

Eine Stadtbahn in Nürnberg und Fürth

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)

Klinikum Nord - Wetzendorf

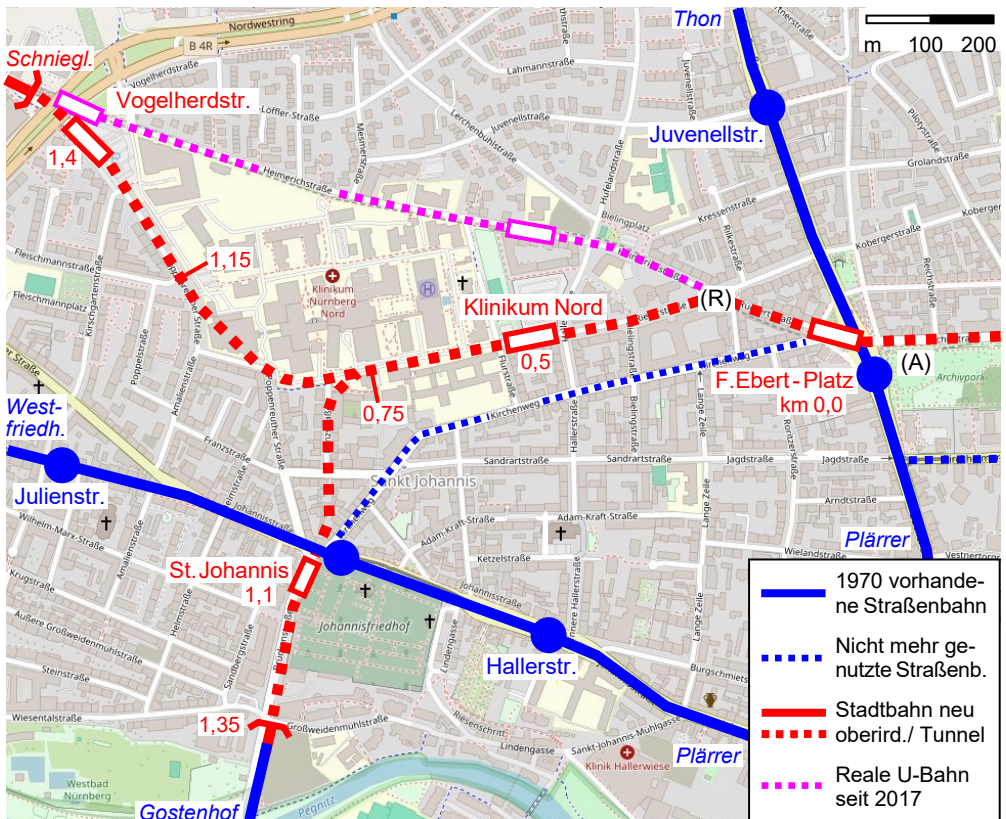
1,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 1,1 km Tunnel

 $\textcircled{\text{H}} 2$

U 2

Der BA 30 ist von großer Bedeutung für die Linie 6: Sie ändert nämlich ihr Ziel von *Thon* im Norden nach *Wetzendorf* im Nordwesten und erschließt zahlreiche Arbeitsplätze, die dort seit den 1990er Jahren entstanden.

Unter dem *Friedrich-Ebert-Platz* geht ein neuer U-Bahnhof in Betrieb, der die Tunnel der BA 18 und 29 verbindet. Die oberirdische Station neben dem Archivpark, das Wendegleis am Ostrand der Bucher Str. und die beiden Rampen legt die *VS-NF* dafür still. 700 Meter mit dem Bahnhof



Klinikum Nord wurden ein Jahr zuvor mit dem BA 29 eröffnet und dabei ein Abzweig (ohne aufwändige Überführungsbauwerke) vorbereitet.

Während die Linie 9 nach links Richtung St. Johannis abbiegt, fährt die Linie 5 geradeaus weiter: In einfacher Tiefenlage unterquert sie das Klinikgelände und die Poppenreuther Straße. Vor der Kreuzung mit dem Nordwestring entsteht die Station *Vogelherdstraße*. Der Nordausgang führt zum Industriegebiet und zu den Bushaltestellen und der Südausgang liegt nahe am Nordwesteingang des Klinikums, den vor allem die Beschäftigten benutzen.

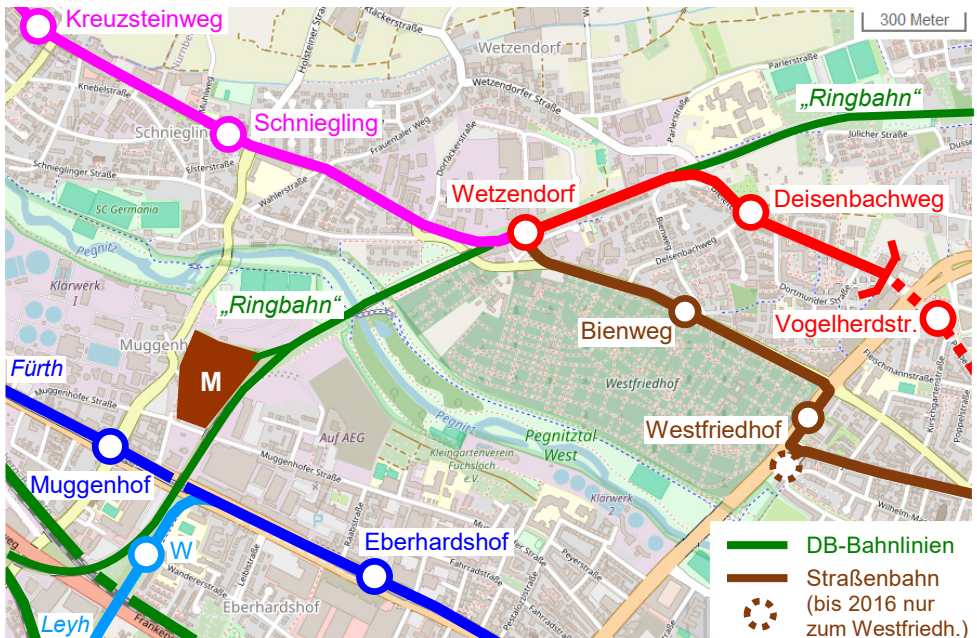
100 Meter hinter dem Nordwestring kommen die Gleise an die Oberfläche. Sie liegen nördlich neben der Bielefelder Str. und an der Kreuzung mit dem *Deisenbachweg* gibt es die gleichnamige Station. Ab dem Bienweg nutzt die Stadtbahn 700 Meter der *Ringbahn*, auf der nur noch selten Güterzüge fahren. Das Gelände des ehemaligen Nordwestbahnhofs nimmt die vorläufige Endstation *Wetzendorf* auf.

2013 – BA N - 31	Wetzendorf - Kreuzsteinweg		
1,5 km Stadtbahn oberirdisch	 5	 0	

Schon nach einem Jahr geht es weiter: Hinter dem Nordwestbahnhof biegt die Stadtbahn in die Brettergartenstr. ab. An ihrer Kreuzung mit der Holsteiner Str. liegt *Schniegling* – im „echten Leben“ heißt die Haltestelle der Buslinien 37 bis 39 genau so.

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

Fürth verlängert gleichzeitig seine Linie 12 von *Poppenreuth* zum *Kreuzsteinweg* und die Stadtbahnen fahren (mit Wechsel der Liniennummer)



M = Straßenbahn-Hauptwerkstätte Muggenhof, W = Stadtbahn-Station *Wandererstr.*
 Stadtbahn-Neubauabschn.: — ab 1978, — ab 2013, — ab 2015, — ab 2021

durch. Damit entsteht eine neue Direktverbindung beider Stadtzentren nördlich der Pegnitz, die viele Verkehrsströme verändert: Nicht nur von den Stationen der Linien 6 und 12, sondern auch aus den nördlichen Stadtteilen muss man nicht mehr den Umweg über die *Maximilianstraße* fahren.

2014 – BA N-32		Am Wegfeld - Reutles (- Erlangen)	
5,3 km oberirdische Straßenbahnstrecke		(H) 4	(U) 0

Die Arbeitsgruppe *franken-plan*, zu der auch Jörg Schäfer gehörte, veröffentlichte 1985 erstmals die Idee einer Straßenbahn für Erlangen und seine Umgebung. Das Konzept wurde vor Ort weiter entwickelt und als *Stadt-Umland-Bahn* (kurz StUB) bezeichnet.

Ab 1992 beteiligte sich die Firma *Siemens Transportation Systems* technisch und finanziell an der *StUB* und 1994 ergab eine Machbarkeitsstudie ein *Nutzen-Kosten-Verhältnis* (NKV) von 1,48. 1995 beschlossen die Städte Erlangen und Nürnberg sowie die Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim grundsätzlich den Bau und Betrieb der *StUB*. Das bayerische Wirtschaftsministerium lehnte jedoch zwei Jahre später die Aufnahme des Projektes in Förderprogramme des Landes und des Bundes ab. Dennoch blieb das Thema in den öffentlichen und politischen Debatten in der Region präsent.

2012 ergab eine Prognose für das erste Teilstück Thon - Buch das sehr gute *NKV* von 2,43 (→ BA 23). Der Nürnberger Stadtrat gab dafür grünes Licht und am 10.12.16 wurde die 2,3 km lange Neubaustrecke eröffnet.

Um die Verlängerung nach Norden war es ein paar Jahre recht still. Ab 2010 wurde sie vor allem auf Initiative der Städte Herzogenaurach und Nürnberg wieder intensiver verfolgt. Der Vergleich mit einem *Regional optimierten Busnetz* (RoBus) ergab, dass die Straßenbahn mehr kostet und überproportional größeren volkswirtschaftliche Nutzen bringt.

2012 reichten alle Kommunen, einen Förderantrag für das *StUB*-Netz Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach / Uttenreuth ein. Im folgenden Jahr erteilte der Freistaat Bayern einen positiven Bescheid. Der Landkreis Erlangen-Höchstadt stieg dennoch 2015 überraschend aus dem Projekt aus und die Stadt Herzogenaurach übernahm seinen Anteil.

2020 wurde das Raumordnungsverfahren positiv abgeschlossen. 2021 begann der *Zweckverband Stadt-Umland-Bahn* mit der Entwurfsplanung und beim Bürgerentscheid am 9.6.24 stimmten 52,4 % der Erlanger Bürger für die festgelegte Trasse. Falls das Planfeststellungsverfahren keine Verzögerungen bringt, wird mit dem Baubeginn 2028 gerechnet.

Die *VS-NF* unterstellt eine grundsätzlich positivere Einstellung von Bevölkerung und Politikern zu Öffentlichen Verkehrsmitteln. Den Abschnitt Buch - Erlangen Süd hätte man schon 2014 eröffnet, weil die vielen Vorteile unumstritten gewesen wären: Deutlich weniger Lärm und Schadstoffemissionen, pünktlichere Bahnen und Busse mit größerem Platzangebot und weniger Busfahrten auf der zentralen Goethestr. in Erlangen.

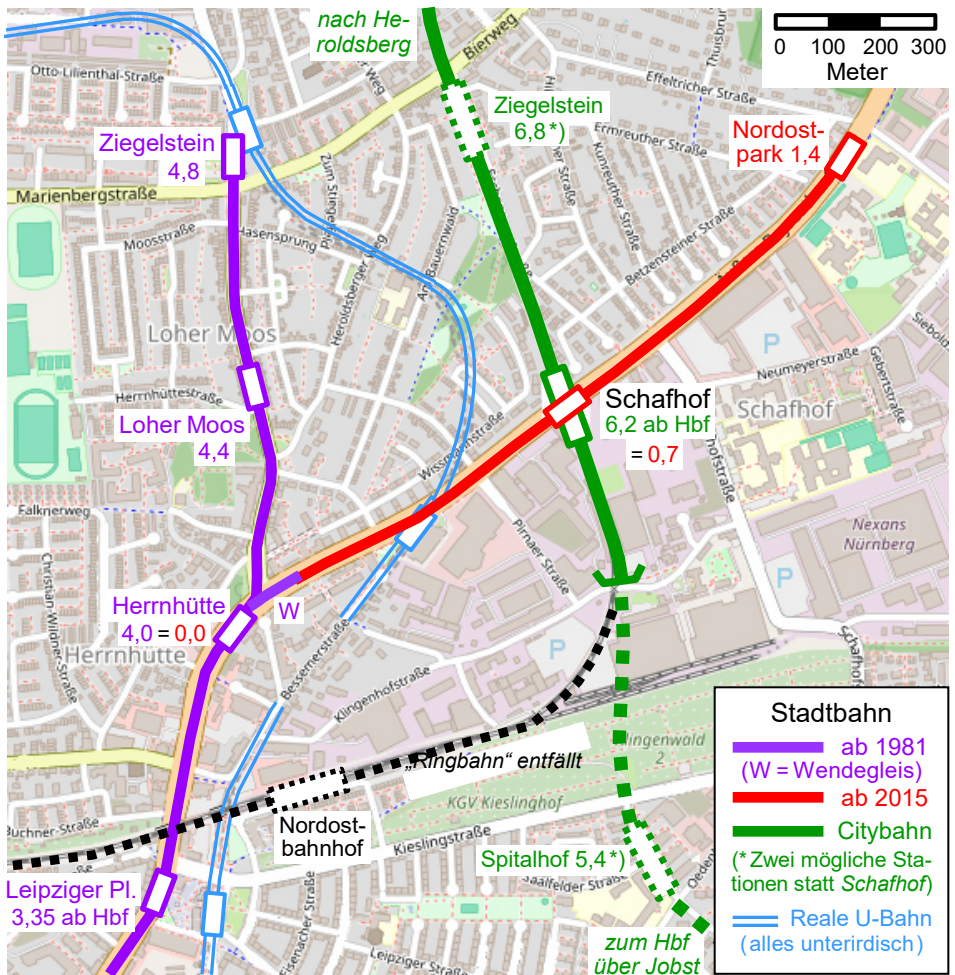
2015 – BA N - 33	Herrnhütte - Nordostpark		
1,4 km oberirdisch	⊕ 2	⊞ 0	

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

Diese Systematik übernimmt auch die *VS-NF*: Nach Eröffnung des siebten Bauabschnitts (BA) 1981 endet die Linie 3 aber nicht mehr am Nordostbahnhof, sondern 600 Meter weiter an der früheren Station *Flataustraße*. So weit wie möglich halten die Busse am gleichen Bahnsteig gegenüber – der reale U-Bahnhof *Herrnhütte* liegt 400 Meter entfernt im Tunnel mit teilweise recht weiten Fußwegen beim Umsteigen.

[Franken in Takt](#) (*FiT*) hätte bis 1985 die *Gräfenbergbahn* modernisiert und elektrifiziert. Die *Citybahnen* steuern nicht mehr den Nordostbahnhof an, sondern fahren durch einen neuen Tunnel zum Ostbahnhof und dann auf der *rechten Pegnitzstrecke* zum Hauptbahnhof. Ältere *FiT*-Pläne enthielten als Ersatz für den *Nordostbahnhof* die Stationen *Ziegelstein* und *Spitalhof*. Allerdings wäre bei beiden die Verknüpfung mit der Stadtbahn schwieriger als am dazwischen liegenden *Schafhof*. Die *VS-NF* hätte natürlich dort und entlang der breiten Äußeren Bayreuther Str. Flächen für den späteren Stadtbahnbau frei halten lassen.

Durch das ständig wachsende neue Industriegebiet *Nordostpark* nutzen (wie in der Realität) immer mehr Fahrgäste die Buslinie 42 zur *Thurn-und-Taxis-Straße*. Nach Fertigstellung der zweiten Stadtbahnachse nach Fürth wendet sich die *VSNF* daher diesem Ziel zu: Die beiden neuen Stationen am 1,4 km langen Abzweig machen die Öffentlichen Verkehrsmittel für die Pendler viel attraktiver:



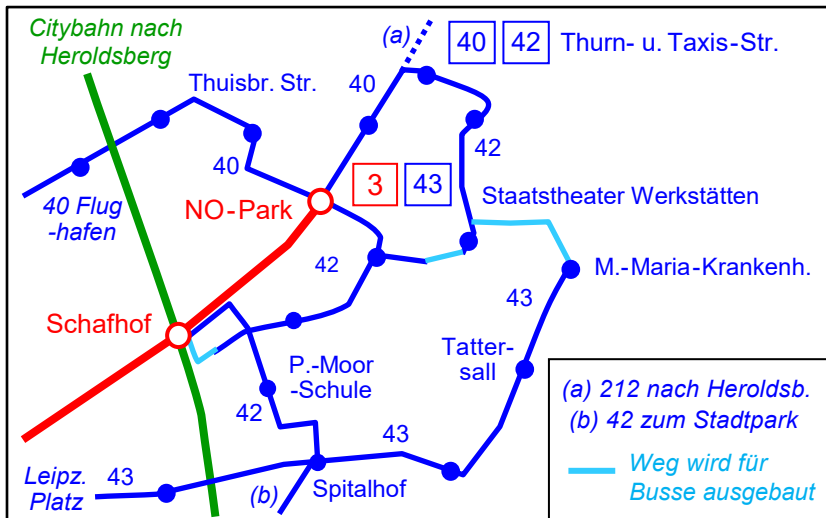
An der Brücke über die *Gräfenbergbahn* entsteht der neue Turmbahnhof *Schafhof*. Die *Stadtbahn* bekommt oben einen Inselbahnsteig zwischen den Gleisen und die *Citybahn* unten zwei Außenbahnsteige, am östlichen davon wendet die Buslinie 42.

Die Endstation *Nordostpark* liegt neben der Martin-Luther-Schule und zu vielen Arbeitsplätzen ist der Fußweg kürzer als 500 m. Alle anderen Ziele erreicht man mit dem neuen Netz der Buslinien 40, 42, 43 und 212.

Virtuelle Stadtbahn ab 2015		Länge in km	Fahr- z.min	Züge		NVZ		Züge		HVZ	
				B	C	B	C	B	C		
1	Fü./Hardhöhe - Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Frankenstr. - Messe - Langwas. Süd (Zirndorf -) Gebersdorf - V.d.Tann-Str. - Plärrer - Hbf - Rathenaupl. - Nordostpark	19,1	41	10	10	10	10	0	20		
2	Stein/Weih. - Plärrer - Rathen'pl. - St.Jobst	17,3	35	8	8	8	9	8	9		
3	Eibach - Plärrer - Hbf - Bayern.- Klinik. Süd	11,7	28	7	14	0	7	14	0		
4	Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendteich	14,9	32	8	8	8	8	8	8		
5	Wetzendorf - F.Ebert-Pl. - Rathaus - Hbf - Frankenstr. - Finkenbrunn - Südfriedhof	9,8	23	6	0	6	6	0	6		
6		10,9	24	6	12	0	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 - Hbf - Rathen. - F.Eb.-Pl.	6,8	17	5	5	0	5	0	5		
9	F.Ebert-Pl. - Plärrer - Aufseß. - Frankenstr. (NVZ - Bauernf.) (HVZ - Worzeld.Str.)	8,0 (9,4)	20 25	5 -	5 -	0 -	- 6	- 0	- 6		
10	Wetzend. - Fürth - Zirndorf (- Cadolzburg)	18,8	34	7	7	0	8	0	8		
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. - Schopp.	5,5	15	-	-	-	4	8	0		
14	F.Eb-Pl. - Hbf - Bayernstr. - Langw. Mitte	8,7	23	*	*	*	6	12	0		
Summe der 14 Stadtbahn-Linien 2015		163,6		76	92	32	96	94	67		
Summe der 13 Stadtbahn-Linien 2008		149,4		75	79	38	89	84	60		
Zunahme 2008 bis 2015		14,2		1	13	-6	7	10	7		

Straßenbahnnetz ab 2015		Länge	Fahrzeit	NVZ	HVZ
16	Wetzend. - Plärrer - Finkenbrunn	8,7 km	27 min	7 Tw	7 Tw
17	Reutles - Plärrer - Dutzendteich	16,4 km	48 min	10 Tw	11 Tw
17z	A.Wegf. - Plärrer - Scharrerstr.	(9,5 km)	33 min	-	8 Tw
18	Tiergarten - Hbf - Frankenstraße	8,3 km	31 min	8 Tw	8 Tw
Summe der drei Tram-Linien 2015		33,4 km		25 Tw	34 Tw
Summe der drei Tram-Linien 2000		24,8 km		22 Tw	30 Tw
Zunahme von 2000 bis 2015		+ 8,4 km		+ 3 Tw	+ 4Tw

Die Stadtbahn-Linie 3 braucht einen zusätzlichen Fahrer und zwei B-Wagen mehr. Da das Liniennetz dichter wird, spart man keine Busse. Es sind aber mehr 12 m lange Standard- als 18 m lange Gelenkbusse unterwegs:



- 40** Buch - Flughafen - Ziegelstein - Nordostpark - Thurn- und Taxis-Str.
- 41** Ziegelstein - Buchenbühl
- 42** Thurn- und Taxis-Str. - Schafhof - Spitalhof - Weigelshof - Stadtpark
- 43** Nordostpark - Martha-Maria-Krankenhaus - Spitalhof - Leipziger Platz

Zum BA N-34 ab 2017:

1998 hätte die VS-NF die Anbindung der 1972 eingemeindeten Stadtteile Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 14 bis Finkenbrunn verbessert. Ab 1996 fährt die Stadtbahnlinie 5 auf direktem Weg vom Nürnberger Zentrum über Hauptbahnhof und Frankenstraße zur Saarbrückener Straße. Der Ruf nach Verlängerung der Gleise wäre lauter als in der Realität gewesen und die Anwohner hätten die sehr attraktive Verbindung nicht so heftig abgelehnt.

2017 – BA N - 34	Südfriedhof - Probsteistraße		
3,6 km oberirdisch			 4  0

1988 hätte die VS-NF die Anbindung der 1972 eingemeindeten Stadtteile Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 16 bis *Finkenbrunn* verbessert (→ BA 13) und ab 1996 fährt die Stadtbahnlinie 6 auf direktem Weg vom Nürnberger Zentrum über die *Frankenstr.* zur *Worzeldorfer Str.* (→ BA 19). Der Ruf nach einem Abzweig von der *Saarbrückener Str.* Richtung *Herpersdorf* wäre danach sicher lauter als in der Realität gewesen und viel weniger Anwohner hätten die attraktive Schienenverbindung abgelehnt.

Die VS-NF hätte den neuen Schienenstrang langfristig vorbereitet:

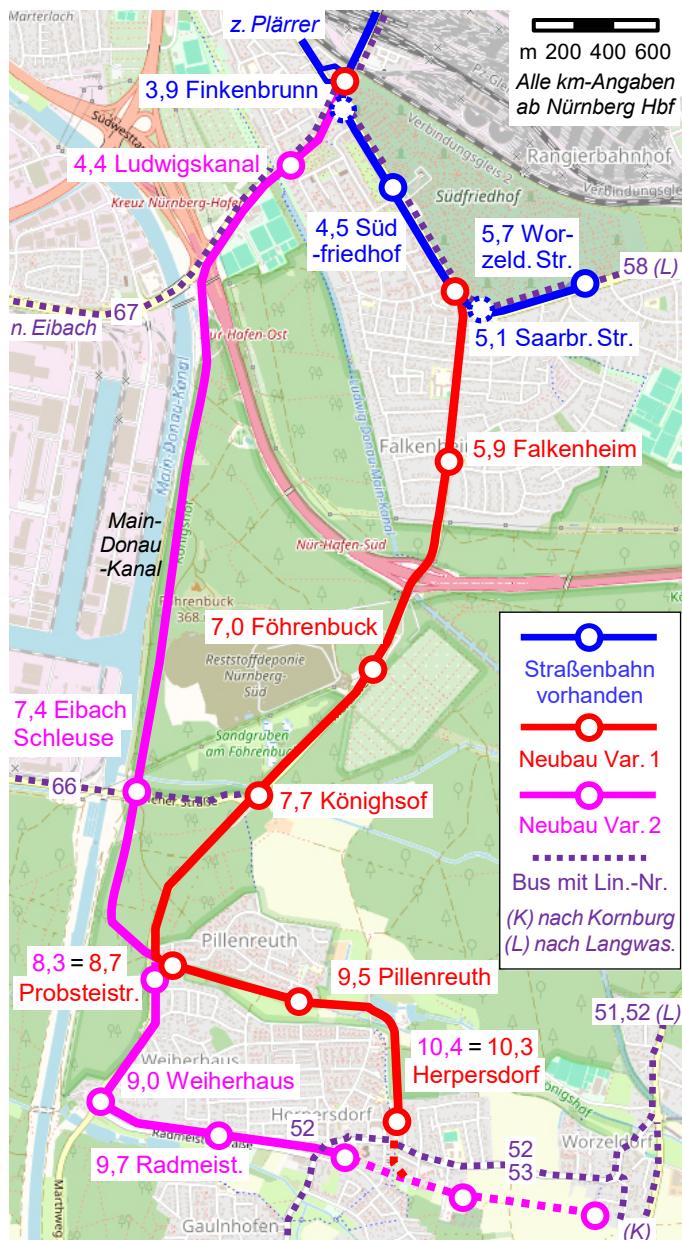
➤ Bis in die 1970er Jahre war für den stetig zunehmenden Pendlerverkehr der vierspurige Ausbau der Saarbrückener Str. auf ihrem ersten Kilometer geplant. Die Schneise zwischen den Wohnhäusern blieb dafür mindestens 20 Meter breit. Dann übernahm aber die neue autobahnartige *Südwesttangente* den Durchgangsverkehr und die Anwohner durften ihre Vorgärten dauerhaft erweitern. Die VS-NF hätte schon zu diesem Zeitpunkt eine Trasse für die Stadtbahn reserviert – teilweise auf eigenem Gleiskörper und teilweise mit Vorrangschaltungen an den Ampeln. Südlich vom Taunusweg gibt es heute noch viel Platz für eine ansprechend gestaltete Station *Falkenheim*.

➤ Ab der *Propsteistraße* soll die Stadtbahn nicht wie der Bus am Rand der Wohnbebauung entlang nach *Herpersdorf* fahren, sondern auf einer kürzeren Trasse neben dem Eichenwaldgraben mehr Einwohner erschließen.

Als erste sichtbare Maßnahme hätte die VS-NF für die Stadtbahn neue Hochbahnsteige westlich der *Saarbrückener Straße* gebaut, während die Straßenbahn östlich der Kreuzung hielt. Ab 2017 biegt jede zweite Stadtbahn rechts ab und fährt 900 Meter (mit der Haltestelle *Falkenheim*) auf der Straße. Dann wechselt sie in östliche Seitenlage neben den Marthweg und bedient die Stationen *Föhrenbuck*, *Königshof* und *Propsteistraße*. Dort wendet sie vorläufig mit Busanschlüssen in die Umgebung.

Die Übersichtskarte zeigt die zwei Hauptvarianten der *Standardisierten Bewertung* von 1995: Sie empfahl bis zur *Probsteistraße* die Var.2 entlang des Main-Donau-Kanals und weiter bis Herpersdorf Var.1 am Eichenzwaldgraben. Die letzten 2,5 km bis zum nördlichen Ortsrand von Kornburg waren gleich.

Die VS-NF nimmt bis zur *Probsteistraße* die zwei Minuten längere Fahrzeit über *Falkenheim* in Kauf, denn die Var.1 ist kürzer, billiger und erreicht mehr Fahrgäste. Die Probleme mit Anwohnern sind dank langfristiger Vorbereitung und direkter Stadtbahnen in die Innenstadt geringer als die *Standard. Bewertung* angenommen hatte.



Die Stadtbahn braucht zur *Probsteistraße* fünf Minuten länger als zur *Worzeldorfer Straße* und dadurch im 10-Minuten-Takt einen zusätzlichen Zug mit zwei B-Wagen.

2018 – BA N - 35	Probsteistraße - Herpersdorf		
1,6 km oberirdisch		Ⓜ 2	Ⓤ 0

Ab der Probsteistraße nutzt die VS-NF die von der *Standard. Bewertung* empfohlene Trasse und biegt nach links auf die freigehaltene Trasse neben dem Eichenwaldgraben ab. Die Haltestelle *Pillenreuth* liegt am Südostrand des Stadtteils und die Endstation *Herpersdorf* nördlich der Straße „An der Radrunde“. Auf der etwa 100 x 100 Meter großen Fläche daneben gibt es wie in der Realität ein Seniorenzentrum, einen Supermarkt, Bushaltestellen und Parkplätze, allerdings anders verteilt.

Die Stadtbahn braucht für den neuen Abschnitt drei Minuten und im 10-Minuten-Takt einen weiteren Zug mit zwei B-Wagen.

➤ In der *Normalverkehrszeit* steuern die Stadtbahnen abwechselnd alle 20 Minuten die *Worzeldorfer Str.* und *Herpersdorf* an. In der *Hauptverkehrszeit* soll *Herpersdorf* einen 10-Min.-Takt bekommen: Wenn man dafür die zwei B-Wagen an der *Saarbrückener Str.* trennt und einzeln zu den Endstationen schickt, braucht man einen Fahrer mehr und einen B-Wagen weniger. Verdichtet man stattdessen das Angebot der Buslinie 58 zwischen *Finkenbrunn* und *Worzeldorfer Str.*, wächst der rechnerische Bedarf um je 0,5 Fahrer und Busse.



2007
wendete
Triebwa-
gen 1011
an der
Worzel-
dorfer
Straße.

(Jörg
Schäfer)

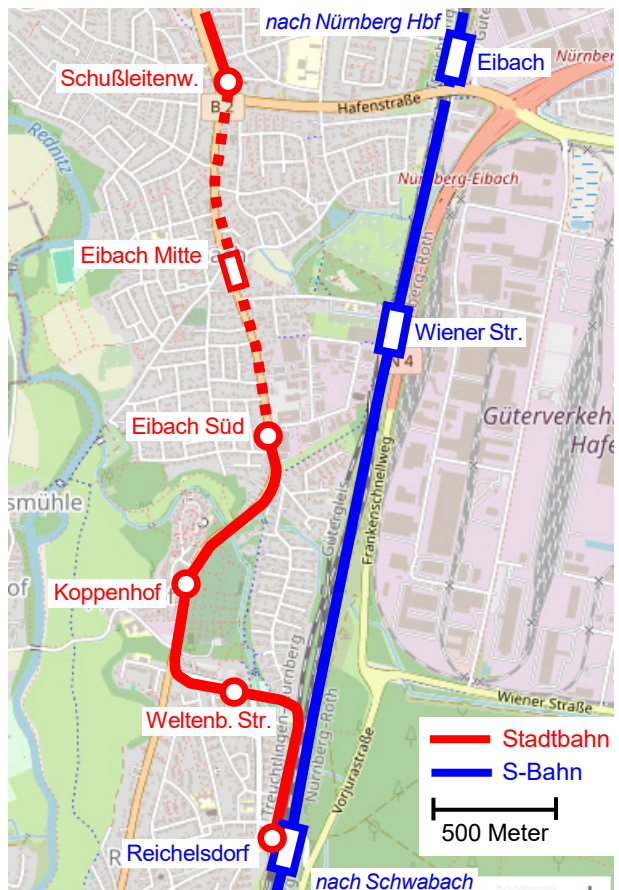
➤ Die Verlängerung nach Kornburg ist für die VS-NF nur eine langfristige Option: Die Bevölkerung des Stadtteils wächst langsamer als gedacht und für viele umliegende Orte sind Anschlüsse nach Wendelstein zur Stadtbahn-Linie 1 attraktiver.

2020 – BA N - 36	Eibach / Schußleit. - Reichelsdorf
4 km eingleisig + 1 km zweigleisig + Rampe	 4  1

Der 36. Bauabschnitt (BA) schließt am *Schußleitenweg* an den 1988 eröffneten neunten BA an. Der dort beschriebene Busbahnhof muss nach 32 Jahren einer Rampe weichen, damit die Stadtbahn noch vor der großen Kreuzung mit der *Hafenstraße* im Tunnel verschwindet.

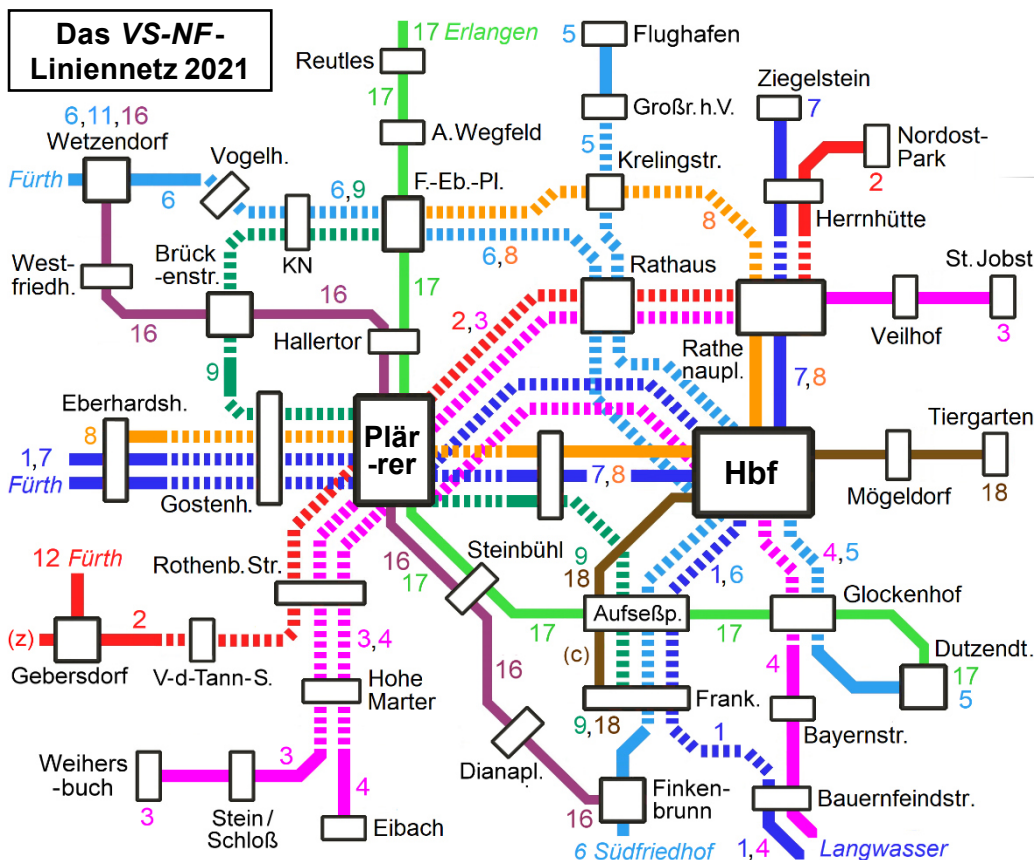
Der 1,2 km lange Tunnel liegt unter der breiten *Eibacher Hauptstraße* und der U-Bahn *Eibach Mitte* braucht keine Verteilergeschosse. Ab der Straße *Im Ries* kommen die Gleise östlich neben der Hauptstraße wieder an die Oberfläche und ein Teil der großen Parkplätze vor ALDI, Edeka und Arotel wird zur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

Straße und Schiene machen eine S-Kurve zum *Koppenhof*, dann biegt



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

2021 – BA N-37	Westfriedhof - Wetzendorf		
1,3 km oberirdische Straßenbahn		⊙ 3	⊞ 0



Zeichenerklärung → Seite 44; (c) Linie 18 fährt über Christuskirche; KN = Klinikum Nord

Nach der Fertigstellung des 30. Bauabschnitts verbleibt eine 600-Meter-Lücke zwischen der Straßenbahnschleife am *Westfriedhof* und der Stadtbahn-Station *Vogelherdstraße* am Nordwestring. Es dauert sechs Jahre, bis die *VS-NF* sie schließt: Dabei verlängert sie die Straßenbahn nicht parallel zur „Ringbuslinie“ 45, sondern 1,3 km nach Nordwesten auf der Schnieglinger Str. über den *Bienweg* zur Stadtbahn-Station *Wetzen-*

Virtuelle Stadtbahn ab 2021		Länge in km	Fahr- z.min	öf- NüZ	NVZ B C		öf- NüZ	HVZ B C	
1	Fü./Hardhöhe - Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Frankenstr. - Messe - Langwas. Süd (Zirndorf -) Gebersdorf - V.d.Tann-Str. - Plärrer - Hbf - Rathenaupl. - Nordostpark	19,1	41	10	10	10	10	0	20
2	Stein/Weih. - Plärrer - Rathen'pl. - St.Jobst	17,3	35	8	8	8	9	8	9
3	(Reichelsdorf -) Eibach - Hohe Marter - Plärrer - Hauptbf - Messe - Klinikum Süd	11,7	28	7	14	0	7	14	0
4	Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendteich	18,1	39	8	8	8	9	9	9
5	Wetzendorf - F.Ebert-Pl. - Rathaus - Hbf - Frankenstr. - Südfriedhof (- Herpersdorf)	9,6	23	6	0	6	6	0	6
6		15,6	32	7	14	0	8	8	8
7	Fü./Jahnstr. - Eber'hof - Plärrer - Rathaus - Rathenaupl. - Herrnhütte - Ziegelstein	13,1	36	9	18	0	9	18	0
8	Eber'hof - Plärrer - Hbf - Rathen. - F.Eb.-Pl.	6,8	17	5	0	5	5	0	5
9	F.Ebert-Pl. - Plärrer - Aufseß. - Frankenstr. (NVZ - Bauerenf.) (HVZ - Worzeld.Str.)	8,0 (9,4)	20 25	5 -	0 -	5 -	- 6	- 0	- 6
10	Wetzend. - Fürth - Zirndorf (- Cadolzburg)	18,8	34	7	7	0	8	0	8
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. - Schopp.	5,5	15	-	-	-	4	8	0
14	F.Eb-Pl. - Hbf - Bayernstr. - Langw. Mitte	8,7	23	*	*	*	6	12	0
Summe der 14 Stadtbahn-Linien 2021		171,3		77	84	42	99	91	76
Summe der 14 Stadtbahn-Linien 2015		163,6		76	92	32	96	94	67
Zunahme 2015 bis 2021		7,7		1	-8	10	3	-3	9

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

* Die 14 fährt in der NVZ nur vom Hauptbfh nach Langw. Süd und ist bis Langw. Nord mit der 4 zusammen gekuppelt. Der Fahrzeugbedarf ist dort berücksichtigt.

dorf. An der neuen Ost-West-Achse der Linien 6 und 10 zwischen Nürnberg und Fürth erreicht man auch Busse zum Berufsförderungswerk und zur Kriegsofpfersiedlung. Die Fahrzeit der Linie 16 verlängert sich um drei Minuten und die *VS-NF* braucht eine zusätzliche Straßenbahn.

2023 – BA N - 38	Eberhardshof - Leyh
0,8 km Ausbau DB-Strecke + 0,4 km oberirdisch	Ⓜ 2 U 0

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

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

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

Für die Verlängerung der Linie 8 von *Eberhardshof* nach *Leyh* braucht man in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwei zusätzliche B-Wagen. Außerdem bekommt die Linie 1 wegen der stetigen Nachfragesteigerung in der HVZ zwei C-Wagen statt bisher je einen B- und C-Wagen.

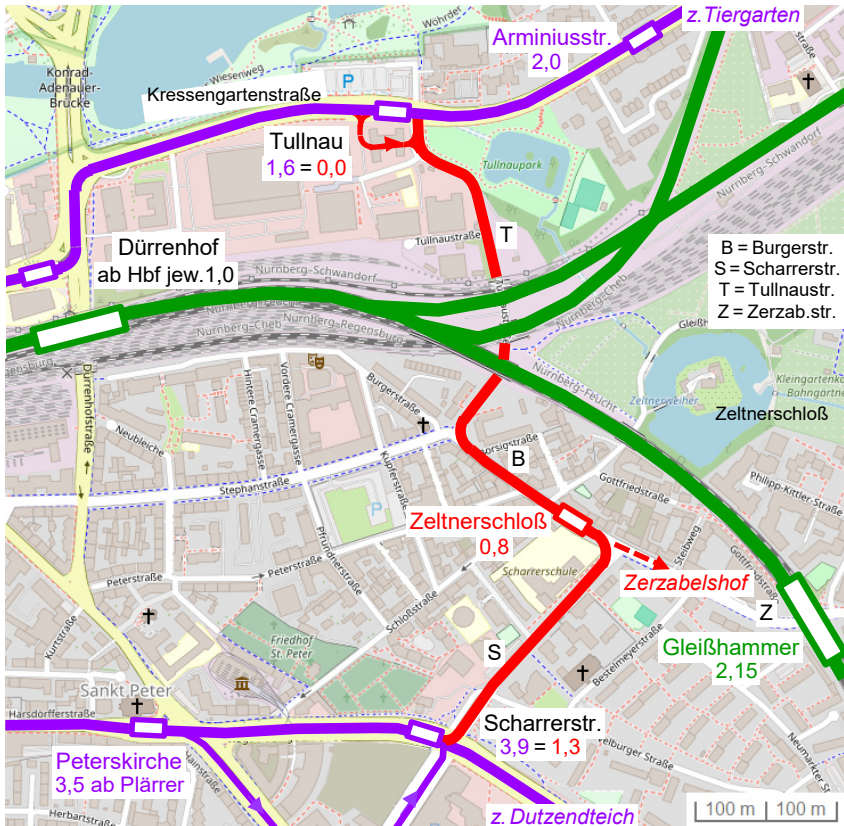
2024 – BA N - 39	Tullnau - Scharrerstr.		
1,2 km oberirdische Straßenbahn			 1  0

In der Realität beschloss der Nürnberger Stadtrat 2021 zwei neue Straßenbahnlinien, um stark genutzte Linienäste zu entlasten und mehr Direktverbindungen anzubieten. Allerdings verfuhr man dabei nach dem „Gießkannenprinzip“ und die neuen Linien 10 (Buch - Plärrer - Dutzendteich) und 11 (Gibitzenhof - Hauptbahnhof - Tiergarten) verdichten das Angebot seit 2024 ganztägig zum 5-Minuten-Takt. Vor allem Montag bis Freitag zwischen 9 und 12 Uhr sind viele Bahnen nur schwach besetzt.

Nach über 30 Jahren gibt es seither wieder zweistellige Straßenbahn-Liniennummern bei der *VAG Nürnberg*. Die *VS-NF* muss sogar die „Zwanziger“ reaktivieren, damit die Bezeichnungen leicht verständlich bleiben. [Es ergibt sich, dass Linien mit geraden Nummern nur in der HVZ fahren.]

Die *VS-NF* hätte auf einen sinnvolleren Personal- und Materialeinsatz hingewirkt, damit man das Angebot nur auf Abschnitten mit über 8.000 Fahrgästen täglich verdichtet. Das betrifft im Westen die ganzen Linienäste nach *Buch* und *Gibitzenhof*, im Osten aber nur den Nahbereich bis *Peterskirche* und *Tullnau*. Montag bis Freitag gäbe es daher von 6 bis 8 und 12:30 bis 18:30 Uhr die neuen Verstärkerlinien 22 (Gibitzenhof - Christuskirche - Hauptbahnhof - Tullnau) und 24 (Wegfeld - Plärrer - Christusk.-Scharrerstr.- Tullnau), die in Tullnau die Linienbezeichnung wechseln.

Der dafür erforderlich 1,2 km lange Neubau-Abschnitt kostet etwa 20 Millionen Euro: In der sehr breiten Scharrerstr. ist es kein Problem, ein neues Gleispaar zu verlegen. Die Zerkabelshofstr. ist 20 bis 25 m breit und etwa die Hälfte davon braucht die *VS-NF* für vier Fahrspuren: Bus und Straßenbahn liegen außen und die Bahnsteige neben dem Gehsteig. (Die neue Station heißt wie das knapp 300 m entfernte *Zeltnerschloß*.) Die Burgerstr. misst mindestens 15 m und bekommt drei Fahrspuren, davon sorgt jeweils eine vor den Kreuzungen dafür, dass Busse und Bahnen an wartenden PKW und LKW vorbei kommen. Die nur 7 m breite Tullnaustr. erweitert die *VS-NF* für das gleiche System auf 10 m.



Die neue Strecke beschleunigt viele Verbindungen, vor allem von der Südstadt nach Mögeldorf (mit Umsteigen in *Tullnau*) und zum „Zabo“ (mit Umsteigen am *Zeltner Schloss*). Vom Hauptbahnhof zum Zeltner Schloss wäre die Straßenbahn eine Minute schneller als die Buslinien 43 und 44, weshalb wahrscheinlich viele Bürger einen Gleisabzweig zum „Zabo“ (= Zeltner Hof) wünschen würden.

Ab der *Scharrerstraße* nutzen mehr Fahrgäste der Linie 15 den neuen Abzweig als die vorhandene Strecke zum *Dutzendteich*, den man auch mit vielen anderen Linien erreicht. Außerhalb der HVZ schickt die VS-NF deshalb die Straßenbahnen abwechselnd zu beiden Zielen (jeweils im 20-Minuten-Takt). In *Tullnau* drehen sie in einer Wendeschleife um, die man bei Störungen und Umleitungen aus allen Richtungen nutzen kann.

2026 – BA N -40	Lichtenreuth - Bauernfeindstr.
1,0 km oberird. + 0,1 km Rampen + 0,5 km Tunnel	H 2 U 1

Der Bahnhof *Nürnberg Süd* diente nur dem Güterverkehr und spielte für die Stadt und das Umland eine große Rolle. Ab 1902 wurde der Bereich für die „Stückgüter“ (die keinen ganzen Waggon füllten) stetig erweitert und erforderte 1929 die Verlegung der Allersberger Str. (heute: Brun-ecker Str.) nach Osten (heute: Münchner Str.). Den Zweiten Weltkrieg überstand der *Südbahnhof* weitgehend unbeschadet und erreichte 1969 mit einem Umschlag von 469.000 Tonnen seinen Rekordwert.

Ab 1976 schloss die *Deutschen Bundesbahn* immer mehr kleine Stückgutabfertigungen und konzentrierte sich auf die verbleibenden Bahnhöfe in größeren Städten. Nürnberg hatte 1985 elf Gleise mit 285 Standplätzen. Der „Rückzug der Bahn aus der Fläche“ ging aber weiter und seit 1998 befördert die *DB* keine Stückgüter mehr auf der Schiene. Einige Hallen vermiete sie noch als Büros und Lager, immer mehr standen aber leer. Auch die Nutzung einiger Bereiche als Schrottplatz trug zum Ruf des Südbahnhofs als „Schmuddelecke“ bei.

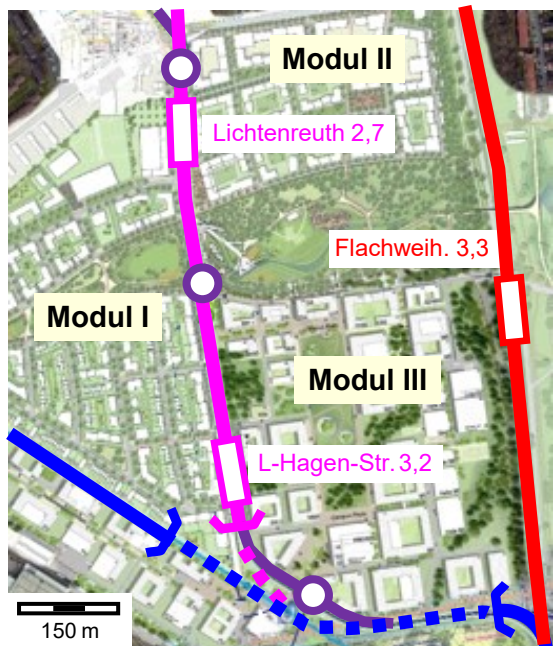
2004 kaufte die Stadt Nürnberg 90 Hektar der brach liegenden Flächen. Zwischen Ingolstädter Str. im Norden, Rangierbahnhof im Süden und Münchener Str. im Osten ließ sie ein Gesamtkonzept mit einer Mischung aus Wohnen, Dienstleistung / Gewerbe und einem Drittel Grünflächen entwickeln. 2014 beschloss dessen etappenweise Umsetzung. Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 abgeschlossen und setzt den Rahmen für die Bebauungspläne.

Das Modul I *Hasenbuck Süd* bekommt für bis zu 6.000 Einwohner eine Grundschule, Kindertagesstätten und Geschäfte zur Nahversorgung. Der Südrand grenzt an den Rangierbahnhof und bleibt als Ausgleichsfläche naturnah erhalten.

Das 18 Hektar große Modul II *Ingolstädter Straße* wird ein Quartier für 2.600 Menschen: 7,5 Hektar mit 245.000 m² Geschossfläche dienen dem

Wohnen, Gewerbe und Nahversorgung. Die Gebäude sind 4 bis 6 Etagen hoch, an markanten Stellen dürfen es 10 bis 16 werden.

Der zehn Hektar große *Stadtteilpark* zwischen den Modulen II und III bildet eine grüne Achse zwischen *Hasenbuck* und *Volkspark Dutzendteich*. Er wird die „grüne Lunge“ für Lichtenreuth und an heißen Tagen als Kaltluftschneise wirken. Auf sieben Hektar im Osten des Parks sind öffentliche Grünfläche mit Spiel-, Aktions- und Erholungsflächen vorgesehen.



Zeichenerklärung und angrenzende Bereiche siehe BA 22.

Modul III ist das 37 Hektar große Areal der *Technischen Universität Nürnberg* (UTN). Auf 27 Hektar davon sollen Institute, Labore, Verwaltung, Mensa und ein Studentenwohnheim entstehen. Im östlichen Bereich gruppieren sich die Gebäude wie auf einem Campus um einen großen grünen Platz, der *Campus-Wiese*. Der westliche Bereich kann langfristig Erweiterungen und Forschungseinrichtungen aufnehmen.

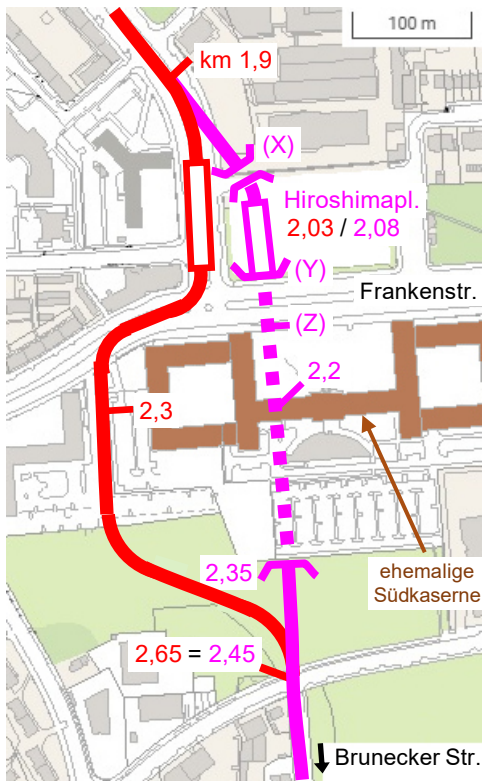
Alle Baugebiete werden begrünt und nach dem *Schwammstadtkonzept* dafür sorgen, dass Niederschlagswasser ortsnahe versickert. Das wirkt Überflutungen entgegen und entlastet das Abwassernetz.

Die Verkehrsfläche ist mit 15 % Anteil für ein neues Baugebiet gering, denn es wird keinen KFZ-Durchgangsverkehr geben. Der neue Stadtteil ist bereits mit dem U-Bahnhof *Hasenbuck* am Südwestrand und zwei Stationen der Buslinie 59 an der Münchner Str. angebunden. Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 kommen drei neue Haltestellen

entlang der zentral durch Lichtenreuth führenden Brunecker Str. hinzu. Auch das ausgedehnte Fuß- und Radwegenetz erleichtert den Verzicht auf ein Auto und Stellplätze werden nur in Tiefgaragen entstehen.

Die VS-NF erschließt Lichtenreuth, indem sie die Stadtbahn zwischen dem Südring und der *Bauernfeindstraße* um 550 Meter nach Westen verschiebt. Da die Linien 4 und 14 nicht nur den lokalen Bedürfnissen dienen, halten sie seltener als die real geplante Straßenbahn: Der Weg zur nächsten Station ist dadurch etwas weiter, dafür erreicht man viele Ziele schneller und ohne Umsteigen.

Zwischen *Hasenbuck* und *Bauernfeindstraße* gibt es wie in der Realität keine weitere Station. Allerdings hätte der *Hasenbuck* einen zweiten Ausgang mit kürzeren Fußwegen zum *Modul I* (→ BA 22).



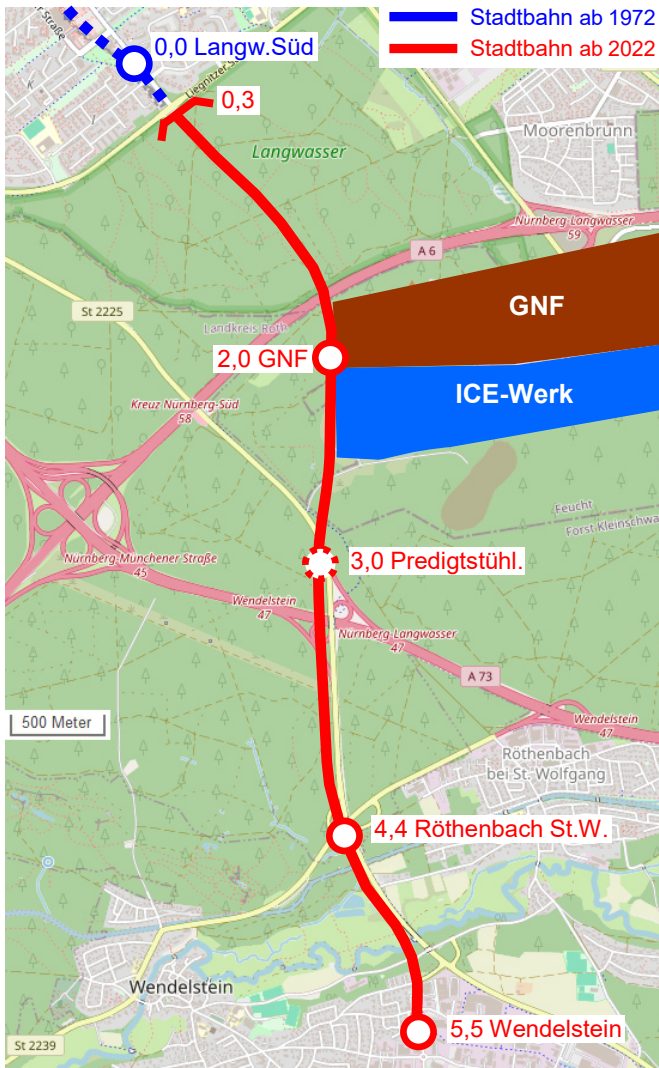
VS-NF-Hauptvariante

Die Stadtbahnstrecke wird (im Vergleich zur Fahrt über die Bayernstr.) 200 m kürzer und nicht langsamer. Die Station *Hiroshimapl.* liegt im offenen Einschnitt und erhält im Norden einen (X) und im Süden zwei Zugänge (Y und Z). Das sorgt für kurze Wege zu den Buslinien 45 und 65 auf der Ringstraße darüber. Etwa in der Mitte des 250 m langen Tunnels unterquert die Stadtbahn den Mittelbau der ehemaligen *Südkaserne*.

VS-NF-Alternative

Die rote Trasse entspricht so weit wie möglich dem realen Ausbauplan. Die Stadtb.strecke bleibt gleich lang und wird durch zwei enge 30-m-Radien eine halbe Minute langsamer. Der *Hiroshimapl.* liegt nördlich der Ringstraße und die Wege beim Umsteigen zu den Buslinien 45 und 65 sind länger als bei der *Hauptvariante*.

Alle Entfernungsangaben ab Hauptbahnhof



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

Nach 1,6 km erreicht man an der Autobahn A6 die Grenze zum Landkreis Roth. 400 Meter weiter liegt der Bahnhof *Gewerbepark Nürnberg-Feucht* auf der Grenze der Landkreise Roth und Nürnberger Land. Er hat ein Ausweichgleis und

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

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

Gewerbepark Nürnberg - Feucht und ICE-Werk

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

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

Nach dem Abzug der Amerikaner und der Rückgabe des Geländes an Deutschland gründete man 1996 den *Zweckverband Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein*, um auf den 85 Hektar im Nordosten ein Gewerbegebiet mit „mittelständisch orientiertem Branchenmix“ zu entwickeln.

2004 zog das erste Unternehmen ein und 2020 waren alle Flächen an 62 Unternehmen mit über 3.000 Arbeitsplätzen verkauft.

Etwa 2010 richtete die *VAG Nürnberg* die Buslinie 50 zum *Gewerbepark Nürnberg-Feucht* (GNF) ein. 2023 fuhr sie Montag bis Freitag 25 mal nach Langwasser Mitte und zurück, jeweils 6 Fahrten wurden bis/ab Feucht verlängert.

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



Fotomontage einer Doppeltraktion von B-Wagen am F.-Ebert-Platz: Der vordere wechselt in Wetzendorf die Liniennummer und fährt als 10 nach Fürth weiter. Der hintere Wagen wird dort abgekuppelt und kehrt zum Klinikum Süd zurück.

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

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

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

Die Stadtbahnfahrt auf dem neuen Abschnitt dauert sechs Minuten und man braucht man in der Hauptverkehrszeit zwei zusätzliche Züge mit vier B-Wagen. Das Straßenbahnnetz verändert sich ab dem 27. Bauabschnitt nicht mehr: 28 Triebwagen fahren auf drei Linien (14, 15 und 16) mit einer Gesamtlänge von 29,5 km.

Zum Stadtbahn-Liniennetz ab 2028:

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

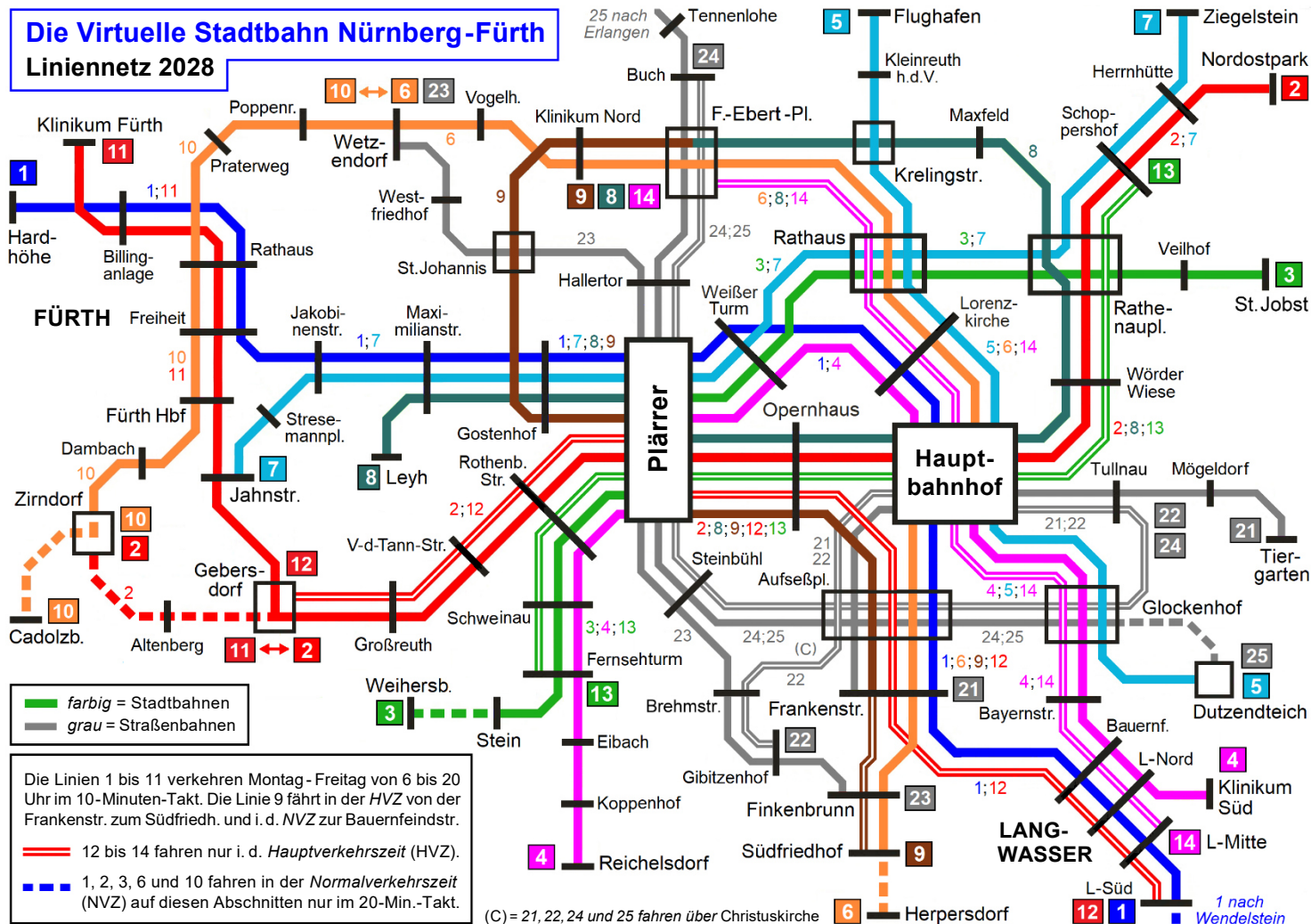
* Die 14 fährt in der NVZ nur vom Hauptbhf nach Langw. Süd und ist bis Langw. Nord mit der 4 zusammen gekuppelt. Der Fahrzeugbedarf ist dort berücksichtigt.

Virtuelle Stadtbahn ab 2028		Länge in km	Fahr- z.min	Züge	NVZ B C		Züge	HVZ B C	
1	Fü./Hardhöhe - Eberhardsh.- Plärrer - Hbf - Frankenstr.- Messe - Langwas.(- Wendel.)	23,6	47	10	10	10	11	0	22
2	(Zirndorf -) Gebersdorf - V.d.Tann-Str.- Plärrer - Hbf - Rathenaupl.- Nordostpark	17,3	35	8	8	8	9	0	17
3	Stein/Weih.- Plärrer - Rathen'pl.- St.Jobst	11,7	28	7	14	0	7	14	0
4	Reichelsdorf - Eibach - Hohe Marter - Plärrer - Hauptbf - Messe - Klinikum Süd	17,1	36	9	9	9	9	9	9
5	Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendteich	9,8	23	6	0	6	6	0	6
6	Wetzendorf - F.Ebert-Pl.- Rathaus - Hbf - Frankenstr.- Südfriedhof (- Herpersdorf)	15,6	32	7	14	0	8	8	8
7	Fü./Jahnstr.- Eber'hof - Plärrer - Rathaus - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelstein	13,1	36	9	18	0	9	18	0
8	Leyh - Plärrer - Hbf - Rathen.- F.Ebert.-Pl.	8,4	20	5	0	5	5	0	5
9	F.Ebert-Pl.- Plärrer - Aufseß.- Frankenstr. (NVZ - Bauernf.) (HVZ - Worzeld.Str.)	8,0 (9,4)	20 25	5 -	0 -	5 -	- 6	- 0	- 6
10	Wetzend.- Fürth - Zirndorf (- Cadolzburg)	18,8	34	7	7	0	8	0	8
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.- Schopp.	5,5	15	-	-	-	4	8	0
14	F.Ebert-Pl.- Hbf - Messe - Langw. Mitte	8,7	23	-	-	-	6	12	0
Summe der 14 Stadtbahn-Linien 2028		176,6		78	85	⁴³⁷ 100		83	86
Summe der 14 Stadtbahn-Linien 2021		169,9		77	84	42	99	91	76
Zunahme 2021 bis 2028		6,7		1	1	1	1	-8	10

Straßenbahnnetz ab 2028		Länge	Fahrzeit	NVZ	HVZ
21	Tiergarten - Hbf - Frankenstraße	8,3 km	31 min	8 Tw	8 Tw
22	Gibitzenhof - Hbf - Tullnau	(5,3 km)	20 min	-	5 Tw
23	Wetzend.- Plärrer - Finkenbrunn	8,7 km	27 min	7 Tw	7 Tw
24	Wegf.- Plärrer - Glock.- Tullnau	(9,2 km)	38 min	-	9 Tw
25	Reutles - Plärrer - Dutzendteich	16,4 km	48 min	10 Tw	11 Tw
Summe d. 5 Tram-Linien 2028 = 33,4 / 49,2 km (NVZ/HVZ)				25 Tw	40 Tw
Summe d. 3 Tram-Linien 2015 = 33,4 / 40,8 km (NVZ/HVZ)				25 Tw	34 Tw
Zunahme von 2015 bis 2028		+ 8,4 km (nur i.d.HVZ)		keine	+ 6 Tw

Die Virtuelle Stadtbahn Nürnberg-Fürth

Liniennetz 2028



(C) = 21, 22, 24 und 25 fahren über Christuskirche

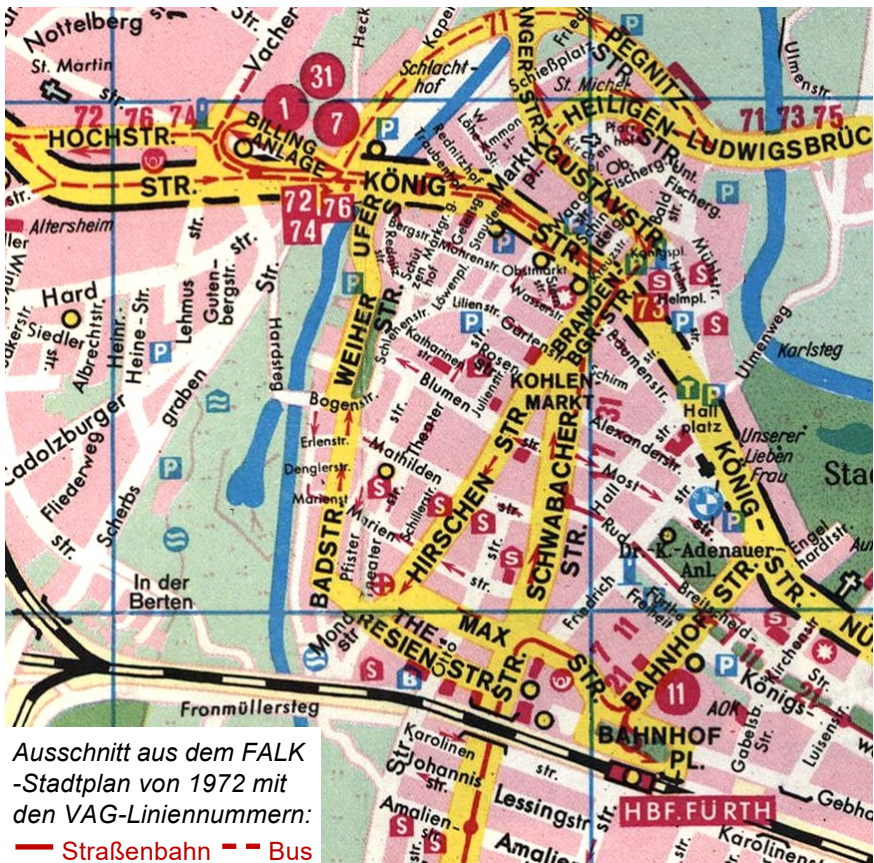
Herpersdorf

1 nach Wendelstein

6. DER AUSBAU IN FÜRTH

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

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



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

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

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

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

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

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

1975 – BA FÜ-2	Jakobinenstraße - Herrnstraße		
1,4 km oberirdisch	⊕ 2	⊞ 0	

Fürth plante seit den 1960er Jahren eine Straßenbahn-Querverbindung durch seine Südstadt. Diese musste man aber nach der Nürnberger Entscheidung für die U-Bahn im wahrsten Sinne des Wortes „begraben“. Die VS-NF hätte sie hingegen als erste Fürther Baumaßnahme verwirklicht, weil sie nicht zwingend den Einsatz von Stadtbahnwagen erfordert.

Die Gleise in der Herrnstraße werden natürlich gleich so verlegt, dass später 2,65 m breite Bahnen darauf fahren können. Und die Bahnsteige der neuen Stationen *Stresemannplatz* und *Simonstraße* gestaltet man so, dass sie drei Jahre später mit geringem Aufwand erhöht werden können.

Am Ende des Neubauabschnitts biegen die Straßenbahnen nach links in die Schwabacher Str. ab und erreichen auf dem vorhandenen Gleispaar die Stationen *Kaiserstraße* und *Flößbaustraße*. Die aus Nürnberg kommende Straßenbahnlinie 21 wechselt ihr Ziel in Fürth vom Hauptbahnhof zur Flößbaustraße, wodurch viele Verbindungen schneller werden.

1978 – BA FÜ-3	Stadtgrenze - Freiheit - Rathaus		
1,5 km Ausbau + 0,1 km Rampe + 0,5 km Tunnel	⊕ 3	⊞ 1	

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

1984 – BA FÜ-6	Amalienstraße - Jahnstraße		
1,0 km Ausbau + 0,5 km oberirdisch neu		(H) 3	[U] 0

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

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



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

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

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

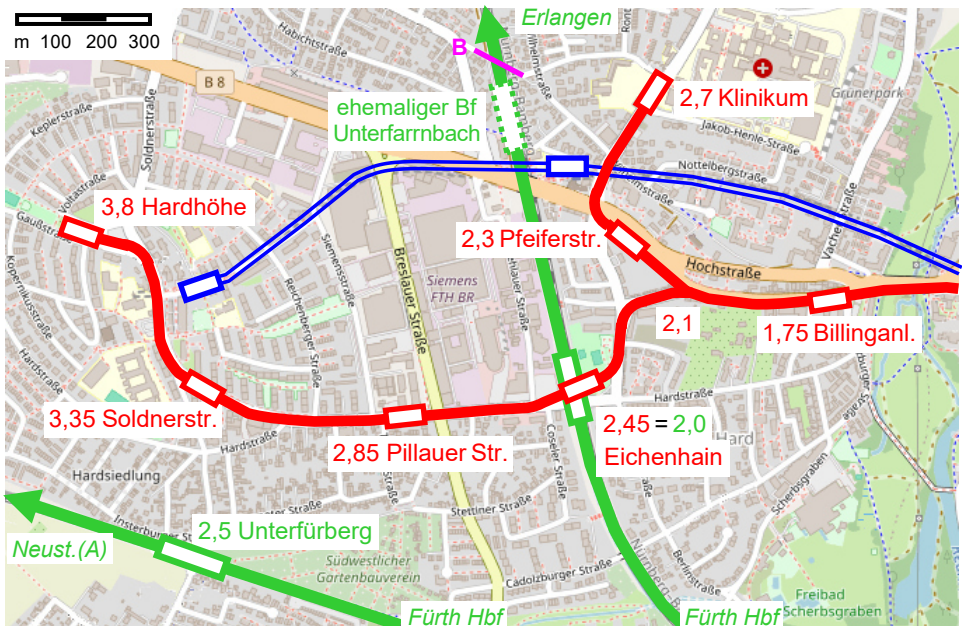
1986 – BA FÜ-7	Billiganlage - Pillauer Straße
1,1 km oberirdisch neu	Ⓜ 2 Ⓤ 0

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

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

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

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



— S-Bahn; — Stadtbahn; — Reale U-Bahn

Alle Entfernungsangaben ab FürtH Hbf; B = Neue Brücke, siehe BA Fü - 9

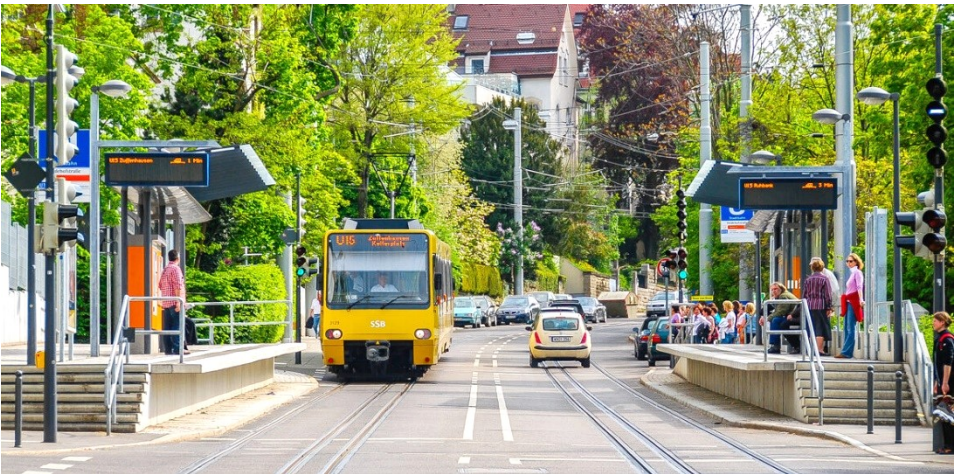
1987 – BA Fü-8	Pillauer Straße - Hardhöhe	
1,0 km oberirdisch neu	2	0

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

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

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

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



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

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

Der neunte Fürther Bauabschnitt (BA) schließt 300 m westlich der *Billiganlage* an den vierten BA an. Die Station *Pfeiferstraße* liegt noch neben der Würzburger Str., dann biegt das Gleispaar nach Norden in die Friedr.-Ebert-Str. ab. An der Einmündung der Jakob-Henle-Str. ist ausreichend Platz für die Stadtbahn-Endstation *Klinikum* und die nach Norden und Westen anschließenden Buslinien.

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

1990 – BA FÜ-10	Stein/Schloß - Stein/Kirche		
0,1 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel			⊕ 0 ⊞ 1

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

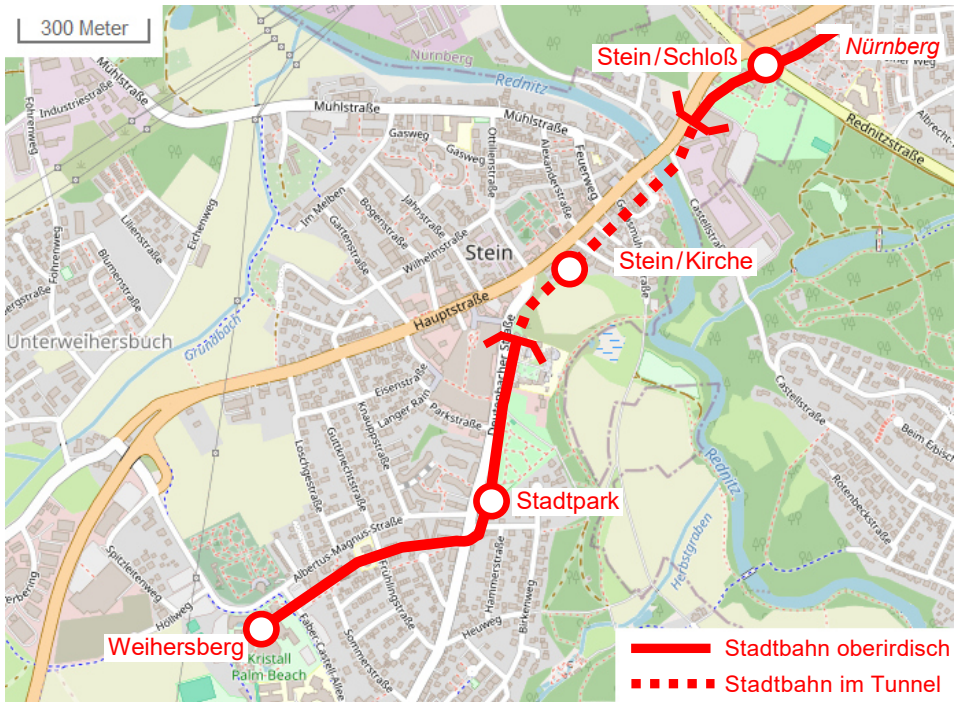
Ab der Kreuzung am Steiner Schloß bekommen die Gleise das Maximalgefälle der VS-NF von 8 %, um nach 300 Meter die Rednitz zu unterqueren. Dann steigen sie mit 5 % an und direkt vor der Martin-Luther-Kirche liegt der U-Bahnhof *Stein/Schloß*. Es gibt kein Verteilergeschoss und die Zugänge zum Mittelbahnsteig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

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

1992 – BA FÜ-11	Stein/Kirche - Weiherberg		
1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel			⊕ 2 ⊞ 0

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

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



Rund um das über 20.000 m² große *Palm Beach*-Gelände versiegeln „im echten Leben“ ebenerdige PKW-Parkplätze etwa 12.000 m². Die VS-NF nutzt einen Teil davon für ihre Endstation und ein Parkhaus mit Park+Ride-Plätzen.

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

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

Je früher die Entscheidung gefallen wäre, die *Rangaubahn* in das Stadtbahnnetz zu integrieren, desto mehr kostengünstige und stadtbildverträgliche Lösungen wären möglich gewesen: 1980 z.B. die Tieferlegung der Bahntrasse in Zirndorf von km 4,8 bis 5,4 statt der hässlichen Straßenschlucht am Bahnhof. Die Stadt hätte selber entscheiden können, ob Gleise und Bahnhof im offenen Einschnitt liegen oder überdacht werden.

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

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



Bis 1995 verlief die Rangaubahn am Zirndorfer Bahnhof so unübersichtlich auf der Straße, dass normale Blinklichter zur Sicherung nicht reichten: Ein Bahnbeamter musste neben dem Zug laufen und mit einer Fahne die Autos anhalten. (A. von Knebel, 14.7.87)

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

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

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

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

1997 – BA FÜ-13	Zirndorf - Weiherhof
0,6 km Tunnel + 2,4 km Ausbau DB-Strecke	Ⓜ 2 Ⓤ 1

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

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



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

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

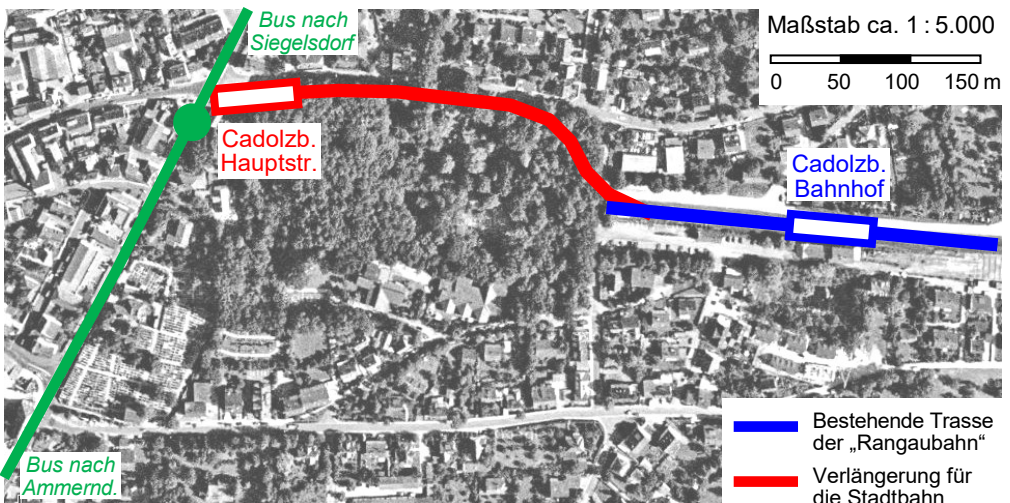
Zum BA FÜ-14 ab 1998:

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

1998 – BA FÜ-14	Weierhof - Cadolzburg		
0,3 km oberird. neu + 4,7 km Ausbau DB-Strecke	⊙ 3	⊞ 0	

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

von km - bis km	Maßnahme / Kosten (Stand 1995)		Summe = 90 Millionen Euro
0,2 - 1,1 = 0,9 km	Neubau zweigleisig	20 Mio €	
1,1 - 4,8 = 3,7 km	Zweigleisiger Ausbau	15 Mio €	Darunter Neubau oberirdisch 1,2 km Einschnitt = 0,6 km
4,8 - 5,4 = 0,6 km	Neubau im Einschnitt	20 Mio €	
5,4 - 10,5 und 13,5 - 17,4 = 9 km Ausbau		5 Mio €	
10,5 - 13,5 = 3 km	Zweigleisiger Ausbau	12 Mio €	
17,4 - 17,7 = 0,3 km	Neubau eingleisig	3 Mio €	
1,1 - 17,4 = 16,3 km	DB-Strecke elektrifizier.	15 Mio €	



2000 – BA FÜ-15	Jahnstraße - Gebersdorf		
1,4 km zweigleisig + 1,0 km eingleisig			Ⓜ 3 Ⓜ 0

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

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

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

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

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

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



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

2002 – BA FÜ-16	Zirndorf Bf- Landratsamt
0,8 km im Tunnel neu	Ⓜ 0 Ⓤ 1

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

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

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

2004 – BA FÜ-17	Gebersdorf - Zirnd. Landratsamt		
2,8 km Ausbau DB-Nebenstrecke + 0,7 km neu	Ⓜ 3	Ⓤ 0	

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

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

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

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

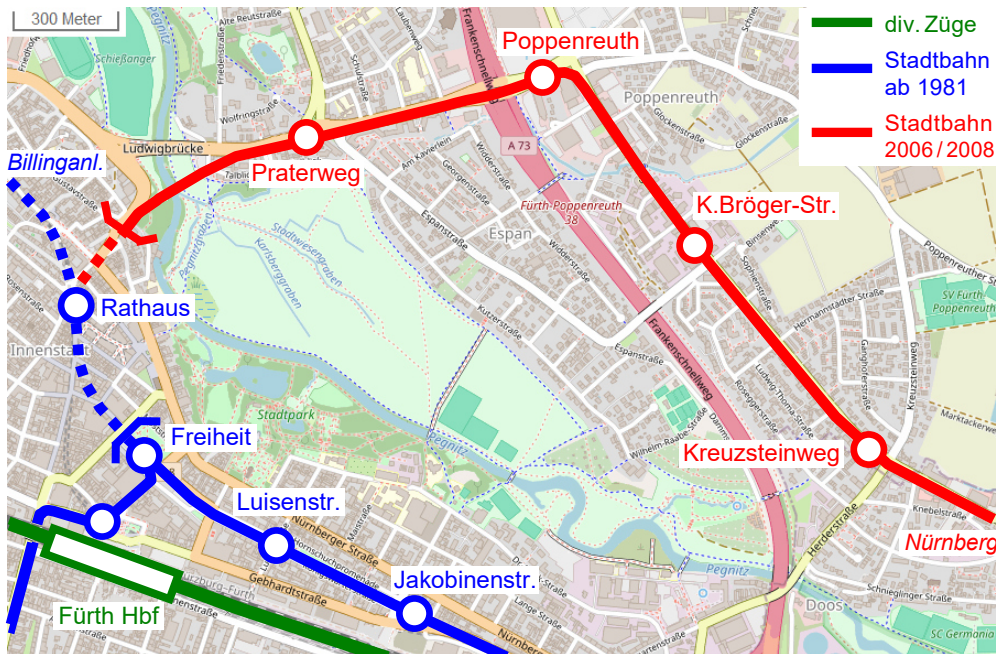
100 Meter hinter dem Haltepunkt verlässt die Stadtbahn die Trasse der *Bibertbahn* und wendet sich in einem großen Bogen nach Norden. Das

2007 – BA FÜ-18	Rathaus - Poppenreuth		
1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel	Ⓜ 3	Ⓜ 0	

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

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

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



2010 – BA FÜ-19	Poppenreuth - Kreuzsteinweg		
1,5 km oberirdisch	 2	 0	

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

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

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

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

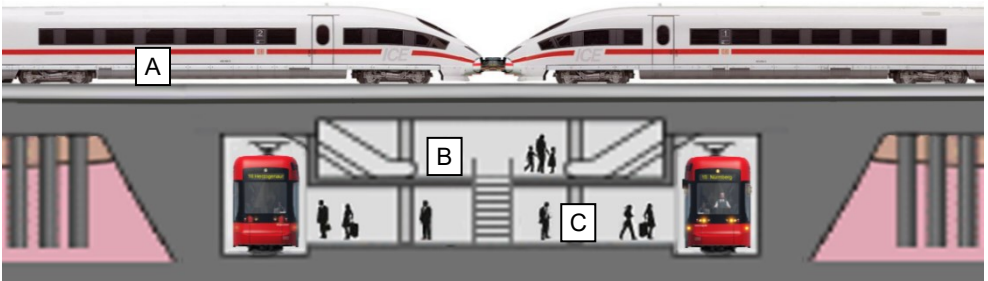
*) Linie 2 fährt westlich von Gebersdorf mit Solo-Triebwagen

7. ERLANGEN UND DIE STRASSENBAHN

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

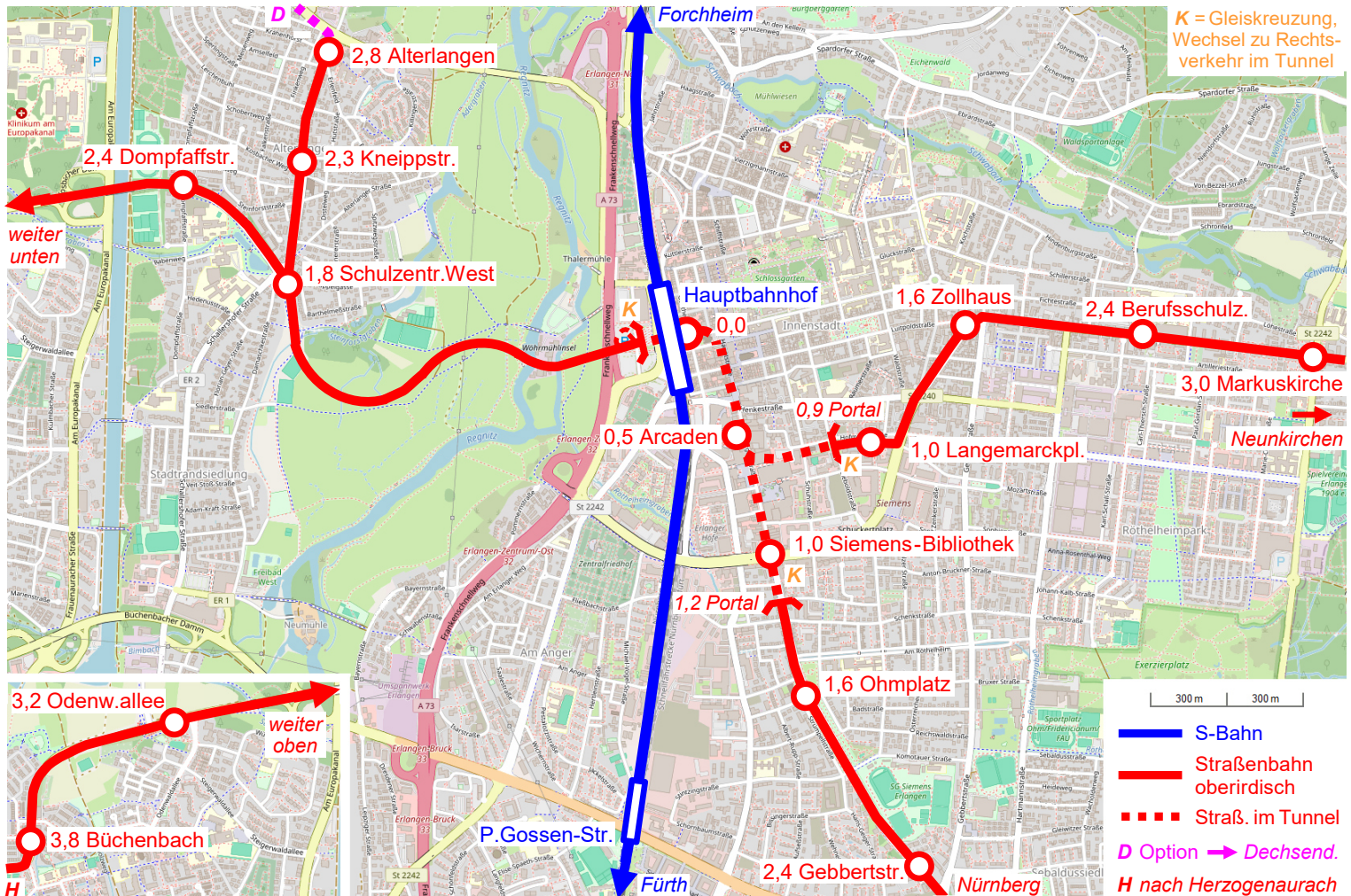
Im Gegensatz zu den realen Plänen für die *Stadt-Umland-Bahn* (StUB) gäbe es zwei zusammen 1,8 km lange Innenstadtunnel mit drei Bahnhöfen: Für das absehbare Verkehrsaufkommen brauchen sie nicht die aufwändigen Standards einer *Voll-U-Bahn* und kostengünstigere Lösungen einer *Unterpflaster-Straßenbahn*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

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



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

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



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

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

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

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

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

Da der Bauabschnitt 32 in Nürnberg gleichzeitig fertig wird, kann man die Straßenbahnlinie 25 von Erlangen Süd über Reutles und den Plärrer zum Dutzendteich durchbinden. Die Fahrt auf Erlanger Stadtgebiet dauert sechs Minuten und die Hugenottenstadt muss für den ganztägigen 10-Minuten-Takt zwei Triebwagen des gemeinsamen Fahrzeugpools mit Nürnberg finanzieren.

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

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

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

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

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

Zum BA ER-3 ab 2018:

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

2018 – BA ER-3	Erlangen Hbf - Büchenbach		
4,1 km oberirdisch mit 1,5 km langer Brücke		⊕ 5	⊞ 0

Der dritte Erlanger Bauabschnitt entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen: Westlich vom *Hauptbahnhof* überquert die Straßenbahn auf einer neuen, etwa 1,5 km langen und geschwungenen Brücke das sensible Regnitztal. Das vorhandene Wegenetz darunter wird so weit wie möglich angepasst, damit man keine zusätzlichen Flächen versiegeln muss und die neue Brücke Fußgängern und Radfahrern als Wetterschutz dient.

Vor der großen Kreuzung am Sparkassenweiher ersetzt die Haltestelle *Schulzentrum West* einen Teil der Parkplätze für die Sporthalle. In der Mitte des breiten Kosbacher Damms liegen die Stationen *Dompfaffstraße* und *Odenwaldallee*. Den Verschwenk zur Mönaustr. gibt es bei der *VS-NF* nicht, ihre Station *Büchenbach* platziert sie am Adenauerring und die vorläufige Endhaltestelle *Frankenalbstraße* mit ihrer Wendeschleife knapp 200 Meter hinter dem real geplanten *Büchenbach West*.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2018 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Büchenbach - Erlangen - Reutles	12,1 km	22 min	5 ½ Triebw.
25z Büchenbach - Erlangen-Ohmplatz	5,8 km	12 min	3 ½ Triebw.
Summe = planmäßig 9 Triebwagen, mit 11 % Reserve = 10 Triebwagen			

2020 – BA ER-4	Arcaden - Zollhaus - Buckenhof		
3,0 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel		⊕ 6	⊞ 0

Südlich der *Arcaden* und unter dem Kaufhof-Gebäude hätte die *VS-NF* schon 2014 das Gleisdreieck zum Anschluss des „Ostastes“ vorbereitet. Überwerfungsbauwerke sind nicht erforderlich, da die Linien 15 und 19 an den *Arcaden* Anschluss am gleichen Bahnsteig bieten und nicht gleichzeitig ein- und ausfahren sollen.



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

Ab dem Abzweig liegen die Schienen 400 Meter unter der Hofmannstr. und kommen hinter der Sieboldstr. an die Oberfläche. Die Rampe ist nur eingleisig, weil die Straßenbahnen (wie bei der *Siemens-Bibliothek*) das Richtungsgleis wechseln. Die folgende oberirdische Haltestelle *Lange-marckplatz* hat daher „ganz normal“ zwei Außenbahnsteige.

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

Am *Zollhaus* ist viel Platz und die neue Haltestelle könnte Gestaltungselemente des alten Bahnhofs aufgreifen. Im breiten Korridor der

Luitpold- und Drausnickstr. liegen die Stationen *Berufsschulzentrum*, *Markuskirche* und *Gedelerstraße* und bei *Buckenhof* die vorläufige Endhaltestelle mit Wendeschleife.

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

Straßenbahn-Netz Erlangen 2020 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Büchenbach - Erlangen - Reutles	12,1 km	22 min	5 ½ Triebw.
26 Büchenbach - Erlangen - Buckenhof	8,3 km	18 min	4 ½ Triebw.
26z Erlangen Hbf - Buckenhof	4,1 km	10 min	3 Triebw.
Summe = planmäßig 13 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 14,3 Triebwagen			

2021 – BA ER-5	Schulzentrum West - Alterlangen		
1,0 km oberirdisch		 2	 0

Nach Eröffnung des dritten Bauabschnitts ist unbefriedigend, dass die zusätzlichen Züge der Linien 19 am Hauptbahnhof wenden, obwohl man sie gerne auch auf der neuen Regnitzbrücke sähe. Die nächste Wendemöglichkeit gibt es aber erst in Büchenbach, und die Schleife an der *Frankenalbstraße* ist schon mit zwei Linien ausgelastet.

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

Die Linie 15 steuert Alterlangen statt Büchenbach an und kommt mit 0,5 Triebwagen weniger aus. Die zusätzlichen Züge der Linien 19 fahren dafür nach Büchenbach und brauchen 1,5 Triebwagen mehr. Planmäßig setzt Erlangen daher 14 und mit 10 % Reserve 15,4 Triebwagen ein.

2023 – BA ER-6	Buckenhof - Uttenreuth - Dormitz		
5,4 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig		Ⓜ 5	□ 0

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

Straßenbahn-Netz Erlangen 2023 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	5 Triebw.
26 Büchenbach - Erlangen - Dormitz	13,7 km	26 min	6 ½ Triebw.
26z Büchenbach - Erlangen - Buckenhof	8,3 km	18 min	4 ½ Triebw.
Summe = planmäßig 16 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 17,6 Triebwagen			

2025 – BA ER-7	Dormitz - Neunkirchen/Brand		
2,1 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig		Ⓜ 3	□ 0

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

Wie bei den realen *StUB*-Plänen gibt es drei Stationen in Neunkirchen, wobei die Endstation aber nicht *Schul- und Sportzentrum*, sondern

Bahnhof heißt. Die Straßenbahn-Linie 19 trifft dort auf die *City-Bahn*-Linie 10, die Nürnberg auf dem direktem Weg über Heroldsberg und Ziegelstein ansteuert. (→ citybahn-nuernberg.de)

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

2027 – BA ER-8	Büchenbach - Herzogenaurach
6,2 km oberirdisch, davon 2 km eingleisig	 7  0

Die Anbindung Herzogenaurachs an die *StUB* hat bei der *VS-NF* geringere Bedeutung als in der Realität, weil die Schuhstadt schon ab 2015 direkte S-Bahn-Verbindungen über Eltersdorf nach Fürth und Nürnberg bekommt. Die Straßenbahnverlängerung über Büchenbach hinaus wird daher erst als siebter Bauabschnitt 2022 eröffnet.

Die Trasse entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen mit den Haltestellen *Häusling*, *Haundorf*, *Herzo Base/adidas*, *Zeppelinstraße* und *PUMA Way*. Am nördlichen Stadtrand von Herzogenaurach biegt die Straßenbahn nicht in die Rathgeberstr. ab, sondern bleibt (der realen „Rückfallebene“ entsprechend) auf der Straße „Zum Flughafen“ mit der Station *Glockengasse*.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2027 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	5 Triebw.
26a Herzogenaur. - Erlangen - Uttenreuth	15,7 km	30 min	8 Triebw.
26b Büchenbach - Erlangen - Neunkirchen	15,3 km	29 min	7 Triebw.
Summe = planmäßig 20 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 22 Triebwagen			

Straßenbahn Erlangen 2027 (NVZ)	Länge	Fahrz.	Takt	Summe 13 Triebw.
25 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	10' = 5 Tw	
26a H'aurach - Erlangen - Neunkirchen	22,0 km	40 min	20' = 5 Tw	
26b Büchenb.- Erlangen - Uttenreuth	9,0 km	19 min	20' = 3 Tw	

Die Endstation liegt wie in den realen Plänen südlich der Aurachbrücke an der Hans-Maier-Straße. Sie heißt bei der *VS-NF* aber *Herzogenaurach Bahnhof*, weil man in die *City-Bahn*-Linien 11 und 12 umsteigen kann.

Die Fahrzeiten Herzogenaurach - Neunkirchen und Büchenbach - Uttenreuth sind für den 10- und 20-Minuten-Takt ungünstig. In der *Normalverkehrszeit* (NVZ) nimmt die *VS-NF* das in Kauf, da nicht alle Fahrer und Triebwagen unterwegs sind und es genug Reserven gibt. In der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) fahren hingegen keine „19er“ durch, sondern wenden jeweils auf einer Seite früher. Die wenigen Fahrgäste über die Gesamtstrecke sind dadurch 5 Minuten länger unterwegs, dafür verteilt sich die Nachfrage gleichmäßiger.



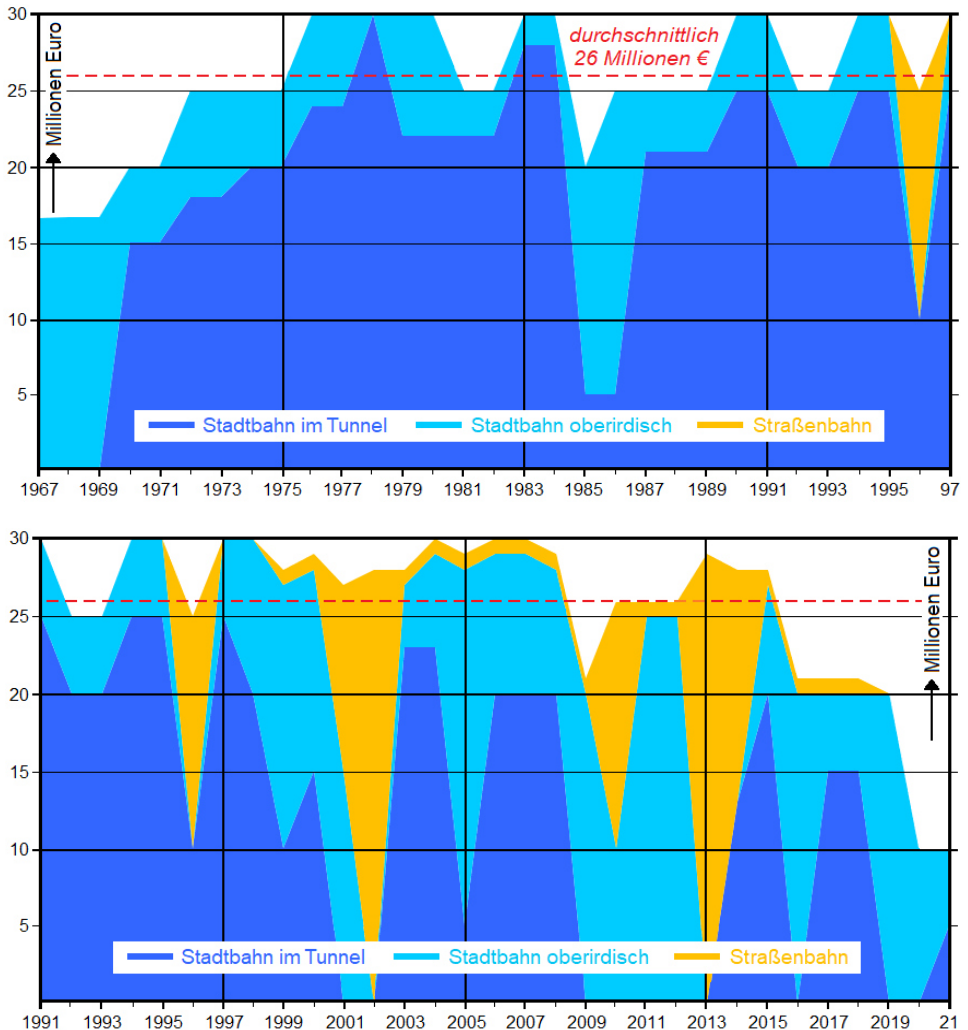
Am 16.7.24 begegneten sich vor dem Nürnberger Hauptbahnhof die Avenios 2002 und 2012. © Jorg Schäfer

2019 bestellte die VAG bei Siemens Mobility zwölf vierteilige Straßenbahnen des Typs Avenio, nachdem sie zuvor ein Exemplar aus München erprobt hatte. ¹Die ersten Triebwagen gingen im Dezember 2022 in den Fahrgastbetrieb und ab Mitte der 2030er Jahre sollen 75 Avenios den kompletten Straßenbahnverkehr in Nürnberg und Erlangen übernehmen.

ANHANG: SATISTISCHE AUSWERTUNGEN

1.1. Investitionen in das Schienennetz in Nürnberg

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



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

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

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

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

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

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

1.2. Investitionen in anderen Kommunen

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

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

STRASSENBAHN - Ausbau in Erlangen			Ausbau		neu oben/Tunnel				SUMME		Mio €*)
			km / St.		km / St.		km / St.		km / Stat.		
1	2010	Erlangen Süd - Reutles	0	0	4,7	3	0	0	4,7	3	50
1	2012	Erlangen Hbf - Reutles	0	0	2,1	2	1,3	3	3,4	5	60
2	2014	Erlang. Hbf - Büchenbach	0	0	4,1	5	0,1	0	4,2	5	60
3	2016	Arcaden - Buckenhof	0	0	3,1	6	0,4	0	3,5	6	50
4	2017	Schulz. West - Alterlang.	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	15
5	2019	Buckenhof - Dormitz	0	0	5,4	5	0	0	5,4	5	55
6	2021	Dormitz - Neunkirchen	0	0	2,5	4	0	0	2,5	4	25
7	2023	Büchenb.- Herzogenaur.	0	0	6,2	7	0	0	6,2	7	65
		Straßenbahn Erlangen	0,0	0	29,1	34	1,8	3	30,9	37	380
		Straßenbahn Nürnberg	20,2	46	11,7	15	0	0	31,9	61	150
		STRASSENB. GESAMT	20,2	46	40,8	49	1,8	3	62,8	98	530

1.3. Investitionen in die Fahrzeuge

Jahr	Bedarf Fahrplan		+ 10% Reserve		Stadtbahnw.- Bestand Nürnberg. / Fürth / andere						Stadtbahnwagen-Zuwachs					
											in Nürnberg			in Fürth		
	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	Investition	B	C	Investit.
1972	7	0	8	0	8	0	0	0	0	0	8	0	14 Mio €	0	0	0 Mio €
1974	24	0	27	0	27	0	0	0	0	0	19	0	34 Mio €	0	0	0 Mio €
1978	55	0	61	0	50	0	11	0	0	0	23	0	41 Mio €	11	0	20 Mio €
1981	64	0	70	0	56	0	14	0	0	0	6	0	11 Mio €	3	0	5 Mio €
1985	75	0	83	0	69	0	14	0	0	0	13	0	23 Mio €	0	0	0 Mio €
1989	82	14	90	16	78	12	12	4	0	0	9	12	46 Mio €	-2	4	6 Mio €
1995	84	20	92	22	73	18	15	4	4	0	-5	6	6 Mio €	3	0	5 Mio €
2000	91	31	92	42	70	38	16	4	6	0	-3	20	45 Mio €	1	0	2 Mio €
2008	84	60	92	66	81	49	8	12	3	5	11	11	47 Mio €	-8	8	6 Mio €
2015	94	67	92	85	81	68	8	12	3	5	0	19	48 Mio €	0	0	0 Mio €
2021	91	76	92	92	81	75	8	12	3	5	0	7	18 Mio €	0	0	0 Mio €
2028	83	86	92	94	81	77	8	12	3	5	0	2	5 Mio €	0	0	0 Mio €
	Summen										81	77	338 Mio €	8	12	44 Mio €

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

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

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

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

1.4. Zusammenfassung

Von 1967 bis 2028 hätte die *VS-NF* in Mittelfranken rund 2,6 Milliarden Euro in den Schienenverkehr investiert. Davon entfallen etwa drei Viertel auf die Stadtbahn (=1,95 Mrd.) und ein Viertel auf die Straßenbahn (= 0,65 Mrd.). Der Ausbau der Strecken hätte knapp 80 % (= 2,07 Mrd.) und die Fahrzeuge gut 20 % (= 0,52 Mrd.) gekostet.

2028 gäbe es in Mittelfranken ein knapp 174 km langes kommunales Schienennetz mit 249 Stationen. Auf die Stadtbahn entfallen davon 111 km (= 64 %) und 151 Stationen (= 61 %) und auf die Straßenbahn 63 km (= 36 %) und 98 Stationen (= 39 %).

Zusammenfassung		Ausbau		neu oben/neu Tunnel				SUMME			Fahrzeuge				zus.
		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		Mio €	B	C	zus.	Mio €	Mio €
STADTBAHN	Stadt Nürnberg	16,5	21	32,4	50	24,6	35	73,5	106	1.160	81	77	158	338	1.498
	Stadt Fürth	4,7	8	11,8	19	1,3	2	17,8	29	230	8	12	20	44	274
	Landkreis Fürth	11,9	5	2,2	7	2,0	3	16,1	15	120	3	5	8	18	138
	Landkreis Roth	0	0	4,0	3	0	0	4,0	3	30	0	2	2	5	35
STADTBAHN ges.		33,1	34	50,4	79	27,9	40	111,4	153	1.540	92	96	188	405	1.945
<i>Anteile in %</i>		29,7	22,2	45,2	51,6	25,0	26,1	100	100		49	51			
TRAM	Stadt Nürnberg	20,2	46	11,7	15	0	0	31,9	61	150	Straßenbahnen		44	75	225
	Erlangen + Uml.	0	0	29,1	34	1,8	3	30,9	37	380			22	40	420
STRASSENB. ges.		20,2	46	40,8	49	1,8	3	62,8	98	530	0	0	66	115	645
<i>Anteile in %</i>		32,2	46,9	65,0	50,0	2,9	3,1	100	100		<i>Nbg 65%, Erl. 35%</i>				
SCHIENENNETZ ges.		53,3	80	91,2	128	29,7	43	174,2	251	2.070	Fahrzeuge			520	2.590
<i>Anteile in %</i>		30,6	31,9	52,4	51,0	17,0	17,1	100	100						

2.1. Liste der 153 Stadtbahn-Stationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Liste der 95 Straßenbahn-Stationen

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

Nr.	Stadt Erlangen	Eröff.	Linien	*
1	Alterlangen	2017	15	○
2	Arcaden	2012	15,19	⚡
3	Berufsschulzentr.	2016	19	○
4	Büchenbach	2014	19	○
5	Dompfaffstraße	2014	19	○
6	Erlangen Hbf	2012	15,19	⚡
7	Erlangen Süd	2012	15	○
8	Frankenalbstr.	2014	19	○
9	Gebbertstraße	2012	15	○
10	Gedelerstraße	2016	15	○
11	Häusling		19	○
12	Kneippstraße	2017	15	○
13	Langemarckplatz	2016	19	○
14	Markuskirche	2016	19	○
15	Odenwaldallee	2014	19	○
16	Ohmplatz	2012	15	○
17	Schulzentr. West	2014	19	○
18	Siemens-Biblioth.	2012	15	⚡
19	Tennenlohe	2012	15	○
20	Wetterkreuz	2012	15	○
21	Zollhaus	2016	19	○

Nr.	Umland Erlangen	Eröff.	Linien	*
1	(D) Bierleinswies.	2021	19	○
2	Buckenhof	2016	19	○
3	Dormitz	2019	19	○
4	(H) Haundorf	2023	19	○
5	Her.Base / adidas	2023	19	○
6	Herzogenaur. Bf	2023	19	○
7	(H) Glockengas.	2023	19	○
8	Neunkirch.(Br) Bf	2021	19	○
9	Neunkirch. Mitte	2021	19	○
10	(N) Neuntagew.	2021	19	○
11	(H) PUMA Way	2023	19	○
12	(U) Röthanger	2019	19	○
13	Spardorf	2019	19	○
14	Uttenreth	2019	19	○
15	(U) Weiher	2019	19	○
16	(H) Zeppelinstr.	2023	19	○

6 Kommunen haben Straßenb.-Stationen:

(D) Dormitz = 2, (H) Herzogenaurach = 6,
(N) Neunkirchen = 3, (U) Uttenreuth = 3,
(B) Buckenhof = 1, (S) Spardorf = 1



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