

Eine Stadtbahn in Nürnberg u. Fürth

INHALT der drei PDF-Dokumente

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

VIRTUELLE BAHNEN IM INTERNET

www.nuernberg-stadtbahn.de

www.fuerth-stadtbahn.de

www.citybahn-nuernberg.de

www.franken-in-takt.de

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

www.fluegelzuege.de

www.containerzuege.de und

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

5. DER AUSBAU IN FÜRTH

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

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



*Ausschnitt aus dem FALK
-Stadtplan von 1972 mit
den VAG-Liniennummern:*

— Straßenbahn — Bus

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

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

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

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

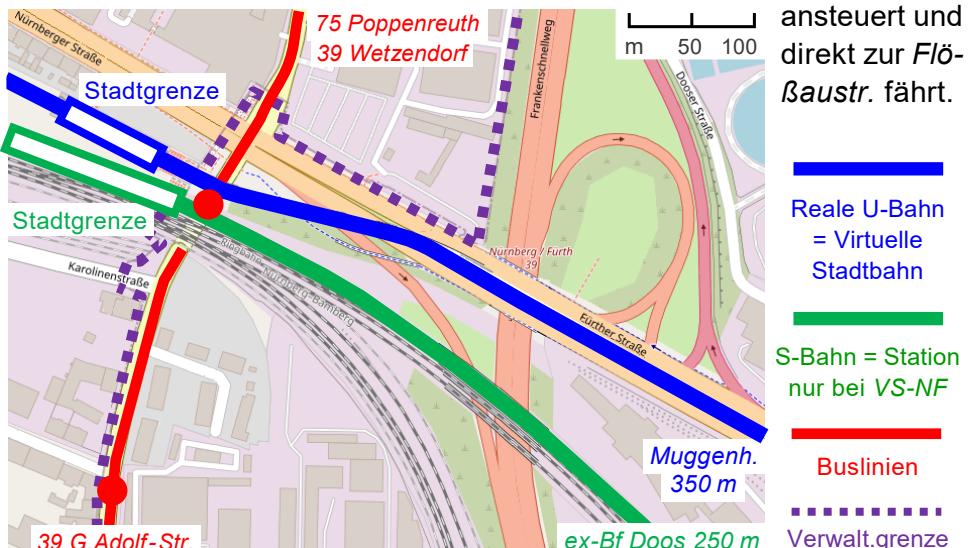
Vielen Fürthern (und auch Nürnbergern) ist heute noch unverständlich, dass die Kleeblattstadt die Straßenbahn der um ein Vielfaches teureren U-Bahn opferte. Das gut funktionierende Netz mit 14 Haltestellen wichen dem „U-Bahn-Stummel“ mit den Bahnhöfen *Jakobinenstr.* und *Fürth Hbf*. Erst von 1998 bis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

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

Von der 1,2 km langen Hochbahnstrecke an der *Stadtgrenze* zu Nürnberg liegen 100 Meter (mit der Station *Stadtgrenze*) auf Fürther Gebiet. Der Bahnhof bekommt zunächst (wie in der Realität) niedrige Seitenbahnsteige, damit die 2,30 m breiten Straßenbahnen dort halten können. Über einen 200 m langen Neubauabschnitt erreichen sie danach das vorhandene Gleispaar an der Hornschuchpromenade.

Der *DB-Bahnhof Nürnberg-Doos* lag neben dem autobahnähnlichen *Franzenschnellweg* 350 m vom *Muggenhof* und 600 m von der *Stadtgrenze* entfernt. Die Nachfrage ging ab 1970 rapide zurück und immer mehr Züge fuhren durch, bis er 1991 ersatzlos geschlossen wurde.

Die *VS-NF* hätte den *DB-Haltepunkt* bis 1975 knapp 500 Meter nach Westen verlegt und die S-Bahnen nach Erlangen, Neustadt (A) und Markt Erlbach an der *Stadtgrenze* nur 20 Meter von der Stadtbahn entfernt halten lassen. Es entstehen viele neue Anschlüsse, die auch Ersatz dafür sind, dass der aus Nürnberg kommende „21er“ nicht mehr *Fürth Hbf*



1975 – BA Fü-2	Jakobinenstraße - Herrnstraße
1,4 km oberirdisch	(H) 2 (U) 0

Fürth plante seit den 1960er Jahren eine Straßenbahn-Querverbindung durch seine Südstadt. Diese musste man aber nach der Nürnberger Entscheidung für die U-Bahn im wahrsten Sinne des Wortes „begraben“. Die VS-NF hätte sie hingegen als erste Fürther 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-3	Stadtgrenze - Freiheit - Rathaus
1,5 km Ausbau + 0,1 km Rampe + 0,5 km Tunnel	(H) 3 (U) 1

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

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



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

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

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

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

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

1980 – BA Fü-4	Rathaus - Stadthalle - Billingleanl.
0,4 km oberirdisch + 0,6 km Tunnel	(H) 1 (U) 1

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



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

Die VS-NF greift hingegen auf die ursprünglichen Pläne zurück: Die *Stadthalle* liegt inmitten der Bebauung unter dem Löwenplatz und westlich davon kommen die Gleise an die Oberfläche. Die Rednitz überquert die Stadtbahn auf einer neuen Brücke, die kostengünstiger als ein Tunnel ist und den Fahrgästen auch eine schöne Aussicht ermöglicht. An der *Billinganlage* entsteht eine neue Station am Südrand der Würzburger Str. zwischen den Einmündungen von Cadolzburger und Lehmusstraße mit Halteplätzen für die Busse gleich nebenan.

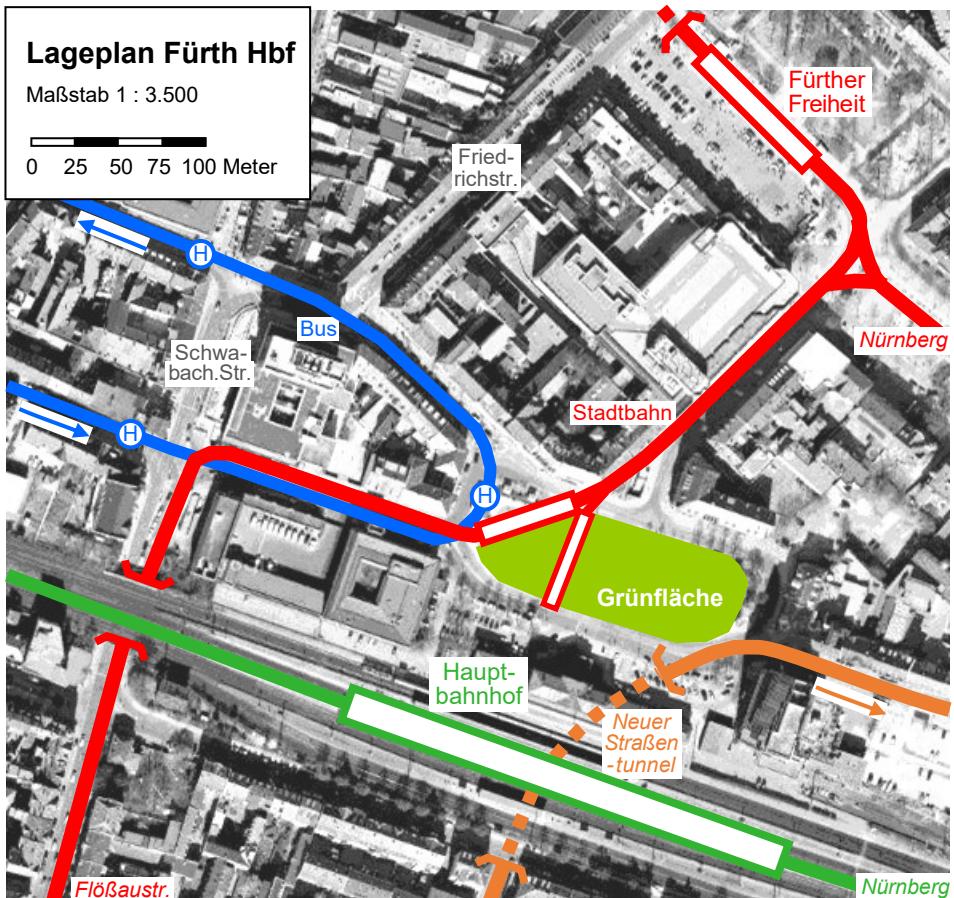
1982 – BA Fü-5	Neugestaltung Fü-Hauptbahnhof
0,5 km oberirdisch (+ 0,1 km Straßentunnel)	(H) 1 (U) 0

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

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

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

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



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

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

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

1984 – BA Fü-6 Amalienstraße - Jahnstraße

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

(H) 3

(U) 0

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

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



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

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

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

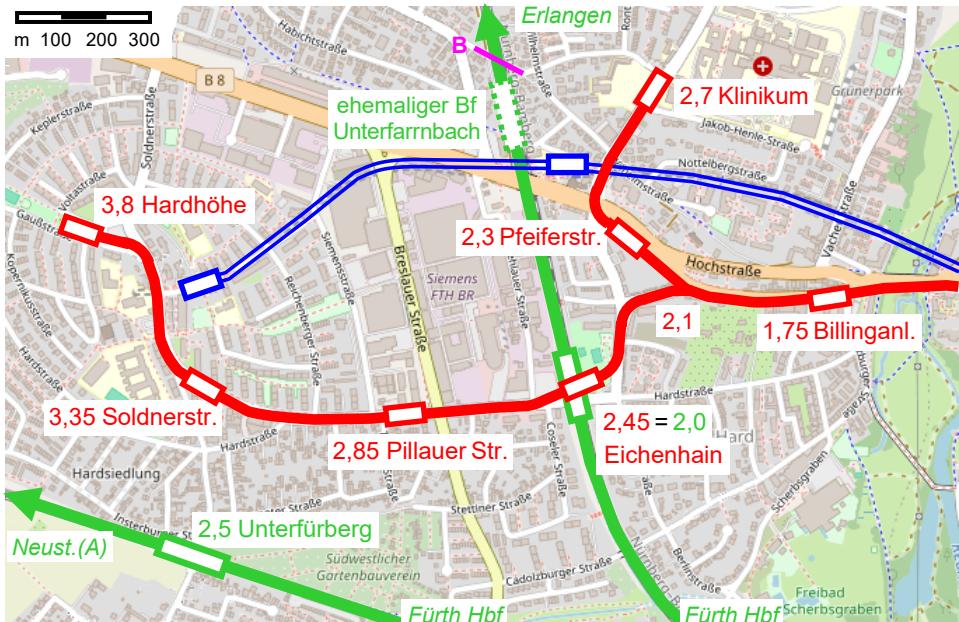
1986 – BA Fü-7	Billinganlage - Pillauer Straße
1,1 km oberirdisch neu	(H) 2 (U) 0

Der siebte Bauabschnitt verläuft ab der *Billinganlage* zunächst 350 Meter neben der Würzburger Str. und biegt dann nach links in die Stiftungsstr. ab. An den Kreuzungen mit Pfeiffer- und Hardstr. nutzt er die großzügigen Kurvenradien, welche die Stadt Fürth schon in den 1960er Jahren als Vorleistung für die Straßenbahn anlegte.

Die Station *Eichenhain* ist größer als einst gedacht, weil auch die S-Bahn nach Erlangen am Rand der über 12.000 m² großen Grünfläche eine neue Station bekommt. Wahrscheinlich würde in einem Wettbewerb der bestmögliche Kompromiss zwischen den Belangen der Natur und den Wünschen der Fahrgäste (wie möglichst kurze Fußwege beim Umsteigen) gesucht.

Auf den 400 m bis zur vorläufigen Endstation liegen die Gleise nördlich neben der Hardstraße und der 80 m lange Inselbahnsteig zwischen Breslauer und Siemensstraße. Sie heißt wie die reale Bushaltestelle *Pillauer Straße*, obwohl man diese nur mit 200 Meter Umweg erreicht.

➤ In den 1970er Jahren hätte man die Stationen westlich der Bahnlinie wahrscheinlich (ähnlich einfallslos wie in Langwasser) *Hardhöhe Ost*, *Hardhöhe Mitte* und *Hardhöhe West* genannt. Die VS-NF bevorzugt Namen, die mit einem Bezug zur näheren Umgebung ihre Lage deutlicher erahnen lassen.



■ S-Bahn; ■ Stadtbahn; ■ Reale U-Bahn

Alle Entfernungswerte ab Fürth Hbf; B = Neue Brücke, siehe BA Fü - 9

1987 – BA Fü-8 Pillauer Straße - Hardhöhe	
1,0 km oberirdisch neu	(H) 2 (U) 0

Schon nach einem Jahr geht es weiter: Das Gleispaar wechselt hinter der *Pillauer Straße* auf die (seit den 1960er Jahren berücksichtigte) Trasse in der Mitte des breiten Straßenzuges Hard-/Soldnerstraße. Vor der Einmündung der Allensteiner Str. sind die Hochbahnsteige der *Soldnerstraße* gleichzeitig der Gehweg am Straßenrand – entsprechende Beispiele gibt es in Köln und Stuttgart.

Hinter dem Stadtteilzentrum der *Hardhöhe* biegt die Linie 1 nach links in die Freifläche zwischen Volta- und Gaußstraße ab. Dort hielt die Stadt Fürth zwischen den Hochhäusern den Platz für eine Wendeschleife frei.

Der Stadtbahn genügt dank ihrer Zweirichtungswagen ein 80 Meter langer Inselbahnsteig.

Für die Verlängerungen der Bauabschnitte 7 und 8 braucht die Linie 1 im Berufsverkehr jeweils einen zusätzlichen Zug bzw. zwei neue B-Wagen.



In Stuttgart fahren PKW und LKW an mehreren Stationen zwischen den Stadtbahn-Hochbahnsteigen hindurch, z.B. am Eugensplatz.

1989 – BA Fü-9	Billinganlage - Klinikum
0,6 km oberirdisch neu	(H) 2 (U) 0

Der neunte Fürther Bauabschnitt (BA) schließt 300 m westlich der *Billinganlage* an den vierten BA an. Die Station *Pfeiferstraße* liegt noch neben der Würzburger Str., dann biegt das Gleispaar nach Norden in die Friedr.-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.

Damit Fußgänger, Radfahrer und Busse ohne Umweg nach Unterfarrnbach kommen, errichtet die VS-NF beim Ausbau der S-Bahn nach Erlangen für sie eine neue Brücke nördlich vom alten Bahnhof.

1990 – BA Fü-10	Stein/Schloß - Stein/Kirche
0,1 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel	(H) 0 (U) 1

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

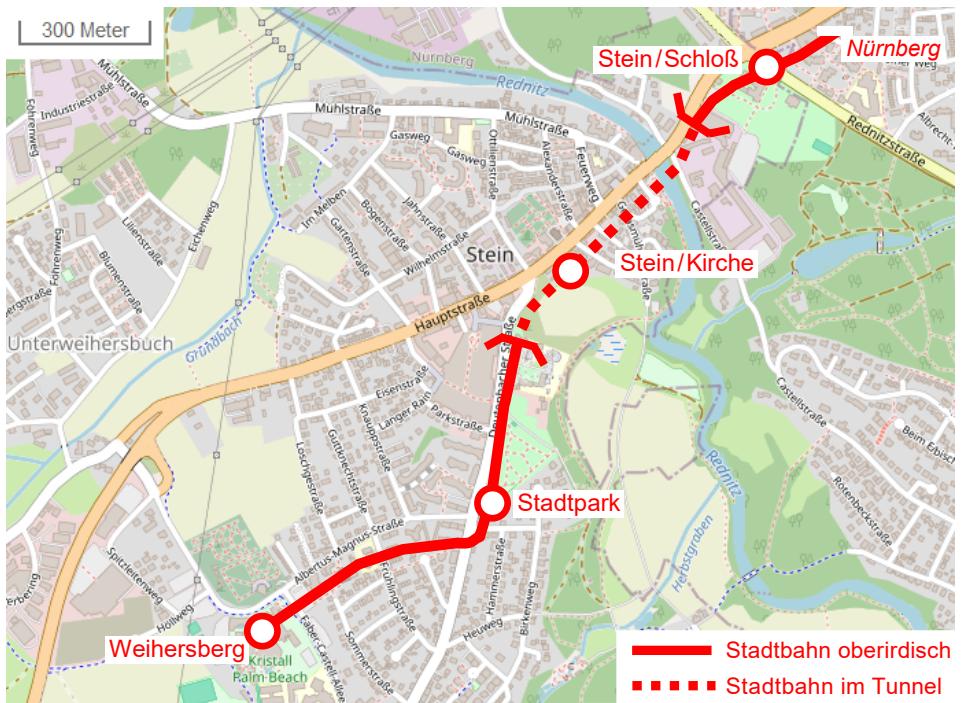
Ab der Kreuzung am Steiner Schloß bekommen die Gleise das Maximalgefälle der VS-NF von 8 %, um nach 300 Meter die Rednitz zu unterqueren. Dann steigen sie mit 5 % an und direkt vor der Martin-Luther-Kirche liegt der U-Bahnhof *Stein / Schloß*. Es gibt kein Verteilergeschoss und die Zugänge zum Mittelbahnsteig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

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

1992 – BA Fü-11	Stein/Kirche - Weihersberg
1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel	(H) 2 (U) 0

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

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



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.

1995 – BA Fü-12	Fürth Hbf - Alte Veste - Zirndorf
1,0 km oberird. neu + 2,0 km Ausbau DB-Strecke	(H) 4 (U) 0

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

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

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



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)

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

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

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

Damit die neue Linie 10 dort nicht die Linien 1 und 7 behindert, würde im Vorgriff auf den 16. Bauabschnitt ein kurzer Tunnel nach Norden gegraben, in dem die „Zwölfer“ warten und wenden können.

1997 – BA Fü-13	Zirndorf - Weiherhof
0,6 km Tunnel + 2,4 km Ausbau DB-Strecke	(H) 2 (U) 1

Nach der Eröffnung des 12. Bauabschnitts hätte die VS-NF im anschließenden Zirndorfer Bahnhofsgebiet eine 500 Meter lange Schneise aufgegraben und ein neues Gleispaar mit Inselbahnsteig darin verlegt. Die Stadt hätte selber entscheiden können, ob der Einschnitt teilweise offen bleibt oder durchgängig überdacht wird.

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



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

Ein Jahr lang wendet die Linie 10 in *Weiherhof*. Eine 600 m lange neue Verbindung vom Heideweg zum Wachendorfer Weg sorgt dafür, dass Anschlussbusse, PKW und Radfahrer nicht die kurvenreiche Ortsdurchfahrt befahren müssen.

Zum BA Fü-14 ab 1998:

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

1998 – BA Fü-14**Weiherhof - Cadolzburg**

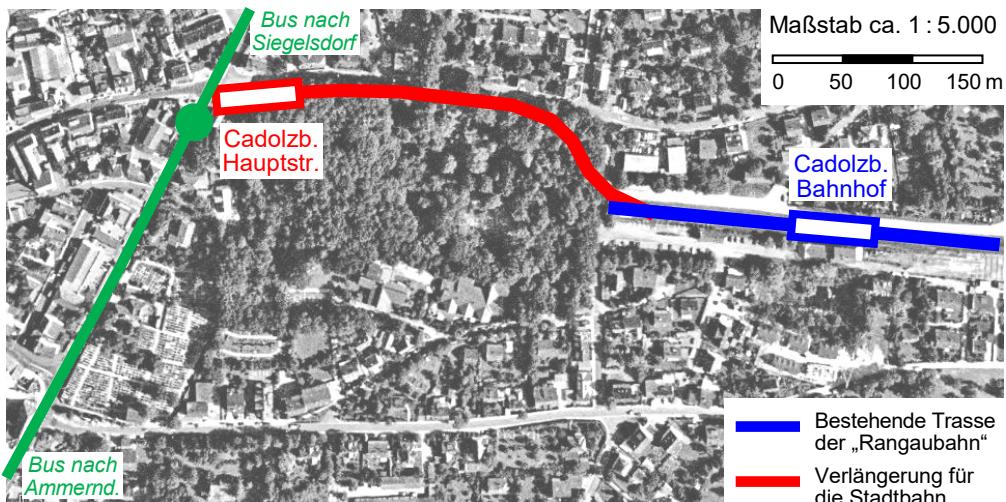
0,3 km oberird. neu + 4,7 km Ausbau DB-Strecke

(H) 3

(U) 0

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

von km - bis km	Maßnahme / Kosten (Stand 1995)	
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 €
		Summe = 90 Millionen Euro
		Darunter Neubau oberirdisch 1,2 km Einschnitt = 0,6 km



2000 – BA Fü-15**Jahnstraße - Gebersdorf**

1,4 km zweigleisig + 1,0 km eingleisig

(H) 3

(U) 0

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

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

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

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

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

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



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.

2002 – BA Fü-16	Zirndorf Bf - Landratsamt
0,8 km im Tunnel neu	(H) 0 (U) 1

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

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

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

2004 – BA Fü-17	Gebersdorf - Zirnd. Landratsamt
2,8 km Ausbau DB-Nebenstrecke + 0,7 km neu	(H) 3 (U) 0

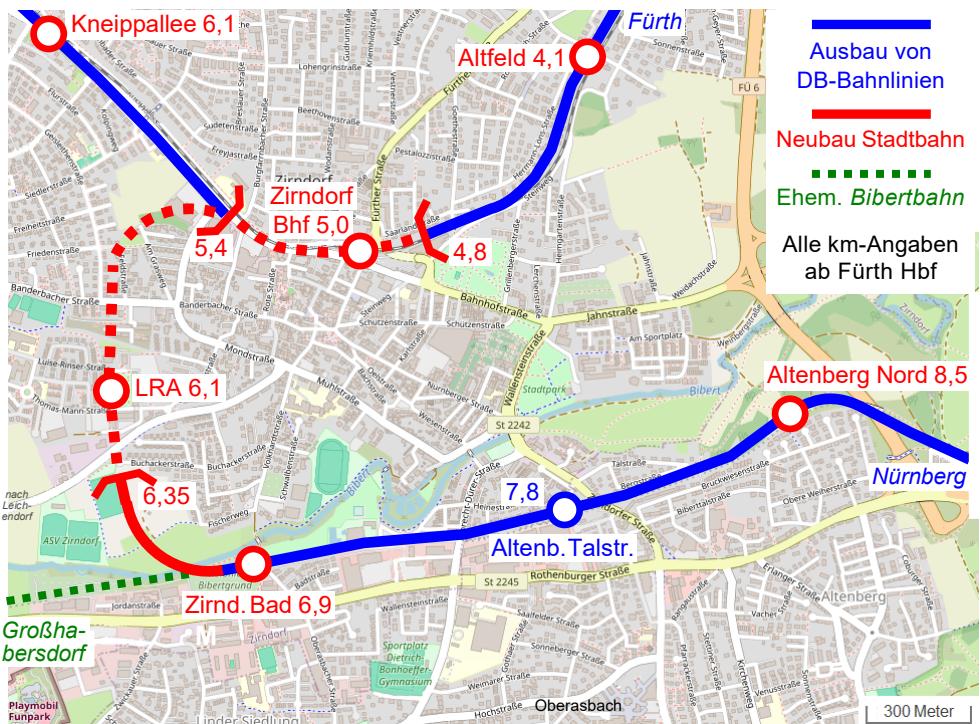
Der 3,5 km lange Bauabschnitt verläuft weitgehend auf der Trasse der stillgelegten *Bibertbahn*, die man elektrifiziert und teilweise zweigleisig ausbaut. Er geht gleichzeitig mit dem Nürnberger BA 23 in Betrieb, der vom Plärrer unter und neben der Rothenb.Str. nach Westen führt. Die Stadtgrenze Nürnberg-Oberasbach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

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

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

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

100 Meter hinter dem Haltepunkt verlässt die Stadtbahn die Trasse der *Bibertbahn* und wendet sich in einem großen Bogen nach Norden. Das



Gelände steigt kontinuierlich an, das neue Gleis bleibt aber waagerecht und verschwindet vor der Schwabacher Str. im Tunnel. 250 Meter weiter erreicht es den zwei Jahre zuvor eröffneten Bahnhof unter dem *Landratsamt* (→ BA Fü-15).

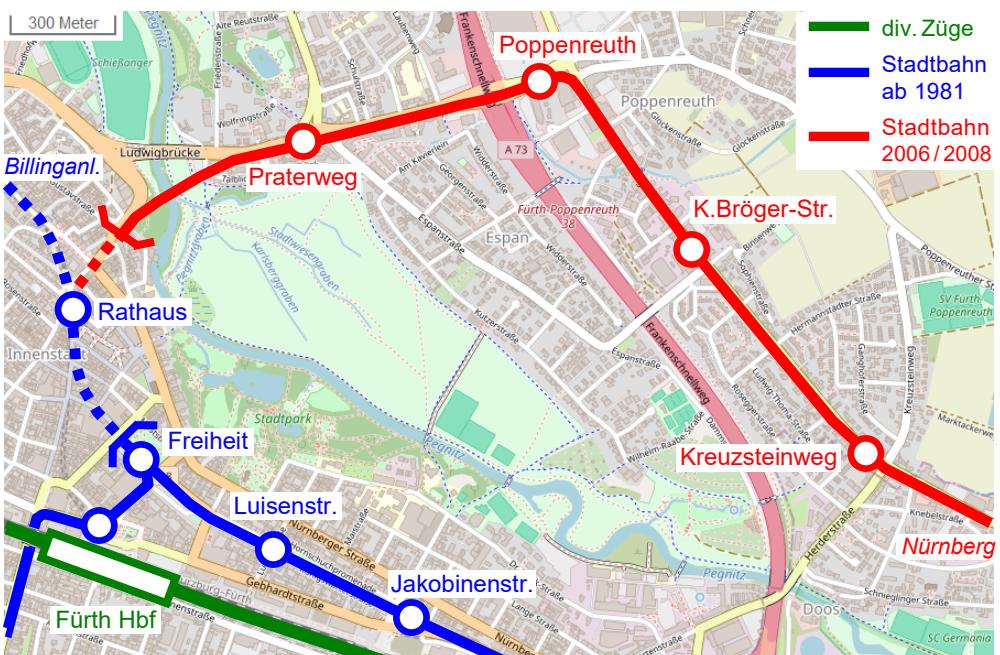
Der neue Abschnitt ist auf beiden Seiten an das Schienennetz angebunden und erlaubt durchgehende Stadtbahnen Nürnberg - Gebersdorf - Altenberg - Zirndorf - Fürth. Die vielen Direktverbindungen und gute Anschlüsse sorgen für einen deutlichen Nachfragezuwachs.

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

Der 18. Fürther Bauabschnitt (BA) schließt an den Gleisstummel an, der 1995 beim elften Abschnitt nördlich vom Rathaus angelegt wurde. In einer langen Steigung kommen die Gleise an die Oberfläche und führen auf einer neuen Brücke über die Pegnitz. Der anschließende breite Platz bietet sich für die neue Station *Praterweg* an.

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

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



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

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

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

Virtuelle Stadtbahn ab 2010 in Stadt und Landkreis Fürth	Fürth km / min		Linie ges. / HVZ km / min			Anteil Fürth min		
			B	C		B	C	
1 Hardhöhe - Billinganl. - Stadtgrenze	5,3	14	19,1	41	10	10	34%	3,4
7 Jahnstr.- Stresemannpl.- Stadtgre.	2,7	7	13,1	36	14	0	19%	2,7
10 Kreuzsteinw. - Fü.Hbf - Alte Veste	7,1	15	18,8	34	0	8	44%	0
11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf	6,7	18	6,7	18	0	5	100%	0
Summe 4 Linien i. d. Stadt Fürth	21,8	54	57,7	129	24	23	42%	6,1
2 Zirndorf - Gebersdorf	4,6	8	17,4	35	0	17	*)	0
3 Stein/Schloß - Weihersberg	1,8	4	11,7	28	14	0	14%	2,0
10 Alte Veste - Zirndorf - Cadolzburg	10,0	16	18,8	34	0	8	47%	0,0
Summe 3 Linien Landkr. Fürth	16,4	28	47,9	97	14	25	29%	2,0
								5,0

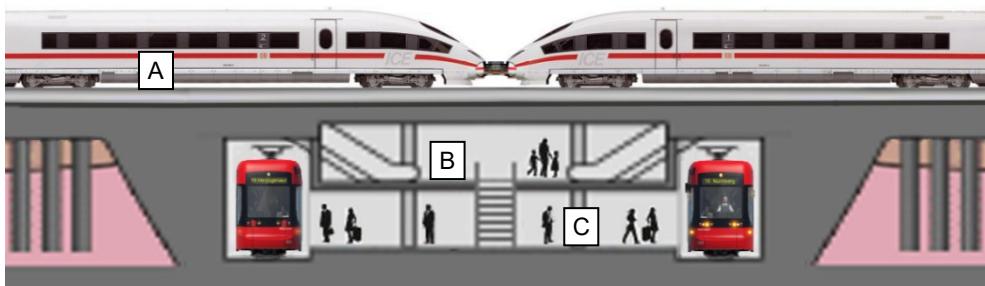
*) Linie 2 fährt westlich von Gebersdorf mit Solo-Triebwagen

6. ERLANGEN UND DIE STRASSENBAHN

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

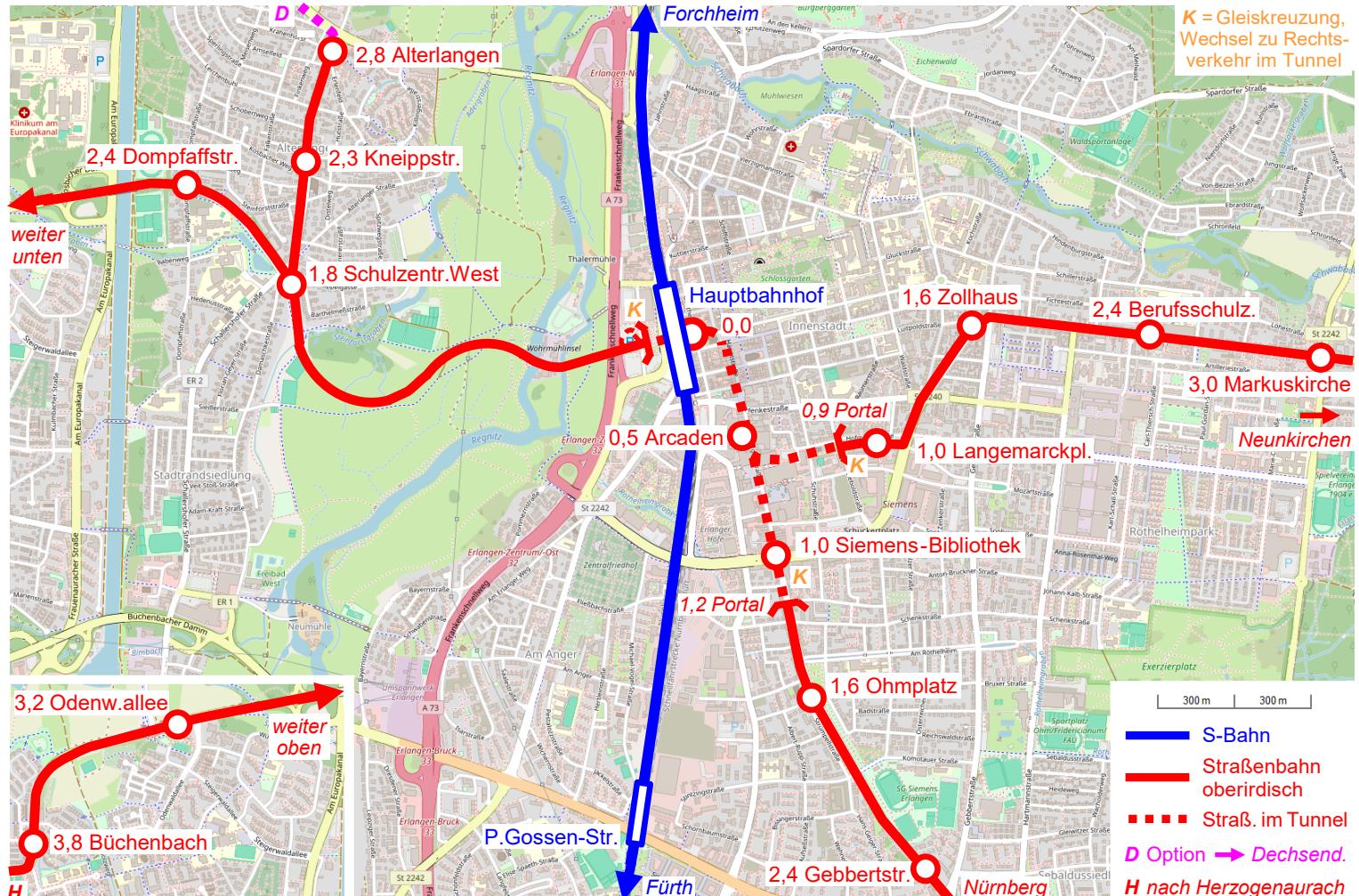
Im Gegensatz zu den realen Plänen für die *Stadt-Umland-Bahn* (StUB) gäbe es zwei zusammen 1,8 km lange Innenstadttunnel mit drei Bahnhöfen: Für das absehbare Verkehrsaufkommen brauchen sie nicht die aufwändigen Standards einer *Voll-U-Bahn* und kostengünstigere Lösungen einer *Unterpflaster-Straßenbahn*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

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



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

Im Tunnel fahren die Straßenbahnen auf dem in Fahrtrichtung linken Gleis, damit sie an den Inselbahnsteigen ihre Türen auf der rechten Seite öffnen können. Das ist billiger als zwei Außenbahnsteige und verkürzt an den *Arcaden* die Fußwege beim Umsteigen zwischen den Linien 15 und 19.



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

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

2014 – BA ER - 1 Erl. Süd - Tennenlohe - Reutles	
4,7 km oberirdische Straßenbahn	(H) 3 (U) 0

Von 2004 bis 2012 bauen Stadt und Landkreis Fürth nur noch durchschnittlich 0,8 km Stadtbahn pro Jahr. Die VS-NF hätte sich daher ab 2008 Erlangen zugewandt und dort bis 2014 die ersten 4,7 Straßenbahn-km fertig gestellt. *Erlangen Süd* wird (wie bei der realen *StUB*) zur ersten Endstation und erschließt das Südgelände der *Friedrich-Alexander-Universität* (FAU), den *Siemens Campus* und die umliegenden Wohngebiete. Hinzu kommen Anschlüsse zu den Buslinien 80, 81, 89 und 90.

Die vorläufige Endstation bekommt eine Wendeschleife, da in Erlangen wie in Nürnberg Einrichtungswagen verkehren. Die Gleistrasse mit den Stationen *Tennenlohe* und *Wetterkreuz* entspricht weitgehend den *StUB*-Plänen, nur bei Tennenlohe bleiben die Schienen dichter an der Bundesstraße B4.

Da der Bauabschnitt 32 in Nürnberg gleichzeitig fertig wird, kann man die Straßenbahnlinie 25 von Erlangen Süd über Reutles und den Plärrer zum Dutzendteich durchbinden. Die Fahrt auf Erlanger Stadtgebiet dau-

ert sechs Minuten und die Hugenottenstadt muss für den ganztägigen 10-Minuten-Takt zwei Triebwagen des gemeinsamen Fahrzeugpools mit Nürnberg finanzieren.

2016 – BA ER-2	Erlangen Hbf - Arcaden - Erl. Süd
2,1 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,3 km Tunnel	(H) 2 (U) 3

Nach zwei Jahren erreicht die Straßenbahn in Erlangen das Stadtzentrum: Die neue Wendeschleife liegt westlich vom Hauptbahnhof neben dem Busbahnhof und wird (im Uhrzeigersinn) ohne Fahrgäste durchfahren. Vor der Münchener Str. verschwindet das Gleispaar im Tunnel und erreicht den Bahnsteig, der rechtwinklig unter der DB-Hauptstrecke Nürnberg - Bamberg liegt.

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

Auf einer Rampe zwischen Schubert- und Schenkstr. kommt die Straßenbahn wieder an die Oberfläche und im Bereich vom *Ohmplatz* gibt es reichlich geeignete Grünflächen für eine Wendeschleife. Diese wird zwar planmäßig nicht befahren, leistet aber bei Störungen und Verspätungen wertvolle Dienste. Über die *Gebbertstraße* erreichen die Straßenbahnen bei *Erlangen Süd* den 2014 fertig gestellten ersten Bauabschnitt.

Die Fahrt auf Erlanger Stadtgebiet dauert 14 Minuten und zwischen Hauptbahnhof und Erlangen Süd gibt es zeitweise einen 5-Minuten-Takt. Daher muss die Hugenottenstadt drei weitere Triebwagen für den Fahrzeugpool mit Nürnberg anschaffen.

Der dritte Erlanger Bauabschnitt entspricht weitgehend den realen StUB-Plänen: Westlich vom *Hauptbahnhof* überquert die Straßenbahn auf einer neuen, etwa 1,5 km langen und geschwungenen Brücke das sensible Regnitztal. Das vorhandene Wegenetz darunter gestaltet man so, dass möglichst wenig zusätzliche Flächen versiegelt werden und die neue Brücke Fußgängern und Radfahrern als Wetterschutz dient.

Vor der großen Kreuzung am Sparkassenweiher ersetzt die Haltestelle *Schulzentrum West* einen Teil der Parkplätze für die Sporthalle. In der Mitte des breiten Kosbacher Damms liegt die Station *Dompfaffstraße* vor dem Europakanal, danach heißt der Straßenzug Adenauerring. Die



X = 1,6 km des Adenauerrings werden nicht neu gebaut.

— VS-NF-Trasse für den Adenauerring = 0,8 km Neubau und 0,6 km Ausbau.

Straßenbahn folgt ihm und hinter den Einmündungen der *Odenwaldallee* und *Joseph-Will-Straße* liegen die gleichnamigen Stationen.

Die vorläufige Endstation *Rudelplatz* erschließt das Nahversorgungszentrum und die umliegenden Wohngebiete. Die VS-NF bekommt wie die StUB eine Wendeschleife um den Platz herum mit kurzen Fußwegen zu den anschließenden Buslinien. Während diese 2025 mindestens 18 Minuten zum Erlanger Hbf brauchten, schafft es die Straßenbahn in 8 Minuten.

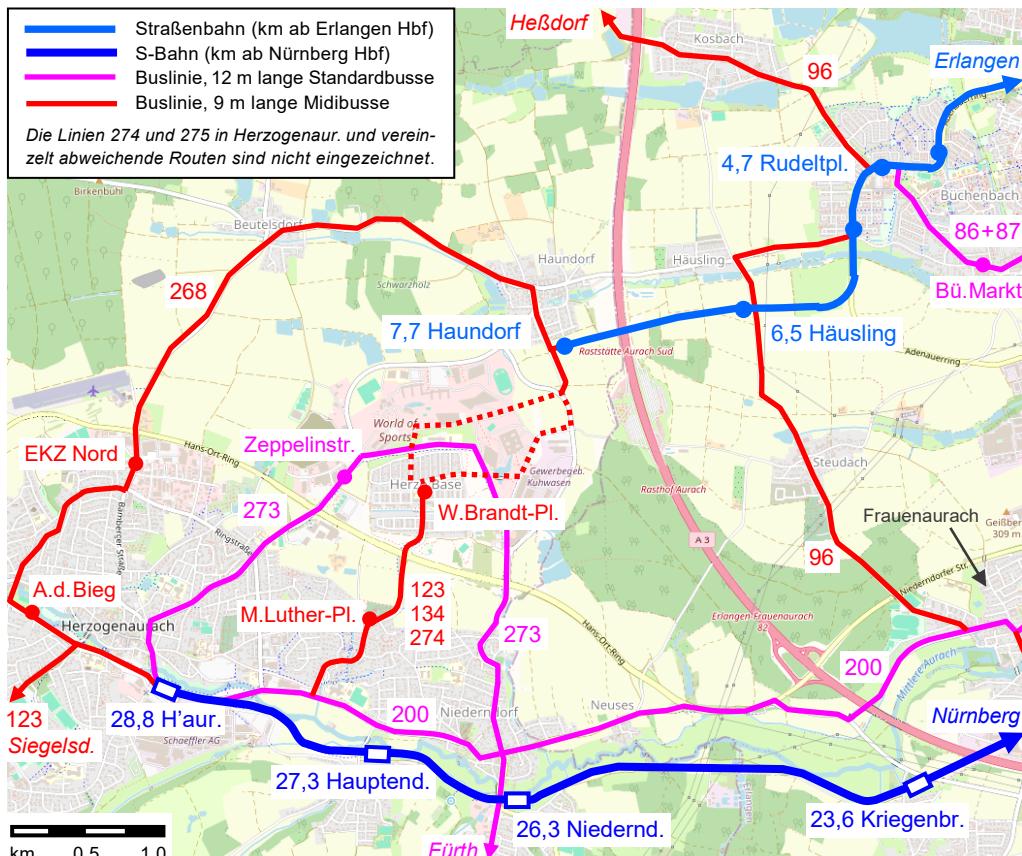
Das Busnetz wird neu geordnet und besser an die Nachfrage angepasst: Die Linien 86 und 87 fahren mit 12 Meter langen Standard-Linienbussen nur noch zwischen Erlangen und Büchenbach. Die weiteren Laufwege übernimmt die Linie 96 mit 9 Meter langen Midi-Bussen: Allerdings nicht wie in der Realität den großen Bogen vom *Rudelplatz* über Kosbach, Häusling und Steudach nach Frauenaurach, sondern als attraktive Nord-Süd-Achse Heßdorf - Kosbach - Steudach - Frauenaurach mit Anschluss zur S-Bahn nach Nürnberg. (2 Straßen-km zwischen Untermembach und Kosbach werden dafür ausgebaut und die Landkreislinie 246 entfällt zwischen Heßdorf, Untermebach und Beutelsdorf.

Die tagsüber stündlichen Buslinien 123, 134 und 274 stellen als „Straßenbahn-Vorlaufbetrieb“ tagsüber alle 20 Minuten Verbindungen von Büchenbach über die Herzo-Base nach Herzogenaurach her.

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

Straßenbahn-Netz Erlangen 2018 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Büchenbach - Erlangen - Reutles	12,8 km	23 min	5½ Triebw.
25z Büchenbach - Erlangen-Ohmplatz	6,5 km	13 min	3½ Triebw.
Summe = planmäßig 9 Triebwagen, mit 11 % Reserve = 10 Triebwagen			

200 Meter westlich vom *Rudelplatz* verlässt die VS-NF die geplante *StUB*-Trasse und biegt nach Süden ab. Dafür hätte sie schon 2014 das unbebaute Gelände westlich der Goeschelstraße für ein Gleispaar und eine zweispurige Straße daneben reserviert. Der Verzicht auf den großen Bogen des Adenauerrings spart etliche PKW- und LKW-Kilometer. Das Wohngebiet *Frankenalbstraße* entsteht 20 Meter weiter westlich als in der Realität und am südlichen Ortsrand die Station *Doktosweiher* mit kurzen Fußwegen zu dem beliebten Ausflugsziel.



Anschließend wendet sich die Straßenbahn in einem großen Bogen nach Westen und bedient an der Straße von Kosbach nach Steudach die Station *Häusling*. Nach der neuen Brücke über die Autobahn A 3 erreicht die Linie 25 Herzogenauracher Stadtgebiet und *Haundorf*. Wie in der Realität gibt es dort eine neue Park & Ride-Anlage und in der Mitte der Wendeschleife eine Abstellhalle, damit nicht mehr alle Straßenbahnen zum Übernachten nach Nürnberg-Buch fahren müssen.

- Die Wagenhalle bietet Platz für bis zu 21 Straßenbahnen und ermöglicht auch kleinere Wartungs- und Reinigungsarbeiten. Sie ist modular geplant und maximal 8 m hoch, 30 m breit und 210 m lang.
- Das Parkhaus hat (wie bei der *StUB*) bis zu 750 Stellplätze und ist nur von der A 3 aus erreichbar, um den Missbrauch als „heimliche Autobahn-Ausfahrt“ zu verhindern. Der Gebäudekomplex ist modular geplant und maximal 19 m hoch, 34 m breit und 118 m lang. Für Pendler aus der näheren Umgebung gibt es 20 separate Parkplätze und eine Fahrradabstellanlage.

Die Linie 26 wird in der *Hautverkehrszeit* (HVZ) alle 10 und in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) alle 20 Minuten nach Haundorf verlängert. Erlangen braucht dafür einen zusätzlichen Straßenbahn-Triebwagen.

2020 – BA ER-4	Arcaden - Zollhaus - Buckenhof
3,0 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel	(H) 6 (U) 0

Südlich der *Arcaden* und unter dem Kaufhof-Gebäude hätte die VS-NF schon 2014 das Gleisdreieck zum Anschluss des „Ostastes“ vorbereitet. Überwerfungsbauwerke sind nicht erforderlich, da die Linien 25 und 26 an den *Arcaden* Anschluss am gleichen Bahnsteig bieten und nicht gleichzeitig ein- und ausfahren sollen.

Ab dem Abzweig liegen die Schienen 400 Meter unter der Hofmannstr. und kommen hinter der Sieboldstr. an die Oberfläche. Die Rampe ist nur eingleisig, weil die Straßenbahnen (wie bei der *Siemens-Bibliothek*) das



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

Richtungsgleis wechseln. Die folgende oberirdische Haltestelle *Lange-marckplatz* hat daher „ganz normal“ zwei Außenbahnsteige.

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

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

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

Straßenbahn-Netz Erlangen 2020 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Büchenbach - Erlangen - Reutles	12,8 km	23 min	5 ½ Triebw.
26 Büchenbach - Erlangen - Buckenhof	9,0 km	19 min	4 ½ Triebw.
26z Erlangen Hbf - Buckenhof	4,1 km	10 min	3 Triebw.
Summe = planmäßig 13 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 14,3 Triebwagen			

2022 – BA ER-6	Schulzentrum West - Alterlangen
1,0 km oberirdisch	(H) 2 (U) 0

Nach Eröffnung des dritten Bauabschnitts ist unbefriedigend, dass die zusätzlichen Züge der Linie 26 am Hauptbahnhof wenden, obwohl man sie gerne auch auf der neuen Regnitzbrücke sähe. Die nächste Wendemöglichkeit gibt es aber erst in Büchenbach, und die Schleife am *Rudeltplatz* ist schon mit zwei Linien ausgelastet.

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

Die Linie 25 steuert Alterlangen statt Büchenbach an und kommt mit 0,5 Triebwagen weniger aus. Die zusätzlichen Züge der Linie 26 fahren dafür nach Büchenbach und brauchen 1,5 Triebwagen mehr. Planmäßig setzt Erlangen daher 14 und mit 10 % Reserve 15,4 Triebwagen ein.

2024 – BA ER-7 Buckenhof - Uttenreuth - Dormitz

5,4 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig

(H) 5

(U) 0

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

Straßenbahn-Netz Erlangen 2023 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,9 km	19 min	5 Triebw.
26 Büchenbach - Erlangen - Dormitz	14,3 km	27 min	6 ½ Triebw.
26z Büchenbach - Erlangen - Buckenhof	8,8 km	19 min	4 ½ Triebw.
Summe = planmäßig 16 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 17,6 Triebwagen			

2025 – BA ER-8 Dormitz - Neunkirchen/Brand

2,1 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig

(H) 3

(U) 0

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

Wie bei den realen StUB-Plänen gibt es drei Stationen in Neunkirchen, wobei die Endstation aber nicht *Schul- und Sportzentrum*, sondern *Bahnhof* heißt. Die Straßenbahn-Linie 26 trifft dort auf die *City-Bahn*-Linie 10, die Nürnberg auf dem direktem Weg über Heroldsberg und Ziegelstein ansteuert. (→ citybahn-nuernberg.de)

Für die Verlängerung der Linie 26 nach Neunkirchen im 10-Minuten-Takt braucht man eine zusätzliche Straßenbahn.

2027 – BA ER-9

Büchenbach - Herzogenaurach

3,6 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig

(H) 6

U

Die Erschließung Herzogenaurachs mit der Straßenbahn hat bei der VS-NF geringere Bedeutung als in der Realität, weil die Schuhstadt schon ab 2015 direkte S-Bahn-Verbindungen über Eltersdorf nach Fürth und Nürnberg bekommt. Die Straßenbahnverlängerung über Büchenbach hinaus wird daher erst als neunter Bauabschnitt 2027 eröffnet.

Ab *Haundorf* entspricht die Trasse weitgehend den realen *StUB*-Plänen: Beim Verkauf der Flächen für das *adidas-Campus* behielt die Stadt in der Mitte eine Fläche für die Straßenbahn und die Station *Herzo Base*/



2019 bestellte die VAG bei Siemens Mobility zwölf vierteilige Avenio-Straßenbahnen, nachdem sie zuvor ein Exemplar aus München erprobt hatte. Die ersten Triebwagen kamen Ende 2022 in den Fahrgastbetrieb und ab Mitte der 2030er Jahre sollen 75 Avenios den kompletten Straßenbahnverkehr in Nürnberg und Erlangen übernehmen. Am 16.7.24 begegneten sich vor dem Nürnberger Hauptbahnhof die Triebwagen 2002 und 2012. © Jorg Schäfer

adidas auf Höhe des Novina-Hotels. Sie wird fußläufig an den Olympia-Ring angebunden und erschließt in ihrem 500-Meter-Einzugsbereich rund die Hälfte des Campus.

Südlich der Straße „Zum Flughafen“ (= ZF-Str.) geht es auf einer separaten Trasse weiter nach Westen, wobei je 2,5 m breite Fuß- und Radwege den 3 bis 6 m breiten Bahnkörper begleiten. Querende Wege werden nach dem Bau wieder hergestellt, um alle Verbindungen zu erhalten. Vor dem Hans-Ort-Ring entsteht die Station *Zeppelinstraße* und 500 m weiter hinter dem Kreisverkehr der *PUMA Way* als kombinierte Straßenbahn- und Bushaltestelle.

An der Rathgeberstraße biegt die VS-NF nicht wie die *StUB* nach links ab, sondern fährt wie in der real geplanten „Rückfallebene“ geradeaus auf der ZF-Str. weiter. Der Straßenraum zwischen den Gebäuden ist (mit einer Ausnahme) mindestens 15 m breit und ermöglicht problemlos Begegnungsverkehr von Straßenbahnen, Autos, LKWs und Fahrrädern. Die vorhandenen Bushaltestellen *Kolbstraße* und *Am Hallertürlein* werden für die Linie 26 verlängert.

Auf 100 m neben der historischen Altstadt ist die ZF-Str. an fünf Stellen nur 9 bis 12 m breit: Die Straßenbahn kommt mit Ampel-Vorrangschaltungen flüssig hindurch, kann aber (wie die Busse) an diesem eigentlich idealen Standort für eine Station nicht halten. Abhilfe brächte die großzügige Neugestaltung zwischen den Einmündungen der „Am Hallertürlein“- und der Erlanger Straße: Zusätzliche Flächen kann man z.B. durch die Führung des KFZ-Verkehrs nach Norden durch die Glockengasse gewinnen. Oder fünf Gebäude an der Ostseite der ZF-Str. verschieben bzw. teilweise abreißen – sie wurden erst nach 1960 erbaut.

Auf den letzten 300 Metern gibt es beim Ausbau der Bahnhofstraße für die Straßenbahn keine großen Probleme.

Neben dem Bahnhof entsteht ein moderner Verkehrsknotenpunkt für S-Bahn, Straßenbahn, Bus, Radfahrer und Fußgänger. Das Areal wird (wie für die *StUB* geplant) architektonisch und städtebaulich integriert

und die Funktionsgebäude, Wartebereiche und Technikräume bekommen nach dem „Schwammstadt-Prinzip“ Gründächer mit heimischen Pflanzen. Fahrradstellplätze und Angebote für Leih- und E-Bikes sind selbstverständlich. Der VS-NF genügen vier (statt real sieben) Busstationen in der Wendeschleife, da die S-Bahn mehr dezentrale Verknüpfungspunkte schafft. Der Busbahnhof *An der Schütt* wird zu einer normalen Station, an der die Linien nur kurz halten.

Die VS-NF-Trasse ist in Herzogenaurach 400 m kürzer als der geplante StUB-Weg durch die Rathgeberstraße und bietet eine zentrumsnähere Station. Für die StUB ist es kein Problem, auf ihren letzten 400 m die Trasse der stillgelegten *Aurachtalbahn* neben der Hans-Meier-Str. zu benutzen. Bei der VS-NF fährt dort aber die S-Bahn über Frauenaurach, Eltersdorf und Fürth nach Nürnberg.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2027 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,9 km	19 min	5 Triebw.
26a Herzogenaur. - Erlangen - Uttenreuth	16,6 km	33 min	7½ Triebw.
26b Büchenbach - Erlangen - Neunkirchen	16,3 km	30 min	7½ Triebw.
Summe = planmäßig 20 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 22 Triebwagen			

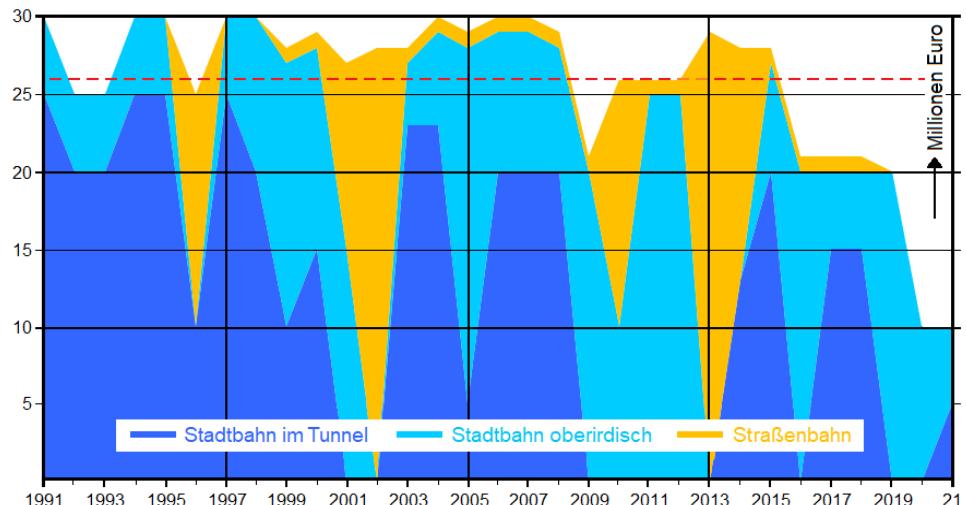
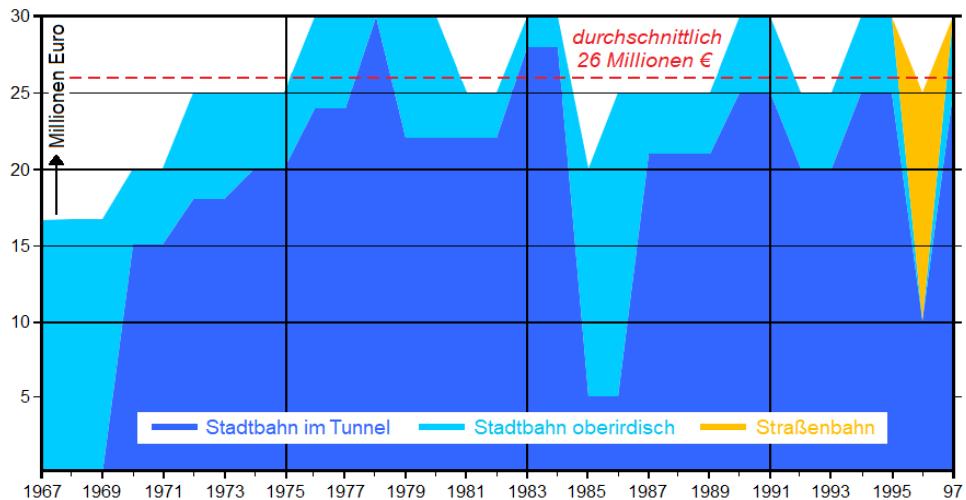
Straßenbahn Erlangen 2027 (NVZ)	Länge	Fahrz.	Takt	Summe 13 Triebw.
25 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,9 km	19 min	10' = 5 Tw	
26a H'aurach - Erlangen - Neunkirchen	22,9 km	43 min	20' = 5 Tw	
26b Büchenb.- Erlangen - Uttenreuth	10,0 km	20 min	20' = 3 Tw	

Die Fahrzeiten Herzogenaurach - Neunkirchen und Büchenbach - Uttenreuth sind für den 10- und 20-Minuten-Takt ungünstig. In der *Normalverkehrszeit* (NVZ) nimmt die VS-NF das in Kauf, da nicht alle Fahrer und Triebwagen unterwegs sind und es genug Reserven gibt. In der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) fahren hingegen keine „26er“ durch, sondern wenden jeweils an einem Linienende früher. Die wenigen Fahrgäste über die Gesamtstrecke sind dadurch 5 Minuten länger unterwegs, dafür verteilt sich die Nachfrage gleichmäßiger.

ANHANG: SATISTISCHE AUSWERTUNGEN

1.1. Investitionen in das Schienennetz in Nürnberg

Die VS-NF hätte von 1967 bis 2028 rund 1,31 Milliarden Euro in das Nürnberger Schienennetz investiert. Das entspricht durchschnittlich 26 Millionen Euro pro Jahr. Davon wären 1.160 Mio € (= 85 %) in die Stadtbahn und 150 Mio € (= 15 %) in die Straßenbahn geflossen:



Aus- und Neubau in Nürnberg 1967 bis 2008			Ausbau		neu oben / Tunnel		SUMME		Mio € *)
			km/St.	km/St.	km/St.	km/Stat.			
1	1970	Hochb. Stadtgr.- Doos (D,E)	0	0	1,1	1	0	0	1,1 1 20
2	1972	Bayernstr.- Langwass. Süd	1,9	3	2,2	3	1,0	3	5,1 9 60
3	1974	Hbf - Bayernstr./ Dutzendt.	2,8	4	0,8	2	1,2	2	4,8 8 55
4	1976	Hauptbahnh.- Weißer Turm	0	0	0	0	1,2	2	1,2 2 45
5	1978	W.Turm - Plärrer - Doos (D)	2,2	2	0,1	1	1,4	2	3,7 5 50
6	1979	Bärensch.- Eberhardshof	0	0	0,1	0	1,3	2	1,4 2 40
7	1980	Aufseßplatz - Maffeipl. (E)	0	0	0	0	0,4	0	0,4 0 10
		Maffeiplatz - Frankenstraße	0	0	1,0	2	Straßenb.		1,0 2 10
8	1981	Plärrer - Gustav-Adolf-Str.	0,5	1	0,3	1	1,5	1	2,3 3 50
9	1983	Plärrer - Opernhaus - Hbf	1,0	1	0,1	1	0,3	0	1,4 2 60
		Hbf - Rathenaupl.- Ziegelst.	3,1	3	0,2	2	1,4	2	4,7 7
10	1985	Rothenb.Str.- Hohe Marter	0	0	0,2	1	1,6	3	1,8 4 55
11	1986	Ho. Ma.- Ferns.- Stein/Schl.	0	0	2,2	3	0	0	2,2 3 25
12	1987	Fernsehturm - Eibach	0	0	1,6	3	0	0	1,6 3 15
13	1988	Gibitzenhof - Finkenbrunn	0	0	1,6	3	Straßenb.		1,6 3 15
14	1990	W.Tu./ Lorenzk.- Rathenaupl.	0	0	0,1	0	1,8	2	1,9 2 60
15	1991	Rathenauplatz - St. Jobst	1,8	4	0,5	1	0,2	0	2,5 5 10
16	1992	Rathaus - Fr.-Ebert-Platz	0	0	0,2	1	0,9	1	1,1 2 35
17	1993	Rathenauplatz - Maxfeld	0	0	0	0	0,6	1	0,6 1 20
18	1994	Maxfeld - Abzw. F.-Ebert-Pl.	0	0	0	0	0,8	1	0,8 1 25
19	1996	Abzw. Kaiserb.- Martinskir.	0	0	0	0	0,6	1	0,6 1 20
		Hbf - Maffeipl.- Südfriedhof	4,8	8	0	0	0,9	1	5,7 9 35
20	1997	Opernh.- Aufseßpl. / Hbf	0	0	0,1	0	0,9	0	1,0 0 30
21	1999	Maffeipl.- Abzw. Frankenstr.	0	0	0,1	0	0,9	1	1,0 1 30
22	2000	Abzw. Frank.- Bauernfeind.	0	0	1,0	1	0,9	0	1,9 1 35
23	2002	Martinkskirche - Großr. h.V.	0	0	0,9	1	0,1	1	1,0 2 15
24	2003	Großreuth h.V.- Flughafen	0	0	2,0	2	0,2	1	2,2 3 30
25	2004	Thon - Am Wegfeld	0	0	2,3	4	Straßenb.		2,3 4 25
26	2006	Sündersbühl - Züricher Str.	0	0	0,9	1	0,7	1	1,6 2 30
27	2007	Züricher Str.- Gebersdorf	0	0	2,4	3	0	0	2,4 3 25
28	2008	Langw. Nord - Klinikum Süd	0	0	1,4	1	0,1	1	1,5 2 20

D) Brücke der Güterzug-Ringbahn über die Fürther Straße bei Doos.

E) Die Straßenbahn nutzt 1970 bis 1979 die Hochbahnstrecke und 1980 bis 1996 den Tunnel am Aufseßplatz, Kosten werden aber nur bei der Stadtbahn angesetzt.

Aus- und Neubau in Nürnberg 2008 bis 2028			Ausbau	neu oben / Tunnel		SUMME	Mio € *)				
			km/St.	km/St.	km/St.	km/St.	km/St.				
29	2010	F.-Ebert-Platz - Gostenhof	0,4	0	0,1	1	1,2	3	1,7	4	45
30	2011	Klinikum Nord - Wetzend.	0,5	0	0,8	2	0,8	1	2,1	3	35
31	2012	Wetzendorf - Kreuzsteinw.	0	0	1,3	2	0	0	1,3	2	15
32	2014	Wegfeld - Boxdorf - Reutles	0	0	5,3	4	Straßenb.		5,3	4	50
33	2015	Herrnhütte - Nordostpark	0	0	1,4	2	0	0	1,4	2	15
34	2017	Südfriedhof - Pillenreuth	0	0	3,0	4	0	0	3,0	4	30
35	2018	Pillenreuth - Herpersdorf	0	0	2,4	3	0	0	2,4	3	25
36	2020	Eibach - Reichelsdorf	0	0	2,4	4	1,0	1	3,4	5	55
37	2021	Westfriedhof - Wetzendorf	0	0	1,3	3	Straßenb.		1,3	3	15
38	2023	Eberhardshof - Leyh	0,8	0	0,4	2	0	0	1,2	2	10
39	2024	Tullnau - Scharrerstr	0	0	1,2	1	Straßenb.		1,2	1	15
40	2026	Lichtenreuth - Bauernf.str.	0	0	1,1	2	0,5	1	1,6	3	25
41	2028	Langw. Süd - GP N-Feucht	0	0	1,3	0	0,2	0	1,5	0	20
42		Renovierung Straßenbahn	20,2	46	0,0	0	Straßenb.		20,2	46	20
51		SUMME STADTBahn	19,8	26	32,7	51	24,6	35	77,1	112	1.160
52		SUMME STRASSENBAHN	20,2	46	12,7	17	0	0	32,9	63	150
53		SUMME AUS- u. NEUBAU	40,0	72	45,4	68	24,6	35	110,0	175	1.310

Verzicht auf Aus- und Neubauabschnitte			Ausbau	neu oben / Tunnel		SUMME				
			km/Stat.	km/Stat.	km/Stat.	km/Stat.	km/Stat.			
2	1972 - 2026	Bayernstr.- Bauernfeindstr.	-1,9	-3	0	0	0	-1,9	-3	
6	1978 - 1979	Bärensch.- Maximilianstr.	-1,4	-2	0	0	0	-1,4	-2	
7	1980 - 1999	Maffeiplatz - Frankenstr.	0	0	-1,0	-2	0	0	-1,0	-2
9	1983 - 1997	östlich vom Opernhaus	-0,3	0	0	0	0	0	-0,3	0
9	1988 - 2011	westlich vom F.-Ebert-Pl.	0	0	-0,3	-1	0	0	-0,3	-1
61	1978 - 1979	SUMME STADTBahn	-3,3	-5	-0,3	-1	0	0	-3,6	-6
62	1980 - 1999	SUM. STRASSENBAHN	0	0	-1,0	-2	0	0	-1,0	-2
61		SUMME NÜRNBERG	-3,3	-5	-1,3	-3	0,0	0	-4,6	-8

Übertrag Aus-/ Neubau Stadtbahn (Zeile 51)	19,8	26	32,7	51	24,6	35	77,1	112
Abzuglich Entfall (Zeile 61) = Bestand 2028	16,5	21	32,4	50	24,6	35	73,5	106
Übertr. Aus-/ Neubau Straßenbahn (Zeile 52)	20,2	46	12,7	17	0	0	32,9	63
Abzuglich Entfall (Zeile 62) = Bestand 2028	20,2	46	11,7	15	0	0	31,9	61
Bestand Stadt- u. Straßenbahn 2028	36,7	67	44,1	65	24,6	35	105,4	167

1.2. Investitionen in anderen Kommunen

Die VS-NF hätte von 1967 bis 2028 rund 760 Mio € in die Kommunen rund um Nürnberg investiert, das sind 12,2 Mio € pro Jahr: Die Stadtbahnen der Stadt Fürth und der Landkreise Fürth und Roth und die Straßenbahn in Erlangen erhalten jeweils 380 Mio €.

STADTBahn - Ausbau in anderen Kommunen			Ausbau		neu oben/Tunnel		SUMME		Mio €*)
			km / St.	km / St.	km / St.	km / Stat.			
1	1970	Stadtgrenze - Jakobinenstr.	0,5	1	0,5	1	0	0	1,0 2 10
2	1975	Jakobinenstr.- Herrnstraße	0	0	1,4	2	0	0	1,4 2 15
3	1978	Luisen.- Freiheit - Rathaus	0,6	1	0,1	1	0,5	1	1,2 3 30
4	1980	Rath.- Stadthalle - Billinganl.	0,4	1	0	0	0,6	1	1,0 2 25
5	1982	Neugestaltung Fürth Hbf	0,2	0	0,3	1	0	0	0,5 1 10
6	1984	Amalienstr. - Jahnstraße	1,0	2	0,5	1	0	0	1,5 3 10
7	1987	Billinganlag.- Pillauer Str.	0	0	1,1	2	0	0	1,1 2 15
8	1989	Pillauer Str. - Hardhöhe	0	0	1,0	2	0	0	1,0 2 10
9	1991	Billinganl.- Klinikum Fürth	0	0	0,6	2	0	0	0,6 2 10
10	1993	Stein/Schloß - St./Kirche	0	0	0,2	0	0,4	1	0,6 1 20
11	1995	St./Kirche - Weiwersberg	0	0	1,2	2	0	0	1,2 2 15
12	1998	Fürth Hbf - Alte Veste	2,0	3	1,0	1	0	0	3,0 4 15
		Alte Veste - Zirndorf Bf	2,0	1	0	1	0	0	2,0 2 5
13	2000	Zirndorf Bf - Weiherhof	2,4	1	0	1	0,6	1	3,0 3 20
14	2001	Weiherhof - Cadolzburg	4,7	2	0,3	1	0	0	5,0 3 10
15	2003	Jahnstraße - Gebersdorf	0	0	2,4	3	0	0	2,4 3 25
16	2005	Zirndorf Bf - Landratsamt	0	0	0	0	0,8	1	0,8 1 25
17	2007	Gebersdorf - Zirndorf LRA	2,8	1	0,5	2	0,2	0	3,5 3 25
18	2009	Rathaus - Poppenreuth	0	0	1,4	2	0,2	0	1,6 2 20
19	2012	Poppenr.- Kreuzsteinweg	0	0	1,5	1	0	0	1,5 1 15
		STADTBahn Stadt Fürth	4,7	8	11,8	19	1,3	2	17,8 29 230
		STADTB. Landkreis Fürth	11,9	5	2,2	7	2,0	3	16,1 15 120
		STADTB. Landkreis Roth	0	0	4,0	3	0	0	4,0 3 30
		STADTBahn Nürnberg	16,5	21	32,4	50	24,6	35	73,5 106 1.160
		STADTBahn GESAMT	33,1	34	50,4	79	27,9	40	111,4 153 1.540

STRASSENBahn - Ausbau in Erlangen				Ausbau		neu oben/Tunnel				SUMME		Mio € *)
				km / St.		km / St.		km / St.		km / Stat.		
1	2014	Reutles - Erlangen Süd		0	0	4,7	3	0	0	4,7	3	50
2	2016	Erl. Süd - Erlangen Hbf		0	0	2,2	2	1,3	3	3,5	5	60
3	2018	Erlang. Hbf - Büchenbach		0	0	5,0	5	0	0	5,0	5	60
4	2019	Büchenbach - Haundorf		0	0	3,0	3	0	0	3,0	3	30
5	2021	Arcaden - Buckenhof		0	0	3,1	6	0,4	0	3,5	6	50
6	2022	Schulz. West - Alterlang.		0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	15
7	2024	Buckenhof - Dormitz		0	0	5,4	5	0	0	5,4	5	55
8	2025	Dormitz - Neunkirchen		0	0	2,5	4	0	0	2,5	4	25
9	2027	Büchenb.- Herzogenaur.		0	0	3,6	6	0	0	3,6	6	45
		Straßenbahn Erlangen		0,0	0	30,5	36	1,7	3	32,2	39	390
		Straßenbahn Nürnberg		20,2	46	11,7	15	0	0	31,9	61	150
		STRASSENB. GESAMT		20,2	46	42,2	51	1,7	3	64,1	100	540

1.3. Investitionen in die Fahrzeuge

Jahr	Bedarf		+ 10%		Stadtbahnw.- Bestand						Stadtbahnwagen -Zuwachs			
	Fahrplan		Reserve		Nürnb. / Fürth / andere				in Nürnberg			in Fürth		
	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	Investition	B	C	Investit.
1972	7	0	8	0	8	0	0	0	0	0	14 Mio €	0	0	0 Mio €
1974	24	0	27	0	27	0	0	0	0	0	34 Mio €	0	0	0 Mio €
1978	55	0	61	0	50	0	11	0	0	0	41 Mio €	11	0	20 Mio €
1981	64	0	70	0	56	0	14	0	0	0	11 Mio €	3	0	5 Mio €
1985	75	0	83	0	69	0	14	0	0	0	23 Mio €	0	0	0 Mio €
1989	82	14	90	16	78	12	12	4	0	0	46 Mio €	-2	4	6 Mio €
1995	84	20	92	22	73	18	15	4	4	0	6 Mio €	3	0	5 Mio €
2000	91	31	92	42	70	38	16	4	6	0	45 Mio €	1	0	2 Mio €
2008	84	60	92	66	81	49	8	12	3	5	11 Mio €	-8	8	6 Mio €
2015	94	67	92	85	81	68	8	12	3	5	0 Mio €	0	0	0 Mio €
2021	91	76	92	92	81	75	8	12	3	5	0 Mio €	0	0	0 Mio €
2028	83	86	92	94	81	77	8	12	3	5	0 Mio €	0	0	0 Mio €
	Summen								81	77	338 Mio €	8	12	44 Mio €

Jahr	im Landkr. Fürth			im Landkr. Roth		
	B	C	Investit.	B	C	Investit.
1995	4	0	7 Mio €	0	0	0 Mio €
2000	2	0	4 Mio €	0	0	0 Mio €
2008	-3	5	7 Mio €	0	0	0 Mio €
2028	0	0	0 Mio €	0	2	5 Mio €
Sum.	3	5	18 Mio €	0	2	5 Mio €

Straßen-bahn	Bedarf	10% Res.	zusamn.	Investi-tionen
Nürnberg	40	4	44	75 Mio €
Erlangen	22	2	24	40 Mio €
Summen	62	6	68	115 Mio €

Die Kommunen im Großraum Nürnberg würden bei der VS-NF 2028 in der Hauptverkehrszeit planmäßig 100 Züge mit 169 Stadtbahnwagen einsetzen (→ Linienübersicht auf Seite 109). Mit 10 % Reserve gäbe es 186 Triebwagen, davon 92 B-Wagen (28 m lang) und 94 C-Wagen (38 m lang). Seit 1972 hätten die Kommunen dafür rund 405 Millionen Euro investiert.

In Nürnberg, Erlangen und seinem Umland wären zudem 62 Straßenbahnen unterwegs. Mit Reserven bräuchte die VS-NF 68 „Trams“ mit einem Wert von rund 115 Millionen Euro hätten.

1.4. Zusammenfassung

Von 1967 bis 2028 hätte die VS-NF in Mittelfranken rund 2,6 Milliarden Euro in den Schienenverkehr investiert. Davon entfallen etwa drei Viertel auf die Stadtbahn (=1,95 Mrd.) und ein Viertel auf die Straßenbahn (= 0,65 Mrd.). Der Ausbau der Strecken hätte knapp 80 % (= 2,08 Mrd.) und die Fahrzeuge gut 20 % (= 0,52 Mrd.) gekostet.

2028 gäbe es in Mittelfranken ein 175,5 km langes kommunales Schienennetz mit 253 Stationen. Auf die Stadtbahn entfallen davon 111 km (= 63 %) und 153 Stationen (= 60 %) und auf die Straßenbahn 64 km (= 37 %) und 100 Stationen (= 40 %).

Zusammenfassung	Ausbau		neu oben/neu Tunnel			SUMME			Fahrzeuge				zus. Mio €		
	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	Mio €	B	C	zus.	Mio €						
STADTBahn	Stadt Nürnberg	16,5	21	32,4	50	24,6	35	73,5	106	1.160	81	77	158	338	1.498
	Stadt Fürth	4,7	8	11,8	19	1,3	2	17,8	29	230	8	12	20	44	274
	Landkreis Fürth	11,9	5	2,2	7	2,0	3	16,1	15	120	3	5	8	18	138
	Landkreis Roth	0	0	4,0	3	0	0	4,0	3	30	0	2	2	5	35
STADTBahn ges.		33,1	34	50,4	79	27,9	40	111,4	153	1.540	92	96	188	405	1.945
<i>Anteile in %</i>		29,7	22,2	45,2	51,6	25,0	26,1	100	100		49	51			
TRAM	Stadt Nürnberg	20,2	46	11,7	15	0	0	31,9	61	150	Straßen-	44	75	225	
	Erlangen + Uml.	0	0	30,5	36	1,7	3	32,2	39	390	bahnen	22	40	430	
STRASSENB. ges.		20,2	46	42,2	51	1,7	3	64,1	100	540	0	0	66	115	655
<i>Anteile in %</i>		31,5	46,0	65,8	51,0	2,7	3,0	100	100		Nbg 65%, Erl. 35%				
SCHIENE gesamt		53,3	80	92,6	130	29,6	43	175,5	253	2.080	Fahrzeuge		520	2.600	
<i>Anteile in %</i>		30,4	31,6	52,8	51,4	16,9	17,0	100	100						

2.1. Liste der 153 Stadtbahn-Stationen

Nr.	Nürnberg (1)	Eröff.	Linien	*
1	Altmühlweg	2020	4	O
2	Annett.-Kolb-Str.	1999	6	O
3	Aufseßplatz	1992	1;3;9;12	T
4	Bärenschlanze	1979	1;7;8	T
5	Bauernfeindstr.	-	1;6;12	A
6	Deichslerstraße	-	2	A
7	Deisenbachweg	2009	6	O
8	Deutschherrnstr.	2008	9	O
9	Dokuzentrum	1974	5	O
10	Dutzendteich	1974	5	O
11	Eberhardshof	1979	1;7;8	O
12	Eibach Mitte	2020	4	T
13	Eibach Süd	2020	4	O
14	Falkenheim	2015	3	O
15	Fernsehturm	1987	3;4	O
16	Finkenbrunn	-	3;9	A
17	Flughafen	2002	5	T
18	Föhrenbuck	2015	3	O
19	Frankenstraße	1996	1;3;9;12	T
20	F.-Ebert-Platz (a)	2009	8;9	T
21	Gebersdorf	2004	2;12	O
22	Glockenhof	1974	5;6	T
23	Gostenhof	1978	1;7;8	T
24	Großreuth h.d.V.	2001	5	O
25	Hasenbuck	1997	1;9;12	O
26	Hauptbf (oben)	1981	4;8	O
27	Hauptbf (unten)	1974	1;3;5;6	T
28	Herpersdorf	2015	3	O
29	Herrnhütte	1981	4;7	O
30	Hiroshimaplatz	2026	3	T
31	Hohe Marter	1985	3;4	T
32	Holzgartenstr.	-	5	A
33	In. Laufer Gasse	1990	2;7	T
34	Kafkastraße	1999	6	O
35	Kaiserburg	1993	5;6	T
36	Kleinreuth	2004	2;12	O
37	Klinikum Nord	2008	6;9	T
38	Klinikum Süd	1999	6	T
39	Königshof	2015	3	O
Übertrag: A = 5, O = 19, T = 15				

Nr.	Nürnberg (2)	Eröff.	Linien	*
40	Koppenhof	2020	4	O
41	Kreilingstraße	1994	5;8	T
42	Kreuzsteinweg	2010	10	O
43	L.-Gemeinsch.	1972	1;12	T
44	Langwass. Mitte	1972	1;6;12	T
45	Langwass. Nord	1972	1;6;12	O
46	Langwass. Süd	1972	1;12	T
47	Leipziger Platz	-	4;7	A
48	Leyh	2019	8	O
49	Lichtenreuth	2026	3	O
50	Lohe	2002	5	O
51	Loher Moos	-	7	A
52	Lorenzkirche	1976	1;3;5;6	T
53	Lor.-Hagen-Str.	2026	3	O
54	Maffeiplatz	1996	1;3;9;12	O
55	Martinkirche	2001	5	T
56	Maxfeld	1994	8	T
57	Maximilanstr.	2015	1;7;8	T
58	Meisters.halle	-	5	A
59	Messe	1972	1;6;12	O
60	Muggenhof	1970	1;7	O
61	Nordostpark	2013	4	O
62	Opernhaus (a)	2018	4;8;9;12	T
63	Pillenreuth	2015	3	O
64	Plärrer (1978)	1;2;3;4;7;8;9;12		T
65	Pl. d. Opfer Fasch	-	5	A
66	Propsteistraße	2015	3	O
67	Rangierbahnhof	-	5	A
68	Rathaus	1990	2;5;6;7	T
69	Rathenauplatz	1981	2;4;7;8	O
70	Reichelsdorf Bf	2020	4	O
71	Röthenb. Nord	1987	3	O
72	Röthenbach Ost	1988	4	O
73	Rollnerstraße	2001	5	O
74	Rothenburg. Str.	1983	2;3;4;12	T
75	Saarbrück. Str.	-	5	A
76	Schafhof	2013	5	O
77	Scharfreiterring	1972	1;7;8	O
Übertrag: A = 11, O = 39, T = 27				

Nr.	Nürnberg (3)	Eröff.	Linien	*
78	Schniegling	2010	4	O
79	Schoppershof	1981	4;7	T
80	Schußleitenweg	1988	4	O
81	Schweinau	1985	3;4	T
82	Sigmundstraße	2004	2;12	O
83	Stadtpark	1981	4;7	T
84	Stein, Schloß	1987	3	O
85	Stockweiher	2015	3	O
86	St. Jobst	1986	2	O
87	St. Johannis	2008	9	T
88	St. Leonhard	1985	3;4	T
89	Stresemannplatz	-	2	A
90	Südfriedhof	-	3	A
91	Sündersbühl	2003	2	T
92	Tafelhalle	-	2	A
93	Trafowerk	-	3	O
94	Veilhof	-	2	A
95	Vogelherdstr.	2009	6	T
96	Volksp. Marienb.	2002	5	O
97	Von-d-Tann-Str.	2003	2	T
98	Wandererstr.	2019	8	O
99	Weiherhaus	2015	3	O
100	Weißen Turm	1976	1;2;3;7	T
101	Wetzendorf	2009	6;10	O
102	Wodanstraße	-	5;6	A
103	Worzeldorf. Str.	-	3	A
104	Ziegelstein	-	7	O
105	Züricher Straße	2004	0	O
Summen: A = 18, O = 51, T = 36				

Nr.	Stadt Fürth (2)	Eröff.	Linien	*
13	Jakobinenstr.	1986	1;7	A
14	Kalbsiedlung	2000	11	O
15	Karl-Bröger-Str.	2010	10	O
16	Klinikum Fürth	1987	11	O
17	Luisenstraße	1999	1;7	A
18	Ottostraße	1985	10	O
19	Pfeiferstraße	1987	11	O
20	Pillauer Str.	1986	1	O
21	Poppenreuth	2010	10	O
22	Praterweg	2007	10	O
23	Simonstraße	1975	7	O
23	Soldnerstraße	1987	1	O
24	Stadtgrenze	1970	1;7	O
26	Stresemannpl.	1975	7	O
27	Tucherstraße	2000	11	O
28	Weikershof	2000	11	O
29	Westvorstadt	2018	10	A
Summen: A = 8, O = 19, T = 2				

Nr.	Stadt Fürth (1)	Eröff.	Linien	*
1	Alte Veste	2003	10	A
2	Amalienstraße	1980	11	A
3	Billinganlage	2017	1;11	A
4	Dambach	2013	10	A
5	Eichenhain	1986	1	O
6	Fürther Freiheit	1972	1;6;12	O
7	Fürth Hbf	1985	10;11	O
8	Fürth/Rathaus	1978	1;10;11	T
9	Fürth/Stadthalle	1982	1;11	T
10	Hardhöhe	1983	1	O
11	Herrnstraße	1984	7;11	A
12	Jahnstraße	1979	7;11	O
Summen: A = 5, O = 7, T = 3				

Nr.	Landkr. Fürth	Eröff.	Linien	*
1	Altenberg, Talstr.	2004	2	A
2	Altenberg Nord	2004	2	O
3	Cad. Hauptstr.	1995	10	O
4	Cadolzburg Ost	1995	10	A
5	Egersdorf	1995	10	A
6	Landratsamt Fü	2002	2	T
7	Stein, Kirche	1990	3	T
8	Stein, Stadtpark	1992	3	O
9	Wachendorf	1995	10	A
10	Weiherhof	1995	10	A
11	Weiherberg	1992	3	O
12	Zirnd. Altfeld	1995	10	O
13	Zirndorf Bad	2002	2	O
14	Zirn. Bahnhof	1995	2	T
15	Zi. Kneippallee	1995	10	O
Summen: A = 5, O = 7, T = 3				

Nr.	Andere Kommunen	Linien	*
1	Gewerb. N-Feucht (Nürnb.Land) Landkreis Roth		O
2	Röthenbach b.St.Wolf.	1	O
3	Wendelstein	1	O
Summen: A = 0, O = 3, T = 0			

Die Tabelle auf Seite 135 enthält mehr oberirdische Stationen, da die VS-NF einige nur befristet nutzt: (a) Die am *Opernhaus* 1981 und am *F.-Ebert-Platz* 1994 gebauten Bahnsteige werden 2018 und 2009 von neuen U-Bahnhöfen ersetzt. (b) Die Stationen *B-v-Suttner-Str.* und *G-Adolf-Str.* von 1983 ersetzen die U-Bahnhöfe *Sündersbühl* und *Von-der-Tann-Str.* 2003. (c) Am Hauptbahnhof gibt es je eine oberirdische und unterirdische Stadtbahn-Station ohne Gleisverbindung.

Hauptbahnhof, Plärrer, Aufseßplatz, Glockenhof, Frankenstr. und F.Ebert-Platz haben jeweils unterirdische Stadtbahn- und oberirdische Straßenbahnstationen.

2.2. Liste der 97 Straßenbahn-Stationen

Nr.	Nürnberg (1)	Eröff.	Linien	*	Nr.	Nürnberg (2)	Eröff.	Linien
1	Alemannenstr.	v	21,22	A	31	Juvenellstraße	v	24,25
2	Am Wegfeld	2006	24,25	O	32	Lachgraben	2012	25
3	Arminiusstraße	v	21	A	33	Lechnerstraße	v	21
4	Aufseßplatz	v	21,22,24,25	A	34	Lothringer Str.	v	21
5	B.-Neumann-Str	v	21	A	35	Marientunnel	v	21,22
6	Bienweg	2016	23	O	36	Marthastraße	v	21
7	Boxdorf	2012	25	O	37	Minervaplatz	1998	23
8	Brehmstraße	v	21,22	A	38	Mögeldorf	v	21
9	Buch Nord	2012	25	O	39	Obere Turnstr.	v	23,24,25
10	Bucher Str.	v	24,25	A	40	Peterskirche	v	24,25
11	Business Tower	v	21	A	41	Plärrer	v	23,24,25
12	Celtistunnel	v	21	A	42	Reutles	2002	25
13	Christuskirche	v	21,22,24,25	A	43	Sandstraße	2002	23,24,25
14	Dianaplatz	v	21,22	A	44	Scharrerstraße	v	24,25
15	Dürrenhof	v	21,22	A	45	Schuckertstraße	v	21
16	Dutzendteich	v	25	A	46	Siedlerstraße	v	21
17	Espanstraße	v	23,24,25	A	47	Siemensstraße	v	21
18	Finkenbrunn	1998	23	O	48	Schleswiger Str.	2006	24,25
19	Fliegerstraße	v	25	A	49	Schnepfenreuth	2006	24,25
20	Frankenstraße	1996	21	O	50	Steinbühl	2002	23,24,25
21	Fr.-Ebert-Platz	v	24,25	A	51	St. Johannis	v	23
22	Gibitzenhof	1998	21,22	O	52	Thon	2006	24,25
23	Glockenhof	v	24,25	A	53	Tiergärtnertor	v	24,25
24	Hallerstraße	v	23	A	54	Tiergarten	v	21
25	Hallertor	v	23,24,25	A	55	Tullnau	v	21,22,24
26	Harsdörfferplatz	v	24,25	A	56	Westfriedhof	2016	23
27	Hauptbahnhof	1981	21,22	A	57	Wetzendorf	2016	23
28	Humboldstr.	v	21	A	58	Zeltnerschloß	2024	22,24
29	Immelmannstr.	v	25	A				
30	Julienstraße	v	23	A				
						Summen:	A = 38, O = 20, T = 0	

Nr.	Stadt Erlangen	Eröff.	Linien	*
1	Alterlangen	2022	25	○
2	Arcaden	2016	25,26	○
3	Berufsschulzentr.	2021	26	○
4	Doktorsweiher	2018	26	○
5	Dompfaffstraße	2018	26	○
6	Erlangen Hbf	2016	25,26	○
7	Erlangen Süd	2014	25	○
8	Gebbertstraße	2016	25	○
9	Gedelerstraße	2016	25	○
10	Häusling	2019	26	○
11	Joseph-Will.-Straße	2018	26	○
12	Kneippstraße	2022	25	○
13	Langemarckplatz	2021	26	○
14	Markuskirche	2021	26	○
15	Odenwaldallee	2018	26	○
16	Ohmplatz	2016	25	○
17	Rudeltplatz	2018	26	○
18	Schulzentr. West	2018	26	○
19	Siemens-Biblioth.	2016	25	○
20	Tennenlohe	2014	25	○
21	Wetterkreuz	2014	25	○
22	Zollhaus	202	26	○

Nr.	Umland Erlangen	Eröff.	Linien	*
1	(H) Am Hallertürlein	2027	26	○
2	(D) Bierleinswies.	2024	26	○
3	Buchenhof	2021	26	○
4	Dormitz	2024	26	○
5	(H) Haundorf	2019	26	○
6	Her.Base / adidas	2027	26	○
7	Herzogenaur. Bf	2027	26	○
8	(H) Kolbstraße	2027	26	○
9	Neunkirch.(Br) Bf	2021	26	○
10	Neunkirch. Mitte	2021	26	○
11	(N) Neuntagew.	2021	26	○
12	(H) PUMA Way	2027	26	○
13	(U) Röthanger	2024	26	○
14	Spardorf	2024	26	○
15	Uttenreuth	2024	26	○
16	(U) Weiher	2024	26	○
17	(H) Zeppelinstr.	2027	26	○

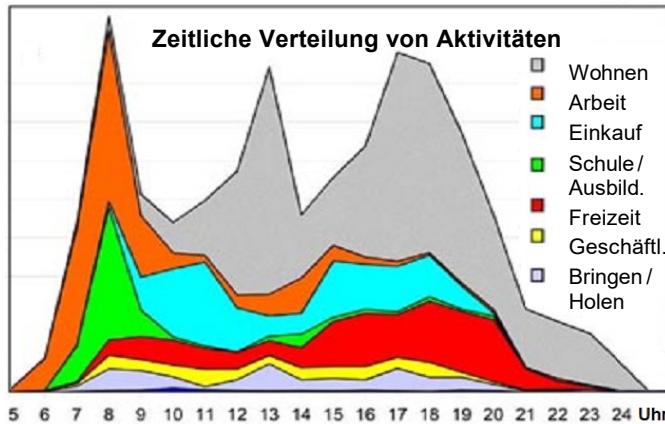
6 Kommunen haben Straßenb.-Stationen:

(D) Dormitz = 2, (H) Herzogenaurach = 7,
 (N) Neunkirchen = 3, (U) Uttenreuth = 3,
 (B) Buckenhof = 1, (S) Spardorf = 1



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

3. NACHFRAGE UND AUSLASTUNG



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

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

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

Herstellerangaben für die Triebwagen	U-Bahn			Stadtbahn				Weitere Informationen zu den Triebwagen stehen auf Seite 18.
	DT 1	DT 3	G1*)	B1	B2	C1	C2	
Sitzplätze	98	82	128	80	72	104	96	
Stehplätze	192	238	476	110	106	168	164	
zusammen	290	320	604	190	178	272	260	
Doppeltraktion = 2 Tw	580	640	-	380	356	544	520	

Stadtbahn-Linien, HVZ je Richtung	Anmerkung
1 = 6 x C1+C1 = 3.264 Plätze	Längste Züge bei der VS-NF
2 = 6 x C1+C2 = 3.192 Plätze	C2 fährt solo weiter als Linie 11
3 und 7 = 6 x B1+B1 = 2.280 Plätze	Häufigste Konfiguration (34 Züge)
4 = 6 x B1+C1 = 2.772 Plätze	

5, 8 und 9 = $6 \times C2 = 1.560$ Plätze 6 = $6 \times B1 + C2 = 2.700$ Plätze 10 und 11 = $6 \times C2 = 1.560$ Plätze 13, 13 und 14 = $6 \times B1 + B1 = 2.280$	8 und 9 mit gemeinsamem Umlauf C2 fährt solo weiter als Linie 10 Beide Linien verkehren nur in Fürth Verkehren nur in der HVZ
--	--

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

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

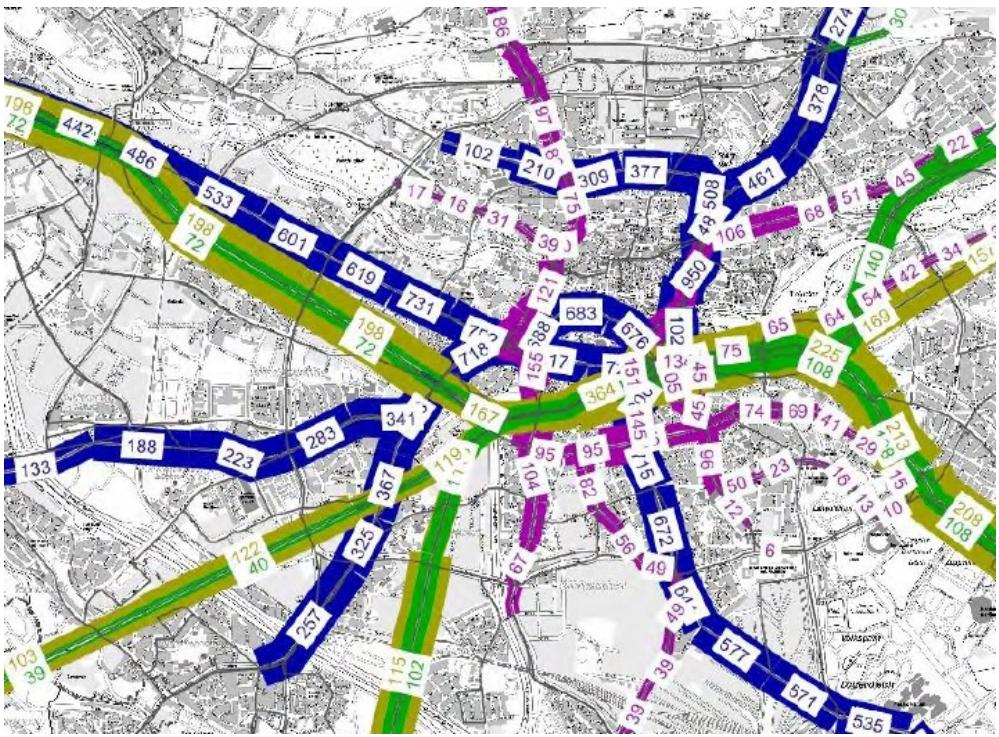
(a) Bis 2020 fuhr die U3 mit Solo-DT3, weil die VAG Nürnberg noch nicht genug Triebwagen für Doppeltraktionen hatte. Seither beschafft sie die neue U-Bahn-Baureihe G1, die zusätzliche Kapazitäten bringt und ältere DT-Triebwagen ersetzt. Die Langzüge sind durchgängig begehbar und können nicht getrennt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

(b) Wert im NVEP2025+ nicht eindeutig erkennbar.

Nachfrage-Schätzungen für das VS-NF-Angebot 2028

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

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



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

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

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

Zentrumsnahe Bereiche haben oft in beiden Richtungen starke Verkehrsströme. Die SB unterstellt, dass sich die Nachfrage besser verteilt und in der Spitzstunde „nur“ 10 % aller Fahrgäste unterwegs sind. Die VS-NF stellt ihre berechnete Nachfrage farbig dar:

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

Abkürz.= Bereich	Spitzenstunde
X = zentrumsnah	Anteil 10 %
Y = zwischen X u.Z	Anteil 11 %
Z = weiter entfernt	Ant. 12,5 %

3.1. VS-NF-Schätzungen für die Nürnberger Innenstadt

Nachfrageprognosen	NVEP	sonst.	VS-NF (a) tägl.	HVZ	Linien 2028	Triebwag. B1 B2 C1 C2	Plätze	Aus- last.
F.Ebert-P.- Kaiserburg	-	-	30	X 3.000	6 u. 14	3 1 0 0	4.488	67%
Kaiserburg - Rathaus	-	-	45	X 4.500	5,6,14	3 0 0 2	6.540	69%
Rathaus - Lorenzkirch.	-	-	50	X 5.000	5,6,14	3 0 0 2	6.540	76%
Lorenzkirche - Hauptbf	68	-	90	X 9.000	1,4-6,14	4 0 3 2	12.576	72%
Rathenaupl.- Rathaus	-	-	40	X 4.000	3 und 7	3 0 1 0	5.052	79%
Rathaus - Weiß. Turm	-	-	40	X 4.000	3 und 7	3 0 1 0	5.052	79%
Lorenzk.- Weiß. Turm	68	-						
Weißer Turm - Plärrer	69	-	80	X 8.000	1,3,4,7	4 0 4 0	11.088	72%
St. Jobst - Tafelhalle	-	T 4,5	6	X 600	3	1 0 1 0	2.772	22%
Veilhof - Deichslerstr.	-	T 6,8	8,6	X 860	3	1 0 1 0	2.772	31%
Stresem.- Rathenaupl.	-	T 11	13,5	X 1.350	3	1 0 1 0	2.772	49%
Rathenaupl.- W. Wiese	95	T 11	61	X 6.100	2,8,13	3 0 2 1	8.244	74%
Wöh. Wiese - Hauptbf	102	T 12	53	X 5.300	2,8,13	3 0 2 1	8.244	64%
Hauptbfh - Opernhaus	72	-	61	X 6.100	2,8,13	3 0 2 1	8.244	74%
Opernhaus - Plärrer	72	-	95	X 9.500	s. unten	6 0 3 1	13.296	71%
Plärrer - Gostenhof	75	-	76	X 7.600	1,7,8,9	4 0 4 0	11.088	69%
Plärrer - Rothenb.Str.	72	B 96	96	X 9.600	s. unten	6 0 3 1	13.296	72%
Hauptbf - Aufseßplatz	80	-	42	X 4.200	1 und 6	1 0 2 1	5.964	70%
Opernhaus - Aufseßpl.	-	-	28	X 2.800	9 u. 12	3 0 1 0	5.052	55%
Aufseßpl.- Maffeiplatz	72	-	63	X 6.300	1,6,9,12	4 0 3 1	11.016	57%
Maffeipl.- Frankenstr.	67	-						
Hauptbf - Glockenhof	4,5	-	53	X 5.300	4,5,14	3 0 1 1	6.612	80%
Glockenh.- Wodanstr.	6,9	-	46	X 4.600	4,5,14	3 0 1 1	6.612	70%
Wodan.- Holzgartenst.	5,0	-	8,5	X 850	5	0 0 0 1	1.560	54%
Meisters.- Luitpoldhain	1,6	-	3	X 300	5	0 0 0 1	1.560	19%

(a) Angaben in Tausend Fahrgästen täglich, B = Planfall B1, T = Straßenbahn.
 Opernh.- Plärrer = Linien 2,8,9,12,13 und Plärrer - Roth.Str.= Linien 2,3,4,12,13.

Während in der Realität nur die U-Bahn-Linie 1 die Innenstadt direkt ansteuert, sind es bei der VS-NF sieben Linien (1, 3, 4, 5, 6, 7 und 14). Dadurch entfallen viele Umsteigezwänge und die Nachfrage nimmt erheblich zu. Ein großer Teil der zusätzlichen Fahrgäste steigt am *Rathaus* ein und aus, wodurch das Aufkommen an der *Lorenzkirche* und dem *Weissen Turm* auf dem Niveau der Realität liegt.

- Zwischen *Lorenzkirche* und *Weisser Turm* geht die Nachfrage um ca. 40 % zurück, denn der Durchgangsverkehr läuft teilweise über neue Routen (z.B. *Weisser Turm - Rathaus* und *Plärrer - Opernhaus - Aufseßplatz*).
- Zwischen *Hauptbahnhof*, *Opernhaus* und *Plärrer* geht die Nachfrage um ca. 10 % zurück: Die Stadtbahn-Linien 2,8 und 9 fahren zwar mehr Ziele direkt an als die realen U-Bahn-Linien 2 und 3 (= 10 % mehr), aber zum *Rathenauplatz* und weiter entfernten Zielen nutzen viele Fahrgäste die Linien 3 und 7 über das Rathaus (=20 % weniger).
- Zwischen *Plärrer* und *Opernhaus* nutzen 20.000 Fahrgäste die neue Verbindung mit den Linien 9 und 12 zum *Aufseßplatz* (→ Korridor Süd). Die kürzere Reisezeit sorgt für 5.000 Neukunden.
- Nach eigenen Beobachtungen und Zeitungsberichten gibt es in der Realität zwischen *Hauptbahnhof* und *Lorenzkirche* die meisten Fahrgäste. Der NVEP 2025+ sagt aber für acht andere Abschnitte eine größere Nachfrage voraus, und das wirkt sich auch auf die VS-NF aus.
 - 10.000 Fahrgäste steigen am *Glockenhof* statt am *Aufseßplatz* ein, aus oder in die Straßenbahnenlinien 24 und 25 um. Die VS-NF hätte den Bahnhof *Glockenhof* zuerst eröffnet, daher hätte sich das Zentrum der Südstadt nicht so sehr zum *Aufseßplatz* hin verlagert.
 - Vom *Hauptbahnhof* zur *Bauernfeindstr.* fährt jeweils die Hälfte der Fahrgäste mit den Linien 1 und 12 über die *Franken-* sowie den Linien 4 und 14 über die *Bayernstraße*.
 - Zum *Dutzendteich* und zur *Bayernstraße* fahren dank der direkten Verbindungen in die Innenstadt jeweils 30% mehr Fahrgäste. Den *Dutzendteich* nutzen zudem 2.000 zusätzliche Umsteiger von Buslinien nach *Zerzabelshof* und *Langwasser Ost*.

3.2. VS-NF-Schätzungen für den Norden und Westen

Nachfrageprognosen	NVEP	sonst.	VS-NF (a)		2025	Triebwag.				Plätze	Auslast.
			tägl.	HVZ		B1	B2	C1	C2		
Ziegelst.- Herrnhütte	16	-	11	X 1.100	7	2	0	0	0	2.280	48%
Herrnhütte - Nordostbf	27	-	20	X 1.996	2 und 7	2	0	1	1	5.472	36%
Schoppersh.- Stadt p.	46	-	34	X 3.400	2 und 7	2	0	1	1	5.472	62%
Stadtpark - Rathenaupl.	48	-	45	X 4.500	2,7,13	4	0	1	1	7.752	58%
Flughafen - Rollnerstr.	-	-	7	X 700	5	0	0	0	1	1.560	45%
Rollnerstr.- Krelingstr.	-	-	10	X 1.000	5	0	0	0	1	1.560	64%
Krelingstr.- Kaiserburg	-	-	13	X 1.300	5	0	0	0	1	1.560	83%
Vogelherd.- Nordklinik.	10	-	17	X 1.700	6	1	0	0	1	2.700	63%
Nordklinik.- F.Ebert-Pl.	21	-	28	X 2.800	6 und 9	2	0	1	1	5.472	51%
F.Ebert-Pl.- Krelingstr.	38	-	8	X 800	8	2	0	0	0	2.280	35%
Maxfeld - Rathenaupl.	48	-	15	X 1.500	8	2	0	0	0	2.280	66%
Gost.- Bärenschänze	73	-	65	X 6.500	1,7 u. 8	3	0	3	0	8.316	78%
Maxim.- Eberhardshof	60	-	54	X 5.400	1,7 u. 8	3	0	3	0	8.316	65%
Eberhard.- Muggenhof	53	-	44	X 4.400	1 und 7	2	0	2	0	5.544	79%
Stadtgr.- Jakobinenstr.	44	-	40	X 4.000	1 und 7	2	0	2	0	5.544	72%
Jakob.- Stresemannpl.	-	-	16	X 1.600	7	2	0	0	0	2.280	70%
Jakob.- Fürth. Freiheit	40	-	25	X 2.500	1	0	0	2	0	3.264	77%
Fü. Freiheit - Rathaus	31	-	40	X 4.000	1,10,11	0	0	2	2	6.384	63%
Fü./Rath.- Stadthalle	22	-	28	X 2.800	1 u. 11	0	0	2	1	4.824	58%

- Zwischen *Plärrer* und *Rathenauplatz* kommen bei der VS-NF etwa 40.000 Fahrgäste mit den Linien 2 und 7 über das *Rathaus* schneller ans Ziel als mit den Linien 2 und 8 über den *Hauptbahnhof*.
- Zwischen *Rathenauplatz* und *St. Jobst* nimmt die Nachfrage durch direkte Verbindungen in die Innenstadt und mehr Umsteiger in *Veilhof* (Ringbusse) und *St. Jobst* (*Citybahn*) um 30% zu.
- Die Nachfrage zwischen *St. Jobst* (= real *Ostbahnhof*) und *Erlenstegen* ist so gering, dass sich der Ausbau zur Stadtbahn nicht lohnt. Durch die Umstellung auf Bus bliebe die Nachfrage etwa auf NVEP-Niveau, weil auch in der Realität die Straßenbahn viele Ziele nicht direkt erreicht.

- Zum *Nordostbahnhof* gibt es bei der VS-NF 3.000 Fahrgäste weniger, weil nur wenige in die Züge Richtung Heroldsberg und Gräfenberg umsteigen. Die meisten fahren mit der [Citybahn](#) ab und bis Nürnberg Hbf durch. Die Verlängerung der Linie 3 zum *Nordost-Park* bringt 4.000 zusätzliche Pendler auf die Schiene.
- 5.000 Fahrgäste fahren von Nürnberg nach Fürth über die *Vogelherdstr.* statt über *Plärrer* und *Muggenhof*. Aus den Stadtteilen zwischen St.Johannis und Poppenreuth nutzen 50 % Bürger die Linie 6, weil sie Direktverbindungen in die Nürnberger und Fürther Innenstadt bietet.
- 10 % der Fahrgäste von Nürnberg nach Fürth nutzen bei der VS-NF nicht die Achse vom Plärrer zur Fürther Freiheit, weil andere Verbindungen attraktiver als in der Realität sind: Die [Citybahn](#) fährt in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten und hält auch in Neusündersbühl und Stadtgrenze.
- In der Realität pendeln nur Busse zwischen Plärrer, St. Johannis und F.Ebert-Platz. Bei der VS-NF fährt die Stadtbahn an beiden Enden weiter und zieht auch Durchgangsverkehr an.
- Mit der Stadtbahn-Linie 2 / 11 kommt man über Gebersdorf schneller in die südlichen Fürther Stadtteile und mit der Stadtbahn-Linie 6/10 über Wetzendorf schneller zu vielen Orten nördlich der Pegnitz.
- Nach *Muggenhof* und *Stadtgrenze* fahren etwa 5.000 weniger, da sie ihre Ziele schneller mit der Stadtbahn-Linie 8 nach Leyh erreichen. In Fürth wächst die Nachfrage durch viele neue Direktverbindungen um 30 %.

3.3. VS-NF-Schätzungen für den Süden

- Richtung *Gebersdorf* sorgen die Verlängerungen nach Fürth und Zirndorf für 14.000 zusätzliche Fahrgäste. Die U 31 biegt im NVEP-Planfall B1 in *Kleinreuth* nach Norden ab und die VS-NF-Linie 11 erst in *Gebersdorf*. Sie braucht daher 5 Minuten länger nach Fürth Hbf, wodurch nur halb so viele Fahrgäste sie den Linien 1 und 7 vorziehen.
- Richtung *Hohe Marter* erreicht die Stadtbahn durch Verlängerungen nach Reichelsdorf und Stein- Weihsberg bis zu 16.000 zusätzliche Fahrgäste.

Nachfrageprognosen	NVEP	sonst.	VS-NF (a)		2025	Triebwag.				Plätze	Auslast.
			tägl.	HVZ		B1	B2	C1	C2		
Roth.Str.- Sündersbühl	31	B 54	45	X 4.500	2 u. 12	2	0	1	1	5.472	82%
V.d.Tann - Großreuth	22	B 46	35	Y 3.850	2 u. 12	2	0	1	1	5.472	70%
Kleinreuth - Gebersd.	13	B 21	31	Z 3.875	2 u. 12	2	0	1	1	5.472	71%
Gebersdorf - Altenberg	-	B 6,4	8	Z 1.000	2	0	0	0	1	1.560	64%
Roth.Str.- St.Leonhard	40	B 60	55	X 5.500	3,4,13	4	0	2	0	7.824	70%
Schw.- Hohe Marter	33	B 47	52	X 5.200	3,4,13	4	0	2	0	7.824	66%
Röthenb.- Stein/Schloß	H 6	B 14	14	X 1.400	3	1	0	1	0	2.772	51%
Röth.- Schußleitenweg	H 14	B 19	20	X 2.000	4	1	0	1	0	2.772	72%
Frankenstr.- Hasenb.	64	-	29	Y 3.190	1,9,12	3	0	3	0	8.316	38%
Frankenstr.- Trafowerk	3,9	-	20	Y 2.200	6 und 9	3	0	1	0	5.052	44%
Finkenbr.- Südfriedhof	2,7	-	17	Z 2.040	6 und 9	3	0	1	0	5.052	40%
Wodanst.- Bauernf.str.	0,3	-	37	X 3.700	4 u. 14	3	0	1	0	5.052	73%
Bauernfeindst.- Messe	54	-	58	Z 7.250	1,4,12,14	5	0	3	0	10.596	68%
L. Nord - Südklinikum	-	-	10	Z 1.250	4	1	0	1	0	2.772	45%
L.Nord - Scharfreiterr.	49	-	44	Z 3.750	1,4,12	5	0	3	0	10.596	35%
Scharfr.- Langw. Mitte	40	-	36	Z 3.750	1,4,12	5	0	3	0	10.596	35%
L. Mitte - Gemein.haus	21	-	23	Z 2.875	1 u. 12	2	0	2	0	5.544	52%
Gemein.haus - L.Süd	13	-	23	Z 2.875	1 u. 12	2	0	2	0	5.544	52%



Oben: (a) Angaben in Tausend Fahrgästen täglich, B = Planfall B1, H = Omnibus.

Links: Ausschnitt aus dem NVEP-Planfall B1 auf Seite 31: Der U-31-Ast nach Fürth biegt in Großreuth ab.

- Zwischen *Hauptbahnhof* und *Frankenstraße* nutzen 15.000 Neukunden die umsteigefreien Verbindungen der Linien 6 und 9 zum *Südfriedhof* und nach *Herpersdorf*.
- Die Bürger aus Langwasser können bei der VS-NF wesentlich mehr Ziele ohne Umsteigen erreichen als in der Realität. Auch die neuen Äste zum *Klinikum Süd* und nach *Wendelstein* erhöhen die Nachfrage, weshalb die VS-NF mit 10.000 zusätzlichen Fahrgästen rechnet.

3.4. Auswertung der VS-NF-Ergebnisse

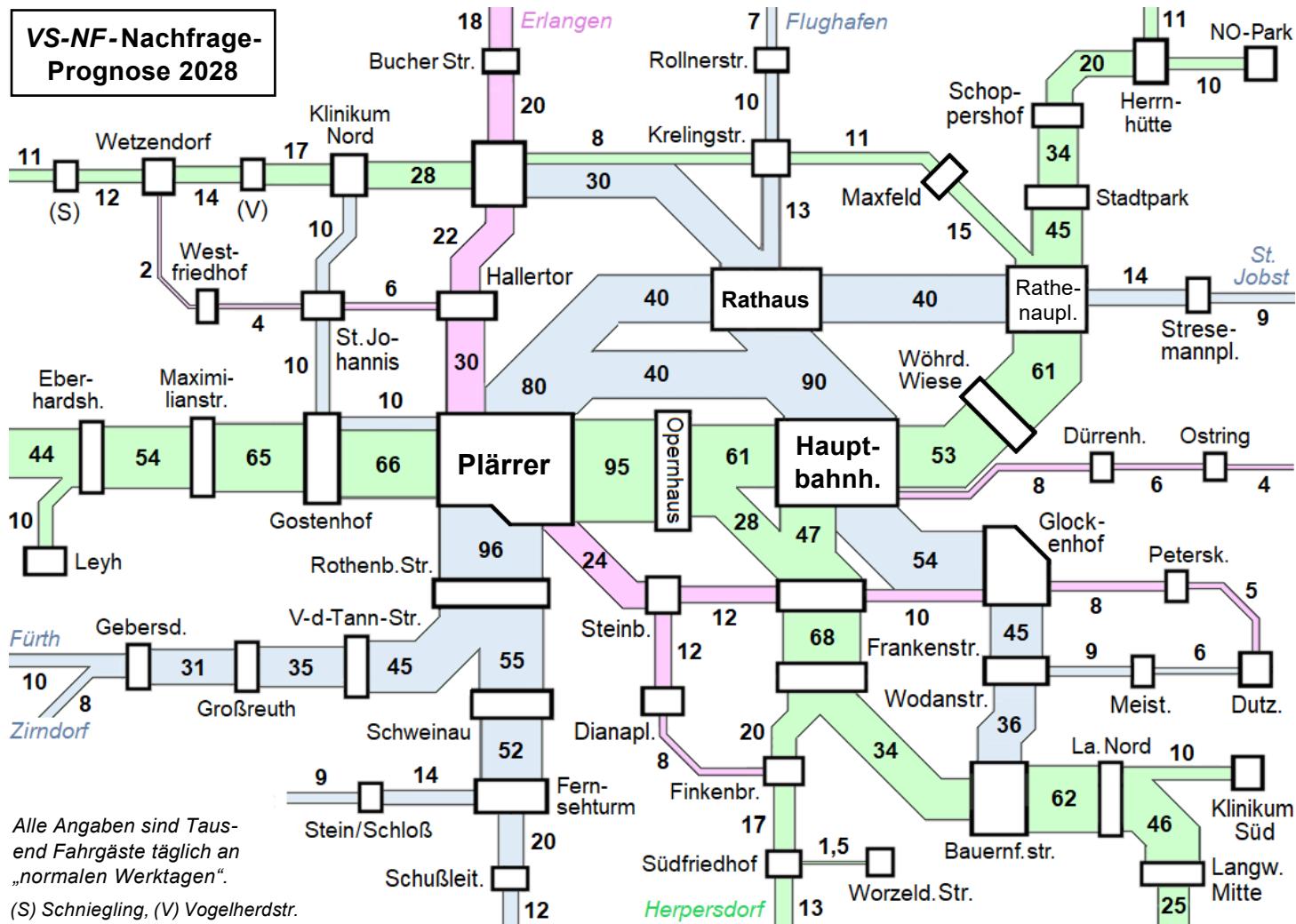
Auf der Basis des 2013 veröffentlichten *Nahverkehrs-Entwicklungsplans (NVEP) 2025+* der Stadt Nürnberg ergibt sich für das VS-NF-Netz eine Prognose von rund 500.000 Fahrgästen täglich. Das sind 15 % mehr als die Nürnberger U-Bahnen 2025 in der Realität erreichten.

Es überrascht nicht, dass die Stadtbahn ihre Höchstwerte (wie in der Realität) in der Innenstadt erreicht. „Gewinner“ ist mit 96.000 Fahrgästen täglich der Abschnitt Plärrer - Rothenburger Straße, es folgen Plärrer - Opernhaus (95.000), Hauptbahnhof - Lorenzkirche (90.000) und Plärrer - Weißer Turm (80.000).

Auf drei rot-gelb markierten Abschnitten wären die Stadtbahnen in der *Hauptverkehrszeit (HVZ)* über 80 % ausgelastet. Da es jeweils nur zwei benachbarte Stationen betrifft, könnte man in Kauf nehmen, dass es 1 bis 2 Minuten lang in den Triebwagen sehr eng wird. Kurzzeitige Nachfragespitzen kann man auch mit zusätzlichen (Schul-) Bussen entschärfen.

Auf drei Abschnitten erreicht die VS-NF Auslastungen von 80 % oder mehr.	Höchste Prognosewerte	Korridor / Auslastung	
	Krelingstraße - Kaiserburg Rothenb. Str.- Sündersbühl Hauptbahnhof - Glockenhof	1. Innenstadt	83 %
		3. Süden	82 %
		1. Innenstadt	80 %

VS-NF-Nachfrage-Prognose 2028



Alle Angaben sind Tausend Fahrgäste täglich an „normalen Werktagen“.

(S) Schniegling, (V) Vogelherdstr.