Eine Stadtbahn in Nürnberg und Fürth

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

Ein Konzept von Jörg Schäfer, Okt. 2025

INHALT von Teil 1

1. Vorwort ..... Seite 3
2. Die Systemfrage in der Realität ..... Seite 5
3. Die Systemfrage bei der Virtuellen Stadtbahn ..... Seite 11
4. Der Ausbau in Nürnberg 1967 bis 2000 ..... Seite 22

INHALT von Teil 2

5. Die Bauabschnitte in Nürnberg, 2002 bis 2026 ..... Seite 71
6. Die Bauabschnitte in Fürth ..... Seite 111
7. Erlangen und die Stadt-Umland-Bahn ..... Seite 135
Anhang: Statistische Auswertungen ..... Seite 145

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-linienzüge.de (für den Güterverkehr)

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

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.

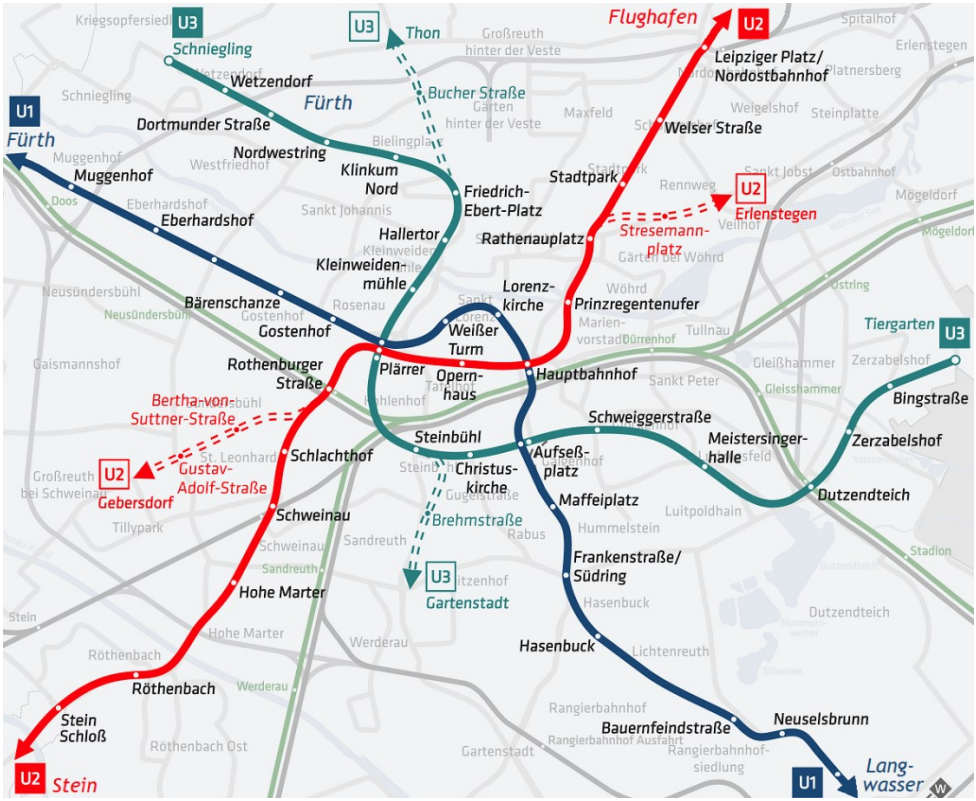
Erst ab 1958 kamen mit der zunehmenden Massenmotorisierung Pläne für eine *Unterpflasterstraßenbahn* (U-Strab) in der Stadtmitte auf. 1962 beauftragte der Stadtrat den Stuttgarter Professor Walther Lambert mit einer Studie zur Zukunft des Nürnberger Nahverkehrs. Das „Lambert-Gutachten“ empfahl eine *U-Strab*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

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

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

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

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

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

Erst sechs Jahre nach ihrer Eröffnung erreichte die U-Bahn am 28.1.78 die Altstadt mit den Bahnhöfen *Hauptbahnhof*, *Lorenzkirche* und *Weißer Turm*. Am 20.9.80 folgte die Verlängerung um 1,9 km über *Plärrer* und *Gostenhof* zur *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.

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

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

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

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

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

Die U-Bahn-Triebwagen

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

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

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

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

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

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

3. DIE SYSTEMFRAGE BEI DER *VS-NF*

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

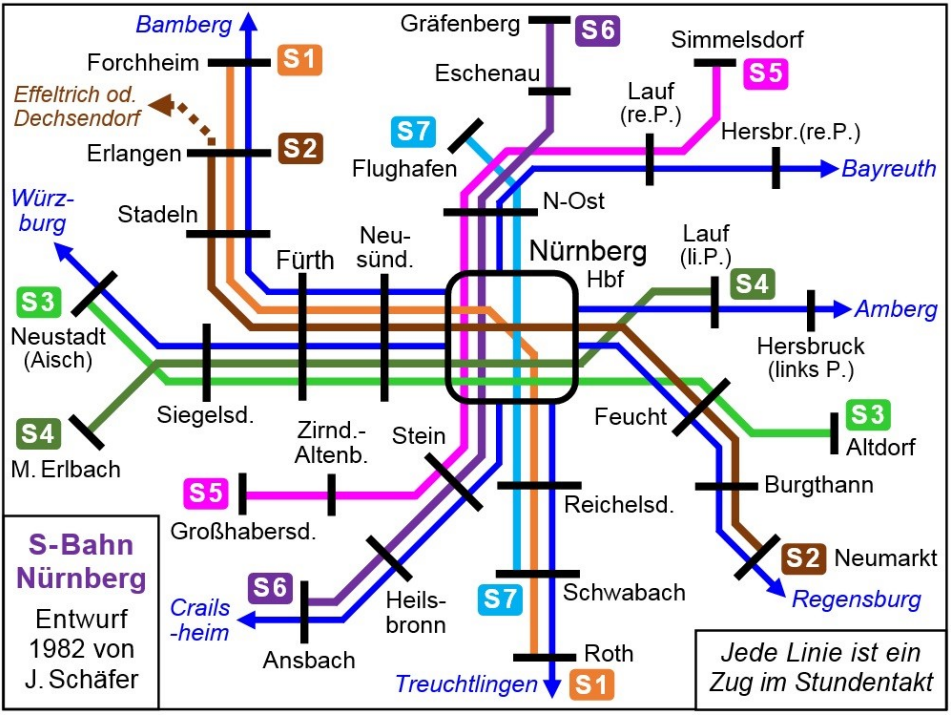
Zwischen den beiden Hauptbahnhöfen waren die Nahverkehrszüge mit 10 Minuten Fahrzeit unschlagbar. Mehr Züge im Takt hätten eine *Express-U-Bahn* überflüssig gemacht und dem parallelen Stadtverkehrsmittel ermöglicht, die dicht bebaute Region dazwischen mit mehr Stationen besser zu erschließen.

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

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

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

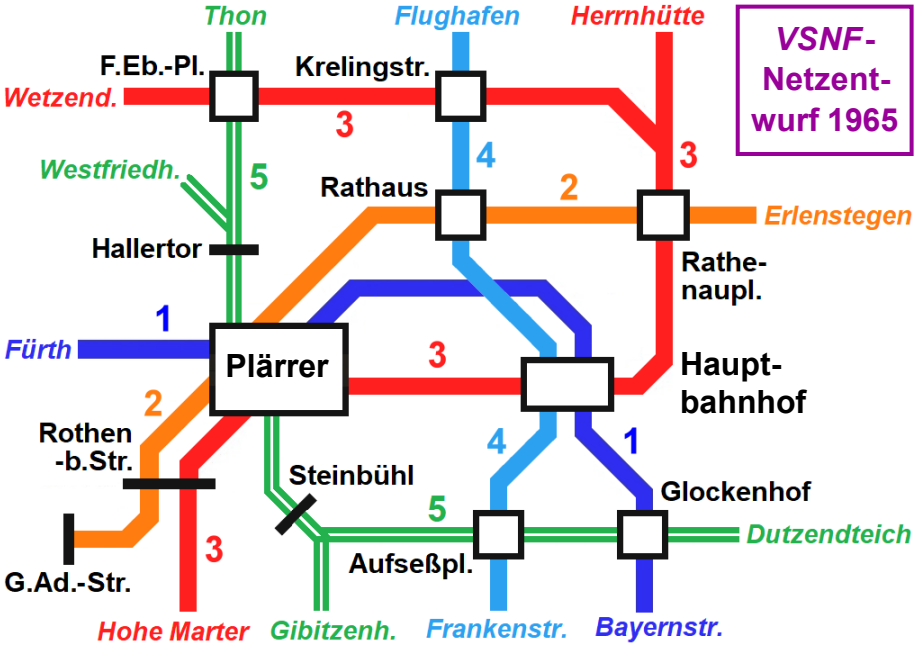
Da die Deutsche Bahn AG *zeitweise sehr auf ihre Markenrechte für das* S-Bahn-*Logo achtete, entwickelte Jörg Schäfer ein daran angelehntes* City-Bahn-*Konzept. Das macht auch deutlicher, dass es kein offizielles Projekt ist.*



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

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.

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



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

Auf den meisten Achsen sollen zwei oder mehr Linien im 10-Minuten-Takt verkehren, damit mindestens alle 5 Minuten eine Stadtbahn kommt. Als dichteste Zugfolge werden zunächst 2½ Minuten festgelegt, was vier Linien im 10-Minuten-Takt entspricht. Im Gegensatz zur U-Bahn wechseln einige Linien am *Plärrer* und *Hauptbahnhof* zwischen den Hauptachsen, damit mehr umsteigefreie Direktverbindungen entstehen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Stadtbahn-Triebwagen

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

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

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

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

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

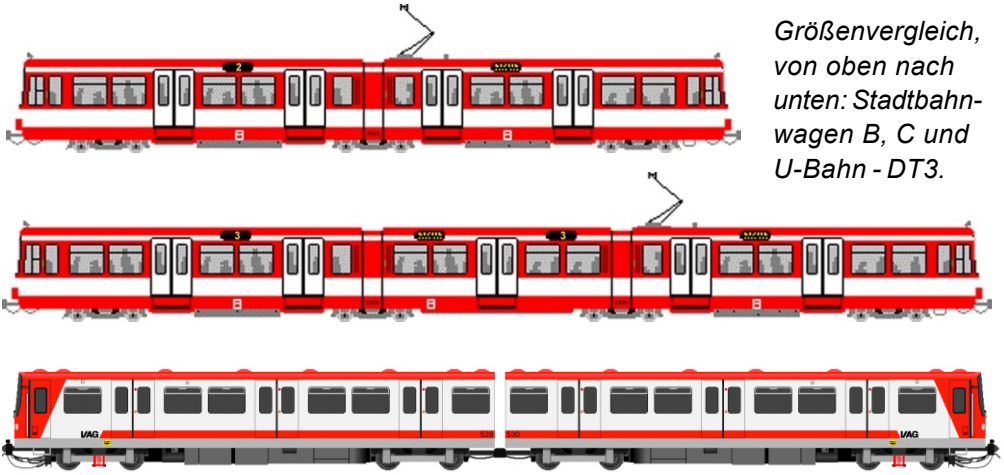
Zu Erprobungszwecken für sein in Bau befindliche Stadtbahnnetz bekam Hannover 1970 je einen sechsachsigen Prototypen von *Linke-Hofmann-Busch* (LHB) und DüWAG. Sie waren 2,50 Meter breit und 19,5 Meter lang. Die achtachsigen Serienfahrzeuge wurden schmaler (2,40 m) und länger (28,2 m). Von 1974 bis 1993 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.

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

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



Größenvergleich, von oben nach unten: Stadtbahnwagen B, C und U-Bahn - DT3.

Typ		Städte	gebaut	Breite	Achsen	Lä.	F	Gewicht	Plätze	Pm
Straßenb.	T 4	Nürn-	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
	B 4	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. B100 D und B80 C/8. Da B2-Wagen nur selten allein fahren, wurde der B1 entwickelt: Er hat nur einen Führerstand und etwa 7 % mehr Plätze.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B = Zwei Wagenkästen auf drei Drehgestellen nach DüWAG-Plänen.
C = Drei Wagenkästen auf vier Drehgestellen nach DüWAG-Plänen.
D = B - Wagen - Nachfolger nach BOMARDIER - Plänen (wie in Köln).
E = C - Nachfolger (Verlängerter D-Wagen, wurde real noch nicht gebaut).

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

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

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

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

4. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 1967 BIS 1998

1967 – Baubeginn an der Stadtgrenze und in Langwasser

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

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

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

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

Die langen Brücken der Hochbahnstrecke wären einen halben Meter 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
Neubauabschnitte: 2,2 km oberirdisch + 1,0 km Tunnel	
Ⓗ 3 oberird. Stationen neu	Ⓤ 3 Bahnhöfe im Tunnel neu

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

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

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

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

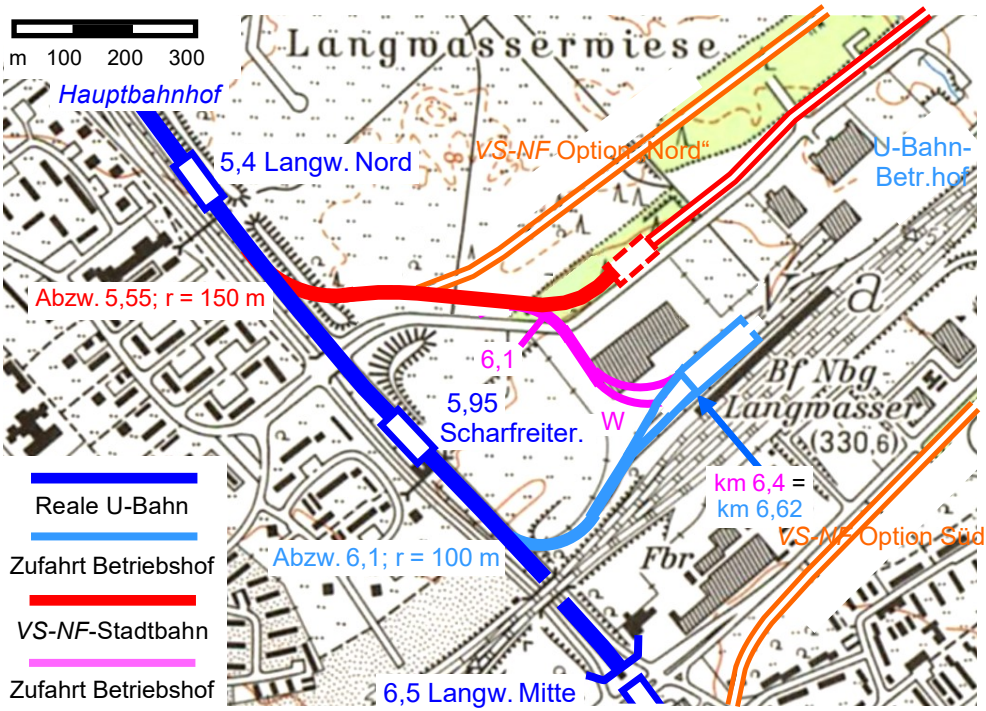
Der viele (heute oft als hässlich empfundene) Sichtbeton war damals modern und die Stadtbahn hätte einen großen Teil der Anlagen gleich oder ähnlich bekommen – dank der schmaleren Fahrzeuge aber mindestens einen halben Meter weniger breit. Große Abweichungen gäbe es an drei Stellen:

➢ Für die *Bauernfeindstr.* und den *Scharfreiterring* genügen zwei Außenbahnsteige, da man dort planmäßig nicht wendet. Die Aufweitung der Gleise ist doppelt so lang wie der Mittelbahnsteig und kostet viel Platz. Während der *Scharfreiterring* in der Realität mit vier Gleisen und zwei Inselbahnsteigen 40 m breit und 150 m lang ist, wären es bei der *VS-NF* nur 15 x 90 m. Und an der *Bauernfeindstr.* können Busse am Bahnsteig neben der Stadtbahn halten und kurze Wege beim Umsteigen bieten.

➢ Ein wesentliches Merkmal der *Stadtbahn* ist, dass sie mehr Verzweigungen und Linienäste als die U-Bahn bekommt. Deshalb hätte man schon 1972 eine Trasse für die *Langwasserwiese* vorbereitet, die östlich der ersten U-Bahn-Strecke lag und ab 1980 bebaut werden sollte. Der Abzweig zum Betriebshof wäre wie in der Realität kreuzungsfrei, läge jedoch 550 m weiter stadteinwärts und brächte den ein- und ausrückenden Zügen eine 220 m kürzere Fahrstrecke.

➢ Nach 500 m wendet sich das Gleispaar zum Betriebshof nach Süden. „Weiter geradeaus“ hätte die *VS-NF* neben der Thomas-Mann-Str eine Trasse mit zwei oberirdischen Stationen für die spätere Erschließung des neuen Stadtteils *Langwasser Nordost* frei gehalten. (→ BA 24)

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



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

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

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

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

1974 – BA N-3	Hauptbhf - Bayernstr. / Dutzendt.	
0,7 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,2 km Tunnel	Ⓗ 2	Ⓤ 2

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

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

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

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

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

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

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

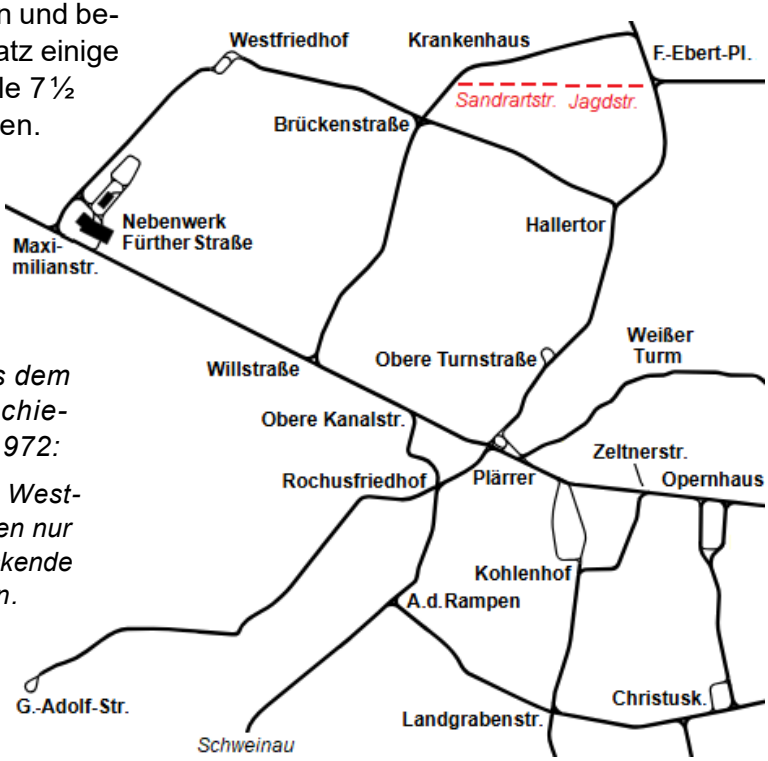
Nur die direkt betroffenen Äste der 1 (zur Bayernstr.) und 6 (zum Luitpoldhain) würden eingestellt. Die verbleibenden Straßenbahnen könnten auf einer provisorischen Wendeschleife auf dem Zentralen Busbahnhof wenden oder mit Linienwechsel am Hauptbahnhof durchfahren. (Z.B. als 1 Fürth - Plärrer - Lorenzkirche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

	Virtuelle Stadtbahn ab 1974	Länge	Fahrzeit	NVZ	HVZ
10	Hauptbahnhof - Wodanstr.- Messezentrum - Langwasser	7,4 km	19 min	5 x 2 = 10 B	10 x 2 = 20 B
20	Hbf - Wodanstr.- Dutzendteich	3,6 km	11 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
	SUMME	11,0 km		14 B	24 B

1976	Das „Sparkonzept 1976“

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

Im folgenden Jahr verschlechterte sich aber die Haushaltslage der Stadt dramatisch und sie musste sparen, wo es nur ging. Das betraf auch die Straßenbahn und im Rahmen vom „Sparkonzept 1976“ legte man am 17.10.76 den „Westring“ F.Ebert-Platz - Brückenstr.- Willstr.- Rochusfriedhof - Landgrabenstr. still: Bis zur *Willstraße.* pendelte fortan die Buslinie 34 im 10 - Minuten-Takt, zwischen *A.d.Rampen* und *Landgrabenstr.* „opferte“ man die Trasse hingegen dem *Frankenschnellweg* (= Stadtautobahn A 73). Die *VAG* stellte zudem fast alle Verstärkungslinien im Berufsverkehr ein und bediente als Ersatz einige Hauptlinien alle 7½ statt 10 Minuten.



Ausschnitt aus dem Nürnberger Schienennetz von 1972:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1978 – BA N-5	W.Turm - Plärrer - Bärenschanze		
0,1 km Rampe + 1,4 km Tunnel		Ⓗ 1	U 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1977 bekam die VAG Nürnberg zwölf N6-Stadtbahnwagen. *Den Wagenkasten baute Düwag und MAN stellte sie in Nürnberg fertig. Sie waren kürzer und 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.*

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

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

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

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

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

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

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

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

- Ein Problem war, dass die Straßenbahnen auch weiterhin zur *Hauptwerkstatt Muggenhof* fahren mussten. Dafür bekamen sie in der Fürther Straße neben der U-Bahn eine 1,4 km lange eingleisige Betriebsstrecke von der Maximilian- bis zur Fuchsstraße. *Der VS-NF* hätten 300 m bis zur Spohrstr. und 100 m ab der Ringbahnbrücke genügt, den Kilometer dazwischen könnten die Straßenbahnen auf den Stadtbahngleisen zurück legen.

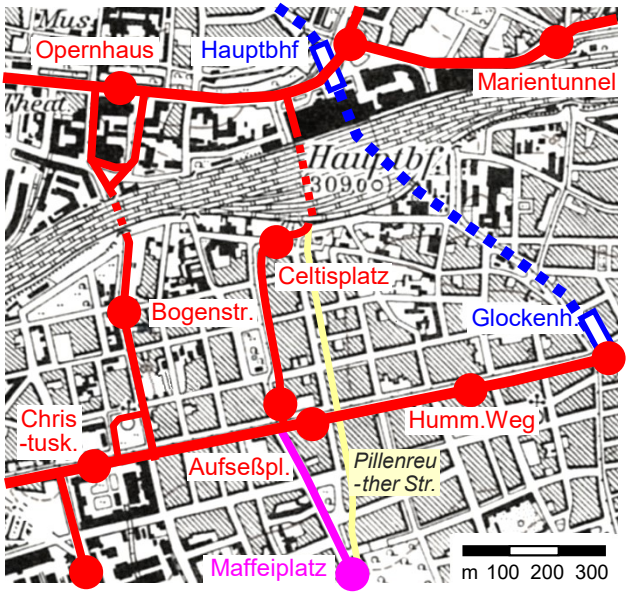
Die Stadtbahnen kommen etwa eine Minute schneller voran, ansonsten bleibt der Fahrplan unverändert: Die Linien 1 und 7 verbinden Nürnberg und Fürth ganztägig jeweils im 10-Minuten-Takt und in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) kommt alle 10 Minuten eine zusätzliche 1 bis *Eberhardshof* dazu. Auf wachsende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

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

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

1980 – BA N-7	Aufseßplatz - Frankenstraße		
0,9 km oberird.+ 0,1 km Rampen + 0,4 km Tunnel		Ⓗ 2	U 0

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



Bis 1976 fuhren PKW und LKW vom Celtisplatz nach Süden durch die Endterstr. zum Maffeiplatz und nordwärts durch die Pillenreuther Straße. Die Straßenbahn nutzte die Endterstraße bis zum *Aufseßplatz* in beiden Richtungen. Die *VS-NF* hätte die KFZ (wie in der Realität) auch südwärts auf die Pillenreuth. Str. geschickt, die Straßenbahnen jedoch in der Endterstr. belassen. Sie müssten nach dem *Aufseßplatz* aber nicht mehr alle nach rechts in die Landgrabenstr. abbiegen, sondern könnten ab 1980 auch geradeaus zur neuen Rampe auf dem Kopernikusplatz weiter fahren. In einem 400 Meter langen Tunnel unterqueren sie die Kreuzungen mit Humbold-, Pillenreuther und Schuckertstraße und kommen neben der Adam-Kraft-Realschule wieder an die Oberfläche.

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

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

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

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

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

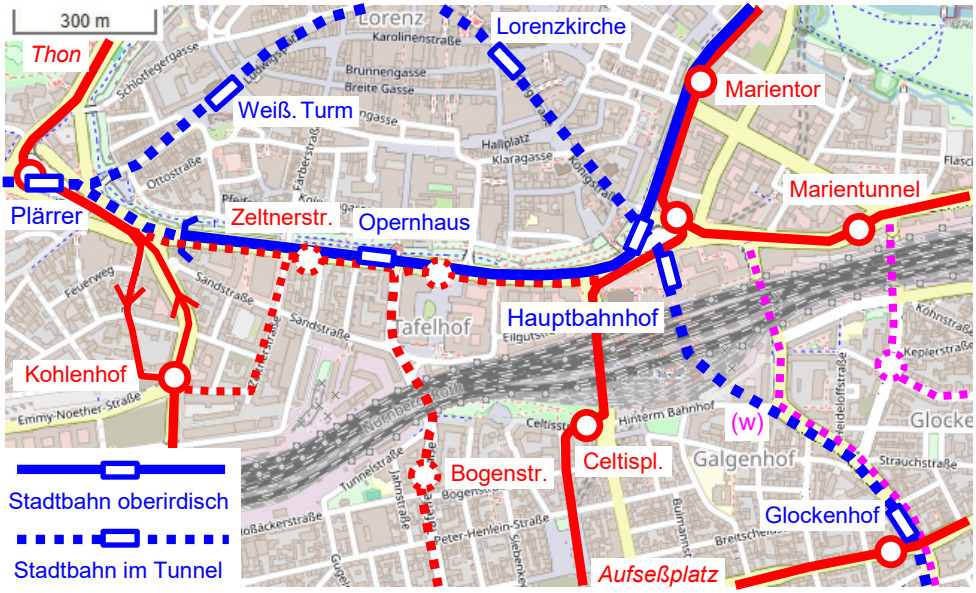
Hinter der Berta-von-Suttner-Str. kommt die Stadtbahn an die Oberfläche und wechselt nach dem neuen Bahnhof *Sündersbühl* für 500 m auf die vorhandenen Straßenbahngleise. Der Gleisradius der Wendeschleife an der *Gustav-Adolf-Straße* ist aber zu eng, daher bekommt die Stadtbahn neben der Wallensteinstr.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

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

1983 – BA N-9	Plärrer - Rathenaupl.- Ziegelstein	
0,2 km oberird.+ 0,2 km Rampen + 1,7 km Tunnel	Ⓗ 4	U 1

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Haupt-Linie bis 1982 → ab 1983	
3 Schweinau - Plärrer	**15** Süd
3 Hauptbf - Tiergarten	**9** Ost
4 Thon - Plärrer	**15** Nord
4 Plärrer - Dutzendteich	**13** Ost
6 Westfriedhof - Plärrer	**16** Nord
6 Hauptbf - Nordostbf	*Stadtbahn*

Haupt-Linie bis 1982 → ab 1983	
9 Thon - Hauptbahnhof	*bleibt*
9 Hauptbf - Gibitzenhof	**16** Süd
13 Schweinau - Plärrer	*bleibt*
13 Hauptbf - Ziegelstein	*Stadtbahn*
14 F.Eb.-P.- Plärr.- Frank.	*bleibt*
(14 über Kohlenhof statt Opernhaus)	

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

- Die Linien 8 und 9 behalten die Straßenbahnstationen *Marientor* und *Prinzregentenufer* und die Stadtbahn hält dazwischen an der *Wöhrder Wiese*. Am *Rathenauplatz* benutzen sie die inneren Gleise. Diese steigen mit dem Gelände an und liegen am Nordende fünf Meter über der Stadtbahn.

- Die Linie 8 bekommt am *Opernhaus* eine eigene Station in der Lessingstr., bevor sie am Frauentorgraben auf das Gleispaar der Stadtbahn mitnutzt.

- Die 15 bekommt am Westrand vom *Plärrer* eigene Bahnsteige, damit sie dort nicht wenden muss.

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

- Nach über 40 Jahren Pause kehrt (zunächst nur in der *Hauptverkehrszeit*) eine Linie 17 auf die Nürnberger Schienen zurück.

- Die Buslinie 41 Buchenbühl - Ziegelstein fährt ein knappes Jahr lang mit einem zusätzlichen Bus nach Herrnhütte weiter.

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

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

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

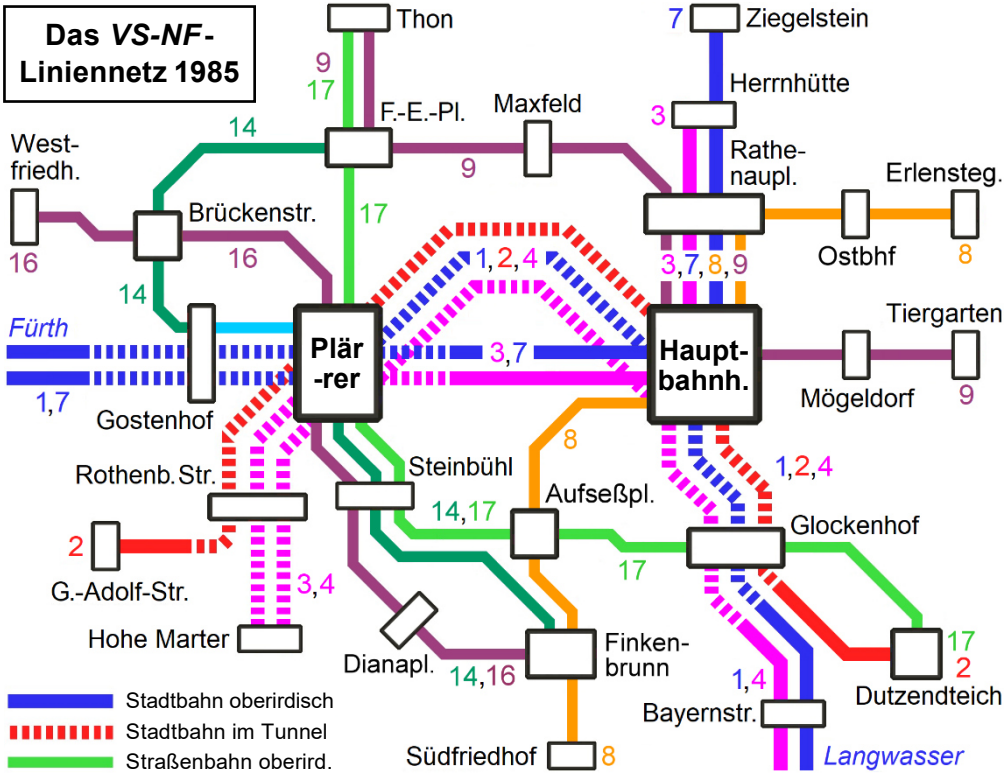
1985 – BA N-10	**Rothenburger Str.- Hohe Marter** und **Langw. Nord - A.-Kolb-Str.**	
1,6 km Tunnel + 0,2 km oberirdisch	Ⓗ 1	U 3

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

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

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

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

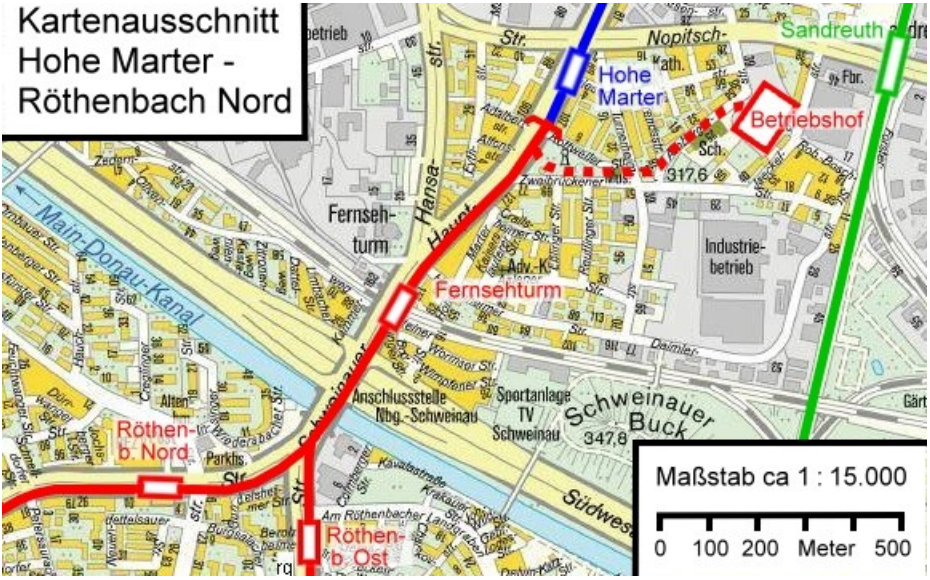


1986 – BA N-11	Hohe Marter - Stein / Schloß		
0,1 km Rampe + 2,1 km oberirdisch		Ⓗ 3	U 0

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

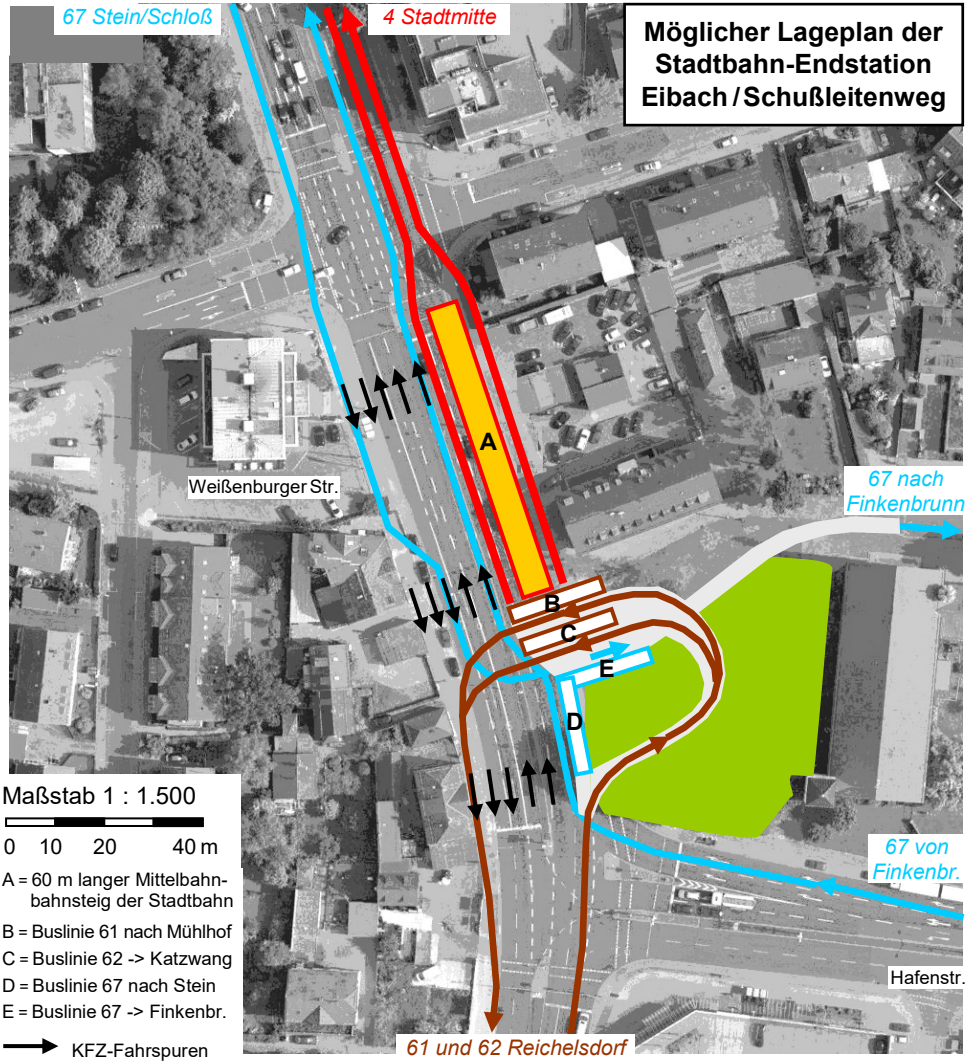
Die Gleise führen südlich neben der B14 über *Röthenbach / Nord* weiter zum vorläufigen Endpunkt *Stein / Schloß* vor der Kreuzung mit der Rednitzstraße. Für die Verlängerung der Stadtbahn-Linien 3 und 4 braucht man vier neue B-Wagen. Dafür spart man in größerem Umfang Gelenkbusse bei den Linien 60 bis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

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



1987 – BA N-12	Fernsehturm - Eibach / Schußleit.	
1,6 km oberirdisch	Ⓗ 3	Ⓤ 0

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



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

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

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

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

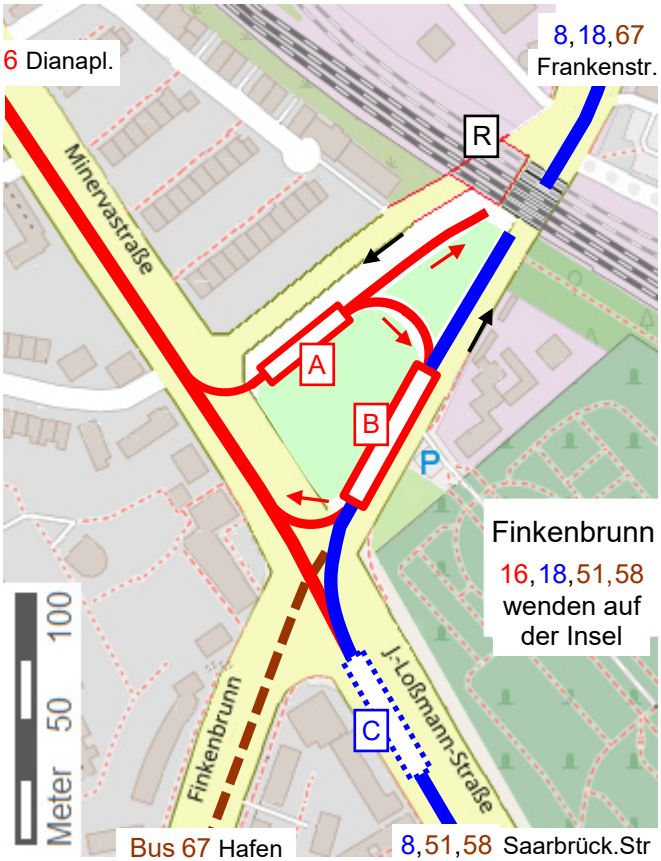
Jahr	1970	1972	1980	1990	2000	2010	2022
Einwohner	4.512	6.705	9.446	11.212	11.628	12.856	13.308
Zuwachs		48 %	41 %	19 %	3,7 %	10,6 %	3,5 %

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

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

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

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



Straßenbahn, Bestand vor 1982

VS-NF-Neubau 1982 (Mindestradius 20 m)

A = Am neuen Inselbahnsteig halten die Straßenbahnen im und die Busse gegen den Uhrzeigersinn.

B = Die beiden Außenbahnsteige daneben nutzen die Linien 8 und 67.

C = Den Bahnsteig in der Julius-Loßmann-Str. braucht die *VS-NF* nicht mehr.

R = Die Unterführung am Rangierbahnhof wird auf die doppelte Breite erweitert.

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

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

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

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

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

Linie	Maßnahme	Stündliche Leistung HVZ / NVZ	
Bisher 9, neu 16	Verlängerung 1,6 km Gibitzenh.- Finkenbrunn	10‘-Takt = 2 x 6 x 1,6 = 19,2 Tram-km zusätzlich	
Tram 18 (HVZ)	Verkürzung 1,8 km Worzeld. Str.- Finkenbr.	10‘-T.= 2 x 6 x 1,8 = 21,6 km weniger	-
Bus 51	Verlängerung 1,2 km Saarbrück. Str.- Finkenbr.	10‘-T.= 2 x 6 x 1,2 = 14,4 km mehr	20‘-T.= 2 x 3 x 1,2 = 7,2 Bus-km mehr
Bus 58	Verkürzung 2,1 km Dianaplatz - Finkenbrunn	20‘-T.= 2 x 3 x 2,1 12,6 km weniger	30‘-T.= 2 x 2 x 2,1 = 8,4 km weniger
Hauptverkehrszeit (HVZ) = 2,4 Tram-km weniger und 1,8 Bus-km mehr			
Normalverkehrszeit (NVZ) = 19,2 Tram-km mehr u. 1,2 Bus-km weniger			

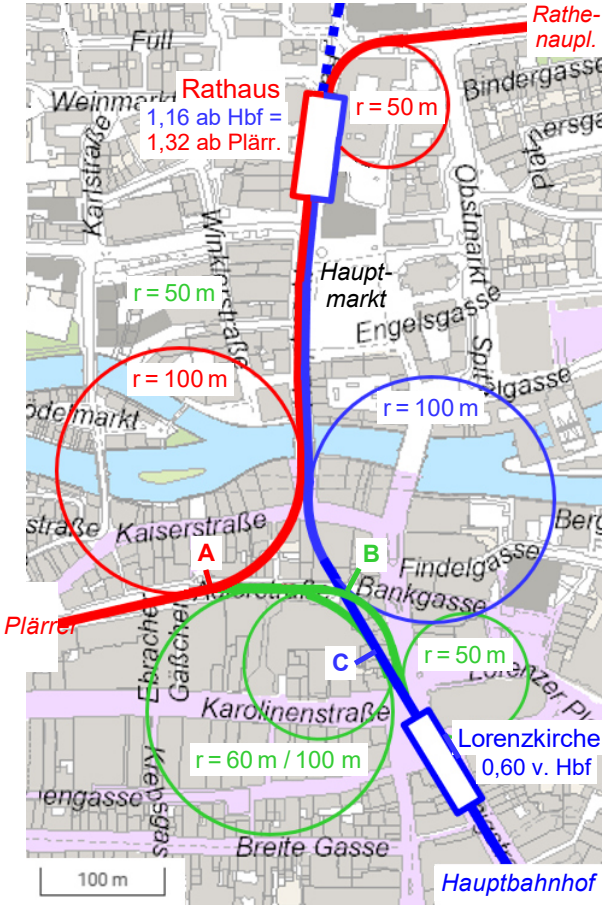
Triebwagen 212 erreichte am 31.8.87 den Rathenauplatz*. Das von ihm befahrene Gleispaar wäre bei der* VS-NF *schon 1981 im Tunnel verschwunden. Der Abzweig nach rechts Richtung Ostbahnhof wäre 1986 gefolgt. (© Christian Wenger)*

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

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

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

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



*) Jeweils Bahnsteigmitte, Gefälle beginnen am Bahnsteigende

Plärrer - Rathaus	Gelände	Höhenlage Gleis	
0,55 Weißer Turm *)	307 m	298 m	*fällt 1,5 %*
0,95 Abzweig **A** (oben)	304 m	293 m	*fällt 4 %*
1,05 bis 1,1 Pegnitz	297 m	289 m	*+/- 0 %*
1,32 Rathaus (unten *)	300 - 303	289 m	-

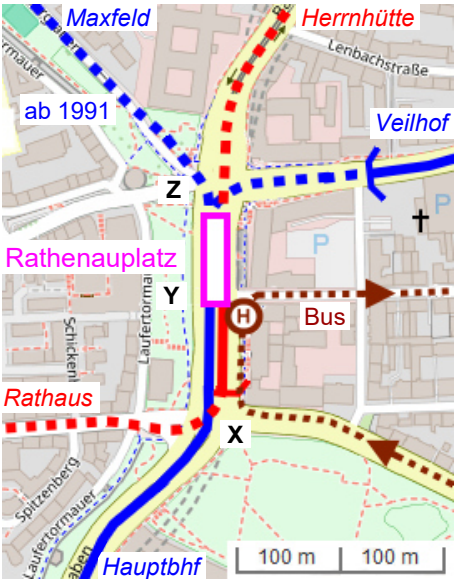
Rathaus - Plärrer	Gelände	Höhenlage Gleis	
1,32 Rathaus (unten *)	300 - 303	289 m	*fällt 1 %*
1,05 bis 1,1 Pegnitz	297 m	288 m	*+/- 0 %*
0,95 Abzweig **A** (unten)	304 m	288 m	*steigt 3 %*
0,55 Weißer Turm *)	307 m	298 m	-

Hbf - Weißer Turm	Gelände	Höhenlage Gleis	
0,60 Lorenzkirche *)	307 m	295 m	*fällt 4 %*
0,80 Kreuz. **B** (unten)	303 m	289 m	*fällt 1 %*
0,88 Abzweig **A** (unten)	304 m	288 m	*steigt 3 %*
1,28 Weißer Turm *)	307 m	298 m	-

Weißer Turm - Hbf	Gelände	Höhenlage Gleis	
0,55 Weißer Turm *)	307 m	298 m	*fällt 1,5 %*
0,95 Abzweig **A** (oben)	304 m	293 m	*steigt 1 %*
1,11 Abzweig **C**	297 m	295 m	*+/- 0 %*
1,23 Lorenzkirche *)	307 m	295 m	-

Hbf - Rathaus	Gelände	Beide Gleise	
0,60 Lorenzkirche *)	307 m	295 m	*+/- 0 %*
0,72 Abzweig **C**	307 m	295 m	*fällt 3 %*
0,90 bis 0,95 Pegnitz	297 m	290 m	*steigt 4 %*
1,16 Rathaus (oben *)	301 - 303	295 m	-

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



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

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

m = Meter über dem Meeresspiegel

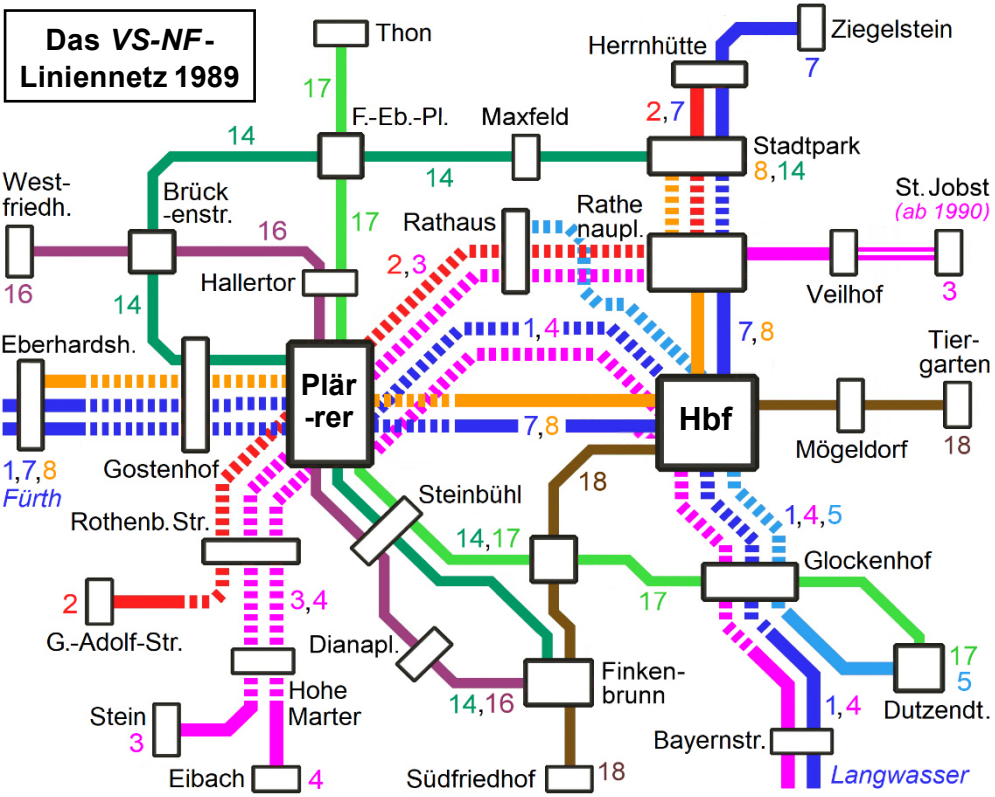
Mit dem BA 14 wird die dritte Innenstadt-Hauptachse aus dem *VS-NF*-Netzentwurf von 1965 fertig (→ S. 11): Jeweils zwei Linien ergänzen sich auf den Verbindungen Plärrer - Rathaus - Rathenauplatz - Plärrer - Opernhaus - Hauptbahnhof und Plärrer - Opernhaus - Rathenauplatz zum 5-Minuten-Takt.

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

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

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

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



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

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

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

1990 – BA N-15	Rathenaupl.- Veilhof - St. Jobst	
0,5 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,1 km Tunnel	Ⓗ 1	U 0

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

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

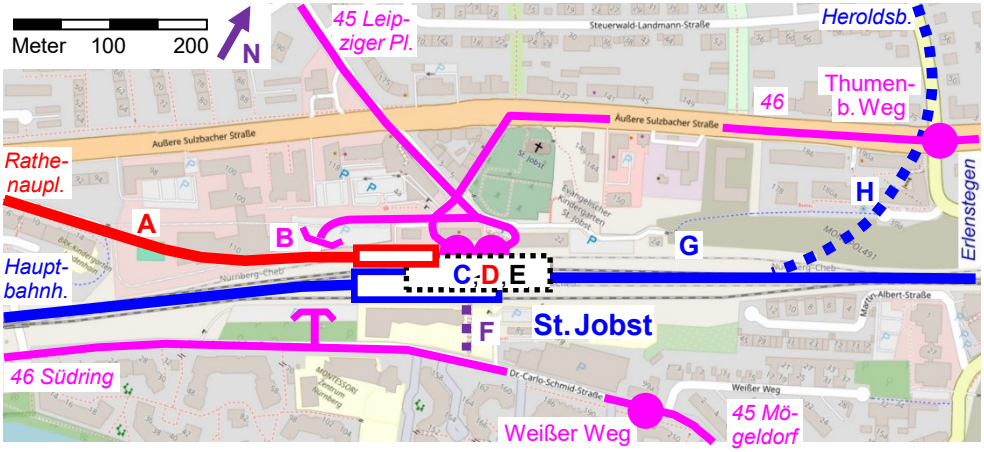
Geschichtliche Entwicklung: Direkt neben dem Nürnberger Ostbahnhof errichtete Julius Tafel 1875 sein Schweißeisenwalzwerk. Es wurde zu einem der großen Nürnberger Industriekomplexe mit fast 24.000 m² überbauter Fläche und zahlreichen Werkshallen, in denen Schrauben, Telegrafenmaterial, Schienennägel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

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

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

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

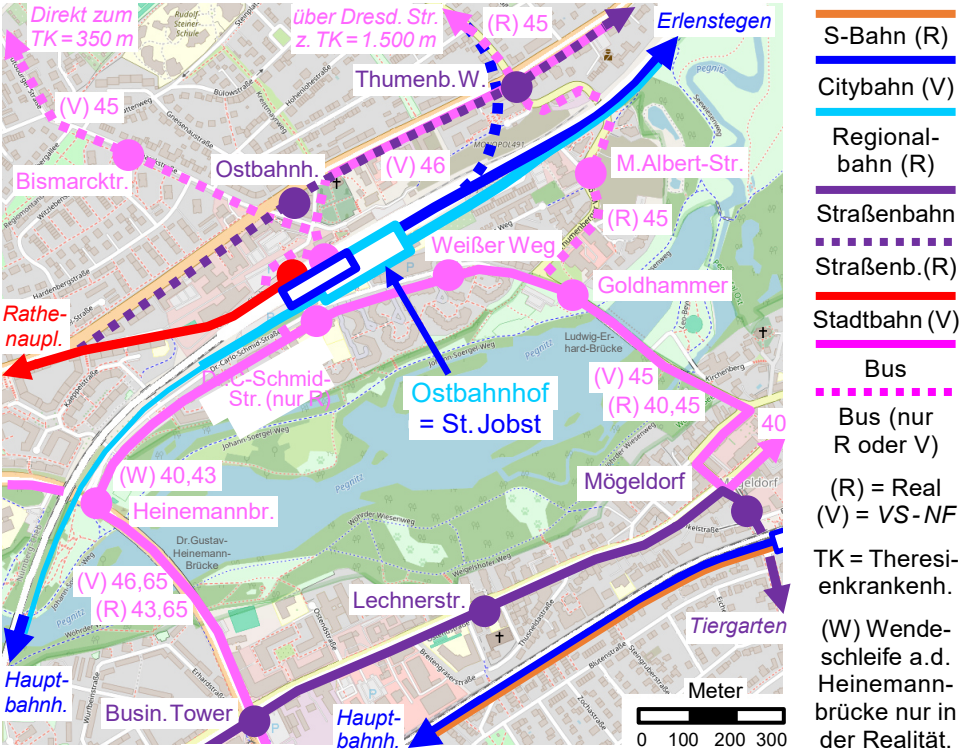
Die *VS-NF* hätte nach dem Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ einen Teil der frei werdenden Flächen des Eisenwerks für eine direkte Verbindung von der Äußeren Sulzbacher Straße zum DB-Bahnhof genutzt.



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

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

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



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

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

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

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

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

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

1992 – BA N-16	Rathaus - Friedrich-Ebert-Platz	
0,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,9 km Tunnel	Ⓗ 1	U 1

Der 15. Bauabschnitt (BA) verlängert die Stadtbahn vom *Rathaus* durch den Burgberg nach Norden um 2,4 km nach *Thon*. Das Gleispaar steigt zunächst mit durchschnittlich 5 % an und liegt bei der ehemaligen Kaiserstallung 26 Meter unter der Oberfläche. Der Bahnhof *Kaiserburg* befindet sich von dieser etwa 200 m entfernt unter der Pilotystraße.

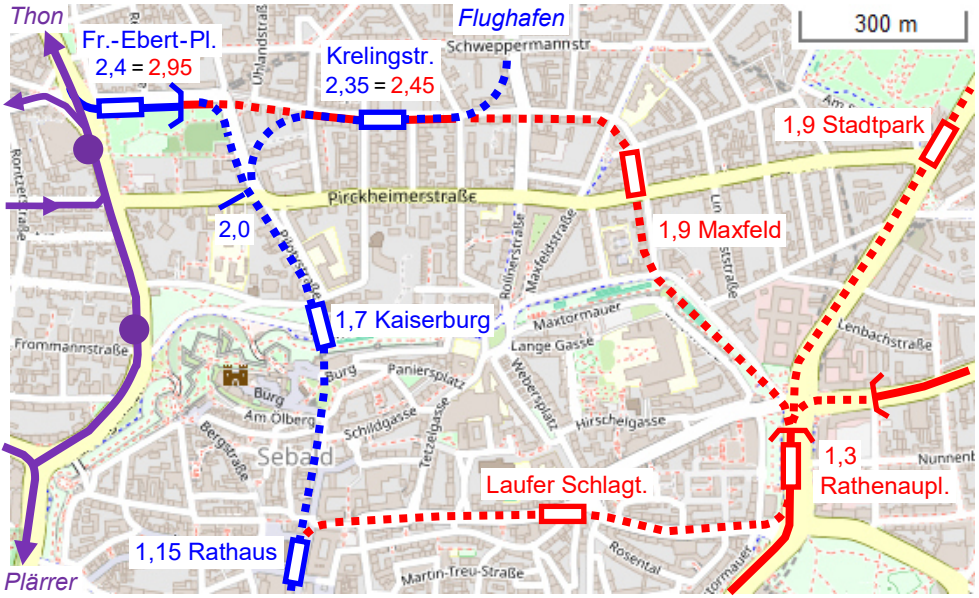
km ab Hauptbahnhof	Gelände / Stadtbahn		
1,15 *Rathaus* (oben *)	301 - 303	295 m	*steigt 5 %*
1,49 höchster Punkt	340 m	310 m	*steigt 5 %*
1,60 *Kaiserburg* Anf.	326 - 323	316 m	-
1,70 *Kaiserburg* Ende	326 - 323	316 m	*fällt 4 %*
1,82 Abzw. Flughafen	320 m	311 m	*steigt 2 %*
2,06 Rampe Anfang	318,5 m	314 m	*steigt 5 %*
2,14 Rampe Ende	318 m	318 m	-
2,20 - 2,26 *F-Ebert-Pl.*	318 m	318 m	-

Bis zur Pirckheim. Str. hat die Stadtbahn ein Gefälle von 4 % und hinter der Straßenkreuzung bereitet die *VS-NF* den späteren Abzweig zum Flughafen vor (→ BA 18). An der Archivstr. machen die Gleise einen 90º-Bogen nach Westen und kommen in einer Rampe neben dem 250 m langen Archivpark an die Oberfläche. Am Nordostrand vom *F.-Ebert-Platz* bekommt die Linie 5 eigene Hochbahnsteige, dann biegt sie nach Norden in die vorhandenen Straßenbahngleise ein.

An der *Juvenellstraße* und *Bucher Straße* muss die Stadtbahn für den Fahrgastwechsel ihre Trittstufen herausklappen, bevor sie in der Wendeschleife von *Thon* wieder einen separaten Hochbahnsteig bekommt. Die Verlängerung der Stadtbahn erfordert zwei zusätzliche B-Wagen.

- Die Bahnsteige ab dem *Fr.-Ebert-Platz* sind nur 40 m lang, weil (wie zum *Dutzendteich*) auf absehbare Zeit C-Wagen die längsten Züge sein werden.

- Den Abstand der Straßenbahngleise nördlich vom *Fr.-Ebert-Platz* hätte die *VS-NF* schon ab 1980 für die Stadtbahn um 40 cm verbreitert.



Das Stadtbahnnetz in der Nordstadt: Alle km-Angaben ab Nürnberg Hbf.

➢ Die Stationsabstände sind gering, daher könnte die Stadtbahn an der *Juvenellstr.* durchfahren und ihre Bedienung der Straßenbahn-15 überlassen.

1993 – BA N-17	**Rathenauplatz - Maxfeld**		
0,6 km Tunnel		Ⓗ 0	U 1

1993 kommen die Bauarbeiten am *Rathenauplatz* endlich zum Abschluss: Beide Bahnsteige liegen bei der *VS-NF* seit 1988 in der Waagerechten und alle vier Stadtbahngleise verschwinden vor der Sulzbacher Str. im Tunnel. Dieser fächert sich sofort in drei Richtungen auf:

➢ Nach Nordwesten führen 550 m unter dem Maxtorgraben und der Tuchergartenstr. zum vorläufigen Endbahnhof *Maxfeld,* der fünf Meter unter der Oberfläche zwischen Pirckheimerstr. und Maxfeldstr. liegt.

➢ Nordwärts folgt der BA 7 von 1981 nach *Schoppershof* und *Ziegelstein*.

- Nach Osten kommt man in den 150 m langen Tunnel vom BA 14 Richtung St. Jobst.

- Alle Gleise liegen auf 308 m über dem Meeresspiegel und es gibt zwei Fahrstraßenkreuzungen. Die Beeinträchtigungen sind gering, da man von *Schoppershof* beide Richtungsgleise erreicht und gleichzeitig vom *Maxfeld* ins westliche oder von *Veilhof* ins östliche Richtungsgleis fahren kann.

Die Stadtbahnlinie 6 steuert *Maxfeld* statt *Stadtpark* an, ansonsten gibt es keine Änderungen im Liniennetz. Die Haltestellen der Linien 14, 36 und 37 werden 150 m nach Osten zum neuen Bahnhof verschoben, um mit kurzen Fußwegen beim Umsteigen die Reisezeiten zu verkürzen.

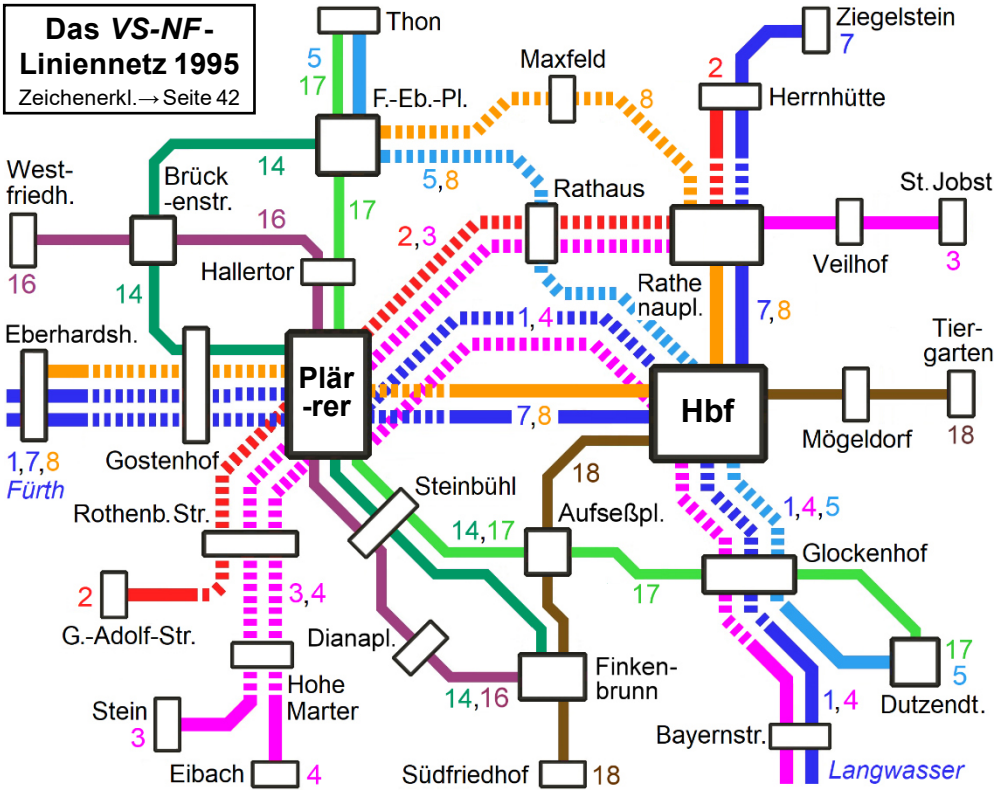
1995 – BA N-18	**Maxfeld - Friedrich-Ebert-Platz**	
0,8 km Tunnel	Ⓗ 0	Ⓤ 1

Zwei Jahre lang ist das *Maxfeld* Endstation für die Stadtbahnlinie 8, dann wird sie 1 km nach Westen verlängert. Dabei verläuft sie weitgehend unter der Meuschelstr., die sie im 100 m-Radius erreicht. Vor der *Krelingstraße* liegt die gleichnamige Station in einfacher Tieflage ohne Verteilergeschoss (wie der reale U-Bahnhof *Kaulbachplatz* 120 Meter weiter nördlich).

Hinter der Pilotystr. wird der BA 16 erreicht und dessen Rampe genutzt, um an die Oberfläche zu kommen. Der Bahnhof *Fr.-Ebert-Platz* behält zwei Gleise an einem Inselbahnsteig und die Linie 8 bekommt ein 60 m langes Wendegleis am Ostrand der Bucher Str., damit sie die nach Thon weiter fahrende 5 nicht behindert.

- Betrieblich besser wäre der viergleisige Ausbau vom *Fr-Ebert-Pl.* mit zwei Inselbahnsteigen, würde aber eine viel größere Fläche beanspruchen.

- Eine 200 m lange Verbindungskurve von der *Krelingstr.* zur *Kaiserburg* unterquert im 100-m-Radius vier Gebäude. Sie wird erst ab 1996 im Linienbetrieb genutzt.



Die Stadtbahnlinie 8 fährt in der *Hauptverkehrszeit* in Doppeltraktion, daher braucht man für ihre Verlängerung zwei zusätzliche B-Wagen. Die 150 m weiter südlich durch die Pirckheimerstr. fahrende Straßenbahn-14 entfällt dafür östlich vom *Fr.-Ebert-Platz*, was einen Zug einspart.

Im Straßenbahnnetz gibt es nur eine Änderung, denn die Linie 14 beginnt (wie vor 1989) am Friedr.-Ebert-Platz statt am Stadtpark. Dadurch ist sie 1,6 km kürzer und braucht einen Triebwagen weniger.

Die Verbindung zwischen den U-Bahnhöfen *Maxfeld* und Stadtpark übernehmen Busse, deren Netz die *VS-NF* dafür verfeinert. Zu den bisher schon ganztägig 20-minütlichen Linien 36 und 37 kommt die 38 im gleichen Takt hinzu. Auf den meisten Abschnitten überlagern sich zwei Linien: 36 Hallertor - Rathaus - Maxfeld - Stadtpark, 37 Hallertor - Rathaus - Maxfeld - Nordring - Herrnhütte und 38 Thon - Nordring - Maxfeld - Stadtpark.

Virtuelle Stadtbahn ab 1995		Länge in km	Fahr-z.min	Züge	NVZ B	NVZ C	Züge	HVZ B	HVZ C
1	Fü./Hardhöhe - Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Frankenstr.- Messe - Langwasser	19,5	42	10	10	10	10	10	10
2	G.Adolf-Str.- Plärrer - Hauptbf - Herrnhütte	7,8	18	5	10	0	5	10	0
3	Stein/Weih.- Plärrer - Rathen'pl.- St.Jobst	11,7	28	7	14	0	7	14	0
4	Eibach - Plärrer - Hbf - Bayernst.- Langwas.	14,8	32	8	16	0	8	16	0
5	Thon - F.Eb.-Pl.- Rathaus - Hbf - Dutzendt.	6,7	19	5	0	5	5	0	5
7	Fü./Jahnstr.- Eber'hof - Plärrer - Rathaus - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelstein	13,0	29	7	14	0	7	14	0
8	Eber'hof - Plärrer - Hbf - Rathen.- F.Eb.-Pl.	6,8	17	5	5	0	5	0	5
10	Fü./Rathaus - Fürth Hbf - Zirndorf	5,8	13	4	4	0	4	4	0
11	Fü./Klinikum - Fürth Hbf - Jahnstr.	4,4	12	4	4	0	4	4	0
12	G.Adolf-Str.- Plärrer - Hbf - Langw.- AKS	11,4	22	-	-	-	6	12	0
	Summe der 10 Stadtbahn-Linien 1995	101,9		55	77	15	61	84	20
	Summe der 9 Stadtbahn-Linien 1989	84,6		48	80	0	54	82	14
	Zunahme von 1989 bis 1995	17,3		7	-3	15	7	2	6

1996 – BA N-19 — Krelingstraße - Martinskirche und Hauptbahnhof - Maffeiplatz

0,1 km Rampe + 1,2 km Tunnel — Ⓗ 0 — Ⓤ 2

1996 erreicht die *VS-NF* ihr 1965 gestecktes Ziel von acht Stadtbahnlinien in Nürnberg (→ Seite 11). Damit der neue „6er“ gut ins Liniennetz passt, braucht man nördlich und südlich der Innenstadt neue Gleise:

Östlich der *Krelingstraße* biegt die neue Trasse niveaugleich vom BA 18 ab und unterquert im 100-m-Radius drei Gebäude. 400 m folgt sie der Rollnerstr. nach Norden, bis sie den vorläufigen Endbahnhof *Martinskirche* in einfacher Tiefenlage (zwischen Groland- und Wilderstr.) erreicht.

Auf allen Ästen des Gleisdreiecks zwischen *Fr.-Ebert-Platz*, *Krelingstr.* und *Kaiserburg* fährt eine Linie und damit höchstens alle 10 Minuten eine Stadtbahn. Dafür genügen signalgesicherte Abzweigweichen und man braucht keine aufwändigen Überführungsbauwerke.

Südlich vom *Hauptbahnhof* nimmt die *VS-NF* einen neuen Tunnel in Betrieb, der kreuzungsfrei vom BA 3 Richtung *Glockenhof* abzweigt. Der unterirdische Bahnhof *Aufseßplatz* entspricht weitgehend der Realität und die Stadtbahn erreicht 200 m weiter den Tunnel, der 1980 für die Straßenbahn eröffnet wurde (→ BA 7). Die Stationen bis zum Südfriedhof bekommen in den Folgejahren Hochbahnsteige.

Die Linie 6 braucht 18 Minuten von der *Martinskirche* zum *Südfriedhof* und für die Doppeltraktion in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) 10 B-Wagen. Die Attraktivitätssteigerung würde zwei direkte Linien zur *Frankenstraße* rechtfertigen. Das Gleispaar nördlich vom Hauptbahnhof verkraftet aber keine weiteren Stadtbahnen, daher käme nur eine kurze Pendellinie in Frage. Einfacher ist es, ein Jahr lang die Buslinie 67 (Eibach - Hafen - Finkenbrunn - Frankenstr.) in der *HVZ* zum *Hauptbahnhof* zu verlängern. Außerdem fahren die Straßenbahnlinien 14 und 18 weiter über die

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

Gugel- und Frankenstr. zum *Trafowerk*. Die *VS-NF* spart daher zunächst nur zwei Straßenbahnzüge auf der Linie 14 und vier auf der 18z.

An der *Martinskirche* bleibt das Liniennetz unverändert – dort profitieren die Buslinien 37 und 38 von den neuen Anschlüssen zur 9 in die Stadtmitte.

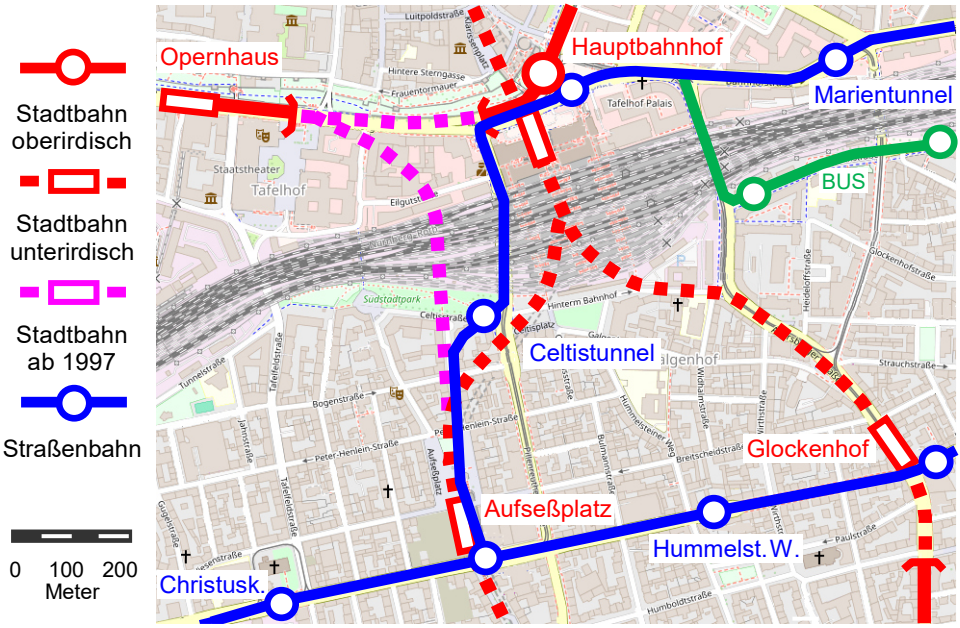
1997 – BA N-20	**Opernhaus - Hauptbahnhof / Aufseßplatz** und **Abzw. Gostenhof**	
0,1 km Rampe + 0,9 km Tunnel	Ⓗ 0	Ⓤ 0

Auf den ersten Blick mag es überraschen, dass die *VS-NF* die Straßenbahn-18 zur Stadtbahn-9 macht, bevor die wichtige Achse Aufseßplatz - Frankenstr.- Langwasser fertig ist. Man braucht aber die neue Verbindung zum Opernhaus, um den absehbaren Mehrverkehr durch die BA 20 und 21 zu bewältigen.

In der Realität fuhren um die Jahrtausendwende zwischen Lorenzkirche, Hauptbahnhof und Aufseßplatz an Werktagen über 80.000 Fahrgäste und brachten die U-Bahn an ihre Kapazitätsgrenze. Die *VS-NF* würde zwar etwa die Hälfte des Aufkommens zum *Glockenhof* verlagern, nördlich vom *Hauptbahnhof* müssen aber alle Stadtbahnen (wie die U-Bahn) das gleiche Gleispaar benutzen. Der viergleisige Ausbau zur *Lorenzkirche* wäre extrem teuer und würde weiteren Durchgangsverkehr in die Innenstadttunnel locken.

Sinnvoller ist eine direkte Verbindung vom Plärrer zum Aufseßplatz: Die Fahrt über die *Lorenzkirche* dauert sechs Minuten, übers *Opernhaus* hingegen nur die Hälfte – viele Fahrgäste kämen dadurch schneller ans Ziel!

Der Neubauabschnitt beginnt mit einer zweigleisigen Rampe am östlichen Bahnsteigende vom *Opernhaus*. Nach 200 m trennen sich die Gleise unter dem Frauentorgraben: Die Strecke zum *Hauptbahnhof* kommt hinter dem Abzweig zur Celtisunterführung neben der Straßenbahn an die Oberfläche und entlastet dadurch den vielbefahrenen Kreuzungs-



bereich. Am Ende der Rampe liegen die vorhandenen Außenbahnsteige auf dem Bahnhofsplatz. Das andere Gleispaar biegt vom Frauentorgraben nach Süden ab und steuert den 500 Meter entfernten *Aufseßplatz* an.

- Das *Opernhaus* wird zum ersten „Ausguck-Bahnhof“ der *VS-NF*, denn auf beiden Seiten des ebenerdigen Inselbahnsteigs verschwinden die Stadtbahnen im Untergrund.

- Für die Gleise zum *Hauptbahnhof* ist die Trennung vom Individualverkehr wichtiger als die kreuzungsfreie Ausfädelung der Gleise zum *Aufseßplatz*.

- Nördlich vom *Aufseßplatz* hätte die VS-NF schon beim BA 20 einen unterirdischen Abzweig vorbereitet und auch dort auf aufwändige Überführungsbauwerke verzichtet.

Für einen effektiven Personal- und Fahrzeugeinsatz bietet es sich an, dass die "neue 9" nicht am *Gostenhof* wendet, sondern zum *F.-Ebert-Platz* weiter fährt. Dazu aktiviert die VS-NF den beim BA 6 vorbereiteten Abzweig unter der Fürther Str.: Das neue Gleispaar biegt nach Norden ab, liegt unter der Willstr. und kommt hinter der Reutersbrunnenstr. an

die Oberfläche. Der neue Bahnhof *Deutschherrnstraße* hat Hochbahnsteige, dann wechselt die 9 auf die vorhandenen Straßenbahngleise. Ihr Abstand wurde teilweise erweitert und an einigen Stellen nimmt man Begegnungsverbote in Kauf, die den Fahrplan nicht beeinträchtigen.

Am *F.-Ebert-Platz* steuert die 9 den Hochbahnsteig am Nordostrand an, der 1992 beim BA 15 in Betrieb ging. Dort wechseln die Züge ihre Liniennummer und fahren als 8 Richtung *Maxfeld* weiter. Die kombinierte 8/9 braucht bei 37 Minuten Fahrzeit für den ganztägigen 10-Minuten-Takt neun B- oder C-Wagen. Das sind vier mehr als zuvor und durch den Verzicht auf die Linie 18 spart man sieben Straßenbahnen.

1999 – BA N-21	**Maffeiplatz - Frankenstraße**	
0,1 km Rampen + 1,0 km Tunnel	Ⓗ 0	U 1

Die „echte U-Bahn“ halbierte 1978 die Fahrzeit vom *Hauptbahnhof* zur *Frankenstraße* auf 5 Minuten. Möglich machte das der Ausbau der Pillenreuther Str., unter der man die Gleise mit den Bahnhöfen *Aufseßplatz* und *Maffeiplatz* verlegte. Bei der *VS-NF* wäre „nur“ die Straßenbahn ab 1980 auf der Pillenreuther Str. gefahren: Vom *Aufseßplatz* bis zur Kreuzung mit der Humboldtstr. 400 m im Tunnel und dann bis zur Kreuzung mit der *Frankenstraße* oberirdisch (→ BA 7). Die unterirdische Verbindung *Hauptbahnhof - Aufseßplatz käme* 1996 hinzu (→ BA 19).

Bis zum „Lückenschluss“ 1999 hätte sich die Bevölkerung wahrscheinlich so gut an den Bahnhof *Maffeiplatz* neben der Adam-Kraft-Realschule gewöhnt, dass er (als zweiter „Ausguck-Bahnhof“ der *VS-NF*) an der Oberfläche bleiben könnte. Bis zur Budapester Str. „taucht“ das Gleispaar wieder in den Tunnel ab und erreicht nach 500 m den neuen Bahnhof *Frankenstraße*, der wie in der Realität vor der Kreuzung liegt.

Bis zur Nerzstraße gewinnen die Gleise 13 Höhenmeter und kommen (wie die reale Straßenbahn seit 2003) auf dem eigenen Gleiskörper in der Mitte der Katzwanger Straße zurück an die Oberfläche:

km ab Hbf	Ort	Höhe über NN		Steigung bis zu
		Gelände	Stadtbahn	
0,75	*Aufseßplatz* (Bahnsteigmitte)	309 m	300 m	20 ‰
1,3	Tunnelportal hinter der Gudrunstr.	312 m	307 m	60 ‰
1,45	*Maffeiplatz* (Bahnsteigmitte)	314 m	313 m	-30 ‰
1,6	Tunnelportal vor d. Budapester Str.	315 m	310 m	-
2,1	*Frankenstraße* (Bahnsteigmitte)	319 m	310 m	20 ‰
2,35	Abzweig *Bauernfeindstr.* (→ BA 22)	319 m	313 m	40 ‰
2,6	Tunnelportal vor der Nerzstr.	328 m	323 m	-
2,8	*Trafowerk* (Bahnsteigmitte)	323 m	323 m	5 ‰
3,25	*Am Rangierbahnhof* (Bahnsteigmitte)		325 m	-20 ‰
3,9	*Finkenbrunn* (Mitte neuer Bahnsteig (→ BA 13)		319 m	

Typisch für die Stuttgarter Stadtbahn sind nach oben offene Bahnsteige zwischen Tunnelstrecken. Die Station Weilimdorf Löwenmarkt *ging im September 1992 in Betrieb. (Jörg Schäfer, 19.7.10)*

Der neue Tunnel unterbricht die Straßenbahngleise von der Franken- zur Katzwanger Straße und die Linie 18 kann nur noch die Wendeschleife am Nordosteck der Kreuzung anfahren.

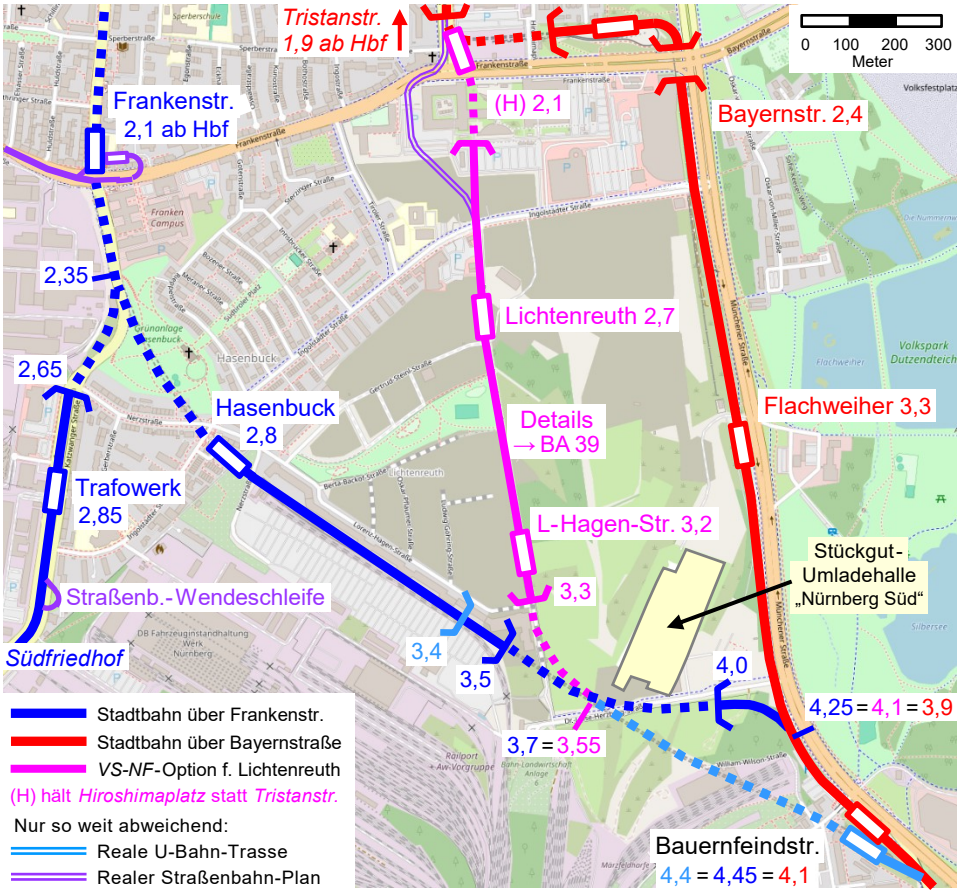
2000 – BA N-22	**Frankenstr.- Bauernfeindstr.**		
1,0 km oberirdisch + 0,9 km Tunnel		Ⓗ 1	Ⓤ 0

Die 1,8 km lange Verbindungsstrecke schließt 250 Meter südlich der *Frankenstraße* im Tunnel an den BA 20 an. Nach 400 Metern erreicht sie den Bahnhof *Hasenbuck*, den die *VS-NF* im Gegensatz zur Realität nicht überdeckelt, sondern offen im Einschnitt platziert. Mit zwei Außen bahnsteigen braucht er weniger Platz und bekommt nicht (wie in der Realität) nur einen Ausgang zur Ingolstädter Str. im Norden, sondern einen weiteren zur Brixener Str. im Süden.

Virtuelle Stadtbahn ab 2000		Länge in km	Fahr-z.min	Züge	NVZ B	NVZ C	Züge	HVZ B	HVZ C
1	Fü./Hardhöhe - Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Frankenstr.- Messe - Langwasser	19,1	41	10	10	10	10	10	10
2	G.Adolf-Str.- Plärrer - Hauptbf - Herrnhütte	7,8	18	5	10	0	5	10	0
3	Stein/Weih.- Plärrer - Rathen'pl.- St.Jobst	11,7	28	7	14	0	7	14	0
4	Eibach - Plärrer - Hbf - Bayernst.- Langwas.	14,8	32	8	16	0	8	16	0
5	Martinskirche - Rathaus - Hbf - Dutzendt.	6,7	17	5	0	5	5	0	5
6	Thon - F.Eb.Pl.- Hbf - Frank.- Südfriedhof	9,6	23	6	0	6	6	12	0
7	Fü./Jahnstr.- Eber'hof - Plärrer - Rathaus - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelstein	13,0	29	7	14	0	7	14	0
8	Eber'hof - Plärrer - Hbf - Rathen.- F.Eb.-Pl.	6,8	17	4	4	0	4	0	4
9	F.Ebert-Pl.- Plärrer - Aufseß.- Frankenstr.	8,0	20	5	5	0	-	-	-
	(*NVZ* - Bauernf.) (*HVZ* - Worzeld.Str.)	(9,4)	25	-	-	-	6	0	6
10	Fü./Rathaus - Fü. Hbf - Zirndorf - Cadolzb.	14,0	25	5	5	0	6	0	6
11	Fü./Klinikum - Hbf - Jahnstr.- Gebersdorf	6,9	18	5	5	0	5	5	0
12	G.Adolf-S.- Plärrer - Aufseß.- Langw.AKS	9,6	20	-	-	-	5	10	0
	Summe der 12 Stadtbahn-Linien 2000	121,2		67	83	21	74	91	31
	Summe der 10 Stadtbahn-Linien 1995	101,9		55	77	15	61	84	20
	Zunahme von 1995 bis 2000	19,3		12	6	6	13	7	11

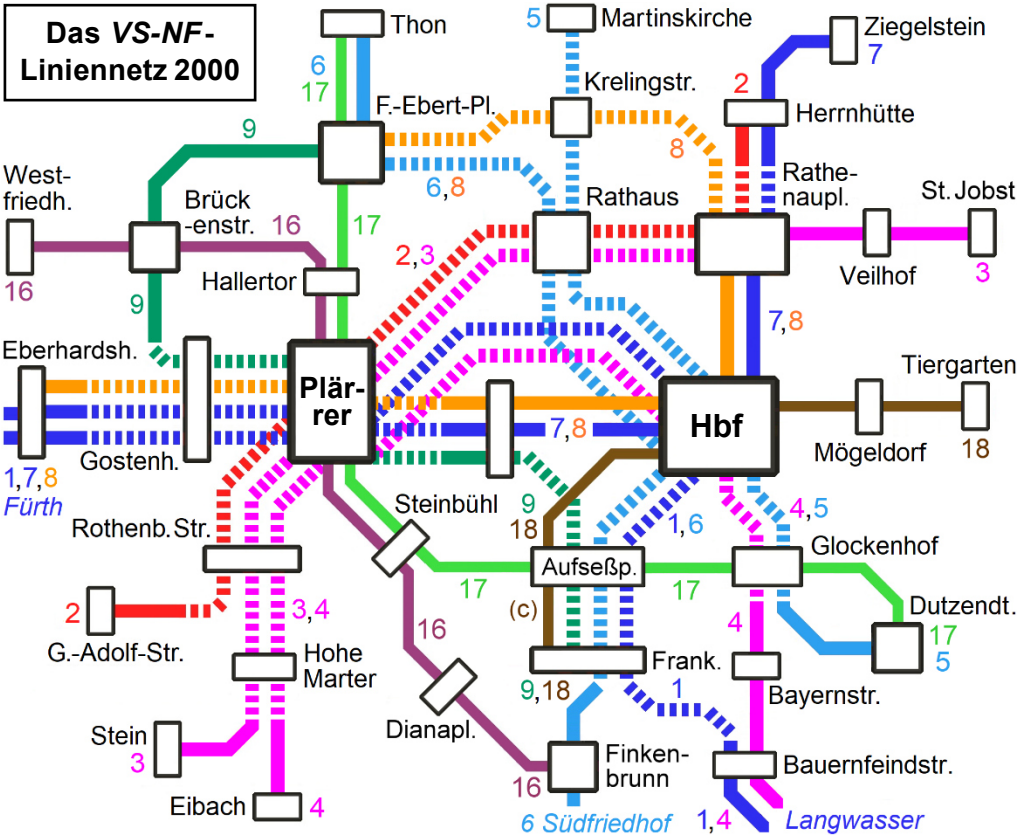
Straßenbahnnetz ab 2000	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
16 Westfriedhof - Plärrer - Dianapl.- Finkenbr.	7,2 km	24 min	6 Tw	6 Tw
17 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,3 km	33 min	8 Tw	8 Tw
17z Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,1)	29 min	-	7 Tw
18 Tiergarten - Hauptbahnhof - Frankenstr.	8,3 km	29 min	8 Tw	8 Tw
Summe der 3 Haupt-Linien 2000	23,8 km	-	22 Tw	29 Tw
Summe der 3 Haupt-Linien 1995	32,7 km	-	29 Tw	41 Tw
Abnahme von 1995 bis 2000	-8,9 km	-	- 7 Tw	- 12 Tw

Ab 1990 ging das Güterverkehrsaufkommen am Nürnberger Südbahnhof drastisch zurück und 1998 schloss die *Deutsche Bahn AG* (DB) ihn



ganz (→ BA 39). Es ist daher wesentlich einfacher als 1974, zwischen seine Gleise eine U- oder Stadtbahn zu legen. Während der Tunnel der U-Bahn knapp einen Kilometer lang ist, genügt der Stadtbahn die Hälfte davon. 250 Meter hinter dem Ostportal erreicht sie den seit 1972 befahrenen BA 2 zur *Bauernfeindstraße*.

Die Linie 1 nutzt die neue Strecke, fährt über *Aufseßplatz* statt *Glockenhof* und erschließt für Langwasser mehr Ziele ohne Umsteigen. Spätestens ab 2000 wäre die Nachfrage bei ihr so groß, dass man in der *Hauptverkehrszeit* je einen B- und C-Wagen zusammen kuppelt, um pro Zug 108 Plätze mehr anzubieten. Mit 66 Meter sind es die längsten Züge im Nürnberg-Fürther Stadtbahnnetz.



Zeichenerklärung → Seite 44; (c) Linie 18 fährt über Christuskirche

5. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 2002 BIS 2026

2002 – BA N-23	Martinskirche - Großreuth h.V.		
0,8 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,1 km Tunnel		Ⓗ 1	Ⓤ 2

Der 23. Bauabschnitt (BA) schließt an der *Martinskirche* unterirdisch an den sechs Jahre zuvor eröffneten BA 19 an. Gleich danach kommen die Gleise an die Oberfläche und führen zur Haltestelle *Rollnerstraße*, die zwischen Avenariusstr. und Nordring liegt.

350 m weiter wird die „nördliche Ringbahn“ gekreuzt. Wenn dort (wie in der Realität) nur noch wenige Güterzüge täglich verkehren, braucht die Rollnerstr. mit der Stadtbahn keine Unterführung. Hinter der Kreuzung mit der Kilianstr. entsteht der vorläufige Endpunkt *Großreuth* mit Busanschlüssen Richtung Thon und Herrnhütte.

Für die Verlängerung der Linie 5 braucht man einen zusätzlichen Zug mit einem C-Wagen.

2003 – BA N-24	Großreuth h.V. - Flughafen		
1,9 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel		Ⓗ 2	Ⓤ 1

Die 2,2 km lange Verlängerung zum Flughafen ist weitgehend oberirdisch und kann daher schon nach einem Jahr Bauzeit eröffnet werden. Sie führt von *Großreuth* schnurstracks gen Norden über *Kleinreuth* nach *Lohe*. Die nächsten 700 Meter sind eingleisig und nach der Brücke über den *Bucher Landgraben* taucht die Stadtbahn neben dem Parkhaus P3 in einen kurzen Tunnel ab. Darin folgen eine Linkskurve mit 50 Meter-Radius und eine Weiche vor der wieder zweigleisigen Station *Flughafen*.

Die *VS-NF* hätte den Endbahnhof wie in der Realität kostengünstig mit einer offenen Baugrube erstellt. Vor dem Terminal gab es 2007 noch genug Platz, um PKWs und Busse daran vorbei zu leiten. Und wie die

Der Flughafen *entspräche weitgehend dem architektonisch ansprechenden „echten U2-Bahnhof“. Er wäre allerdings nur 60 statt 80 Meter lang, weil die Stadtbahnlinie 5 auf absehbare Zeit maximal Züge mit zwei* B-Wagen *braucht. Am Westende des Bahnsteigs gäbe es keine Rolltreppen und Aufzüge, sondern einen direkten Zugang zu Serviceeinrichtungen im Untergeschoss und eine Rampe zum Erdgeschoss. (Fotomontage mit* C-Wagen *von Jörg Schäfer)*

„echte U-Bahn“ nutzt die Stadtbahn beide Gleise abwechselnd, um keine Wendeanlage zu brauchen.

In der Realität fährt die U 2 seit 1998 im Tunnel zum Flughafen. Mit dem Umweg über Ziegelstein ist sie ab dem Hauptbahnhof 13 Minuten unterwegs. Die Stadtbahn würde genau so lang brauchen, aber eine Station mehr bedienen. Zudem böte sie attraltive Direktverbindungen vom Flughafen zur Altstadt (*Rathaus* und *Lorenzkirche*) und zum *Doku-Zentrum*, zu denen man als U 2-Fahrgast umsteigen muss.

Für die erneute Verlängerung braucht die *VS-NF* wiederum einen zusätzlichen C-Wagen.

2004 – BA N-25	Thon - Am Wegfeld		
2,3 km oberirdische Straßenbahn		Ⓗ 4	Ⓤ 0

Nürnberg plante bis etwa 1990, nach Vollendung des U-Bahn-Grundnetzes auf die Straßenbahn zu verzichten. Erst am 12.10.94 beschloss der Stadtrat, langfristig auf die dritte U-Bahn-Achse (Nordwestring - Plärrer - Tiergarten) zu verzichten. Dafür sollte das ergänzende Straßenbahnnetz beibehalten und ausgebaut werden und moderne *Niederflur*-„Trams“ erhalten. Das wäre wahrscheinlich auch mit der *Hochflur*-Stadtbahn so gekommen.

Die *VS-NF* hätte daraufhin einen neuen Straßenbahn-Betriebshof am südlichen Ortsrand von Buch beschlossen. Die Anbindung an das vorhandene Schienennetz erfolgt über einen 2,3 km langen Neubau nach Thon – damals schon war ein deutlicher Fahrgastzuwachs und die Einsparung zahlreicher Busfahrten absehbar.

In der Realität ergab erst 2012 eine Prognose für dieses Teilstück das sehr gute Nutzen - Kosten - Verhältnis von 2,43. Der Stadtrat gab grünes Licht, Baubeginn war 2013 und

ab 10.12.16 fuhren Straßenbahnen zum *Wegfeld*. Die nicht mehr benötigte Wendeschleife in *Thon* baute man anschließend zurück. Schon nach wenigen Monaten Betrieb übertraf die Nachfrage alle Erwartungen.

Die zwölf Jahre früher eröffnete *VS-NF*-Strecke hätte weitgehend der Realität entsprochen. Allerdings gäbe es zwischen *Bucher Str.* und *Schnepfenreuth* eine Station weniger, wodurch ihr durchschnittlicher Abstand auf 600 m wächst und die Linie 17 eine halbe Minute schneller voran kommt. Zudem wechselt das Gleispaar 500 m vor der Endstation aus der Mitte der Bundesstraße B 4 nicht auf deren Ost-, sondern auf die Westseite: Die Wendeschleife *Am Wegfeld* liegt dadurch neben dem Areal des neuen Betriebshofs, der zwei Jahre später in Betrieb geht.

Im Gegensatz zur Realität hätte die *VS-NF* die Wendeschleife in *Thon* nicht abgebaut, sondern zum Wenden der Stadtbahn-Linie 5 weiter genutzt. Die „Tram“ kehrt 10 Jahre lang am südlichen Ortsrand von Buch um, bevor sie ab 2014 über Reutles nach Erlangen weiter fährt (→ BA 32).

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

2005	Neuer Straßenbahn-Betriebshof

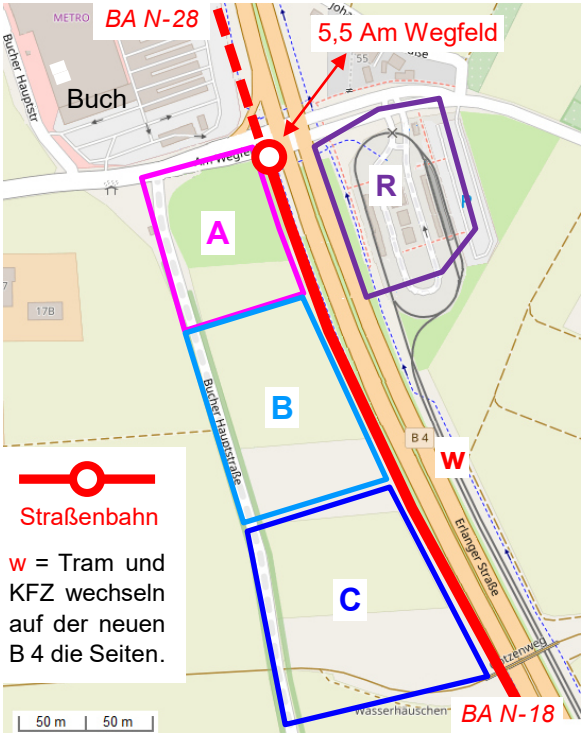
Als der Nürnberger Stadtrat beschloss, die Straßenbahn langfristig zu erhalten, war der letzte verbliebene Betriebshof *Muggenhof* nahe der Stadtgrenze zu Fürth fast 100 Jahre alt. Man hätte ihn nur mit großem Aufwand an die neue Fahrzeuggeneration anpassen können. Daher suchte die *VAG* einen neuen Standort, der groß genug für die wieder wachsende Flotte war und näher am absehbaren Liniennetz lag. Die Wahl fiel auf ein 68.200 m² großes Gelände der ehemaligen *Trafo-Union* an der Heinrich-Alfes-Straße, das dicht am Südast der Linie 5 zum *Südfriedhof* lag.

1998 begannen die Planungen für die 17.000 m² des ersten Bauabschnitts: Mit Haupt- und Betriebswerkstatt im Westen, Wagenhalle im Süden, einem Verwaltungsgebäude und Anschluss an das Streckennetz kostete er rund 50 Millionen Euro. Die Bauarbeiten starteten im April 2001 und am 7.7.03 wurde der neue Betriebshof eröffnet.

Auf der 15.000 m² großen Freifläche innerhalb der Betriebshofumfahrung entstand von Februar 2009 bis März 2010 für 8,2 Millionen Euro das Center „Fahrweg“ (Gleis- und Fahrleitungsbau), das zuvor im *Gleisbauplatz Maximilianstraße* untergebracht war.

Da bei der *VS-NF* die Stadtbahn-Linie 6 zum *Südfriedhof* fährt, läge dieser Betriebshof außerhalb des Straßenbahnnetzes: Er bräuchte von der Wendeschleife der Linie 14 an der *Frankenstraße* ein knapp 400 Meter langes Betriebsgleis zur Heinrich-Alfes-Straße.

Besser sieht es für eine Fläche im Industriegebiet westlich vom Flughafen aus: Sie liegt zunächst zwar auch am Rand vom Straßenbahnnetz, ist aber für die absehbare *StUB* nach Erlangen ideal (→ BA 28). Der neue Betriebshof kann auf dem 100 bis 150 Meter breiten Streifen zwischen Bucher Hauptstr. (= alte Bundesstraße B 4) und Erlanger Str. (= neue B 4) schrittweise mit seinen Aufgaben wachsen.



A = Tram- und Busstation mit Wendeschleifen und Parkplätzen ab 1998:
Wie in der Realität knapp 10.000 m². Etwa die Hälfte davon nutzt man nach der Verlängerung der Straßenbahn zur Erweiterung des Betriebshofs um.

B = Erster Bauabschnitt des Betriebshofs ab 2000: 15.000 statt 17.000 m² in der Realität, da bei der *VS-NF* (noch) weniger Straßenbahnen fahren.

C = Erweiterungsfläche ca. 20.000 m².

R = Reale Wendeschleifen f. Tram u. Bus = ca. 10.000 m².

2006 – BA N-26	**Langwasser Nord - Klinikum Süd**		
1,3 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,1 km Tunnel		Ⓗ 1	Ⓤ 1

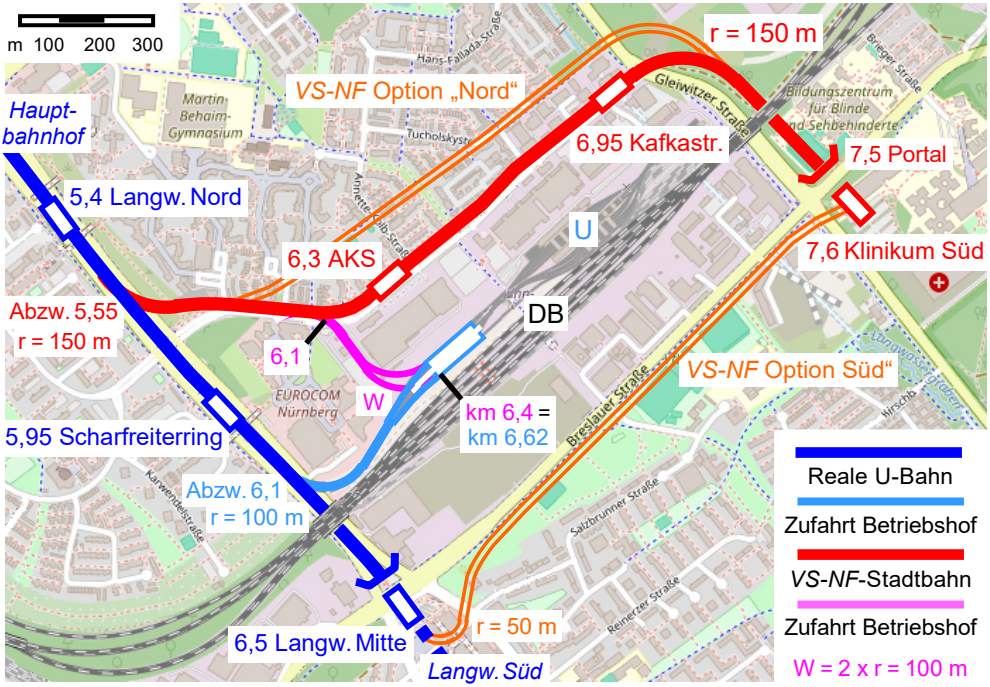
1979 begannen die Planungen für einen Klinikneubau im Südosten von Nürnberg mit 1.000 Betten und 10 Operationssälen. Nach acht Jahren Bauzeit zogen 1994 die ersten Patienten im Klinikum Süd ein. Die *VAG* reagierte darauf nur mit einer Taktverdichtung der Buslinie 56 zum U-Bahnhof *Langwasser Mitte*. Mit einer Stadtbahn hätte man sicher schon beim Bau der Klinik eine Gleistrasse berücksichtigt.

In der Realität wäre es am einfachsten gewesen, ab dem *Scharfreiterring* den Betriebshof zu nutzen, der parallel zur „Ringbahn“ liegt. Von seinem Ostende fehlen nur 400 Meter bis zum Klinikum Süd. Allerdings wären im Betriebshof größere Umbauten erforderlich und die Zwischenstatio-

nen hätten durch den großen Abstand zu den Wohn- und Industriegebieten nur ein mäßiges Fahrgastpotenzial.

Die *VS-NF* hätte schon 1972 eine Trasse zur Erschließung der *Langwasserwiese* vorbereitet und 1985 das erste Stück bis zur *Annette-Kolb-Str.* in Betrieb genommen (→ BA 11). Die Verlängerung bleibt neben der Thomas-Mann-Str. und bekommt an deren Ende die Station *Kafkastraße*. Dort kann man zur Buslinie 57 Richtung Dutzendteich umsteigen.

Das Stadtbahn-Gleispaar wendet sich in einem großen Bogen nach Südosten, wird vor der Bahnlinie vom Haupt- zum Rangierbahnhof eingleisig und verschwindet vor der Breslauer Str. in einem kurzen Tunnel. Die Endstation *Klinikum Süd* ist wieder zweigleisig und liegt vor dessen Haupteingang, damit Besucher und Personal kurze Fußwege zu den Kranken-



Übersicht möglicher Gleisanlagen auf der früheren Langwasserwiese:
AKS = Stadtbahn-Station An.-Kolb-Str., *DB = Bahnhof Langwasser; U = U-Bahn-Betriebshof. (Alle km-Angaben ab Hauptbahnhof über die Bauernfeindstraße)*

stationen haben. Auf der Südseite führt ein Fuß- und Radwegtunnel unter der Gleiwitzer Str. hindurch zum *Langwasserbad*. (Grafik → BA 2)

➢ Die Gestaltung vom *Klinikum Süd* und der Stadtbahnstation beeinflussen sich gegenseitig, wodurch Eingänge und Parkplätze womöglich an anderen Stellen „landen". Der Bahnhof hätte (wie z.B. am Flughafen) einen „Deckel" bekommen oder im offenen Einschnitt liegen können.

➢ Zu einem späteren Zeitpunkt kann man die Stadtbahn Richtung Moorenbrunn verlängern, ohne die in der Zwischenzeit auf dem Klinikgelände entstandene Bebauung zu beeinträchtigen.

Da die Linien 4 und 12 ihre Ziele tauschen, würde *Langwasser Süd* in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) nur noch alle 10 Minuten angefahren. Um das zu ändern, könnte man die Linie 9 um 5,4 km verlängern und auf ihr ganztägig B-Wagen in Doppeltraktion einsetzen. Effektiver ist die „Flügelung" der Linie 4 in *Langwasser Nord*, damit nachfragegerecht je ein Triebwagen allein das *Klinikum Süd* und *Langw. Süd* ansteuert.

➢ Um auf den Liniennetzplänen den Eindruck zu vermeiden, dass die 14 ganztägig das Angebot nach Eibach verdichtet, beginnt die sie offilziell erst am Plärrer und der hintere Triebwagen wird bis dorthin als „4" beschildert. In der Gegenrichtung fährt die 14 zuerst in *Langw. Nord* ein und wechselt beim Warten auf den zweiten Triebwagen die Linienbezeichnung.

Die Grafik beim BA 2 zeigt zwei alternative Trassen für die Stadtbahn:

➢ Die „Option Nord" hätte eine Trasse 100 bis 150 m nordwestlich der Thomas-Mann-Str. freigehalten, damit die Stationen zentraler in der künftigen Bebauung liegen. Sie wäre etwa 150 m länger, weil sie schon früher von der Strecke zum Betriebshof abbiegt.

➢ Die „Option Süd" beginnt erst unmittelbar hinter *Langwasser Mitte*. Sie kreuzt das Gleis der Gegenrichtung auf gleicher Höhe und wendet sich in einem engen Bogen nach Nordosten, um neben der Breslauer Str. an die Oberfläche zu kommen. An der Einmündung der *Groß-Strehlitzer Str.* entsteht die gleichnamige Station und hinter der Kreuzung mit der Gleiwitzer Str. der Bahnhof *Klinikum Süd*.

2007 – BA N-27	Sündersbühl - Züricher Str.	
0,7 km oberird. + 0,2 km Rampe + 0,7 km Tunnel	Ⓗ 1	U 1

Der 27. Bauabschnitt (BA) schließt in *Sündersbühl* an den BA 8 an und der Bahnhof bleibt (als dritter „Ausguck-Bahnhof“ der *VS-NF*) an der Oberfläche. Bis zur Blücherstr. „taucht“ das Gleispaar wieder in den Untergrund ab und folgt der Rothenburger Straße. (Die reale U-Bahn biegt hingegen nach Südwesten zur *Gustav-Adolf-Str.* ab.)

Der Bahnhof *Von-der-Tann-Str*. liegt unter der Kreuzung der 35 bis 40 Meter breiten Rothenburger Str. mit der 25 bis 35 Meter breiten Von-der-Tann-Str. (= Mittlerer Ring). Das ermöglicht den Verzicht auf ein Verteilergeschoss und bietet genug Platz für Bushaltestellen, Fahrradabstellplätze und Grünanlagen zur Auflockerung. [Nordöstlich der Kreuzung kommt bis zur Herzog-Bernhard-Str. eine Fläche von 30 x 40 m hinzu, wenn man drei Zweckbauten opfert. An der Gustav-Adolf-Str. braucht man dafür die 80 x 40 m der Wendeschleife nicht mehr und kann sie anderweitig nutzen.]

200 m hinter der *Von-der-Tann-Str* kommt die Stadtbahn in einer Rampe an die Oberfläche und verläuft in der Mitte der breiten Rothenburger Str. auf eigenem Gleiskörper. Diese Ausfallstraße wurde nach der Jahrtausendwende bis zur Ringbahnbrücke großzügig ausgebaut und man hätte kostengünstig auch oberirdische Gleise verlegen können.

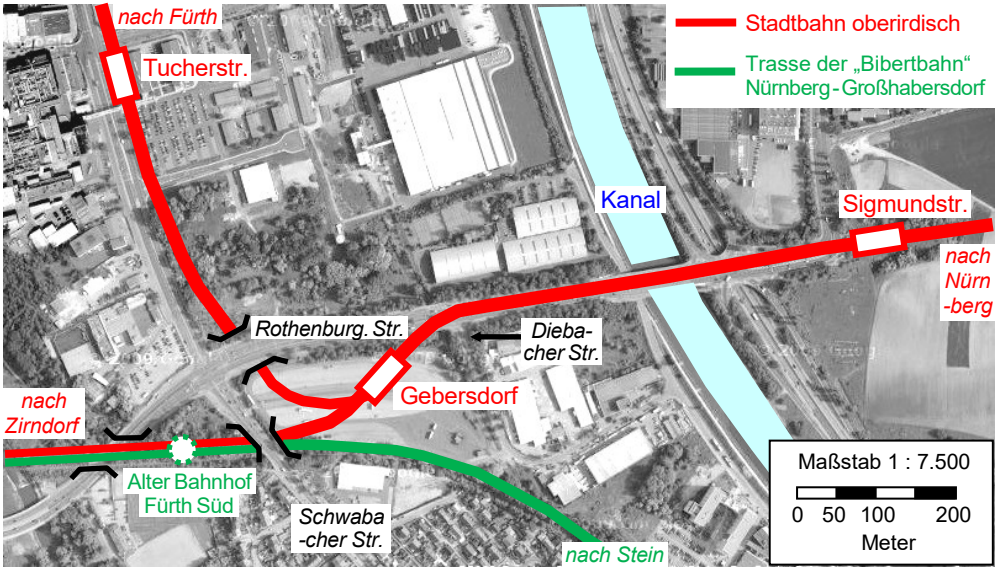
Hinter der Kreuzung mit der *Züricher Straße* liegt die vorläufige Endstation: Wie beim realen U-Bahnhof *Großreuth* (300 m südwestlich davon) fahren die Buslinien 70 und 71 bis zum Mittleren Ring ein Stück parallel, um doppelte Umsteigezwänge zu vermeiden. An der *Züricher Staße* wenden bei der *VS-NF* die Linien 68 (über den Tillypark nach Schweinau) und 79 (über die Virnsberger Str. nach Fürth).

2008 – BA N-28	Züricher Str. - Gebersdorf	
2,4 km oberirdisch	Ⓗ 3	Ⓤ 0

Ein Jahr später geht es nach Westen weiter: Die Baukosten für die oberirdische Stadtbahn sind wesentlich geringer als die durchgehend unterirdische U3. Daher kann man (mit 800-Meter-Abstand) eine neue Station mehr anlegen:

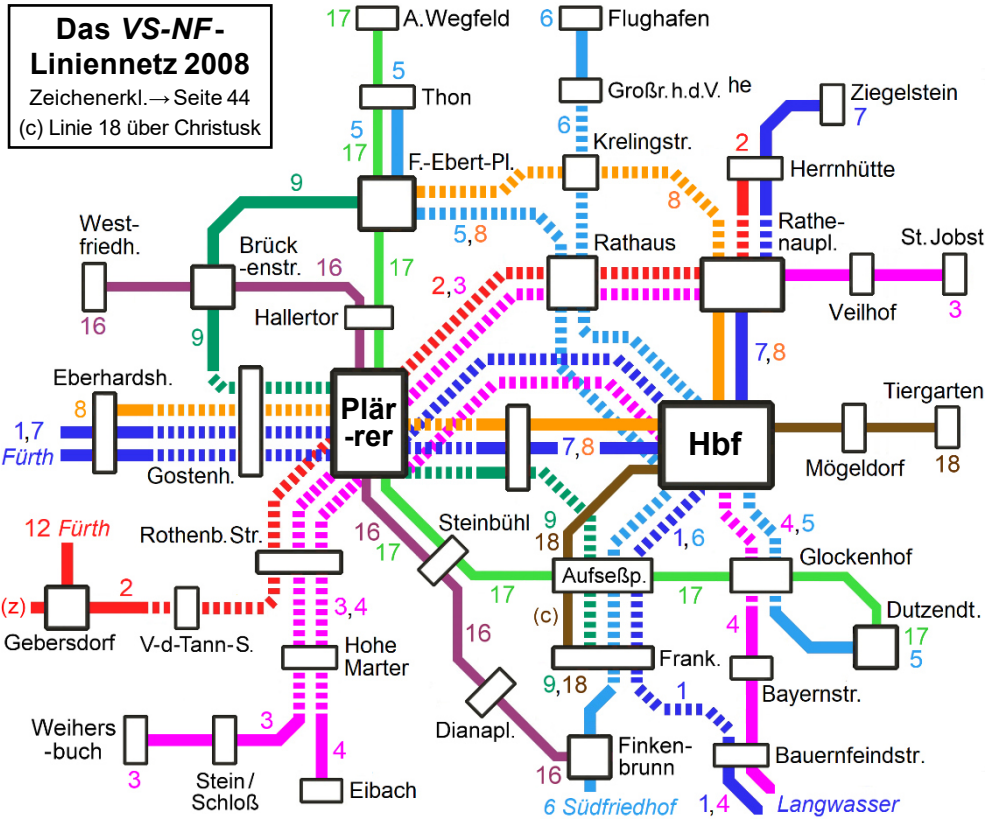
Kleinreuth liegt hinter der Brücke über die *Ringbahn* (= Güterzugstrecke Nürnberg Rangierbf - Fürth Hbf) 450 m östlich vom realen U-Bahnhof. Am Abzweig der Virnsberger Str. bietet er optimale Anschlüsse für die Buslinien, die auf dieser Richtung Fürth fahren.

Viele Autofahrer würde es sicher freuen, dass die *VS-NF* im nächsten Abschnitt die Rothenburger Str. für Stadtbahnen und Kraftfahrzeuge ausbaut. Dadurch entfällt (im Gegensatz zur Realität) die enge Ortsdurchfahrt von Kleinreuth. Anders als die U-Bahn hält die Stadtbahn an der *Sigmundstraße,* weil dort beim 70er und 71er viele Fahrgäste in das angrenzende Industriegebiet ein-, aus- und umsteigen.



Die Stadt Nürnberg „spendiert“ der U-Bahn einen teuren Tunnel, um die autobahnähnliche *Südwesttangente* und den zu ihr parallelen *Main-Donau-Kanal* zu unterqueren. Die Stadtbahn bleibt hingegen an der Oberfläche und bekommt neue Brücken neben der Rothenburger Straße. Während diese unverändert auf einem Damm die Kreuzung *Fürth Süd* ansteuert, kriegt das Gleispaar zwischen den Richtungsfahrbahnen ein Gefälle und erreicht an der Einmündung der Diebacher Str. das Geländeniveau. Dort biegt sie (ohne Beeinträchtigung der Rothenburger Str.) nach Südwesten zum Bahnhof *Gebersdorf* ab.

Der Bahnhof wurde bereits 2000 als Endstation des 13. Fürther Bauabschnitts (BA) eröffnet. Auf der umgebenden Fläche des ehemaligen Kohlenlagerplatzes entstehen (wie von der Stadt Nürnberg als Ergänzung



zur U-Bahn geplant) Bus- und PKW-Parkplätze sowie ein „hochwertiges Gewerbegebiet mit direktem Schnellbahnanschluss“.

Gleichzeitig mit dem Nürnberger BA 28 geht der Fürther BA 16 nach Zirndorf in Betrieb: Nach der Unterfahrung der Gebersdorfer Str. trifft die Stadtbahn beim alten Bahnhof *Fürth Süd* auf die stillgelegte Trasse der *Bibertbahn*, die sie bis Zirndorf nutzt. Die Stadtgrenze Nürnberg-Oberasbach liegt etwa 400 Meter westlich vom Bahnhof *Gebersdorf* am Ostufer der Rednitz.

	Virtuelle Stadtbahn ab 2008	Länge in km	Fahr-z.min	Züge	NVZ B	NVZ C	Züge	HVZ B	HVZ C
1	Fü./Hardhöhe - Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Frankenstr.- Messe - Langwass.Süd	19,1	41	10	10	10	10	10	10
2	(Zirndorf -) Gebersdorf - V.d.Tann-Str.- Plärrer - Hbf - Rathenaupl.- Herrnhütte	15,9	32	8	8	8	8	8	8
3	Stein/Weih.- Plärrer - Rathen'pl.- St.Jobst	11,7	28	7	14	0	7	14	0
4	Eibach - Plärrer - Hbf - Bayern.- Klinik.Süd	14,9	32	8	8	8	8	8	8
5	Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendteich	9,8	23	6	0	6	6	0	6
6	Thon - F.Eb.Pl.- Hbf - Frank.- Südfriedhof	9,6	23	6	0	6	6	12	0
7	Fü./Jahnstr.- Eber'hof - Plärrer - Rathaus - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelstein	13,1	36	9	18	0	9	18	0
8	Eber'hof - Plärrer - Hauptbf - Rathenaupl.	6,8	17	5	5	0	-	-	-
	(*NVZ* - F.Ebert-P.) (*HVZ* - Schoppershof)	(6,7)	15	-	-	-	5	0	5
9	F.Ebert-Pl.- Plärrer - Aufseß.- Frankenstr.	8,0	20	5	5	0	-	-	-
	(*NVZ* - Bauernf.) (*HVZ* - Worzeld.Str.)	(9,4)	25	-	-	-	6	0	6
10	Poppenreuth - Fürth - Zirndorf (- Cadolzb.)	15,6	28	6	6	0	7	0	7
11	Fü./Klinikum - Hbf - Jahnstr.- Gebersdorf	6,7	18	5	5	0	5	0	5
12	Gebersd.- Plärrer - Opernh.- Langw.Süd	12,3	27	-	-	-	7	14	0
13	H.Marter - Plärrer - Hbf - Rathen.- F.Eb-Pl.	5,9	17	-	-	-	5	0	5
14	[Eibach *-] Hbf - Bayernstr.- Langwas.Süd	-	-	-	-	-	-	-	-
	Summe der 13 Stadtbahn-Linien 2008	149,4		75	79	38	89	84	60
	Summe der 12 Stadtbahn-Linien 2000	121,2		67	83	21	74	91	31
	Zunahme von 2000 bis 2008	28,2		8	-4	17	15	-7	29

Alle Linien im 10-Min-Takt, (Abschnitte in Klammern) in der NVZ nur 20-Min-Takt.

* Die Linie 14 fährt nur in der NVZ und ist von Eibach bis Langwasser Nord mit der Linie 4 zusammen gekuppelt. Der Fahrzeugbedarf ist dort berücksichtigt.

Der BA 28 sorgt für einen erheblichen Nachfragezuwachs, da die Stadtbahnen abwechselnd nach Fürth (→ BA Fü-13) und Zirndorf (→ BA Fü-16) weiter fahren. Die *VS-NF* erhöht daher das Angebot durch den Einsatz von C- statt B-Wagen.

Die Straßenbahn wächst von 2000 bis 2010 durch die Verlängerung von Thon zum Wegfeld um 2,1 km und braucht einen Triebwagen mehr.

2010 – BA N-29	**Friedr.-Ebert-Platz - Gostenhof**	
0,1 km Rampen + 1,2 km Tunnel	Ⓗ 0	U 2

Der 29. Bauabschnitt (BA) schließt auf dem *Friedrich-Ebert-Platz* an den 1995 eröffneten BA 18 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.

200 Meter westlich davon wird der Abzweig zum Nordwestring vorbereitet (→ BA 30). Die Linie 9 biegt nach Süden ab und hält südlich der Kreuzung Johannis-/Brückenstr. im Bahnhof *St. Johannis*. Hinter der Großweidenmühlstr. kommen die Gleise wieder an die Oberfläche, wozu dank dem natürlichen Gefälle ins Pegnitztal eine kurze Rampe genügt. Noch vor der Pegnitzbrücke wird der 1997 eröffnete BA 20 erreicht, der über den *Gostenhof* zum *Plärrer* führt.

Die Linie 9 wird um zwei Minuten beschleunigt und dank des weitgehend unabhängigen Gleiskörpers weniger verspätungsanfällig.

Zum BA N-30 ab 2011:

Die Stadtbahn hält etwa 50 Meter südlich vom realen U-Bahnhof *Nordwestring*, dessen Bezeichnung nach dem 2,5 km langen Straßenzug seine Lage schlecht definiert. Die in der Nähe abzweigende und nur 200 Meter lange *Vogelherdstraße* ist als Namensgeber besser geeignet. Man könnte die Station auch wie das 400 Meter entfernte Einkaufszentrum nur *Vogelherd* nennen.