



# Das Fürther Straßenbahn-Jahrhundert

Rückblick und Ausblick





**Stadtverkehr Fürth  
Streckennetz  
ab 21. Juni 1981**



- 67 Fürth Jakobinenstraße –  
Nürnberg Frankenstraße
- 71 Vach/Nord – Jakobinenstraße
- 72 Burgfarrnbach – Jakobinenstraße
- 73 Atzenhof/Vach – Stadeln –  
Jakobinenstraße
- 74 Oberfürberg/Waldkrankenhaus –  
Jakobinenstraße
- 75 Stadtgrenze – Poppenreuth –  
Jakobinenstraße – Schieräckerstraße\*)
- 76 Hardhöhe – Jakobinenstraße
- 77 Kronacher Straße – Jakobinenstraße –  
Flößbaustraße
- 78 Ronhof – Fürth/Hauptbahnhof –  
Siedlung Eschenau
- 79 Alte Veste – Fürth/Hauptbahnhof
- 80 Fürth/Jakobinenstraße –  
Nürnberg/Eberhardshof –  
Nürnberg/Maximilianstraße
- 81 Ritzmannshof – Fürth/Hauptbahnhof  
(bedient in der Innenstadt nur die  
Haltestellen Billiganlage,  
Rathaus und Mathildenstraße).
- 82 Flößbaustraße – Jakobinenstraße
- 83 Großgründlach – Sack – Jakobinenstr



Herausgeber: Stadtwerke Fürth  
 Redaktion und Text: Dipl.-Ing. Werner Jockusch  
 Gestaltung und Grafik: Stadtplanungsamt Fürth, Susanne Reif  
 Streckennetzplan: VAG/Verkehrs-Aktiengesellschaft

Fotos: Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.  
 (Archiv), Grüner, Dr. Dillmann, R. Binder  
 Stadtarchiv Fürth,  
 Druck und Lithos: Druckerei Heusinger GmbH, 8510 Fürth



# Der Omnibusverkehr

**Im Mai 1925** wurde als Ergänzung zum Straßenbahnverkehr und zur Bedienung der Vororte der Omnibusverkehr eingeführt. Es waren dies die Linien Maxbrücke – Burgfarrnbach und Maxbrücke – Flugplatz. Im August 1928 kam die Linie Rathaus – Friedhof dazu. Vor 1939 wurde noch die Linie Friedhof – Rathaus über die Königstraße bis zur Fürther Freiheit geführt und die Linie Flöbaustraße – Weikershof (Panzerabwehrkaserne) eingerichtet. Während des zweiten Weltkrieges wurde der Busverkehr vollständig eingestellt. Erst einige Jahre danach wurde er in Fürth wieder aufgenommen. Dies geschah zu folgenden Terminen: (Heutige Busliniennummern)

- ⑥7 Fürth – Gebersdorf – Stein  
05. 06. 1950
- ⑦1 Eigenes Heim – Billiganlage  
01. 11. 1948

Rathaus – Friedhof \*  
Friedhof – Kronacher Straße  
21. 09. 1949

Kronacher Straße – Ronhof  
15. 07. 1971

⑦2 Billiganlage – Burgfarrnbach \*

⑦3 Rathaus – Stadeln – Vach  
02. 01. 1951

⑦4 Billiganlage – Oberfürberg  
17. 01. 1955

⑦5 Fürth – Poppenreuth  
17. 11. 1952

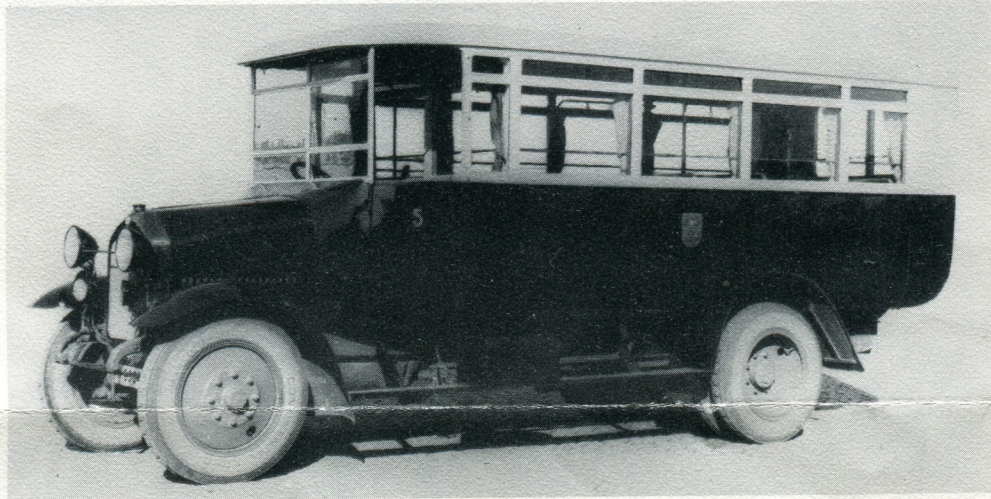
Billiganlage – Atzenhof  
25. 06. 1956

⑦6 Billiganlage – Hardhöhe  
12. 01. 1959

⑦7 Flöbaustraße – Jakobinenstraße  
11. 09. 1969

⑦8 Flöbaustraße – Eschenau \*

⑧3 Großgründlach – Fürth \*  
(\* nicht mehr feststellbar)







FÜRTH i. Bay. Partie an der elektr. Schnellbahn

**Am 21. 6. 1981** – mit Einstellung des Straßenbahnbetriebes – wird sich die Funktion des Omnibusnetzes ändern: War es bisher als reines Zubringernetz zur Straßenbahn konzipiert, so wird es nunmehr die innerstädtische Bedienung zu übernehmen haben. Zu diesem Zweck werden alle Buslinien von ihren jetzigen Endpunkten in die Innenstadt verlängert und bis zum künftigen Endpunkt der

U-Bahn an der Jakobinenstraße geführt. Dies geschieht in der Innenstadt auf verschiedenen Wegen, um so eine bessere Erschließung zu ermöglichen und damit gleichzeitig die künftige Entwicklung in der Innenstadt zu berücksichtigen.

Mit fortschreitendem U-Bahnbau werden die Busse zum jeweiligen Endpunkt der U-Bahn zurückgezogen, d. h. später einmal am Haupt-

bahnhof angebunden werden. Ab 21. 6. 1981 wird die neue Linie (80) nur zwischen dem derzeitigen Endpunkt der U-Bahn und dem Endpunkt des Fürther Busnetzes an der Jakobinenstraße verkehren. Sie stellt diese Verbindung nur während der Bauzeit der U-Bahn zwischen Eberhardshof und Jakobinenstraße her und wird daher im Frühjahr 1982 wieder aufgelassen.

## Ausblick

Der Stadtrat von Fürth hat in mehreren Beschlüssen festgelegt, daß die U-Bahn später in Richtung Westen weitergebaut werden soll. Hierzu werden derzeit Untersuchungen angestellt, welche die Kosten dem Nutzen einer solchen Verlängerung gegenüberstellen. Ferner wird von der Stadtverwaltung die Entwicklung alternativer Antriebsquellen für

Busse genauestens beobachtet, da die Bedienung des Stadtgebietes auch in ferner Zukunft ohne Busse nicht vorstellbar ist.

Eine Wiedereinrichtung der Straßenbahn ist derzeit nicht denkbar, da das Straßenbahnnetz in Fürth zu kurz ist und eine Ausweitung desselben neben dem U-Bahnbau wirtschaftlich nicht möglich ist. Es wird daher

seitens der Stadtverwaltung eher für möglich gehalten, daß eines Tages in Fürth ein O-Busbetrieb mit Duo-Bussen eingerichtet werden kann, ein Bus, der in der Innenstadt elektrisch und in den Außenbereichen mit Batterie oder Diesel fährt. Gleichwohl kann an ein solches Projekt z. Zt. nicht mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand gedacht werden.





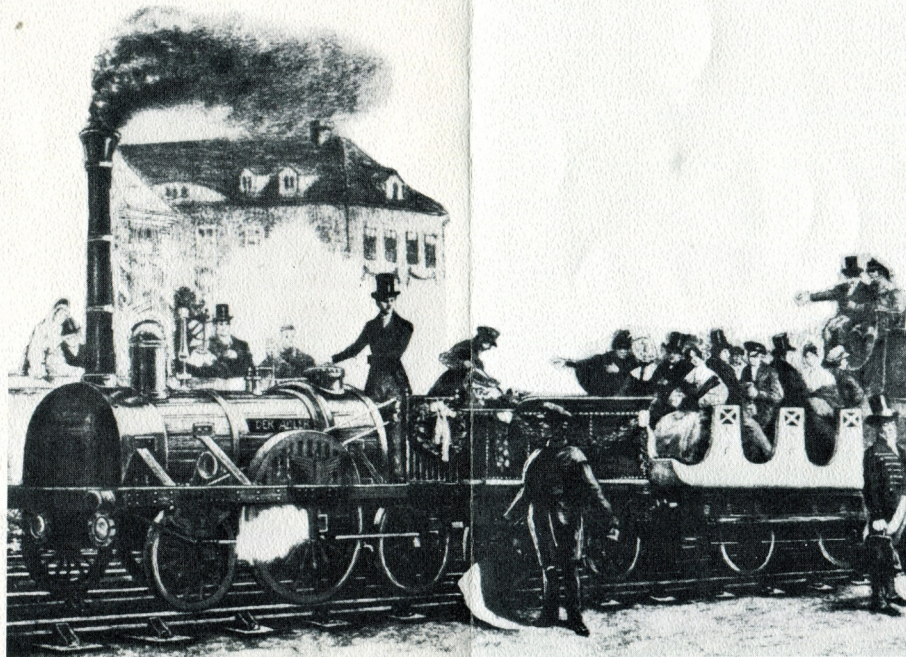


# Der öffentliche Personennahverkehr in Fürth

## Die Ludwigseisenbahn

Eröffnung  
am 7. 12. 1835

Die Ludwigseisenbahn stellt unzweifelhaft die erste attraktive Nahverkehrsbedienug zwischen Nürnberg und Fürth dar und hat wesentlichen Anteil an der Entwicklung beider Städte. Sie verkehrte anfangs neben Dampfzügen auch mit Pferdebahnwagen. Letztere fuhren in den verkehrsschwachen Zeiten. Die wirtschaftliche Bedeutung der Ludwigseisenbahn mag an den positiven Wirtschaftsergebnissen der Bahn gemessen werden, die erst mit Einrichtung der parallel laufenden Straßenbahn – anfangs Pferdestraßenbahn – zurückgingen. Ursächlich für die Einstellung der Ludwigseisenbahn am 1. 11. 1922 war



indessen nicht nur die Straßenbahn, sondern zugleich die parallel laufende Staatsbahn Nürnberg – Würzburg und die wirtschaftliche Entwicklung. Es sollte indessen nicht verschwiegen werden, daß auch bei einer anderen wirtschaftlichen Entwicklung die Tage der Ludwigseisenbahn in ihrer alten Form gezählt gewesen wären, da inzwischen die Fürther Straße in Nürnberg zu einem wirtschaftlichen Zentrum geworden war, die eine Dampfeisenbahn nicht mehr vertrug. So verwundert nicht weiter, daß bereits zu Betriebszeiten der Ludwigseisenbahn Überlegungen zur Verbesserung des Betriebes als Hoch- oder Unterpflasterbahn angestellt wurden. Alle diese Überlegungen ließen sich indessen nicht wirtschaftlich realisieren.

Ihr Betrieb wurde  
am 1. 11. 1922  
eingestellt.



*Die Straßenbahn*



# 1881

**Am 26. 9. 1881** wurde parallel zur Ludwigseisenbahn eine Pferdestraßenbahn gebaut. Diese Pferdestraßenbahn – Eröffnung Nürnberg – Weinstraße (heute Rudolf-Breitscheid-Straße) / Schwabacher Straße wurde in Fürth über die Nürnberger Straße – Luisenstraße – Weinstraße geführt, also nördlich der Ludwigseisenbahn. Bereits zum 1. 11.

1881 wurde die Verlängerung bis zum Obstmarkt in Betrieb genommen.

Diese Strecke wurde eingleisig gebaut, mit Ausweichen aller 500 m. Ende Sept. 1881 wurde zur Leistungssteigerung ein zweites Gleis verlegt, das anstelle der Luisenstraße die Peterstraße (heute Schickedanzstraße) benutzte.



**Am 7. 5. 1896** erfolgte die Elektrifizierung. Als Bedingung dafür, legte der Stadtrat am 11. 4. 1894 fest, daß die Straßenbahnstrecken vom Obstmarkt zur Maxbrücke und von der Weinstraße zur Holzstraße gebaut werden mußten. Die geforderten Strecken wurden im Jahre 1898 in Betrieb genommen, die Verlängerung zur Flößbaustraße erfolgte im Sept. 1907, wobei eine wechselseitige Bedienung der Strecken durch die „weiße“ Linie erfolgte (spätere Linie (1)). Später wurde eine Pendellinie Maxbrücke – Holzstraße eingerichtet und am 3. 11. 1919 entstand die Linie (21), die zur Billiganlage fuhr (Linie (1) zur Flößbaustraße).

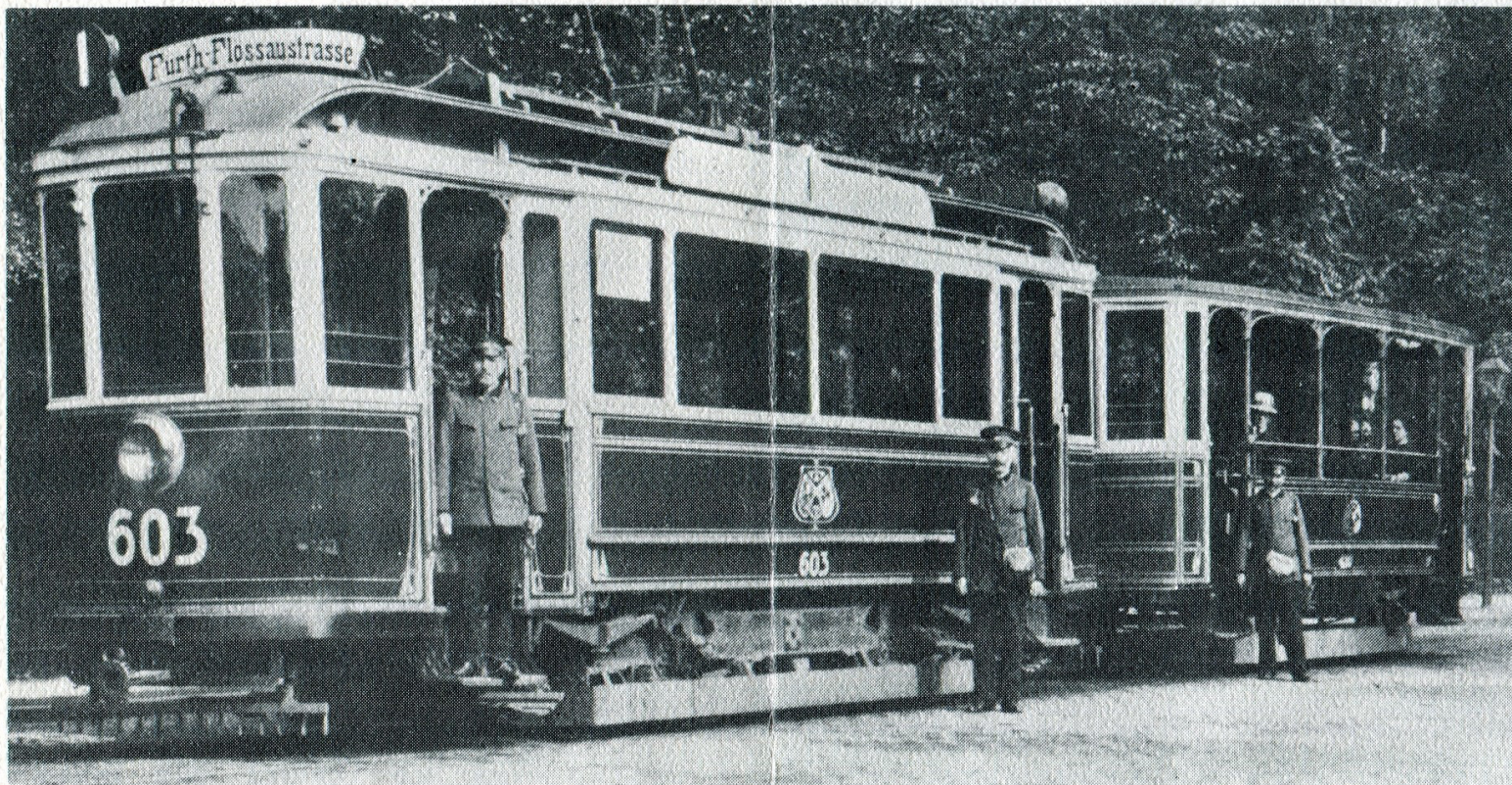
Schwabacher Straße eine Nord-Süd-Verbindung zu schaffen.

Um die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs beizubehalten, wurden nach 1922 drei neue Straßenbahnlinien zwischen Nürnberg und Fürth eingerichtet. Es waren dies die Linie (11), (31) und (D) (später (G)), wobei letztere zeitweise einen Gepäckwagen mitführte. Nach zähen Verhandlungen wurde die Straßenbahn auf ihrer gesamten Länge zwischen Plärrer und Fürther Freiheit auf die Trasse der alten Ludwigseisenbahn verlegt und am 10. 9. 1927 eine Schnellstraßenbahn auf dieser Strecke eröffnet. (Fahrzeit Plärrer – Fürther Freiheit 15 Min. mit später 4 Halten). Zugleich wurde die Strecke Freiheit – Bahnhofstraße – Maxstraße – Schwabacher Straße und die Schleife auf dem Bahnhofplatz eröffnet, was damals heftige Diskussion über den Sinn und Nutzen eines Bahnhofsvorplatzes auslöste. Ab Mai 1928 verkehrte die Linie (31) bis zur Flößbaustraße. Die Schnellstraßenbahn Linie (31) befuhr diese Strecke als „normale Linie“.

Die Einstellung der Ludwigseisenbahn hatte zwei Auswirkungen in Fürth: Einerseits entfiel damit eine leistungsfähige Schienenverbindung, andererseits bestand nun erstmals die Möglichkeit, die Straßenbahn aus der Nürnberger Straße herauszunehmen und auch östlich der

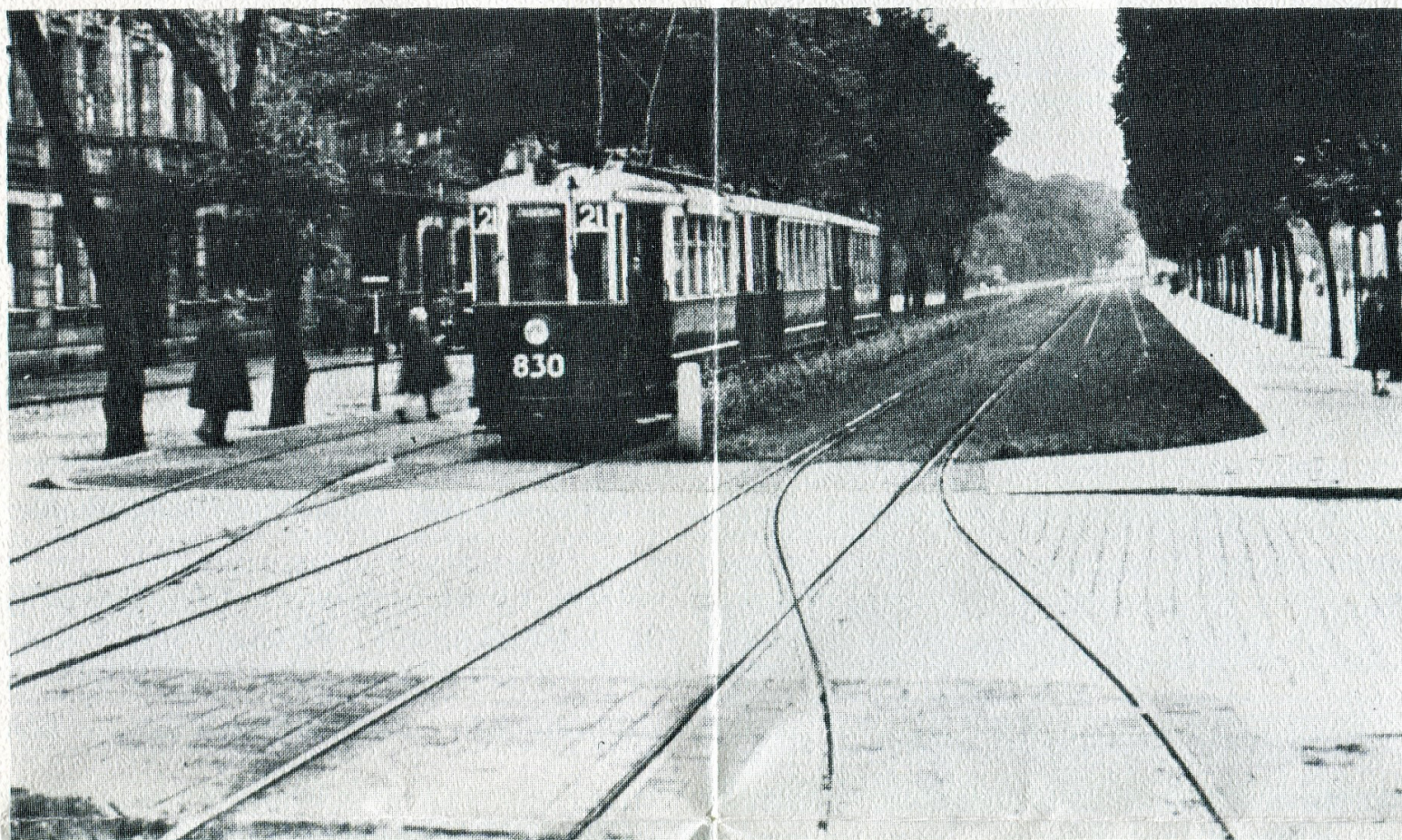




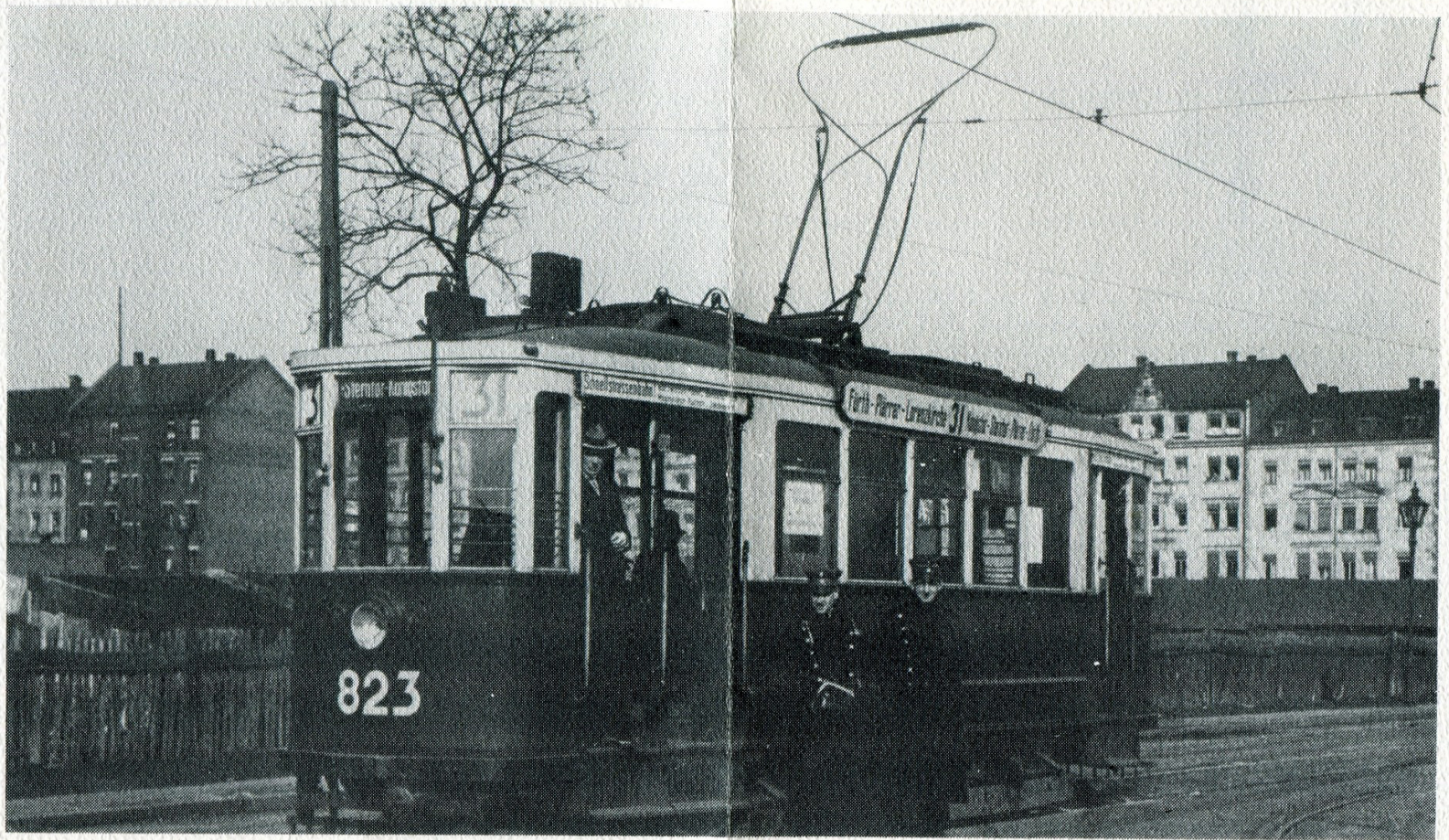


**Im Jahre 1928** wurde letztmals in Fürth eine neue Straßenbahnstrecke eröffnet. Es war dies die Verlängerung von der Maxbrücke zur Billiganlage. Zugleich wurden die Endpunkte der Linien (1) und (21) vertauscht, so daß die Linie

(1) ab 1. 7. 1928 zur Billiganlage und die Linie (21) ab diesem Tag zur Flößaustraße verkehrte. Diese Endpunkte wurden bis heute – zumindest in der Hauptverkehrszeit bei der Linie (21) – beibehalten.







**Im Jahre 1945** kam es wegen Kriegseinwirkungen vom April bis Juni zur

Betriebseinstellung der Straßenbahn. Die Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn

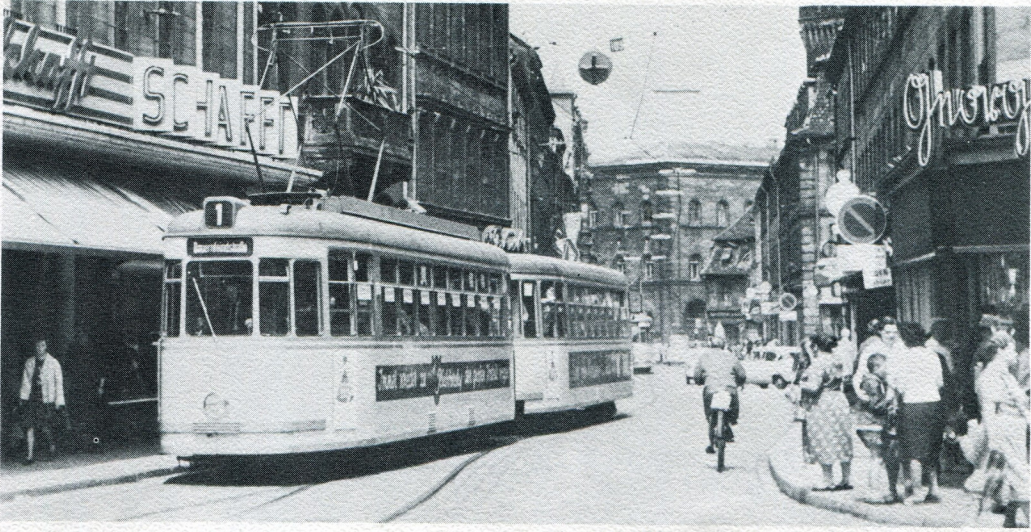


fand am 21. 9. 1949 sein Ende. Ab diesem Zeitpunkt wurden alle Fürther Linien wieder betrieben.

Es waren dies die Linien

- (1) Billiganlage – Nürnberg
- (21) Flößaustraße – Nürnberg
- (41) Flößaustraße – Billiganlage und
- (51) Hauptbahnhof – Nürnberg  
(nur an Werktagen).

Ab Juli 1952 fuhr die Linie (21) über Hauptbahnhof – Maxstraße zur Flößaustraße (vorher über Haltestelle „Mathildenstraße“), ab Juli 1954 wurde auch die Linie (41) aus der Schwabacher Straße zwischen der Maxstraße und Mathildenstraße herausgenommen. Damit wurde die „Fürther Freiheit“ zum zentralen Umsteigepunkt im Fürther Straßenbahnnetz.



**Im Jahre 1962** wurde das letzte eingleisige Streckenstück in der Schwabacher Straße zweigleisig ausgebaut. Weitere Veränderungen im Straßennetz erfolgten nur noch zur Verbesserung der Linienführung, sowie infolge des stärker werdenden Kfz-Verkehrs (z. B. Veränderung der Billiganlage, in der Königstraße und in der Südstadt). Gravierende Veränderungen im Straßenbahnnetz erfolgten zum 17. 10. 1976. Zu diesem Zeitpunkt trat ein „Sparkonzept“ in Kraft, das in Fürth die Einstellung von zwei Linien und die Verkehrsbeschränkungen auf den verbliebenen Linien außerhalb der Hauptverkehrszeit vorsah. Von diesem Zeitpunkt an verkehrte die Linie (1) – die immerhin älteste Linie im gesamten Straßenbahnnetz – nur noch täglich bis

ca. 19.30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen nur ab mittags. Die Linie (21) verkehrte anfangs ganztägig bis zur Flößaustraße, die Linie (7) nur noch zwischen Hauptbahnhof und Billiganlage. Da sich diese Regelung nicht bewährte, wurde ab 27. 2. 1977 die Linie (7) zur Flößaustraße ganztägig verlängert und die Linie (21) nur noch in der Hauptverkehrszeit bis zur Flößaustraße geführt. Ansonsten endete sie am Hauptbahnhof.

Seit August 1976 sind die Auswirkungen des U-Bahnbaues auch auf der Verbindung zwischen Nürnberg und Fürth zu spüren. Schrittweise wurde die Straßenbahn auf die Nordseite der Fürther Straße verlegt, um so Platz für den U-Bahnbau zu schaffen.





# 1981

**Am 20. 6. 1981** wird wegen des U-Bahnbaues der Straßenbahnbetrieb in Fürth eingestellt, da dann die für die U-Bahn gebaute und seit November 1970 von der Straßenbahn befahrene Hochbrücke zwischen Ringbahnbrücke und Stadtgrenze für die U-Bahn umgebaut

werden muß (Erhöhung der Bahnsteigkanten, Stromschiene, neue Gleise, Signale). Da Fürth kein eigenes Straßenbahndepot besitzt und ein Transport der Straßenbahnfahrzeuge nach Fürth kaum möglich ist, muß der Straßenbahnbetrieb aufgegeben werden.

