

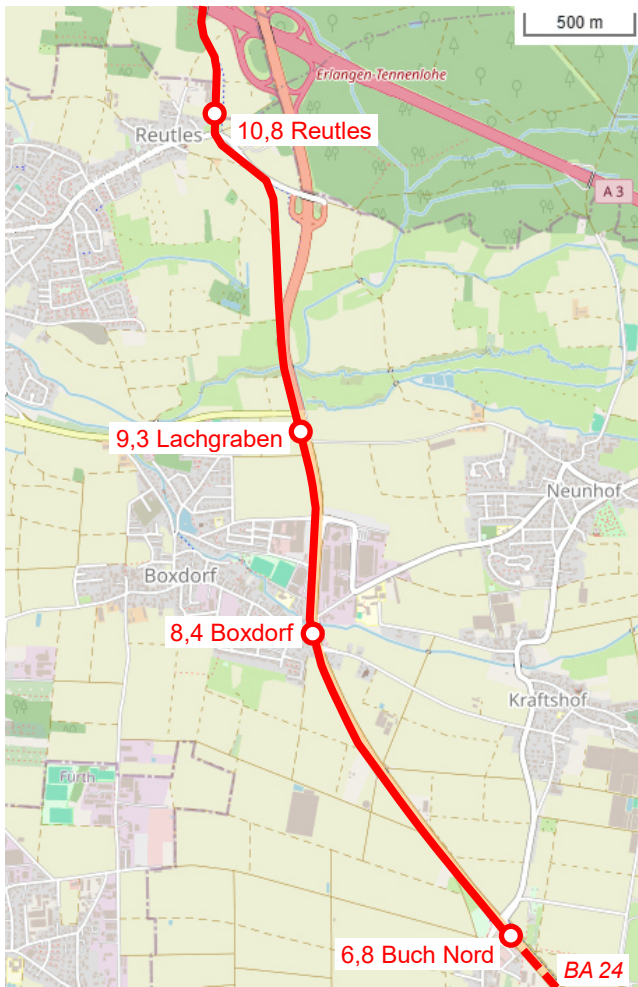
2012 – BA N -28	Buch Nord - Reutles (- Erlangen)
4,0 km oberirdische Straßenbahnstrecke	H 3 U 0

Beim BA 24 wird die Entwicklung der *Stadt-Umland-Bahn* (kurz StUB) bis zur Eröffnung des ersten Abschnitts nach Buch beschrieben. 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 beschlossen alle Kommunen, einen Förderantrag für das *StUB*-Netz Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach / Uttenreuth einzureichen. 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 schloss die Regierung von Mittelfranken das Raumordnungsverfahren positiv ab. 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.

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 Thon - Plärrer - Scharrerstraße	(7,4 km)	29 min	-	7 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	33 Tw
Summe der drei Tram-Linien 1998	29,0 km		24 Tw	31 Tw
Zunahme von 1998 bis 2012	+ 4,4 km		+ 1 Tw	+ 2 Tw



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 Trasse von *Buch Nord* über *Boxdorf* zur Stadtgrenze entspricht

weitgehend den realen *StUB*-Plänen: 3 km liegen neben der Bundesstraße B4, dann biegt die Straßenbahn nach Nordwesten ab und die Station *Reutles* ist etwa 500 Meter von der B4 entfernt.

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

2013 – BA N -29	Herrnhütte - Nordostpark	
1,4 km oberirdisch	 2	 0

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

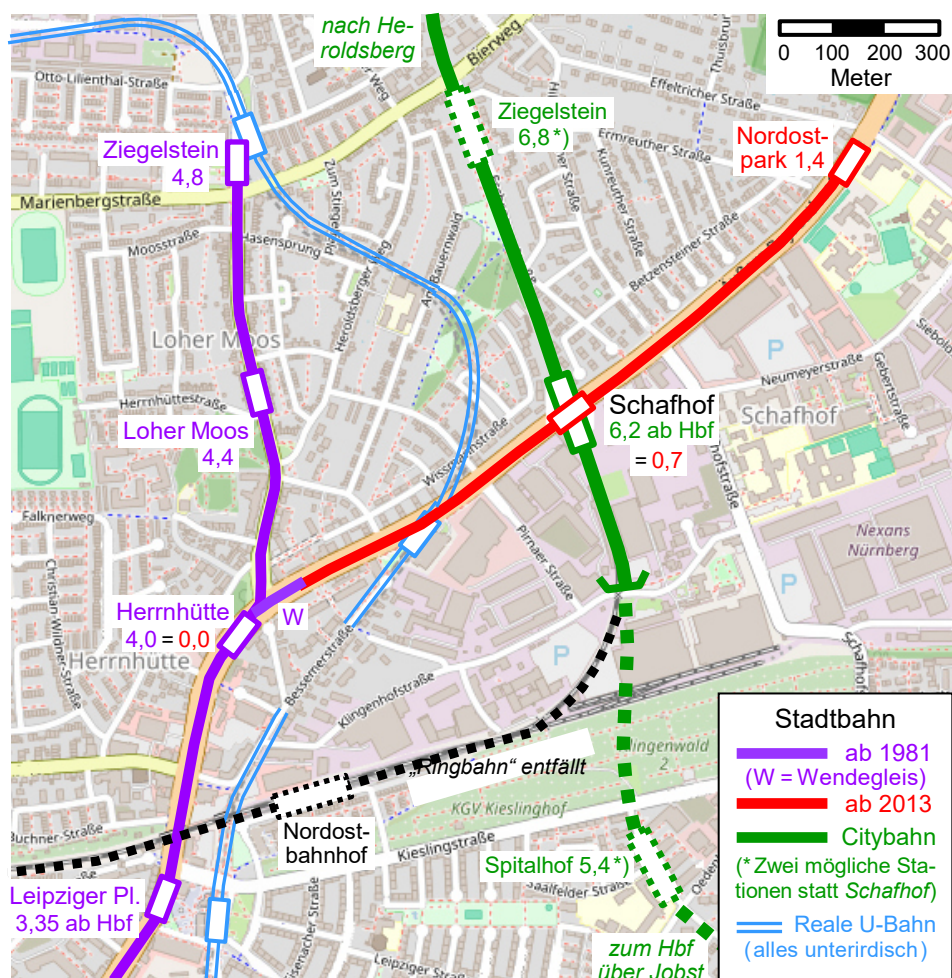
Diese Systematik übernimmt auch die *VS-NF*: Nach Eröffnung des siebten Bauabschnitts (BA) 1981 endet die Linie 3 aber nicht mehr am Nordostbahnhof, sondern 600 Meter weiter an der früheren Station *Flataustraße*. So weit wie möglich halten die Busse am gleichen Bahnsteig gegenüber – der reale U-Bahnhof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

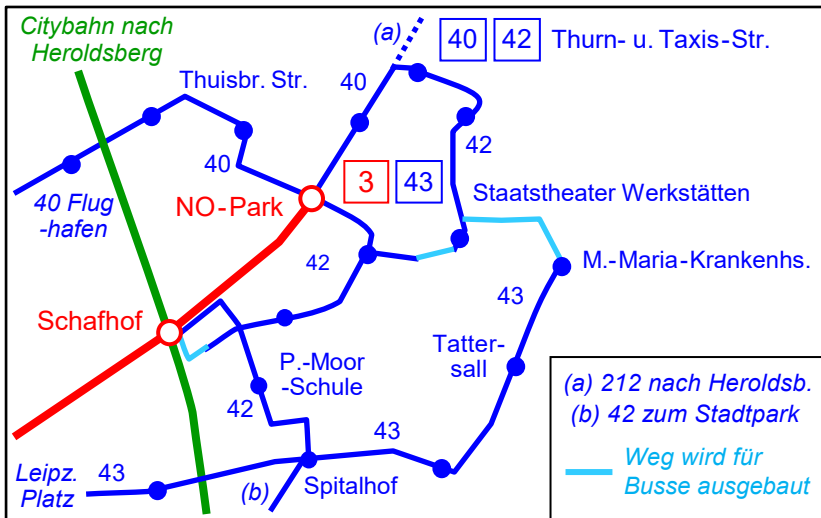
[Franken in Takt](#) (*FiT*) hätte bis 1990 die *Gräfenbergbahn* modernisiert und elektrifiziert. Die *Citybahnen* steuern nicht mehr den Nordostbahnhof an, sondern fahren durch einen neuen Tunnel zum Ostbahnhof und dann auf der *rechten Pegnitzstrecke* zum Hauptbahnhof. Ältere *FiT*-Pläne enthielten als Ersatz für den *Nordostbahnhof* die Stationen *Ziegelstein* und *Spitalhof*. Allerdings wäre bei beiden die Verknüpfung mit der Stadtbahn schwieriger als am dazwischen liegenden *Schafhof*. Die *VS-NF* hätte natürlich dort und entlang der breiten Äußeren Bayreuther Str. Flächen für den späteren Stadtbahnbau frei halten lassen.

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

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

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





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

- 40 Buch - Flughafen - Ziegelstein - Nordost-Park - Thurn- u. Taxis-Straße
- 41 Ziegelstein - Buchenbühl
- 42 Thurn- u. Taxis-Straße - Schafhof - Spitalhof - Weigelshof - Stadtpark
- 43 Nordost-Park - Martha-Maria-Krankenhaus - Spitalhof - Leipziger Platz

Zum BA-N30 ab 2015:

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

2015 – BA N-30	Südfriedhof - Herpersdorf		
5,4 km oberirdisch	 7	 0	

Im Vorgriff auf den BA 30 hätte man für die Stadtbahn Hochbahnsteige westlich der *Saarbrückener Straße* gebaut, während die Straßenbahn östlich der Kreuzung hielt. 1 km weit (mit der Haltestelle *Falkenheim*) fährt die Stadtbahn mit Ampelvorrangschaltungen auf der Straße, dann wechselt sie in östliche Seitenlage zum Marthweg und bedient *Föhrenbuck*, *Königshof* und *Propsteistraße*. Sie biegt nach links auf die freigehaltene Trasse neben dem Eichenwaldgraben ab und erreicht über *Pillenreuth* und *Am Knauersbach* die Endstation *Herpersdorf*. Diese liegt nördlich der Straße „An der Radrunde“ unweit der realen Busstation *Röthestraße*.

Gut möglich, dass durch die Stadtbahn Pillenreuth und Herpersdorf noch schneller gewachsen wären als in der Realität. Auf jeden Fall lohnt sich ganztägig ein 20-Minuten-Takt. Man braucht vier zusätzliche B-Wagen, wenn in der Hauptverkehrszeit jede zweite Stadtbahn in Doppeltraktion nach *Herpersdorf* fährt. Wenn man die Triebwagen an der *Saarbrückener Str.* trennt und einzeln zu den Endstationen schickt braucht man einen B-Wagen weniger, dafür aber mehr Fahrer und Ausweichstellen.



Die Stadtbahn fährt tagsüber abwechselnd auf den neuen Gleisen nach Herpersdorf und auf der alten Strecke zur Worzeld. Str., um den Ostteil des Südfriedhofs nicht vom Schienennetz abzuhängen.

Worzeldorfer Straße,
© 2007 Jörg Schäfer

2016 – BA N -31	Wetzendorf - Westfriedhof		
1,3 km oberirdische Straßenbahn	Ⓜ 3	Ⓤ 0	

Nach Fertigstellung des 27. Bauabschnitts verbleibt eine 600-Meter-Lücke zwischen der Straßenbahnschleife am *Westfriedhof* und dem U-Bahnhof *Vogelherdstr.* an der neuen Ost-West-Achse zwischen Nürnberg und Fürth.

Nach einigen wichtigeren Projekten käme diese Verbindung an die Reihe. Die *VS-NF* verlängert allerdings die Straßenbahn nicht parallel zu den *Ringbuslinien* auf dem Mittleren Ring, sondern auf der Schnieglinger Str. etwa 1 km nach Nordwesten zur Stadtbahn-Station *Wetzendorf*. Dort gibt es auch Anschluss zu Buslinien zum Berufsförderungswerk und zur Kriegsoffiziersiedlung. Die Fahrzeit der Linie 16 verlängert sich um drei Minuten und man braucht einen zusätzlichen Triebwagen.

2018 – BA N -32	Opernhaus - Aufseßplatz		
0,1 km Rampe + 1,1 km Tunnel	Ⓜ 0	Ⓤ 1	

Durch die neue Linie 12 erreicht die *VS-NF* ab 2008 ihre Kapazitätsgrenze, da auf den meisten Innenstadtstrecken in der Hauptverkehrszeit vier oder fünf Linien verkehren (→ BA 24). Deutlich mehr Plätze brächten nur noch längere Züge – allerdings mit der Folge, dass sie auf den meisten Außenästen schwach ausgelastet sind.

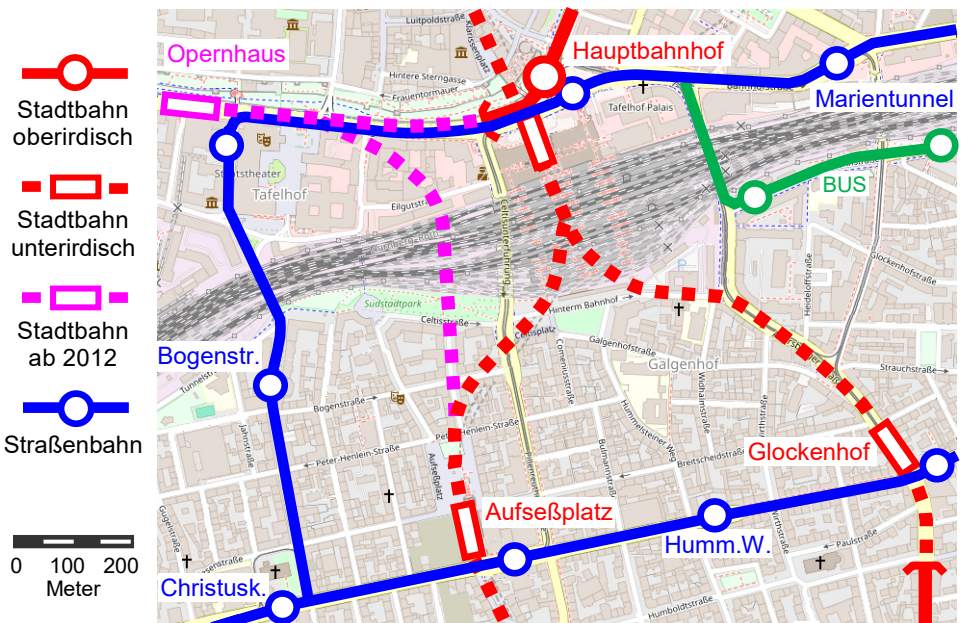
In der Realität fahren zwischen Lorenzkirche, Hauptbahnhof und Aufseßplatz fast 100.000 Fahrgäste an Werktagen und bringen die U-Bahn an ihre Kapazitätsgrenze. Die *VS-NF* würde zwar etwa die Hälfte des Aufkommens zum *Glockenhof* verlagern, zusätzliche Züge brächte sie aber nur ab dem *Hauptbahnhof* unter. Nördlich davon müssen nämlich alle Stadtbahnen (wie die U-Bahn) das gleiche Gleispaar benutzen.

Der viergleisige Ausbau zur *Lorenzkirche* wäre extrem teuer und würde weiteren Durchgangsverkehr in die Innentunnel bringen. Sinnvoller

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

Der Neubauabschnitt beginnt 500 Meter östlich vom *Plärrer* und ersetzt die 1980 mit dem Bauabschnitt (BA) 6 angelegte Rampe. Nach 200 Meter erreicht er das *Opernhaus* – der neue Bahnhof liegt wie i.d. Realität unter dem Frauentorgraben, hat aber zwei Außen- statt einen Inselbahnsteig. Dadurch kommt man durch die offenen Rundbögen an der Nordseite direkt in den Burggraben, den die Nürnberger gerne für Spaziergänge nutzen.

Das Gleispaar nach Osten kommt hinter dem Abzweig zur Celtisunterführung neben der Straßenbahn an die Oberfläche und entlastet dadurch den vielbefahrenen Kreuzungsbereich. Am Ende der Rampe erreicht die Stadtbahn die vorhandenen Außenbahnsteige des *Hauptbahnhofs*. Das andere Gleispaar hat ab dem *Opernhaus* ein Gefälle, biegt nach Süden ab und unterquert die Gleise zum *Hauptbahnhof*. Bis zum *Aufseßplatz* sind es etwa 500 Meter – die VS-NF hätte schon 1989 beim BA 12 nördlich vom Bahnhof eine kreuzungsfreie Einfädelung vorbereitet.



Die Inbetriebnahme des BA 32 ermöglicht endlich eine weitere Verdichtung des Angebots: Die neue Linie 9 übernimmt zwischen *Eberhardshof* und *Plärrer* die zusätzlichen Fahrten der Linie 1 und verkehrt auch in der Normalverkehrszeit verkehrt. Ab dem *Plärrer* übernimmt sie die Osthälfte der bisherigen Ringlinie 8 und steuert über *Hauptbahnhof* und *Rathenauplatz* den *Friedrich-Ebert-Platz* an.

Nach dem Wechsel der Liniennummer geht es wie bisher als Linie 8 über St. Johannis und Gostenhof zum Plärrer. Dort wird die Ringlinie aufgebrochen und die 8 fährt über Opernhaus und Frankenstraße zur Messe. Damit reagiert die VS-NF auf die stetig wachsende Nachfrage auf Nürnberg's erster U- bzw. Stadtbahn-Strecke.

Virtuelle Stadtbahn ab 2018			lang km	Fahr- z.min	Züge	Normalv.zeit				Züge	Hauptv.zeit			
						B1	B2	C	C		B1	B2	C	C
1	Fü./Hardhöhe - Eberhardshof - Plärrer - Hbf - Bayernstr. - Messe - Langwasser		18,2	44	10	10	0	10	0	10	0	0	20	0
2	(Zirndorf -) Gebersd. - Plärrer - Hbf - S.Jobs		15,6	32	7	7	7	0	0	8	8	0	0	8
3	Stein - Plärrer - Hbf - Franken. (- Herpersd.)		20,4	38	8	16	0	0	0	9	9	0	9	0
4	Eibach - Plärrer - Hbf - Rathen. - NO-Park		12,1	27	7	14	0	0	0	7	14	0	0	0
4z	H. Marter - Plärrer - Hbf - Rathen. - Schopp.	(6,8)	16		-	-	-	-		5	0	0	0	5
5	Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendteich		9,4	24	6	0	0	0	6	6	12	0	0	0
6	Wetzend. - F.Ebert-Pl. - Hbf - Südklinikum		15,6	33	8	8	8	0	0	8	8	0	0	8
6z	Vogelherdstr. - Rathaus - Hbf - Messe	(8,6)	18		-	-	-	-		5	0	0	0	5
7	Fü./Jahnstr. - Eberhardsh. - Plärrer - Hbf - Rathenaupl. - Herrnhütte - Ziegelstein		13,1	36	9	18	0	0	0	9	9	0	9	0
8	Eberhardshof - Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl.		6,8	16	4	0	0	0	4	4	8	0	0	0
9	F.Eb-Pl. - Plärrer - Aufseßpl. - Hasenbuck		6,6	14	4	0	0	0	4	5	9	1	0	0
10	Wetzend. - Fürth - Zirndorf (- Cadolzburg)		18,8	34	7	0	7	0	0	8	0	8	0	8
11	Fü./Klinikum - Hbf - Jahnstr. - Gebersdorf		6,7	18	5	0	5	0	0	5	0	5	0	0
12	Gebersd. - Plärrer - Frankenst. - Langwas.	(14,1)	27		-	-	-	-		7	7	7	0	0
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2018			149,5		75	73	27	10	14	96	84	21	38	34
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2010			134,4		71	69	27	11	12	91	78	21	18	16
Zunahme 2010 bis 2018			15,1		4	4	0	-1	2	5	6	0	20	18

Alle Linien im 10-Min-Takt, (Abschnitte in Klammern) in der NVZ nur 20-Min-Takt.
9 = HVZ 2,3 km weiter z. Südfriedhof. **10** HVZ = B2 solo Cadolzb. + C2 solo Gebersd.

In der Hauptverkehrszeit fährt auch die Linie 12 den direkten Weg vom *Plärrer* zum *Aufseßplatz*. Sie macht dadurch zwischen *Lorenzkirche* und *Hauptbahnhof* Platz für die zusätzlichen Züge zur *Vogelherdstraße*.

2019 – BA N -33	Eberhardshof - Leyh		
0,8 km Ausbau DB-Strecke + 0,4 km oberirdisch	Ⓜ 2	Ⓤ 0	

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

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

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

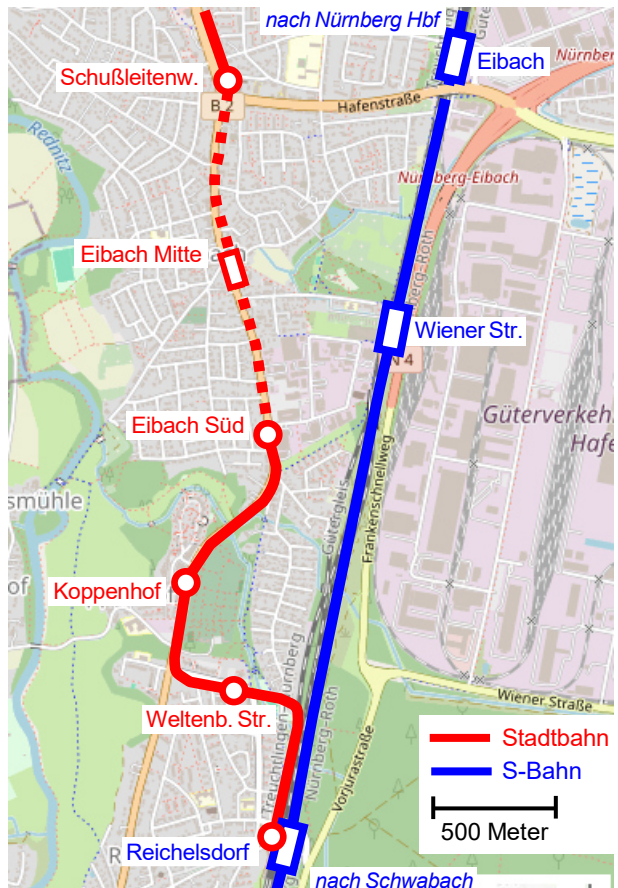
Für die Verlängerung der Linie 8 von *Eberhardshof* nach *Leyh* braucht man in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwei zusätzliche B-Wagen. Außerdem bekommt die Linie 1 wegen der stetigen Nachfragesteigerung in der HVZ zwei C-Wagen statt bisher je einen B- und C-Wagen.

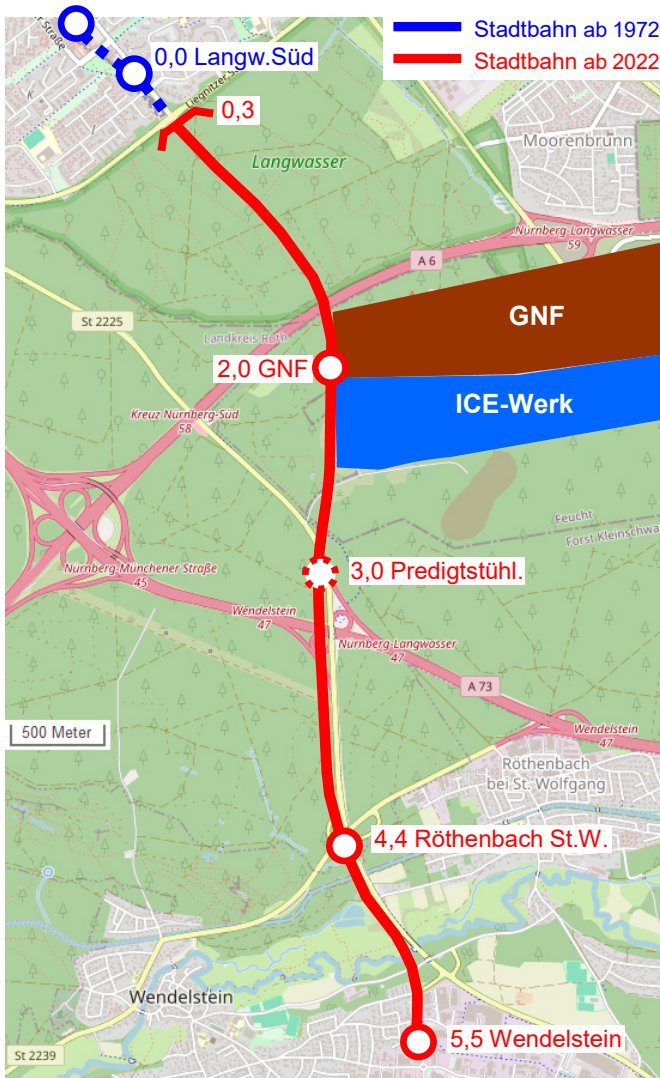
2020 – BA N - 34	Schußleitenweg - Reichelsdorf		
2,1 km oberird. + 0,2 km Rampen + 1,0 km Tunnel	H 4	U 1	

Der 33. Bauabschnitt (BA) schließt am *Schußleitenweg* an den 1984 eröffneten neunten BA an. Der dort beschriebene Busbahnhof muss nach 33 Jahren einer Rampe weichen, damit die Stadtbahn noch vor der großen Kreuzung mit der Hafenstraße im Tunnel verschwindet.

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

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





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

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

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

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

Gewerbepark Nürnberg -Feucht und ICE-Werk

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

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

Nach dem Abzug der Amerikaner und der Rückgabe des Geländes an Deutschland gründete man 1996 den *Zweckverband Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein*, um auf den 85 Hektar im Nordosten ein Gewerbegebiet mit „mittelständisch orientiertem Branchenmix“ zu entwickeln. 2004 zog das erste Unternehmen ein und 2020 waren alle Flächen an 62 Unternehmen mit über 3.000 Arbeitsplätzen verkauft.

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

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



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

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

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

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

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

[Statistische Auswertungen zum *VS-NF*-Liniennetz ab 2024 stehen im *Kapitel 7 Nachfrage und Auslastung*.]

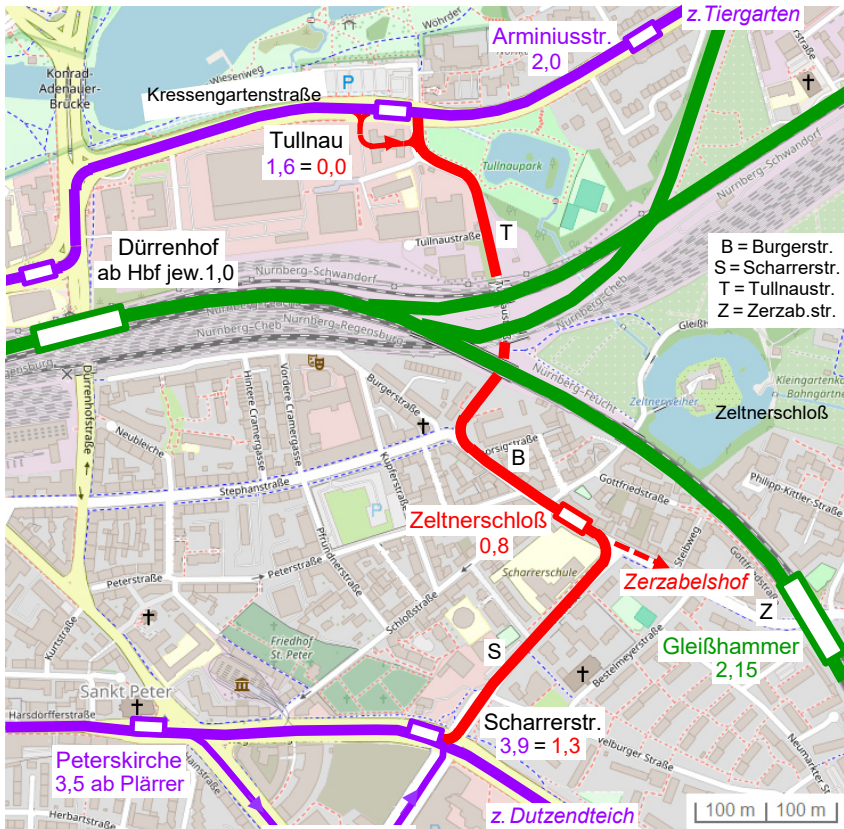
2024 – BA N-36	Tullnau - Scharrerstraße		
1,2 km oberirdisch	Ⓜ 1	Ⓤ 0	

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

Die *VS-NF* hätte auf einen sinnvolleren Personal- und Materialeinsatz hingewirkt und ihr Angebot nur auf Abschnitten mit über 8.000 Fahrgästen täglich verdichtet. Das betrifft *Buch* und *Gibitzenhof*, im Osten aber nur den Nahbereich bis *Peterskirche* und *Tullnau*. Nur in den *Hauptverkehrszeiten* (HVZ) gäbe es die Verstärkerlinien 17 (Gibitzenhof - Christuskirche - Hauptbahnhof - Tullnau) und 18 (Buch - Plärrer - Christusk. - Scharrerstr. - Tullnau), die in Tullnau die Linienbezeichnung wechseln.

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

Die neue Strecke beschleunigt viele Verbindungen, vor allem von der Südstadt nach Mögeldorf (mit Umsteigen in *Tullnau*) und zum „Zabo“ (mit



Umsteigen am *Zeltnerschloß*). Vom Hauptbahnhof zum Zeltnerschloß wäre die Straßenbahn eine Minute schneller als die Buslinien 43 und 44, weshalb wahrscheinlich viele Bürger einen Gleisabzweig zum „Zabo“ (= Zerzabelshof) wünschen würden.

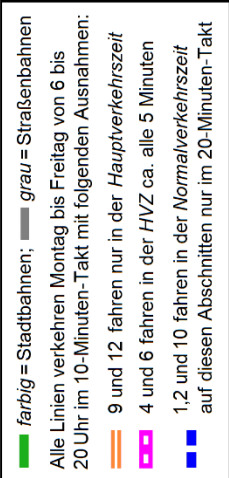
Ab der *Scharrerstraße* nutzen mehr Fahrgäste der Linie 15 den neuen Abzweig als die vorhandene Strecke zum *Dutzendteich*, den man auch mit vielen anderen Linien erreicht. Außerhalb der *HVZ* schickt die *VS-NF* deshalb die Straßenbahnen abwechselnd zu beiden Zielen (jeweils im 20-Minuten-Takt). In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

Virtuelle Stadtbahn ab 2022		lang km	Fahr- z.min	Züge	Normalv.zeit				Züge	Hauptv.zeit			
					B1	B2	C	C		B1	B2	C	C
1	Fü./Hardhöhe - Eber'hof - Plärrer - Hbf - Frankens.- Messe - Langwas.(-	23,7	50	11	11	0	11	0	12	0	0	24	0
2	(Zirndorf -) Gebersd.- Plärrer - Hbf - S.Jobs	15,6	32	7	7	7	0	0	8	8	0	0	8
3	Stein - Plärrer - Hbf - Südfried.(- Herpersd.	20,4	38	8	16	0	0	0	9	9	0	4	5
4	Reichelsd.- Eibach - Plärrer - Hauptbhf - Rathenaupl.- Herrnhütte - Nordostpark	15,3	34	8	8	0	8	0	8	8	0	8	0
4z	Eibach - Plärrer - Hbf - Rathen.- Schopp.	(9,1)	22	-	-	-	-	-	6	12	0	0	0
5	Flughafen - Rathaus - Hbf - Dutzendteich	9,4	24	6	0	0	0	6	6	12	0	0	0
6	Wetzend.- F.Ebert-Pl.- Hbf - Südklinikum	15,6	33	8	8	8	0	0	8	0	8	0	8
6z	Vogelherdstr.- Rathaus - Hbf - Messe	(8,6)	18	-	-	-	-	-	5	0	0	0	5
7	Fü./Jahnstr.- Eberhardsh.- Plärrer - Hbf - Rathenaupl.- Herrnhütte - Ziegelstein	13,1	36	9	18	0	0	0	9	9	0	9	0
8	Leyh - Eber'hof - Plärrer - Hbf - F.Ebert-Pl	8,4	22	5	0	0	0	5	5	10	0	0	0
9	F.Eb-Pl.- Plärrer - Aufseßpl.- Hasenbuck	6,6	14	4	0	0	0	4	5	10	0	0	0
10	Wetzend.- Fürth - Zirndorf (- Cadolzburg)	18,8	34	7	0	7	0	0	8	0	8	0	8
11	Fü./Klinikum - Hbf - Jahnstr.- Gebersdorf	6,7	18	5	0	5	0	0	5	0	5	0	0
12	Gebersd.- Plärrer - Frankens.- Langwas.	(14,1	27	-	-	-	-	-	7	7	7	0	0
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2022		159,8		78	68	27	19	15	101	85	28	45	34
Summe 12 Stadtbahn-Linien 2018		149,5		75	73	27	10	14	96	84	21	38	34
Zunahme 2010 bis 2018		10,3		3	-5	0	9	1	5	1	7	7	0

Alle Linien im 10-Min-Takt, (Abschnitte in Klammern) in der NVZ nur 20-Min-Takt.
9 = In der HVZ 2,3 km weiter zum .Südfriedhof. **10** = In der HVZ fahren B2 solo nach Cadolzburg und C2 solo nach Gebersdorf.

Straßenbahnnetz ab 2024	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
16 Wetzend.- Plärrer - Finkenbrunn	8,7 km	27 min	7 Tw	7 Tw
17 Gibitzenhof - Hbf - Tullnau	(5,3 km)	20 min	-	5 Tw
18 Buch - Plärrer - Glock.- Tullnau	(10,5 km)	40 min	-	9 Tw
Summe d.5 Tram-Linien 2024 = 33,4 / 49,2 km (NVZ/HVZ)			25 Tw	40 Tw
Summe d.3 Tram-Linien 2012 = 33,4 / 40,8 km (NVZ/HVZ)			25 Tw	33 Tw
Zunahme von 1998 bis 2012	+ 8,4 km (nur i.d.HVZ)		keine	+ 7 Tw

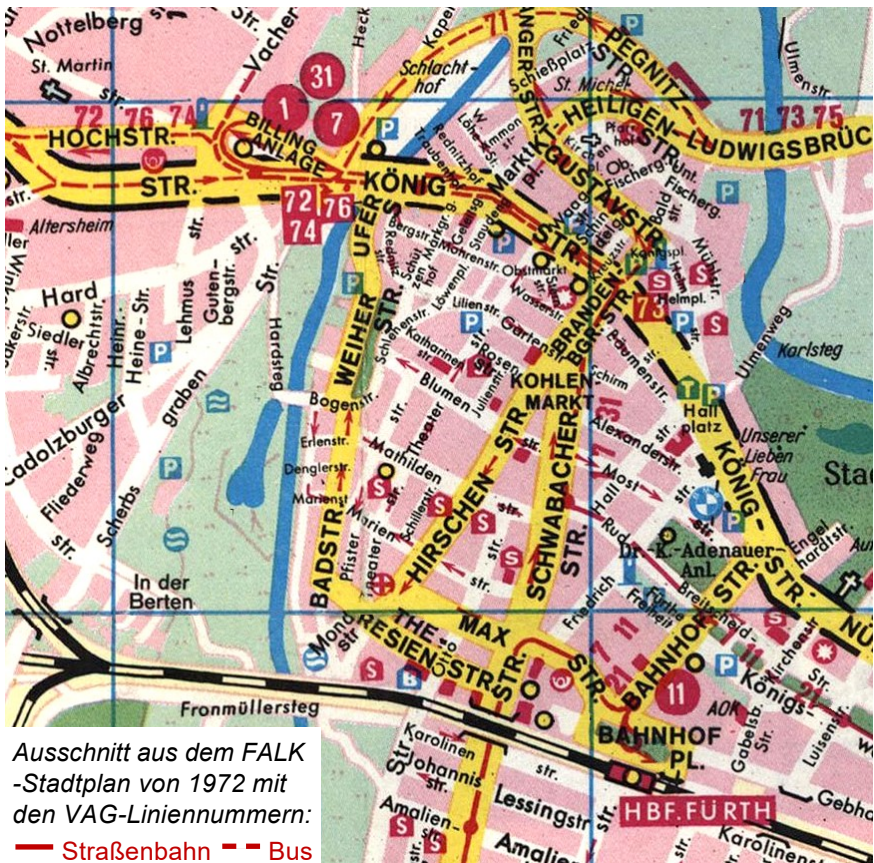
Liniennetz 2022



6. DER AUSBAU IN FÜRTH

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

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



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

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

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

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

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

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

1975 – BA Fü-1	Jakobinenstraße - Herrnstraße		
1,4 km oberirdisch			Ⓜ 2 U 0

In Fürth wurde seit den 1960er Jahren eine Straßenbahn-Querverbindung durch die Südstadt geplant. Diese musste man nach der Nürnberger Entscheidung pro U-Bahn begraben. Bei der *VS-NF* hätte man sie hingegen als erste Baumaßnahme verwirklicht, weil sie nicht zwingend den Einsatz von Stadtbahnwagen erfordert.

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

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

1978 – BA Fü-2	Stadtgrenze - Freiheit - Rathaus		
1,5 km Ausbau + 0,1 km Rampe + 0,5 km Tunnel			Ⓜ 3 U 1

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

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



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

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

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

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

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

1980 – BA Fü-3	Rathaus - Stadthalle - Billinganl.
0,4 km oberirdisch + 0,6 km Tunnel	H 1 U 1

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



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

Die *VS-NF* greift hingegen auf die ursprünglichen Pläne zurück: Die *Stadthalle* liegt inmitten der Bebauung unter dem Löwenplatz und westlich davon kommen die Gleise an die Oberfläche. Die Rednitz wird oberirdisch gequert, was nicht nur kostengünstiger ist, sondern den Fahrgästen auch eine schöne Aussicht ermöglicht. An der *Billinganlage* entsteht eine neue Station mit Seitenbahnsteigen und die Halteplätze der Busse liegen wenige Schritte entfernt gegenüber.

1982 – BA FÜ-4	Neugestaltung FÜ-Hauptbahnhof
0,5 km oberirdisch (+ 0,1 km Straßentunnel)	Ⓜ 1 Ⓤ 0

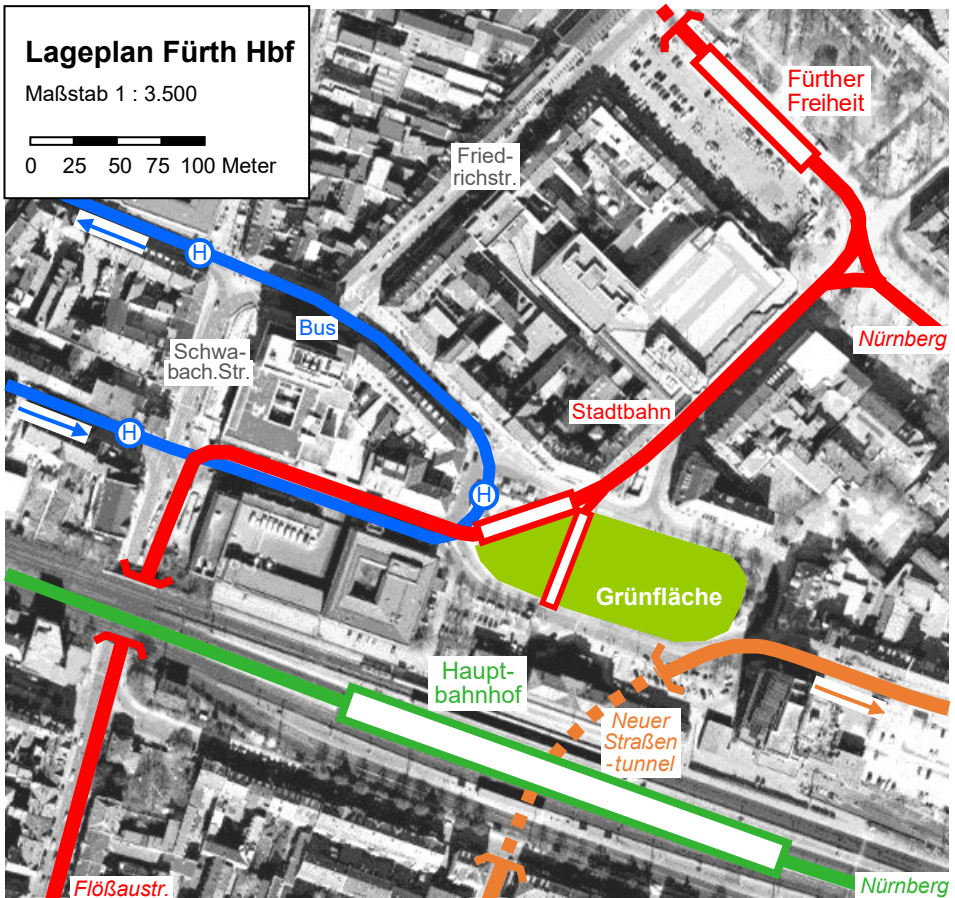
Das Gebiet nördlich vom Fürther Hauptbahnhof war vor dem U-Bahn-Bau ein unübersichtliches Straßengewirr (→ Stadtplan auf Seite 70): Die Straßenbahnlinie 21 hielt in einer Wendeschleife auf dem Bahnhofplatz und die Linie 7 am Nordrand des Platzes. Sie fuhr in engen Kurven durch die Maxstraße zur Bahnunterführung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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

1986 – BA FÜ-6	Billiganlage - Breslauer Straße		
1,1 km oberirdisch neu			Ⓜ 2 Ⓤ 0

Der sechste Bauabschnitt führt von der *Billiganlage* über die Stiftungsstraße zur vorläufigen Endstation *Breslauer Straße*. An der *Hardstraße* kann man in die S-Bahn von und nach Erlangen umsteigen. [Den vorhandenen Bahnhof Unterfarnbach ersetzen bei [Franken in Takt](#) schon vorher die zwei neuen Stationen *Heimweg* und *Hardstraße*.]

Die Linien 1 wird bis zur *Hardstraße* verlängert, wofür man im Berufsverkehr einen zusätzlichen Zug bzw. zwei neue B-Wagen braucht.

1987 – BA FÜ-7	Breslauer Straße - Hardhöhe		
1,0 km oberirdisch neu			Ⓜ 2 Ⓤ 0

Schon nach einem Jahr geht es ab der *Breslauer Straße* weiter: Das Gleispaar liegt (wie schon seit den 1960er Jahren geplant) in der Mitte des breiten Straßenzuges Hard-/Soldnerstraße und endet zwischen Volta- und Gaußstraße. Dort hielt die Stadt Fürth zwischen den Hochhäusern den Platz für eine Wendeschleife frei. Die Linie 1 wird erneut verlängert und braucht im Berufsverkehr einen zusätzlichen Zug bzw. zwei neue B-Wagen.

1989 – BA FÜ-8	Billiganlage - Klinikum		
1,0 km oberirdisch neu			Ⓜ 2 U 0

Der achte Fürther Bauabschnitt (BA) schließt an den dritten BA an. Die Gleise verlaufen bis zur Station *Pfeiferstraße* entlang der Hochstraße und biegen dann nach Norden in die Fr.-Ebert-Str. ab. An der Einmündung der Jakob-Henle-Str. ist ausreichend Platz für die Stadtbahn-Endstation *Klinikum* und die nach Norden und Westen anschließenden Buslinien.

1990 – BA FÜ-9	Stein/Schloß - Stein/Kirche		
0,1 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel			Ⓜ 0 U 1

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

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

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

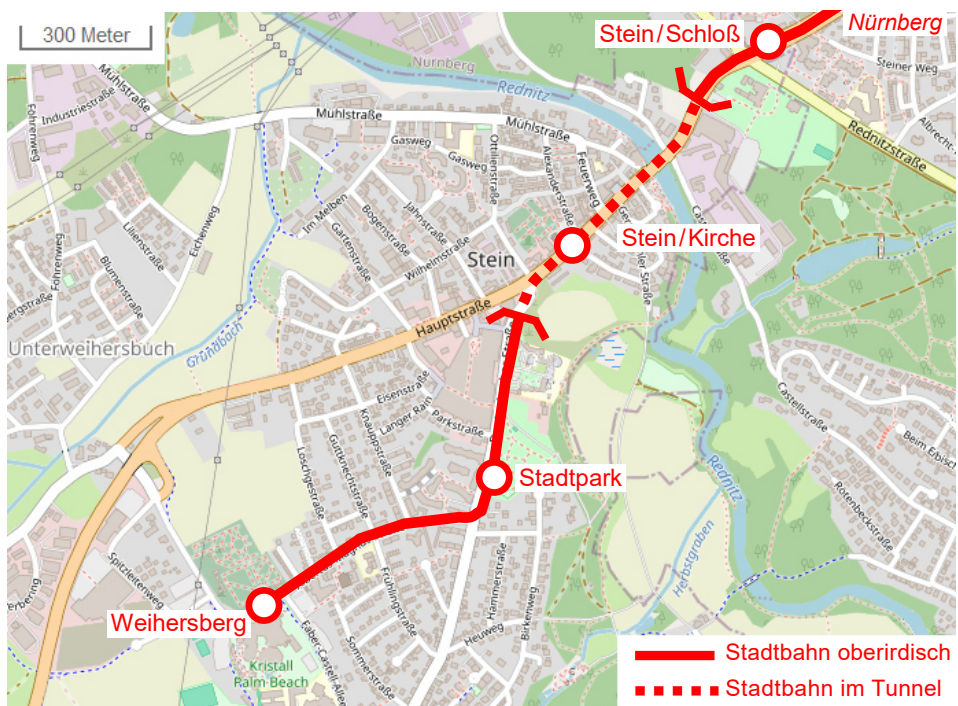
Zum BA FÜ-N10 ab 1992:

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

1992 – BA FÜ-10	Stein/Kirche - Weiherberg
1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel	H 2 U 0

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

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



1995 – BA FÜ-11	Fürth Hbf - Alte Veste - Zirndorf		
1,0 km oberird. neu + 2,0 km Ausbau DB-Strecke		 4	 0

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

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

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

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

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



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

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

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

Damit die neue Linie 12 dort nicht die Linien 1 und 7 behindert, würde im Vorgriff auf den 16. Bauabschnitt ein kurzer Tunnel nach Norden gegraben, in dem die „Zwölfer“ warten und wenden können.

1997 – BA FÜ-12	Zirndorf - Weiherhof		
0,6 km Tunnel + 2,4 km Ausbau DB-Strecke		⊙ 2	⊞ 1

Nach der Eröffnung des 11. Bauabschnitts hätte die VS-NF im anschließenden Zirndorfer Bahnhofsbereich eine 500 Meter lange Schneise aufgegraben und ein neues Gleispaar mit Inselbahnsteig darin verlegt. Die Stadt hätte selber entscheiden können, ob der Einschnitt teilweise offen bleibt oder durchgängig überdacht wird.

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

Ein Jahr lang wendet die Linie 12 in *Weiherhof*. Eine 600 m lange neue Verbindung vom Heideweg zum Wachendorfer Weg sorgt dafür, dass

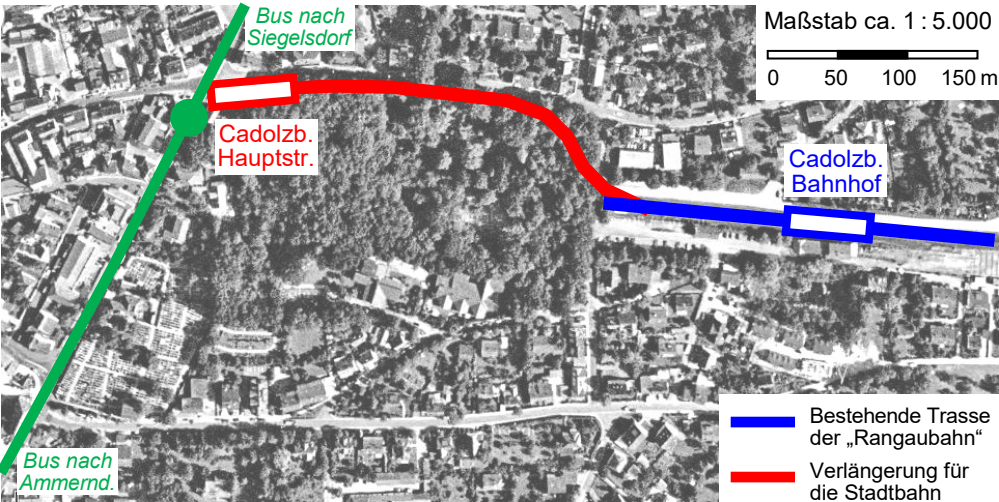


Nach der umfassenden Neugestaltung des Straßenzugs hat die eingezäunte Bahnlinie leider eine starke Trennwirkung zur Zirndorfer Nordstadt: Nach dem VS-NF-Umbau hätte es an dieser Stelle einen kurzen Tunnel gegeben, in dem sich die Gleise Richtung Cadolzburg und Gebersdorf trennen. (M. Frömming, 7.8.08)

Anschlussbusse, PKW und Radfahrer nicht die kurvenreiche Ortsdurchfahrt befahren müssen.

1998 – BA FÜ-13	Weierhof - Cadolzburg		
0,3 km oberird. neu + 4,7 km Ausbau DB-Strecke			(H) 3 U 0

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



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

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

2000 – BA FÜ-14	Jahnstraße - Gebersdorf		
1,4 km zweigleisig + 1,0 km eingleisig		Ⓜ 3	Ⓤ 0

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

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

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

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

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

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

2002 – BA Fü-15	Zirndorf Bf - Landratsamt
0,8 km im Tunnel neu	Ⓜ 0 Ⓤ 1

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



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

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

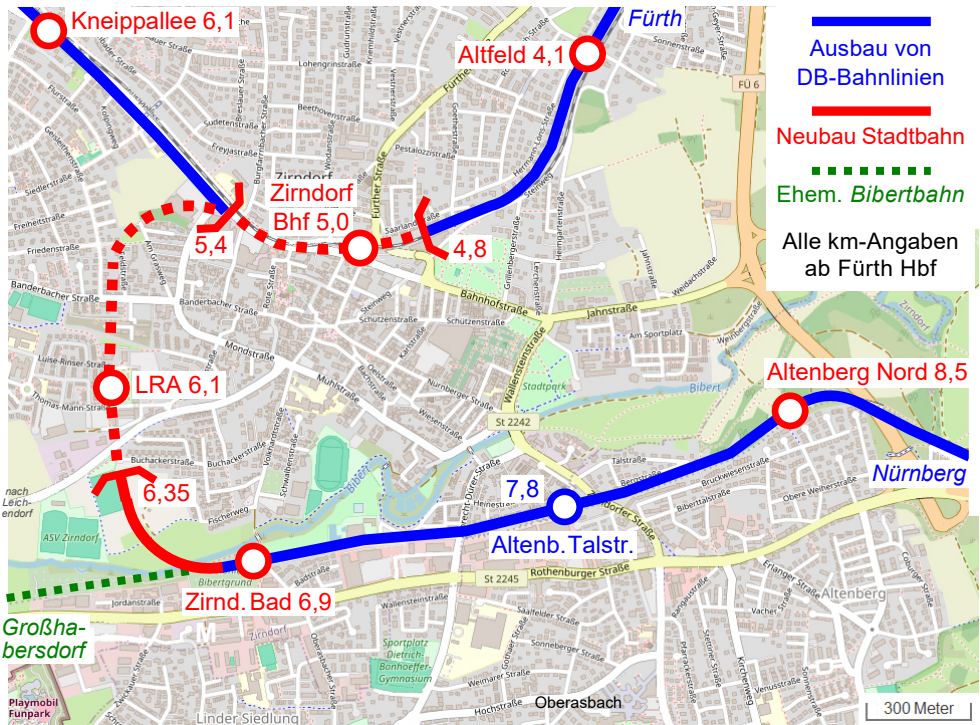
Beide Einrichtungen erzeugen viel Verkehr und es wäre wünschenswert gewesen, bei den umfangreichen Neugestaltungen gleich einen eingleisigen Stadtbahntunnel anzulegen. Bei der *VS-NF* läge direkt neben dem *Landratsamt* im Tunnel die gleichnamige Station. Dort bekäme man Anschluss zu den Bussen Richtung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

2004 – BA Fü-16	Gebersdorf - Zirnd. Landratsamt		
2,8 km Ausbau DB-Nebenstrecke + 0,7 km neu	Ⓜ 3	□ 0	

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

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

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



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

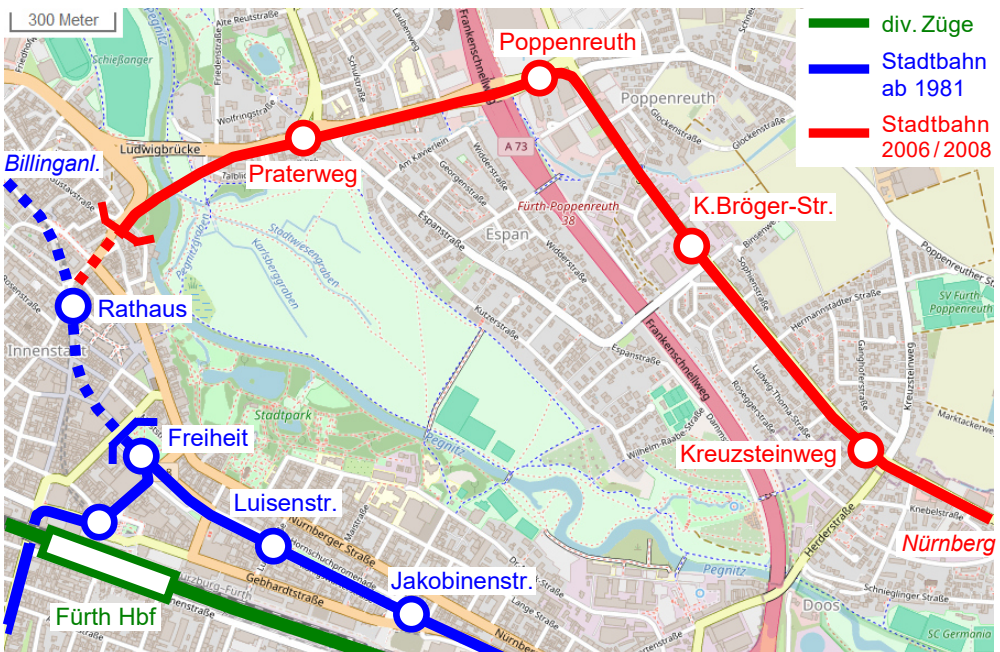
100 Meter hinter dem Haltepunkt verlässt die Stadtbahn die Trasse der *Bibertbahn* und wendet sich in einem großen Bogen nach Norden. Das Gelände steigt kontinuierlich an, das neue Gleis bleibt aber waagerecht und verschwindet vor der Schwabacher Str. im Tunnel. 250 Meter weiter erreicht es den zwei Jahre zuvor eröffneten Bahnhof unter dem *Landratsamt* (→ BA FÜ-15).

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

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

2007 – BA Fü-17	Rathaus - Poppenreuth
1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel	 3  0

Der 17. Fürther Bauabschnitt (BA) schließt an den Gleisstummel an, der 1995 beim elften Abschnitt nördlich vom Rathaus angelegt wurde. In einer langen Steigung kommen die Gleise an die Oberfläche und führen auf einer neuen Brücke über die Pegnitz. Der anschließende breite Platz bietet sich für die neue Station *Praterweg* an.



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

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

2010 – BA FÜ-18	Poppenreuth - Kreuzsteinweg		
1,5 km oberirdisch	 2	 0	

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

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

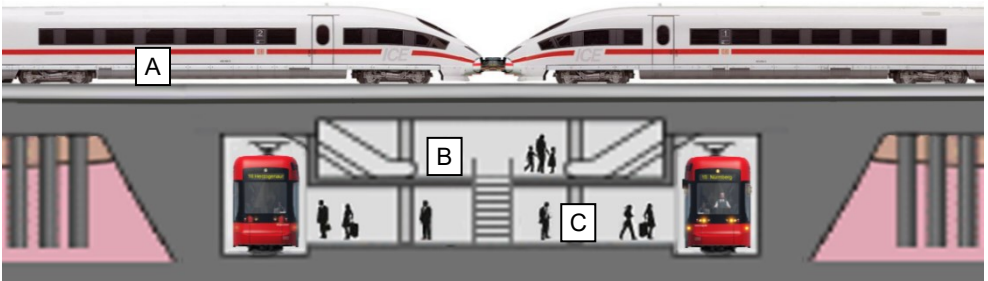
Denn dank der Durchbindung der Linien 10 und 5 ist man schneller, wenn man schon am Praterweg oder in Poppenreuth in die Stadtbahn umsteigt. Das gleiche gilt für den Nürnberger Nordwesten: Von Thon und St. Johannis fährt man nicht mehr über die Maximilianstr. mit der 1, sondern ab der Bielefelder Str.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

7. ERLANGEN UND DIE STRASSENBAHN

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

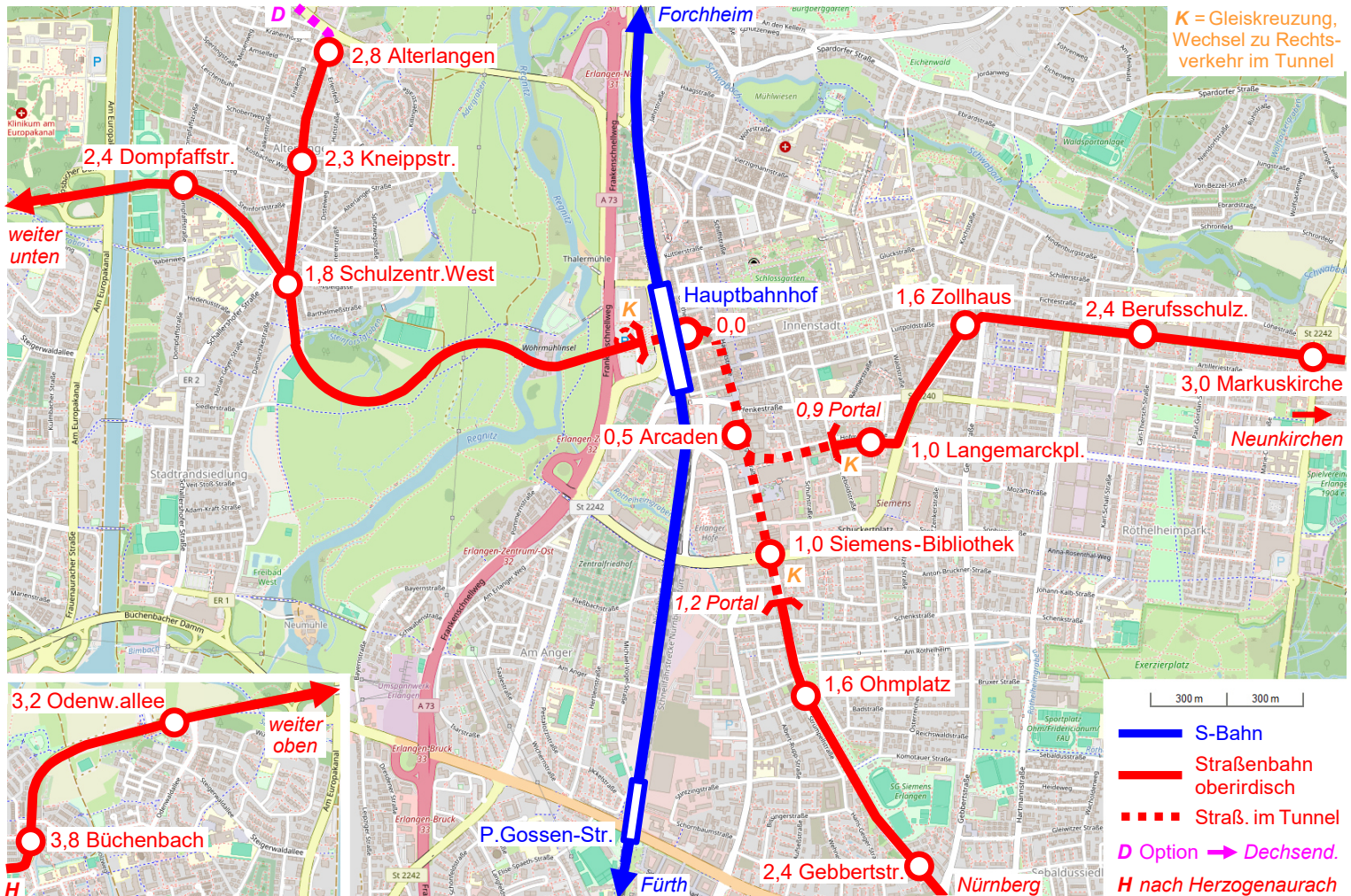
Im Gegensatz zu den realen Plänen für die *Stadt-Umland-Bahn* (StUB) gäbe es zwei zusammen 1,8 km lange Innenstadtunnel mit drei Bahnhöfen: Für das absehbare Verkehrsaufkommen brauchen sie nicht die aufwändigen Standards einer *Voll-U-Bahn* und kostengünstigere Lösungen einer *Unterpflaster-Straßenbahn*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

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



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

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



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

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

2012 – BA ER-1	Erlangen Hbf - Arcaden - Reutles		
7,7 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 1,4 km Tunnel			Ⓜ 5 U 3

Von 2004 bis 2010 werden in Fürth nur noch durchschnittlich 0,5 km Stadtbahn pro Jahr gebaut. Die *VS-NF* hätte sich daher ab 2005 Erlangen zugewandt und bis 2012 den 1,3 km langen Tunnel in der Innenstadt sowie die 7,7 km lange Verbindung nach Nürnberg fertig gestellt. Da der Bauabschnitt 28 in Nürnberg gleichzeitig fertig wird, muss die Linie 15 nicht in Reutles wenden und kann von Erlangen über den Plärrer zum Dutzendteich durchfahren.

Die *StUB* hat wie die Nürnberger Straßenbahn Einrichtungswagen und braucht an den Endstationen Wendeschleifen. Die erste liegt westlich vom Hauptbahnhof neben dem Busbahnhof und wird ohne Fahrgäste durchfahren. Vor der Münchener Str. verschwinden die Gleise im Tunnel und erreichen den Bahnsteig, der rechtwinklig unter der DB-Hauptstrecke Nürnberg - Bamberg liegt.

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

Rampe, auf der die Straßenbahn wieder an die Oberfläche kommt. Im Bereich vom *Ohmplatz* gibt es reichlich geeignete Grünflächen für eine (planmäßig allerdings erst ab 2014 genutzte) Wendeschleife.

Der weitere Verlauf entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen, nur bei der Südkreuzung und Tennenlohe bleiben die Gleise dichter an der Bundesstraße B4. Auf Erlanger Stadtgebiet liegen die Stationen *Gebbertstraße*, *Erlangen Süd*, *Tennenlohe* und *Wetterkreuz*.

Zum Betrieb seines ersten Straßenbahn-Abschnitts muss Erlangen vier Triebwagen des gemeinsamen Fahrzeugpools mit Nürnberg finanzieren.

2014 – BA ER-2	Erlangen Hbf - Büchenbach
4,1 km oberirdisch mit 1,5 km langer Brücke	Ⓜ 5 U 0

Der zweite Erlanger Bauabschnitt entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen: Westlich vom *Hauptbahnhof* überquert eine 1,5 km lange und geschwungene Brücke das sensible Regnitztal. Vor der großen Kreuzung am Sparkassenweiher liegt die Station *Schulzentrum West* und in der Mitte des breiten Kosbacher Damms die Stationen *Dompfaffstraße*, *Odenwaldallee* und *Büchenbach*. Den Verschwenk zur Mönaustr. gibt es bei der *VS-NF* nicht und die vorläufige Endhaltestelle *Frankenalbstraße* liegt mit ihrer Wendeschleife knapp 200 Meter hinter dem real geplanten *Büchenbach West*.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2014 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
15 Büchenbach - Erlangen - Reutles	12,1 km	22 min	5 ½ Triebw.
15z Büchenbach - Erlangen-Ohmplatz	5,8 km	12 min	3 ½ Triebw.
Summe = planmäßig 9 Triebwagen, mit 11 % Reserve = 10 Triebwagen			

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

2016 – BA ER-3**Arcaden - Zollhaus - Buckenhof**

3,0 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel

(H) 6**U 0**

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

Ab dem Abzweig liegen die Schienen 400 Meter unter der Hofmannstr. und kommen hinter der Sieboldstr. an die Oberfläche. Die Rampe ist nur



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

eingleisig, weil die Straßenbahnen (wie bei der *Siemens-Bibliothek*) das Richtungsgleis wechseln. Die folgende oberirdische Haltestelle *Lange-marckplatz* hat daher „ganz normal“ zwei Außenbahnsteige.

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

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

Straßenbahn-Netz Erlangen 2016 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
15 Büchenbach - Erlangen - Reutles	12,1 km	22 min	5 ½ Triebw.
19 Büchenbach - Erlangen - Buckenhof	8,3 km	18 min	4 ½ Triebw.
19z Erlangen Hbf - Buckenhof	4,1 km	10 min	3 Triebw.
Summe = planmäßig 13 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 14,3 Triebwagen			

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

2017 – BA ER-4	Schulzentrum West - Alterlangen
1,0 km oberirdisch	⊙ 2 □ 0

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

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

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

2019 – BA ER-5	Buckenhof - Uttenreuth - Dormitz
5,4 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig	Ⓜ 5 Ⓤ 0

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

Straßenbahn-Netz Erlangen 2019 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
15 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	5 Triebw.
19 Büchenbach - Erlangen - Dormitz	13,7 km	26 min	6 ½ Triebw.
19z Büchenbach - Erlangen - Buckenhof	8,3 km	18 min	4 ½ Triebw.
Summe = planmäßig 16 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 17,6 Triebwagen			

Zum BA ER-6 ab 2021

Für die Verlängerung der Linie 19 nach Neunkirchen im 10-Minuten-Takt braucht man eine zusätzliche Straßenbahn.

2021 – BA ER-6	Dormitz - Neunkirchen/Brand		
2,1 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig			Ⓜ 3 □ 0

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

Wie bei den realen *StUB*-Plänen gibt es drei Stationen in Neunkirchen, wobei die Endstation aber nicht *Schul- und Sportzentrum*, sondern *Bahnhof* heißt. Die Straßenbahn-Linie 19 trifft dort auf die *City-Bahn*-Linie 10, die Nürnberg auf dem direktem Weg über Heroldsberg und Ziegelstein ansteuert. (→ citybahn-nuernberg.de)

2023 – BA ER-7	Büchenbach - Herzogenaurach		
6,2 km oberirdisch, davon 2 km eingleisig			Ⓜ 7 □ 0

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

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

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

Straßenbahn-Netz Erlangen 2023 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
15 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	5 Triebw.
19a Herzogenaur. - Erlangen - Uttenreuth	15,7 km	30 min	8 Triebw.
19b Büchenbach - Erlangen - Neunkirchen	15,3 km	29 min	7 Triebw.
Summe = planmäßig 20 Triebwagen, mit 10 % Reserve = 22 Triebwagen			

Straßenbahn Erlangen 2023 (NVZ)	Länge	Fahrz.	Takt	Summe 13 Triebw.
15 Alterlangen - Erlangen - Reutles	10,7 km	19 min	10' = 5 Tw	
19a H'aurach - Erlangen - Neunkirchen	22,0 km	40 min	20' = 5 Tw	
19b Büchenb.- Erlangen - Uttenreuth	9,0 km	19 min	20' = 3 Tw	

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



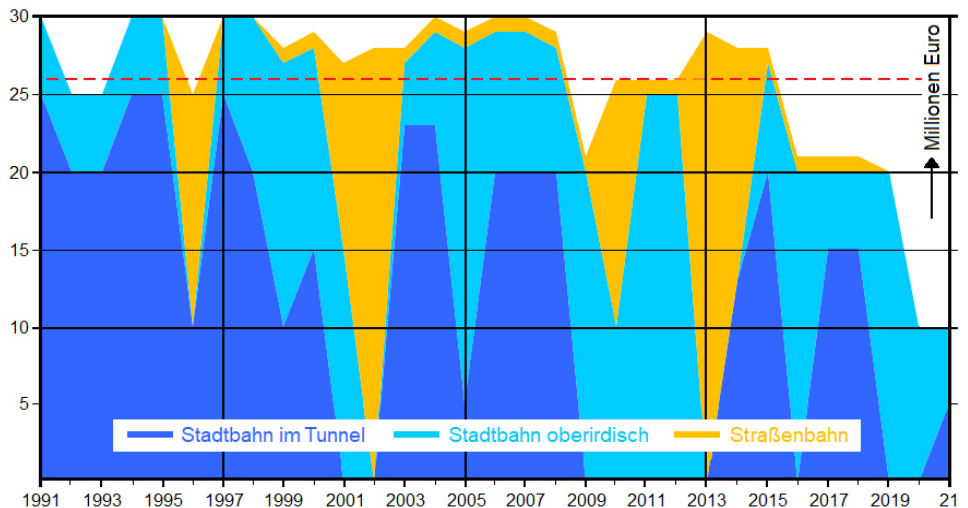
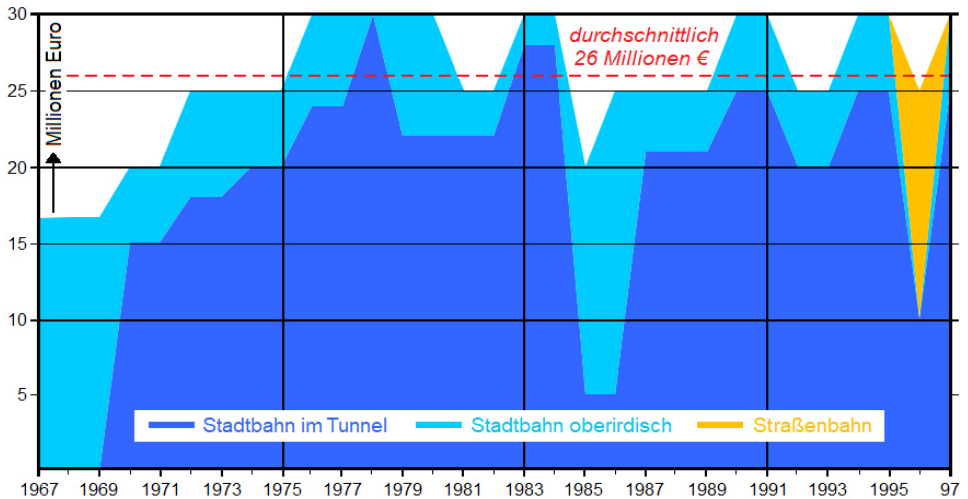
Am 16.7.24 begegneten sich am Nürnberger Hauptbahnhof die Avenios 2002 und 2012. © J. Schäfer

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

ANHANG: SATISTISCHE AUSWERTUNGEN

1.1. Investitionen in das Schienennetz in Nürnberg

Die VS-NF hätte von 1967 bis 2002 rund 1,4 Milliarden Euro in das Nürnberger Schienennetz investiert. Das entspricht durchschnittlich 26 Millionen Euro pro Jahr. 1.265 Mio € (= 90 %) wären in die Stadtbahn und 135 Mio € (= 10 %) wären in die Straßenbahn geflossen:



SCHIENEN - Ausbau in Nürnberg 1967 bis 2024			Aus- und Neubaumaßnahmen								Bestand		
			Ausbau		neu oberird./Tunnel				SUMME	Mio	danach		
			km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	€ *)	km / Stat.			
1	1970	Hochb. Stadtgr. - Ringbahnbr.	0	0	1,2	2	0	0	1,2	2	20	1,2	2
2	1972	Bayernstr. - Bauernf. - Langw.	1,9	3	2,2	3	1,0	3	5,1	9	65	6,3	11
3	1974	Hbf - Bayernstr. / Dutzendt.	2,8	4	0,8	2	1,2	2	4,8	8	55	11,1	19
4	1976	Hauptbahnhof - Weißer Turm	0	0	0	0	1,3	2	1,3	2	50	12,4	21
5	1978	W.Turm - Plärrer - Bärenschanz.	0	0	0,2	0	1,4	2	1,6	2	50	14,0	23
6	1979	Bärenschanze - Ringbahnbr.	0,9	0	0,1	1	1,1	2	2,1	3	40	16,1	26
7	1981	Plärrer - Rathenaup. - Ziegelst.	2,7	4	0,4	3	1,7	2	4,8	9	60	20,9	35
8	1983	Plärrer - Gustav-Adolf-Str.	0,9	1	0,2	1	1,5	1	2,6	3	50	23,5	38
9	1985	Rothenturm - Hohe Marter	0	0	0	0	1,8	3	1,8	3	60	25,3	41
10	1986	Rathenauplatz - St. Jobst	1,6	4	0,7	1	0,1	0	2,4	5	10	27,7	46
11	1987	H.Ma. - Fernseh. - Stein/Schl.	0	0	2,0	3	0,2	0	2,2	3	25	29,9	49
12	1988	Fernsehturm - Eibach	0	0	1,6	3	0	0	1,6	3	15	31,5	52
13	1990	W.Tu./Lorenzk. - Rathenaupl.	0	0	0,1	0	2,0	2	2,1	2	70	33,6	54
14	1992	Rathaus - FEP + Hbf - Aufseß.	0	0	0,2	1	1,7	2	1,9	3	60	35,5	57
15	1994	Rathenaupl. - Fr.-Ebert-Platz	0	0	0	0	1,7	2	1,7	2	50	37,2	59
16	1996	Aufseßplatz - Trafowerk	0,2	1	0,1	0	1,8	2	2,1	3	60	39,3	62
17	1997	Frankenstr. - Bauernfeindstr.	0	0	0,6	0	1,2	1	1,8	1	40	41,1	63
18	1998	Gibitzenhof - Finkenbrunn	0	0	1,6	3	Straßenb.	1,6	3	15	42,7	66	
19	1999	Langw. Mitte - Klinikum Süd	0	0	1,2	2	0,5	1	1,7	3	30	44,4	69
20	2001	Kaiserburg - Großreuth h.d.V.	0	0	0,9	2	0,7	1	1,6	3	40	46,0	72
21	2002	Großreuth h.d.V. - Flughafen	0	0	2,0	2	0,2	1	2,2	3	30	48,2	75
22	2003	Rothenturm - V.-d.-Tann-Str.	0	0	0	0	1,1	2	1,1	2	30	49,3	77
23	2004	V.-d.-Tann-Str. - Gebersdorf	0	0	3,3	4	0,1	0	3,4	4	40	52,7	81
24	2006	Thon - Buch Nord	0	0	3,6	5	Straßenb.	3,6	5	40	56,3	86	
25	2008	Fr.-Ebert-Platz - Gostenhof	0,9	1	0	0	1,4	2	2,3	3	50	58,6	89
26	2009	Fr.-Ebert-Platz - Wetzendorf	0,7	0	0,5	2	1,0	2	2,2	4	40	60,8	93
27	2010	Wetzendorf - Kreuzsteinweg	0	0	1,7	2	0	0	1,7	2	20	62,5	95
28	2012	Buch Nord - Boxdorf - Reutles	0	0	4,0	3	Straßenb.	4,0	3	40	75,8	112	
29	2013	Herrnhütte - Nordostpark	0	0	1,4	2	0	0	1,4	2	20	71,8	109
30	2015	Südfriedhof - Herpersdorf	2,6	5	5,3	7	0	0	7,9	12	60	70,4	107
31	2016	Wetzendorf - Westfriedhof	0	0	1,3	3	Straßenb.	1,3	3	20	77,1	115	
32	2018	Opernhaus - Aufseßplatz	0	0	0,1	0	1,1	1	1,2	1	40	78,3	116
33	2019	Eberhardshof - Leyh	0,8	0	0,6	2	0	0	1,4	2	10	79,7	118
	1999 - 2019	Renovierung Straßenb.	19,5	45	0	0	Straßenb.	20	45	25	-	-	
34	2021	Eibach - Reichelsdorf	0	0	2,2	4	1,0	1	3,2	5	60	82,9	123
35	2022	Langw. Süd - GP N-Feucht	0	0	1,3	0	0,2	0	1,5	0	20	84,4	123
36	2024	Tullnau - Scharrerstr	0	0	1,2	1	Straßenb.	1,2	1	20	78,3	116	
		SUMME STADTBAHN	16,0	23	30,9	49	27,0	37	73,9 / 110 St. / 1.270 Mio				
		SUMME STRASSENBAHN	19,5	45	11,7	15	0	0	31,2 km / 60 St. / 160 Mio €				
		SUMME NÜRNBERG	35,5	68	42,6	64	27,0	37	105,2 / 170 St. / 1.430 Mio				

1.2. Investitionen in anderen Kommunen

SCHIENEN - Ausbau in anderen Kommunen			Aus- und Neubaumaßnahmen								Bestand danach		
			Ausbau		neu oben/neu Tunnel			SUMME		Mio € *)			
			km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.	km / Stat.						
1	1975	Jakobinenstr. - Herrnstraße	0	0	1,4	2	0	0	1,4	2	15	1,4	2
2	1978	Stadtgr. - Freiheit - Rathaus	1,5	2	0,1	1	0,5	1	2,1	4	25	3,5	6
3	1980	Rath. - Stadthalle - Billiganl.	0,4	1	0	0	0,6	1	1,0	2	25	4,5	8
4	1982	Neugestaltung Fürth Hbf	0,2	0	0,3	1	0	0	0,5	1	15	5,0	9
5	1984	Amalienstraße - Jahnstraße	1,0	2	0,5	1	0	0	1,5	3	10	6,5	12
6	1986	Billiganlage - Breslauer Str.	0	0	1,1	2	0	0	1,1	2	10	7,6	14
7	1987	Breslauer Straße - Hardhöhe	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	10	8,6	16
8	1989	Billiganl. - Klinikum Fürth	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	15	9,6	18
9	1991	Stein/Schloß - Stein/Kirche	0	0	0,2	0	0,4	1	0,6	1	20	10,2	19
10	1993	Stein/Kirche - Weiherberg	0	0	1,2	2	0	0	1,2	2	15	11,4	21
11	1995	Fürth Hbf - Alte Veste	2,0	3	1,0	1	0	0	3,0	4	15	14,4	25
		Alte Veste - Zirndorf Bf	2,0	1	0	1	0	0	2,0	2	5	16,4	27
12	1997	Zirndorf Bf - Weiherhof	2,4	1	0	1	0,6	1	3,0	3	20	19,4	30
13	1998	Weiherhof - Cadolzburg	4,7	2	0,3	1	0	0	5,0	3	10	24,4	33
14	2000	Jahnstraße - Gebersdorf	0	0	2,4	3	0	0	2,4	3	25	26,8	36
15	2002	Zirndorf Bf - Landratsamt	0	0	0	0	0,8	1	0,8	1	25	27,6	37
16	2004	Gebersdorf - Zirndorf LRA	2,8	1	0,5	2	0,2	0	3,5	3	25	31,1	40
17	2007	Rathaus - Poppenreuth	0	0	1,4	2	0,2	0	1,6	2	20	32,7	42
18	2010	Poppenr. - Kreuzsteinweg	0	0	1,5	1	0	0	1,5	1	15	34,2	43
		STADTBAHN Stadt Fürth	5,1	8	11,7	18	1,3	2	18,1	28	200 Mio €		
		STADTB. Landkreis Fürth	11,9	5	2,2	7	2,0	3	16,1	15	120 Mio €		
	2022	STADTBAHN Landkreis Roth	0	0	4,0	3	0	0	4,0	3	30 Mio €		
		SUMMEN STADTBAHN	17,0	13	17,9	28	3,3	5	38,2 km		350 Mio €		
1	2012	Erlangen Hbf - Reutles	0	0	6,7	5	1,2	3	7,9	8	120	7,9	8
2	2014	Erlangen Hbf - Büchenbach	0	0	4,1	5	0,1	0	4,2	5	60	12,1	13
3	2016	Arcaden - Buckenhof	0	0	3,1	6	0,4	0	3,5	6	50	15,6	19
4	2017	Schulz. West - Alterlangen	0	0	1,0	2	0	0	1,0	2	15	16,6	21
5	2019	Buckenhof - Dormitz	0	0	5,4	5	0	0	5,4	5	60	22,0	26
6	2021	Dormitz - Neunkirchen/Br.	0	0	2,5	4	0	0	2,5	4	25	24,5	30
7	2023	Büchenb. - Herzogenaurach	0	0	6,2	7	0	0	6,2	7	70	30,7	37
		Straßenbahn Erlangen	0,0	0	29,0	34	1,7	3	30,7	37	400 Mio €		

Die VS-NF hätte von 1967 bis 2022 rund 750 Millionen Euro in die Kommunen rund um Nürnberg investiert, das sind 13,6 Mio € pro Jahr: 350 Mio € (= 43 %) für die Stadtbahn und 400 Mio € (= 57 %) für die Straßenbahn.

1.3. Investitionen in die Fahrzeuge

	Bedarf laut Fahrplan		Bestand mit 10% Reserve		Zuwachs		Investition
	B	C	B	C	B	C	
1972	7	0	8	0	7	0	13 Mio €
1974	24	0	27	0	19	0	34 Mio €
1976	27	0	30	0	3	0	5 Mio €
1978	60	0	66	0	36	0	65 Mio €
1981	78	0	86	0	20	0	36 Mio €
1985	94	0	103	0	17	0	31 Mio €
1990	100	9	110	10	7	10	38 Mio €
1994	100	14	110	16	0	6	15 Mio €
1998	99	27	110	30	0	14	35 Mio €
2004	101	34	111	37	1	7	19 Mio €
2010	99	50	111	55	0	18	45 Mio €
2015	102	60	112	66	1	11	29 Mio €
2018	105	72	116	79	4	13	40 Mio €
2024	113	79	124	87	8	8	35 Mio €
	Summe						440 Mio €

Die Kommunen im Großraum Nürnberg würden bei der VS-NF 2024 in der Hauptverkehrszeit 101 Züge mit 192 Stadtbahnwagen einsetzen (→ Linienübersicht auf Seite 95). Mit 10% Reserve gäbe es 211 Triebwagen, davon 124 B-Wagen (28 m lang) und 87 C-Wagen (38 m lang). Seit 1972 hätten die Kommunen dafür 440 Millionen Euro investiert.

In Nürnberg, Erlangen und seinem Umland wären zu-

dem 60 Straßenbahnen unterwegs. Mit Reserven bräuchte man 66 „Trams“, die einen Wert von rund 130 Millionen Euro hätten.

1.4. Zusammenfassung

Von 1967 bis 2024 hätte die VS-NF in Mittelfranken 2,76 Milliarden Euro in den Schienenverkehr investiert. Davon entfallen etwa drei Viertel auf die Stadtbahn (=2,06 Mrd.) und ein Viertel auf die Straßenbahn (= 0,7 Mrd.). Der Ausbau der Strecken hätte rund 80% (=2,19 Mrd.) und die Fahrzeuge rund 20% (= 0,57 Mrd.) gekostet.

Zusammenfassung		Ausbau		neu oben/neu Tunnel				SUMME			Fahrzeuge				zus.
		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		km / Stat.		Mio €	B	C		Mio €	Mio €
STADTBAHN	Stadt Nürnberg	16,0	19	30,9	51	27,0	37	73,9	107	1.270	105	71	SSENBAHN	360	1.630
	Stadt Fürth	5,1	8	11,7	18	1,3	2	18,1	28	200	6	5		42	242
	Landkreis Fürth	11,9	5	2,2	7	2,0	3	16,1	15	120	11	0		32	152
	Landkreis Roth	0	0	4,0	3	0	0	4,0	3	30	0	2		6	36
STADTBAHN ges.		33,0	32	48,8	79	30,3	42	112,1	153	1.620	122	78	STRA	440	2.060
Anteile in %		29,4	20,9	43,5	51,6	27,0	27,5	100	100		67	33			
TRAM	Stadt Nürnberg	19,0	38	12,6	20	0	0	31,6	58	170	0	0	44	80	250
	Erlangen + Uml.	0	0	29,0	34	1,7	3	30,7	37	400	0	0	22	50	450
STRASSENBAHN ges.		19,0	38	41,6	54	1,7	3	62,3	95	570	0	0	66	130	700
Anteile in %		30,5	40,0	66,8	56,8	2,7	3,2	100	100		Nbg 62%, Erl. 38%				
SCHIENENNETZ ges.		52,0	70	90,4	133	32,0	45	174,4	248	2.190	Fahrzeuge			570	2.760
Anteile in %		29,8	28,2	51,8	53,6	18,3	18,1	100	100						

2024 gäbe es in Mittelfranken ein 174,4 km langes Schienennetz mit 248 Stationen.

Auf die Stadtbahn entfallen davon 112,1 km (= 64 %) und 153 Stationen (= 62 %) und auf die Straßenbahn 62,3 km (= 36 %) u. 95 Stationen (= 38 %).

2a. Liste der 153 Stadtbahn-Stationen

Nr.	Nürnberg (1)	Eröff.	Linien	*
1	Altmühlweg	2020	4	○
2	Aufseßplatz	1992	1;3;9;12	T
3	Bärenschanze	1979	1;7;8	T
4	Bauernfeindstr.	-	1;6;12	A
5	Bayernstraße	-	6	A
6	Deichslerstraße	-	2	A
7	Deisenbachweg	2009	6	○
8	Deutschherrnstr.	2008	9	○
9	Dokuzentrum	1974	5	○
10	Dutzendteich	1974	5	○
11	Eberhardshof	1979	1;7;8	○
12	Eibach Mitte	2020	4	T
13	Eibach Süd	2020	4	○
14	Falkenheim	2015	3	○
15	Fernsehturm	1987	3;4	○
16	Finkenbrunn	-	3;9	A
17	Flachweiher	-	6	A
18	Flughafen	2002	5	T
19	Föhrenbuck	2015	3	○
20	Frankenstraße	1996	1;3;9;12	T
21	F.-Ebert-Platz (a)	2009	8;9	T
22	Gebersdorf	2004	2;12	○
23	Glockenhof	1974	5;6	T
24	Gostenhof	1978	1;7;8	T
25	Großreuth h.d.V.	2001	5	○
26	Groß-Strehl. Str.	1999	6	○
27	Hasenbuck	1997	1;9;12	T
28	Hauptbhf (oben)	1981	4;8	○
29	Hauptbhf (unten)	1974	1;3;5;6	T
30	Herrnhütte	1981	4;7	○
31	Herpersdorf	2015	3	○
32	Hohe Marter	1985	3;4	T
33	Holzgartenstr.	-	5	A
34	In. Laufer Gasse	1990	2;7	T
35	Jägerstraße	1988	4	○
36	Kaiserburg	1993	5;6	T
37	Kleinreuth	2004	2;12	○
38	Klinikum Nord	2008	6;9	T
39	Klinikum Süd	1999	6	T
Übertrag: A = 6, ○ = 18, T = 15				

Nr.	Nürnberg (2)	Eröff.	Linien	*
40	Königshof	2015	3	○
41	Koppenhof	2020	4	○
42	Krelingstraße	1994	5;8	T
43	Kreuzsteinweg	2010	10	○
44	Langwass. Bad	1999	6	○
45	L-Gemeinsch.	1972	1;12	T
46	Langwass. Mitte	1972	1;6;12	T
47	Langwass. Nord	1972	1;6;12	○
48	Langwass. Süd	1972	1;12	T
49	Leipziger Platz	-	4;7	A
50	Leyh	2019	8	○
51	Lohe	2002	5	○
52	Loher Moos	-	7	A
53	Lorenzkirche	1976	1;3;5;6	T
54	Maffeiplatz	1996	1;3;9;12	T
55	Martinkirche	2001	5	T
56	Maxfeld	1994	8	T
57	Maximilanstr.	2015	1;7;8	T
58	Meisters.halle	-	5	A
59	Messe	1972	1;6;12	○
60	Muggenhof	1970	1;7	○
61	Nordostpark	2013	4	○
62	Opernhaus (a)	2018	4;8;9;12	T
63	Pillenreuth	2015	3	○
64	Plärrer (1978)	1;2;3;4;7;8;9;12	T	○
65	Pl. d. Opfer Fasch	-	5	A
66	Propsteistraße	2015	3	○
67	Rangierbahnhof	-	5	A
68	Rathaus	1990	2;5;6;7	T
69	Rathenauplatz	1981	2;4;7;8	○
70	Reichelsdorf Bf	2020	4	○
71	Röthenb. Nord	1987	3	○
72	Röthenbach Ost	1988	4	○
73	Rollnerstraße	2001	5	○
74	Rothenburg. Str.	1983	2;3;4;12	T
75	Saarbrück. Str.	-	5	A
76	Schafhof	2013	5	○
77	Scharfreiterrng	1972	1;7;8	○
78	Schniegling	2010	4	○
Übertrag: A = 12, ○ = 38, T = 28				

Nr.	Nürnberg (3)	Eröff.	Linien	*
79	Schoppershof	1981	4;7	T
80	Schußleitenweg	1988	4	O
81	Schweinau	1985	3;4	T
82	Sigmundstraße	2004	2;12	O
83	Stadtgrenze	1970	1;7	O
84	Stadtpark	1981	4;7	T
85	Stein, Schloß	1987	3	O
86	Stockweiher	2015	3	O
87	St. Jobst	1986	2	O
88	St. Johannis	2008	9	T
89	St. Leonhard	1985	3;4	T
90	Stresemannplatz	-	2	A
91	Südfriedhof	-	3	A
92	Sündersbühl	2003	2	T
93	Tafelhalle	-	2	A
94	Trafowerk	-	3	O
95	Tristanstraße	-	5	A
96	Veilhof	-	2	A
97	Vogelherdstr.	2009	6	T
98	Volksp. Marienb.	2002	5	O
99	Von-d-Tann-Str.	2003	2	T
100	Wandererstr.	2019	8	O
101	Weierhaus	2015	3	O
102	Weißer Turm	1976	1;2;3;7	T
103	Wetzendorf	2009	6;10	O
104	Wodanstraße	-	5;6	A
105	Worzeldorf. Str.	-	3	A
106	Ziegelstein	-	7	O
107	Züricher Straße	2004	0	O
Summen: A=19, O=51, T=37				

Nr.	Stadt Fürth (1)	Eröff.	Linien	*
1	Allensteiner Str.	1983	1	O
2	Alte Veste	2003	10	A
3	Amalienstraße	1980	11	A
4	Billinganlage	2017	1;11	A
5	Breslauer Str.	1982	1	O
6	Dambach	2013	10	A
7	Fürther Freiheit	1972	1;6;12	O
8	Fürth Hbf	1985	10;11	O
9	Fürth/Rathaus	1978	1;10;11	T
10	Fürth/Stadthalle	1982	1;11	T
11	Hardhöhe	1983	1	O
12	Hardstraße	1982	1	O

Nr.	Stadt Fürth (2)	Eröff.	Linien	*
13	Herrnstraße	1984	7;11	A
14	Jahnstraße	1979	7;11	O
15	Jakobinenstr.	1986	1;7	A
16	J-F-Kennedy-Str.	2000	11	O
17	Karl-Bröger-Str.	2010	10	O
18	Klinikum Fürth	1987	11	O
19	Luisenstraße	1999	1;7	A
20	Ottostraße	1985	10	O
21	Pfeiferstraße	1987	11	O
22	Poppenreuth	2010	10	O
23	Praterweg	2007	10	O
24	Simonstraße	1975	7	O
25	Stiftungsstraße	1987	11	O
26	Stresemannpl.	1975	7	O
27	Weikershof	2000	11	O
28	Westvorstadt	2018	10	A
Summen: A=8, O=18, T=2				

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

Nr.	Andere Kommunen	Linien	*
1	Lkr. Nürnberger Land Gewerbep. Nü-Fe	1	O
2	Landkreis Roth Röthenbach b.St.Wolf.	1	O
3	Wendelstein	1	O
Summen: A=0, O=3, T=0			

Die Tabelle auf Seite 114 enthält mehr oberirdische Stationen, da die *VS-NF* einige nur befristet nutzt: (a) Die am *Opernhaus* 1981 und am *F.-Ebert-Platz* 1994 gebauten Bahnsteige werden 2018 und 2009 von neuen U-Bahnhöfen ersetzt. (b) Die Stationen *B-v-Suttner-Str.* und *G-Adolf-Str.* von 1983 ersetzen die U-Bahnhöfe *Sündersbühl* und *Von-der-Tann-Str.* 2003. (c) Am Hauptbahnhof gibt es je eine oberirdische und unterirdische Stadtbahn-Station ohne Gleisverbindung.

2b. Liste der 95 Straßenbahn-Stationen

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

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

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

6 Kommunen haben Straßenb.-Stationen:

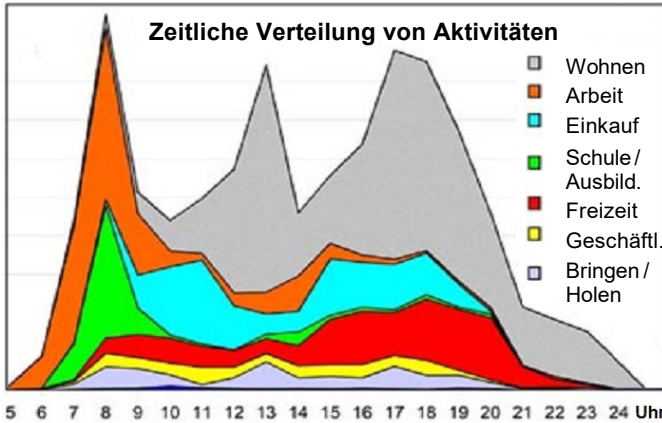
(D) Dormitz = 2, (H) Herzogenaurach = 6,
(N) Neunkirchen = 3, (U) Uttenreuth = 3,
(B) Buckenhof = 1, (S) Spardorf = 1

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

2c. Zusammenfassung aller 248 Stationen

	Nürnberg	Stadt Fürth	Landkr.Fü.	Stadt Erlan.	And. Kom.	Summe	
A = Ausbau vorh. Station	19	8	5	0	0	32	
○ = Neubau oberirdisch	51	18	7	0	3	79	
⚡ = Neubau im Tunnel	37	2	3	0	0	42	
a. Summen Stadtbahn	107	28	15	0	3	153	
A = Ausbau vorh. Station	38	0	0	0	0	38	
○ = Neubau oberirdisch	20	0	0	18	16	54	
⚡ = Neubau im Tunnel	0	0	0	3	0	3	
b. Summen Straßenb.	58	0	0	21	16	95	
c. GESAMT	165	28	15	21	19	248	

3. NACHFRAGE UND AUSLASTUNG



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

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

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

Herstellerangeben für die Triebwagen	U-Bahn			Stadtbahn			
	DT 1	DT 3	G1*)	B 1	B 2	C 1	C 2
Sitzplätze	98	82	128	80	72	104	96
Stehplätze	192	238	476	110	106	168	164
zusammen	290	320	604	190	178	272	260
Doppeltraktion = 2 Tw	580	640	-	380	356	544	520

Informationen zu den
Triebwagen stehen
auf Seite 15.

Stadtbahn-Linien, HVZ je Richtung	Anmerkung
1 = 6 x C1+C1 = 3.264 Plätze 2 = 6 x B2+C1 = 2.700 Plätze 3,4,5 u. 7 = 6 x B1+C1 = 2.772 Plätze	Längste Züge bei der VS-NF B2 fährt solo weiter als Linie 11 Häufigste Konfiguration (34 Züge)
6 und 12 = 6 x B1+C2 = 2.700 Plätze 4z, 6z, 8 und 9 = 6 x B1+B1 = 2.280 Pl. 10 und 11 = 6 x C2 = 1.560 Plätze	C2 fährt solo weiter als Linie 10 NVZ = Einsatz auf anderen Linien Beide Linien verkehren nur in Fürth

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

Reale U-Bahn 2019 (je Tausend Fahrgäste)	NVEP	Aufkommen in der Spitzenstunde				Aus- lastung
	Nullfall	Anteil / Fahrg.		U-Bahn-Züge / Plätze		
Muggenhof - Eberhardsh.	55	10%	5,5	12 x 2 DT1	6,96	79%
Maximilianstr. - Bärenschr.	67	10%	6,7	18 x 2 DT1	10,44	64%
Gostenhof - Plärrer	80	10%	8,0	18 x 2 DT1	10,44	77%
Schweinau - St. Leonh.	37	10%	3,7	12 x 2 DT3	7,68	32%
Rothenb. Str. - Plärrer (a)	66	10%	6,6	12 x 2 + 6 x 1	11,52	57%
Weißer Turm - Lorenzk.	69	10%	6,9	18 x G1	10,87	63%
Hauptbhf. - Aufseßplatz	81 (b)	10%	8,1	18 x G1	10,87	75%
Messe - Langw. Nord	52	10%	5,2	12 x G1	7,25	72%

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

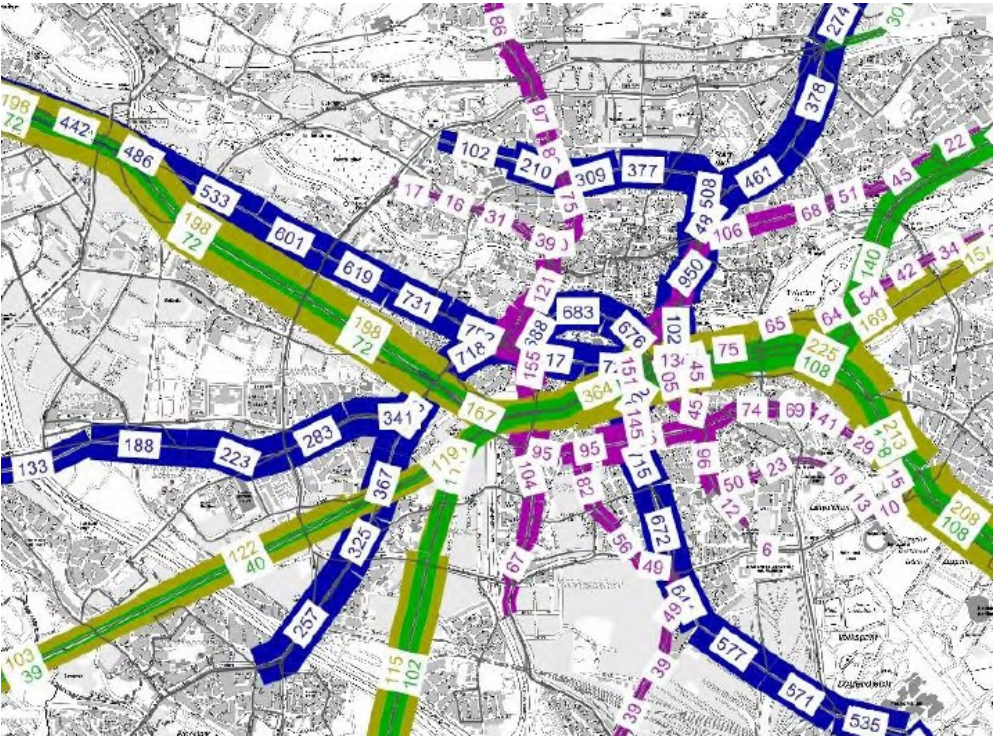
(b) Wert im NVEP2025+ nicht eindeutig erkennbar.

Nachfrage-Schätzungen für das VS-NF-Angebot 2022

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

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

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



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

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

Zentrumsnahe Bereiche haben oft in beiden Richtungen starke Verkehrsströme. Die *Stand. Bewertung* unterstellt, dass sich die Nachfrage besser verteilt und in der Spitzenstunde „nur“ 10 % aller Fahrgäste unterwegs sind.

Die Nachfrage wird in den VS-NF -Tabellen farbig gruppiert:

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

3.1. VS-NF-Schätzungen für die Nürnberger Innenstadt

1. Innenstadt (je Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+	VS-NF schätzt	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- lastung
			Anteil / Fahrg.		Anzahl / Linien / Plätze			
Hauptbhf - Lorenzkirch.	68	90	10%	9,0	5	1, 3, 5, 6, 6z	13,8	65%
Lorenzk.- Rathaus	-	50	10%	5,0	3	5, 6 und 6z	7,75	65%
Rathenaupl.- Rathaus	-	40	10%	4,0	2	2 und 7	5,47	73%
Rathaus - Weiß. Turm	-	40	10%	4,0	2	2 und 7	5,47	73%
Lorenzk.- Weißer Turm	68	40	10%	4,0	2	1 und 3	6,04	66%
Weißer Turm - Plärrer	69	80	10%	8,0	4	1, 2, 3 und 7	11,5	70%
Hauptbhf - Opernhaus	72	65	10%	6,5	3	4, 4z, 8, Tram	9,05	72%
Opernhaus - Plärrer	72	95	10%	9,5	5	4, 4z, 8, 9, 12	12,7	75%

In der Nürnberger Innenstadt gleichen sich verschiedene Einflüsse aus: Einerseits bringen zusätzliche Direktverbindungen deutliche Zuwächse, andererseits geht die Nachfrage zur *Lorenzkirche* und zum *Weißem Turm* durch Verlagerungen zum Rathaus und weniger Züge zum *Plärrer* oder *Hauptbahnhof* zurück.

- Zum *Rathaus* fahren in der Realität nur Busse. Die neue Stadtbahn-Station sorgt mindestens für die Verdoppelung der Nachfrage.
- Zwischen *Lorenzkirche* und *Weißer Turm* geht die Nachfrage um ca. 40 % zurück, der Durchgangsverkehr läuft teilweise über neue Routen (z.B. *Weißer Turm - Rathaus*).
- Zwischen *Hauptbahnhof*, *Opernhaus* und *Plärrer* geht die Nachfrage um ca. 10 % zurück: Es sind zwar mehr Ziele direkt erreichbar (= +10%), aber zum *Rathenaupl.* und weiter entfernten Zielen fahren viele über das *Rathaus* (= -20 %).
- Zwischen *Plärrer* und *Opernhaus* nutzen 20.000 Fahrgäste die neue Verbindung zum Aufseßplatz. (→ Korridor Süd).
- Nach eigenen Beobachtungen und Zeitungsberichten gibt es in der Realität zwischen *Hauptbahnhof* und *Lorenzkirche* die meisten Fahrgäste. Der NVEP 2025+ sagt aber für acht andere Abschnitte eine größere Nachfrage voraus, und das wirkt sich auch auf die VS-NF aus.

3.2. VS-NF-Schätzungen für die Verbindung nach Fürth

2. Korridor West (jew.Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+	VS-NF schätzt	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- lastung
Anteil / Fahrg.	Anzahl / Linien / Plätze							
Plärr.- Gostenh.(- St.Joh.)	Bus ?	10	10%	1,00	1	9	2,28	44%
Plärr.- Gostenh.(- Bären.)	75	66	10%	6,60	3	1, 7 und 8	8,32	79%
Gostenh.- Bärenschanze	73	65	10%	6,50	3	1, 7 und 8	8,32	78%
Bärensch.- Maximilianstr.	62	56	10%	5,60	3	1, 7 und 8	8,32	67%
Maxim.- Eberhardshof	60	54	10%	5,40	3	1, 7 und 8	8,32	65%
Eberhard.- Muggenhof	53	44	10%	4,40	2	1 und 7	6,04	73%
Muggenh.- Stadtgrenze	49	40	10%	4,00	2	1 und 7	6,04	66%
Stadtgr.- Jakobinenstr.	44	40	10%	4,00	2	1 und 7	6,04	66%
Jakobinenstr.- Fürth Hbf	40 (1)							
> davon 70% zur Freiheit	28	25	10%	2,50	1	1	3,26	77%
> dav. 30% Stresemannpl.	12	16	10%	1,60	1	7	2,77	58%
Fü.Hbf / Freiheit - Rathaus	31	40	10%	4,00	3	1, 10 und 11	5,89	68%
Fü.Rathaus - Stadthalle	22	28	10%	2,80	2	1 und 11	4,33	65%

10% der Fahrgäste von Nürnberg nach Fürth nutzen bei der VS-NF nicht die Achse vom Plärrer zur Fürther Freiheit, weil andere Verbindungen attraktiver als in der Realität sind: Die S-Bahn fährt in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten und hält auch in *Neusündersbühl* und *Stadtgrenze*.

Mit der Stadtbahn-Linie 2/11 kommt man über *Gebersdorf* schneller in die südlichen Fürther Stadtteile und mit der Stadtbahn-Linie 6/10 über *Wetzendorf* schneller zu vielen Orten nördlich der Pegnitz.

- In der Realität pendeln nur Busse zwischen Plärrer, St. Johannis und F.Ebert-Platz. Bei der VS-NF fährt die Stadtbahn an beiden Enden weiter und zieht auch Durchgangsverkehr an. Zudem bevorzugen die in *Gostenhof* ein- und aussteigenden Fahrgäste die 9, weil sie mehr freie Plätze als 1, 7 und 8 bietet.
- Nach *Muggenhof* und *Stadtgrenze* fahren etwa 5.000 Fahrgäste weniger, da sie ihre Ziele schneller mit der Stadtbahn-Linie 8 nach *Leyh* erreichen.
- In Fürth wächst die Nachfrage durch viele neue Direktverbindungen um 30 %.

3.3. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Südwesten

3. Korridor Südwest (jew. Tausend Fahrg.)	NVEP 2025+	PF B1 S. 31	VS- NF	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- last.
				Anteil / Fahrg.		Anzahl / Linien / Plätze			
Plärrer - Rothenb.Str.	72	96	96	10%	9,6	5	2,3,4,4z,12	13,2	73%
Roth.Str.- Sündersb.	34	54	45	10%	4,5	2	2 und 12	5,40	83%
Sünders.- G.Adolf-Str.	28	50	40	10%	4,0	2	2 und 12	5,40	74%
G.Adolf-S.- Großreuth	22	46	35	11%	3,9	2	2 und 12	5,40	71%
Großreuth - Kleinreuth	19	23	31	12,5%	3,9	2	2 und 12	5,40	72%
Kleinr.- Gebersdorf	13	21	27	12,5%	3,4	2	2 und 12	5,40	63%
Gebersd.- Weikershof	-	27	10	12,5%	1,3	1	11 (nur C2)	1,56	80%
Gebersd.- Altenberg	-	6,4	8	12,5%	1,0	1	2 (nur C2)	1,56	64%
Roth.Str.- St.Leonh.	40 (c)	60 (c)	56	10%	5,6	3	3, 4 und 4z	7,82	72%
St.Leon.- Schweinau	37	51	52	10%	5,2	3	3, 4 und 4z	7,82	66%
Schw.- Hohe Marter	33	47	48	10%	4,8	3	3, 4 und 4z	7,82	61%
Ho.Ma.- Röthenbach	26	40 (c)	41	12,5%	5,1	3	3, 4 und 4z	7,82	66%
Röthenb.- Stein/Schl.	Bus 6	14	14	12,5%	1,8	1	3	2,77	63%
Stein/Schloß - Kirche	k.A.	8,5	9	12,5%	1,1	1	3	2,77	38%
Röth.- Schußleitenw.	Bus 14	19	20	12,5%	2,5	2	4 und 4z	5,05	50%

Richtung *Hohe Marter* erreicht die Stadtbahn durch Verlängerungen nach Reichelsdorf und Stein - Weikersberg bis zu 16.000 zusätzliche Fahrgäste.

Richtung *Gebersdorf* sind es dank Verlängerungen nach Fürth und Zirndorf bis zu 14.000.

Die Stadtbahn-11 zweigt erst in Gebersdorf nach Norden ab und braucht 5 Minuten länger nach Fürth als die U 31. Daher sind nur etwa halb so viele Fahrgäste zu erwarten.



3.4. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Süden

4. Korridor Süd (je Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+	2025+ Tram	VS- NF	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- last.
				Anteil / Fahrg		Anzahl / Linien / Plätze			
Hauptbhf - Aufseßpl.	80 (a)	14,5	42	10%	4,2	2	1 und 3	6,04	70%
Opernhaus - Aufseßpl.	-	-	28	10%	2,8	2	9 und 12	4,98	56%
Aufseßpl. - Maffeiplatz	72	-	63	10%	6,3	4	1,3,9 u. 12	11,0	57%
Maffeipl. - Frankenstr.	67	-	58	10%	5,8	2	1,3,9 u. 12	11,0	53%
Frankenstr. - Hasenb.	64	-	35	11%	3,9	2	1 und 12	5,96	65%
Frankenstr. - Trafow.	-	3,9	20	11%	2,2	2	3 und 9	5,05	44%
Trafow. - Finkenbrunn	-	3,9	19	12,5%	2,4	3	3 und 9	5,05	47%
Finkenbr. - Südfriedh.	-	2,7	17	12,5%	2,1	3	3 und 9	5,05	42%
Südfried. - Saarbrü.Str.	-	1,9	16	12,5%	2,0	2	3 und 9	5,05	40%
Saarbrü. - Worzeld.Str.	-	0,9	1,5	12,5%	0,2	1	9	2,28	8%
Saarbrü. - Falkenheim	-	Bus	13	12,5%	1,6	1	3	2,77	59%
Hasenb. - Bauernf.str.	58	-	29	12,5%	3,6	2	1 und 12	5,96	61%
Bauernf.str. - Messe	54	-	58	12,5%	7,3	4	1,6,6z, 12	10,9	67%
Messe - Langw. Nord	52	-	56	12,5%	7,0	3	1,6 und 12	8,66	81%
L.Nord - Scharfreiterr.	49	-	54	12,5%	6,8	4	1,6 und 12	8,66	78%
Scharfr. - Langw. Mitte	40	-	46	12,5%	5,8	3	1,6 und 12	8,66	66%
Lang.Mitte - Lang.Bad	>	2 (b)	8	12,5%	1,0	1	6	2,70	37%
La.Mitte - Gemeinsch.	21	-	23	12,5%	2,9	2	1 und 12	5,96	48%
Gem. - Langwass. Süd	13	-	15	12,5%	1,9	2	1 und 12	5,96	31%

Zwischen *Plärrer* und *Aufseßplatz* nutzen bei der VS-NF 20.000 Fahrgäste die direkten Linien 9 und 12 über das Opernhaus statt die Linien 1 und 3 über die Lorenzkirche. Zudem sorgt die verkürzte Reisezeit für 5.000 zusätzliche Fahrgäste.

- 10.000 steigen am *Glockenhof* statt am *Aufseßplatz* ein, aus oder in die Straßenbahn um. Die VS-NF hätte den Bahnhof *Glockenhof* zuerst eröffnet und das Zentrum der Südstadt hätte sich dadurch auf beide verteilt.
- *Hauptbahnhof - Bauernfeindstr.* fährt jew. die Hälfte mit der 6 über *Bayernstr.* und der 1 über *Frankenstr.*: Die *Frankenstr.* profitiert zudem von den Direktverbindungen der 3 zum Südfriedhof und nach Herpersdorf (+ 15.000 Fahrgäste).
- Nach *Langwasser* fahren durch die Verlängerungen a) Wert im NVEP nicht
n. *Klinik.Süd* und *Wendelstein* 6.000 Fahrgäste mehr. erkennbar, b) geschätzt.

3.5. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Südosten

5. Korridor Südost (jew.Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+	VS-NF schätzt	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- lastung
			Anteil / Fahrg		Anzahl / Linien / Plätze			
Hauptbhf - Glockenhof	4,5	53	10%	5,3	1	5,6 und 6z	7,75	68%
Glockenhof - Wodanstr.	6,9	46	10%	4,6	3	5,6 und 6z	7,75	59%
Wodanstr.- Tristanstr.	1,2	37	10%	3,7	2	6 und 6z	4,98	74%
Tristanstr.- Bayernstr.	0,6	36	10%	3,6	2	6 und 6z	4,98	72%
Bayernstr.- Bauernf.str.	0,3 (2)	35	11%	3,9	2	6 und 6z	4,98	77%
Wodanstr.- Holzgart.str.	5,0	8,5	10%	0,9	1	5	2,77	31%
Holzgart.- Platz d.Opfer	2,3	5,0	10%	0,5	1	5	2,77	18%
Meisters.- Luitpoldhain	1,6	4,1	10%	0,4	1	5	2,77	15%
Dokuzentr.- Dutzendt.	1,0	3,3	10%	0,3	1	5	2,77	12%

Vom *Hauptbahnhof* fahren dank der direkten Verbindungen in die Innenstadt jeweils 30% mehr Fahrgäste bis *Dutzendteich* und *Bayernstraße*. Den Dutzendteich nutzen zudem 2.000 zusätzliche Umsteiger zu den Buslinien nach Zerzabelshof und Langwasser.

3.6. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Nordosten

6. Korridor Nordost (jeweils Tausend Fahrg.)	NVEP 2025+ U-Bahn / Tram		VS- NF	Aufkommen in der Spitzenstunde				Aus- last.
				Anteil/Fahrg.	Linien/Triebwagen/Plätz			
Hauptbhf - Wö. Wiese	102	12 (c)	61	10% 6,10	3	4, 4z und 8	7,33	83%
W.W. - Rathenauplatz	95	11 (c)	53	10% 5,30	3	4, 4z und 8	7,75	68%
Rathen.- Streseman.	-	10,6	13,5	10% 1,35	1	2	2,70	50%
Deichslerstr.- Veilhof	-	6,8	8,6	11% 0,95	1	2	2,77	34%
Tafelhalle - Ostbnhf	-	4,5	5,7	12,5% 0,71	1	2	2,77	26%
Ostbhf - Thum.Weg	-	2,2	2,9	12,5% 0,36	1	2	2,77	13%
Thu.W.- Erlenstegen	-	0,7	0,9	12,5% 0,11	1	2	2,77	4%

Zwischen *Plärrer* und *Rathenauplatz* kommen bei der VS-NF etwa 40.000 Fahrgäste mit den Linien 2 und 7 über das Rathaus schneller ans Ziel. Zwischen *Hauptbahnhof*, *Maxfeld* und *Fr.-Ebert-Platz* bevorzugen ebenfalls 40.000 die Linien 5 und 6 über das Rathaus.

- Zwischen *Rathenauplatz* und *Ostbahnhof* nimmt die Nachfrage durch direkte Verbindungen in die Innenstadt und mehr Umsteiger in *Veilhof* (Ringbusse) und *Ostbahnhof* (S-Bahn) um 30% zu.
- Die Nachfrage zwischen *Ostbahnhof* und *Erlenstegen* ist so gering, dass sich der Ausbau zur Stadtbahn nicht lohnt. Durch die Umstellung auf Bus bliebe die Nachfrage etwa auf NVEP-Niveau, weil man auch in der Realität mit der Straßenbahn viele Ziele nicht direkt erreicht.

3.7. VS-NF-Schätzungen für den Korridor nach Norden

7. Korridor Nord (jew.Tausend Fahrgäste)	NVEP 2025+	VS-NF schätzt	Aufkommen Spitzenstunde					Aus- lastung
			Anteil / Fahrg.		Anzahl / Linien / Plätze			
Rathenaupl.- Rennweg	48	45	10%	4,5	3	4, 4z und 7	7,82	58%
Rennw.- Schoppershof	46	42	10%	4,2	3	4, 4z und 7	7,82	54%
Schopp.- Nordostbahnh.	38	34	11%	3,7	2	4 und 7	5,54	68%
Nordostbf - Herrnhütte	27	26	12,5%	3,3	2	4 und 7	5,54	59%
Herrnhütte - Ziegelstein	16 (a)	11	12,5%	1,4	1	7	2,77	50%
Rathenaupl.- Maxfeld	48	15	10%	1,5	1	8	2,28	66%
Maxfeld - Kaulbachplatz	46	13	10%	1,3	1	8	2,28	57%
Kaulbachpl.- F.Ebert-Pl.	38	8	10%	0,8	1	8	2,28	35%
Rathaus - Kaiserburg	5 (b)	45	10%	4,5	3	5, 6 und 6z	7,75	58%
Kaiserburg - Krelingstr.	7 (b)	15	10%	1,5	2	6 und 6z	4,98	30%
Krelingstr.- Rollnerstr.	6 (b)	11	11%	1,2	1	5	2,77	44%
Rollnerstr.- Flughafen	2 (b)	7	11%	0,8	1	5	2,77	28%
Kaiserburg - F.Ebert-Pl.	2 (b)	30	10%	3,0	2	6 und 6z	4,98	60%
F.Eb.-Pl.- Klinikum Nord	21	28	12,5%	3,5	3	6, 6z und 9	7,26	48%
Klinik. N.- Vogelherdstr.	10	17	12,5%	2,1	2	6 und 6z	4,98	43%

(a) Ziegelstein - Flughafen = real 6, (b) l.d. Realität verkehren nur Busse, Werte geschätzt.

- Zum *Nordostbahnhof* gibt es bei der VS-NF 3.000 Fahrgäste weniger, weil die Züge nach Gräfenberg als S-Bahn ab Nürnberg Hbf fahren. Nach *Herrnhütte* sind es 4.000 Fahrgäste mehr, weil die Linie 3 zum *Nordostpark* durchfährt.
- Vom *Hauptbahnhof* zum *Flughafen* fahren 5.000 Fahrgäste über *Rathaus* statt *Rathenaupl.*. Vom *Hauptbhf* zum *F.Ebert-Platz* sind es 30.000, zum *Kaulbachpl.* (= Krelingstr.) 3.000 und zum *Maxfeld* 1.000. Die attraktiveren Verbindungen zwischen *Hauptbahnhof* und *F.Ebert-Platz* sorgen für 20 % mehr Nachfrage.

Auf drei rot-gelb markierten Abschnitten würde die *VS-NF* in der Hauptverkehrszeit eine Auslastung über 80 % erreichen. Da es jeweils nur zwei benachbarte Stationen betrifft, könnte man in Kauf nehmen, dass es 1 bis 2 Minuten lang in den Triebwagen sehr eng wird.

Höchste Prognosewerte	Korridor / Auslastung	
Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese	6. Nordost	83 %
Rothenburger Str.- Sündersbühl	3. Südwest	83 %
Messe - Langwasser Nord	4. Süd	81 %

Für die *Wöhrder Wiese* könnte man aus der Not eine Tugend machen und die am *Hauptbahnhof* wendenden Buslinien 43 und 44 gegenläufige Wendeschleifen über das nahe gelegene *Marientor* fahren lassen.



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