

Bürgerbegehren auf Durchführung eines Bürgerentscheides

ENDSTATION RATHAUS

Initiative für einen sanften Ausstieg aus der U-Bahn

Licht am Ende des Tunnels. Bürgerentscheid in Sicht!

Bisher etwa 2500
Unterschriften für das
Bürgerbegehren „Endstation
Rathaus“ - nutzen Sie diese
Chance für Fürth!

Weitere 2000 Unterschriften
öffnen das Tor zu einem
Bürgerentscheid über die
U-Bahn!

Lassen Sie sich diese
Gelegenheit nicht entgehen,
selbst über dieses Bauwerk
abzustimmen!



Gut 4000 Unterschriften sind das eine, vernünftige Gutachten das andere, nötig für den Bürgerentscheid. Wir haben die Stadt in einem Memorandum dazu aufgefordert, für Kostenwahrheit und Kostenklarheit zu sorgen. Ein erster Schritt ist ein Gutachten über die Kosten einer Beendigung der beiden Großaufträge Rohbau Tunnel/Station Stadthalle.

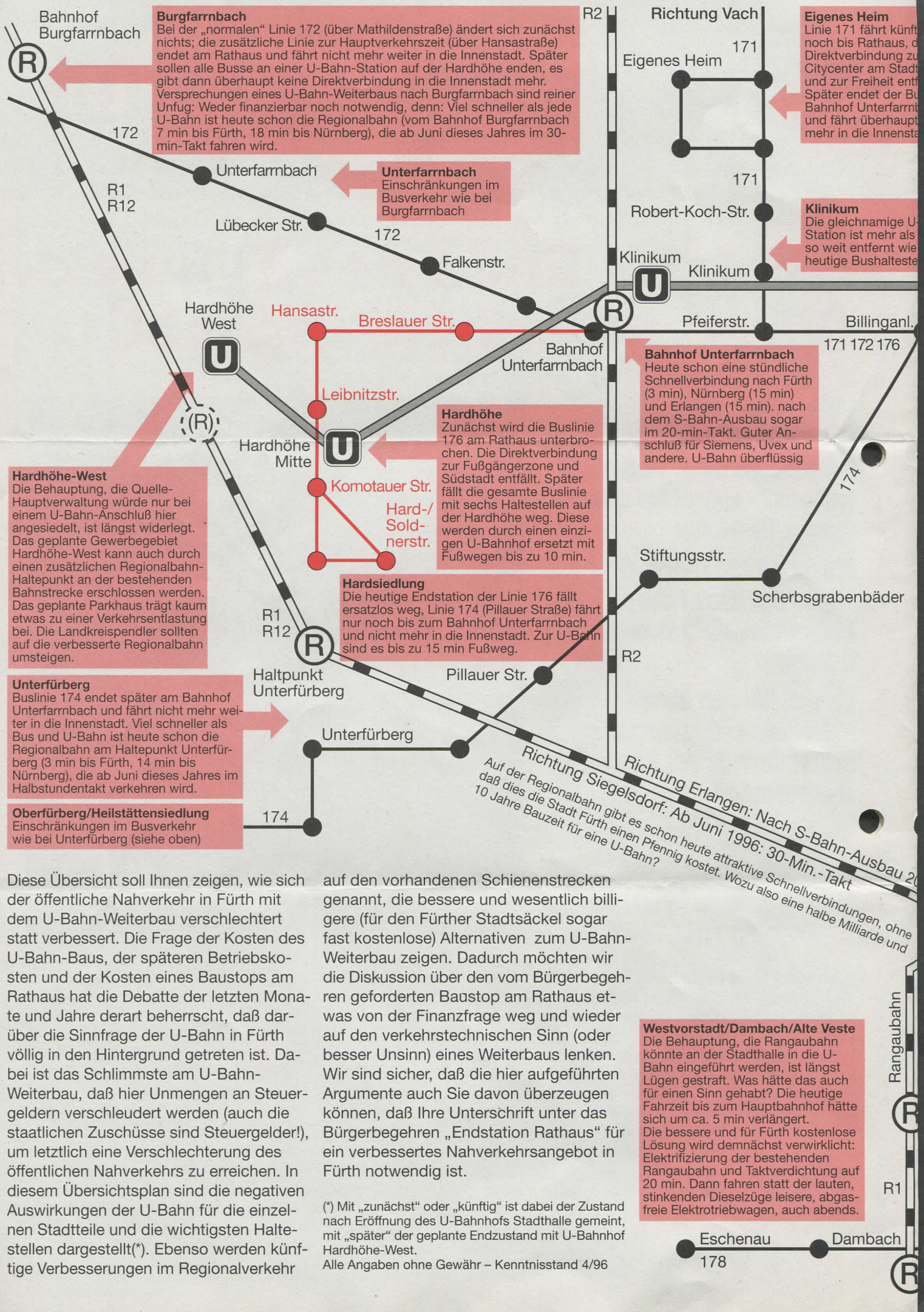
Während der Tunnel zur Stadthalle noch gar nicht angefangen wurde, haben wir erste Vorschläge zur Nutzung der begonnenen Station „Stadthalle“ gemacht. Die Straßenbaumaßnahmen rund um die Maxbrücke und diese selbst können anderweitig bezuschußt werden.

Aus finanziellen Gründen hält heute kaum noch jemand den Weiterbau zur Hardhöhe für durchführbar. Dann aber ist End-

station Rathaus sinnvoller als ein Schlußpunkt Stadthalle.

Bis zum 13. Mai 1996 sollten die restlichen 2000 Unterschriften dem neuen OB übergeben werden.

Jetzt sind Sie dran, sorgen Sie für Ihr Recht: unterschreiben Sie heute, damit Sie demnächst entscheiden können!



Burgfarnbach
Bei der „normalen“ Linie 172 (über Mathildenstraße) ändert sich zunächst nichts; die zusätzliche Linie zur Hauptverkehrszeit (über Hansastraße) endet am Rathaus und fährt nicht mehr weiter in die Innenstadt. Später sollen alle Busse an einer U-Bahn-Station auf der Hardhöhe enden, es gibt dann überhaupt keine Direktverbindung in die Innenstadt mehr. Versprechungen eines U-Bahn-Weiterbaus nach Burgfarnbach sind reiner Unfug: Weder finanzierbar noch notwendig, denn: Viel schneller als jede U-Bahn ist heute schon die Regionalbahn (vom Bahnhof Burgfarnbach 7 min bis Fürth, 18 min bis Nürnberg), die ab Juni dieses Jahres im 30-min-Takt fahren wird.

Unterfarnbach
Einschränkungen im Busverkehr wie bei Burgfarnbach

Eigenes Heim
Linie 171 fährt künftig noch bis Rathaus, d. Direktverbindung zu Citycenter am Stadt und zur Freiheit entfällt. Später endet der Bus am Bahnhof Unterfarnbach und fährt überhaupt nicht mehr in die Innenstadt.

Klinikum
Die gleichnamige U-Station ist mehr als so weit entfernt wie heutige Bushaltestelle

Bahnhof Unterfarnbach
Heute schon eine stündliche Schnellverbindung nach Fürth (3 min), Nürnberg (15 min) und Erlangen (15 min), nach dem S-Bahn-Ausbau sogar im 20-min-Takt. Guter Anschluß für Siemens, Uvex und andere. U-Bahn überflüssig

Hardhöhe
Zunächst wird die Buslinie 176 am Rathaus unterbrochen. Die Direktverbindung zur Fußgängerzone und Südstadt entfällt. Später fällt die gesamte Buslinie mit sechs Haltestellen auf der Hardhöhe weg. Diese werden durch einen einzigen U-Bahnhof ersetzt mit Fußwegen bis zu 10 min.

Hardsiedlung
Die heutige Endstation der Linie 176 fällt ersatzlos weg, Linie 174 (Pillauer Straße) fährt nur noch bis zum Bahnhof Unterfarnbach und nicht mehr in die Innenstadt. Zur U-Bahn sind es bis zu 15 min Fußweg.

Hardhöhe-West
Die Behauptung, die Quelle-Hauptverwaltung würde nur bei einem U-Bahn-Anschluß hier angesiedelt, ist längst widerlegt. Das geplante Gewerbegebiet Hardhöhe-West kann auch durch einen zusätzlichen Regionalbahn-Haltepunkt an der bestehenden Bahnstrecke erschlossen werden. Das geplante Parkhaus trägt kaum etwas zu einer Verkehrsentlastung bei. Die Landkreispenderler sollten auf die verbesserte Regionalbahn umsteigen.

Unterfärberg
Buslinie 174 endet später am Bahnhof Unterfarnbach und fährt nicht mehr weiter in die Innenstadt. Viel schneller als Bus und U-Bahn ist heute schon die Regionalbahn am Haltepunkt Unterfärberg (3 min bis Fürth, 14 min bis Nürnberg), die ab Juni dieses Jahres im Halbstundentakt verkehren wird.

Oberfärberg/Heilstättensiedlung
Einschränkungen im Busverkehr wie bei Unterfärberg (siehe oben)

Auf der Regionalbahn gibt es schon heute attraktive Schnellverbindungen, ohne daß dies die Stadt Fürth einen Pfennig kostet. Wozu also eine halbe Milliarde und 10 Jahre Bauzeit für eine U-Bahn?

Westvorstadt/Dambach/Alte Veste
Die Behauptung, die Rangaubahn könnte an der Stadthalle in die U-Bahn eingeführt werden, ist längst Lügen gestraft. Was hätte das auch für einen Sinn gehabt? Die heutige Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof hätte sich um ca. 5 min verlängert. Die bessere und für Fürth kostenlose Lösung wird demnächst verwirklicht: Elektrifizierung der bestehenden Rangaubahn und Taktverdichtung auf 20 min. Dann fahren statt der lauten, stinkenden Dieselszüge leisere, abgasfreie Elektrotriebwagen, auch abends.

Diese Übersicht soll Ihnen zeigen, wie sich der öffentliche Nahverkehr in Fürth mit dem U-Bahn-Weiterbau verschlechtert statt verbessert. Die Frage der Kosten des U-Bahn-Baus, der späteren Betriebskosten und der Kosten eines Baustops am Rathaus hat die Debatte der letzten Monate und Jahre derart beherrscht, daß darüber die Sinnfrage der U-Bahn in Fürth völlig in den Hintergrund getreten ist. Dabei ist das Schlimmste am U-Bahn-Weiterbau, daß hier Unmengen an Steuergeldern verschleudert werden (auch die staatlichen Zuschüsse sind Steuergelder!), um letztlich eine Verschlechterung des öffentlichen Nahverkehrs zu erreichen. In diesem Übersichtsplan sind die negativen Auswirkungen der U-Bahn für die einzelnen Stadtteile und die wichtigsten Haltestellen dargestellt(*). Ebenso werden künftige Verbesserungen im Regionalverkehr

auf den vorhandenen Schienenstrecken genannt, die bessere und wesentlich billigere (für den Fürther Stadsäckel sogar fast kostenlose) Alternativen zum U-Bahn-Weiterbau zeigen. Dadurch möchten wir die Diskussion über den vom Bürgerbegehren geforderten Baustop am Rathaus etwas von der Finanzfrage weg und wieder auf den verkehrstechnischen Sinn (oder besser Unsinn) eines Weiterbaus lenken. Wir sind sicher, daß die hier aufgeführten Argumente auch Sie davon überzeugen können, daß Ihre Unterschrift unter das Bürgerbegehren „Endstation Rathaus“ für ein verbessertes Nahverkehrsangebot in Fürth notwendig ist.

(* Mit „zunächst“ oder „künftig“ ist dabei der Zustand nach Eröffnung des U-Bahnhofs Stadthalle gemeint, mit „später“ der geplante Endzustand mit U-Bahnhof Hardhöhe-West.
Alle Angaben ohne Gewähr – Kenntnisstand 4/96

Eschenau 178 Dambach

Fürther Fahrgäste trainieren für Olympia

Gut zu Fuß mit der U-Bahn!

Öfter umsteigen – längere Fußwege

Wegfallende Linien und Haltestellen sind rot dargestellt

g nur
ie
m
theater
ält.
s am
bach
nicht
dt.

Bahn-
doppelt
die
le.

Min.-Takt

West-
vor-
stadt

Nördliche und nordöstliche Vororte:
Linie 175 aus Poppenreuth und 179 aus Sack enden künftig am Rathaus und fahren nicht mehr weiter in die Innenstadt. Die anderen Linien (173, 177 und 178) sollen zwar zunächst weiter die Innenstadt erschließen, der Abschnitt Hauptbahnhof-Rathaus mit den wichtigen City-Haltestellen Stadttheater und Hallstraße ist aber aus Kostengründen stilllegungsgefährdet. Der Grüne Markt wird überhaupt nicht mehr angefahren.

Grüner Markt
5 Buslinien, und zwar sämtliche Verbindungen nach Nordosten (Stadeln, Sack, Ronhof, Poppenreuth usw. - Linien 173, 175, 177, 178, 179) entfallen ersatzlos, ebenso die Direktverbindung zu den Haltestellen Stadttheater, Hallstraße und Freiheit. Später fallen auch die restlichen Buslinien nach Westen (171 und 176) weg. Dann gibt es am Grünen Markt überhaupt keinen Nahverkehrsanschluß mehr.

Stadhalle
Die gleichnamige U-Bahn-Station liegt viel weiter entfernt als die heutigen Bushaltestellen, außerdem 4 Stockwerke tief und auf der falschen Seite, nämlich dem Stadthalleneingang entgegengesetzt.

Rathaus
Linien 171, 175, 176 und 179 enden künftig hier. Von dort aus müssen die Fahrgäste zu Fuß weiter in die Innenstadt gehen, denn die U-Bahn hat keine Haltestelle in der Stadtmittle!

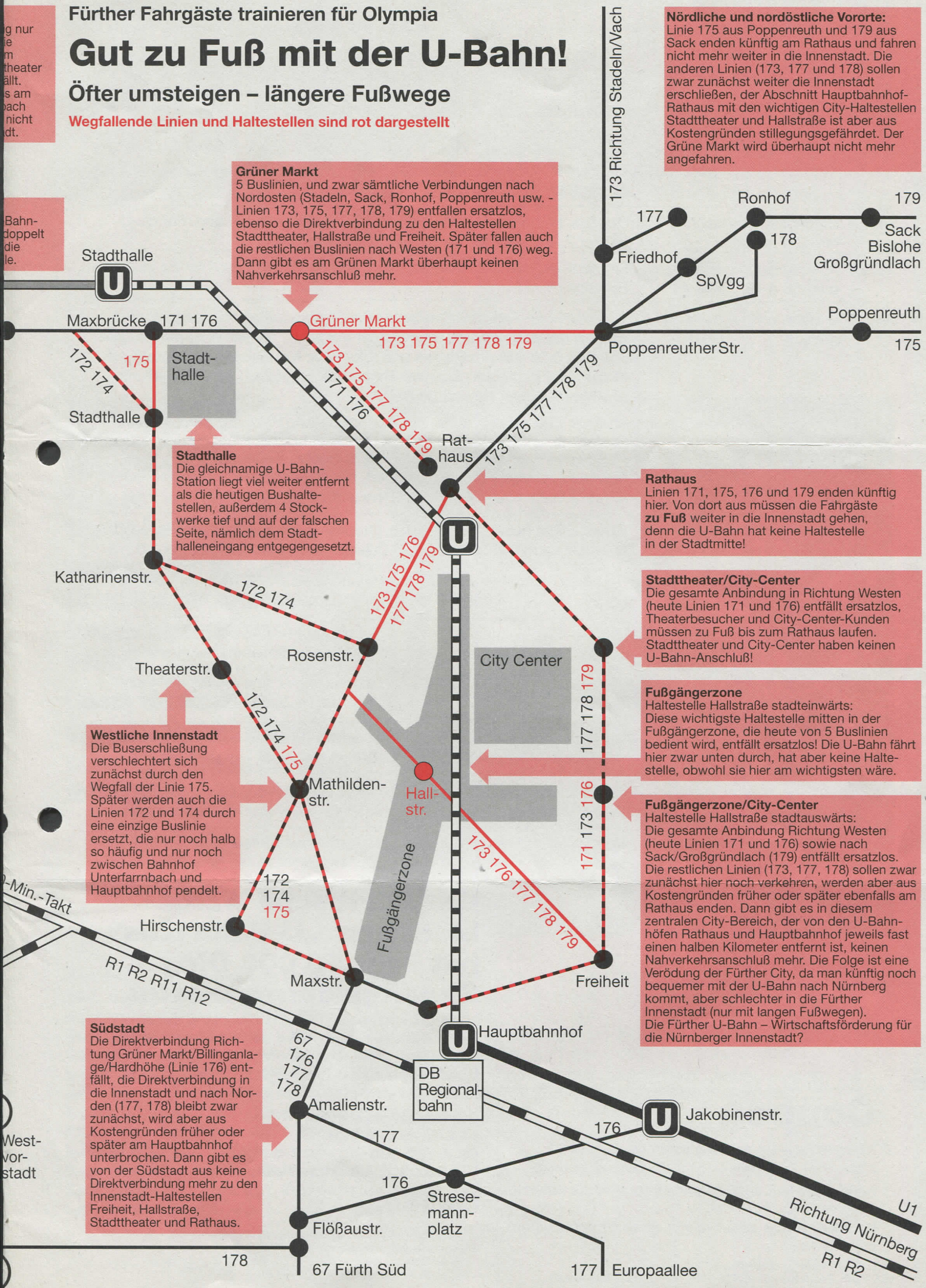
Stadttheater/City-Center
Die gesamte Anbindung in Richtung Westen (heute Linien 171 und 176) entfällt ersatzlos, Theaterbesucher und City-Center-Kunden müssen zu Fuß bis zum Rathaus laufen. Stadttheater und City-Center haben keinen U-Bahn-Anschluß!

Fußgängerzone
Haltestelle Hallstraße stadteinwärts: Diese wichtigste Haltestelle mitten in der Fußgängerzone, die heute von 5 Buslinien bedient wird, entfällt ersatzlos! Die U-Bahn fährt hier zwar unten durch, hat aber keine Haltestelle, obwohl sie hier am wichtigsten wäre.

Fußgängerzone/City-Center
Haltestelle Hallstraße stadtauswärts: Die gesamte Anbindung Richtung Westen (heute Linien 171 und 176) sowie nach Sack/Großgründlach (179) entfällt ersatzlos. Die restlichen Linien (173, 177, 178) sollen zwar zunächst hier noch verkehren, werden aber aus Kostengründen früher oder später ebenfalls am Rathaus enden. Dann gibt es in diesem zentralen City-Bereich, der von den U-Bahnhöfen Rathaus und Hauptbahnhof jeweils fast einen halben Kilometer entfernt ist, keinen Nahverkehrsanschluß mehr. Die Folge ist eine Verödung der Fürther City, da man künftig noch bequemer mit der U-Bahn nach Nürnberg kommt, aber schlechter in die Fürther Innenstadt (nur mit langen Fußwegen). Die Fürther U-Bahn – Wirtschaftsförderung für die Nürnberger Innenstadt?

Westliche Innenstadt
Die Buserschließung verschlechtert sich zunächst durch den Wegfall der Linie 175. Später werden auch die Linien 172 und 174 durch eine einzige Buslinie ersetzt, die nur noch halb so häufig und nur noch zwischen Bahnhof Unterfarnbach und Hauptbahnhof pendelt.

Südstadt
Die Direktverbindung Richtung Grüner Markt/Billinganlage/Hardhöhe (Linie 176) entfällt, die Direktverbindung in die Innenstadt und nach Norden (177, 178) bleibt zwar zunächst, wird aber aus Kostengründen früher oder später am Hauptbahnhof unterbrochen. Dann gibt es von der Südstadt aus keine Direktverbindung mehr zu den Innenstadt-Haltestellen Freiheit, Hallstraße, Stadttheater und Rathaus.



Die rosa Welt der städtischen Broschüre „U-Bahn plus“

Dichtung	und	Wahrheit
Seite 3	Bayer. Förderung mit 87%	Wegen nicht förderfähiger Kosten Zuschuß effektiv nur 78%, also 49 Mio DM Eigenanteil Fürth bis Stadthalle. Fortsetzung bis Hardhöhe Förderzusage nur 80% (= 71% effektiv), Eigenanteil ca. 85 Mio DM.
Seite 3	Betriebskostenzuschuß 2 Mio DM pro Jahr	Der Zuschuß wird allen öffentlichen Verkehrsmitteln gewährt. Für die U-Bahn z.Z. 0,4 Mio DM, für die Busse 1,6 Mio DM.
Seite 3	Abschreibungsverlängerung 50 -> 80 Jahre	Rechentrick, der drei Generationen belastet, „Einsparung“ für die jährlichen Folgekosten minimal.
Seite 3	U-Bahn vergleichsweise günstig	1 Mio U-Bahn-Fahrgäste zwischen Jakobinenstraße und Hauptbahnhof werden doppelt gezählt. Langjähriger Vergleich: Verlust U-Bahn 0,33 DM und Bus 0,23 DM pro Person und Kilometer. Neubaustrecke Verlust pro Person und Kilometer: Bahnhof-Rathaus bestenfalls 0,33 DM, Rathaus-Stadthalle mindestens 3,00 DM!
Seite 3	U-Bahn auch zukünftig finanzierbar	Ab 1999 wegen U-Bahn 7,8 Mio , ab Fertigstellung Hardhöhe mind. 14 Mio DM zusätzlich aus städtischem Haushalt. Die Finanzierbarkeit ist völlig unklar!
Seite 2	Bus optimal mit U-Bahn verknüpft	Buslinien werden aufgelöst, verkürzt, häufigeres Umsteigen, deutlich längere Fußwege auf der Hardhöhe und in der Innenstadt.
Seite 2	Verbesserungen des Busnetzes	Bisher schon Busoptimierung (z.B. Beschleunigung) möglich, aber wegen U-Bahn bis nach 2000 verschoben. Busnetz wird verschlechtert, siehe S.2/3
Seite 2	Park und Ride Hardhöhe	P+R sehr umstritten, deshalb nur Parkhaus (ca 20-30 Mio!) für 1000 Kfz geplant, Effekt minimal bei mehr als 20 000 Autos täglich.
Seite 4	Fahrtzeit Innenstadt-Hardhöhe 7-8 Minuten	Mittlerer Fahrtzeitgewinn je Fahrt 8,4 min nach Nürnberg , jedoch nur 2,8 min innerhalb Fürths! Dies ist mit jeder Busoptimierung leicht erreichbar.
Seite 4	Innenstadt vom Verkehr überrollt	Unabhängig von Bus/Tram/U-Bahn ist dies immer eine verkehrspolitische Entscheidung . Ausdünnung des Busnetzes im Zentrum führt zu mehr Autos!
Seite 5ff	U-Bahn plus: Standortentscheidung für Fürth	Seit wann liegen US-Gelände die Südstadt und Atzenhof sowie der Gewerbehark Knoblauchland an der U-Bahn?
Seite 8	U-Bahn plus für weniger Autos	„Bereits heute gibt es rund 60.000 PKW in Fürth - bei einem jährlichen Zuwachs von zwei bis drei Prozent .“ (O-Ton U-Bahn plus) Alles klar!
Seite 7	Quelle für U-Bahn plus?	Sie suchen in U-Bahn plus vergeblich nach einer Erklärung der Quelle? Kein Wort von wegen Hardhöhe und so. Ziehen Sie selbst Ihre Schlüsse daraus!

Wir ergänzen die fehlende Lobes-Hymne

1994: die Quelle kommt auf die Hardhöhe!
 1995: die Quelle kommt auf die Hardhöhe!
 1996: die Quelle kommt auf die Hardhöhe!
 1997: die Quelle kommt auf die Hardhöhe!
 1998: die Quelle kommt auf die Hardhöhe!
 1999: nach Leipzig!

Coupon

- Ich möchte Unterschriftenlisten Rückporto (bis 3 Stück: DM 1,-; 4-9 Stück: 2,-; ab 10 Stück: 3,-) lege ich bei
- Senden Sie mir ausführliches Informationsmaterial Rückporto (DM 3,-) lege ich bei
- Ich möchte die Initiative mit einer Spende unterstützen

Bitte ausschneiden und abschicken an:
 VCD Fürth, Postfach 1852, 90708 Fürth oder im VCD-Briefkasten
 Alexanderstraße 18 einwerfen.

Das städtische Werbeblättchen „U-Bahn plus“ hat über 40 000 DM an Steuergeldern gekostet.

2000 DM kosten uns Druck und Versand dieser Bürgerinformation. Unsere Initiative bekommt keine staatlichen Zuschüsse, wir machen als Privatleute unseren eigenen Geldbeutel auf. Bitte helfen Sie durch eine Spende. Unser Spendenkonto ist bei der

Stadtparkasse Fürth
Kto.-Nr. 9 064 809
(BLZ 762 500 00)
Stichwort „Endstation Rathaus“

Danke.

Die Belange des Bürgerbegehrens werden vertreten durch:
 Burkhard Knauf, Steinfeldweg 3B, 90765 Fürth
 Dagmar Orwen, Förstermühle 3, 90762 Fürth
 Jörg Wolff, Amalienstraße 60, 90763 Fürth