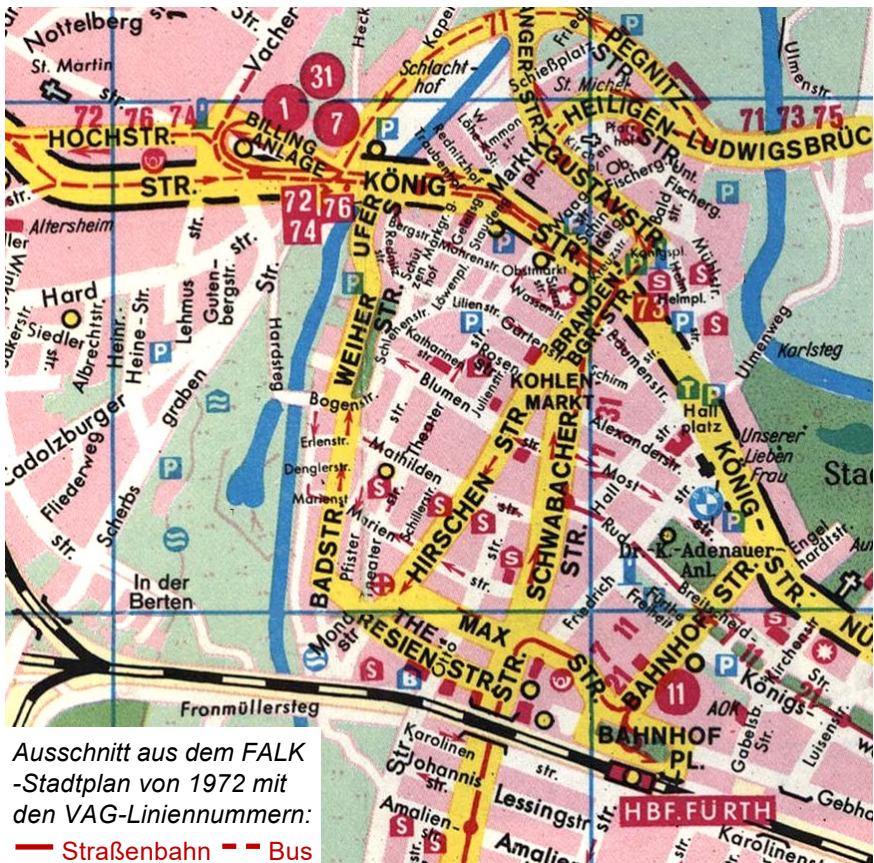


6. DER AUSBAU IN FÜRTH

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-2	Jakobinenstraße - Herrnstraße		
1,4 km oberirdisch	Ⓜ 2	Ⓤ 0	

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

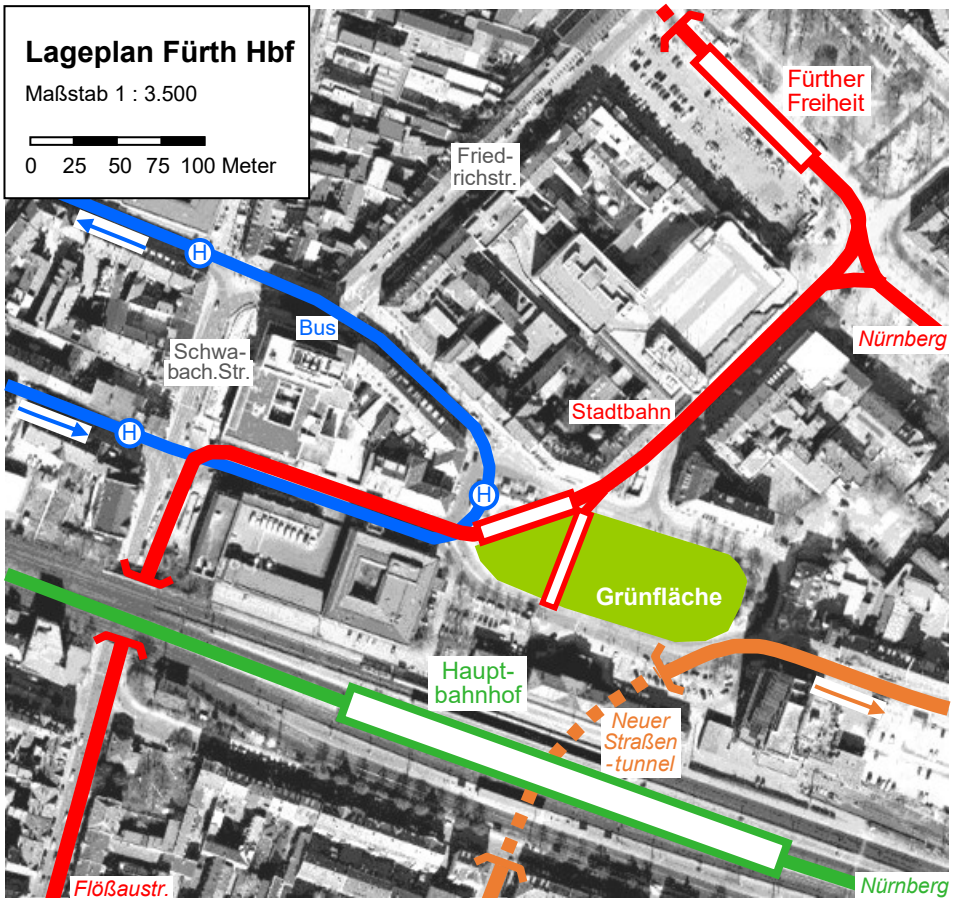
1982 – BA FÜ-5	Neugestaltung FÜ-Hauptbahnhof		
0,5 km oberirdisch (+ 0,1 km Straßentunnel)		 1	 0

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

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

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

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



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 im 60-m-Radius und hält an zwei 60 m langen Außenbahnsteigen. Hinzu kommt ein 60 m langes Stumpfgleis für wendende Züge, das 10 Meter vor dem Haupteingang des Bahnhofs endet.

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

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

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



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

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

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

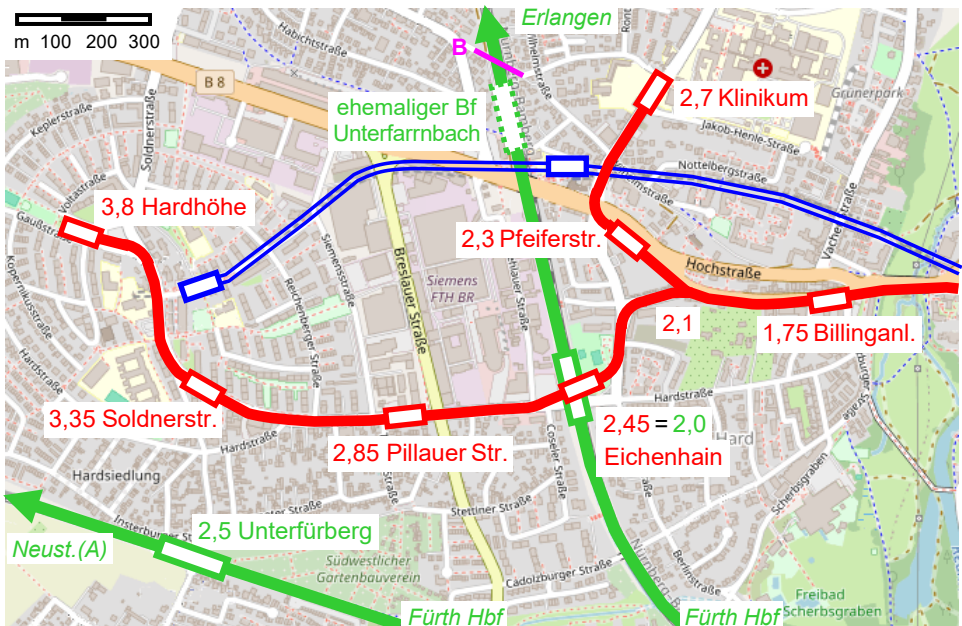
1986 – BA FÜ-7	Billiganlage - Pillauer Straße
1,1 km oberirdisch neu	Ⓜ 2 Ⓤ 0

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

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

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

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



— S-Bahn; — Stadtbahn; — Reale U-Bahn

Alle Entfernungsangaben ab FÜRTH Hbf; B = Neue Brücke, siehe BA FÜ - 9

1987 – BA FÜ-8	Pillauer Straße - Hardhöhe		
1,0 km oberirdisch neu	(H) 2	U 0	

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

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

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

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



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

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

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

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

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

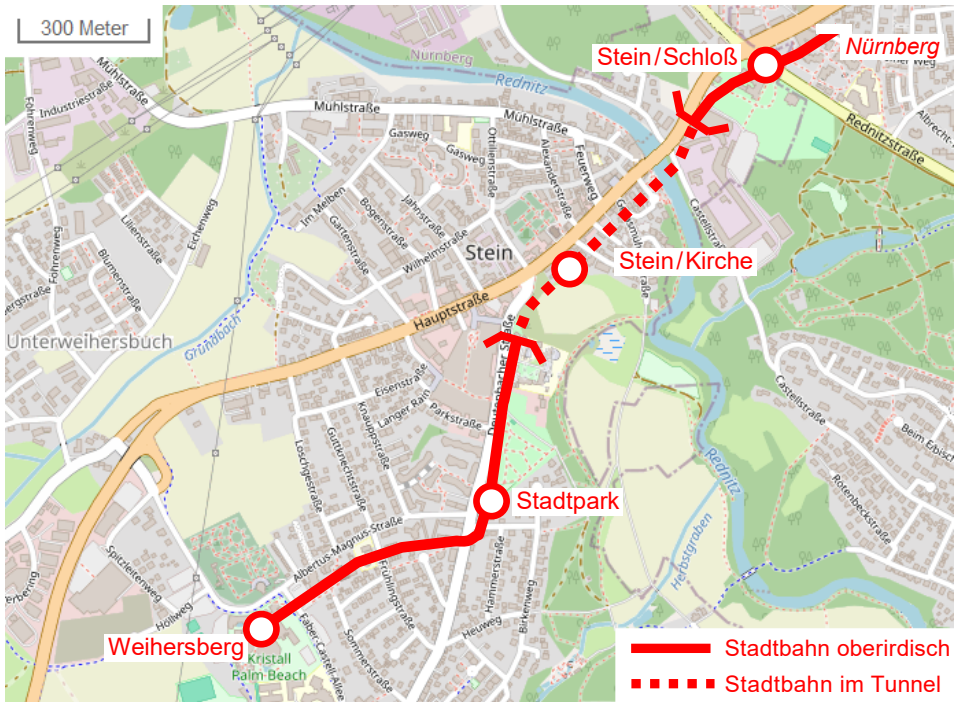
Ab der Kreuzung am Steiner Schloß bekommen die Gleise das Maximalgefälle der VS-NF von 8 %, um nach 300 Meter die Rednitz zu unterqueren. Dann steigen sie mit 5 % an und direkt vor der Martin-Luther-Kirche liegt der U-Bahnhof *Stein/Schloß*. Es gibt kein Verteilergeschoss und die Zugänge zum Mittelbahnsteig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

1992 – BA FÜ-11	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 Oberweihersbuch halten am gleichen Bahnsteig wie die Stadtbahn und die Fahrgäste können bequem umsteigen.



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

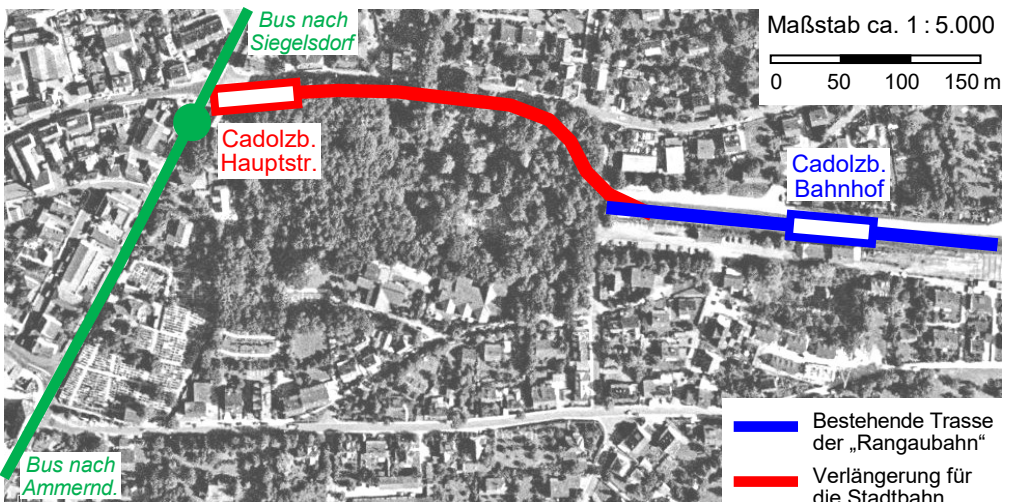
Zum BA FÜ-14 ab 1998:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

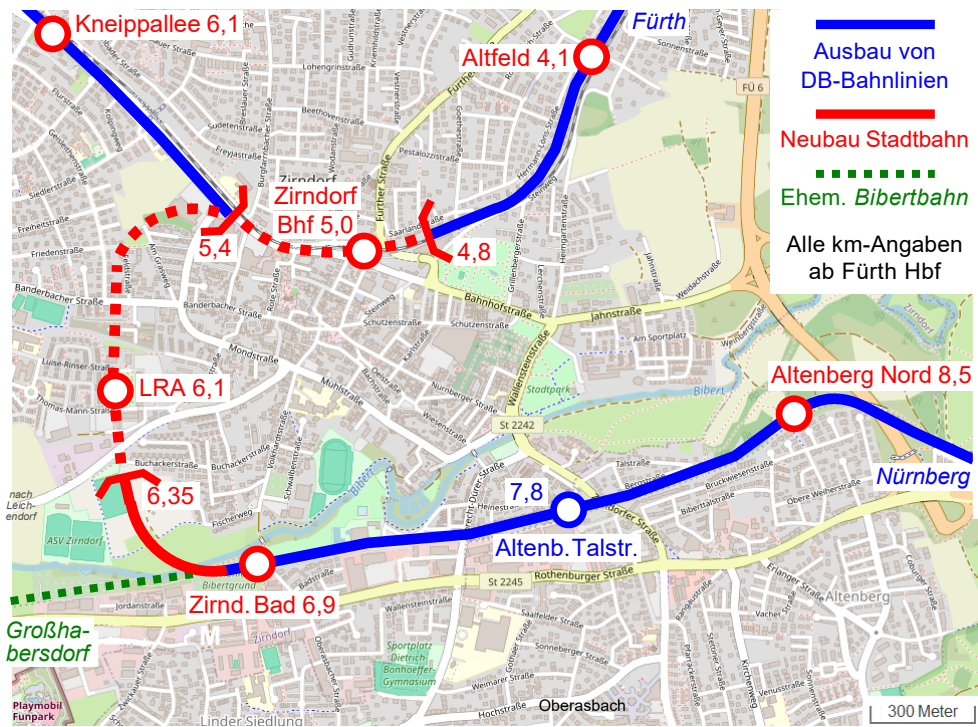
Der 3,5 km lange Bauabschnitt verläuft weitgehend auf der Trasse der stillgelegten *Bibertbahn*, die man elektrifiziert und teilweise zweigleisig ausbaut. Er geht gleichzeitig mit dem Nürnberger BA 23 in Betrieb, der vom Plärrer unter und neben der Rothenb.Str. nach Westen führt. Die Stadtgrenze Nürnberg-Oberasbach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

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

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

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

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



Gelände steigt kontinuierlich an, das neue Gleis bleibt aber waagrecht 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-18

Rathaus - Poppenreuth

1,3 km oberird.+ 0,1 km Rampe + 0,2 km Tunnel

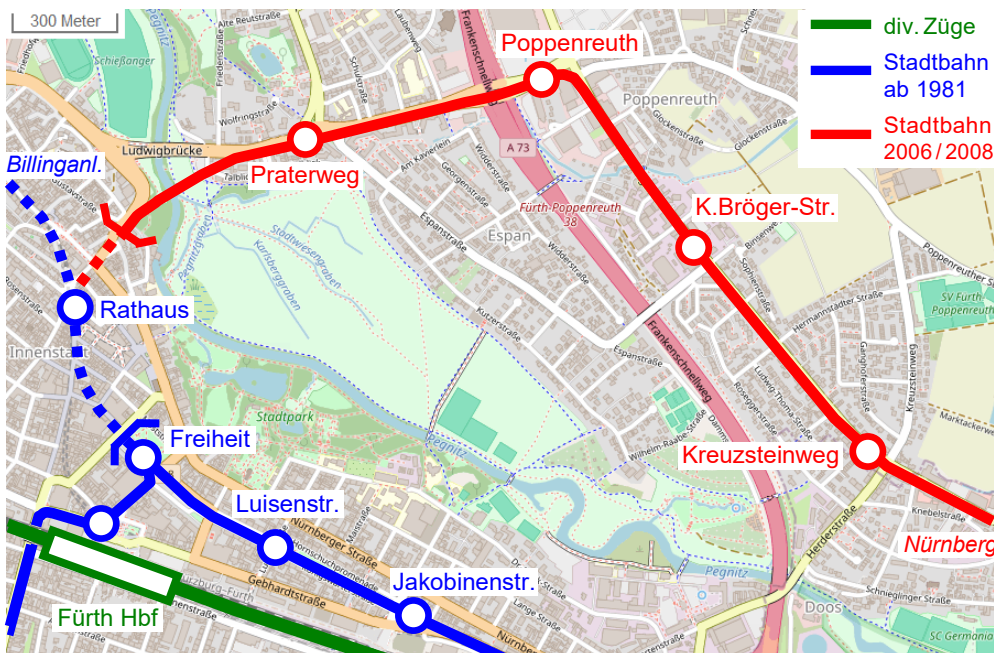
⊕ 3

⊞ 0

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

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

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



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

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

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

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

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

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