

Eine Stadtbahn in Nürnberg und Fürth

Ein Konzept von Jörg Schäfer, Juni 2025

[Seite 1 bis 25 entspricht der Variante C vom Mai 2025](#)

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

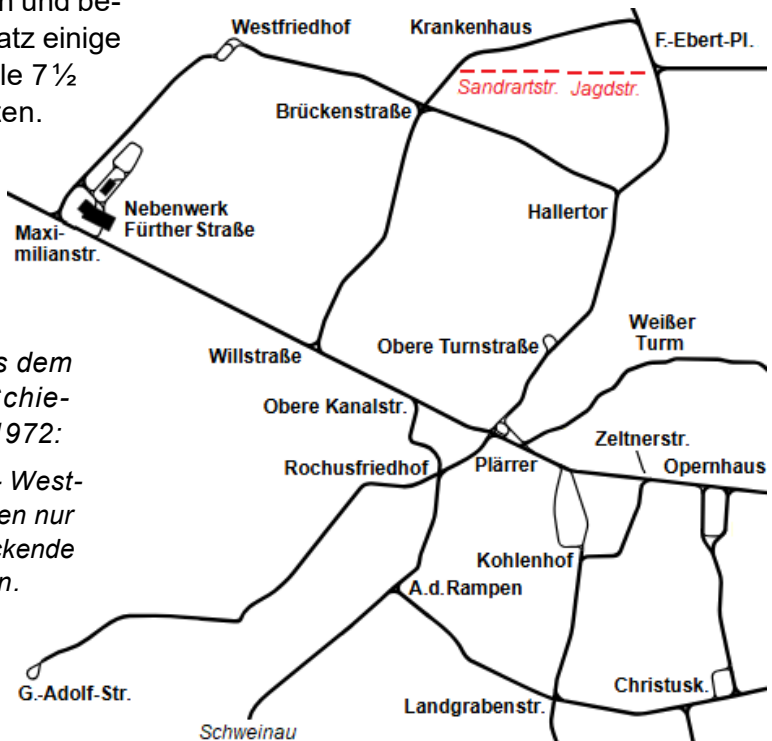
www.container-linienzüge.de (für den Güterverkehr)

1976

Das „Sparkonzept 1976“

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

Im folgenden Jahr verschlechterte sich aber die Haushaltslage der Stadt dramatisch und sie musste sparen, wo es nur ging. Das betraf auch die Straßenbahn und im Rahmen vom „Sparkonzept 1976“ legte man am 17.10.76 den „Westring“ F.Ebert-Platz - Brückenstr. - Willstr. - Rochusfriedhof - Landgrabenstr. still: Bis zur *Willstraße*. pendelte fortan die Buslinie 34 im 10-Minuten-Takt, zwischen *A.d.Rampen* und *Landgrabenstr.* „opferte“ man die Trasse hingegen dem *Frankenschnellweg* (= Stadtautobahn A 73). Die VAG stellte zudem fast alle Verstärkungslinien im Berufsverkehr ein und bediente als Ersatz einige Hauptlinien alle 7 ½ statt 10 Minuten.



Ausschnitt aus dem Nürnberger Schienennetz von 1972:

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

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

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

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

1976 – BA N - 4		Hauptbahnhof - Weißer Turm	
1,2 km Tunnel in der Nürnberger Altstadt		Ⓜ 0	Ⓤ 2

Die Verbindung Aufseßplatz - Hautbahnhof - Weißer Turm wurde für die U-Bahn 1978 eröffnet, die *VS-NF* hätte die Nürnberger Altstadt schon zwei Jahre früher unterquert. *Lorenzkirche* und *Weißer Turm* haben wie in der Realität je zwei Gleise und einen Mittelbahnsteig, die Gleisbögen dazwischen aber kleinere Radien und mehr Steigungen, weil schon die künftigen Abzweige zum *Rathaus* vorbereitet werden.

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

Die Straßenbahn bekommt (wie in der Realität) eine provisorische Wendeschleife um den *Weißen Turm*, welche die Linien 1, 12 und 13 ansteuern. Die Bögen von 1 und 6 durch die Innenstadt entfallen und die 6 übernimmt den Ast der 13 zum *Nordostbahnhof*.

Zwischen Weißem Turm und Dutzendteich verschwindet die 2, weil die *VS-NF* das Busnetz in den südöstlichen Stadtteilen neu ordnet und der

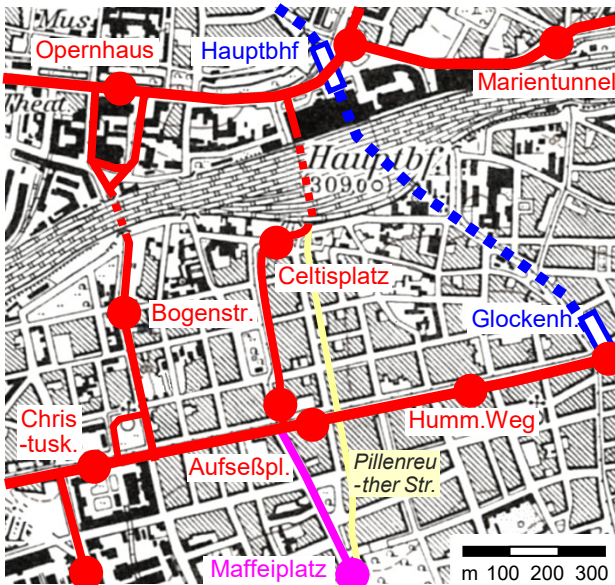
„56er“ nicht mehr am Dutzendteich, sondern in Langwasser Mitte startet.
 (Detaillierte Beschreibung → „Optionen und Details“.)



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

1977 – BA N - 5	Aufseßplatz - Frankenstraße
1,4 km Straßenbahn (beim Ausbau für KFZ)	 3  0

In der Realität wurde die Pillenreuther Straße zwischen dem Celtisplatz und der Frankenstr. bis 1976 mit der U-Bahn großzügig ausgebaut. Der Straßenbahn blieb weiterhin nur die 800 m längere und kurvenreichere Trasse weiter westlich durch die Gugelstraße. Die Pillenreuther Str. war im Berufsverkehr stark belastet und die Stadt Nürnberg hätte sie sicher auch ohne U-Bahn ausgebaut. Die VS-NF geht davon aus, dass man damit nach Abschluss des BA 3 am Glockenhof begonnen hätte.



Bis 1976 fuhren die KFZ zwischen Celtis- und Maffeiplatz nach Süden durch die Endter- und nach Norden durch die Pillenreuth. Straße. Die Straßenbahn nutzte die Endterstr. bis zum *Aufseßplatz* in beiden Richtungen. Die VS-NF hätte die KFZ (wie i.d. Realität) auch südwärts auf die Pillenr. Str. gelegt, die Straßenbahn aber in der Endterstr. belassen. 200 m südlich

vom *Aufseßplatz* mündet sie in die Pillenr. Str., die bis zur Kreuzung mit der Frankenstr. mehr als 30 m breit ist. Es gab daher genug Platz für einen eigenen Gleiskörper und eine Haltestelleninsel zwischen *Maffeiplatz* und Siemensstraße.

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

1978 – BA N-6		W.Turm - Plärrer - Bärenschanze	
0,1 km Rampe + 1,4 km Tunnel		⊙ 2	□ 2

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

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

Der *Gostenhof* entspricht weitgehend der Realität mit 1 ½-facher Tieflage und Verteilerebenen an beiden Bahnsteigenden. Die *VAG Nürnberg* schrieb bei der Eröffnung: „Nur ganze drei Meter kürzer als der Plärrer ist der erste Bahnhof in Richtung Fürth. Auf einer Länge von 168 Metern liegt er zwischen Dilherr- und Saldorfer Straße. Die grundlegende Neugestaltung der Fürther Str. ermöglichte auch hier den Einbau von Lichtkuppeln, ähnlich wie am Plärrer. So werden Bahnsteig und Verteilerhallen durch Tageslicht beleuchtet.“

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

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

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

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

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

Die provisorische Wendeschleife um den *Weißer Turm* entfällt und mit ihr die Straßenbahnlinien 1 und 2. Die 12 fährt ab Plärrer eine Station weiter bis *Kohlenhof*, weil sie dort Anschluss zur 9 nach Gibitzenhof bietet und die anderen Linien weniger behindert. Die 13 übernimmt ab Plärrer den Nordast der 21 nach Ziegelstein.

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

Virtuelle Stadtbahn ab 1978	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fürth/Rathaus - Plärrer - Langwass.	15,6 km	37 min	9x2=18B	9x2=18B
1z Eberhardsh. - Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
2 Gostenhof - Plärrer - Hbf - Dutzendt.	5,7 km	15 min	5 x 1 = 5 B	5 x 1 = 5 B
7 FÜ./Herrnstr. - Plärrer - Langwasser	15,5 km	37 min	9x2=18B	9x2=18B
11 FÜ./Rathaus - Fürth Hbf - Herrnstr.	1,6 km	6 min	2 x 2 = 4 B	2 x 2 = 4 B
Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978	38,4 km		45 B	59 B
Summe der 2 Stadtbahn-Linien 1976	13,4 km		17 B	27 B
Zunahme von 1976 bis 1978	+ 25,0 km		+ 28 B	+ 32 B

Straßenbahnnetz ab 1978	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
3 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Tiergarten	9,8 km	34 min	8 Tw	8 Tw
4 Thon - F.Ebert-Pl. - Plärrer - Dutzendteich	8,3 km	32 min	8 Tw	8 Tw
6 Westfriedhof - Plärrer - Hauptbf - Nordostbf	7,5 km	28 min	7 Tw	7 Tw
8 Erlenstegen - Hauptbf - Trafow. - Südfriedh.	11,0 km	38 min	9 Tw	9 Tw
9 Thon - F.Ebert-P. - Hauptbahn. - Gibitzenhof	8,4 km	32 min	8 Tw	8 Tw
12 G.Adolf-Str. - Plärrer - Kohlenhof	3,1 km	12 min	4 Tw	4 Tw
13 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Ziegelstein	9,6 km	35 min	9 Tw	9 Tw
14 Schweinau - Plärrer - Christ. - Scharrerstr.	(7,1)	27 min	-	7 Tw
15 Thon - F.Ebert-Pl. - Plärrer - Kohl. - Trafow.	(7,0)	27 min	-	7 Tw
16 G.Adolf-Str. - Plärrer - Hauptbf - Nordostbf	(7,2)	27 min	-	7 Tw
18 F.Ebert-Pl. - Plärrer - Opernh. - Trafowerk	6,9 km	26 min	7 Tw	7 Tw
Summe der 8 Haupt-Linien 1978	64,6 km		60 Tw	81 Tw

1979 – BA N -7	Bärenschanze - Ringbahnbrücke		
0,9 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,3 km Tunnel			Ⓜ 1 Ⓤ 2

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

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



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

- In der Realität ging die U-Bahn bis *Eberhardshof* am 20.6.81 in Betrieb und die Straßenbahn nach und in Fürth wurde gleichzeitig eingestellt. Neun Monate lang mussten die Fahrgäste in die Pendelbuslinie 80 zur *Jakobinenstraße* umsteigen, während die VAG die Hochbahnstrecke bis zum 20.3.82 für die U-Bahn umrüstete. Die Stadtbahn hätte diese Pause nicht gebraucht, da sie die Oberleitung der Straßenbahn nutzt und man die Bahnsteige dank ihrer Klapptrittstufen bei laufendem Betrieb erhöhen kann.]
- Ein Problem war, dass die Straßenbahnen auch weiterhin zur *Hauptwerkstatt Muggenhof* fahren mussten. Dafür bekamen sie in der Fürther Straße neben der U-Bahn eine 1,4 km lange eingleisige Betriebsstrecke von der Maximilian- bis zur Fuchsstraße. Der VS-NF hätten 300 m bis zur Spohrstr. und 100 m ab der Ringbahnbrücke genügt, den Kilometer dazwischen könnten die Straßenbahnen auf den Stadtbahngleisen zurück legen.

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

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

1981 – BA N - 8	Plärrer - Gustav-Adolf-Straße		
0,1 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,5 km Tunnel		⊕ 1	⊔ 1

200 m westlich vom *Plärrer* biegen zwei neue eingleisige Tunnel nach Südosten ab und erreichen nach 700 m den U-Bahnhof *Rothener Straße*. Wenn es die Örtlichkeiten erlauben, liegt er nicht so tief und etwas weiter nördlich als in der Realität, um die Wege zur S-Bahn zu

verkürzen. In zwei eingleisigen Tunneln geht es weiter und beim künftigen Abzweig nach Schweinau haben sie fünf Meter vertikalen Abstand.

Auf einer Rampe zwischen Heinrich- und Zollerstr. kommt die Stadtbahn an die Oberfläche und wechselt für 600 m auf die vorhandenen Straßenbahngleise. Der Gleisradius der Wendeschleife an der *Gustav-Adolf-Straße* ist aber zu eng, daher bekommt die Stadtbahn neben der Wallensteinstr. einen geraden Inselbahnsteig.

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

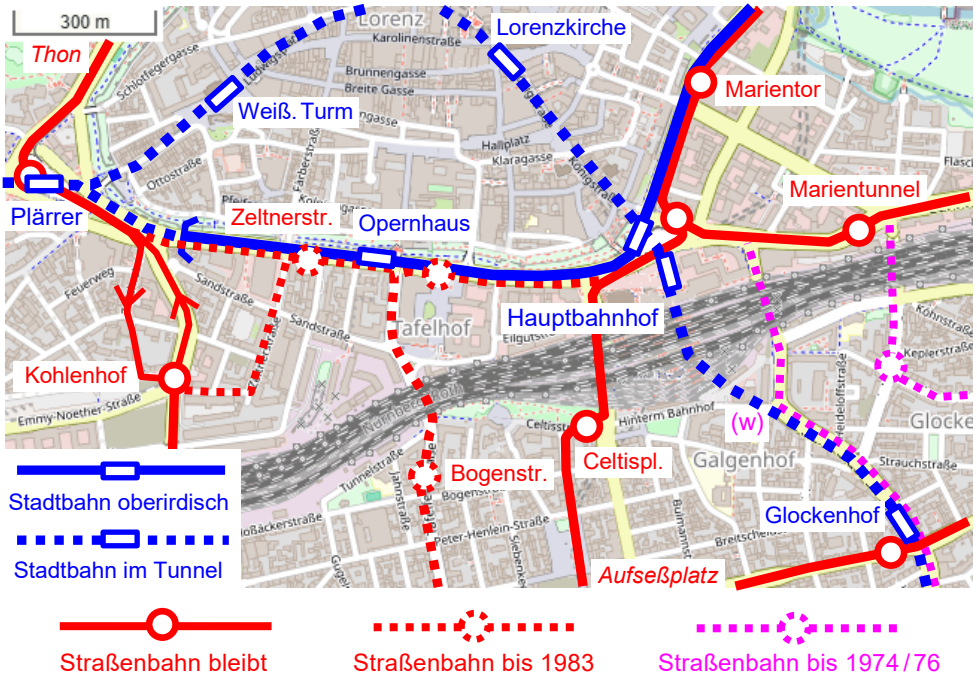
1983 – BA N - 9	Plärrer - Rathenaupl.- Ziegelstein		
0,2 km oberird.+ 0,2 km Rampen + 1,7 km Tunnel		 4	 1

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

Bei der *VS-NF* sollen ab 1981 in der *Hauptverkehrszeit* sechs Linien im 10-Minuten-Takt den *Plärrer* ansteuern. Das ist zu viel für den zweigleisigen Tunnel unter der Innenstadt. Deshalb führt der erste Abschnitt der zweiten Stammstrecke vom Plärrer in die entgegengesetzte Richtung nach Osten.

Unter dem *Plärrer* wird der (schon 1978 beim BA 5 vorbereitete) zweite Inselbahnsteig fertig gestellt. Östlich davon liegt das neue Gleispaar etwa 300 Meter unter dem Frauentorgraben, bis es hinter der verkehrsreichen Einmündung der Steinbühler Str. an die Oberfläche kommt.

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



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

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

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

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

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

Um die drei anderen Linien nicht zu stören, beginnt und endet die neue Stadtbahnlinie 3 am *Plärrer* auf den beiden inneren Gleisen und setzt westlich vom Bahnsteig um. Auf den beiden äußeren Gleisen halten die Linien 1, 2 und 7 jeweils in der gleichen Richtung, damit die wichtigsten Anschlüsse am gleichen Bahnsteig klappen. Die 3 fährt ganztägig im



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

Virtuelle Stadtbahn ab 1983	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 FÜ./Billinganl. - Plärrer - Langwasser	16,6 km	40 min	9x2=18B	9x2=18B
1z Muggenhof - Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - Dutzendt	6,4 km	17 min	5 x 1 = 5 B	5x1=5 B
3 Plärrer - Hbf - Rathenaupl. - Herrnhü.	5,1 km	11 min	6 x 1 = 6 B	6x2=12B
7 FÜ./Herrnstr. - Plärrer - Langwasser	15,5 km	37 min	9x2=18B	9x2=18B
11 FÜ./Billinganl. - Fürth Hbf - Jahnstr.	3,6 km	11 min	3 x 1 = 3 B	4 x 1 = 4 B
Summe der 5 Stadtbahn-Linien 1983	47,2 km	-	50 B	71 B
Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978	38,4 km	-	45 B	59 B
Zunahme von 1978 bis 1983	+ 4,1 km		+ 5 B	+ 12 B

5-Minuten-Takt, je nach Bedarf mit Solo-Triebwagen oder Doppeltraktion. Dafür braucht man zwölf zusätzliche B-Wagen.

Die Stadtbahn verdrängt die Straßenbahnlinien 3, 6, 9, 13, 16 und 18 von der Hauptachse Plärrer - Opernhaus - Hauptbahnhof. Dadurch gibt es nur bei der 8 keine Änderungen. Die anderen Linien passt die VS-NF so an, dass möglichst viele Stadtteile ihre gewohnten Nummern behalten.

Haupt-Linie bis 1982 → ab 1983	
3 Schweinau - Plärrer	12 Süd
3 Hauptbf - Tiergarten	9 Ost
4 Thon - Plärrer	12 Nord
4 Plärrer - Dutzendteich	13 Ost
6 Westfriedhof - Plärrer	16 West
6 Hauptbf - Nordostbf	<i>Stadtbahn</i>
9 Thon - Hauptbahnhof	<i>bleibt</i>
9 Hauptbf - Gibitzenhof	16 Süd
13 Schweinau - Plärrer	<i>bleibt</i>
13 Hauptbf - Ziegelstein	<i>Stadtbahn</i>
18 F.E.P. - Plärr. - Trafow.	<i>bleibt</i>
<i>(über Kohlenhof statt Opernhaus)</i>	

Straßenbahnnetz ab 1983	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
8 Erlenstegen - Hauptbf - Trafow. - Südfriedh.	11,0 km	38 min	9 Tw	9 Tw
9 Thon - F.Ebert-P. - Hauptbahnh. - Tiergarten	9,8 km	35 min	9 Tw	9 Tw
12 Thon - F.Ebert-P. - Plärrer - Schweinau	6,1 km	23 min	8 Tw	8 Tw
13 Schweinau - Plärrer - Dutzendteich	8,1 km	31 min	8 Tw	8 Tw
14 Schweinau - Plärrer - Christ. - Trafowerk	(7,1)	27 min	-	7 Tw
15 Thon - F.Ebert-P. - Plärrer - Scharrerstr.	(6,3)	23 min	-	6 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof	5,9 km	19 min	5 Tw	5 Tw
18 F.Ebert-Pl. - Plärrer - Kohlenh. - Trafowerk	7,0 km	26 min	7 Tw	7 Tw
Summe der 6 Haupt-Linien 1983	47,9 km	-	46 Tw	59 Tw

Summe der 8 Haupt-Linien 1978	64,6 km	-	60 Tw	81 Tw
Abnahme von 1978 bis 1983	- 16,7 km		- 14 Tw	- 22 Tw

Bemerkenswert ist, dass zwölf neue B-Wagen 22 Straßenbahnen ersetzen. Das liegt neben der größeren Kapazität pro Zug auch daran, dass die Stadtbahn auf ihrem eigenen Gleiskörper ein Drittel schneller ist. (Plärrer - Herrnhütte = Straßenbahn 17 und Stadtbahn 11 Minuten.)

- Die Linie 8 bekommt am *Opernhaus* eine eigene Station in der Lessingstr., bevor sie am Frauentorgraben auf das Gleispaar der Stadtbahn mitnutzt.
- Die Linien 8 und 9 behalten die Straßenbahnstationen *Marientor* und *Prinzregentenufer* und die Stadtbahn hält dazwischen an der *Wöhrder Wiese*. Am *Rathenauplatz* benutzen sie die inneren Gleise. Diese steigen mit dem Gelände an und liegen am Nordende fünf Meter über der Stadtbahn.
- Die 12 bekommt am Westrand vom *Plärrer* eigene Bahnsteige, damit sie dort nicht wenden muss.
- Die Verstärkerlinien 15 und 18 tauschen die Ziele *Scharrerstraße* und *Trafwerk*, damit sie nicht die gleichen Laufwege wie die 12 und 13 haben.
- Die Buslinie 41 Buchenbühl - Ziegelstein fährt ein knappes Jahr lang mit einem zusätzlichen Bus nach Herrnhütte weiter.

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

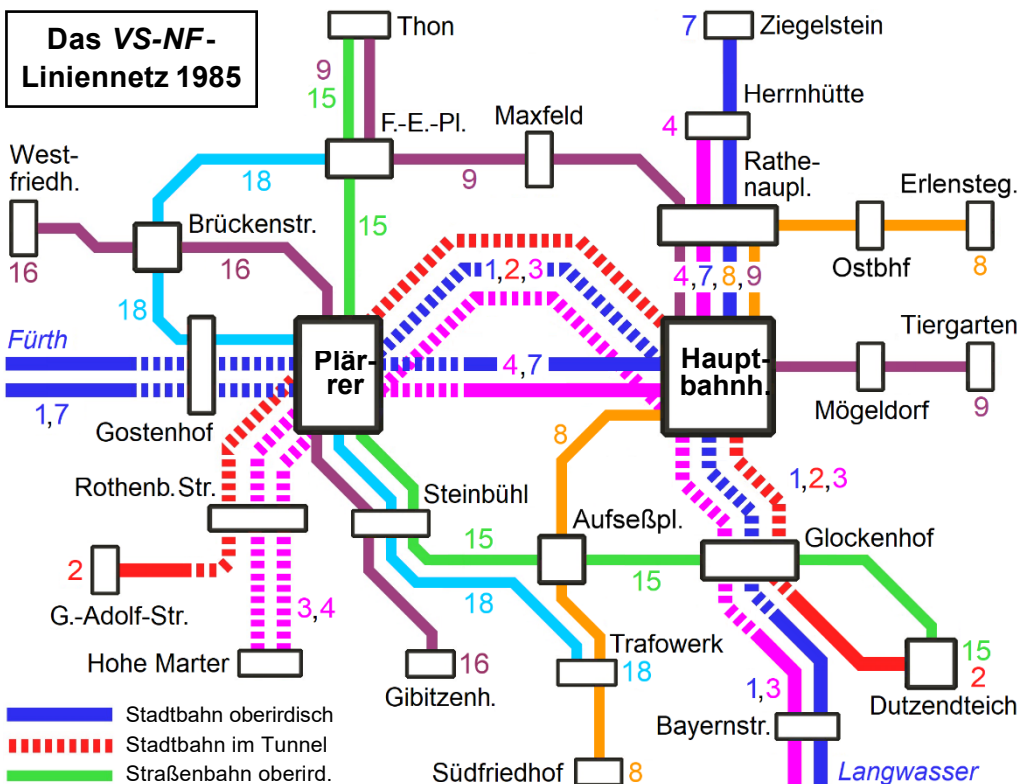
1985 – BA N - 10	Rothenburger Str.- Hohe Marter		
1,6 km Tunnel	Ⓜ 0	Ⓤ	3

Der zehnte Bauabschnitt (BA) beginnt 1,3 km südlich vom *Plärrer* am 1983 vorbereiteten Abzweig. Die Richtungsgleise liegen dort fünf Meter übereinander und man braucht keine aufwändigen Entflechtungsbauwerke. Die drei neuen U-Bahnhöfe *St. Leonhard*, *Schweinau* und *Hohe*

Marter entsprechen mit zwei Gleisen und einem Inselbahnsteig weitgehend der Realität.

Die bei der *VS-NF* komplexeren Gleisverbindungen westlich vom *Plärrer* ermöglichen Linientäusche und dadurch mehr Direktverbindungen: Aus der bisher im 5-Minuten-Takt fahrenden 3 werden die zehnminütlichen Linien 3 Hohe Marter - Plärrer - Herrnhütte und 4 Hohe Marter - Plärrer - Langwasser und die 7 aus Fürth steuert *Ziegelstein* statt *Langwasser* an. Die Linienlänge wächst auf 60,1 km und man braucht in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) 83 B-Wagen, das sind zwölf mehr als 1983.

Die drei Straßenbahnlinien nach *Schweinau* entfallen: Die 12 fährt (nur in der *HVZ*) Thon - Plärrer - Trafowerk und die 15 (wie früher die 4) Thon - Plärrer - Dutzendteich. Eine Linie 18 gibt es bis auf weiteres nicht mehr. Der Fahrzeugbedarf in der *HVZ* verringert sich dadurch von 60 auf 40.



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

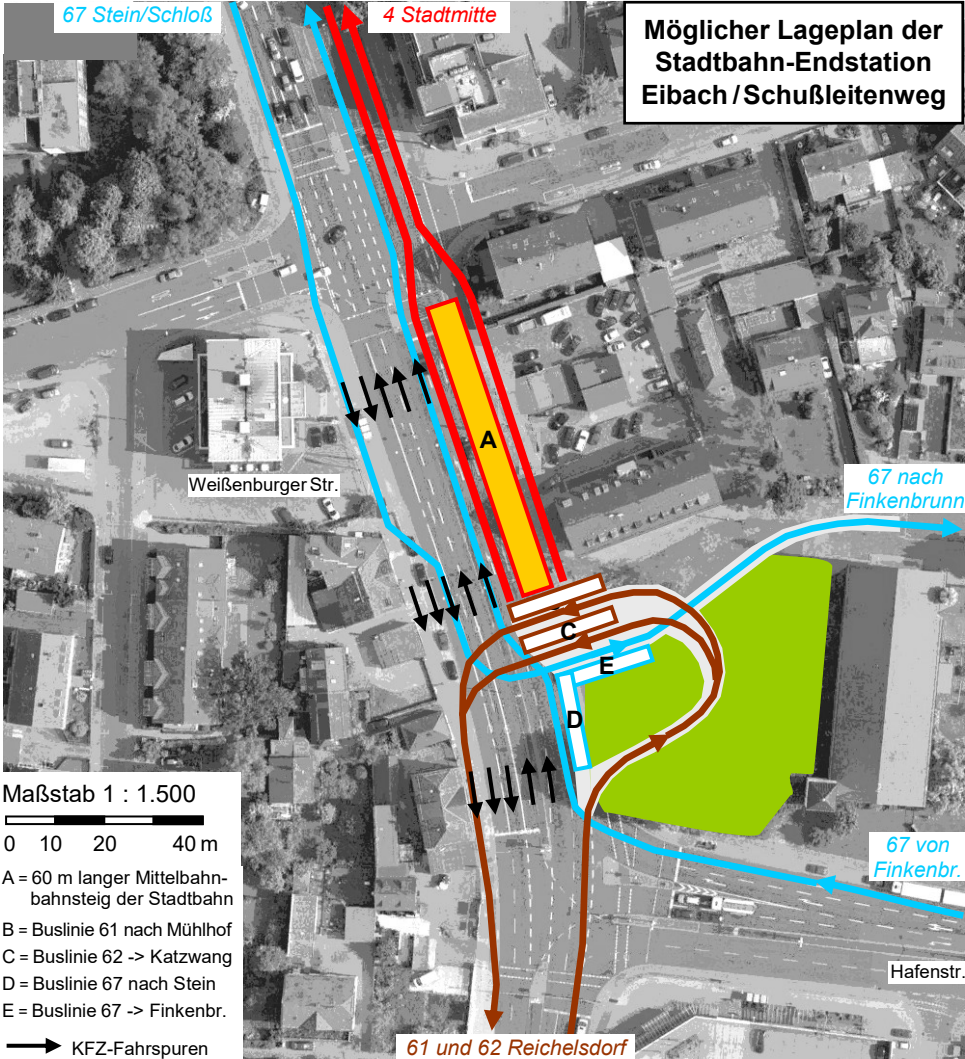
Zwischen dem U-Bahnhof *Hohe Marter* und der Zweibrückener Str. kommen die Gleise in einer Rampe an die Oberfläche, wodurch die Zufahrt zum umgebauten Straßenbahndepot wieder möglich wird. Am östlichen Rand der Schweinauer Hauptstr. steigen die Gleise weiter an und auf der Brücke über die „Ringbahn“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

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



Es wäre betrieblich zu aufwändig, wenn die Stadtbahnlinie 4 in Röthenbach wendet. Daher wird sie vorläufig wie die Linie 3 bis Stein/Schloß verlängert.

1987 – BA N -12	Fernsehturm - Eibach / Schußl.		
1,6 km oberirdisch	⊙ 3	⊞ 0	



Der zwölfte Bauabschnitt (BA) schließt südlich vom *Fernsehturm* an der Verzweigung der Bundesstraßen 2 und 13 an den elften an. Das Gleispaar liegt neben der Weißenburger Straße in damals noch unbebautem Gelände. [1983 wurde dort ein Neubaugebiet für 5.000 Bewohner ausgewiesen und bei der *VS-NF* hätte es mit den Haltestellen *Röthenbach/Ost* und *Jägerstraße* von Anfang an Schienenanschluss bekommen.]

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

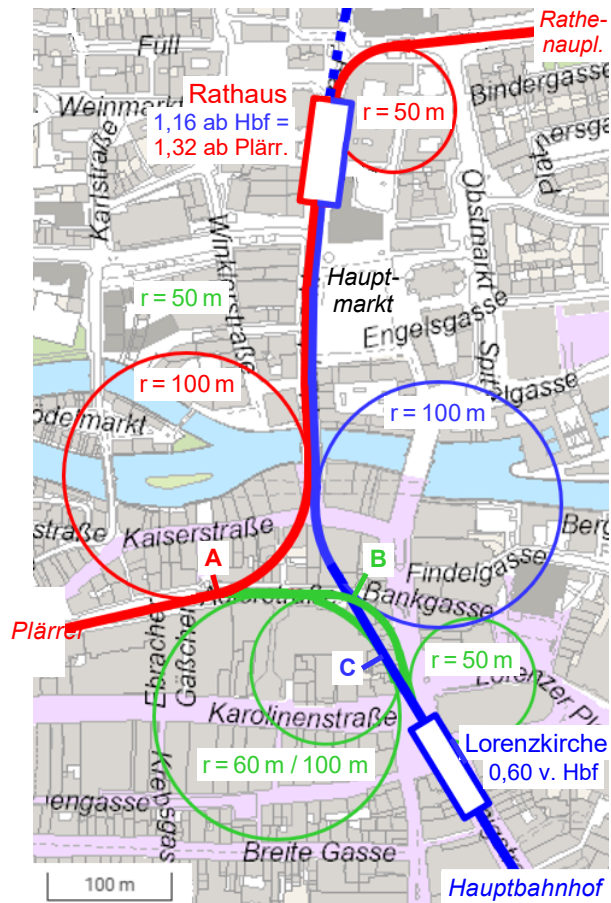
1989 – BA N - 13	Lorenzkirche / Weißer Turm - Rathaus - Rathenauplatz		
0,1 km Rampe + 1,9 km Tunnel		Ⓜ 0	Ⓤ 2

Der BA3 unterquert die Sebalder Altstadt und stellt Verbindungen her, die es in der Realität nur viel langsamer mit der Buslinie 36 über das Hallertor gibt.

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

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

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



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

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

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

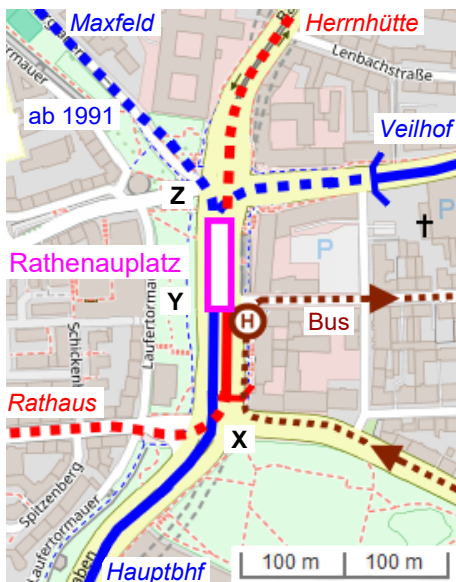
Weißer Turm - Hbf	Gelände	Höhenlage Gleis	
0,55 Weißer Turm *)	307 m	298 m	fällt 1,5 %
0,95 Abzweig A (oben)	304 m	293 m	steigt 1 %
1,11 Abzweig C	297 m	295 m	+/- 0 %
1,23 Lorenzkirche *)	307 m	295 m	-

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

*) Jeweils Bahnsteigmitte, Gefälle beginnen am Bahnsteigende

Die Stadtbahn verlässt das *Rathaus* in einer Rechtskurve mit 50-Meter-Radius, fährt unter der Theresienstraße weiter und erreicht vor dem *Laufer Schlagturm* die gleichnamige Station.

Am Südrand vom *Rathenauplatz* (= *X auf der Karte*) wird der Laufer-torgraben mit der Bundesstraße 2 und der Stadtbahn zum Hauptbahnhof unterquert, dann steigen die Gleise mit 6 % an. In der Platzmitte (= *Y = Einmündung der Nunnenbeckstr.*) erreichen alle vier Gleise die gleiche Höhenlage und schließen (*bis Z = Kreuzung mit der Sulzbacher Str.*) zwei Inselbahnsteige ein.



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

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

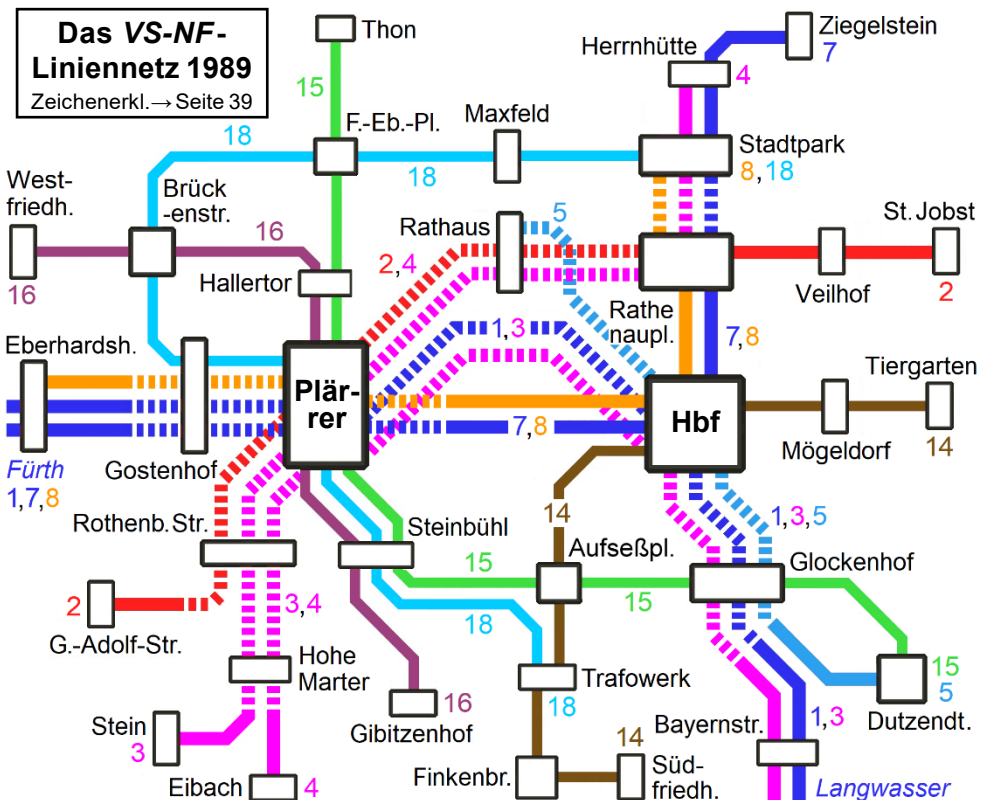
m = Meter über dem Meeresspiegel

Mit dem BA 12 wird die dritte Innenstadt - Hauptachse aus dem *VS-NF*-Netzentwurf von 1965 fertig (→ S. 11): Jeweils zwei Linien ergänzen sich auf den Verbindungen Plärrer - Rathaus - Rathenaupl., Plärrer - Opernhaus - Hauptbahnhof und Plärrer - Opernhaus - Rathenauplatz zum 5-Min.-Takt.

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

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

Bei den Buslinien 36 und 37 entfallen die Abschnitte vom *Rathaus* zum *Rathenauplatz* und *Heilig-Geist-Spital*. Beide starten fortan am *Rathaus* und fahren über *Maxfeld* nach *Großreuth*. Die 36 biegt an der Kilianstr. nach Westen ab, um *Thon* zu erreichen und die 37 steuert die *Herrnhütte* im Osten an.



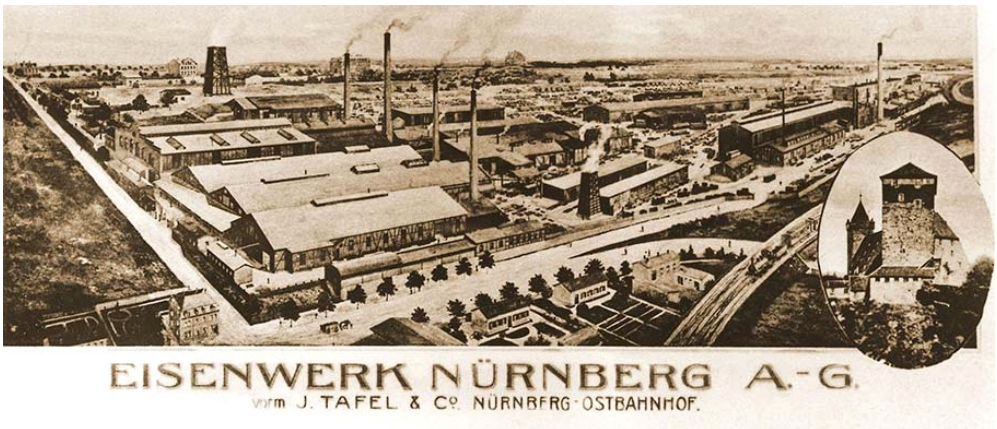
Die Verbindung Thon - Hauptbahnhof dauert durch das Umsteigen am *Rathaus* (von 36 auf 5) oder *Schoppershof* (von 35 auf 2, 3 oder 6) zwei Minuten länger als mit der Straßenbahnlinie 9. Wenn man beide Buslinien über Thon hinaus Richtung Buch, Boxdorf und Neunhof verlängert, vermeidet man doppelte Umsteigezwänge und erreicht die gleichen Reisezeiten.

Virtuelle Stadtbahn ab 1989	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 FÜ./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	17,8 km	44 min	10x2=20B	10x2=20B
2 G.-Adolf-St. - Plärrer - Hbf - Veilhof	6,4 km	17 min	5 x 1 = 5 C	5x2=10B
3 Stein/Schl. - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	8,0 km	19 min	5x2=10B	5x2=10B
4 Stein/Schl. Plärrer - Hbf - Langwass.	12,4 km	27 min	7x2=14B	7x2=14B
4z H.Marter - Plärrer - Hbf - Langwass	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
5 Rathaus - Lorenzk.- Hbf - Dutzendt.	4,0 km	12 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
7 FÜ./Jahnstr.- Plärrer - Hbf - Ziegelst.	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 Eberhard.- Plärrer - Hbf - Stadtpark	5,7 km	14 min	4x1=4 B	4 x 1 = 4 C
11 Fürth/Klinikum - Fürth Hbf - Jahnstr.	4,6 km	14 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1989	72,0 km	-	74 B + 5 C	94 B + 4 C
Summe der 5 Stadtbahn-Linien 1983	47,2 km	-	50 B	71 B
Zunahme von 1983 bis 1989	24,8 km		24 B + 5 C	23 B + 4 C

Straßenbahnnetz ab 1989	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Hauptbhf - Trafow.- Südfriedhof	11,1 km	38 min	9 Tw	9 Tw
15 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
15z Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,4)	29 min	-	7 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof	5,9 km	19 min	5 Tw	5 Tw
18 Stadtpark - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Trafowerk	7,0 km	26 min	7 Tw	7 Tw
18z Plärrer - Kohlenhof - Trafowerk	(3,9)	15 min	-	4 Tw
Summe der 5 Haupt-Linien 1989	34,1 km	-	30 Tw	41 Tw
Summe der 6 Haupt-Linien 1983	47,9 km	-	46 Tw	59 Tw
Abnahme von 1983 bis 1989	-13,8 km	-	- 16 Tw	- 18 Tw

1990 – BA N - 14	Rathenaupl.- Veilhof - St. Jobst		
0,5 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,1 km Tunnel		 1	 0

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



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

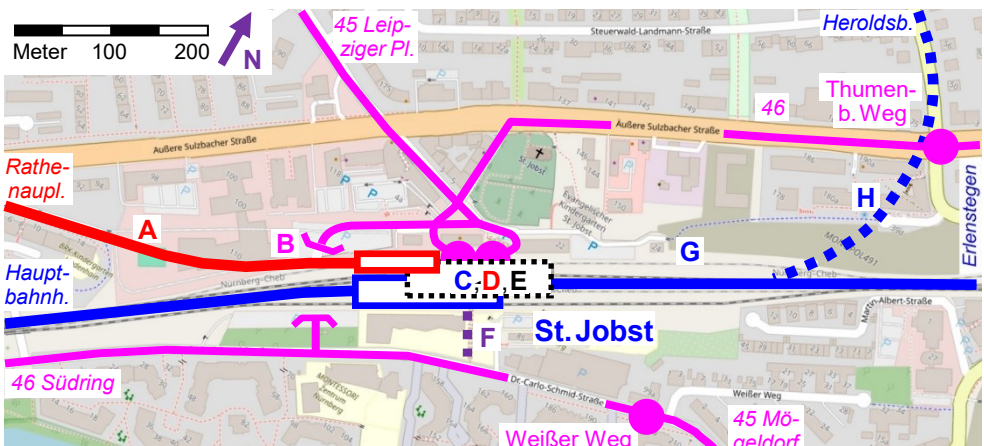
Geschichtliche Entwicklung: Direkt neben dem Nürnberger Ostbahnhof errichtete Julius Tafel 1875 sein Schweißisenwalzwerk. Es wurde zu einem der großen Nürnberger Industriekomplexe mit fast 24.000 m² überbauter Fläche und zahlreichen Werkshallen, in denen Schrauben, Telegrafmaterial, Schienennägeln und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

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

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

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

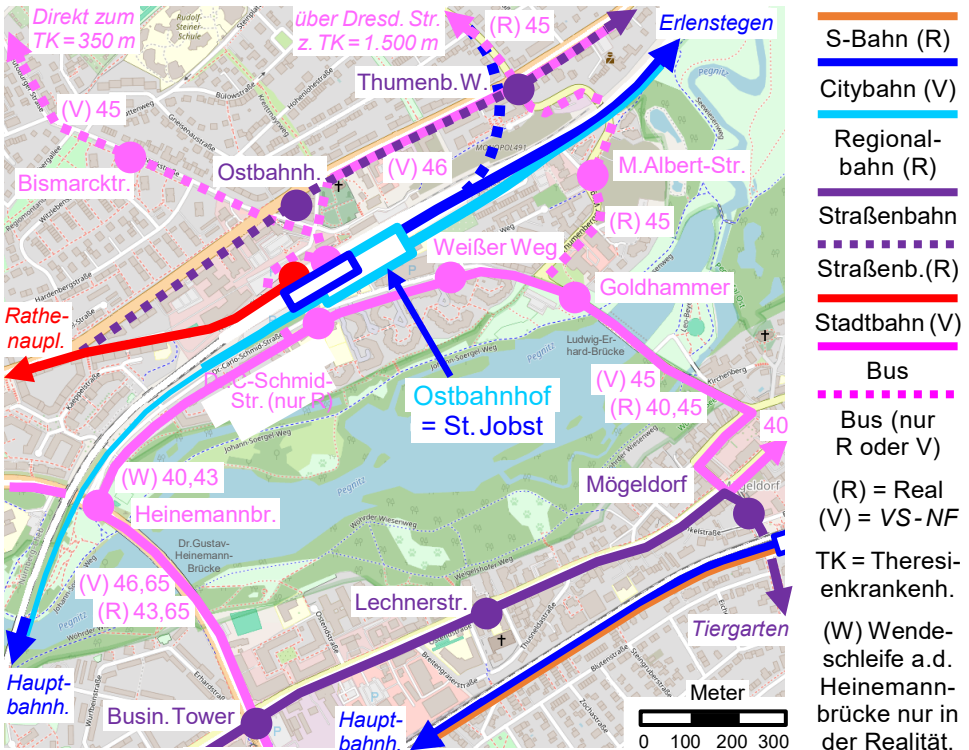
Die *VS-NF* hätte nach dem Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ einen Teil der frei werdenden Flächen des Eisenwerks für eine direkte Verbindung von der Äußeren Sulzbacher Straße zum DB-Bahnhof genutzt.



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

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

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



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

In der Realität ist es nicht so schlimm, dass die Straßenbahn am *Ostbahnhof* etwa 150 Meter von den Zügen entfernt hält, weil es in *Erlenstegen* nur wenige Schritte sind. Bei der VS-NF wollen viele Fahrgäste in *St. Jobst* aber auch die *Citybahn*-Linien 5 und 6 Richtung Heroldsberg erreichen.

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

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



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

1992 – BA N - 15	Rathaus - Friedrich-Ebert-Platz		
0,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,9 km Tunnel			 1  1

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

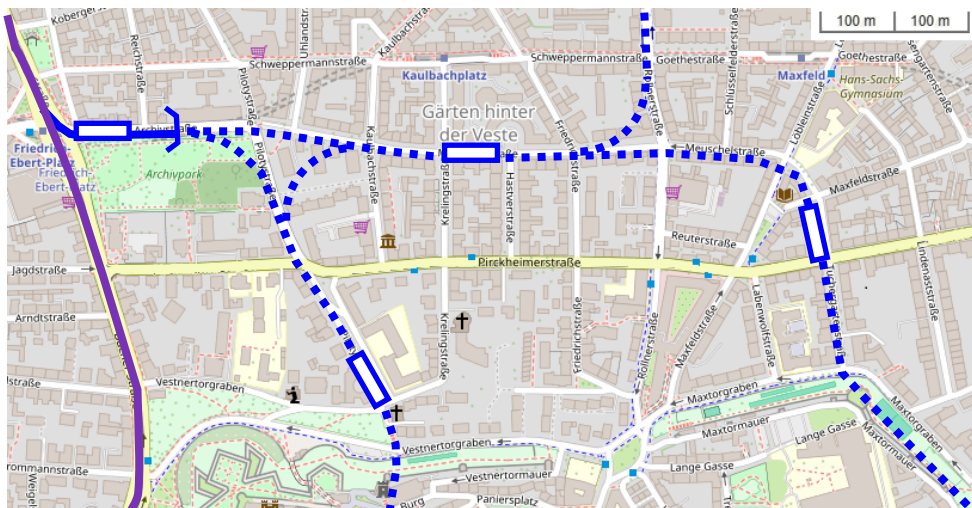
km ab Hauptbahnhof	Gelände / Stadtbahn		
1,15 <i>Rathaus</i> (oben *)	301 - 303	295 m	<i>steigt 5 %</i>
1,49 höchster Punkt	340 m	310 m	<i>steigt 5 %</i>
1,60 <i>Kaiserburg</i> Anf.	326 - 323	316 m	-
1,70 <i>Kaiserburg</i> Ende	326 - 323	316 m	<i>fällt 4 %</i>
1,82 Abzw. Flughafen	320 m	311 m	<i>steigt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

Bis zur Pirckheim. Str. hat die Stadtbahn ein Gefälle von 4 % und hinter der Straßenkreuzung bereitet die VS-NF den späteren Abzweig zum Flughafen vor (→ BA 18). An der Archivstr. machen

die Gleise einen 90°-Bogen nach Westen und kommen in einer Rampe neben dem 250 m langen Archivpark an die Oberfläche. Am Nordostrand vom *F.-Ebert-Platz* bekommt die Linie 5 eigene Hochbahnsteige, dann biegt sie nach Norden in die vorhandenen Straßenbahngleise ein.

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

- Die Bahnsteige ab dem *Fr.-Ebert-Platz* sind nur 40 m lang, weil (wie zum *Dutzendteich*) auf absehbare Zeit C-Wagen die längsten Züge sein werden.
- Den Abstand der Straßenbahngleise nördlich vom *Fr.-Ebert-Platz* hätte die VS-NF schon ab 1980 für die Stadtbahn um 40 cm verbreitert.
- Die Stationsabstände sind gering, daher könnte die Stadtbahn an der *Juvenellstr.* durchfahren und ihre Bedienung der Straßenbahn-15 überlassen.



1993 – BA N - 16	Rathenauplatz - Maxfeld		
0,6 km Tunnel		(H) 0	U 1

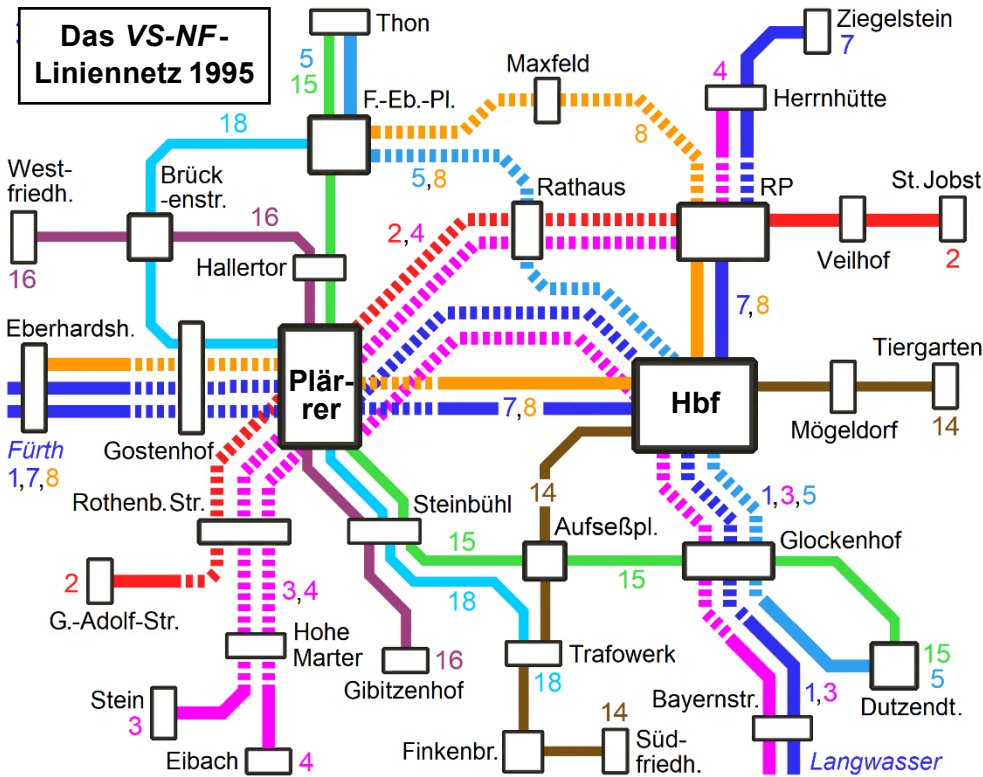
1993 kommen die Bauarbeiten am *Rathenauplatz* endlich zum Abschluss: Beide Bahnsteige liegen bei der VS-NF seit 1988 in der Waage-rechten und alle vier Stadtbahngleise verschwinden vor der Sulzbacher Str. im Tunnel. Dieser fächert sich sofort in drei Richtungen auf:

- Nach Nordwesten führen 550 m unter dem Maxtorgraben und der Tuch-ergartenstr. zum vorläufigen Endbahnhof *Maxfeld*, der fünf Meter unter der Oberfläche zwischen Pirkheimerstr. und Maxfeldstr. liegt.
- Nordwärts folgt der BA 7 von 1981 nach *Schoppershof* und *Ziegelstein*.
- Nach Osten kommt man in den 150 m langen Tunnel vom BA 14 Richtung St. Jobst.
- Alle Gleise liegen auf 308 m über dem Meeresspiegel und es gibt zwei Fahrstraßenkreuzungen. Die Beeinträchtigungen sind gering, da man von *Schoppershof* beide Richtungsgleise erreicht und gleichzeitig vom *Max-feld* ins westliche oder von *Veilhof* ins östliche Richtungsgleis fahren kann.

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

1995 – BA N -17	Maxfeld - Friedrich-Ebert-Platz
0,8 + 0,2 km Tunnel	Ⓜ 0 U 1

Zwei Jahre lang ist das *Maxfeld* Endstation für die Stadtbahnlinie 8, dann wird sie um 1 km nach Westen verlängert. Dabei verläuft sie weitgehend unter der Meuschelstr., die sie mit einem 100 m-Radius erreicht. Vor der



Krelingstr. liegt die gleichnamige Station in einfacher Tieflage ohne Verteilergeschoss (wie der reale U-Bahnhof *Kaulbachplatz* 120 m weiter nördlich).

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

- Betrieblich besser wäre der viergleisige Ausbau vom *Fr.-Ebert-Pl.* mit zwei Inselbahnsteigen, würde aber eine viel größere Fläche beanspruchen.
- Eine 200 m lange Verbindungskurve von der *Krelingstr.* zur *Kaiserburg* unterquert im 100-m-Radius vier Gebäude. Sie wird erst ab 1996 im Linienbetrieb genutzt.

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

Virtuelle Stadtbahn ab 1995	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe- Plärrer - Langwasser	17,8 km	44 min	10x2=20 B	10x2=20B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - St.Jobst	7,6 km	20 min	6 x 1 = 6 C	6x2=12B
3 Stein/Schl.- Plärrer - Hbf - Herrnhütte	8,0 km	19 min	5x2=10B	5x2=10B
4 Stein/Schl- Plärrer - Hbf - Langwass.	12,4 km	27 min	7x2=14B	7x2=14B
4z H.Marter - Plärrer - Hbf - Langwass	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
5 Thon - F.Ebert-Pl.- Hbf - Dutzendt.	6,7 km	19 min	5x1=5 B	5x1=5C
7 Fü./Jahnstr.- Plärrer - Hbf - Ziegelst.	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 Eberhard.- Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	6,8 km	17 min	5x1=5 B	5x1=5C
11 Fü./Klinikum - Fürth Hbf - Jahnstr.	4,6 km	11 min	3 x 1 = 3 B	4 x 1 = 4 B
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1995	77,0 km	-	76B+6C	92B+10C
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1989	72,0 km		74B+5C	94B+4C
Zunahme von 1989 bis 1995	+ 5,0 km		+2B+1 C	-2B+6C

Im Straßenbahnnetz gibt es von 1989 bis 1995 nur eine Änderung: Die Linie 18 beginnt (wie vor 1989) am F.-Ebert-Platz statt am Stadtpark. Dadurch ist sie 1,6 km kürzer und braucht einen Triebwagen weniger.

Die Verbindung zwischen den U-Bahnhöfen *Maxfeld* und *Stadtpark* übernehmen Busse, deren Netz die *VS-NF* dafür verfeinert. Zu den bisher schon ganztägig 20-minütlichen Linien 36 und 37 kommt die 38 im gleichen Takt hinzu. Auf den meisten Abschnitten überlagern sich zwei Linien 10-minütlich: 36 Hallertor - Rathaus - Maxfeld - Stadtpark, 37 Hallertor - Rathaus - Maxfeld - Nordring - Herrnhütte und 38 Thon - Nordring - Maxfeld - Stadtpark.

1996 – BA N - 18	Krelingstraße - Markuskirche und Hauptbahnhof - Maffeiplatz		
0,1 km Rampe + 1,6 km Tunnel	(H) 0	U 2	

Mit dem 18. Bauabschnitt (BA) erreicht die *VS-NF* ihr 1965 gestecktes Ziel von acht Stadtbahnlinien in Nürnberg (→ Seite 11). Damit der neue „6er“ gut ins Liniennetz passt, braucht man nördlich und südlich der Innenstadt neue Gleise:

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

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

Südlich vom *Hauptbahnhof* nimmt die *VS-NF* einen neuen Tunnel in Betrieb, der kreuzungsfrei vom BA 3 Richtung *Glockenhof* abzweigt. Der unterirdische Bahnhof *Aufseßplatz* entspricht weitgehend der Realität, die Stadtbahn kommt aber schon 300 m weiter in einer Rampe neben dem Annapark an die Oberfläche. Ab dem *Maffeiplatz* nutzt sie die 1977 eröffneten Gleise in der Pillenreuther Str. (→ BA 5). Die Stationen bis zum Südfriedhof bekommen in den Folgejahren Hochbahnsteige.

Die Linie 6 braucht 18 Minuten von der *Markuskirche* zum *Südfriedhof* und für die Doppeltraktion in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) 10 B-Wagen.

Die Attraktivitätssteigerung würde zwei direkte Linien zur *Frankenstraße* rechtfertigen. Das Gleispaar nördlich vom Hauptbahnhof verkraftet aber keine weiteren Stadtbahnen, daher käme nur eine kurze Pendellinie in Frage. Einfacher ist es, ein Jahr lang die Buslinie 67 (Eibach - Hafen - Finkenbrunn - Frankenstr.) in der *HVZ* zum *Hauptbahnhof* zu verlängern. Außerdem fahren die Straßenbahnlinien 14 und 18 weiter über die Gugel- und Frankenstr. zum *Trafowerk*. Die *VS-NF* spart daher zunächst nur zwei Straßenbahnzüge auf der Linie 14 und vier auf der 18z.

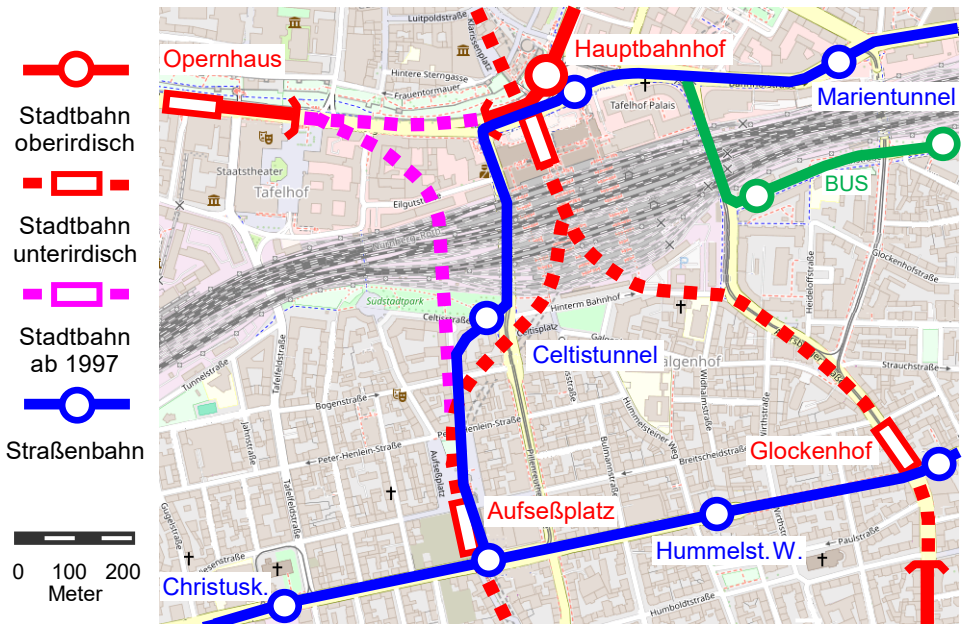
An der *Markuskirche* bleibt das Liniennetz unverändert – dort profitieren die Buslinien 37 und 38 von den neuen Anschlüssen zur 9 in die Stadtmitte.

1997 – BA N - 19	Opernhaus - Hauptbahnhof / Aufseßplatz und Abzw. Gostenhof		
0,1 km Rampe + 1,4 km Tunnel		Ⓜ 0	Ⓤ 2

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

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

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



Der Neubauabschnitt beginnt mit einer zweigleisigen Rampe am östlichen Bahnsteigende vom *Opernhaus*. Nach 200 m trennen sich die Gleise unter dem Frauentorgraben: Die Strecke zum *Hauptbahnhof* kommt hinter dem Abzweig zur Celtisunterführung neben der Straßenbahn an die Oberfläche und entlastet dadurch den vielbefahrenen Kreuzungsbereich. Am Ende der Rampe liegen die vorhandenen Außenbahnsteige auf dem Bahnhofsplatz. Das andere Gleispaar biegt vom Frauentorgraben nach Süden ab und steuert den 500 Meter entfernten *Aufseßplatz* an.

- Das *Opernhaus* wird zum ersten „Ausguck-Bahnhof“ der VS-NF, denn auf beiden Seiten des ebenerdigen Inselbahnsteigs verschwinden die Stadtbahnen im Untergrund.
- Für die Gleise zum *Hauptbahnhof* ist die Trennung vom Individualverkehr wichtiger als die kreuzungsfreie Ausfädelung der Gleise zum *Aufseßplatz*.
- Nördlich vom *Aufseßplatz* hätte die VS-NF schon beim BA 20 einen unterirdischen Abzweig vorbereitet und auch dort auf aufwändige Überführungsbauwerke verzichtet.

Für einen effektiven Personal- und Fahrzeugeinsatz bietet es sich an, dass die "neue 9" nicht am *Gostenhof* wendet, sondern zum *F.-Ebert-Platz* weiter fährt. Dazu aktiviert die VS-NF den beim BA 6 vorbereiteten Abzweig unter der Fürther Str.: Das neue Gleispaar biegt nach Norden ab, liegt unter der Willstr. und kommt hinter der Reutersbrunnenstr. an die Oberfläche. Der neue Bahnhof *Deutschherrnstraße* hat Hochbahnsteige, dann wechselt die 9 auf die vorhandenen Straßenbahngleise. Ihr Abstand wurde teilweise erweitert und an einigen Stellen nimmt man Begegnungsverbote in Kauf, die den Fahrplan nicht beeinträchtigen.

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

1999 – BA N - 20	Maffeiplatz - Frankenstraße		
0,1 km Rampen + 1,0 km Tunnel			Ⓜ 0 Ⓤ 1

Die „echte U-Bahn“ halbierte 1978 die Fahrzeit vom *Hauptbahnhof* zur *Frankenstraße* auf 5 Minuten. Möglich machte das der Ausbau der Pillenreuther Str., unter der man die U-Bahn-Gleise mit den Bahnhöfen *Aufseßplatz* und *Maffeiplatz* verlegte. Bei der VS-NF wäre die Straßenbahn schon 1977 früher oberirdisch auf der Pillenreuther Str. gefahren (→ BA 5). Die Tunnelstation am Südring hätte die Stadtbahn aber erst 21 Jahre später bekommen.

Der *Maffeiplatz* bleibt (als zweiter „Ausguck-Bahnhof“ der VS-NF) an der Oberfläche. Bis zur Budapester Str. „taucht“ das Gleispaar wieder in den Tunnel zum Bahnhof *Frankenstraße* ab, der wie in der Realität vor dem Südring liegt. 500 m weiter nutzt die Stadtbahn das natürliche Gefälle vom Hasenbuck zum Rangierbahnhof, um in einer kurzen Rampe an die Oberfläche zu kommen. Weiter geht es auf dem vorhandenen eigenen Gleiskörper in der Mitte der Katzwanger Straße.

Die Verbindung der Straßenbahn vom Südring zur Katzwanger Str. wird unterbrochen und von einer Wendeschleife auf dem Busbahnhof an der *Frankenstraße* ersetzt. Dort endet die Linie 14.

2000 – BA N - 21	Frankenstr.- Bauernfeindstr.		
0,6 km oberirdisch + 1,2 km Tunnel			Ⓜ 0 U 1

Die 2 km lange Verbindungsstrecke entspricht weitgehend der realen U-Bahn-Trasse und schließt 250 m südlich der *Frankenstraße* im Tunnel an den BA 20 an. 450 m weiter erreicht sie den *Hasenbuck*, an dessen Ende die Stadtbahn aus dem Hang an die Oberfläche kommt. Zwischen den Gleisen des Südbahnhofs geht es 0,6 km im Einschnitt und knapp 1 km im Tunnel weiter zur *Bauernfeindstraße*.

Die neue Verbindung ermöglicht, dass die Linie 1 vom Hauptbahnhof zur Bauernfeindstraße über den *Aufseßplatz* statt *Glockenhof* fährt. Dadurch verkehren auf beiden Achsen je zwei Linien und nach Langwasser entstehen neue attraktive Direktverbindungen. Zudem kommt die 1 schneller vom *Plärrer* zur *Frankenstraße* als die Straßenbahnlinie 18,

km ab Hauptbahnhof	Gelände / Stadtbahn		
0,0 Hauptbahnhof *)	308 m	298 m	steigt 5 %
0,2 Abzweigweiche			steigt 5 %
0,71-0,79 Aufseßplatz	308 m	300 m	-
1,15 Nordportal	310,8 m	307 m	steigt 5 %
1,25 Ende der Rampe	312 m	312 m	
1,32-1,40 Maffeiplatz	313 m	312 m	steigt 2 %
1,50 Rampe Anfang	314 m	314 m	fällt 5 %
1,60 Nordportal	314,7 m	309 m	
2,05-2,13 Frankenstr.	319 m	311 m	steigt 3 %
2,60 Südportal	327 m	323 m	-
3,90 Finkenbr. Kreuz.	319 m		
5,02 FalkenheimAbzw.	323,6 m	318 m	
5,60 Worzeldorf. Str. *)	327 m		

die deshalb auf diesem Abschnitt entfällt. Spätestens ab 1998 wäre die Nachfrage auf der Linie 1 so groß, dass man in der *Hauptverkehrszeit* je einen B- und C-Wagen zusammen kup-pelt, um pro Zug 108 Plätze mehr anzubieten.

Virtuelle Stadtbahn ab 2000	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe- Plärrer - Langwasser	17,8 km	44 min	10x2=20 B	10B + 10C
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - St.Jobst	7,6 km	20 min	6 x 1 = 6 C	6x2=12B
3 Stein/Schl.- Plärrer - Hbf - Herrnhütte	8,0 km	19 min	5x2=10B	5x2=10B
4 Stein/Schl- Plärrer - Hbf - Langwass.	12,4 km	27 min	7x2=14B	7x2=14B
5 Thon - F.Ebert-Pl.- Hbf - Dutzendt.	6,7 km	19 min	5 x 1 = 5 B	5 x 1 = 5 C
6 Markusk.- Hbf - Frank.st.- Südfriedh.	6,x km	18 min	5 x 1 = 5 C	5x2=10B
7 Fü./Jahnstr.- Plärrer - Hbf - Ziegelst.	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 Eberhard.- Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.	6,8 km	17 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 C
9 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Frank.- Trafow.	7,x km	20 min	5 x 1 = 5 B	5 x 1 = 5 C
10 H.Marter - Plärrer - Hbf - Langwass.	(11,1)	25 min	-	6x2=12B
11 Fü./Klinikum - Fürth Hbf - Jahnstr.	4,6 km	11 min	3 x 1 = 3 B	4 x 1 = 4 B
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 2000	91,2 km	-	79B+11C	90B+24C
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1995	77,0 km	-	76B+6C	92B+10C
Zunahme von 1995 bis 2000	+ 14,2 km		+3B+5C	-2B+14C

Straßenbahnnetz ab 2000	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Hauptbhf - Frankenstr.	8,3 km	31 min	8 Tw	8 Tw
15 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
15z Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(7,4)	29 min	-	7 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof	5,9 km	19 min	5 Tw	5 Tw
Summe der 5 Haupt-Linien 1989	22,7 km	-	21 Tw	28 Tw
Summe der 6 Haupt-Linien 1983	32,5 km	-	29 Tw	40 Tw
Abnahme von 1995 bis 2000	-9,8 km	-	- 8 Tw	- 12 Tw

2002 – BA N-22	Thon - Am Wegfeld
-----------------------	--------------------------

Weiter wie Variante C, aber alle Bauabschnitte werden vier Jahre später fertig.