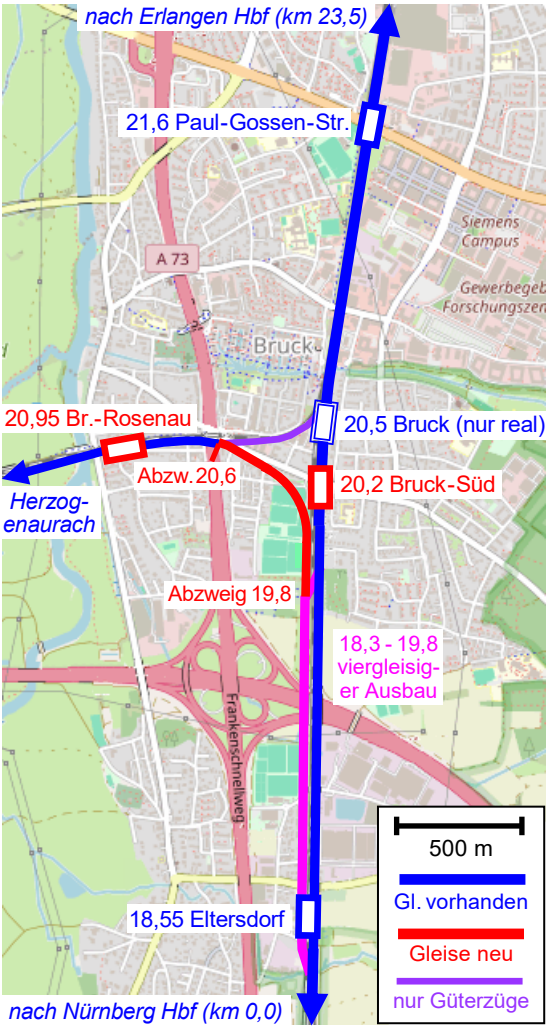
6. SCHIENENWEGE NACH ERLANGEN

Das dicht bebaute Regnitztal hätte bei *Franken in Takt* (FiT) schon 1985 von einer S-Bahn-artigen *Citybahn* (CB) profitiert: Mit einem zusätzlichen Gleispaar zwischen Nürnberg und Fürth hätte man auf der Bestandsstrecke bis Erlangen in der *Normalverkehrszeit* einen 30-Minuten-Takt und in der *Hauptverkehrszeit* einen 20-Minuten-Takt untergebracht.

Die *CB* - Triebwagen haben (wie die Stadtbahnen) an den Einstiegen Klapptrittstufen, daher brauchen nicht alle Stationen von Anfang an Hochbahnsteige.

In der Realität wurde 2006 beschlossen, das Nürnberger S-Bahn-Netz innerhalb von vier Jahren mehr als zu verdoppeln. Das Ziel wurde sehr kostspielig mit vielen neuen Bahnsteigen, Signalen und Gleisen erreicht. Die Zeitpläne erwiesen sich aber als viel zu ehrgeizig, und die Fahrgäste mussten noch lange mit Provisorien leben.

Auch *FiT* hätte das Angebot ab 2010 attraktiver gemacht, vor allem mit einem ganztägigen 10-Minuten-Takt der *CB* zwischen Nürnberg und Fürth. Dank gezielter Ausbaumaßnahmen für die vor-



handene Infrastruktur und das geplante Fahrplangefüge hätte es weniger als im „echten Leben“ gekostet.

➢ Viele Fahrgäste nach Erlangen, Forchheim und Bamberg bevorzugen die schnelleren RE im 30-Minuten-Takt – daher reicht es, wenn *FiT* die *CB* nur bis Eltersdorf zum 15-Minuten-Takt verdichtet. Nördlich davon biegt jede zweite *CB* nach Westen ab und kommt über eine neue, 800 m lange Verbindungskurve zur Nebenbahn nach Herzogenaurach. In der *Hauptverkehrszeit* verdichten zusätzliche RE das Angebot bedarfsgerecht.

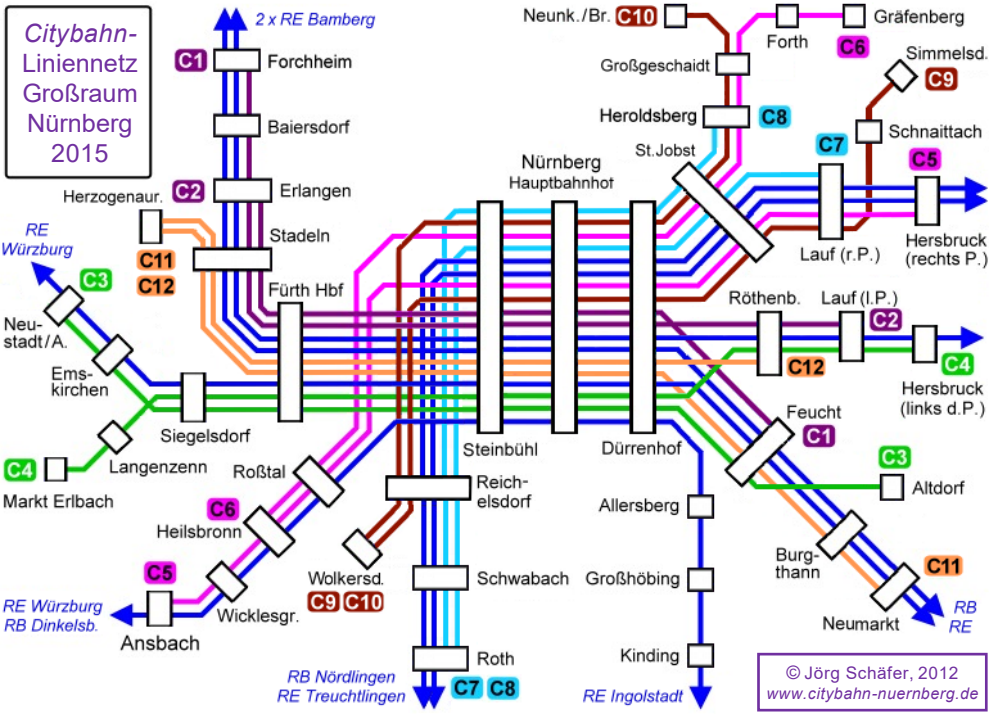
➢ Die Fahrt von der weltbekannten Schuhstadt nach Nürnberg Hbf dauert nur noch 34 Minuten– dieses Ziel erscheint in der Realität unerreichbar! Fahrgäste nach Erlangen müssen dafür in Eltersdorf am gleichen Bahnsteig umsteigen oder bis zur Eröffnung der Straßenbahnlinie 26 mit Bussen vorlieb nehmen.

➢ *Eltersdorf* bekommt eine neue viergleisige Station, die mit ihrem Inselbahnsteig in der Mitte dem realen S-Bahnhof ähnelt. Allerdings liegt das westlichste Gleis nicht höher, weil *FiT* keinen „S-Bahn-Verschwenk“ durch das Knoblauchsland plant. Langfristig ist stattdessen eine Fern- und Güterzugstrecke nach Nürnberg neben der Autobahn A73 vorgesehen.

➢ Damit die *CB*-Linien nach Herzogenaurach dem Güter- und Fernverkehr nördlich von Eltersdorf nicht mehr in die Quere kommen, baut *FiT* die Strecke bis km 19,8 viergleisig aus. Nach mehreren Weichenverbindungen steigt ein Gleis in der Mitte mit 25 ‰ an und überquert das Gleis Richtung Nürnberg. Parallel zur Tennenloher Str. erreicht es die *Aurachtalbahn* und die neue Station *Bruck-Rosenau*.

➢ Die neuen Stationen *Bruck Süd* und *Paul-Gossen-Str.* ersetzen mit Inselbahnsteigen unter den Straßenbrücken den alten *Bahnhof Bruck*. Dieser hatte bis 2012 keine kreuzungsfreien Bahnsteigzugänge und liegt ungünstig für Anschlüsse zu den Erlanger Stadtbuslinien.

➢ Die Region östlich von Erlangen profitiert von dem neuen *Citybahn*-Ast Kalchreuth - Neunkirchen (Brand). Die Fahrt ab Nürnberg Hbf dauert nur noch 32 Minuten– das erscheint in der Realität unerreichbar!



Zwischen Fürth Hbf, Nürnberg Hbf und Dürrenhof fahren die CB *auf einer 8 km langen* Stammstrecke *unabhängig von anderen Zügen. Die vorhandene Bahnfläche ist dafür breit genug. Westlich und östlich der „Stammstrecke" braucht man jeweils zwei Brückenbauwerke, um die CB kreuzungsfrei in die anschließenden Strecken einzufädeln. Die zwölf CB-Linien sind zusammen 616 km lang. Tagsüber fahren alle Linien stündlich, wofür 32 Züge im Umlauf sind.*

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 1,3 km lange Innenstadttunnel mit zwei Bahnhöfen: Für das absehbare Verkehrsaufkommen brauchen sie nicht die aufwändigen Standards einer *Voll-U-Bahn* und kostengünstigere Lösungen einer *Unterpflaster-Straßenbahn* genügen.

2014 – BA ER-1	Erl. Süd - Tennenlohe - Reutles		
4,6 km oberirdische Straßenbahn		Ⓗ 3	U 0

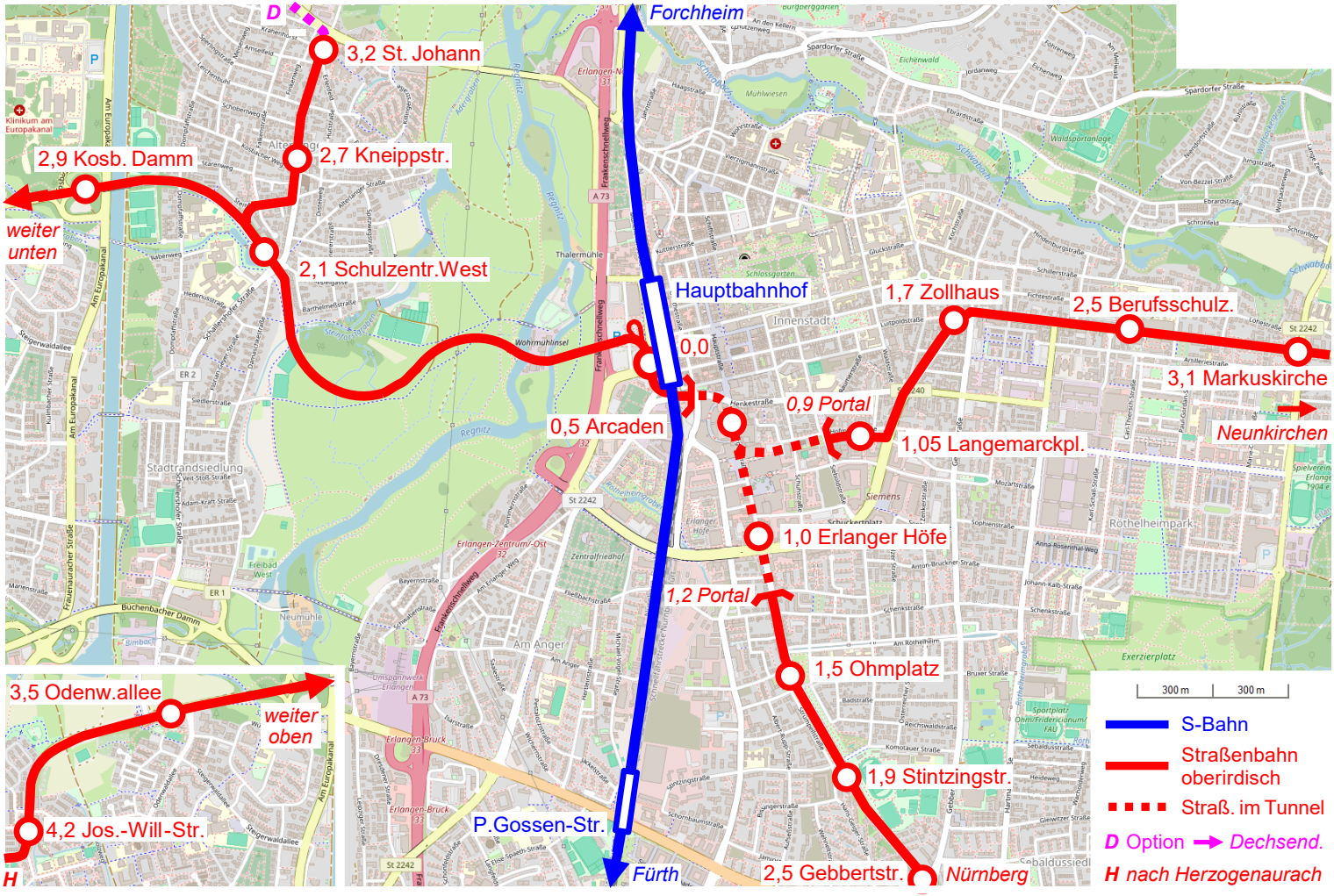
Von 2004 bis 2012 bauen Stadt und Landkreis Fürth nur noch durchschnittlich 0,8 km Stadtbahn pro Jahr. Die *VS-NF* hätte sich daher ab 2008 Erlangen zugewandt und dort bis 2014 die ersten 4,7 Straßenbahn-km fertig gestellt. *Erlangen Süd* wird (wie bei der realen *StUB*) zur ersten Endstation und erschließt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

Die Wendeschleife für die Einrichtungswagen der *StUB* soll westlich der Bundesstraße B 4 liegen. Nur in der ersten Baustufe sind Anschlüsse zu den Buslinien 280, 281, 289, 290 und 295 geplant. Die Linien 287 und 293 sollen weiterhin 100 Meter östlich der B 4 an der Station *Stettiner Str.* halten, die man nur zu Fuß über den *Preußensteg* erreicht. Die *VS-NF* baut die Straßenbahnstation hingegen östlich der B 4 mit einer dauerhaften Verbindung zu den Linien 287 und 293.

Die *VS-NF*-Gleistrasse mit den Stationen *Tennenlohe*, *Wetterkreuz und Reutles* entspricht weitgehend den *StUB*-Plänen, nur bei Tennenlohe bleiben die Schienen dichter an der Bundesstraße B4.

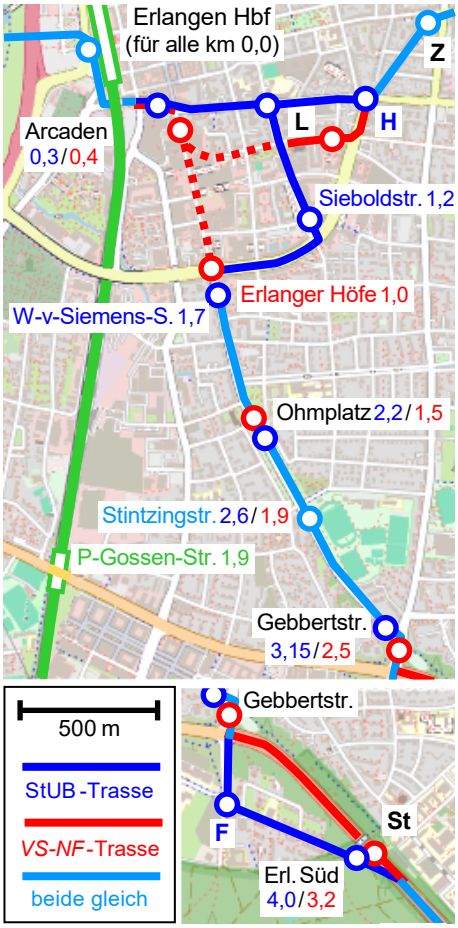
Da der Bauabschnitt 32 in Nürnberg gleichzeitig fertig wird, bildet die *VS-NF* die Straßenbahnlinie 25 Erlangen Süd - Reutles - Plärrer - Dutzendteich. Die Fahrt auf Erlanger Stadtgebiet dauert sechs Minuten und die Hugenottenstadt muss für den ganztägigen 10-Minuten-Takt zwei Triebwagen des gemeinsamen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

Die Grafik auf der nächsten Seite zeigt das Zielnetz, das bei der VS-NF bis 2026 in Erlangen entstehen soll.


D
3,2 St. Johann
2,9 Kosb. Damm
2,7 Kneippstr.
weiter unten
2,1 Schulzentr.West
Forchheim
Hauptbahnhof
0,0
0,5 Arcaden
0,9 Portal
1,7 Zollhaus
2,5 Berufsschulz.
3,1 Markuskirche
Neunkirchen
1,05 Langemarckpl.
1,0 Erlanger Höfe
1,2 Portal
1,5 Ohmplatz
1,9 Stintzingstr.
2,5 Gebbertstr.
Nürnberg
Fürth
P.Gossen-Str.
3,5 Odenw.allee
weiter oben
4,2 Jos.-Will-Str.
H
300 m
300 m
S-Bahn
Straßenbahn oberirdisch
Straß. im Tunnel
D Option → Dechsend.
H nach Herzogenaurach

2016 – BA ER-2	Erlangen Süd - Arcaden - Erl. Hbf	
2,2 km oberird.+ 0,1 km Rampen + 0,9 km Tunnel	Ⓗ 4	U 2

Nach zwei Jahren verlängert die *VS-NF* die Straßenbahn in Erlangen: Im Gegensatz zur *StUB* bleibt sie zunächst auf der B 4, biegt dann nach rechts in die *Gebbertstraße* ab und bekommt im weiträumigen Kreuzungsbereich eine Station. Die Busse halten so weit wie möglich an den gleichen Bahnsteigen.



F = Freyeslebenstr. 3,5; **H** = Henckestr. 1,1; **L** = Langemarckpl. 0,75/1,05; **St** = Bushaltestelle Stettiner Str.; **Z** = Zollhaus 1,5/1,7

Die Straßenbahn biegt dann nach links in die Nürnberger Str. ab, die sie sich nur mit dem Anwohnerverkehr teilen muss. PKW, LKW und Linienbusse werden über andere Routen geleitet. An der Kreuzung mit der *Stintzingstraße* und am Nordrand vom *Ohmplatz* liegen zwei Stationen.

Auf einer Rampe zwischen Schenk- und Schubertstr. verschwindet das Gleispaar im Tunnel und erreicht unter der Kreuzung mit der Werner-von-Siemens-Str. die *Erlanger Höfe*. Das 35.000 m² große Neubaugebiet mit einem „Mix aus Wohnungen, Büros, einem Hotel und Studentenbuden“ liegt etwa 200 m entfernt und ist als Namensgeber besser geeignet als die über 2 km lange *W-v-Siemens-Straße*.

Südlich der Kreuzung von Henke- und Nürnberger Str. liegt die Station *Arcaden* östlich neben dem gleichnamigen Einkaufszentrum. Es wurde 2007 eröffnet und beherbergt auf 30.000 m² über 100 Geschäfte auf drei Etagen. Die Bushaltestellen am Nord- und Westrand der *Arcaden* entwickelten sich zum zweitwichtigsten Knoten nach dem Erlanger *Hauptbahnhof*.

Am Ende des Bahnsteigs wenden sich die Gleise im 50-Meter-Radius nach Westen und kommen hinter der Kreuzung mit der Goethestr. wieder ans Tageslicht. 50 Meter weiter erreicht die Straßenbahn das Niveau der Eisenbahnunterführung, an deren Ende sie (wie die *StUB*) nach rechts abbiegt und auf einem eigenen Gleiskörper den *Hauptbahnhof* ansteuert.

Die beiden Außenbahnsteige schließen an den Südwestrand vom *DB*-Gleis 4 an und bekommen die Nummern 5 und 6. Dort müssen zunächst alle Fahrgäste aussteigen, bevor „der 25er“ die neue Wendeschleife neben dem Busbahnhof im Uhrzeigersinn befährt.

Die Fahrt auf Erlanger Stadtgebiet dauert bei der *VS-NF* 15 Minuten und zwischen Hauptbahnhof und Erlangen Süd gibt es zeitweise einen 5-Minuten-Takt. Daher muss die Hugenottenstadt drei weitere Triebwagen für den Fahrzeugpool mit Nürnberg anschaffen.

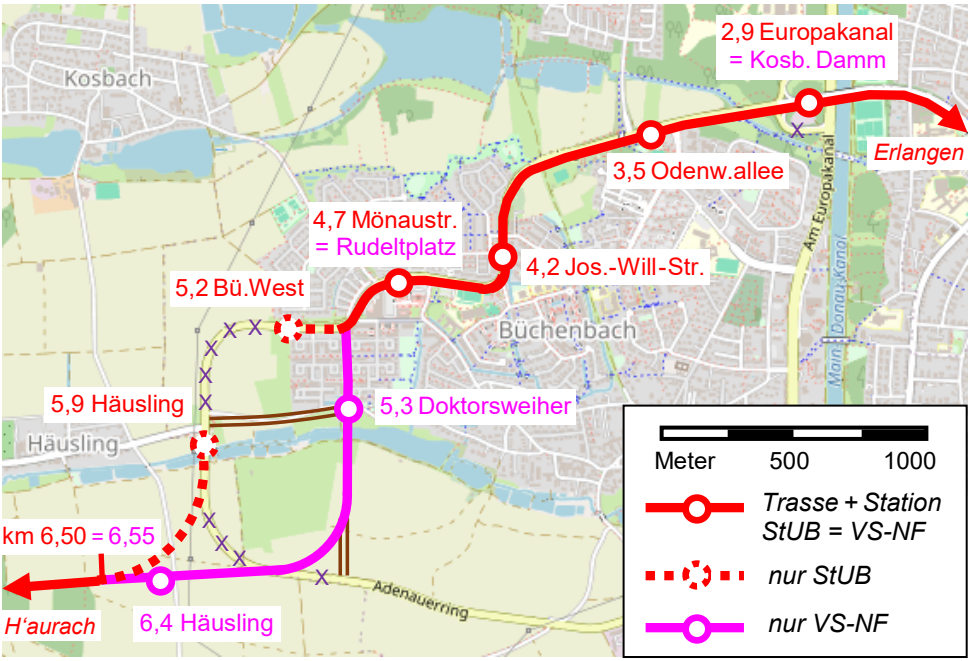
Die *StUB*-Trasse ist 750 m länger, weist drei Stationen mehr auf und durchquert die Erlanger Innenstadt oberirdisch. Daher werden die Straßenbahnen laut den offiziellen Angaben sieben Minuten länger vom Hauptbahnhof nach Reutles brauchen.

➢ Die Bahnhöfe *Arcaden* und *Erlanger Höfe* liegen bei der *VS-NF* etwa fünf Meter unter der breiten und verkehrsberuhigten Nürnberger Straße. Sie brauchen keine durchgängigen „Deckel“ und keine Verteilergeschosse: Treppen und Rolltreppen an beiden Bahnsteigenden sowie Aufzüge in der Mitte sorgen für kurze Fußwege zur Straßenebene.

2018 – BA ER-3	Erlangen Hbf - Büchenbach	
4,7 km oberirdisch mit 1,5 km langer Brücke	Ⓗ 5	Ⓤ 0

Der dritte Erlanger Bauabschnitt entspricht weitgehend den realen *StUB*-Plänen: Westlich vom *Hauptbahnhof* überquert die Straßenbahn auf einer neuen, etwa 1,5 km langen und geschwungenen Brücke das sensible Regnitztal. Das vorhandene Wegenetz darunter gestaltet man so, dass möglichst wenig zusätzliche Flächen versiegelt werden und die neue Brücke Fußgängern und Radfahrern als Wetterschutz dient.

Hinter der großen Kreuzung am Sparkassenweiher nutzt die Straßenbahn die Südhälfte des Kosbacher Damms, die Nordhälfte bleibt dem KFZ-Verkehr. Die *StUB*-Untersuchungen ergaben, dass das für die flüs-



X = 1,6 km des Adenauerrings werden nicht neu gebaut.

VS-NF-Trasse für den Adenauerring = 0,8 km Neubau und 0,6 km Ausbau.

sige Abwicklung des Verkehrs genügt. Die Station *Schulzentrum West* liegt nahe am Albert-Schweitzer-Gymnasium, der Realschule am Europakanal und der Hermann-Hedenus-Mittelschule.

Die Station hinter dem Main-Donau-Kanal soll bei der *StUB Europakanal* heißen. Die *VS-NF* nennt sie *Kosbacher Damm*, um die Lage besser zu bestimmen und Verwechslungen mit der 500 m entfernten Bushaltestelle *Klinikum am Europakanal* zu vermeiden. Straßenbahn und Bus nutzen die Südhälfte des 15 Meter breiten Straßenzugs und die südliche Auffahrt wird zum barrierefreien Zugang für das Wohngebiet am Würzburger Ring und eine Park & Ride-Anlage umgestaltet.

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 angepasst. (Triebwagen 1208 am Kohlenhof, © 29.9.17 Jörg Schäfer)*

Im Stadtteil Büchenbach folgt die Straßenbahn dem Adenauerring und bedient hinter den Einmündungen der *Odenwaldallee und Joseph-Will-Straße* liegen die gleichnamigen Stationen.

Die vorläufige Endstation *Rudeltplatz* erschließt das Nahversorgungszentrum und die umliegenden Wohngebiete. Die *VS-NF* bekommt wie die *StUB* eine Wendeschleife um den Platz herum mit kurzen Fußwegen zu den anschließenden Buslinien. Während diese 2025 mindestens 18 Minuten zum Erlanger Hbf brauchten, schafft es die Straßenbahn in 8 Minuten.

Das Busnetz wird neu geordnet und besser an die Nachfrage angepasst: Die Linien 86 und 87 fahren mit 12 Meter langen Standard-Linienbussen nur noch zwischen Erlangen und Büchenbach. Die weiteren Laufwege übernimmt die Linie 96 mit 9 Meter langen Midi-Bussen: Allerdings nicht wie in der Realität den großen Bogen vom *Rudeltplatz* über Kosbach, Häusling und Steudach nach Frauenaurach, sondern als attraktive Nord-Süd-Achse Heßdorf - Kosbach - Steudach - Frauenaurach mit Anschluss zur S-Bahn nach Nürnberg. (2 Straßen-km zwischen Untermembach und Kosbach werden dafür ausgebaut und die Landkreislinie 246 entfällt zwischen Heßdorf, Untermebach und Beutelsdorf.

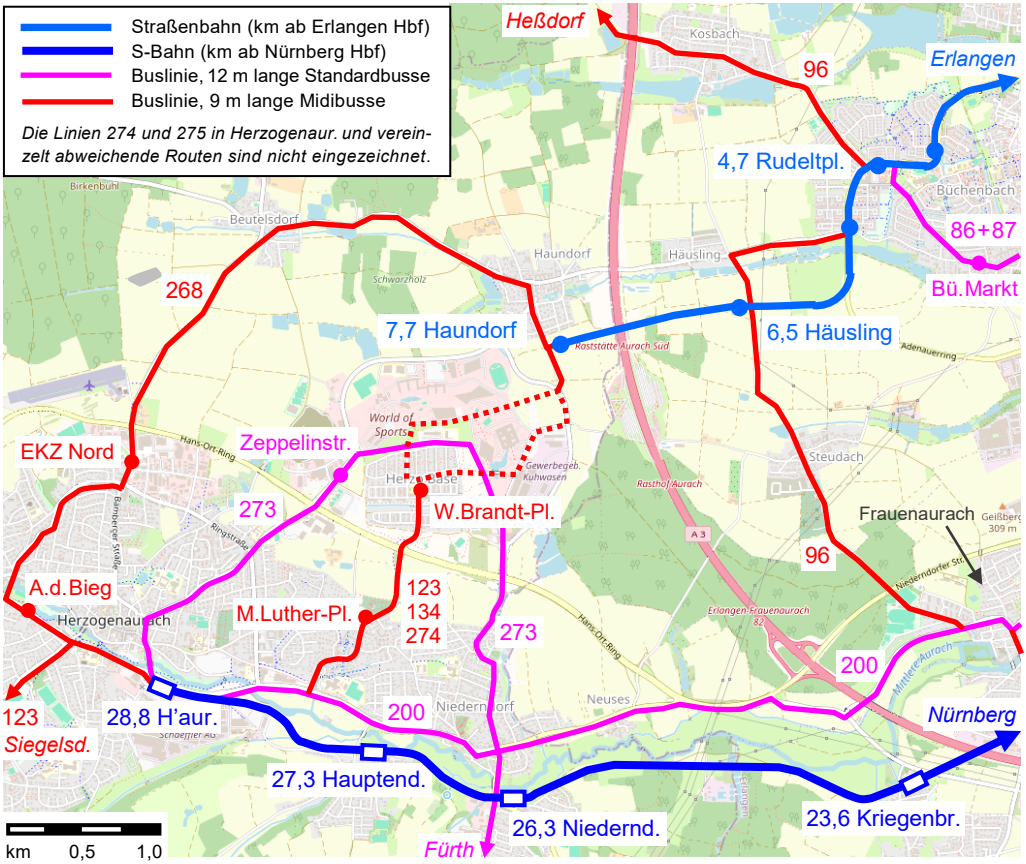
Die tagsüber stündlichen Buslinien 123, 134 und 274 stellen als „Straßenbahn-Vorlaufbetrieb“ tagsüber alle 20 Minuten Verbindungen von Büchenbach über die Herzo-Base nach Herzogenaurach her.

Die Nachfrage in Erlangen nimmt erheblich zu, weshalb die *VS-NF* zumindest zu den Hautverkehrszeiten einen 5-Minuten-Takt zwischen *Büchenbach* und dem *Ohmplatz* anbietet. Der Erlanger Fahrzeugbedarf wächst dadurch auf 12,5 Straßenbahn-Triebwagen.

Straßenbahn-Netz Erlangen 2018 (HVZ)	Länge	Fahrzeit	10-Min-Takt
25 Büchenbach - Erlangen Hbf - Reutles	12,5 km	24 min	6 Triebw.
25z Büchenbach - Erlangen Hbf - Erl-Süd	7,9 km	18 min	5 Triebw.
Summe = planmäßig 11 Triebwagen, mit 14 % Reserve = 12,5 Triebwagen			

2019 – BA ER-4	Büchenbach - Haundorf		
3,0 km oberirdisch + Wagenhalle		Ⓗ 3	Ⓤ 0

200 Meter westlich vom *Rudeltplatz* verlässt die *VS-NF* die geplante *StUB*-Trasse und biegt nach Süden ab. Dafür hätte sie schon 2014 das unbebaute Gelände westlich der Goeschelstraße für ein Gleispaar und eine zweispurige Straße daneben reserviert. Der Verzicht auf den großen Bogen des Adenauerrings spart etliche PKW- und LKW-Kilometer. Das Wohngebiet *Frankenalbstraße* entsteht 20 Meter weiter westlich als in der Realität und am südlichen Ortsrand die Station *Doktosweiher* mit kurzen Fußwegen zu dem beliebten Ausflugsziel.



Anschließend wendet sich die Straßenbahn in einem großen Bogen nach Westen und bedient an der Straße von Kosbach nach Steudach die Station *Häusling*. Nach der neuen Brücke über die Autobahn A 3 erreicht die Linie 25 Herzogenauracher Stadtgebiet und *Haundorf*. Wie in der Realität gibt es dort eine neue Park & Ride-Anlage und in der Mitte der Wendeschleife eine Abstellhalle, damit nicht mehr alle Straßenbahnen zum Übernachten nach Nürnberg-Buch fahren müssen.

➢ Die Wagenhalle bietet Platz für bis zu 21 Straßenbahnen und ermöglicht auch kleinere Wartungs- und Reinigungsarbeiten. Sie ist modular geplant und maximal 8 m hoch, 30 m breit und 210 m lang.

➢ Das Parkhaus hat (wie bei der *StUB*) bis zu 750 Stellplätze und ist nur von der A 3 aus erreichbar, um den Missbrauch als „heimliche Autobahn-Ausfahrt“ zu verhindern. Der Gebäudekomplex ist modular geplant und maximal 19 m hoch, 34 m breit und 118 m lang. Für Pendler aus der näheren Umgebung gibt es 20 separate Parkplätze und eine Fahrradabstellanlage.

Die Linie 25 wird in der *Hautverkehrszeit* (HVZ) alle 10 und in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) alle 20 Minuten nach Haundorf verlängert. Erlangen braucht dafür einen zusätzlichen Straßenbahn-Triebwagen.

2021 – BA ER-5	**Haundorf - Herzogenaurach**	
3,6 km oberirdisch, davon 1 km eingleisig	Ⓗ 6	U

Ab *Haundorf* entspricht die Trasse weitgehend den realen *StUB*-Plänen: Beim Verkauf der Flächen für das *adidas-Campus* behielt die Stadt in der Mitte eine Fläche für die Straßenbahn und die Station *Herzo Base*/*adidas* auf Höhe des Novina-Hotels. Sie wird fußläufig an den Olympiaring angebunden und erschließt in ihrem 500-Meter-Einzugsbereich rund die Hälfte des Campus.

Südlich der Straße „Zum Flughafen“ (= ZF-Str.) geht es auf einer separaten Trasse weiter nach Westen, wobei je 2,5 m breite Fuß- und Radwege

2019 bestellte die VAG *bei* Siemens Mobility *zwölf vierteilige* Avenio-*Straßenbahnen, nachdem sie zuvor ein Exemplar aus München erprobt hatte. Die ersten Triebwagen kamen Ende 2022 in den Fahrgastbetrieb und ab Mitte der 2030er Jahre sollen 75* Avenios *den kompletten Straßenbahnverkehr in Nürnberg und Erlangen übernehmen. Am 16.7.24 begegneten sich vor dem Nürnberger Hauptbahnhof die Triebwagen 2002 und 2012. © Jorg Schäfer*

den 3 bis 6 m breiten Bahnkörper begleiten. Querende Wege werden nach dem Bau wieder hergestellt, um alle Verbindungen zu erhalten. Vor dem Hans-Ort-Ring entsteht die Station *Zeppelinstraße* und 500 m weiter hinter dem Kreisverkehr der *PUMA Way* als kombinierte Straßenbahn- und Bushaltestelle.

An der Rathgeberstraße biegt die *VS-NF* nicht wie die *StUB* nach links ab, sondern fährt wie in der real geplanten „Rückfallebene“ geradeaus auf der ZF-Str. weiter. Der Straßenraum zwischen den Gebäuden ist (mit einer Ausnahme) mindestens 15 m breit und ermöglicht problemlos Begegnungsverkehr von Straßenbahnen, Autos, LKWs und Fahrrädern. Die vorhandenen Bushaltestellen *Kolbstraße* und *Am Hallertürlein* werden für die Linie 26 verlängert.

Auf 100 m neben der historischen Altstadt ist die ZF-Str. an fünf Stellen nur 9 bis 12 m breit: Die Straßenbahn kommt mit Ampel-Vorrangschaltungen flüssig hindurch, kann aber (wie die Busse) an diesem eigentlich idealen Standort für eine Station nicht halten. Abhilfe brächte die großzügige Neugestaltung zwischen den Einmündungen der „Am Hallertürlein"- und der Erlanger Straße: Zusätzliche Flächen kann man z.B. durch die Führung des KFZ-Verkehrs nach Norden durch die Glockengasse gewinnen. Oder fünf Gebäude an der Ostseite der ZF-Str. verschieben bzw. teilweise abreißen – sie wurden erst nach 1960 erbaut.

Auf den letzten 300 Metern gibt es beim Ausbau der Bahnhofstraße für die Straßenbahn keine großen Probleme.

Neben dem Bahnhof entsteht ein moderner Verkehrsknotenpunkt für S-Bahn, Straßenbahn, Bus, Radfahrer und Fußgänger. Das Areal wird (wie für die *StUB* geplant) architektonisch und städtebaulich integriert und die Funktionsgebäude, Wartebereiche und Technikräume bekommen nach dem „Schwammstadt-Prinzip" Gründächer mit heimischen Pflanzen. Fahrradstellplätze und Angebote für Leih- und E-Bikes sind selbstverständlich.

Der *VS-NF* genügen vier (statt real sieben) Busstationen in der Wendeschleife, da die S-Bahn mehr dezentrale Verknüpfungspunkte schafft. Der Busbahnhof *An der Schütt* wird zu einer normalen Station, an der die Linien nur kurz halten.

Die *VS-NF*-Trasse ist in Herzogenaurach 400 m kürzer als der geplante *StUB*-Weg durch die Rathgeberstraße und bietet eine zentrumsnähere Station. Für die *StUB* ist es kein Problem, auf ihren letzten 400 m die Trasse der stillgelegten *Aurachtalbahn* neben der Hans-Meier-Str. zu benutzen. Bei der *VS-NF* fährt dort aber die S-Bahn über Frauenaurach, Eltersdorf und Fürth nach Nürnberg.

2023 – ER-6	Arcaden - Zollhaus - Markuskirche		
2,0 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,4 km Tunnel	Ⓗ 4	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 25 und 26 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 folgende oberirdische Haltestelle *Langemarckplatz* hat 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* und *Markuskirche*. Auf dem Platz südlich der Markuskirche bekommt die Straßenbahn eine Wendeschleife ohne Bahnsteige, damit in der Mitte die Grünanlage bleiben kann.

Die Nachfrage nimmt erneut deutlich zu und die Straßenbahn braucht in den *Hautverkehrszeiten* einen dritten Umlauf mit 10-Minuten-Takt. Damit dieser nicht am Hauptbahnhof wenden muss, baut die *VS-NF* eine Wendeschleife beim Schulzentrum West (→ Grafik beim BA 8).

Um die verschiedenen Laufwege (wie in Nürnberg) leicht verständlich zu machen, nimmt die *VS-NF* zwei neue Linien in Betrieb. Die mit der geraden Nummer (26) fährt nur in der *Hauptverkehrszeit*. Der Erlanger Anteil an den Fahrzeugen im Großraum nimmt auf 19,6 Straßenbahnen zu:

	Straßenbahn-Netz Erlangen 2023	km	min	*Normalv.zeit* Takt / Straßenb.		*Hauptverk.zeit* Takt / Straßenb.		+ 15 % Res.= 19,6 Tw.
25	Alterlangen - Reutles	11,0	21	alle 10 min	5	alle 10 min	5	
26	Büchenbach - Erlangen Süd	7,9	17	-	-	alle 10 min	5	
27	Herzogenaur.- Markuskirche	13,7	29	alle 20 min	6	alle 10 min	7	
	zusätzl. Büchenb.- Markusk.	7,1	15	alle 20 min	2	-	-	
	Summe Erlangen 2023	39,7			13		17	

2024 – BA ER-7	**Markuskirche - Spardorf**		
1,6 km oberirdisch		Ⓗ 3	Ⓤ 0

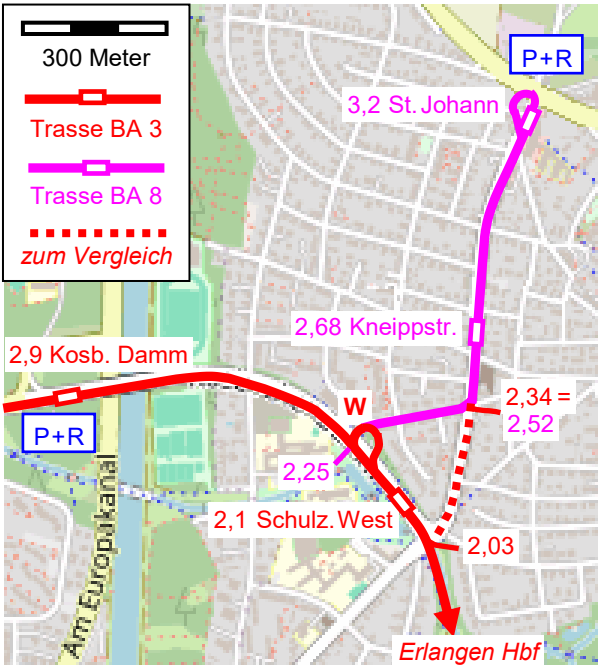
Schon nach einem Jahr geht es ab der *Markuskirche* weiter: Die Station *Gedelerstraße* liegt noch in Erlangen auf der Drausnickstr. Ab der Stadtgrenze heißt der breite Straßenzug Gräfenberger Str. und bekommt die Stationen *Buckenhof* und *Spardorf*. Die Wendeschleife entsteht auf der Fläche der großzügigen Haltestelle, die in der Realität den sperrigen Namen Busbahnhof *Buckenhof* / *Spardorf* trägt. Die Linie 27 braucht für die Verlängerung eine zusätzliche Straßenbahn.

2026 – BA ER-8	**Schulzentrum West - Alterlangen**		
1,0 km oberirdisch		Ⓗ 2	Ⓤ 0

Bei *Spardorf* wird das Ende des durchgehenden Siedlungsbands ab Erlangen erreicht und der Busbahnhof bietet gute Voraussetzungen für die Anschlüsse ins Umland. Die *VS-NF* wendet sich daher zunächst Alterlangen zu, wo knapp 1 km Neubau viel neues Fahrgastpotenzial erschließt. In der Realität gibt es dafür noch keine konkreten Pläne.

150 Meter nordwestlich vom *Schulzentrum West* liegt die 2023 eröffnete Wendeschleife der Linie 25 (→ BA 6). Diese bekommt eine Verbindung nach Osten zur Steinforststr., der die Straßenbahn 270 Meter folgt.

An der Kreuzung mit der Möhrendorfer Str. biegt sie nach links ab und fährt schnurstracks nach Norden. Vor der Kreuzung mit der *Kneippstr.* entsteht die gleichnamige Station und vor der Staatsstraße 2240 die Endstation *St. Johann*.



W = Beim Bauabschnitt 5 errichtete Wendeschleife

Um Platz für die Wendeschleife zu schaffen, verschiebt die *VS-NF* die Staatsstraße etwa 5 Meter nach Norden und macht sie 5 Meter schmaler. Nach dem Abriss von zwei (historisch nicht bedeutsamen) Gebäuden erhält sie eine 50 x 60 Meter große Fläche für die Gleisrunde mit Bushaltestellen und Fahrradstellplätzen in der Mitte. Park + Ride - Plätze entstehen im Gewerbegebiet nördlich der Staatsstraße 2240.

Die Linie 25 wird nach Alterlangen verlängert und braucht ganztägig eine Straßenbahn mehr. [Ihre Verlängerung über *Dechsendorf* und *Röttenbach* nach *Zeckern* an der Bahnlinie Forchheim - Höchstadt (A) - Neustadt (A) ist eine langfristige Option.]

➢ Die „Vergleichstrasse“ in der Grafik zeigt, dass der direkte Weg von der Kreuzung in km 2,03 nach Alterlangen 180 m kürzer ist. Die Linie 25 bräuchte dann aber eigene Bahnsteige, die weiter vom *Schulzentrum West* entfernt liegen. Zudem muss man vom Abzweig in km 2,25 bis zur Wendeschleife nur 950 Meter zusätzliche Gleise statt 990 Meter ab dem km 2,03 verlegen.

2027 – BA ER-9	Spardorf - Uttenreuth - Weiher		
3,2 km oberirdisch, davon 1,4 km eingleisig		Ⓗ 3	U 0

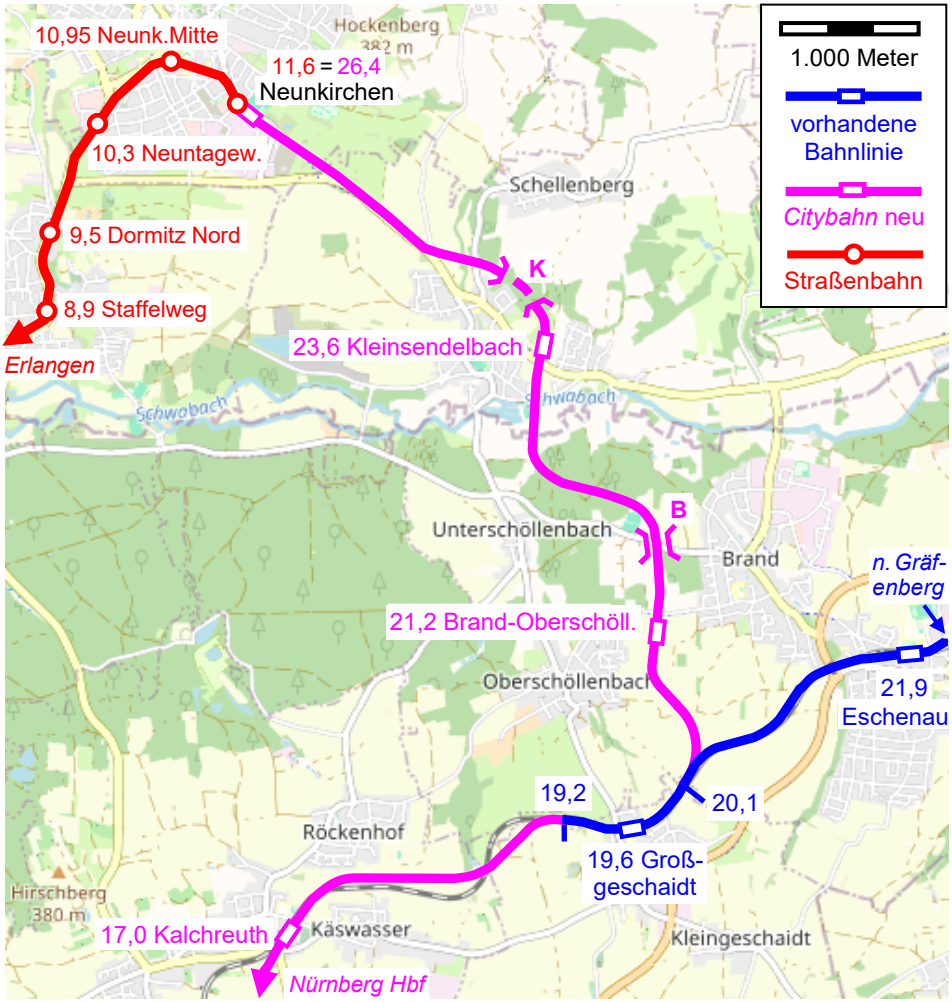
Der neunte Bauabschnitt entspricht wieder weitgehend den realen *StUB*-Plänen. Die abschnittsweise ein- und zweigleisige Strecke liegt dicht neben der Staatsstraße 2240 mit den Stationen *Uttenreuth Rathaus*, *Uttenreuth Mitte* und *Weiher.* Die vorläufige Endstation befindet sich am westlichen Ortsrand in einer Schleife beim Kriegerdenkmal. Die Linie 27 braucht für die Verlängerung erneut eine zusätzliche Straßenbahn.

2029 – BA ER-10	Weiher - Neunkirchen/Brand		
4,4 km oberirdisch, davon 1,7 km eingleisig		Ⓗ 5	U 0

Neunkirchen am Brand ist mit über 8.000 Einwohnern, der größte Ort östlich von Erlangen und das „südwestliche Eingangstor“ zur *Fränkischen Schweiz*. Die Stadt bekommt bei *FiT* schon bis 2015 wieder einen Schienenanschluss mit der *Citybahn* (CB) (→ Seite 137). Die Linie 10 fährt in der *Normalverkehrszeit* stündlich und in der *Hauptverkehrszeit* halbstündlich in 35 Minuten nach Nürnberg Hbf.

2029 eröffnet die *VS-NF* ihren vorerst letzten Bauabschnitt, der über die Grenze der Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim führt. Sie trennt auch die Regierungsbezirke Mittel- und Oberfranken. *Dormitz* bekommt wie beim Linienbus zwei Stationen, allerdings mit den kürzeren Namen *Staffelweg* und *Nord*.

Neunkirchen wird wie bei den realen *StUB*-Plänen mit drei Stationen erschlossen: *Neuntagwerk* liegt beim Gewerbegebiet West und *Mitte* auf dem großen Busbahnhof beim Erlanger Tor. [Das noch erhaltene alte Bahnhofsgebäude der „Seekuh“ liegt 50 m weiter südlich an der Bahnhofstr.] Endstation für Straßenbahn und *CB* ist der neue *Bahnhof* an der Werkstr. zwischen dem Industriegebiet Ost und dem Schul- und Sportzentrum.



Die Citybahn *fährt wie die* S-Bahn *mit elektrischen Triebwagen.* FiT *hätte die Gräfenbergbahn für sie bis 1990 umfassend modernisiert: Neue direkte Trasse in Nürnberg vom Ostbahnhof nach Ziegelstein mit dem 1,1 km langen* Steinplattentunnel *+ 1,5 km zweigleisiger Ausbau in Heroldsberg + 3,5 km Neutrassierung für 100 km/h zwischen Heroldsberg und Großgeschaidt.*

Bei der Erweiterung des CB-*Netzes wäre bis 2015 die 6,4 km lange neue Verbindung Großgeschaidt - Neunkirchen hinzu gekommen. Für 20‰ Maximalsteigung braucht sie einen 300 m langen Tunnel nördlich von Kleinsendelbach (K) und eine 15 m hohe Brücke westlich von Brand (B).*

➢ Durch den Abriss von zwei Fabrikgebäude entsteht eine 8.000 m² große Fläche, die man attraktiv gestalten kann: Neben den Bahnsteigen der CB nach Nürnberg und der Straßenbahn nach Erlangen muss man auf alle Fälle Busstationen und Abstellplätze für Fahrräder und PKWs anbieten. Wünschenswerte Ergänzungen wären Einrichtungen wie z.B. ein Kiosk und ein Reisebüro mit Fahrkartenverkauf, in denen Fahrgäste ihre Wartezeit sinnvoll nutzen können.

➢ Der neue Bahnhof erschließt viel zusätzliches Fahrgastpotenzial für beide Bahnlinien und Buslinien in die Umgebung: Aus Effeltrich, Uttenreuth und Dormitz kommt man z.B. über Neunkirchen schneller als über Erlangen nach Nürnberg.

Die *StUB* soll eines fernen Tages nach Eschenau weiter fahren und dort Anschluss zur Regionalbahn nach Nürnberg und Gräfenberg bieten. Bei der *VS-NF* wird Neunkirchen zur dauerhaften Endstation, weil man schon dort die *CB* nach Nürnberg und mehrere Buslinien in die nähere Umgebung erreicht, unter anderem über Ermreuth nach Gräfenberg.

Durch die Verlängerung der Linie 27 nach Neunkirchen wächst der Erlanger Anteil an den Fahrzeugen im Großraum auf 24,2 Straßenbahnen:

	Straßenbahn-Netz Erlangen 2029	km	min	*Normalv.zeit* Takt / Straßenb.		*Hauptverk.zeit* Takt / Straßenb.		+ 15 % Res.= 24,2 Tw.
25	Alterlangen - Reutles	11,0	21	alle 10 min	5	alle 10 min	5	
26	Büchenbach - Erlangen Süd	7,9	17	-	-	alle 10 min	5	
27	Herzogenaur.- Neunkirchen	22,9	46	alle 20 min	5	alle 10 min	11	
	zusätzl. Büchenb.- Spardorf	8,7	19	alle 20 min	2	-	-	
	Summe Erlangen 2029	50,5			12		21	

Das ergänzende Busliniennetz

Schon vor dem Ersten Weltkrieg schmiedete die *Nürnberg-Fürther Straßenbahn* Pläne für eine Schienenverbindung von der Nürnberger Nordstadt nach Erlangen. Diese ließen sich aber nicht finanzieren und daher richtete sie 1925 die Buslinie 80 von der *Jagdstraße* (heute *Friedrich-Ebert-Platz*) zum *Altstädter Kirchplatz* (heute *Martin-Luther-Platz*) in Erlangen ein. Schon 1926 wurde sie über die Universitätsstr. zum *Kaiser-Wilhelm-Pl.* (heute *Lorlebergplatz*) verlängert. Bis 1935 wuchs die Streckenlänge auf 18,3 km. Der stetige Aufwärtstrend riss mit dem Kriegsausbruch 1939 ab und Treibstoff-, Personal- und Wagenmangel erzwangen schließlich die komplette Einstellung des Betriebs.

Nach dem Krieg ging die Linie 80 am 11.6.45 als erste in Betrieb und ab 1.3.48 steuerte sie wieder die Endhaltestellen *Martin-Luther-Platz* und *Lorlebergplatz* an. Fünf Monate später ersetzte die Schleifenfahrt Hugenottenplatz - Martin-Luther-Platz - Lorlebergplatz - Hugenottenplatz die abwechselnde Bedienung.

Die 90 war ab dem 4.12.49 die erste rein innerstädtische Linie von der *Damaschkestr.* in Alterlangen zur *Buckenhofer Siedlung*. Mit dem raschen Wachstum der Stadt kamen auch neue Verbindungen nach *Bruck* (1950), zum *Burgbergviertel* (1951), zum *Berliner Platz* (1952), nach *Büchenbach* (1953) und zur *Jaminstraße* (1955) hinzu. Die Busse zur *Sebaldussiedlung* (1958), zur *Hertleinstraße* (1960), in die Nachbargemeinde *Buckenhof* (1966) sowie nach *Sieglitzhof* (1968) folgten in größeren Zeitabständen.

Am 1.1.69 übernahm die *Erlanger Stadtwerke AG* die Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz und schloss zur Durchführung des Verkehrs einen Betriebsführungsvertrag mit der *VAG Nürnberg*.

1970 kam eine neue Strecke über den Büchenbacher Damm und 1974 zur Steigerwaldallee hinzu. Als Folge Gebietsreform von 1972 bekamen zwei Jahre später die neuen Stadtteile Eltersdorf und Tennenlohe Busanschlüsse. Dank vertraglicher Vereinbarungen mit den Bahn- und

Am 8.9.07 stoppte der ESTW-Bus 410 am Zollhaus. Bis 1968 lag dort der gleichnamige „Secu“-Bahnhof und langfristig soll die StUB auf dem Weg nach Neunkirchen die Trasse nutzen. (© www.nahverkehr-franken.de)

Postbussen wurde Großdechsendorf ab 1973 und Frauenaurach / Kriegenbrunn / Hüttendorf ab 1974 in den städtischen Tarif integriert.

Am 1.1.74 verkürzte man die Linie 80 in Erlangen vom *Lorlebergplatz* zum *Hugenottenplatz*t. Am 18.6.74 geschah das gleiche in Nürnberg, weil die neue Straßenbahnschleife in Thon in Betrieb ging. Gleichzeitig benannte die *VAG* die Linie 80 in 30 um. Nachdem es in Erlangen immer wieder Veränderungen in den Linienwegen und bei deren Endpunkten gegeben hatte, ordnete sie das Netz ab 24.4.77 neu:

84 Eltersdorf - Bruck/Kirche - Hugenottenplatz - Sieglitzhof
85 Max-Planck-Straße - Bruck/Kirche - Hugenottenplatz - Buckenhof
86 Damaschkestr.- Hugenottenpl.- Berliner Pl.- Jaminstr.- (M.-Planck-Str.)

87 Büchenbach - Alterlangen - Hugenottenlatz - Sebaldussiedlung
88 Berliner Platz - Ohmplatz - Hugenottenplatz - Atzelsberger Steige
89 (I.d.Reuth -) Bamberg. Str.- Ohmplatz - Hugenottenpl.- Atzelsb. Steige
91 und 92 *(gegenläufige Ringlinien)*: Hugenottenplatz - Zentralfriedhof - Neumühle - Schulzentrum West - St. Johann - Hugenottenplatz
95 Hugenottenplatz - Bruck/Kirche - Tennenlohe

Nur kurze Episoden waren in den 1980er Jahren einige *Direktlinien* (D-Linien) in den Hauptverkehrszeiten zwischen den großen Wohnsiedlungen und Industriestandorten sowie *Citybus*-Ringlinien in der Innenstadt. Bei der Einführung des *Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg* wurde im September 1987 den Erlanger Liniennummern eine „2“ vorangestellt. Aus der 84 wurde dadurch die 284, aus der 85 die 285 usw.

Ab 1989 verband die neue Linie 296 *Büchenbach Nord* und das *Berufsschulzentrum* an der Innenstadt vorbei. Sie wurde später an beiden Enden verlängert. Als weitere Querverbindung ging 1991 die Linie 293 vom *Schulzentrum West* zum *Zollhaus* in Betrieb und wurde ein Jahr später zum Neubaugebiet *Donato-Polli-Straße* verlängert.

Am 1.1.2001 übernahm die *Erlanger Stadtwerke AG* die Betriebsführung auf den Linien 284 bis 296 und übergab sie der neu gegründeten *ESTW Stadtverkehr GmbH*. Zum Fahrplanwechsel Ende 2002 gingen auch die *OVF*-Konzessionen für die Linien nach Hüttendorf (281) und Dechsendorf (283) an die *ESTW*. Die *OVF* fuhr als Auftragsunternehmer weiter.

Am 1.1.2001 startete auch in Erlangen die Erfolgsgeschichte des *Nightliners*: Zur Linie N10 von Nürnberg Hbf zum Hugenottenplatz kamen drei innerstädtische Linien, die alle Partygäste in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sicher an ihr Ziel bringen.

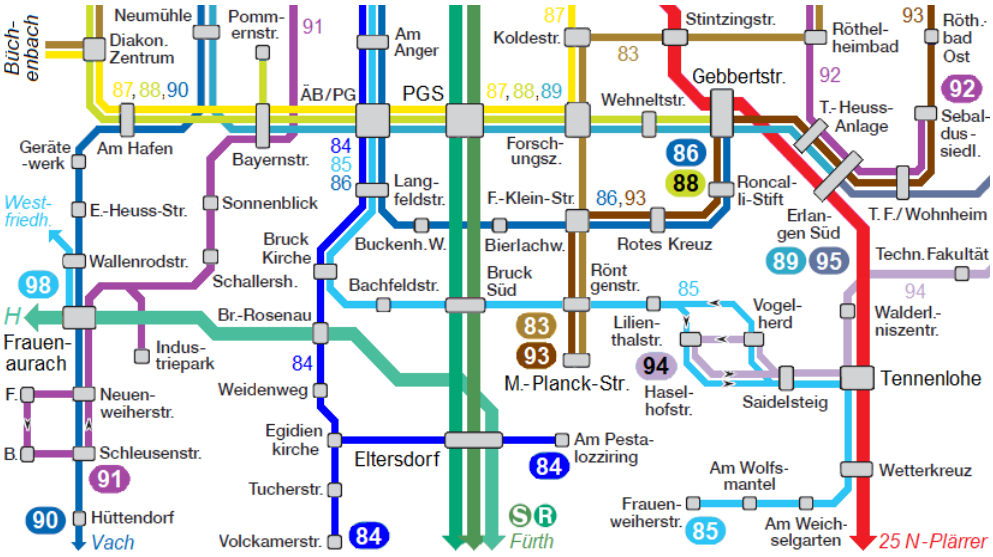
Da es bei der *VS-NF* mehr Bahn- und weniger Buslinien gibt, kommt sie mit zweistelligen Linien-Nummern in Nürnberg, Fürth und Erlangen aus. Erlangen behält deshalb in diesem Konzept die Buslinien 83 bis 98. Das macht es für die Fahrgäste leichter, sich „ihre“ Nummern zu merken.

Bei der Inbetriebnahme neuer Straßenbahnstrecken wird das Busnetz natürlich angepasst. Die *VS-NF* hätte dabei einige sehr lange Linien gekürzt und das schwer durchschaubare Knäuel in der Innenstadt entzerrt. Einige markante Punkte dabei sind:

➢ Die Linien 84 bis 86 verbinden den Hauptbahnhof mit Bruck und verteilen sich dann nach Eltersdorf, Tennenlohe und Erlangen Süd.

➢ Die Linien 87 bis 89 verbinden Büchenbach und Alterlangen über den Büchenbacher Damm mit der Paul-Gossen-Str. und Erlangen Süd.

➢ Die Linie 90 fährt Waldkrankenhaus - Lorlebergplatz - Martin-Luther-Platz - Schulzentrum West - Am Hafen - Frauenaurach - Hüttendorf - Vach. Dabei fährt sie nicht durch die Innenstadt, weil man die mit Umsteigen in die Straßenbahn oder anderen Bussen schneller erreicht.



Ausschnitt aus dem VS-NF*-Liniennetzplan für das südliche Stadtgebiet von Erlangen mit* Citybahn *(grün) und* Straßenbahn *(rot). ÄB/PG = Äußere Brucker/Paul-Gossen-Str., PGS = Paul-Gossen-Str., H = Herzogenaurach.*