Eine Stadtbahn in Nürnberg und Fürth

… und wie sie sich von 1970 bis 2024 wahrscheinlich entwickelt hätte.

Ein Konzept von Jörg Schäfer, Mai 2025

INHALT von Teil 1

1. Vorwort ..... Seite 3
2. Die Systemfrage in der Realität ..... Seite 5
3. Die Systemfrage bei der Virtuellen Stadtbahn ..... Seite 11
4. Die Bauabschnitte in Nürnberg, 1967 bis 1995 ..... Seite 21

INHALT von Teil 2

5. Die Bauabschnitte in Nürnberg, 2000 bis 2024 ..... Seite 56
6. Die Bauabschnitte in Fürth ..... Seite 88
7. Erlangen und die Stadt-Umland-Bahn ..... Seite 109
Anhang: Statistische Auswertungen ..... Seite 118

VIRTUELLE BAHNEN IM INTERNET

www.nuernberg-stadtbahn.de

www.fuerth-stadtbahn.de

www.citybahn-nuernberg.de

www.franken-in-takt.de

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

www.fluegelzuege.de

www.containerzuege.de und

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

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

1. VORWORT

Was wäre passiert, wenn sich Nürnberg und Fürth 1965 nicht für die U-Bahn, sondern für eine Unterpflaster-Straßenbahn entschieden hätten? In vergleichbaren Städten wie Stuttgart, Frankfurt am Main und Hannover wurde daraus eine moderne *Stadtbahn*. Da sie nicht durchgehend eigene Gleiskörper benötigt, wuchsen deren Schienennetze wesentlich stärker als die U-Bahn in Nürnberg und Fürth.

Viele Experten sind sich einig, dass die U-Bahn für Nürnberg nicht das richtige Verkehrsmittel ist. Die Franken-Metropole ist zu klein – selbst auf den am stärksten benutzten Abschnitten ihres U-Bahn-Netzes wird nur ein Viertel der theoretisch möglichen Leistungsfähigkeit von 40.000 Fahrgästen pro Stunde und Richtung erreicht!

Drei Linien decken in Nürnberg und Fürth bereits alle Gebiete ab, die für die U-Bahn ausreichende Potenziale haben. 2020 gab es auf dem 38,2 km langen Streckennetz 48 U-Bahnhöfe, bis 2025 sollen 2,1 km mit den Stationen *Kleinreuth* und *Gebersdorf* hinzukommen. Weitere Linien sind mit vernünftigem Kostenaufwand nicht mehr realisierbar. Viele Stadtteile werden daher auf sehr weite Sicht keine umsteigefreien Direktverbindungen in die Stadtmitte erhalten.

Es gibt zwar noch ein Rest-Straßenbahnnetz, das sogar geringfügig erweitert wird. Die U-Bahn versperrt aber die wichtigsten Ziele: Zur Lorenzkirche, Weißer Turm, Opernhaus und Messezentrum müssen daher alle Straßenbahn-Nutzer umsteigen. Zudem steuern viele Busse parallel zur Straßenbahn einen U-Bahnhof an, um doppelte Umsteigezwänge zu vermeiden.

Ursache für die Fehlentwicklung ist eine Entscheidung des Nürnberger Stadtrats aus dem Jahr 1965: Eigentlich waren die Weichen schon richtig für eine „Unterpflaster-Straßenbahn“ gestellt, bei der das vorhandene weitverzweigte Schienennetz schrittweise um neue Abschnitte ergänzt werden sollte. Aber dann fiel in München die Entscheidung für eine „echte“ U-Bahn. Und der seit der bayerischen Annexion Nürnbergs im Jahr 1806 latente Minderwertigkeitskomplex führte dazu, dass auch Nürnberg sofort eine U-Bahn wollte. Warnende Stimmen, dass die Städte verkehrstechnisch nicht vergleichbar sind, überhörte man leider in der Noris.

„Aber die VAG Nürnberg feiert doch ihre U-Bahnen als Publikumsmagneten,“ werden Sie jetzt vielleicht einwenden. Das ist natürlich richtig – aber wahrscheinlich würde ein modernes Stadtbahnnetz noch mehr Fahrgäste anziehen! Die eingangs genannten vergleichbaren Städte belegen das: Dort gibt es mehr Stadtbahnhaltestellen in der Innenstadt, so dass jedes Ziel auf kurzem Weg erreichbar ist. Aus der Stadtmitte führen sternförmig viele Linien in die Umgebung, so dass jeder größere Stadtteil mindestens eine Direktverbindung erhält. In Nürnberg und Fürth kann man davon leider nur träumen...

Einige Leser können sich unter diesen pauschalen Formulierungen wahrscheinlich wenig vorstellen. Daher skizziere ich auf den Webseiten www.nuernberg-stadtbahn.de und www.fuerth-stadtbahn.de, wie die Stadtbahn wahrscheinlich gewachsen wäre. Wobei viele Elemente der tatsächlichen Entwicklung seit 1965 einfließen, denn etliche Abschnitte hätte man genau so wie die U-Bahn trassiert.

Viel Spaß beim Lesen wünscht *Jörg Schäfer*

Bis in die 1960er Jahre wurde das Nürnberger Straßenbahnnetz stetig modernisiert und genügte auf einigen Abschnitten bereits Stadtbahn-*Ansprüchen. Die Entscheidung für die U-Bahn stoppte diese Entwicklung und es gab nur noch auf wenigen Achsen Fortschritte. Der eigene Gleiskörper in der Äußeren Bayreuther Str. wurde zum Beispiel am 28.1.96 mit der Verlängerung der U2 nach Herrnhütte stillgelegt. (Linie 13 zur Bayernstraße, © 13.4.92 J.Schäfer)*

2. DIE SYSTEMFRAGE IN DER REALITÄT

In der Zeit des Nationalsozialismus entstanden 1938 in Nürnberg unter der heutigen Allersberger-, Bayern- und Frankenstraße die ersten Straßenbahntunnel. Sie dienten vor allem dazu, die Aufmarschkolonnen und Besuchermassen zum benachbarten Reichsparteitagsgelände nicht mehr zu stören. Die meiste Zeit des Jahres hatten sie keine große Bedeutung.

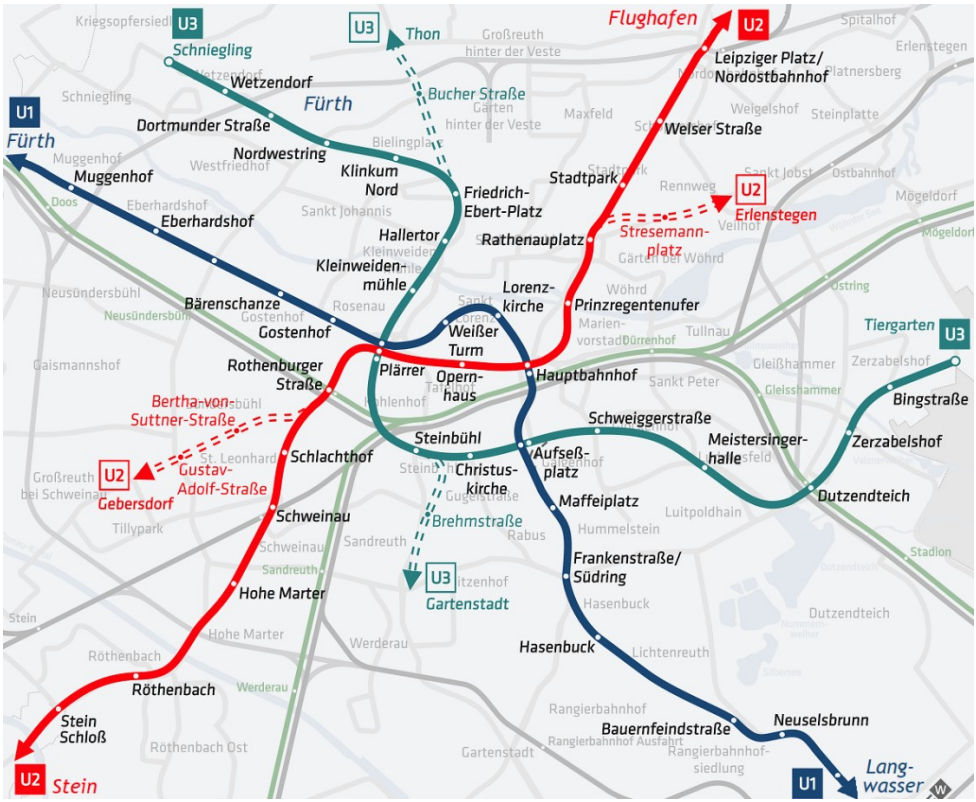
Erst ab 1958 kamen mit der zunehmenden Massenmotorisierung Pläne für eine *Unterpflasterstraßenbahn* (U-Strab) in der Stadtmitte auf. 1962 beauftragte der Stadtrat den Stuttgarter Professor Walther Lambert mit einer Studie zur Zukunft des Nürnberger Nahverkehrs. Das „Lambert-Gutachten“ empfahl eine *U-Strab* und der Stadtrat beschloss diese am 24.4.63 mit der Option für eine spätere Umrüstung zur *Voll-U-Bahn*.

Am 24.11.65 revidierte der Stadtrat jedoch seinen Entschluss von 1963 und beschloss den Bau einer klassischen U-Bahn. Vorausgegangen war eine persönliche Stellungnahme vom Leiter des Nürnberger Stadtplanungsamtes, der gegen die *U-Strab* als Übergangslösung war und direkt den Bau einer *Voll-U-Bahn* forderte. Unterstützt wurde er indirekt vom Bund, der eine Beteiligung an den Baukosten von 50 % in Aussicht stellte, und vom damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Alfons Goppel, der die finanzielle Gleichstellung der Nürnberger U-Bahn-Pläne mit denen der Landeshauptstadt zusicherte. Der Aufwand für eine spätere Umrüstung wurde mit „mehreren Jahren pro Linie“ stark übertrieben.

Konkrete Planungen für das U-Bahn-Netz begannen erst nach der Verabschiedung des Flächennutzungsplans von 1969. Die erste U-Bahn-Linie war schon in Bau und daher in allen Varianten enthalten. Sie sollte die neue Hochhaus-Trabantenstadt Langwasser über den Hauptbahnhof, die Altstadt und den Plärrer mit Fürth verbinden und folgte dabei im wesentlichen der Straßenbahnlinie 1. Die weiteren Linien sollten den Flughafen, die Meistersingerhalle, das Städtische Krankenhaus (jetzt: Klinikum Nord) und den Tiergarten anbinden und bei Stadtgebietsvergrößerungen einfach zu verlängern sein. Nach Fertigstellung des Grundnetzes sollte die Straßenbahn stillegelegt werden.

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

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



Mit dem ersten Rammschlag am zukünftigen Bahnhof *Bauernfeindstraße* begannen am 20.3.67 im Beisein von Bundesverkehrsminister Leber und Nürnbergs Oberbürgermeister Urschlechter die Bauarbeiten. Gleichzeitig beschloss der Fürther Stadtrat, die U-Bahn von der Stadtgrenze bis zur damaligen Straßenbahn-Endstation *Billinganlage* zu verlängern

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

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

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

Erst sechs Jahre nach ihrer Eröffnung erreichte die U-Bahn am 28.1.78 die Altstadt mit den Bahnhöfen *Hauptbahnhof*, *Lorenzkirche* und *Weißer Turm*. Am 20.9.80 folgte die Verlängerung um 1,9 km über *Plärrer* und *Gostenhof* zur *Bärenschanze*. Gleichzeitig wurde die letzte verbliebene Straßenbahn in der Nürnberger Altstadt stillgelegt.

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

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

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

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

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

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

Die U-Bahn-Triebwagen

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

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

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

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

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

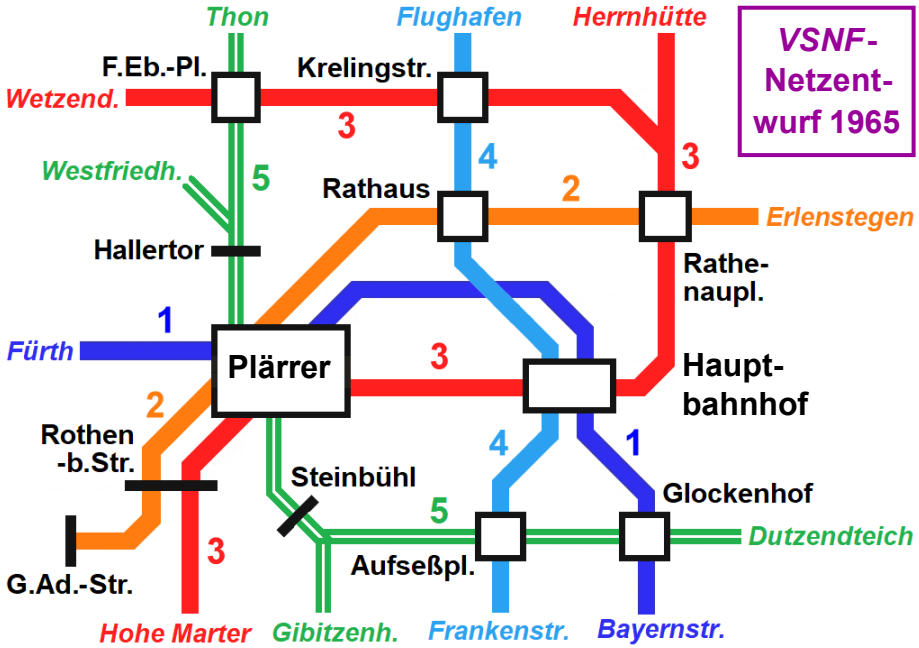
In Nürnberg fahren die DT je nach Bedarf allein als *Kurzzug* oder zu zweit als *Langzug.* In München gibt es auch *Vollzüge* mit drei DT.

3. DIE SYSTEMFRAGE BEI DER *VS-NF*

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

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

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



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

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

1972 ging der erste 3,7 km lange U-Bahn-Bauabschnitt von *Langwasser* zur *Bauernfeindstraße* in Betrieb: Dort konnten die Fahrgäste nur in die Straßenbahnlinien 1 und 11 Richtung Innenstadt umsteigen. Die Stadtbahn wäre 5,5 km bis zur *Bayernstraße* gefahren und hätte dort auch Anschluss zur „Ringbus-Linie“ 65 geboten. Auf den zusätzlichen 1,8 km lagen bereits Straßenbahn-Gleise auf einer eigenen Trasse neben der Münchner Str. und man hätte ihren Abstand leicht vergrößern können.

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

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

Das Schienennetz in der Nürnberger Innenstadt besteht seit fast 130 Jahren aus dem *Altstadtring* F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hauptbahnhof - Rathenaupl.- Maxfeld - F.Ebert-Platz und dem *Innenstadtbogen* Plärrer - Weißer Turm

- Lorenzkirche - Hauptbahnhof. Das größte Versäumnis der U-Bahn ist, dass sie keine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung schuf, sondern nur die zwei Achsen zwischen Plärrer und Hauptbahnhof „in den Keller“ verlegte.

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

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

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

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

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

Die Stadtbahn-Triebwagen

Als der Nürnberger Stadtrat am 24.11.65 über die Zukunft seines öffentlichen Nahverkehrs entschied, gab es geeignete Fahrzeug nur auf dem Zeichenbrett. Die *Düsseldorfer Waggonfabrik AG* (DüWAG) hatte wenige Monate zuvor auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München zwei Stadtbahn-Prototypen für Frankfurt (Main) vorgestellt: Die sechsachsigen Zwei-Richtungs-Triebwagen waren 23 m lang, 2,65 m breit und basierten weitgehend auf früher gelieferten Straßenbahnen. Neu war eine elektronische Steuerung, die es erlaubte, mehrere Triebwagen zu einem Zugverband zu kuppeln. Der Fußboden war 93 cm hoch und eine feste Stufe ermöglichte den Einstieg von 32 bis 56 cm hohen Bahnsteigen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*) B2, B1 und C sind vereinfachte Bezeichnungen der *VS-NF,* in der Realität heißen die Triebwagen z.B. B100 D und B80 C/8. Da B2-Wagen nur selten allein fahren, wurde der B1 entwickelt: Er hat nur einen Führerstand und bietet etwa 7 % mehr Plätze.

Die Prototypen bewährten sich gut und schon ab Juli 1974 wurden die ersten 17 Serienwagen abgeliefert. Das SRR übernahm die *B-Wagen* als

Provisorium und setzte sie ab 1977 zuerst in Essen ein. Die Baureihe entwickelte sich zum „VW Käfer auf Schienen“ und bis 2002 wurden über 500 Exemplare an Verkehrsbetriebe in Nordrhein-Westfalen und der Türkei ausgeliefert. 20 Triebwagen für Dortmund hatten ein zusätzliches Mittelteil mit Drehgestell und waren 38 Meter lang.

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

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

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

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

Den ersten Triebwagentyp hätte die *VS-NF* einfach „B-Wagen“ genannt und ab 1978 mit den abweichenden Bauformen die Bezeichnungen B1 bis E2 vergeben. Ein Buchstabe und eine Zahl zeigen deutlich, was das

Fahrzeug bietet. (Die realen Namen sind umständlicher z.B. 100 D und B80 C/8.)

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

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

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

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

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

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

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

4. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 1967 BIS 1998

1967 – Baubeginn an der Stadtgrenze und in Langwasser

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

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

1970 – BA N-1	**Stadtgrenze - Ringbahnbrücke**
1,2 km lange Hochbahn mit zwei Stationen	

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

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

1972 – BA N-2	Bayernstraße - Langwasser
Neubauabschnitte: 2,2 km oberirdisch + 1,0 km Tunnel	
Ⓗ 3 oberird. Stationen neu	Ⓤ 3 Bahnhöfe im Tunnel neu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1974 – BA N-3	Hauptbhf - Bayernstr. / Dutzendt.	
0,7 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,2 km Tunnel	Ⓗ 4	Ⓤ 2

Während sich die U-Bahn erst langsam von Süden her zum Nürnberger Zentrum vorarbeiten musste, wäre die Stadtbahn schon 1974 dort angekommen: Unter dem Hauptbahnhof gehen zwei parallele Inselbahnsteige mit vier Gleisen in Betrieb, wobei die Linien 10 und 20 bis 1976 am östlichen Bahnsteig nur zum Aussteigen und am westlichen nur zum Einsteigen halten Die Gleise liegen auf Ebene -2 und damit nicht so tief wie in der Realität (-3).

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

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

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

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

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

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

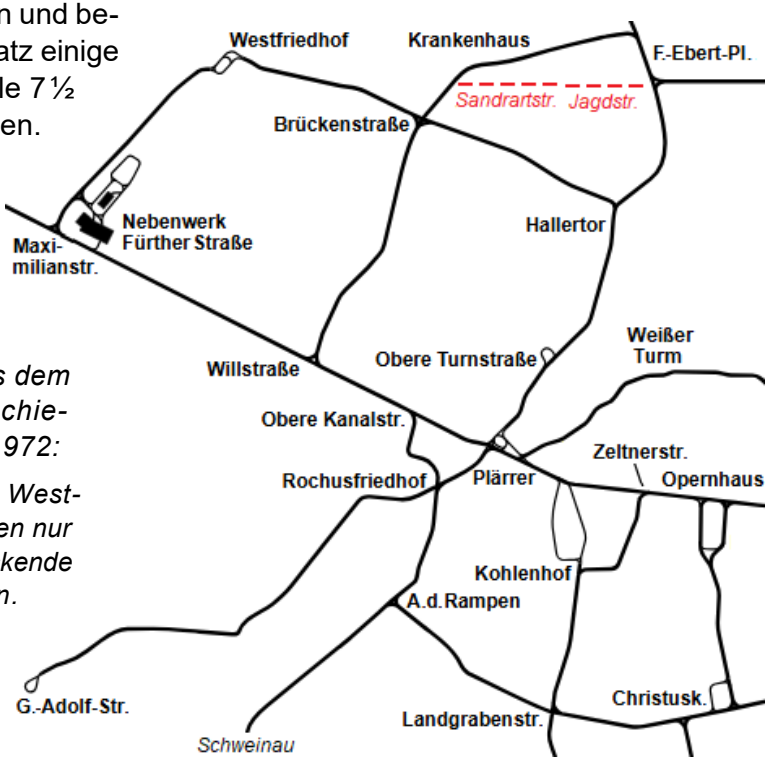
Nur die direkt betroffenen Äste der 1 (zur Bayernstr.) und 6 (zum Luitpoldhain) würden eingestellt. Die verbleibenden Straßenbahnen könnten auf einer provisorischen Wendeschleife auf dem Zentralen Busbahnhof wenden oder mit Linienwechsel am Hauptbahnhof durchfahren. (Z.B. als 1 Fürth - Plärrer - Lorenzkirche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

	Virtuelle Stadtbahn ab 1974	Länge	Fahrzeit	NVZ	HVZ
10	Hauptbahnhof - Wodanstr.- Messezentrum - Langwasser	7,4 km	19 min	5x2=10B	10x2=20B
20	Hbf - Wodanstr.- Dutzendteich	3,6 km	11 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
	SUMME	11,0 km		14 B	24 B

1976	Das „Sparkonzept 1976“

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

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



Ausschnitt aus dem Nürnberger Schienennetz von 1972:

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

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

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

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

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, 2 und 3 ansteuern.

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

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

1978 – BA N-5	**W.Turm - Plärrer - Bärenschanze**		
0,2 km Rampen + 1,7 km Tunnel		Ⓗ 2	U 2

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

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

Der *Gostenhof* entspricht weitgehend der Realität mit 1½-facher Tieflage und Verteilerebenen an beiden Bahnsteigenden. Der Stadtbahn-Hauptast folgt der Fürther Straße nach Westen und kommt 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 vorhandenen Straßenbahngleise.

Die Linien 1 und 7 fahren unterirdisch an der Rampe der Linie 5 vorbei und kommen erst hinter der Willstraße wieder an die Oberfläche. Am Ende der Rampe liegt die neue Station *Bärenschanze* mit zwei provisorischen Hochbahnsteigen.

200 m westlich vom *Gostenhof* zweigt unterirdisch ein Gleispaar ab und führt unter der Willstraße nach Norden. Hinter der Reutersbrunnenstraße kommt es in einer kurzen Rampe an die Oberfläche und nutzt dabei geschickt das Gefälle zum Pegnitztal. Die *Deutschherrnstraße* erhält einen neuen Bahnhof mit Hochbahnsteigen, dann wechselt „der 5er“ auf die vorhandenen Gleise und fährt über *Brückenstraße* und *Städtisches Krankenhaus* durch die 1976 entstandene Wendeschleife zum *Friedrich-Ebert-Platz*.

[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 Imhofstr. wurde sogar noch bis 1984 genutzt. Die *VS-NF* braucht stattdessen ein Jahr lang zwei 400 m voneinander entfernte Rampen.]

Alle Linien nach und in Fürth werden auf Stadtbahnwagen umgestellt und ihr Schienennetz wächst um 9,5 km. Der Fahrzeugbedarf steigt auf mehr als das Doppelte von 27 auf 60 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.

Virtuelle Stadtbahn ab 1978	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fürth/Rathaus - Plärrer - Langwass.	15,6 km	37 min	9 x 2 = 18 B	9 x 2 = 18 B
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7 x 2 = 14 B
5 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hbf - Dutzendt.	8,0 km	21 min	6 x 1 = 6 B	6 x 1 = 6 B
7 Fü./Herrnstr.- Plärrer - Langwasser	15,5 km	37 min	9 x 2 = 18 B	9 x 2 = 18 B
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	40,7 km		46 B	60 B
Summe der 2 Stadtbahn-Linien 1976	13,4 km		17 B	27 B
Zunahme von 1976 bis 1978	+ 27,3 km		+ 29 B	+ 33 B

Straßenbahnnetz ab 1978	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
2 G.Adolf-Str.- Plärrer - Hauptbf - Nordostbf	7,6 km	27 min	7 Tw	7 Tw
3 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Tiergarten	9,8 km	34 min	8 Tw	8 Tw
4 Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	8,5 km	32 min	8 Tw	8 Tw
6 Westfriedh.- Plärrer - Christusk.- Trafowerk	7,4 km	26 min	7 Tw	7 Tw
8 Erlenstegen - Hauptbf - Trafow.- Südfriedh.	12,7 km	40 min	10 Tw	10 Tw
9 Thon - F.Ebert-P.- Hauptbahn.- Gibitzenhof	8,4 km	32 min	8 Tw	8 Tw
12 G.Adolf-Str.- Plärrer - Kohlenhof	3,3 km	10 min	-	3 Tw
13 Schweinau - Plärrer - Hauptbf - Ziegelstein	9,6 km	35 min	9 Tw	9 Tw
14 Schweinau - Plärrer - Christ.- Scharrerstr.	7,1 km	27 min	-	7 Tw
15 Thon - F.Ebert-P.- Plärrer - Hbf - Nordostbf	8,4 km	32 min	-	8 Tw
Summe der 10 Straßenbahn-Linien 1978	82,8 km		57 Tw	75 Tw

Bis 1968 beschaffte die *VAG Nürnberg* 56 vierachsige Straßenbahn-Triebwagen T4, 60 sechsachsige Triebwagen 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 75 Straßenbahnzüge gebraucht, deshalb großzügige GT6- und T4-Reserven gehabt und keine älteren zweiachsigen Triebwagen mehr eingesetzt.

1979 – BA N-6	Bärenschanze - Ringbahnbrücke	
0,8 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,1 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.

Fotomontage von J. Schäfer

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

- 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-7	**Plärrer - Rathenaupl.- Ziegelstein**	
0,2 km oberird.+ 0,2 km Rampen + 1,7 km Tunnel	Ⓗ 4	U 1

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

Bei der *VS-NF* sollen ab 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 entgegen gesetzte Richtung nach Osten.

Unter dem *Plärrer* wird der zweite Inselbahnsteig fertig gestellt, den man schon 1978 beim Bauabschnitt 5 vorbereitet hatte. 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. Am Färbertor biegt die Straßenbahnlinie 9 vom *Gibitzenhof* ein, deren Station *Zeltnerstraße* man vor die Kreuzung verlegt. Zwischen *Opernhaus*, *Hauptbahnhof* und *Rathenauplatz* hätte die *VS-NF* schon ab 1970 bei anfallenden Arbeiten den Gleisabstand auf 2,65 m erweitert.

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

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)*

keine Steigung haben und dadurch vor der Sulzbacher Str. im neuen Tunnel verschwinden. Die Stadtbahnen öffnen ihre Türen jeweils in Fahrtrichtung links und ermöglichen dadurch Anschlüsse zu den Straßenbahnen am gleichen Bahnsteig gegenüber. Die Linien 8 und 9 benutzen die beiden inneren Gleise, die mit dem Gelände ansteigen und am Nordende fünf Meter über der Stadtbahn liegen.

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

Die meisten Stationen erhalten sofort Hochbahnsteige, weil sie etwas versetzt zur Straßenbahnhaltestelle liegen. Nur am *Hauptbahnhof* und *Leipziger Platz* müssen die B-Wagen zunächst Klapptrittstufen ausfahren.

Die neue Stadtbahnlinie 2 pendelt ganztägig im 5-Minuten-Takt zwischen Plärrer und Herrnhütte. In der Normalverkehrszeit (NVZ) fahren einzelne B-Wagen und in der Hauptverkehrszeit (HVZ) Doppeltraktionen, was 18 zusätzliche B-Wagen erfordert. Die bisherige Straßenbahnlinie 4 wird zur 15 und die Linien 12 und 13 pendeln nur noch zwischen Plärrer und G.-Adolf-Str. bzw. Schweinau und man braucht 12 Straßenbahnzüge weniger. Die Buslinie 41 aus Buchenbühl fährt mit einem zusätzlichen Bus über Ziegelstein hinaus nach Herrnhütte.

Bis 1982 renoviert die *VS-NF* die 1,0 km bis *Ziegelstein*, wobei die Endstation (wie bis 1976) am Fritz-Munkert-Platz liegt und Anschlüsse zu den Buslinien 41 und 38 (nach Thon) bietet.

<u>Zum BA-N8 ab 1983:</u>

Die Stadtbahnlinie 2 wird in der NVZ alle 10 und in der HVZ alle 5 Minuten zur Gustav-Adolf-Straße verlängert. Dafür braucht man 4 zusätzliche B-Wagen. Die Straßenbahnlinie 12 entfällt dafür.

1983 – BA N-8	Plärrer - Gustav-Adolf-Straße	
0,1 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,5 km Tunnel	Ⓗ 1	U 1

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

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.

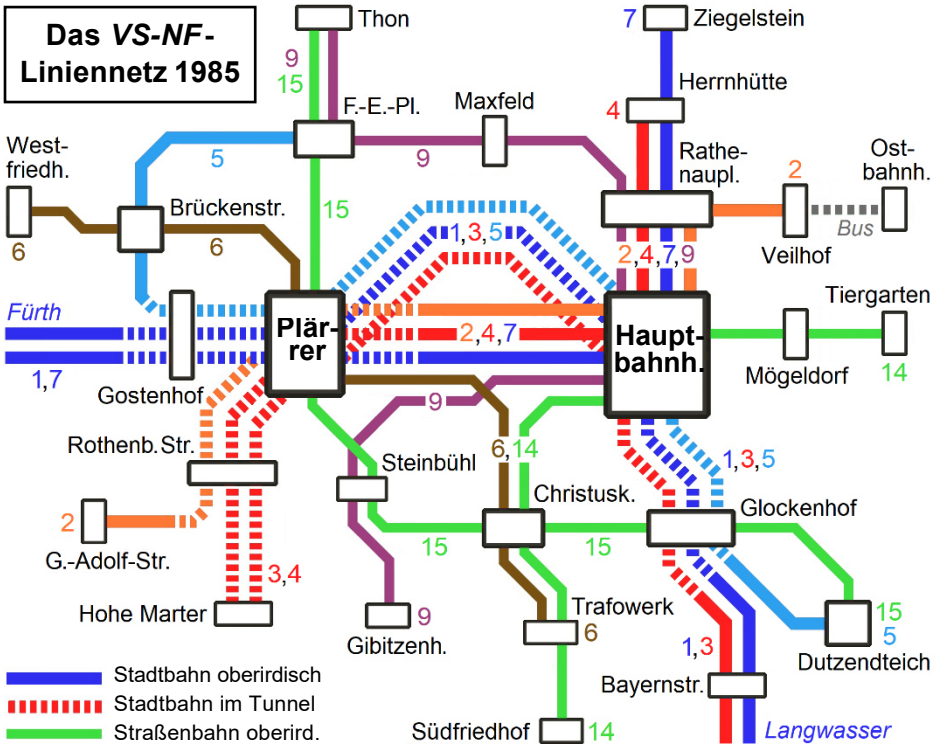
1985 – BA N-9	Rothenburger Str.- Hohe Marter	
1,6 km Tunnel	Ⓗ 0	U 3

Der neunte Bauabschnitt (BA) beginnt 1,3 km südlich vom Plärrer am 1983 vorbereiten Abzweig. Die drei neuen U-Bahnhöfe entsprechen weitgehend der Realität: *St. Leonhard*, *Schweinau* und *Hohe Marter* haben jeweils zwei Gleise mit einem Inselbahnsteig. Die Stadtbahnlinien 3 und 4 ersetzen zwischen Plärrer und Hohe Marter die Straßenbahn und wenden am Bahnsteig abwechselnd auf Gleis 1 und 2.

Virtuelle Stadtbahn ab 1985	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-Str.- Plärrer - Hbf - Veilhof	6,4 km	17 min	5 x 1 = 5 B	5x2=10B
3 H. Marter - Plärrer - Hbf - Langwass.	12,4 km	27 min	7x2=14B	7x2=14B
4 H. Marter - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	8,0 km	19 min	5 x 1 = 5 B	5x2=10B
5 F.Ebert-Pl.- Plärrer - Hbf - Dutzendt.	8,0 km	21 min	6 x 1 = 6 B	6 x 1 = 6 B

7 Fü./Jahnstr.- Plärrer - Hbf - Ziegelst. **11** Fü./Billinganl.- Fürth Hbf - Jahnstr.	13,1 km 3,6 km	36 min 11 min	9 x 2 = 18 B 3 x 1 = 3 B	9 x 2 = 18 B 4 x 1 = 4 B
Summe der 7 Stadtbahn-Linien 1982 Summe der 4 Stadtbahn-Linien 1978	68,1 km 40,7 km	- -	69 B 46 B	94 B 60 B
Zunahme von 1978 bis 1985	+ 27,4 km		+ 23 B	+ 34 B

Straßenbahnnetz ab 1985	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
6 Westfriedh.- Plärrer - Christusk.- Trafowerk **9** Thon - F.Ebert-P.- Hauptbahn.- Gibitzenhof **14** Tiergarten - Hauptbf - Trafow.- Südfriedh. **15** Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich **15z** Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	7,4 km 8,4 km 12,1 km 8,5 km (7,4)	26 min 32 min 40 min 32 min 29 min	7 Tw 8 Tw 10 Tw 8 Tw -	7 Tw 8 Tw 10 Tw 8 Tw 7 Tw
Summe der 4 Straßenbahn -Linien 1982 Summe der 10 Straßenbahn-Linien 1978	36,4 km 82,8 km	- -	33 Tw 57 Tw	40 Tw 75 Tw
Abnahme von 1978 bis 1985	- 52,9 km		- 24 Tw	- 35 Tw



1986 – BA N-10	Rathenaupl.- Veilhof - St. Jobst	
0,5 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,1 km Tunnel	Ⓗ 1	Ⓤ 0

1985 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)*

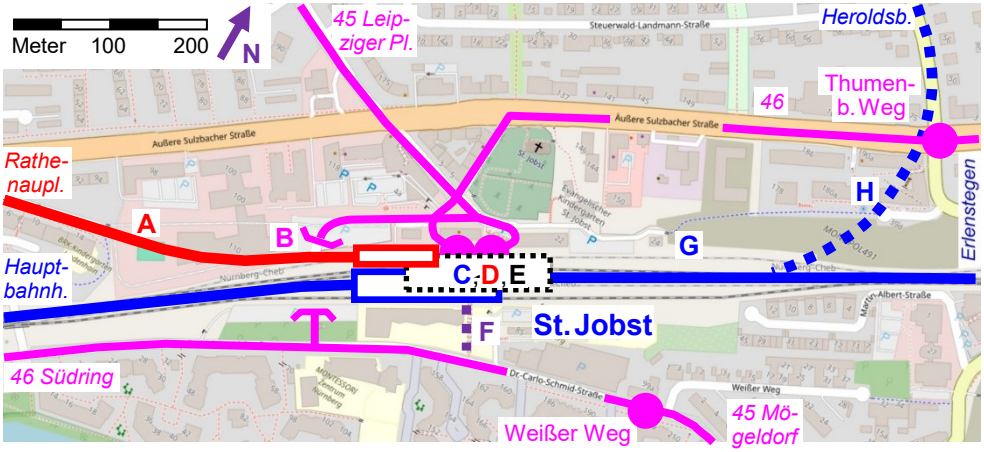
Geschichtliche Entwicklung: Direkt neben dem Nürnberger Ostbahnhof errichtete Julius Tafel 1875 sein Schweißeisenwalzwerk. Es wurde zu einem der großen Nürnberger Industriekomplexe mit fast 24.000 m² überbauter Fläche und zahlreichen Werkshallen, in denen Schrauben, Telegrafenmaterial, Schienennägel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

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

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

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

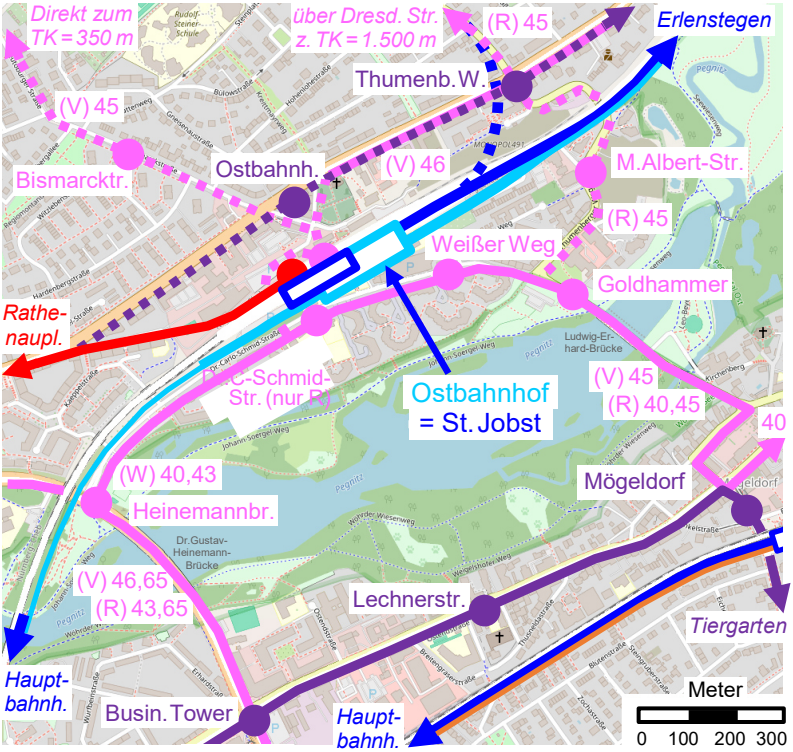
Die *VS-NF* hätte nach dem Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ einen Teil der frei werdenden Flächen des Eisenwerks für eine direkte Verbindung von der Äußeren Sulzbacher Straße zum DB-Bahnhof genutzt.



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

***A** = Stadbahn-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.

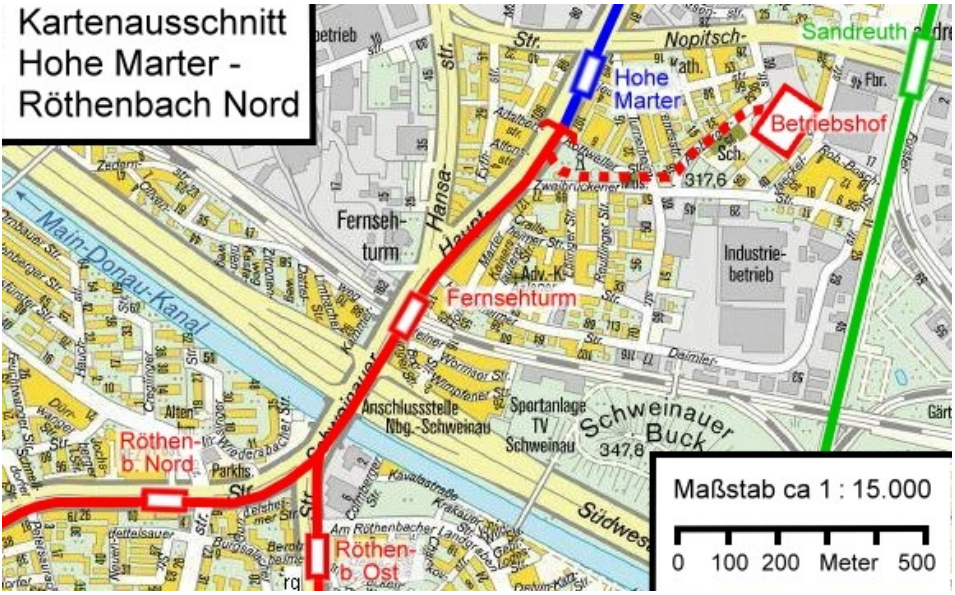
Die rot-weißen Stadtbahnwagen würden bei der VS-NF *seit 1972 zum gewohnten Stadtbild gehören. Ab 1987 wären in der Hauptverkehrszeit 134 Sechsachser* (Typ B) *und 5 Achtachser* (Typ C) *unterwegs. (Fotomontage von Jörg Schäfer)*

1987 – 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.)

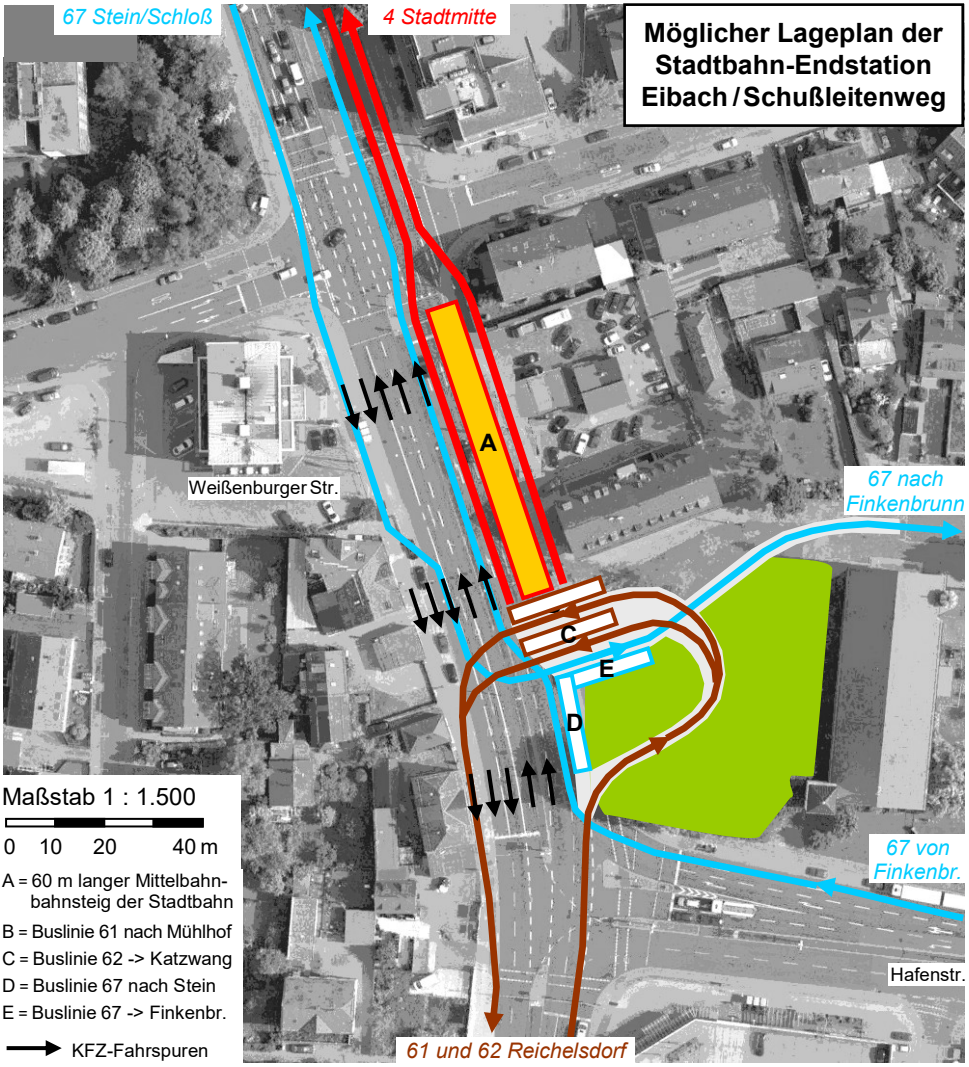
Die Gleise führen südlich neben der B14 über *Röthenbach / Nord* weiter zum vorläufigen Endpunkt *Stein / Schloß* vor der Kreuzung mit der Rednitzstraße. Für die Verlängerung der Stadtbahn-Linien 3 und 4 braucht man 4 neue B-Wagen. Dafür spart man in größerem Umfang Gelenkbusse bei den Linien 60 bis 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.



1988 – BA N-12	Fernsehturm - Eibach / Schußl.		
1,6 km oberirdisch		Ⓗ 3	Ⓤ 0

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



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

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.

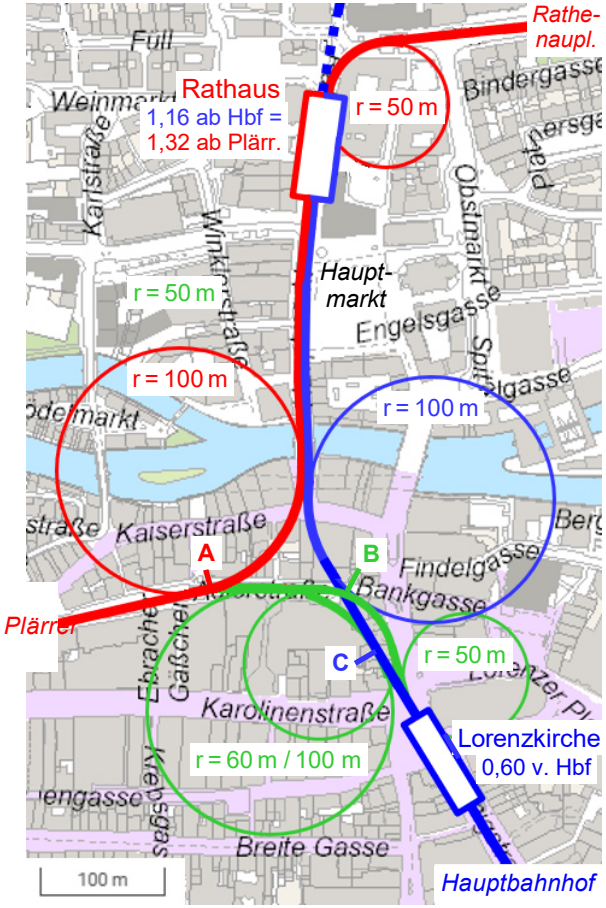
1990 – BA N-13	**Lorenzkirche / Weißer Turm - Rathaus - Rathenauplatz**		
0,1 km Rampe + 1,9 km Tunnel		Ⓗ 0	U 2

Der 13. Bauabschnitt (BA) 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 in Nord-Süd-Richtung zwischen Waaggasse und Sebalduskirche. In der oberen Ebene halten (6 bis 8 Meter unter der Oberfläche) die Linien 2 und 4 Richtung Plärrer und Rathenauplatz. In der unteren Ebene wendet zunächst nur die Linie 5 Richtung 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	-

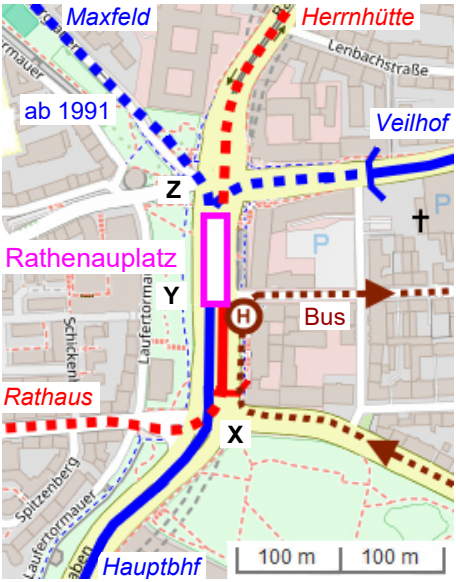
Hbf - Rathaus	Gelände	Beide Gleise	
0,60 Lorenzkirche *)	307 m	295 m	*+/- 0 %*
0,72 Abzweig **C**	307 m	295 m	*fällt 3 %*
0,90 bis 0,95 Pegnitz	297 m	290 m	*steigt 4 %*
1,16 Rathaus (oben *)	301 - 303	295 m	-

*) 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 Laufertorgraben 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 die Linien 4, 7 und 8 den 1980 eröffneten Tunnel vom BA 6 an und die 2 erhält einen 150 m langen neuen Tunnel. Er liegt unter der Sulzbacher Str. und kommt hinter der Einmündung der Harmoniestraße an die Oberfläche.



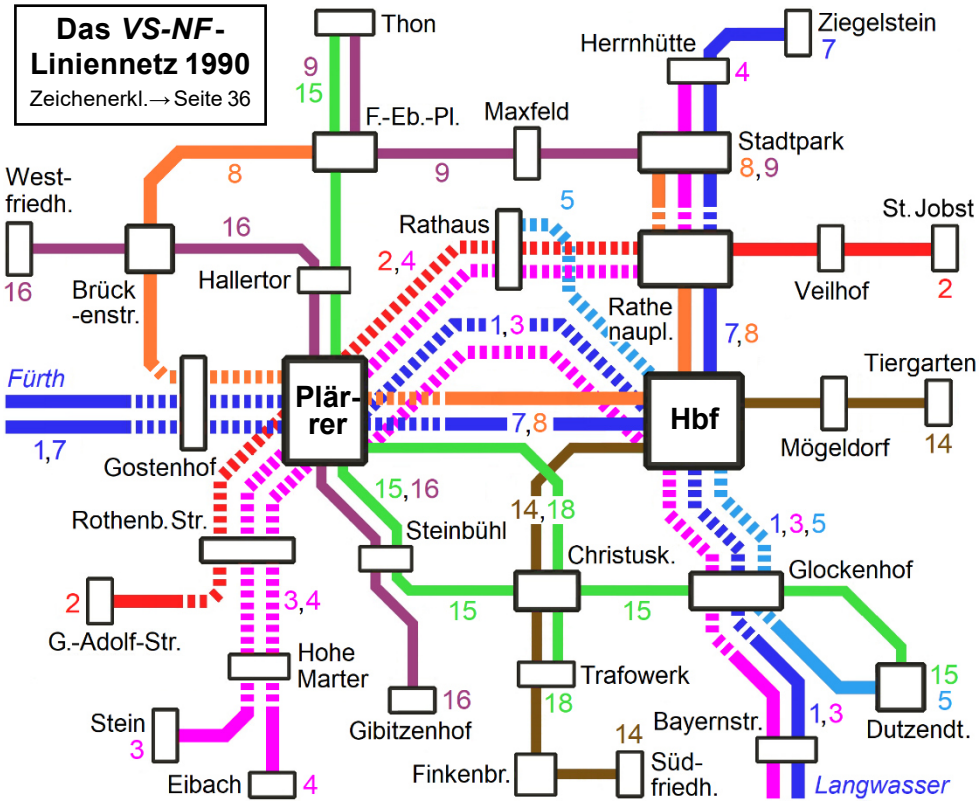
Die Linien 2 und 4 fahren vom *Plärrer* über *Rathaus* statt *Hauptbahnhof* zum *Rathenauplatz* und steuern dann wie zuvor *Herrnhütte* und *St. Jobst* an.

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

Die 5 beginnt am *Rathaus* statt am *F.-Ebert-Platz*, ihren Laufweg bis zum *Plärrer* übernimmt die neue Linie 8. Damit keine Stadtbahnen am *Weißen Turm* wenden müssen, geht gleichzeitig der 400 Meter lange Tunnel von der Lorenzkirche unter der Pegnitz hindurch zum *Rathaus* in Betrieb.

Die Straßenbahnlinie 9 fährt von *Thon* nur noch bis zum *Stadtpark*: Den Abschnitt Hauptbahnhof - Stadtpark übernimmt die 8 und die Verbindung zum *Gibitzenhof* die 16.



Virtuelle Stadtbahn ab 1990	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	17,8 km	44 min	10x2=20B	10x2=20B
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - Ostbahnh.	7,6 km	20 min	6x1=6C	6x2=12B
3 Stein/Schl.- Plärrer - Hbf - Langwass.	15,0 km	29 min	7x2=14B	7x2=14B
4 Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,7 km	25 min	7x2=14B	7x2=14B
4z H. Marter - Plärrer - Hbf - Marientor	(5,0)	12 min	-	4x1=4C
5 Rathaus - Lorenzk.- Hbf - Dutzendt.	4,7 km	12 min	4x1=4B	4x1=4B
7 Fü./Jahnstr.- Plärrer - Hbf - Ziegelst.	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 F.-Ebert-Pl.- Plärrer - Hbf - Schopp.	7,2 km	20 min	5x1=5B	5x1=5C
11 Fürth/Klinikum - Fürth Hbf - Jahnstr.	4,6 km	14 min	4x1=4B	4x1=4B
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1990	80,7 km		79B+6C	100B+9C
Summe der 7 Stadtbahn-Linien 1982	68,1 km		69 B	94 B
Zunahme von 1985 bis 1990	12,6 km		10B+6C	6B+9C

Straßenbahnnetz ab 1990	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
9 Thon - Fr.-Ebert-Pl.- Stadtpark **14** Tiergarten - Hauptbhf - Trafow.- Südfriedhof **15** Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendteich	4,0 km 12,1 km 8,5 km	15 min 40 min 32 min	4 Tw 10 Tw 8 Tw	4 Tw 10 Tw 8 Tw
15z Thon - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Scharrerstr. **16** Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof **18** Plärrer - Christuskirche - Trafowerk	(7,4) 5,9 km 5,1 km	29 min 19 min 15 min	- 5 Tw 4 Tw	7 Tw 5 Tw 4 Tw
Summe der 5 Straßenbahn-Linien 1990 Summe der 4 Straßenbahn-Linien 1985	35,6 km 36,4 km	-	31 Tw 33 Tw	38 Tw 40 Tw
Abnahme von 1985 bis 1990	-0,8 km	-	- 2 Tw	- 2 Tw

1992 – BA N-14	**Rathaus - Friedrich-Ebert-Platz** und **Hauptbahnhof - Aufseßplatz**	
0,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 1,7 km Tunnel	Ⓗ 0	U 2

Der 14. Bauabschnitt (BA) unterquert den Burgberg mit der Station *Kaiserburg*. Am Nordrand des 250 m langen Archivparks kommt das neue Gleispaar an die Oberfläche und bekommt östlich vom *Friedrich-Ebert-Platz* einen provisorischen Hochbahnsteig.

Die Linie 5 wird vom Rathaus zum *Friedrich-Ebert-Platz* verlängert, wechselt dort die Bezeichnung und fährt als 8 weiter Richtung *Gostenhof*. Für die neue Stadtbahn-Linie 6 wurde der Gleisabstand nach *Thon* schon seit 1980 schrittweise vergrößert: Sie biegt am *F.-Ebert-Platz* in den Tunnel ab und sorgt für attraktive Verbindungen aus den nördlichen Stadtteilen ins Nürnberger Zentrum.

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

Die Straßenbahnlinie 9 entfällt: Für die Nordhälfte dient die Linie 6 als Ersatz und östlich vom *F.-Ebert-Platz* genügen Busse im 10-Minuten-Takt:

Umsteiger kommen auf anderen Wegen schneller ans Ziel und es gibt nur noch den Ziel- und Quellverkehr in der Pirckheimer Straße. In der Summe braucht die *VS-NF* sechs zusätzliche B-Wagen und vier Straßenbahnen weniger.

1994 – BA N-15	**Rathenauplatz - Fr.-Ebert-Platz**	
1,7 km Tunnel	Ⓗ 0	Ⓤ 2

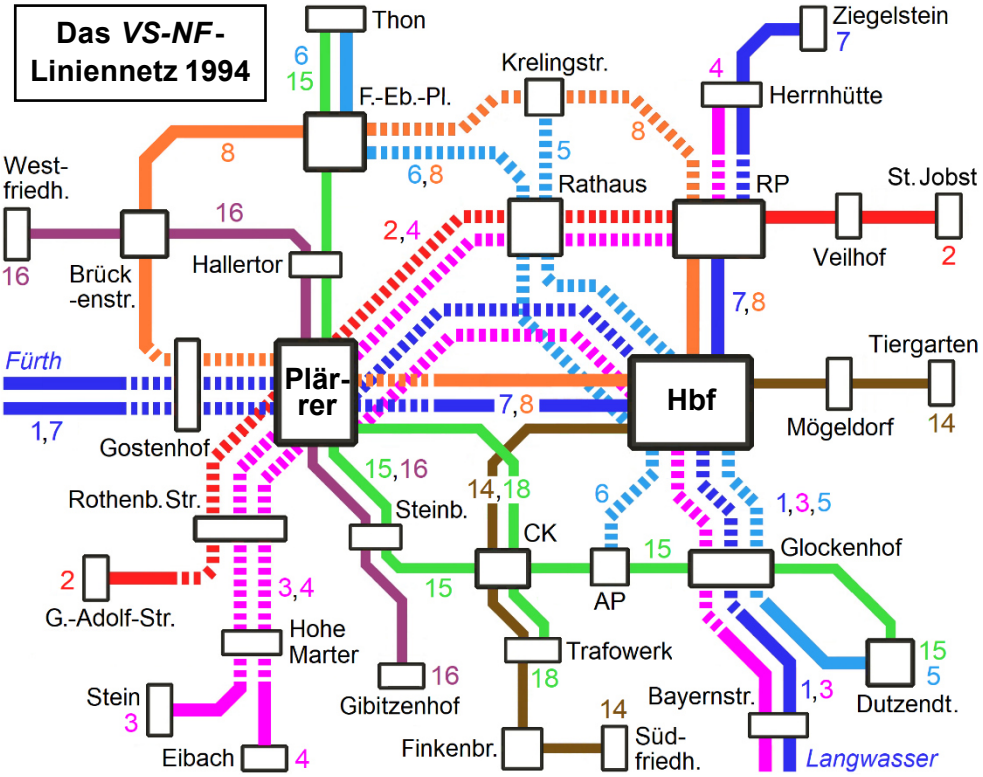
Der Hauptast des 15. Bauabschnitts (BA) biegt nördlich vom *Rathenaupl.* nach Westen in einen 1,4 km langen Tunnel ab. Über die Stationen *Maxfeld* und *Krelingstraße* erreicht er unter der Pilotystraße den zwölften BA und nutzt dessen Rampe zum Fr.-Ebert-Platz mit. Zusätzlich verbindet eine 200 m lange Kurve unterirdisch die Bahnhöfe *Krelingstraße* und *Kaiserburg*.

Auf allen Ästen des entstehenden Gleisdreiecks fährt eine Linie und damit höchstens alle 10 Minuten eine Stadtbahn. Dafür genügen signalgesicherte Abzweigweichen in einfacher Tiefenlage und man braucht keine aufwändigen Überführungsbauwerke.

Virtuelle Stadtbahn ab 1994	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	17,8 km	44 min	10x2=20B	10x2=20B
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,1)	28 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - Ostbahnh.	7,6 km	20 min	6x1=6C	6x2=12B
3 Stein/Kir.- Plärrer - Hbf - Langwasser	15,5 km	30 min	7x2=14B	7x2=14B
4 Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,7 km	25 min	6x2=12B	6x2=12B
4z H.Mart.- Plärrer - Hbf - Schoppersh.	(6,8)	16 min	-	5x1=5C
5 Krelingstr.- Lorenzk.- Hbf - Dutzendt.	5,7 km	15 min	4x1=4B	4x1=4B
6 Thon - F.-Ebert-Pl.- Hbf - Aufseßpl.	4,4 km	11 min	3x1=3B	3x2=6B
7 Fü./Jahnstr.- Plärrer - Hbf - Ziegelst.	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 F-Ebert-Pl.- Plärrer - Hbf - F.Eb.-Pl.	8,2 km	18 min	5x1=5B	5x1=5C
11 Fürth/Klinikum - Fürth Hbf - Jahnstr.	4,6 km	14 min	4x1=4B	4x1=4B
Summe der 9 Stadtbahn-Linien 1994	87,6 km		76B+10C	100B+14C
Summe der 8 Stadtbahn-Linien 1990	80,7 km		79B+6C	100B+9C
Zunahme von 1990 bis 1994	6,9 km		-3B+4C	+5C

Straßenbahnnetz ab 1994	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Hauptbhf - Trafow.- Südfriedhof	12,1 km	40 min	10 Tw	10 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 Plärrer - Christuskirche - Trafowerk	5,1 km	15 min	4 Tw	4 Tw
Summe der 4 Straßenbahn-Linien 1994	31,6 km	-	27 Tw	34 Tw
Summe der 5 Straßenbahn-Linien 1990	35,6 km	-	31 Tw	38 Tw
Abnahme von 1990 bis 1994	- 4,0 km	-	- 4 Tw	- 4 Tw

Nach der Eröffnung steuert die Stadtbahnlinie 5 die *Krelingstraße* statt dem *Fr.-Ebert-Platz* an und die 8 fährt einen vollständigen Ring um die Nürnberger Altstadt. 18 Minuten Fahrzeit sind gut für die Fahrgäste, weil



Zeichenerklärung → Seite 36; AP = Aufseßplatz, CK = Christuskirche, RP = Rathenauplatz

die Züge an keiner Unterwegsstation lange halten. Das Personal braucht aber Pausen, und die bekommt es mit einem Fahrerwechsel an der *Krelingstraße*. Um mögliche Verspätungen abzubauen steht außerdem ein Reservezug in einem Abstellgleis nebenan.

1996 – BA N - 16	**Aufseßplatz - Trafowerk**	
0,1 km Rampe + 1,8 km Tunnel	Ⓗ 0	U 2

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

Bei der *VS-NF* hätte man 18 Jahre länger über die *Christuskirche* fahren müssen und die Nachfrage hätte sich nicht so stark auf die *Frankenstraße* konzentriert: Die Stadtbahn wäre schon 1974 über die *Bayernstraße*

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

nach Langwasser gefahren, vom Plärrer zum Südfriedhof wäre die Straßenbahnlinie 14 und vom Plärrer zur Frankenstr. die Linie 18 eine gute Alternative.

Die Stadtbahnlinie 5 wird vom *Aufseßplatz* zum *Südfriedhof* verlängert und von C- auf B-Wagen in Doppeltraktion umgestellt. Die Attraktivitätssteigerung würde zwei Linien bis zur *Frankenstraße* rechtfertigen. Das Gleispaar nördlich vom Hauptbahnhof verkraftet aber keine weiteren Stadtbahnen, daher käme nur eine kurze Pendellinie in Frage. Alternativ könnte man die Buslinie 67 (Eibach - Hafen - Finkenbrunn - Frankenstr.) mit nur einem Stopp am *Aufseßplatz* zum *Hauptbahnhof* verlängern.

Die Straßenbahnlinie 18 entfällt und die 14 fährt nur noch bis zur *Frankenstraße.* Für ihre neue Endstation hätte die *VS-NF* auch eine Gleisschleife im Busbahnhof neben der Pillenreuther Straße verlegt.

1997 – BA N-17	**Frankenstr.- Bauernfeindstr.**	
0,6 km oberirdisch + 1,2 km Tunnel	Ⓗ 0	Ⓤ 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 14 an. 450 m weiter erreicht sie den *Hasenbuck*, an dessen Ende die Stadtbahn aus dem Hang an die Oberfläche kommt. Zwischen den Gleisen des Südbahnhofs geht es 0,6 km im Einschnitt und knapp 1 km im Tunnel weiter zur *Bauernfeindstraße*.

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

Spätestens ab diesem Zeitpunkt wäre die Nachfrage auf den Linien 1 und 3 so groß, dass man in der Hauptverkehrszeit je einen B- und C-Wagen zusammen kuppelt, um pro Zug 108 Plätze mehr anzubieten.

1998 – BA N-18	Thon - Am Wegfeld		
2,3 km oberirdische Straßenbahn		Ⓗ 4	U 0

Am 12.10.94 beschloss der Nürnberger Stadtrat, auf die dritte U-Bahn-Achse (Nordwestring - Plärrer - Tiergarten) zu verzichten und dafür das ergänzende Straßenbahnnetz beizubehalten und auszubauen. Das hätte wahrscheinlich auch mit der *Hochflur*-Stadtbahn so gekommen.

Die *VS-NF* hätte daraufhin bis 1995 einen neuen Straßenbahn-Betriebshof am südlichen Ortsrand von Buch beschlossen. Die Anbindung an das vorhandene Schienennetz erfolgt über einen 2,3 km langen Neubau nach Thon – schon damals war dafür ein deutlicher Fahrgastzuwachs und die Einsparung zahlreicher Busfahrten absehbar.

In der Realität ergab erst 2012 eine Prognose für dieses Teilstück das sehr gute Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,43. Der Stadtrat gab grünes Licht, der Baubeginn war 2013 und ab 10.12.16 fuhren Straßenbahnen zum *Wegfeld*. Die nicht mehr benötigte Wendeschleife in *Thon* baute man anschließend zurück. Schon nach wenigen Monaten Betrieb übertraf die Nachfrage alle Erwartungen.

Die 18 Jahre früher eröffnete *VS-NF*-Strecke hätte weitgehend der Realität entsprochen. Allerdings

gäbe es zwischen *Bucher Str.* und *Schnepfenreuth* eine Station weniger, wodurch ihr durchschnittlicher Abstand auf 600 m wächst und die Linie 15 eine halbe Minute schneller voran kommt. Zudem wechselt das Gleispaar 500 m vor der Endstation aus der Mitte der Bundesstraße B 4 nicht auf deren Ost-, sondern auf die Westseite: Die Wendeschleife *Am Wegfeld* liegt dadurch neben dem Areal des neuen Betriebshofs, der zwei Jahre später in Betrieb geht.

14 Jahre lang kehrt die „Tram“ am südlichen Ortsrand von Buch um. Ab 2012 fährt sie über Reutles nach Erlangen weiter (→ BA 28).

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

Virtuelle Stadtbahn ab 1998	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	18,2 km	43 min	10x2=20B	10B + 10C
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,5)	27 min	-	7x2=14B
2 G.-Adolf-St.- Plärrer - Hbf - St. Jobst	7,5 km	20 min	6 x 1 = 6 C	6x2=12B
3 Stein/Wei.- Plärrer - Hbf - Langwass.	17,2 km	33 min	8x2=16B	8B + 8C

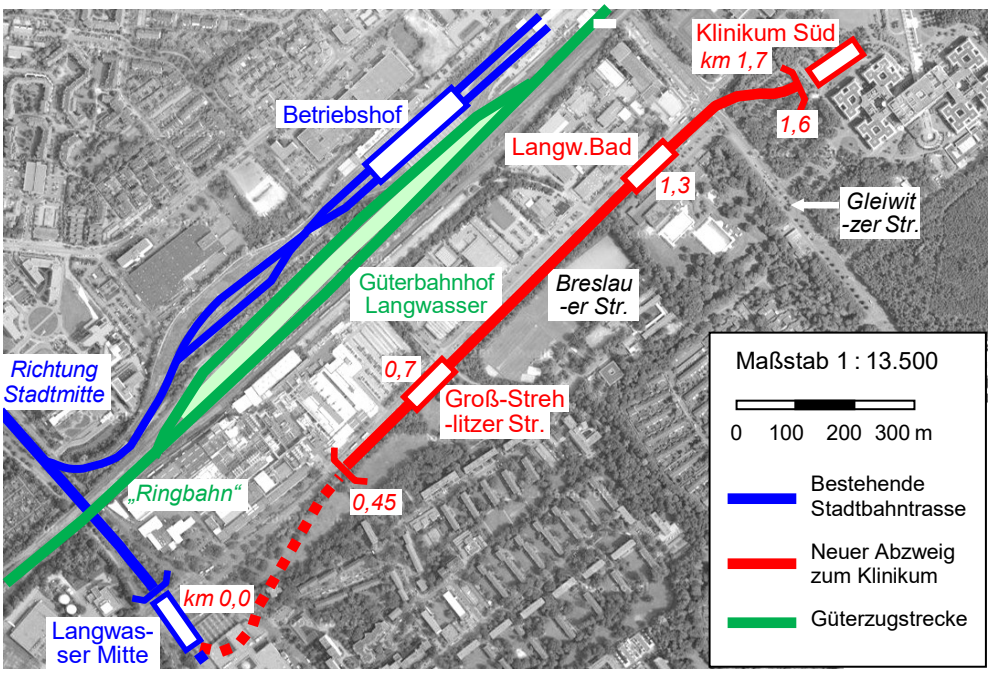
4 und **5** *unverändert*	16,4 km	25 + 15	12 B + 4 C	12 B + 9 C
6 Thon - F.-Ebert-P.- Hbf - Südfriedh.	9,6 km	22 min	6 x 2 = 12 B	6 x 2 = 12 B
7, **8** und **11** *unverändert*	25,9 km	-	9 x 2 + 5 x 1 = 27 B	
10 Fü./Rathaus - Zirndorf - Cadolzburg	4,6 km	14 min	4 x 1 = 4 B	4 x 1 = 4 B
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 1998	108,8 km		91 B + 10 C	99 B + 27 C
Summe der 9 Stadtbahn-Linien 1994	87,7 km		76 B + 10 C	100 B + 14 C
Zunahme von 1994 bis 1998	+ 21,1 km		+ 14 B	- 1 B + 13 C

Straßenbahnnetz ab 1998	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Mögeld.- Hauptbhf - Frankenstr.	8,3 km	31 min	8 Tw	8 Tw
15 A.Wegfeld - F.Ebert-Pl.- Plärrer - Dutzendt.	10,6 km	36 min	9 Tw	9 Tw
15z Am Wegf.- F.Eb.-Pl.- Plärrer - Scharrerstr.	(9,5)	33 min	-	8 Tw
16 Westfriedhof - Plärrer - Gibitzenhof	5,9 km	19 min	5 Tw	5 Tw
Summe der 3 Straßenbahn-Linien 1998	24,8 km	-	22 Tw	30 Tw
Summe der 4 Straßenbahn-Linien 1994	31,6 km	-	27 Tw	34 Tw
Abnahme von 1994 bis 1998	- 6,8 km	-	- 5 Tw	- 4 Tw

1999 – BA N-19	**Langwasser Mitte - Klinikum Süd**	
1,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,5 km Tunnel	Ⓗ 2	Ⓤ 1

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

Am einfachsten wäre es, ab *Scharfreiterring* den Abzweig zum Betriebshof zu nutzen, der parallel zur „Ringbahn“ liegt. Ab dort sind es nur 400 Meter bis zum *Klinikum Süd*. Allerdings wären im Betriebshof größere Umbauten und die Zwischenstationen hätten mäßiges Fahrgastpotenzial.



Deshalb beginnt der Neubauabschnitt im Tunnel unmittelbar südlich vom Bahnhof *Langwasser Mitte.* Er kreuzt das Gleis der Gegenrichtung auf gleicher Höhe und wendet sich in einem großen Bogen nach Nordosten, um neben der Breslauer Straße an die Oberfläche zu kommen. Nach 0,7 und 1,3 km entstehen die neuen Stationen *Groß-Strehlitzer Straße* und *Langwasser Bad*.

Hinter der Kreuzung mit der der Gleiwitzer Str. wird die Strecke für etwa 300 Meter eingleisig, liegt im ansteigenden Gelände zunächst im Einschnitt und verschwindet vor der Brieger Str. im Tunnel. Die zweigleisige Stadtbahn-Endstation *Klinikum Süd* liegt in einfacher Tieflage direkt vor dem Haupteingang und Besucher und Personal haben kurze Fußwege zu den Krankenstationen.

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

5. DER AUSBAU IN NÜRNBERG 2000 BIS 2024

2000	Neuer Straßenbahn-Betriebshof

Nürnberg plante bis etwa 1990, nach Vollendung des U-Bahn-Grundnetzes auf die Straßenbahn zu verzichten. Erst am 12.10.94 beschloss der Stadtrat, langfristig auf moderne Niederflur-„Trams“ zu setzen.

Der letzte verbliebene Betriebshof *Muggenhof* nahe der Stadtgrenze zu Fürth war zu diesem Zeitpunkt fast 100 Jahre alt. Es hätte großen Aufwand erfordert, ihn an die neue Fahrzeuggeneration anzupassen. Daher suchte die *VAG* einen neuen Standort, der groß genug für die wieder wachsende Flotte war und näher am absehbaren Liniennetz lag. Die Wahl fiel auf ein 68.200 m² großes Gelände der ehemaligen *Trafo-Union* an der Heinrich-Alfes-Straße, das dicht am Südast der Linie 5 zum *Südfriedhof* lag.

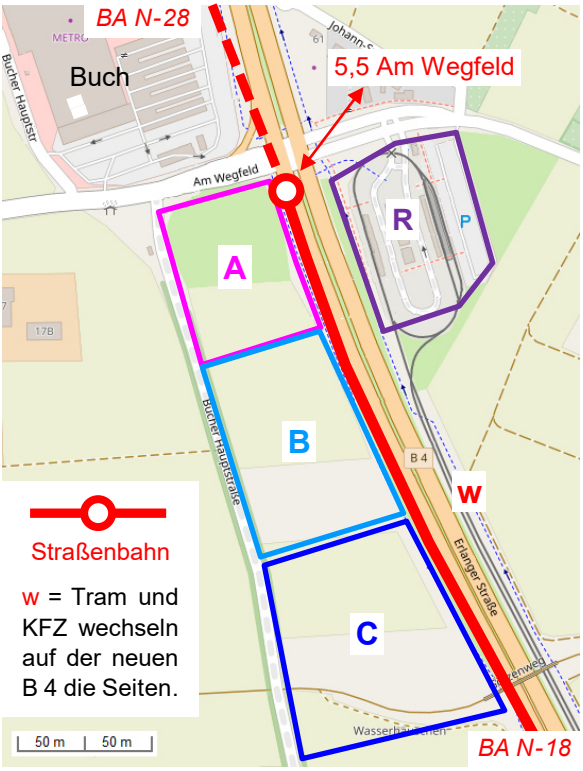
1998 begannen die Planungen für die 17.000 m² des ersten Bauabschnitts: Mit Haupt- und Betriebswerkstatt im Westen, Wagenhalle im Süden, einem Verwaltungsgebäude und Anschluss an das Streckennetz kostete er rund 50 Millionen Euro. Die Bauarbeiten starteten im April 2001 und am 7.7.03 wurde der neue Betriebshof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

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

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

Besser sieht es für eine Fläche im Industriegebiet westlich vom Flughafen aus: Sie liegt zunächst zwar auch am Rand vom Straßenbahnnetz, ist aber für die absehbare *StUB* nach Erlangen ideal (→ BA 28). Der neue

Betriebshof kann auf dem 100 bis 150 Meter breiten Streifen zwischen Bucher Hauptstr. (= alte Bundesstraße B 4) und Erlanger Str. (= neue B 4) schrittweise mit seinen Aufgaben wachsen.



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

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

C = Erweiterungsfläche ca. 20.000 m².

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

2001 – BA N-20	**Krelingstraße - Großreuth h.d.V.**	
0,8 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,7 km Tunnel	Ⓗ 1	U 2

Der 20. Bauabschnitt (BA) schließt östlich der *Krelingstraße* unterirdisch an den sieben Jahre zuvor eröffneten 15. BA an. In einem großen Bogen schwenkt er nach Norden und verläuft dann in einfacher Tiefenlage unter der Rollnerstraße. Der Bahnhof *Martinskirche* liegt zwischen Groland- und Wilderstraße und der Bahnhof *Rollnerstraße* zwischen Nordring und Horneckerweg).

Unmittelbar danach kommen die Gleise an die Oberfläche. Falls es noch Güterverkehr auf der Ringbahn zwischen Nord- und Nordostbahnhof gibt, muss für Straße und Stadtbahn eine gemeinsame Unterführung gebaut werden. An der Kilianstraße entsteht der vorläufige Endpunkt *Großreuth* mit Busanschlüssen Richtung Thon und Herrnhütte. Für die Verlängerung der Linie 5 braucht man einen zusätzlichen Zug mit einem C-Wagen.

2002 – BA N-21	**Großreuth h.d.V. - Flughafen**	
1,9 km oberird. + 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel	Ⓗ 2	Ⓤ 1

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

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

Die *VS-NF* hätte den Endbahnhof wie in der Realität kostengünstig mit einer offenen Baugrube erstellt. Vor dem Terminal gab es 2002 noch genug Platz, um PKWs und Busse daran vorbei zu leiten.

In der Realität fährt die U 2 seit 1998 im Tunnel zum Flughafen. Mit dem Umweg über Ziegelstein braucht sie zum Hauptbahnhof 13 Minuten. Die Stadtbahn bräuchte genau so lang, würde aber eine Station mehr bedienen. Zudem böte sie wichtige Direktverbindungen vom Flughafen zur Altstadt (Rathaus und Lorenzkirche) und zum Doku-Zentrum, zu denen man als U 2 - Fahrgast umsteigen muss. Für die erneute Verlängerung braucht die *VS-NF* wiederum einen zusätzlichen C-Wagen.

2003 – BA N-22	**Rothenb. Str.- Von-der-Tann-Str.**	
0,8 km unterirdisch	Ⓗ 0	U 2

Der 22. Bauabschnitt (BA) schließt westlich der *Rothenburger Straße* unterirdisch an den achten BA an. Die seit 20 Jahren von der Linie 2 benutzte Rampe hinter der Heinrichstr. entfällt und unter der Rothenburger Str. werden zwei neue Bahnhöfe in einfacher Tieflage eröffnet.

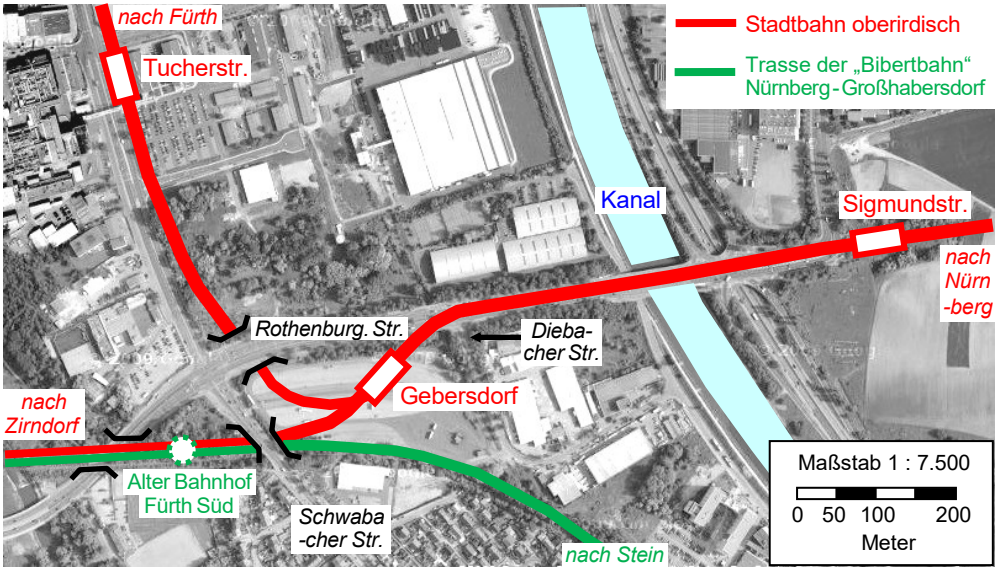
Sündersbühl ist weitgehend so, wie er in der Realität 2006 für die U 3 in Betrieb ging. *Von-der-Tann-Str.* liegt unter der Kreuzung der 35 bis 40 Meter breiten Rothenburger Str. mit der 25 bis 35 Meter breiten Von-der-Tann-Straße. Das bietet genug Platz für Bushaltestellen, Fahrradabstellplätze und Grünanlagen zur Auflockerung. Nordöstlich der Kreuzung kommt bis zur Herzog-Bernhard-Str. eine Fläche von 30 x 40 m hinzu, wenn man drei Zweckbauten opfert.

[An der Gustav-Adolf-Str. braucht man dafür die 80 x 40 m der Wendeschleife nicht mehr und kann sie anderweitig nutzen.]

2004 – BA N-23	Von-der-Tann-Str. - Gebersdorf	
2,9 km oberirdisch	Ⓗ 4	Ⓤ 0

Ein Jahr später geht es nach Westen weiter: Etwa 200 Meter hinter der *Von-der-Tann-Str* kommt die Stadtbahn in einer Rampe an die Oberfläche und verläuft in der Mitte der breiten Rothenburger Str. auf eigenem Gleiskörper. Diese Ausfallstraße wurde nach der Jahrtausendwende bis zur Ringbahnbrücke großzügig ausgebaut und man hätte kostengünstig auch oberirdische Gleise verlegen können.

[In der Realität wurden die 800 m zwischen *Ringbahn* und Sigmundstr. bis 2022 nicht ausgebaut und PKW, LKW und Busse quälten sich durch die enge Ortsdurchfahrt von Kleinreuth. Die *VS-NF* hätte hingegen die neue Trasse schon bis 2002 fertig gestellt.]

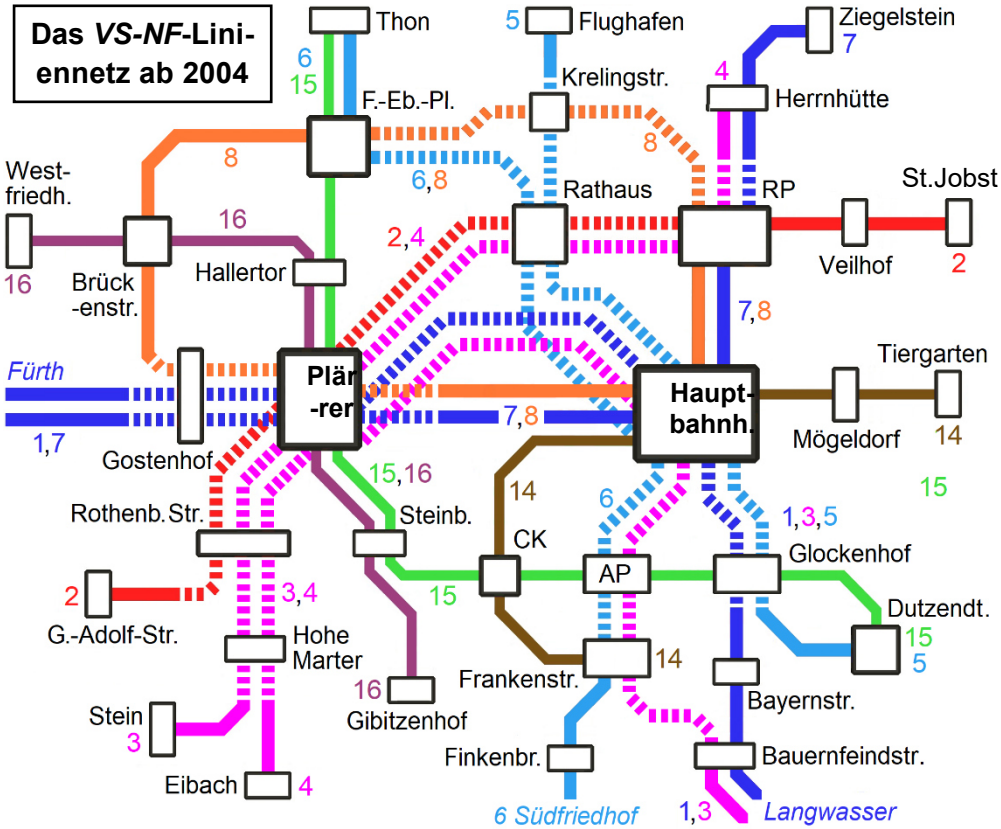


Die Baukosten für die oberirdische Stadtbahn sind wesentlich geringer als die durchgehend unterirdische U3. Daher kann man mehr neue Stationen anlegen, nämlich *Züricher Straße*, *Kleinreuth* und *Sigmundstraße.*

Den Kanal und die Südwesttangente überqueren Rothenburger Str. und Stadtbahn auf parallelen Brücken. Während die Straße unverändert auf einem Damm zur Kreuzung Fürth Süd führt, kriegt das Gleispaar zwischen den Richtungsfahrbahnen ein Gefälle und erreicht an der Einmündung der Diebacher Str. das Geländeniveau. Dort biegt die Linie 2 (ohne Beeinträchtigung der PKW und LKW) nach Südwesten zum Bahnhof *Gebersdorf* ab.

Der Bahnhof wurde bereits 2000 als Endstation des 13. Fürther Bauabschnitts (BA) eröffnet. Auf der umgebenden Fläche des ehemaligen Kohlenlagerplatzes entstehen (wie von der Stadt Nürnberg als Ergänzung zur U-Bahn geplant) Bus- und PKW-Parkplätze sowie ein „hochwertiges Gewerbegebiet mit direktem Schnellbahnanschluss“.

Virtuelle Stadtbahn ab 2004	Länge	Fahrz.	NVZ	HVZ
1 Fü./Hardhöhe - Plärrer - Langwass.	18,2 km	43 min	10B + 10C	10B + 10C
1z Eberhardsh.- Plärrer - Langwasser	(12,5)	27 min	-	7x2=14B
2 Zirndorf - Gebe.- Plärrer - Hbf - Jobst	15,6 km	32 min	8x2=16B	8x2=16B
2z Gebersd.- Plärrer - Hbf - Marientor	(9,1)	16 min	-	4 x 2 = 8 B
3 Stein/Wei.- Plärrer - Hbf - Klinik.Süd	17,9 km	35 min	8x2=16B	8B+8C
4 Eibach - Plärrer - Hbf - Herrnhütte	10,7 km	25 min	6x2=12B	6x2=12B
4z H.Marter - Plärrer - Hbf - Schopper.	(6,8)	16 min	-	5 x 1 = 5 C
5 Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendt.	9,4 km	24 min	6 x 1 = 6 C	6 x 1 = 6 C
6 Thon - F.-Ebert-P.- Hbf - Südfriedh.	9,6 km	22 min	6x2=12B	6x2=12B
7 Fü./Jahnstr.- Plärrer - Hbf - Ziegelst.	13,1 km	36 min	9x2=18B	9x2=18B
8 F.Ebert-P.- Plärrer - Hbf - F.Ebert-P.	8,2 km	18 min	5 x 1 = 5 C	5 x 1 = 5 C
10 Poppenr.- Fürth Hbf - Cadolzburg	15,6 km	29 min	7 x 1 = 7 B	8 x 1 = 8 B
11 Fü./Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf	6,7 km	18 min	5 x 1 = 5 B	5 x 1 = 5 B
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 2004	125,0 km	96 B + 21 C		101 B + 34 C
Summe der 10 Stadtbahn-Linien 1995	108,8 km	91 B + 10 C		99 B + 27 C
Zunahme von 1998 bis 2004	+ 16,2 km	+ 5 B + 11 C		+ 2 B + 7 C



Zeichenerklärung → Seite 36; AP = Aufseßplatz, CK = Christuskirche, RP = Rathenauplatz

Gleichzeitig mit dem Nürnberger BA 24 geht der Fürther BA 16 nach Zirndorf in Betrieb: Nach der Unterfahrung der Gebersdorfer Str. trifft die Stadtbahn beim alten Bahnhof Fürth Süd auf die stillgelegte Trasse der *Bibertbahn*, die sie bis Zirndorf nutzt. Die Stadtgrenze Nürnberg-Oberasbach liegt etwa 400 Meter westlich vom Bahnhof *Gebersdorf* am Ostufer der Rednitz.

Der BA 23 sorgt für einen erheblichen Nachfragezuwachs, da die Stadtbahnen abwechselnd nach Fürth (→ BA Fü-13) und Zirndorf (→ BA Fü-16) weiter fahren. Die *VS-NF* verdoppelt daher das Angebot in der Hauptverkehrszeit, wobei die zusätzlichen Züge der Linie 12 nur bis zum Marientor fahren. Sie wenden östlich vom Königstorgraben auf einem Gleisstumpf in der Mitte der breiten Marienstraße.

2006 – BA N-24	Gibitzenhof - Finkenbrunn		
1,6 km oberirdische Straßenbahn		Ⓗ 3	U 0

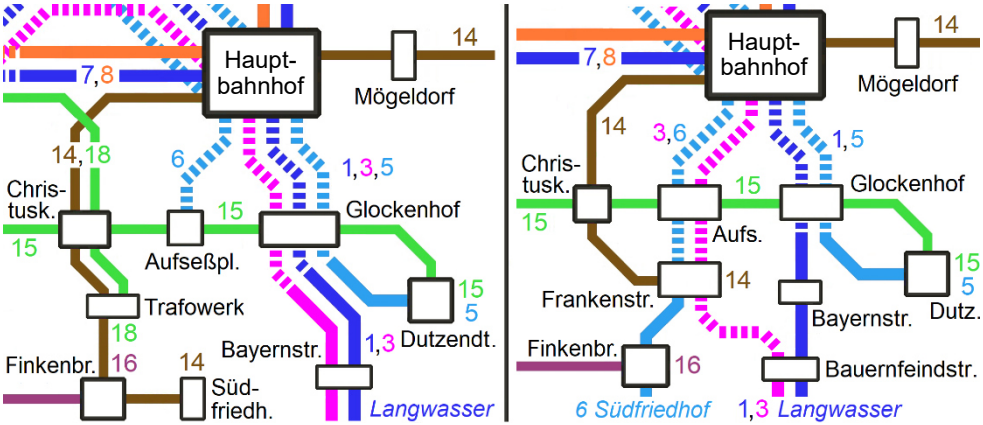
1972 wurden die Orte Pillenreuth, Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg im Süden von Nürnberg eingemeindet. Das beschleunigte ihr wachstum erheblich und schon bald genügten die unregelmäßig fahrenden Bahnbusse nicht mehr den Erfordernissen. 1978 richtete die *VAG Nürnberg* die vertaktete Buslinie 51 zum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

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

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

Die Verbindung zum Plärrer beschleunigt die *VS-NF* zunächst mit der Verlängerung der Buslinien 51 und 58 von der *Worzeldorfer Str.* zum *Dianaplatz*. 2006 schließt sie die 1,7 km kurze Gleislücke zwischen Gibitzenhof und verlängert die Straßenbahnlinie 16 entsprechend. Die Linien 51 und 58 wenden entsprechend früher, so dass man in der Hauptverkehrszeit einen zusätzlichen Triebwagen und einen Bus weniger braucht.

„Die 9“ fährt nicht bis zur Wendeschleife an der *Worzeldorfer Str.*, weil das Fahrgastpotenzial nur eine Straßenbahnlinie rechtfertigt. Die Linien 8 und 9 könnten ab *Finkenbrunn* nicht im 5-Minuten-Abstand fahren, weil sonst für eine von beiden lange Wartezeiten zu den Anschlussbussen entstünden. Die Fahrgäste der Buslinien 51 und 58 können am *Finkenbrunn* zudem in die Buslinie 67 Richtung Hafen - Schußleitenweg umsteigen.



Veränderungen im Liniennetz der Südstadt von 1994 (links) bis 2006 (rechts).

2008 – BA N-25	**Friedr.-Ebert-Platz - Gostenhof**	
0,2 km Rampen + 1,2 km Tunnel	Ⓗ 0	Ⓤ 2

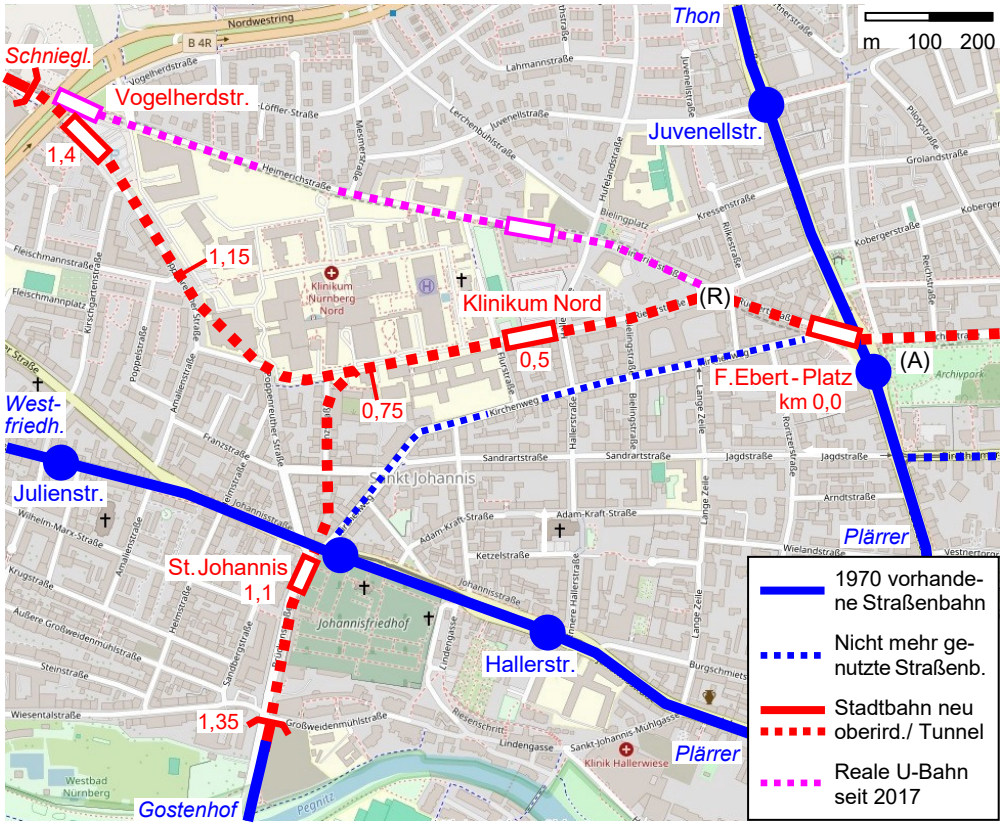
Der 25. Bauabschnitt (BA) schließt auf dem *Friedrich-Ebert-Platz* an den 14 Jahre zuvor eröffneten BA 15 an. In einer vorläufigen Rampe am Westrand des Platzes verschwinden die Gleise unter der Rieterstr. und zwischen den Kreuzungen mit der Haller- und der Flurstr. entsteht direkt vor dem Haupteingang vom *Klinikum Nord* ein neuer U-Bahnhof.

200 Meter westlich davon wird der Abzweig zum Nordwestring vorbereitet (→ BA 26). Die Linie 8 biegt nach Süden ab und hält südlich der Kreuzung Johannis-/Brückenstr. im Bahnhof *St. Johannis*. Hinter der Großweidenmühlstr. kommen die Gleise wieder an die Oberfläche, wozu dank dem natürlichen Gefälle ins Pegnitztal eine kurze Rampe reicht. Noch vor der Pegnitzbrücke wird die vorhandene Trasse erreicht und weiter genutzt.

Die Stadtbahn kommt eine Minute schneller voran, da sie nicht mehr durch den engen Kirchenweg fährt. Zudem ist die Ringlinie 8 nicht mehr so verspätungsanfällig. Auswirkungen auf das Liniennetz ergeben sich allerdings erst acht Jahre später mit dem BA 27.

2009 – BA N-26	Friedr.-Ebert-Platz - Wetzendorf		
1,1 km oberird. + 0,1 km Rampe + 1,1 km Tunnel	Ⓗ 2	Ⓤ 2	

Der 26. Bauabschnitt (BA) 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 5 und 15 verbindet. Die oberirdische Station neben dem Archivpark und die beiden Rampen legt die *VS-NF* dafür still. 700 Meter mit dem Bahnhof *Klinikum* wurden bereits zwei Jahre zuvor eröffnet und dabei ein Abzweig (ohne aufwändige Überführungsbauwerke) vorbereitet.



Während die Linie 8 nach links Richtung St. Johannis abbiegt, fährt die Linie 6 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.

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

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.

2010 – BA N-27	**Wetzendorf - Kreuzsteinweg**	
1,5 km Stadtbahn oberirdisch	Ⓗ 5	U 0

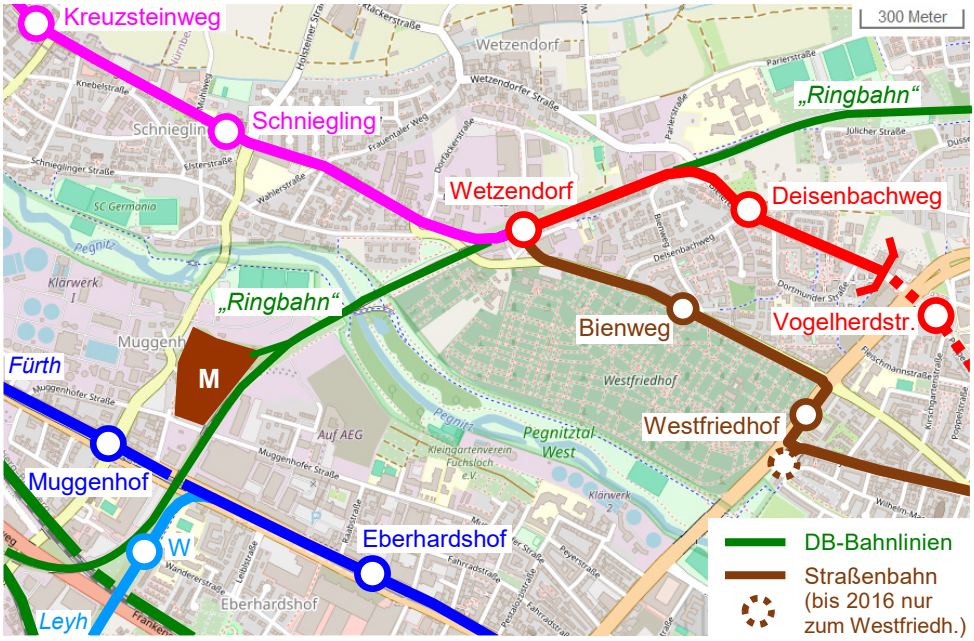
Schon nach einem Jahr geht es weiter: Hinter dem Nordwestbahnhof biegt die Stadtbahn in die Brettergartenstr. ab. An ihrer Kreuzung mit der Holsteiner Str. liegt *Schniegling* – im „echten Leben“ heißt die Haltestelle der Buslinien 37 bis 39 genau so.

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

Um dem großen Nachfragezuwachs gerecht zu werden, verdoppelt die *VS-NF* in der Hauptverkehrszeit das Angebot bis zur *Vogelherdstraße.* Auf dem direkten Weg vom Hauptbahnhof zum Fr.-Ebert-Platz bringt man keine zusätzlichen Bahnen mehr unter und verlängert daher die Linie 12 vom *Marientor* über den *Rathenauplatz*. Das dauert nur eine Minute länger.



M = Straßenbahn-Hauptwerkstätte Muggenhof, W = Stadtbahn-Station *Wandererstr.*
Stadtbahn-Neubauabschn.: ab 1978, ab 2009, ab 2010, ab 2018

Virtuelle Stadtbahn ab 2010	lang km	Fahr-z.min	Züge	Normalv.zeit B1	B2	C	C	Züge	Hauptv.zeit B1	B2	C	C
1 bis **5** *unverändert*	71,8		36	43	7	11	6	48	38	0	18	18
6 Wetzend.- F.Ebert-Pl.- Hbf - Südklinik.	15,6	33	8	8	8	0	0	8	8	8	0	0
7 Fü./Jahnstr.- Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelst.	13,1	36	9	18	0	0	0	9	18	0	0	0
8 F.Eb.Pl.- Eberh.- Plärrer - Hbf - F.Eb.Pl.	8,4	22	6	0	0	0	6	6	0	0	0	6
10 Wetzend.- Fürth - Zirndorf (- Cadolzburg	18,8	34	7	0	7	0	0	8	0	8	0	8
11 Fürth/Klinikum - Fü.Hbf - Gebersdorf	6,7	18	5	0	5	0	0	5	0	5	0	0
12 Gebersd.- Plärrer - Frankenstr.- Langw.	(14,1)	27	-		-	-	-	7	14	0	0	0
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2010	134,4		71	69	27	11	12	91	78	21	18	32
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2004	125,0		71	69	27	11	10	91	78	21	18	16
Zunahme 2010 bis 2018	9,4		0	0	0	0	2	0	0	0	0	16

2012 – BA N-28	**Am Wegfeld - Reutles (- Erlangen)**	
5,3 km oberirdische Straßenbahnstrecke	Ⓗ 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 18). 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.

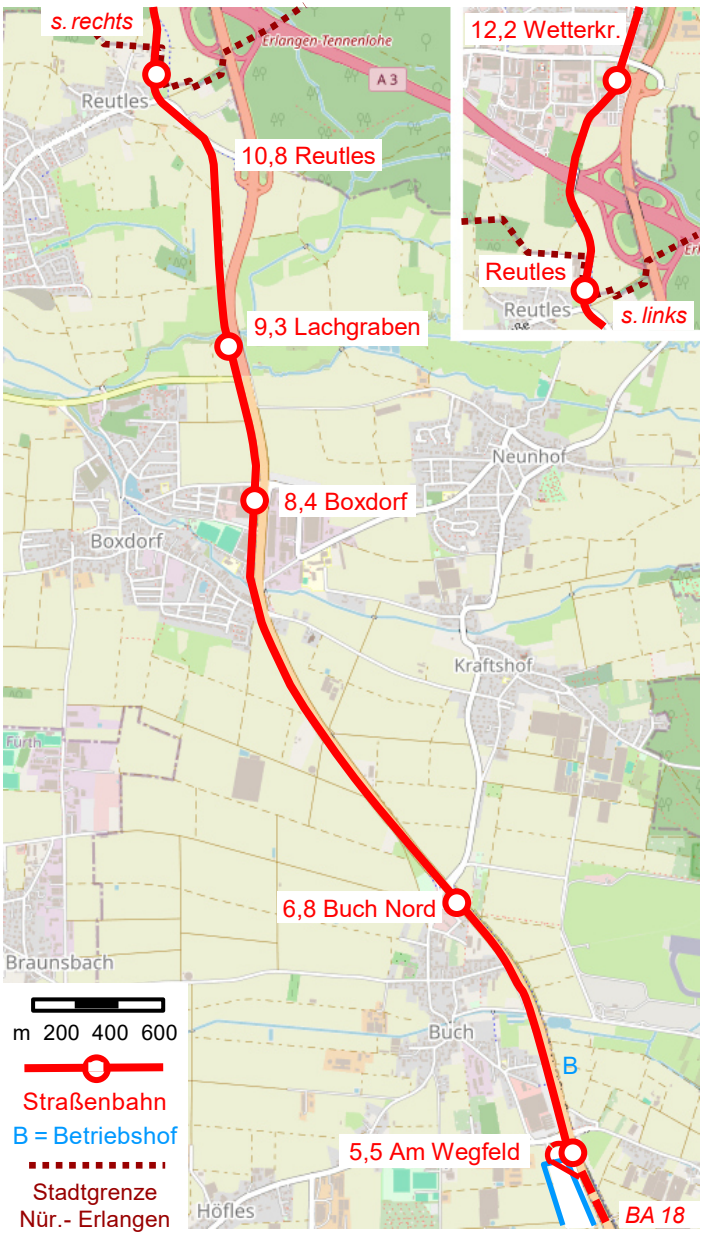
2012 reichten alle Kommunen, einen Förderantrag für das *StUB*-Netz Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach / Uttenreuth ein. Im folgenden Jahr erteilte der Freistaat Bayern einen positiven Bescheid. Der Landkreis Erlangen-Höchstadt stieg dennoch 2015 überraschend aus dem Projekt aus und die Stadt Herzogenaurach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

Die *VS-NF* unterstellt eine grundsätzlich positivere Einstellung von Bevölkerung und Politikern zu Öffentlichen Verkehrsmitteln. Den Abschnitt

Straßenbahnnetz ab 2012	Länge	Fahrzeit	NVZ	HVZ
14 Tiergarten - Hbf - Frankenstraße	8,3 km	31 min	8 Tw	8 Tw
15 Reutles - Plärrer - Dutzendteich	16,4 km	48 min	10 Tw	11 Tw
15z A.Wegf. - Plärrer - Scharrerstr.	(9,5 km)	33 min	-	8 Tw
16 Wetzend.- Plärrer - Finkenbrunn	8,7 km	27 min	7 Tw	7 Tw
Summe der drei Tram-Linien 2012	33,4 km		25 Tw	34 Tw
Summe der drei Tram-Linien 1998	24,8 km		22 Tw	30 Tw
Zunahme von 1998 bis 2012	+ 8,4 km		+ 3 Tw	+ 4Tw



Die Trasse von *Am Wegfeld* über *Boxdorf* zur Stadtgrenze entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen, allerdings liegen die ersten 3 km nicht östlich, sondern westlich neben der Bundesstraße. Die Straßenbahn muss die B4 daher nicht kreuzen, um nach Nordwesten abzubiegen und die etwa 500 Meter entfernte Station *Reutles* zu erreichen.

[Der erste Bauabschnitt in Erlangen geht gleichzeitig in Betrieb. Daher wendet die Linie 15 nicht in Reutles, sondern fährt von Erlangen über Friedrich-Ebert-Platz und Plärrer zum Dutzendteich durch. Sie verkehrt ganztägig im 10-Minuten-Takt und bedient einige kleinere Orte nur abwechselnd alle 20 Minuten.]