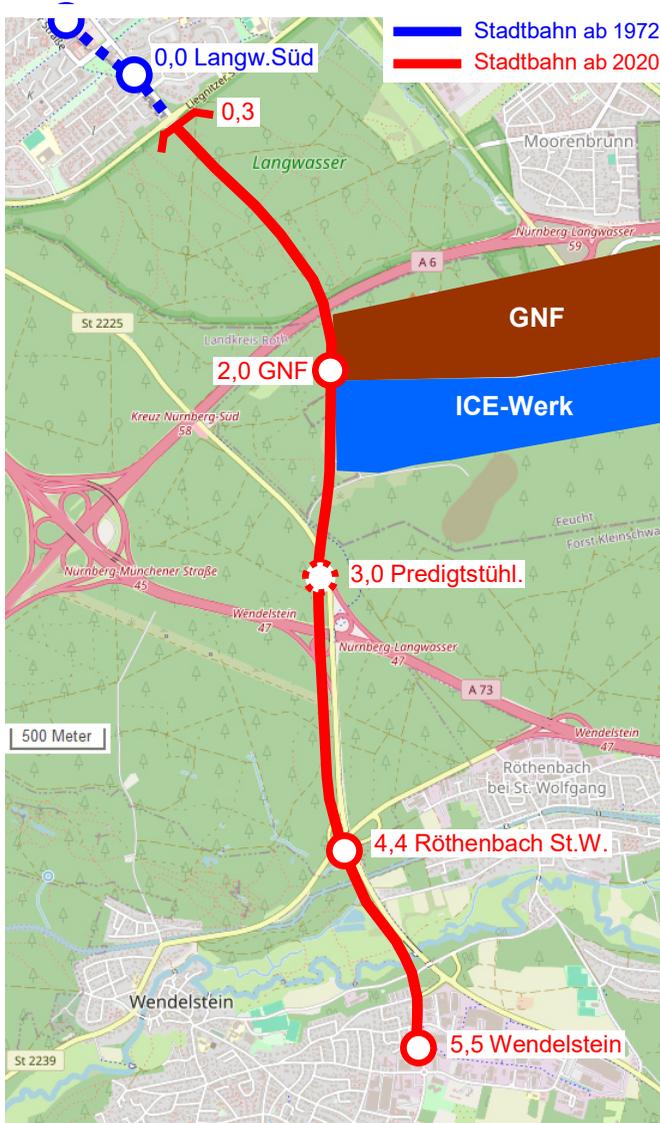
Wie bei den meisten Korridoren nimmt das Fahrgastaufkommen entlang der Äußeren Bayreuther Straße stadtauswärts kontinuierlich ab. Daher fuhr im Nürnberger Nordosten bis zur Einstellung der Straßenbahn 1994 nur eine Linie nach Ziegelstein, während die zweite Linie schon 2,5 km weiter südlich am Nordostbahnhof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

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

An der *Herrnhütte* startet unter anderem die Buslinie 42 zur *Thurn- und Taxis-Straße*. Durch das ständig wachsende neue Industriegebiet *Nordostpark* kriegt sie ab 1995 immer mehr Fahrgäste.

Nach Fertigstellung der Stadtbahn nach Fürth nördlich der Pegnitz wendet sich die *VSNF* diesem Ziel zu: Die 1,5 km lange Verlängerung der Linie 3 entlang der Äußeren Bayreuther Str. macht die öffentlichen Verkehrsmittel für die Pendler viel attraktiver. Man braucht einen zusätzlichen Zug mit einem Fahrer und zwei Stadtbahnwagen B, dafür spart man in der Hauptverkehrszeit mindestens zwei Fahrer und zwei Gelenkbusse.

4 km eingleisig + 1 km zweigleisig + Rampe (drei Stationen)



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

Nach 1,6 km erreicht man an der Autobahn

A6 die Grenze zum Landkreis Roth. 400 Meter weiter liegt der Bahnhof *Gewerbepark Nürnberg-Feucht* auf der Grenze der Landkreise Roth und

Nürnberger Land. Er hat ein Ausweichgleis und erschließt auch das nahegelegene ICE-Werk. Ab km 2,9 liegt das Gleis neben der Staatsstr. 2225 und die optionale Station *Predigtstühlein* wäre für Ausflügler und Park + Ride -Plätze an der nahen *A73-Ausfahrt Langwasser* interessant.

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

Gewerbepark Nürnberg -Feucht und ICE-Werk

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

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

Nach dem Abzug der *US-Army* und der Rückgabe des Geländes an die Bundesrepublik Deutschland wurde 1996 der *Zweckverband Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein* gegründet, um auf den 85 Hektar im Nordosten ein Gewerbegebiet mit „mittelständisch orientiertem Branchenmix“ zu entwickeln. 2004 zog das erste Unternehmen ein und 2020 waren alle Flächen an 62 Unternehmen mit über 3.000 Arbeitsplätzen verkauft.



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

Etwa 2010 richtete die *VAG Nürnberg* die Buslinie 50 zum *Gewerbepark Nürnberg-Feucht* (GNF) ein. 2023 fuhr sie montags bis freitags 25 mal nach Langwasser Mitte und zurück, jeweils sechs Fahrten wurden bis/ab Feucht verlängert.

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

2022 gab die *Deutsche Bahn AG* (DB) bekannt, dass das noch unbebaute *Munagelände* im Großraum Nürnberg am besten für ein neues ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg wäre. Obwohl die *DB* dafür alle Altlasten beseitigt hätte, waren die Anlieger dagegen. Auch von der

Politik bekam der Staatskonzern keine Unterstützung und verkündete daher am 13.4.23, der letzte verbliebene Standort habe „angesichts einer ökologisch hochwertigen und geschützten Fläche keine Erfolgsaussichten auf eine Baugenehmigung für ein neues Instandhaltungswerk“.

Die *VS-NF* setzt voraus, dass es in Deutschland eine bessere Verkehrspolitik gegeben hätte. Daher hätte man das ICE-Werk schon früher gebraucht und auf dem alten Munagelände gebaut. Den *GNF* hätte man darauf abgestimmt und etwa 300 Meter weiter westlich als in der Realität angelegt: Das ermöglicht die direkte Erschließung mit einer Stadtbahn-Station. Die Beschäftigten könnten von dort zu ihren Arbeitsplätzen laufen, ein Fahrrad nehmen oder die Kleinbuslinie nutzen, die durch das *GNF*-Gelände abwechselnd nach Feucht und Altenfurt fährt.

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

beim Ausbaggern das Entweichen von Giftgas in die Atmosphäre zu vermeiden. Seit dem Hitzesommer 2019 fordern die Anwohner immer wieder die nachhaltige Sanierung und anschließende Wiederaufforstung des Geländes: Ein Waldbrand könnte nicht konventionell bekämpft werden und verheerende Folgen für die Region haben.

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

Die VS-NF setzt eine bessere Verkehrspolitik in Deutschland seit 1985 voraus. Ein ICE-Werk hätte man schon früher gebraucht und auf dem alten Munagelände gebaut. Den *Gewerbepark Nürnberg-Feucht* (GNF) hätte man darauf abgestimmt und etwa 500 Meter weiter westlich als in der Realität angelegt: Das ermöglicht seine direkte Erschließung mit der Stadtbahn. Die Beschäftigten könnten von dort zu ihren Arbeitsplätzen laufen, ein Fahrrad nehmen oder die Kleinbuslinie nutzen, die durch das *GNF*-Gelände abwechselnd nach Feucht und Altenfurt fährt.

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

Virtuelle Stadtbahn ab 2020 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	6 $\frac{2}{3}$ -T.	Triebw
1 FÜ./Hardhöhe - Eber'hof - Plärrer - Hbf - Frankenstr.- Langwasser - Wendelstein *)	17,8 km	44 min	15 B und 15 C	
2 Zirnd.- Gebersd.- Plärrer - Hbf - Ziegelst.	16,7 km	40 min	13 x 2	26 B
3 Weiherberg - Plärrer - Hbf - Nordostpark	13,3 km	31 min	11 x 2	22 B
4 Reichelsd.- Plärrer - Hauptbf - Erlensteg.	14,9 km	34 min	13 x 2	26 B
5 Flughafen - Raths.- Hauptbf - Herpersd.*)	17,0 km	37 min	12 x 2	24 B
6 Kreuzsteinw.- Raths.- Hbf - Klinikum Süd	13,3 km	34 min	12 x 2	24 B
7 FÜ./Fronmü.- Plärrer - Hbf - Dutzendteich	12,8 km	32 min	12 x 2	24 B
8 Leyh - Eber'hof - Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	8,4 km	22 min	9 x 1	9 C
9 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hauptbf - Tiergarten	9,4 km	26 min	10 x 1	10 C
11 Fürth/Klinikum - FÜ. Hbf - Gebersdorf	7,0 km	20 min	7 x 1	7 B
12 Kreuzsteinweg - Fürth Hbf - Cadolzburg	17,1 km	35 min	9 x 1	9 B
Summe (88 x 2 und 35 x 1 Triebwagen)	147,7 km		177 B u. 34 C	

*) Linie 1 nach Wendelstein und Linie 5 nach Herpersdorf = 13-14-Min-Rhythmus

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

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	

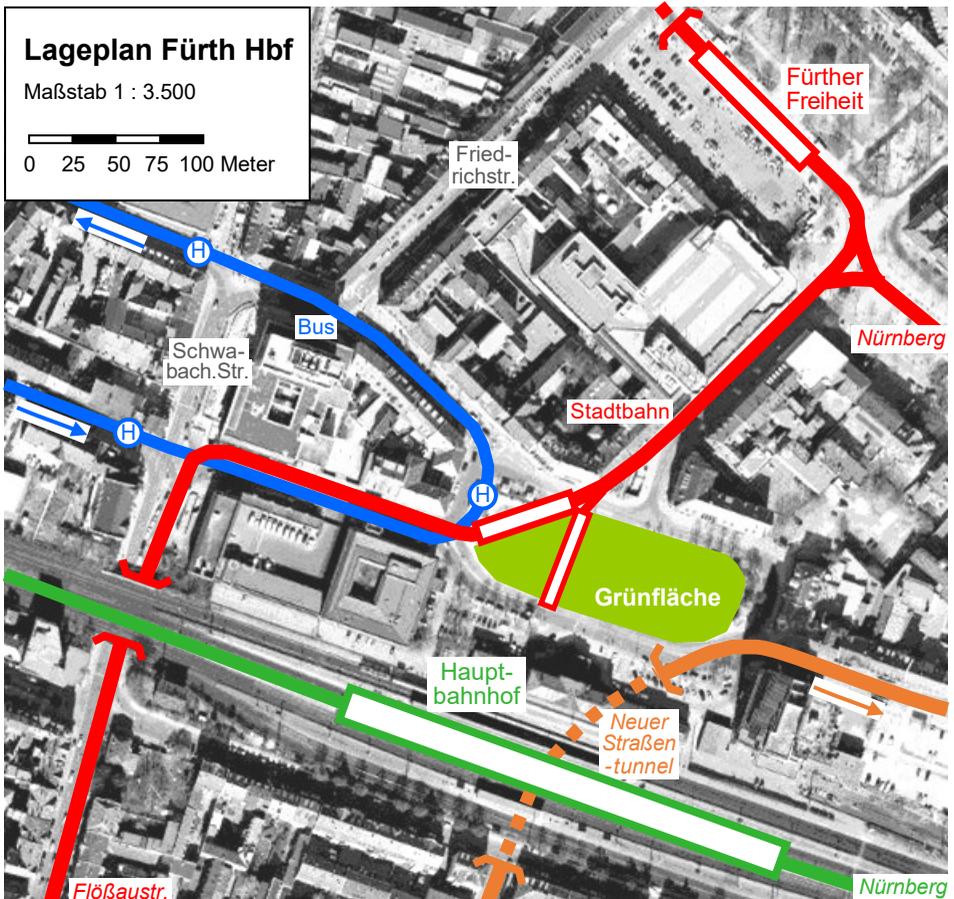
Schon nach einem Jahr geht es ab der *Breslauer Straße* weiter: Das Gleispaar liegt (wie schon seit den 1960er Jahren geplant) in der Mitte des breiten Straßenzuges Hard-/Soldnerstraße und endet zwischen Volta- und Gaußstraße. Dort hielt die Stadt Fürth zwischen den Hochhäusern den Platz für eine Wendeschleife 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 *Flößbaustraße* 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.

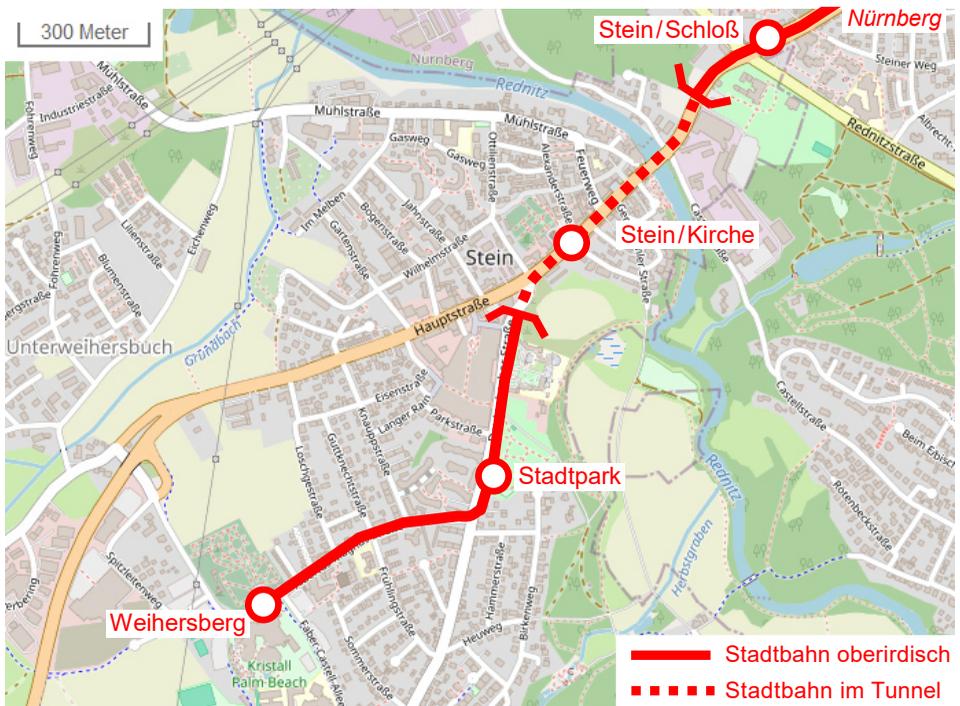
1992 – BA FÜ-10

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)

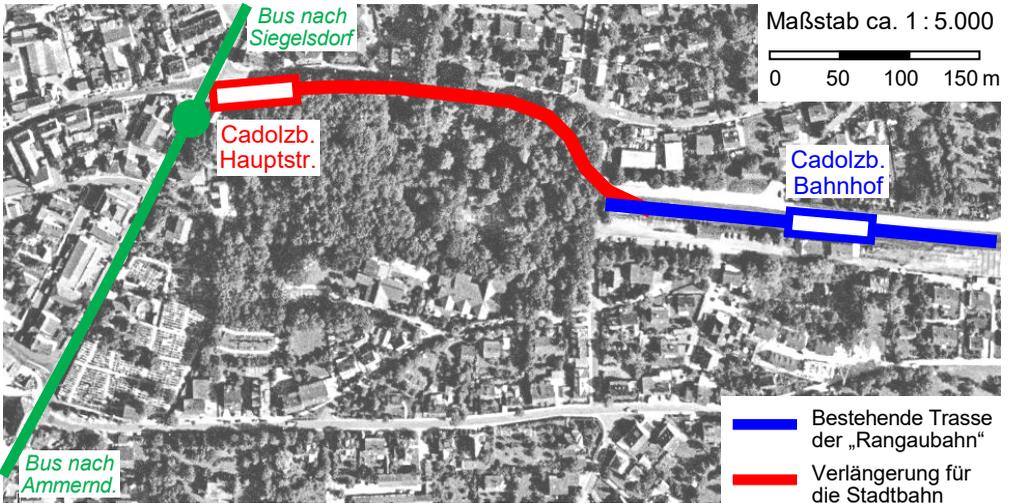
Die Umstellung auf Stadtbahnbetrieb brächte den Fahrgästen der *Rangaubahn* große Vorteile: Es gäbe mehr Zugangsstationen, dichtere Takte und weniger Umsteigezwänge. Während die Regionalbahnen am Fürther Hauptbahnhof (und damit am Rand der Innenstadt) enden, würde die Stadtbahn über die Freiheit zum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

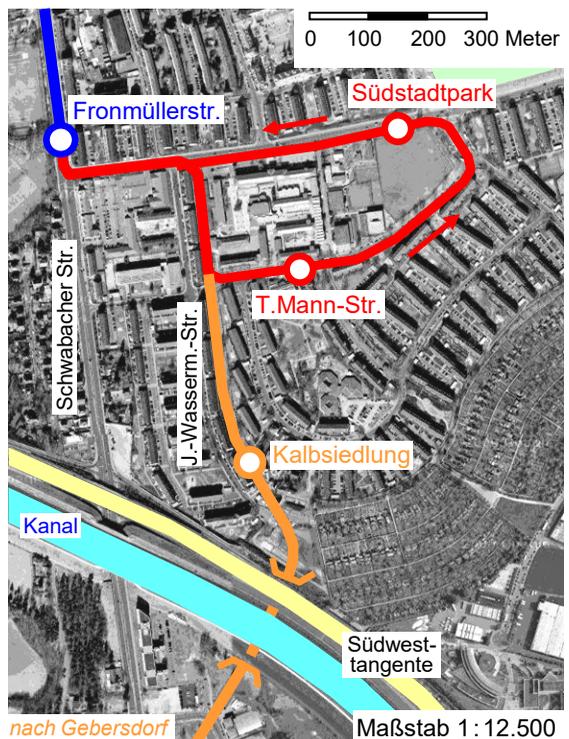
0,4 km zweigleisig + 1,2 km eingleisig mit zwei Stationen

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.

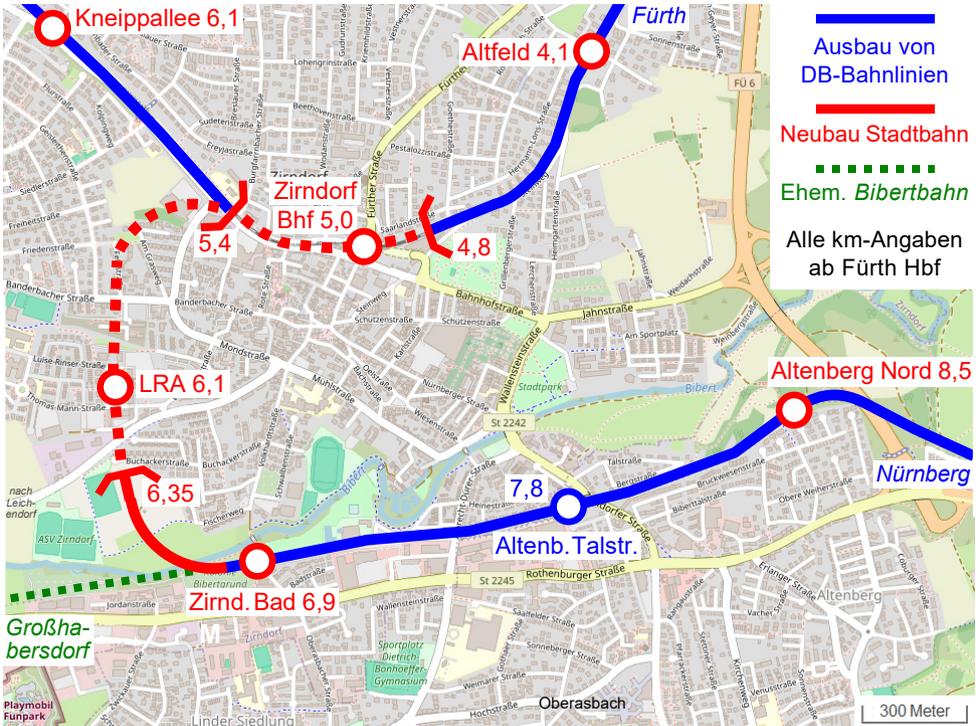
2002 – BA FÜ-14	Zirndorf Bahnhof - Zirndorf Bad
0,4 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,9 km Tunnel (2 Stationen)	

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.

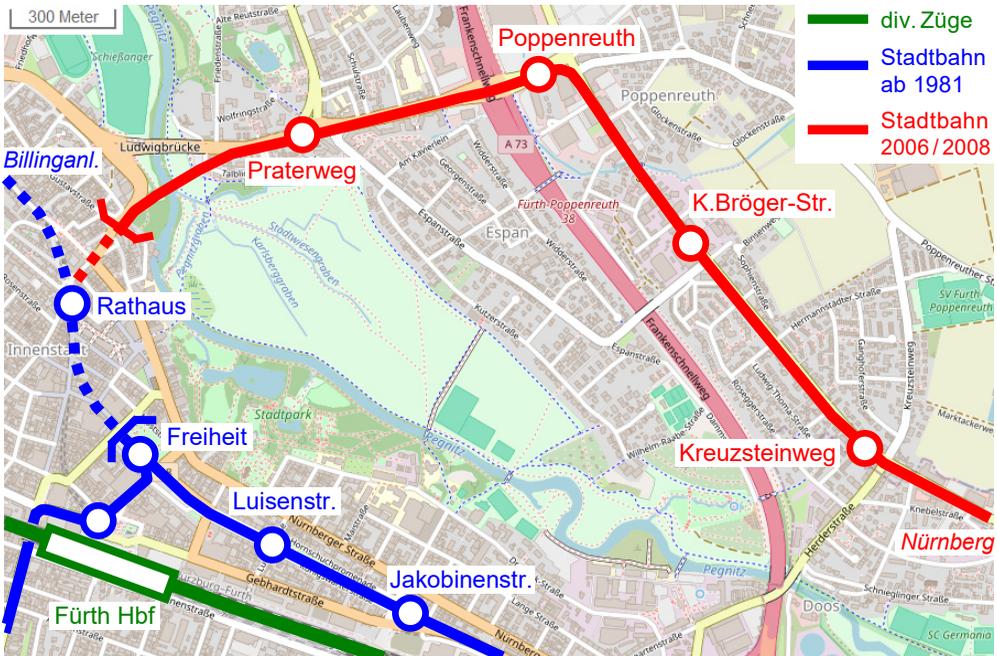


Stadtbahnen fahren auch oberirdisch und sind daher für Werbung interessanter als U-Bahnen. Markus Vogelfänger fotografierte am 31.10.22 den Triebwagen 5149 mit der Vollreklame für "Toggo" in Köln auf der Margaretastraße.

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. ANHANG: AUBAUMASSNAHMEN UND FAHRZEUGBEDARF

Nr.	Jahr	AUSBAUMASSNAHMEN in NÜRNBERG 1967 bis 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	AUSBAUMASSNAHMEN in NÜRNBERG 1996 bis 2020	Ausbau		neu oberird./Tunnel			SUMME		Mio € *)	Fahrz. **)		Mio € *)	ges. Mio €	pro Jahr	
			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-Bahnhof</i> Friedrich-Ebert-Platz Klinikum Nord - Bielefelder Straße	0	0	0	0	0,2	1	0,2	1	30	0	0	0	30	15
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	3	0	5,4	20	10
		SUMMEN (Stadtbahn Nürnberg) Anteile	24,5 31%	41 33	29,8 38%	49 40	24,8 31%	34 27	79,1	124	1.210	152 80%	38 20%	370 -	1.580 0	30 0

*) 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	18	-	32	17
3	1979	Amalienstraße - Fronmüllerstr.	0,5	3	1,0	2	0	0	1,5	5	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	15
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	-	-	-	8
8	1988	Billiganlage - Klinikum	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	10	2	-	3,6	5
11	1995	Fürth Hbf - Westvor.- Alte Veste	2,0	3	1,0	1	0	0	3,0	4	15	4	-	7,2	3
12	1997	Fronmüllerstraße - Südstadtpark	0	0	1,6	2	0	0	1,6	2	15	1	-	1,8	8
13	2000	Fronmüllerstraße - Gebersdorf	0	0	2,2	4	0	0	2,2	4	25	1	-	1,8	9
16	2007	Rathaus - Poppenreuth	0	0	1,4	2	0,2	0	1,6	2	20	1	-	1,8	3
17	2010	Poppenreuth - Kreuzsteinweg	0	0	1,5	1	0	0	1,5	1	15	1	-	1,8	5
		SUMMEN Stadt Fürth	5,0	9	13,5	22	1,3	2	19,8	33	210	38	-	68	8
9	1990	Stein/Schloß - Stein/Kirche	0	0	0,2	0	0,4	1	0,6	1	20	2	-	3,6	12
10	1992	Stein/Kirche - Weihersberg	0	0	1,2	2	0	0	1,2	2	15	2	-	3,6	9
11	1995	Alte Veste - Cadolzburg	9,1	5	0,3	1	0,6	1	10,0	7	30	4	-	7,2	12
14	2002	Zirndorf Bahnhof - Zirndorf Bad	0,1	0	0,5	1	0,9	1	1,5	2	30	1	-	1,8	5
15	2004	Gebersdorf - Zirndorf Bad	2,7	1	0	1	0	0	2,7	2	5	1	-	1,8	3
		SUMMEN Landkreis Fürth	11,9	6	2,2	5	1,9	3	16,0	14	100	10	-	18	3