

Mit der U-Bahn sauber und sicher unterwegs

Mit steigenden Bevölkerungszahlen und zunehmender Verstädterung nimmt auch die Mobilität weltweit zu. Gleichzeitig wachsen damit die Anforderungen an den Umweltschutz und hier vor allem an den Klimaschutz. Diese beiden Faktoren hängen sehr eng zusammen und haben in den heutigen urbanen Zentren einen hohen Stellenwert. Die Luftverschmutzung wird als wichtigste ökologische Herausforderung betrachtet. Erlebbar sind die

Auswirkungen in nahezu jedem Ballungsraum in unterschiedlicher Ausprägung. Auch im Dreieck Nürnberg-Fürth-Erlangen zeigt sich an den täglichen Staus, wie Wachstum und Lebensqualität beeinträchtigt werden. Deshalb hat die Lösung von Verkehrsproblemen in Städten oberste Priorität – auch und gerade wegen des Klimawandels. Der öffentliche Personennahverkehr gewinnt weltweit an Bedeutung, um dem wachsenden

Bedürfnis nach größerer Mobilität bei gleichzeitig ständig steigender Bevölkerungsdichte entsprechen zu können. Dabei kommt es entscheidend darauf an, die Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs weiter zu verbessern, um damit seine Attraktivität insbesondere in den Ballungsräumen zu erhöhen.

Mit dem Einsatz von zwei Energiespeichern bei der U-Bahn Linie U1 trägt die infra fürth verkehr gmbh sowohl dem Klimaschutz als auch den wirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung. Mit der innovativen Technik sind optimale Voraussetzungen für die Energierückgewinnung im öffentlichen Nahverkehr geschaffen. Der Energiespeicher kann



Im Energiespeicherraum (oben) befinden sich Schränke voll Technik. Das Herzstück des Energiespeichers: Kondensatoren (links).

28 äußerst schnell Energie speichern und abgeben. Zudem erlaubt er so den vollständigen Energieaustausch zwischen Fahrzeugen, auch wenn deren Brems- und Beschleunigungsvorgänge nicht zeitgleich ablaufen, wie es in der Praxis häufig der Fall ist.

Die Funktionsweise beruht auf relativ einfachen physikalischen Grundsätzen. Ein bremsendes Fahrzeug gibt Energie ab, die in den Energiespeichern aufgenommen wird. Diese gespeicherte Energie wird an anfangende und beschleunigende Fahrzeuge wieder abgegeben. Die Folge ist ein geringerer Primärenergiebedarf des U-Bahn-Systems und bedeutet somit geringere Kosten für den Betrieb. Der reduzierte Primärenergiebedarf verringert natürlich auch den CO₂-Ausstoß und ist ein aktiver Beitrag zum Umweltschutz.

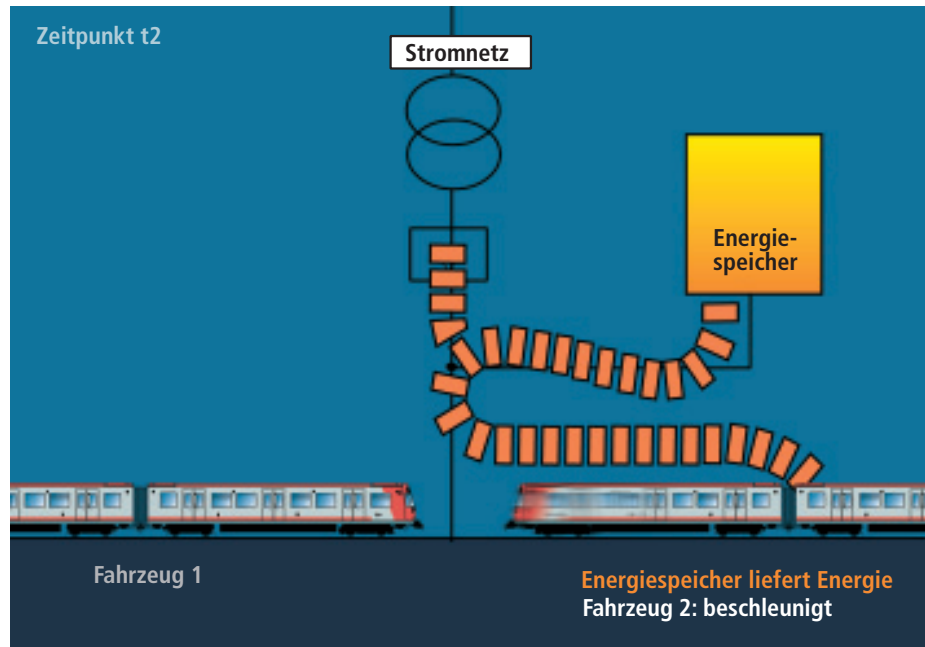
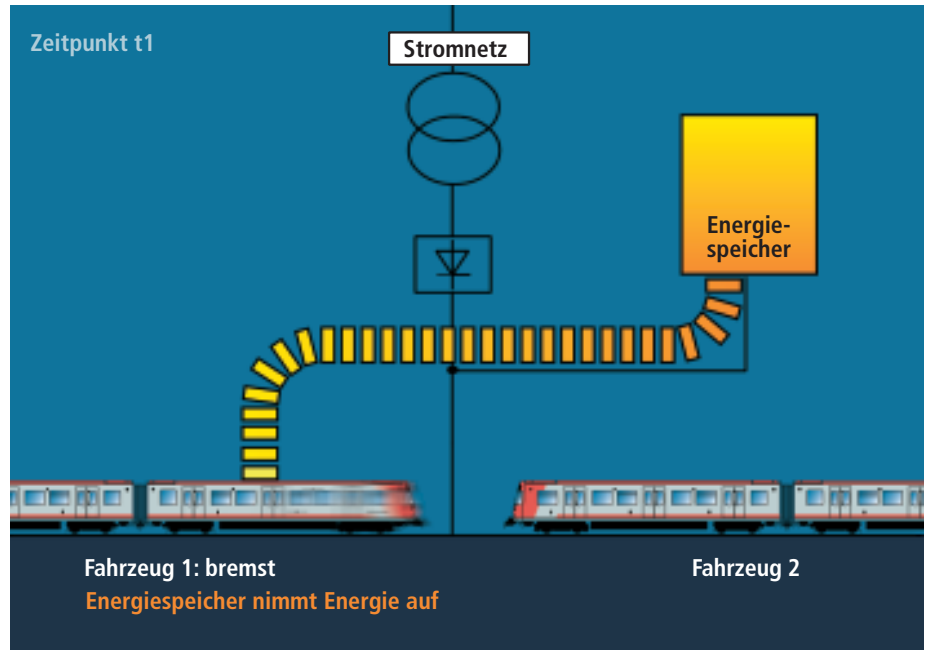
Zugsicherung

Sichere und umweltfreundliche Bahnen sorgen für komfortable Mobilität. Stellwerke, Zugbeeinflussungssysteme und Gleisfreimelde-systeme sind der Schlüssel für einen effizienten Bahnbetrieb. Leistungsfähige und hochverfügbare Betriebsführungssysteme helfen, den Bahnbetrieb noch sicherer und kostengünstiger zu machen.

Ein elektronisches Stellwerk gewährleistet einen reibungslosen, den höchsten Sicherheitsanforderungen entsprechenden Betrieb auf der Neubaustrecke der U-Bahn Linie U1 im Bereich der Stadt Fürth. Das vorhandene Relais-Stellwerk im Bahnhof Jakobinenstraße konnte aus technischen- und Platzgründen nicht mehr erweitert werden.

Die Stellwerksanlage der neuesten Generation im Bahnhof Stadthalle übernimmt künftig die Steuerung der Signale und Weichen für die Bahnhöfe Klinikum und Hardhöhe. Sie ist auch

Energieaustausch zwischen Fahrzeugen über den Energiespeicher





in der Lage, einen künftigen Bahnhof Fürth-Kieselbühl mit zu versorgen. Eine Fernsteuerung der Anlage durch die Leitstelle der VAG Nürnberg ist möglich.

Die Aufgabe eines Stellwerks ist es, Einrichtungen wie Weichen und Signale zur Durchführung von Zugfahrten und beim Rangieren zentral zu stellen. Abhängigkeiten zwischen diesen Einrichtungen und dem Stellwerk sichern durch Herstellen der so genannten Signalabhängigkeit den Fahrweg und bilden dann eine Fahrstraße.

Die Signalabhängigkeit sorgt dafür, dass ein Signal nur dann auf Fahrt gestellt werden kann, wenn alle Einrichtungen des Fahrwegs richtig gestellt, ggf. von Fahrzeugen frei sind und in diesem Zustand bleiben, bis die zu sichernde Fahrt stattgefunden hat. Anschließend wird die Fahrstraße wieder aufgelöst.

Durch geeignete Ausgestaltung der technischen Einrichtungen der Stellwerke wird dafür gesorgt, dass sich etwa auftretende Fehler zur sicheren Seite hin auswirken. Signale dürfen durch einen Fehler nicht von der Halt- in die Fahrtstellung gelangen oder Weichen während der Überfahrt umgestellt werden.

Vor der offiziellen Betriebsaufnahme im Dezember werden alle Komponenten ausführlich getestet. Ein mehrwöchiger Probebetrieb sichert den pünktlichen Fahrplanbeginn.

Siemens AG / Transportation Systems

Oben: Leitstelle der VAG in Nürnberg.
Rechts: Signale und Kameras am Bahnsteig sorgen für einen sicheren Fahrbetrieb.



Mit dem Bus gut vernetzt und schnell ans Ziel

Seit 1925, als in Fürth der erste Linienbus von Burgfarrnbach zur Billiganlage fuhr, wurde das Busnetz oftmals erweitert und geändert. Große Anpassungen erfolgten dabei meist immer in Verbindung mit einschneidenden Veränderungen bei den anderen in Fürth verkehrenden Verkehrsträgern. Mit Einstellung des Straßenbahnbetriebs am 21. Juni 1981 und der sich anschließenden sukzessiven Verlängerung der U-Bahn-Linie 1 durchlief das Fürther Busliniennetz seine bisher größten Veränderungen. Wenn die U-Bahn am 8. Dezember den Bahnhof Hardhöhe erreicht, präsentiert sich erneut ein entsprechend auf die U-Bahn angepasstes und klar strukturiertes Busnetz den Fürther Fahrgästen.

Die größten Änderungen betreffen die Linien 171, 175 und 179. Die Linie 171 wird künftig von Oberfürberg kommend den neuen Bahnhof Hardhöhe im 10-Minuten Takt erschließen und dort im Bereich der Volta-/Gaußstraße bei jeder zweiten Fahrt wenden. Alle anderen Fahrten der Linie 171 führen im 20-Minuten-Takt weiter bis zum Eigenen Heim und von dort aus wieder zurück nach Oberfürberg.

Die bisher auf dem Abschnitt Stadtgrenze – Rathaus verkehrende Linie 175 wird bis nach Vach Nord verlängert und ersetzt in diesem Abschnitt die bisher dort verkehrende Linie 179.

Die neue Linie 179 wird sich hingegen im neuen Busnetz mit einer reinen Ausrichtung an der Nord-Süd-Achse präsentieren. Dabei fährt sie – wie bisher – von Großgründlach kommend zum Rathaus, um dann jedoch ihre

Fahrt über den Hauptbahnhof in Richtung Kalbsiedlung / Rothenburger Straße / Sigmundstraße fortzusetzen.

Mit dieser Neuregelung werden die Linienbezeichnungen 176 und 180 vorerst aus dem Fürther Busnetz gestrichen, da die Linien 171 und 179 die ÖPNV-Erschließungsfunktion der Stadtteile Hardhöhe, Unterfürberg, Oberfürberg, Südstadt und Kalbsiedlung lückenlos übernehmen.

Eine Erleichterung für viele Fahrgäste bringt eine kleine Änderung auf der Linie 177. Die bisher an der Endhaltestelle Leyher Straße

endenden Fahrten werden in der Hauptverkehrszeit ab der Haltestelle Balbiererstraße über den Kreisverkehr Waldstraße und die Haltestelle Frommüllerstraße zur neuen Endhaltestelle infra geführt. Dabei war es das Ziel, dem hohen Fahrgastaufkommen in diesem Bereich Rechnung zu tragen und die Nachfrage mit zusätzlichen Fahrten zu befriedigen. Außerhalb der genannten Zeit fahren alle zur Haltestelle Leyher Straße verkehrenden Busse weiter diese Endhaltestelle an.

Einen Einblick über die Änderungen des Busnetzes im Zusammenhang mit der Eröffnung des U-Bahnhofes Hardhöhe gibt der nebenstehende Plan.

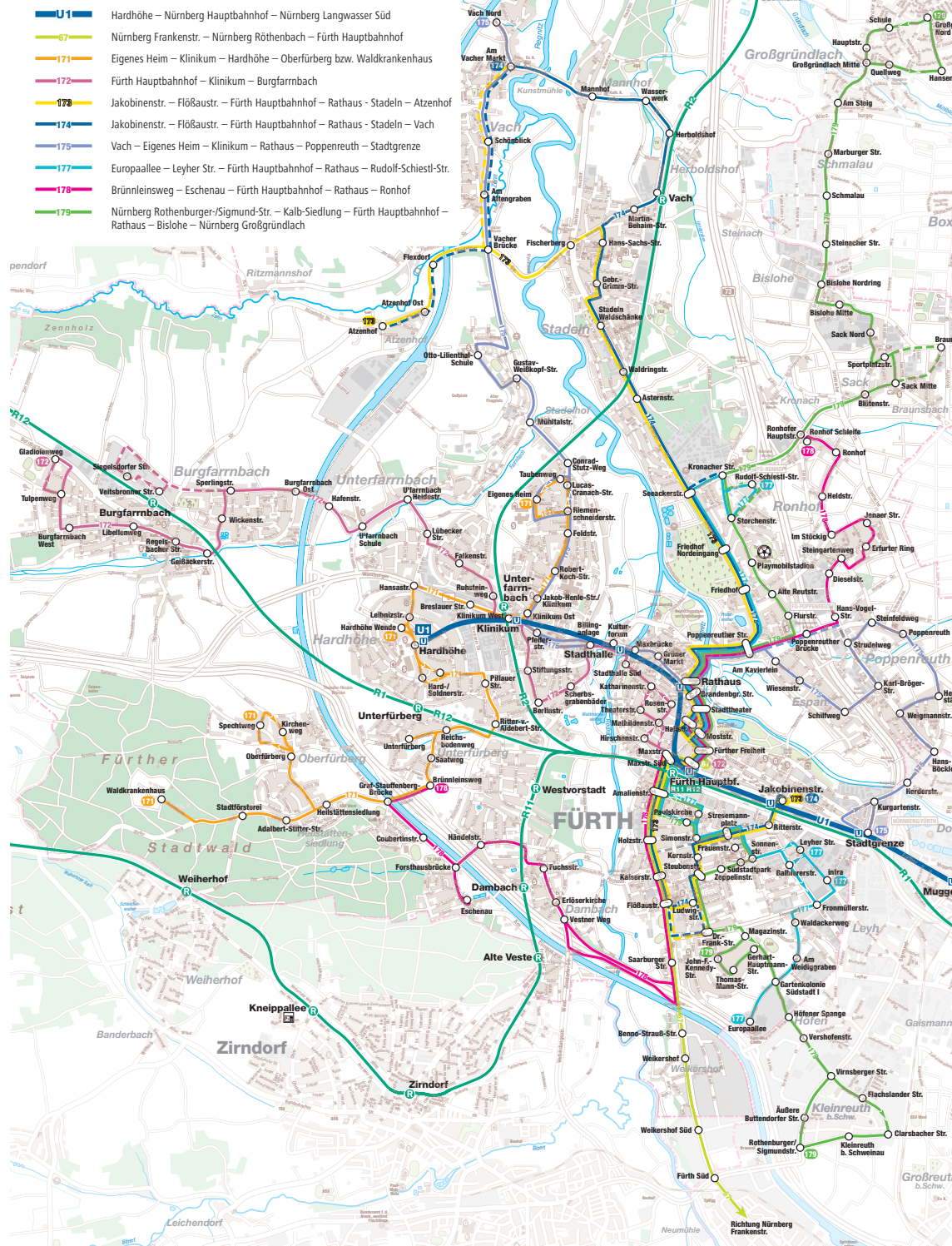
Klaus Dieregswiler, infra fürth verkehr gmbh

Einen ausführlichen Netzplan erhalten Sie unter www.infra-fuerth.de unter stadtverkehr, info & service.

Unten: Ein Vertreter der modernen Stadtbusflotte der infra fürth verkehr gmbh vor dem Fürther Rathaus.



- U1** Hardhöhe – Nürnberg Hauptbahnhof – Nürnberg Langwasser Süd
- 67** Nürnberg Frankenstr. – Nürnberg Röthenbach – Fürth Hauptbahnhof
- 171** Eigenes Heim – Klinikum – Hardhöhe – Oberfürberg bzw. Waldkrankenhaus
- 172** Fürth Hauptbahnhof – Klinikum – Burgfarnbach
- 173** Jakobiinstr. – Flöbastr. – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Stadeln – Atzenhof
- 174** Jakobiinstr. – Flöbastr. – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Stadeln – Vach
- 175** Vach – Eigenes Heim – Klinikum – Rathaus – Poppenreuth – Stadtgrenze
- 176** Europaallee – Leyher Str. – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Rudolf-Schiestl-Str.
- 178** Brünleinsweg – Eschenau – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Ronhof
- 179** Nürnberg Rothenburger-Sigmund-Str. – Kalb-Siedlung – Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – Bislohe – Nürnberg Großgründlach



Änderungen im Busnetz ab 9. Dezember 2007

- 67** Nürnberg Frankenstraße – Nürnberg Röthenbach – Fürth-Hauptbahnhof
Keine Änderungen
- 171** Eigenes Heim – Klinikum – Hardhöhe – Oberfürberg bzw. Waldkrankenhaus
Die neue Linie 171 wird durch die Verknüpfung der bisherigen Linien 171 und 176 gebildet. Sie verkehrt von Oberfürberg bzw. Waldkrankenhaus im 10-Min.-Takt zum neuen U-Bahnhof Hardhöhe. Von dort verkehrt jede zweite Fahrt zum Eigenen Heim, das somit im 20-Min.-Takt erschlossen wird.
- 172** Fürth-Hauptbahnhof – Klinikum – Burgfarnbach
Keine Änderungen
- 173** Jakobiinstr. – Flöbastraße – Fürth-Hauptbahnhof – Rathaus – Stadeln – Atzenhof
Gleicher Linienverlauf wie Linie 174 mit zusätzlicher Bedienung von Atzenhof.
- 174** Jakobiinstr. – Flöbastraße – Fürth-Hauptbahnhof – Rathaus – Stadeln – Vach
Gleicher Linienverlauf wie Linie 173 mit zusätzlicher Bedienung von Vach.
- 175** Vach – Eigenes Heim – Klinikum – Rathaus – Poppenreuth – Stadtgrenze
Die neue Linie 175 wird künftig zwischen Stadtgrenze und Vach Nord über Poppenreuth, Rathaus und Eigenes Heim verkehren.
- 176** Diese Liniennummer entfällt und geht in der neuen Linie 171 auf.
- 177** Europaallee – Leyher Straße – Fürth-Hauptbahnhof – Rathaus – Rudolf-Schiestl-Straße
Die bisher an der Endhaltestelle Leyher Straße endenden Fahrten werden in der Hauptverkehrszeit über den Kreisverkehr Waldstraße und die Haltestelle Frommüllerstraße zur neuen Endhaltestelle *infra* geführt. In den Neben- und Schwachverkehrszeiten dient die Leyher Straße weiterhin als Endhaltestelle.
- 178** Brünleinsweg – Eschenau – Fürth-Hauptbahnhof – Rathaus – Ronhof
Keine Änderungen
- 179** Nürnberg Rothenburger Straße / Sigmundstraße – Kalb-Siedlung – Fürth-Hauptbahnhof – Rathaus – Bislohe – Nürnberg Großgründlach
Der bisherige Ostast der Linie 179 (Rathaus – Großgründlach) wird mit der Linie 180 zu einer neuen, innenstadtquerenden Linie 179 verknüpft und verkehrt über den Fürther Hauptbahnhof zur Rothenburger Straße / Sigmundstraße.
- 180** Diese Liniennummer entfällt und geht in der neuen Linie 179 auf.



Die U-Bahn-Eröffnung im großen Jubiläumsjahr der Stadt Fürth:

Ein ganzes Jahr voller Ereignisse

1000 Jahre Fürth – 2007 feierte die Kleeblattstadt ihr großes Stadtjubiläum und nicht nur die rund 114 000 Fürtherinnen und Fürther hatten ihren Spaß daran.

Ob Lange Nacht der Religionen, Jahrtausend-Marathon, Bayerische Theatertage oder das große Eisenbahn- und Busfestival, das Publikum ist ob der Vielfalt, die Fürth zu bieten hat, positiv überrascht und begeistert. Über zwei Millionen Menschen haben die etwa 350 Jubiläumsveranstaltungen besucht und dadurch die zweitgrößte Stadt Mittelfrankens zum Teil auch neu entdeckt: Die Pracht der 2000 Baudenkmäler, die abwechslungsreiche Kulturszene, den Ideenreichtum in Wirtschaft und Wissenschaft, die grünen Erholungsräume und die weltoffene Atmosphäre.

Mit der neuen Uferpromenade, der attraktiven Bäderlandschaft des „Fürthermare“, dem Stadtmuseum Ludwig Erhard, mit Kunstwerken und zahlreichen Publikationen wurde im Geburtsjahrsjahr auch Bleibendes geschaffen, an dem die Fürther, ihre Gäste und Besucher auch in Zukunft ihre Freude haben werden.



Susanne Kramer, Bürgermeister- und Presseamt

links: Züge haben in der Ankunftsstadt des Adlers Tradition: Großer Andrang beim Eisenbahn- und Busfestival im September.
rechts: Der Jahrtausendmarathon, das neue Thermalbad Fürthermare, Einblicke in Fürther Höfe, die Eröffnung der neuen Uferpromenade an der Regnitz und die Bayerischen Theatertage setzten bleibende Höhepunkte im Jubiläumsjahr.





[1]



[2]



[9]

Als die Straßenbahn noch auf die Hardhöhe fahren sollte

Bereits beim Bau der Trabantenstadt auf der Hardhöhe Ende der 1950er Jahre war eine Verkehrserschließung durch die Straßenbahn vorgesehen, deren Trassenführung bis heute am Verlauf der Hardstraße und ihrer Fortsetzung in der Soldnerstraße zu erkennen ist. Im Zentrum der Bebauung befindet sich noch heute zwischen Soldner-, Volta- und Gaußstraße eine tropfenförmige Grünfläche, die zur Anlage einer Wendeschleife vorgesehen war. Über die Stiftungsstraße und Würzburger Straße sollte die Neubaustrecke an der Billiganlage an das bestehende Fürther Straßennetz angebunden werden. Am 30. Juni 1928 war die Straßenbahn von ihrem bisherigen Endpunkt Maxbrücke über den Rednitzgrund bis zur neuen Schleife Billiganlage verlängert worden.

Die Kreuzungen Würzburger Straße/Stiftungsstraße und Stiftungs-/Hardstraße wurden entsprechend großräumig angelegt, um die Gleisbögen der zweigleisigen Trasse aufzunehmen. Auf der im Jahr 1961 errichteten Brücke der Hardstraße über die Bamberger Eisenbahnlinie war viele Jahre lang die abgesetzte Pflasterung des dort vorgesehenen Gleisbereichs zu erkennen. Bis zur Realisierung der Straßenbahn sollte die Omnibus-Linie 76 ab dem 2. Mai 1961

die Erschließung der Hardhöhe übernehmen. Die Wagenfolge war auf die Straßenbahn abgestimmt: Im Berufsverkehr fünf, im Tagesverkehr zehn und im Schwachverkehr 20 Minuten. Schon daran lässt sich erkennen, dass diese Buslinie als Straßenbahnvorläufer geplant war.

Als in Nürnberg erste Planungen entstanden, die Straßenbahn in der Innenstadt unter die Erde zu verlegen, um an der Oberfläche Platz für den überhand nehmenden Automobilverkehr zu schaffen, legte der Stuttgarter Verkehrsplaner Prof. Walter Lambert im Jahr 1963 auch für die Stadt Fürth ein entsprechendes Gutachten vor. Dabei sprach sich der Verfasser deutlich für eine oberirdische Weiterführung der aus Nürnberg kommenden Unterpflaster-Straßenbahn über die Billiganlage zur Hardhöhe aus.

Der Gutachter schlug weiter vor, den Autoverkehr entlang der Bundesstraße 8 in zwei Einbahnstraßenzügen – Richtung Westen durch die Hochstraße und stadteinwärts durch die Würzburger Straße – zu führen. Dadurch wäre in der südlichen Hochstraße Platz für die Aufnahme einer Straßenbahntrasse entstanden, die, die topografische Lage nutzend, die Würzburger Straße auf einer Brücke überqueren und anschließend in die Stiftungsstraße hätte münden können. Von dort aus hätte die geplante Strecke über die Hard- und Soldnerstraße zur Wendeschleife Hardhöhe geführt.

Lambert sah in dieser Ausbauvariante den Vorteil der Vermeidung eines unterbrochenen Verkehrs an der Billiganlage, die als Haupt-

umsteigeknoten durch dezentrale Anschlüsse hätte ersetzt werden können. So hätten die Buslinien nach Unterfarnbach und Burgfarnbach, bzw. nach Unterfürberg und zur Heilstättensiedlung, an der Schleife Hardhöhe ihren Ausgangspunkt genommen. Das Gutachten schloss mit der Empfehlung eines Endausbaus in weiterer Zukunft mit der Verlegung der Straßenbahnstrecke durch die Fürther Altstadt ab der Freiheit in einen Tunnel. Lambert betonte auch, dass Entscheidungen im Fürther Verkehrsraum nur in enger Beziehung zur Verkehrsentwicklung im gesamten Nürnberg-Fürther Verkehrsnetz möglich wären. Die führte schließlich zu weit reichenden Veränderungen.

Als der Nürnberger Stadtrat im Jahr 1965 seine bisherigen Planungen zugunsten einer vollwertigen Untergrundbahn auf der Strecke Langwasser – Stadtgrenze aufgab, war für Fürth nicht nur das Projekt „Unterpflasterstraßenbahn“ unmöglich geworden, sondern auch das Ende der Straßenbahn auf lange Sicht vorprogrammiert. Da man es versäumt hatte, das Schienennetz rechtzeitig weiter auszubauen und den Erweiterungen des Stadtgebiets anzupassen, war es für einen Inselbetrieb zu klein. Aufgrund der starken Verkehrsströme zwischen den Nachbarstädten wäre ein unterbrochener Verkehr an der Stadtgrenze eine schlechte Lösung gewesen. Diese Umstände führten am 29. Juni 1967 zu dem Beschluss des Fürther Stadtrats, die U-Bahn von der Stadtgrenze stufenweise durch die Altstadt bis zur Billiganlage zu bauen. In der Nacht vom 20. auf den 21. Juni 1981 wurde die Straßenbahn in Fürth unter großer Anteilnahme der Bevölkerung stillgelegt. Damit blieb die Erschließung der Hardhöhe bis zum 8. Dezember 2007 Aufgabe der Buslinie 76 bzw. 176.

Peter Pickl, Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.

Oben: Die Billiganlage vor Einstellung des Straßenbahnbetriebs.

Unten links: Die Straßenbahnlinie 7 auf der alten Flutbrücke.

Unten rechts: Die letzte Fahrt der Fürther Straßenbahn am 21. Juni 1981. (Foto: Friedl Ulrich, Nürnberger Nachrichten)



Die Hardhöhe: Junger Stadtteil mit Geschichte

Die U-Bahn bindet nun einen wichtigen Stadtteil an die Innenstadt an, der in der Nachkriegszeit entstanden ist und seit 1965 den Namen Hardhöhe trägt.

Die Hard

Vorher hieß das Gebiet einfach Hard, ein Name, der „bewaldetes Hügelland“ bedeutet. Das kleine Eichenwäldchen an der Stiftungsstraße ist ein Rest des ehemaligen Waldes. Als er abgeholzt wurde, konnte die Hard aber nicht kultiviert und landwirtschaftlich genutzt werden. Stattdessen fanden hier Heerschauen und Truppenversammlungen statt. Viele waren da: Der Schwedenkönig Gustav Adolf im Dreißigjährigen Krieg; die Reichsarmee im Siebenjährigen Krieg und als es gegen Napoleon ging; dreimal, 1799, 1803 und 1805, in Fürths preußischer Zeit, der König Friedrich Wilhelm III. und schließlich die bayerischen Truppen, um die Inbesitznahme Frankens auch militärisch zu untermauern.

Bismarckturm, Flugzeugfirma und Hardsiedlung

Am Ende des 19. Jahrhunderts, als die Stadt in der Industrialisierung groß geworden war, rückte das freie Gelände immer wieder in den Blick der Fürther Stadtplanung. 1889 gab es den Vorschlag, hier den Stadtpark anzulegen,



gen, 1890, die Kasernen zu errichten und 1902, das neue Krankenhaus zu bauen. Keiner dieser Pläne kam aber hier zustande.

Gebaut wurde auf der Hard dagegen 1907 ein 17,5 Meter hoher Bismarckturm, als in ganz Deutschland die Verehrung für den eiserernen Kanzler solche martialische Türme aus dem Boden schießen ließ. Der Bismarckturm stand etwa da, wo sich heute die Heilig-Geist-Kirche befindet. In den zwanziger Jahren entstanden beim Bismarckturm ein Festplatz und ein Biergarten als Ausflugsziel für die Fürther Bevölkerung.

Nach dem Ersten Weltkrieg, 1919/20, baute die Gothaer Waggon- und Flugzeugfabrik auf der Hard ihre Fabrikgebäude. Als die Firma, die dann Bachmann & Blumenthal hieß,

im „Dritten Reich“ in die militärische Produktion eingebunden wurde, bekam sie einen Werksflugplatz und eine Startbahn. Dafür musste 1938 auf Weisung des Reichsluftfahrtministeriums der Bismarckturm abgerissen werden. Im Februar 1945 wurde die Firma, die Teile des letzten Kampfflugzeugs produzierte, von der US-Army bombardiert.

Dabei wurden auch viele Häuser der Hardsiedlung in Mitleidenschaft gezogen. Sie waren 1935 – 1938 im Rahmen eines vom Reich geförderten Hilfsprogramms für Arbeitslose entstanden, die sich mit viel Eigenleistung ein Häuschen mit Garten schaffen konnten.

Der Flugplatz

Die Startbahn des ehemaligen Werkflugplatzes hatte die Bombardierung überstanden. Da der Nürnberger Flughafen am Marienberg völlig zerstört war, richteten die Amerikaner hier 1950 einen provisorischen Flugplatz ein. Er bestand bis 1955, als der neue Flughafen im Knoblauchsland fertig war. Am 6. April dieses Jahres startete das letzte Flugzeug in Fürth.

Die neue Trabantenstadt Hardhöhe

Bereits am nächsten Tag stellte Stadtbaurat Friedrich Hirsch im Bauausschuss die Pläne für die Bebauung des Flugplatzgeländes vor. Sie lagen schon fertig in der Schublade, denn in der unglaublichen Wohnungsnot der Nachkriegszeit, die auch 1955 noch nicht bewältigt war, wartete man schon dringend auf den Baubeginn. Eine ganz neue Trabantenstadt entstand.

Nach den Städtebauvorstellungen der Fünfziger Jahre wurde eine aufgelockerte Stadt im Grünen mit Wohnungen, Kirche,

Links: Als erste Wohnbebauung entstand 1935-1938 die Hardsiedlung am Rand der Flugzeugfabrik.

Rechts: Auch in Fürth gab es einen Bismarckturm, 1907 erbaut und 1938 abgerissen.





Schule, Kindergarten, Geschäften, Sparkasse, Post und Volksbücherei für 10 000 Bewohner errichtet. Jede gerade Straße, jede Symmetrie und Monumentalität wurde abgelehnt. All das erinnerte an die faschistische Architektur der Nazi-Zeit. Deshalb verlaufen die Straßen geschwungen; die Häuser sind nicht in Blockbebauung errichtet, sondern stehen aufgefächert an den Straßen. Dazwischen befinden sich viele Grünflächen und Bäume, denn der Mensch braucht, so die Vorstellungen der Fünfziger Jahre, die tägliche Berührung mit der Natur, um der Großstadtvermessung zu entgehen. Das Ideal der Stadtplanung war die „Stadtlandschaft“, d.h. eine in die Natur eingebettete Stadt. Zum Konzept gehörte auch die Mischung von Hochhäusern, die einen Ausweis der Modernität darstellten und als städtebauliche Dominante gedacht waren, mit Mehr- und Einfamilienhäusern. Durch unterschiedliche Wohnungen sollten auch unterschiedliche Bevölkerungsschichten zusammen kommen. Zu den Häusern gehören die Wandbilder, die oft eine idyllische Welt ans Haus zaubern und die Sehnsüchte der Nachkriegszeit überliefern. Viele kleine Wege erschließen den Stadtteil fußläufig, während die Hauptstraße dem Autoverkehr gehört.

Am Rand der Hardhöhe, an der Würzburger Straße, siedelten sich wichtige Unternehmen an: Siemens, Uvex und FLABEG, die letzte Firma des ehemals bedeutendsten Fürther Industriezweig der Spiegel(glas)herstellung.

Als 1964 die Hardhöhe weitgehend fertig gebaut war, hatte die Wohnungsnot ein Ende. Ein lebendiger Stadtteil war entstanden.

Barbara Ohm

Linke Seite: Die Hardhöhe ist ein typischer Fünfziger-Jahre-Stadtteil: Geschwungene Straßen, Mischung unterschiedlicher Haustypen und moderne Hochhäuser charakterisieren ihn.

Rechte Seite: Viel Grün gehört ebenfalls zu einer Siedlung aus den Fünfziger Jahren.

Wohnen und Leben mit Weitblick



Oben: Das WBG-Hochhaus von der U-Bahn-Baugrube aus gesehen.

Unten und rechts: Die Hardhöhe kann mit einer lockeren Bebauung und zahlreichen Grünflächen punkten.



1965 errichtete die Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Fürth (WBG) auf dem ehemaligen Industrie-Flughafen Hardhöhe das mit 15 Stockwerken bislang höchste Gebäude der Kleeblattstadt. Heute verwaltet die WBG allein rund 1000 ihrer insgesamt 1820 Wohnungen im Stadtteil Hardhöhe. Als kommunale Tochter ist sich die Wohnungsbaugesellschaft ihrer sozialen und strukturellen Verantwortung gegenüber der Stadt Fürth und den dort lebenden Bürgerinnen und Bürgern bewusst. Die WBG hat daher in ihren und dem von ihr betreuten Bestand in den vergangenen Jahren rund 16 Millionen Euro investiert. Die Erweiterung der U-Bahn-Linie und der Bau der Haltestelle Hardhöhe werten das Gebiet zusätzlich auf. Der Stadtteil bietet seinen rund 15000 Bewohnern damit hervorragende infrastrukturelle Voraussetzungen und zählt so zu einer der beliebtesten Wohngegenden im Stadtgebiet Fürth.

Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Fürth (WBG)





Die Stadt zeigt ihr neues Gesicht

Wie die U-Bahn die Stadt veränderte

Die Straßenbahn, die über mehrere Generationen hinweg nahezu den gesamten öffentlichen Nahverkehr bewältigte, wurde durch ein leistungsfähigeres Bus- und U-Bahn-Netz ersetzt. Der Bau der U-Bahn hat im letzten Vierteljahrhundert das Stadtbild einschneidend verändert, sowohl im öffentlichen wie im privaten Bereich. Der teilweise gravierende Eingriff in Straßen und Plätze zog zwangsläufig eine Neuplanung öffentlichen Raumes nach sich, der sich nicht nur auf den Trassenbereich der U-Bahn allein beschränkte. Als Beispiel sei nur die Modernisierung der Fußgängerzone als Verbindung zwischen dem zuvor neu geordneten Bahnhofplatz und dem Rathausumfeld genannt oder auch der Grüne Markt zwischen Rathausumfeld und Maxbrücke/Kulturforum.

Die Maßnahmen im öffentlichen Raum sind aber auch immer wieder Initialzündungen für Sanierungen bei privaten Gebäuden. Es gibt unzählige Beispiele hierzu, angefangen von Fassadenerneuerungen bis zu Häuser- und Grundstücks-sanierungen von der Stadtgrenze bis zur Hardhöhe. So konnte der U-Bahn-Bau in den letzten Jahrzehnten nicht unerheblich dazu beitragen, das Image der Stadt Fürth hin zu einer bunten und lebensfrohen Stadt zu verändern.

Manfred Pirkel, Tiefbauamt



Beispiel Billinganlage: An den ehemaligen Verlauf der Straßenbahnschienen erinnern heute rote Pflastersteine (oben: Blick nach Westen, unten: Blick nach Osten).

Die folgenden Seiten zeigen Impressionen von Fürth vor und nach dem U-Bahn-Bau.



[5]



[5]



[5]

Oben links: Bahnwärterhäuschen der Ludwigseisenbahn an der Jakobinenstraße/Hornschuchpromenade, 1980. Oben rechts: Einfahrt in den Ladehof der DB, Jakobinenstraße, 1980.
Unten: Güterbahnhof an der Gebhardtstraße, 1982.



Oben: Gebhardtstraße. Unten links: Kreuzung Gebhardt-/Jakobinenstraße. Unten rechts: Jakobinenstraße.



Der Bahnhofplatz vor dem U-Bahn-Bau





[5]



[3]



[3]

Oben: Kohlenmarkt. Unten: Blick von der Schwabacher Straße Richtung Rathaus.



Oben: Kohlenmarkt. Unten links: Blick von der Schwabacher Straße Richtung Rathaus. Unten rechts: Rathausumfeld am Kohlenmarkt.



[2]



[5]



[2]



[1]

Oben links: Grüner Markt. Oben rechts: Das „Fischhäusla“ an der alten Maxbrücke. Unten: Billiganlage.



[4]



[7]



[7]

Oben: Grüner Markt. Unten links: Der Rad- und Fußgängerübergang und die neue Maxbrücke. Unten rechts: Billiganlage



U1 Fürth Kieselbühl

5416

Ende
des
Tunnels

Ende
des
Tunnels

Ideenschmiede für die Zukunft

Seit den Grundsatzbeschlüssen 1973 und 1978 im Fürther Stadtrat zum Bau der U-Bahn haben sich die äußeren Rahmenbedingungen in vielerlei Hinsicht stark verändert. Dieser Wandel, nicht nur in der Metropolregion Nürnberg, sondern auch in der Stadt Fürth ist deutlich spürbar. Hierzu nur zwei Aspekte:

1. Durch die politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der 1990er Jahre in Deutschland und Europa, rückte der Ballungsraum Nürnberg – Fürth – Erlangen – Schwabach in eine zentrale Lage zwischen Ost und West. Dies wirkt sich auf die Entwicklungschancen der ganzen Region positiv aus.

2. Diese aussichtsreichen Zukunftsperspektiven erfordern nicht nur eine Neuordnung des europäischen Verkehrsnetzes insgesamt, sondern auch eine Optimierung der regionalen und innerstädtischen Verkehrsbeziehungen, respektive auch des öffentlichen Nahverkehrs.

Aus heutiger Sicht erweisen sich deshalb die Festlegungen der 1970er Jahre zugunsten des modernsten und attraktivsten öffentlichen Verkehrsmittels – der U-Bahn – mit allen ökologischen, volkswirtschaftlichen und strukturbildenden Vorteilen für die Region und die Stadt Fürth als vorausschauend und von großer Tragweite. Das Wachsen des U-Bahnnetzes kann auch als ein Gradmesser für die positive Entwicklung des Großraumes gesehen werden; gleichzeitig bedeutet dies für die heimische Wirtschaft – wie für die gesamte Bevölkerung – eine wesentliche Aufwertung des Standorts Fürth.

Am 8. Dezember 2007 werden die Bauabschnitte BA 3.1.1 und BA 3.1.2 mit dem Bahnhof Hardhöhe termingerecht in Betrieb

genommen. Dieser sechste Bahnhof der U-Bahn-Linie auf Fürther Stadtgebiet ist der 36. Haltepunkt des gesamten U-Bahnnetzes. Damit ist das derzeitige Planungsziel der Fürther U-Bahn-Baumaßnahmen erfüllt und steht dem städtischen Personen- und Wirtschaftsverkehr zur Verfügung. Der bevölkerungsreiche westliche Stadtteil Hardhöhe ist durch die neue ÖPNV-Strecke näher an die Fürther Innenstadt und an die ganze Region herangerückt.

Doch wie geht es weiter? Seit Jahren ist immer wieder von einem U-Bahn-Anschluss auf dem „Kieselbühl“, vor allem im Zusammenhang mit Bauabsichten des Fürther Unternehmens Quelle im dortigen Bereich, die Rede. Da hier jedoch noch keine konkreten Pläne vorliegen, steht derzeit eine Verlängerung der U-Bahn nicht zur Diskussion.

Dennoch sprechen wichtige Punkte für eine Anbindung dieses Gebietes: Die gesamte, derzeit noch landwirtschaftlich genutzte Fläche westlich der Hardhöhe zwischen Würzburger Straße, Hafenstraße und der Bahnlinie Nürnberg-Frankfurt, ist im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet ausgewiesen. Da dieses Areal nicht nur eine einzigartige Lage aufweist, sondern auch ausgezeichnete Verkehrsanbindungen und Infrastrukturmöglichkeiten bietet, werden diese Grundstücke zum gegebenen Zeitpunkt auch bebaut und bewirtschaftet werden.

Darüber hinaus fehlen im dicht bevölkerten Wohngebiet der Hardhöhe Parkflächen. Die Situation wird sich trotz zusätzlicher Stell-



Wirklich nur eine Zukunftsvision? Die fahrerlose U-Bahn in Fürth.

plätze und trotz Einführung der Anwohnerparkregelung durch die Eröffnung des vorläufigen U-Bahn-Endhaltepunktes Hardhöhe noch verstärken. Legt man die Prognose der Shell Studie (1999) zugrunde, wird der Fahrzeug-Bestand in Deutschland bis zum Jahr 2020 um weitere 21 Prozent ansteigen. So wird auch auf der Fürther Hardhöhe der Parkdruck zunehmen. Eine Lösung dieses Parkproblems ließe sich allerdings erst nach Erschließung des Kieselbühls durch den Bau einer Park+ Ride-Anlage lösen. Daher wurde in der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes 2006 eine Verlängerung der U-Bahn in Richtung Hardhöhe West/Kieselbühl mit einer P+R-Anlage aufgenommen und dargestellt. Damit ist die Möglichkeit einer U-Bahn-Verlängerung zunächst gesichert, ebenso die Realisierung eines P+R-Platzes, natürlich vorbehaltlich der weiteren Beschlüsse und rechtlichen Verfahren, wie beispielsweise einer Kosten-Nutzen-Untersuchung, eines Planfeststellungsverfahrens und der Gewährung von Fördermitteln.

Somit ist auch gewährleistet, dass eine Fortsetzung der Baumaßnahme – zu welchem Zeitpunkt auch immer – realisiert werden kann.

Manfred Pirkel, infra fürth verkehr gmbh

Firmenliste

Wir danken folgenden Firmen, die an den Arbeiten am Bauabschnitt 3.1.2 beteiligt waren:

1. Bauleistungen

Balfour Beatty Rail GmbH, 63067 Offenbach;
Trennschalteranlagen

Bauer Spezialtiefbau GmbH, 86529 Schrobenhausen; (ARGE Rohbau BA 3.1.2)

Behringer + Dittmann GmbH, 90765 Fürth;
Aufschlussbohrungen

Betzold Rohrbau GmbH & Co. KG,
90475 Nürnberg; Rohrleitungsbau

Bischoff GmbH, 90451 Nürnberg;
Lüftungsanlagen

Englhard Bau GmbH, 92260 Ammerthal;
Straßenbau

fireproofs GmbH, 96132 Reichmannsdorf;
Brandabschottungen

Fischer Grünbau GmbH, 91090 Effeltrich;
Garten- und Landschaftsbau

Fischer Licht & Metall GmbH & Co. KG,
92360 Mühlhausen; Beleuchtungssysteme

Floßmann & Grünbeck GmbH, 90409
Nürnberg; Sanitärinstallation

Fuhrmann Werbeservice GmbH,
96215 Lichtenfels; Beschriftungen

Funkwerk plettac electronic GmbH,
90766 Fürth; Fernsehanlagen

Hahn GmbH, 90562 Heroldsberg;
Verkehrssicherung

HART Bau GmbH, 96188 Stettfeld; Straßenbau
Heinrich Schmid GmbH & Co. KG,
01796 Pirna; Malerarbeiten

Hermann Hubert Bauunternehmung GmbH,
90443 Nürnberg; Kanalbau

Horst-Hofmann & Co. Ltd., 91436 Bad Windsheim;
Dachdeckungsarbeiten

Japp Stahlbau GmbH, 90763 Fürth;
Stahl- und Metallbauarbeiten

Johann Schötz, 90765 Fürth; Verkehrssicherung

Joseph Hubert GmbH & Co. KG,
90429 Nürnberg; Gleisbau und Stromschiene

Jürgen Hopf, 90768 Fürth; Schreinerarbeiten

Klebl GmbH, 92303 Neumarkt;
(ARGE Rohbau BA 3.1.2)

Krotzer & Eisele GmbH, 94469 Deggendorf;
Klinkermauerwerk

Langguth GmbH, 90475 Nürnberg;
Kabeltrogabdeckungen

Max Bögl GmbH & Co. KG, 92301 Neumarkt;
Kanalbau

Mennicke Rohrbau GmbH, 90425 Nürnberg;
Rohrleitungsbau

Meusel und Beck GmbH, 90459 Nürnberg;
Schließanlage

Michael Gipser, Glas- und Fensterbau GmbH,
06128 Halle / Saale;
Wand- und Deckenbekleidungen

Nibler GmbH, 81379 München; Kabelbau

Otis GmbH & Co. OHG, 90431 Nürnberg;
Fahrtreppen

Rupp GmbH & Co. KG, 96515 Sonneberg;
Metallbauarbeiten

SAG Netz- und Energietechnik GmbH,
90475 Nürnberg; Elektroinstallation, Mittel-
und Niederspannungskabel

Schmitt + Sohn, 9042 Nürnberg;
Aufzugsanlage

Siemens AG, 90439 Nürnberg;
Zugsicherung, Unterwerk, Fernwirkanlage,
Fernsprechanlage, Lichtzeichenanlage

Steinbacher & Schwarz GmbH, 90763 Fürth;
Kabelbau

STS Tiefbau GmbH, 91111 Schwabach;
Kanalbau

Terra Raumtechnik, 91589 Aurach;
Doppelboden

T-Systems Business Services GmbH,
90409 Nürnberg; Funkanlagen

Vorndran Metallbau, 97702 Kleinwenkheim;
Stahl- und Metallbauarbeiten

Wirth GmbH, 97816 Lohr; Natursteinarbeiten

2. Dienstleistungen

Angermeier Ingenieure GmbH, 97232 Giebelstadt

Bay. Versicherungsverband AG, 80530 München

Büro für Ingenieurbau Roschmann,
90491 Nürnberg

Egerer Büro für Baustatik, 91186 Büchenbach

Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg,
Fachbereich Gestaltung, 90121 Nürnberg

Goetz & Neun Ingenieurbüro für Baustatik,
90403 Nürnberg

IFB Eigenschenk GmbH, 94469 Deggendorf

K+S Ingenieur-Consult GmbH & Co. KG,
90441 Nürnberg

LGA, 90431 Nürnberg

Neumeier-Geißel-Kühl, Ingenieur-
gemeinschaft, 91522 Ansbach

Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft,
90409 Nürnberg; Bewachung

R+B Ingenieur-Consult GmbH,
90471 Nürnberg

Seidl & Partner Gesamtplanung GmbH,
93051 Regensburg

Semmler Munitionsbergung GmbH,
93326 Abensberg; Kampfmittelbergung

Stadt Nürnberg, 90317 Nürnberg

TÜV SÜD Industrie Service GmbH,
80686 München

UPIS, 86199 Augsburg; Kampfmittelbergung

VAG, 90338 Nürnberg

VMD Versicherungsmakler GmbH,
81737 München

Werner companies GmbH, 84030 Ergolding;
Bauendreinigung



Impressum

Herausgeber: Stadt Fürth,
Projektleitung U-Bahn, 90744 Fürth.
Verantwortlich: Dipl.-Ing. Manfred Pirkel
und Dipl.-Ing. Leonhard Rückert

Gestaltung: Susanne Altenberger,
Stadt Fürth, Bürgermeister- und Presseamt

Titelgestaltung und Klappseiten zur
Gestaltung des U-Bahnhofes Hardhöhe nach
einem Entwurf von Prof. Ethelbert Hörmann

Fotos: Günter B. Kögler,
außer wie gekennzeichnet:

- [1] Stadtarchiv Fürth
- [2] Archiv der Freunde der Nürnberg-Fürther
Straßenbahn e.V.
- [3] Stadtarchiv Fürth / Sammlung Berthold
- [4] Erich Malter
- [5] Reinhard Thielsch (Stadtplanungsamt)
- [6] Hans-Georg Ohm
- [7] Stadt Fürth / Bürgermeister- und Presseamt
- [8] cubex
- [9] Archiv der Nürnberger Nachrichten
- [10] infra fürth verkehr gmbh
- [11] Reinhard Mederer (Dank an Fa. Klebl)
- [12] Dietrich Photogrammetrie
- [13] Siemens AG

Druck: Bollmann Druck, 90513 Zirndorf

Wir danken Frau Erika Jahreis, den Nürn-
berg-Fürther Straßenbahnfreunden und
Frau Barbara Ohm für redaktionelle Beiträge.

November 2007



infra fürth verkehr gmbh

Unternehmenssitz:
Leyher Straße 69, D-90763 Fürth
Telefon 0911 / 97 04-211
Telefax 0911 / 97 04-607
www.infra-fuerth.de
verkehrsbetrieb@infra-fuerth.de

Geschäftsführer:
Dr. Hans Partheimüller

Projektleitung und Ansprechpartner U-Bahn:
Dipl.-Ing. Manfred Pirkel 0911 / 974-3200
Dipl.-Ing. Leonhard Rückert 0911 / 97 04-398

Fahrgäste 2006*:
Busnetz: 19,2 Mio
U-Bahn: 14,4 Mio

*Jeweils inkl. Umsteigern. Daten laut Jahresbericht 2006





HARDHÖHE

