



Markt Feucht

Verkehr

Feucht war rings von Wäldern umgeben. Neben den Straßen nach Altdorf, Gsteinach und Wendelstein gab es die wichtige Fernstraße von Nürnberg über Regensburg nach Wien. Reisen war gefährlich und beschwerlich. Die Straßen des Mittelalters lassen sich am ehesten mit heutigen Feldwegen vergleichen.

Sie waren unbefestigt und hatten durch die Wagenräder tiefe Furchen. In Feucht war, von Nürnberg kommend, die erste Poststation untergebracht. Sie ist seit 1685 nachgewiesen. Der 101 km lange Weg nach Regensburg konnte in 20 Stunden bewältigt werden. Personenverkehr war zunächst reine Privatsache. Wer sich weder Pferd noch Kutsche leisten konnte, ging zu Fuß. 1705 wurde eine regelmäßige Postlinie zwischen Nürnberg und Regensburg eingerichtet. Sie wurde ein- oder zweimal in der Woche befahren.

Die Postkutschen fuhren nur Schritttempo. Daneben gab es Eilwägen, die doppelt oder dreimal so schnell fuhren. Die Kutschen des ausgehenden 17. Jahrhunderts waren wuchtige und schwerfällige Ungetüme ohne jede Federung oder Komfort.

Die Feuchter Hauptstraße war zum Teil von Bäumen gesäumt. In der Mitte lief ein Abwasserkanal. Nur der innerste Teil der Straße war gepflastert (siehe Galerie - Foto 1). Der innerörtliche Verkehr wurde mit Ochsen- und Pferdegespannen oder auch mit dem Schubkarren bewältigt (siehe Galerie - Foto 2).

Wasserwege waren ideale Verkehrswege. Schon Karl, der Große, versuchte, einen Verbindungskanal zwischen Main und Donau herzustellen. Reste dieses ersten Bauvorhabens findet man noch bei dem Dorf Graben. Der bayerische König Ludwig I. nahm den Gedanken an den Bau eines Kanals wieder auf. Er sollte Bamberg mit Kehlheim verbinden.

1836 wurde mit dem Bau begonnen. Zehn Jahre später konnte er in Betrieb genommen werden. Bei einer Länge von 173 km überwindet er die Höhenunterschiede mit 100 Schleusen. Das größte Bauwerk ist die Brücke über die Schwarzach bei Nerreth, der so genannte Brückkanal (siehe Galerie - Foto 3 und 4).

Die Kanalschiffe durften maximal 29 Meter lang und 4,6 Meter breit sein. Sie waren für eine Last von 120 Tonnen ausgelegt und wurden von einem am Ufer laufenden Pferd gezogen. Sie transportierten die zwanzigfache Fracht eines Fuhrwerks. Für die Strecke von Bamberg nach Kehlheim benötigten sie fünf Tage und waren damit wesentlich schneller als Fuhrwerke. Holz, Steine, Kohle und Landesprodukte stellten die wichtigsten Transportgüter auf dem Kanal dar. Das Güteraufkommen stieg in den ersten Jahren und erreichte mit 195 963 Tonnen im Jahr 1850 seinen Höchststand. Dann nahm das Frachtaufkommen ab.

Von 1918 bis 1945 lagen die Zahlen bei nur 30.000 bis 40.000 Tonnen pro Jahr und erreichte das Minimum von 100.000 Tonnen für die Wirtschaftlichkeit nicht mehr. Der Grund für den Transportrückgang war die Fertigstellung der Eisenbahnlinie Nürnberg – Regensburg 1873. Mit der Bahn konnten die Waren wesentlich schneller und zielgenauer transportiert werden.

Für die Feuchter Jugend diente der Kanal als Badeplatz. Das Eis des im Winter zugefrorenen Kanals diente den Feuchter Brauereien als Kühlung der Bierkeller.

Mancher Nürnberger Verein benutzte ein Kanalschiff zu einem Ausflug mit Blasmusik und

reichlich Bier bis zum Brückkanal. In der dortigen Gaststätte kehrten die Vereinsmitglieder ein, bevor sie mit dem Zug nach Nürnberg zurückfuhren. Durch Kriegseinwirkungen wurde der Kanal 1945 unpassierbar. Er wurde 1950 als Wasserstraße endgültig aufgelassen. Aber als erhaltenswertes technisches Bauwerk wird er gepflegt und erhalten (siehe Galerie - Foto 4). Die Treidelwege sind jetzt Wander- und Radwege. Angler sitzen am Ufer. Im Winter wird auf dem Kanal Schlittschuh gelaufen. Manche vergnügen sich dort auch mit Eisstockschießen.

Parallel zum Kanalbau erfolgte der Eisenbahnbau. 1835 dampfte die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Der Bayerische König Ludwig I. war kein Freund der Eisenbahn. Um den Kanal nicht zu entwerten, verbot er den Eisenbahnbau parallel zu dieser Wasserstraße. So wurde die Strecke nach Regensburg über Hersbruck, Amberg und Schwandorf gebaut und schon 1859 eingeweiht. Erst als abzusehen war, dass der Ludwig – Donau – Main - Kanal den kommenden Verkehrsflüssen in keiner Weise gewachsen war, wurde die direkte Bahnlinie über Neumarkt nach Regensburg gebaut. 1873 war sie durchgehend befahrbar und Feucht hatte damit einen Anschluss an das Eisenbahnnetz.

Für die damalige Zeit schritten die Bauvorhaben in rasantem Bautempo voran, nur erklärlich durch die ungeheuere Begeisterung für die Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Mit dem Eisenbahnanschluss konnten nun auch leicht verderbliche landwirtschaftliche Güter exportiert werden. Die ersten „Pendler“ arbeiteten in Nürnberg und wohnten in Feucht. Kinder konnten die weiterführenden Schulen in Nürnberg besuchen. Manche Ausflügler benutzten nun die Eisenbahn für die Heimfahrt von Wanderungen nach Feucht. Da die Gleisanlagen nicht stören sollten, wurden sie außerhalb der Ortschaften angelegt (siehe Galerie - Foto 5).

Schon ab 1900 wurde die Strecke mit einem zweiten Gleis versehen. Die aufblühende Feuchter Industrie in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts benötigte Kohle, Stahl, Holz für die Fertigung. Die Güter konnten nur mit der Bahn heran geschafft werden. Ebenso war es mit den Fertigprodukten, die mit der Bahn versandt wurden. An manchen Tagen wurden zwei Güterzüge allein für die Fracht der Fella – Werke in Feucht zusammengestellt und zum Abtransport verwendet. Deshalb waren am Feuchter Bahnhof Rangiergleise nötig. Zeitweise war sogar eine Rangierlokomotive in Feucht stationiert.

Der Zugverkehr nahm mit der Zeit zu. Verkehrten 1880 noch sechs Zugpaare für den Personenverkehr zwischen Nürnberg und Feucht, so waren es 1930 bereits 14. Die drei Klassen für die Beförderung von Personen spiegelten noch die alten Wagentypen der Postkutschen wieder, von der Equipage über den gewöhnlichen Reisewagen bis zum einfachen Leiterwagen. Die größeren Betriebe bekamen eigene Gleisanschlüsse, ebenso die Heeresmunititionsanstalt. Nach dem letzten Krieg benutzte die US-Army diesen Gleisanschluss zum Transport von Treibstoff und Munition.

Schon bald nach dem Abschluss des Fernbahnnetzes begann man mit dem Bau von Nebenbahnen. Sie sollten in erster Linie den landwirtschaftlichen Absatz fördern und das Land flächendeckend erschließen. Für die Nebenbahnen galten eine einfache Bauweise und ein vereinfachter Betrieb. Die Gleise sollten möglichst geringe Steigung und Krümmungsradien aufweisen und nur mit mäßiger Geschwindigkeit (20 bis 30 km/Std) befahren werden. Der Bau der 11,5 km lange Strecke nach Altdorf erfolgte 1878. Damit wurde Altdorf, das „drei Poststunden“ von Feucht entfernt lag, mit seinen Behörden für die Bürger Feuchts in kurzer Zeit erreichbar.

1955 erfolgte die Elektrifizierung der Strecke. 1992 wurde mit der Linie von Nürnberg über Feucht nach Altdorf die zweite S-Bahnstrecke S2 im Großraum Nürnberg eröffnet. Zwischen Nürnberg und Feucht erhielt die S-Bahn eigene Gleise, um die Fernbahn zu entlasten (siehe

Galerie - Foto 6). Ein großer Parkplatz mit 150 Parkplätzen ermöglicht den Pendlern in Feucht den Umstieg vom Auto zur S-Bahn.

Auch nach Wendelstein wurde 1886 eine Nebenbahn gebaut. Sie war 5,8 km lang und war vor allem für den Güterverkehr wichtig. Erschloss sie doch die wichtigen Wendelsteiner Steinbrüche. Obwohl neben dem Bahndamm Feuerschutzstreifen angelegt worden waren, ereigneten sich durch Funkenflug immer wieder Waldbrände. Ein besonders großer Waldbrand entstand 1929 auf dem Gelände der späteren Muna.

Der aufkommende Individualverkehr und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße erzwangen 1960 die endgültige Stilllegung der Strecke.

Eine weitere Nebenbahn startete zwar nicht in Feucht, betraf aber doch den Bahnverkehr am Feuchter Bahnhof. Es handelte sich um die 1902 eingeweihte 14,7 km lange Strecke von Burgthann nach Allersberg. Manche Züge fuhren von Feucht über Burgthann nach Allersberg, sodass Feucht ein kleiner Umsteigebahnhof geworden war. Aber auch diese Nebenbahn musste 1973 ihren Betrieb einstellen.

2010 wurde die S 3, die S-Bahnlinie von Nürnberg über Feucht nach Neumarkt eingeweiht.

Feucht erhielt eine zweite S-Bahnstation Feucht-Ost (siehe Galerie - Foto 7). Die S3 hält nicht zwischen Nürnberg und Feucht und braucht für diese Strecke nur 9 Minuten. Trotz der vielen Zugbewegungen sind keine „Eisenbahner“ mehr in Feucht stationiert. Der ganze Betrieb wird elektronisch von fernen Stellwerken und Kommandozentralen gesteuert, überwacht und am Laufen gehalten (siehe Galerie - Foto 8).

Im Zuge der Erstellung von Schnellfahrstrecken der Bahn wurde eine ICE-Trasse von Nürnberg über Feucht nach Ingolstadt gebaut. Die Trasse schmiegt sich der Autobahn A9 von Nürnberg nach München an und tangiert Feucht westlich der Autobahn. Sie verläuft in einem tiefen Einschnitt. Leider gibt es in Feucht keine Zusteigemöglichkeiten (siehe Galerie - Foto 9).

Die von Nürnberg kommende ehemalige Reichs- und spätere Bundesstraße 8 war nach dem ersten Weltkrieg dem steigenden Autoverkehr nicht mehr gewachsen. Sie wurde in den 1930er Jahren zum Teil betoniert, mit Kleinpflaster versehen und im Ortsbereich verbreitert.

Die innerörtlichen Straßen bekamen 1934 eigene Bezeichnungen und wurden nach und nach asphaltiert und ausgebaut.

Im Ortskern von Feucht gab es eine mit Pflastersteinen ausgelegte Furt und daneben eine steinerne Brücke über den Gauchsbach. Die Bauern fuhren durch die Furt, damit die Wagenräder nass wurden und das Holz aufquoll. Wer über die Brücke fuhr, musste Brücken- und Pflasterzoll bezahlen. Bis zur Gauchsbachregulierung 1928 gab es im Ortskern Feuchts regelmäßig Hochwasser (siehe Galerie - Foto 10) und die Gauchsbachbrücke war überschwemmt. Die Brücke wurde nach der Gauchsbachregulierung erneuert, verbreitert und mit Gehsteigen versehen. Die Furt wurde aufgehoben.

Zwischen den beiden Weltkriegen entwickelte sich der Kraftfahrzeugverkehr. Autoreparaturwerkstätten ersetzten die Wagnereien, die Jahrhunderte lang für den Bau und die Reparatur der Pferdewagen gebraucht wurde. Gebraucht wurden nun Tankstellen, die an verschiedenen Straßen des Ortes entstanden. Auto fahren war teuer. Neben den Ärzten konnten sich nur gut Betuchte ein Fahrzeug leisten.

Billiger als Autos waren die Motorräder, die zum Teil mit Beiwagen, das Straßenbild prägten.

Noch billiger waren Fahrräder, das Transportmittel der einfachen Bevölkerung.

Eine wesentliche Neuerung war der Autobahnbau. 1938 wurde die Autobahn von Nürnberg nach München, die heutige A9, fertig gestellt. Um die damalige große Arbeitslosigkeit zu lindern, wurde die Arbeit auf den Baustellen soweit wie möglich mit Handarbeit verrichtet (siehe Galerie - Foto 11).

Eine Raststätte „Feucht“ mit Tankstelle wurde in der Nähe des Brückkanals angelegt (siehe Galerie - Foto 12). Erst in den letzten Jahren entstanden die großen Parkplätze für die Fernlaster.

Die Straße nach Schwabach wurde 1938 durch eine neue Straße, den „Zubringer“, ersetzt. Die neue Straße führt an Röthenbach vorbei nach Nürnberg mit einer Abzweigung nach Schwabach.

Im Westen und Norden von Feucht verläuft die Autobahn A6 Heilbronn – Prag. Sie wurde bereits 1938 begonnen, aber erst in den 1970er Jahren bis Amberg fertig gestellt.

Zu Beginn des zweiten Weltkrieges wurden viele „nicht kriegswichtige“ Fahrzeuge von der Wehrmacht beschlagnahmt. Der Treibstoff wurde immer knapper. So wurden manche Fahrzeuge auf den Holzgasbetrieb umgestellt. Die Fahrzeuge bekamen einen Kessel zum Verbrennen von kleinen Buchenholzscheiten. Durch Luftmangelverbrennung entstand ein Gas, das im Holzvergaser zur Verbrennung vorbereitet wurde und den Motor antrieb.

Am Kriegsende sprengte die Wehrmacht die schöne Autobahnbrücke über die Schwarzach, während die Brücke über die Eisenbahn erhalten blieb, obwohl auch hier der Befehl zur Sprengung vorlag.

Die Staatsstraße nach Altdorf ist längst asphaltiert. Nach Röthenbach führt noch ein Sträßchen, in der Gegenrichtung nach Gsteinach und Schwarzenbruck.

Der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr erzwang den sechsspurigen Ausbau der A9 zwischen 1976 und 1978. Viele Brücken mussten entweder verbreitert oder ganz neu gebaut werden, die Dämme entsprechend vergrößert werden. Das dazu nötige Füllmaterial wurde dem Gauchsachtal entnommen. Es entstanden die „Jägerseen“ und damit ein reizvolles Naherholungsgebiet.

Die Zubringerstraße nach Nürnberg wurde zur Autobahn A73 ausgebaut und führt am Nürnberger Hafen vorbei auf der Trasse des ehemaligen Ludwig – Donau – Main – Kanals nach Fürth und weiter über Erlangen nach Bamberg, Coburg und Suhl. Auch die Autobahnanbindung Feuchts musste dem gesteigerten Verkehrsaufkommen angepasst werden. Es wurde eine neue Zufahrt in Form einer so genannten Doppeltrompete südlich der Raststätte angelegt.

Erstmals wurden im Ortsbereich Lärmschutzwälle angelegt, um die Bevölkerung wenigstens etwas vom ständigen Autolärm zu schützen. Um die Verkehrsbelastung des Ortskerns zu verringern, wurde im Norden eine Umgehungsstraße gebaut, sodass von Altenfurt kommende Fahrzeuge an Feucht vorbei nach Altdorf fahren können.

Längst gibt es auch Omnibusverbindungen über Wendelstein nach Schwabach und nach Langwasser zur dortigen U-Bahnstation.

Text: Arbeitskreis Chronik Feucht

Fotogalerie



Foto 1 (BD0072 Markt Feucht AKC)



Foto 2 (BD0015 Markt Feucht AKC)



Foto 3 (BD1243 Markt Feucht AKC)



Foto 4 (Zeitzeugen 42 Markt Feucht AKC)



Foto 5 (BD0504 Markt Feucht AKC)



Foto 6 (Zeitzeugen 42 Markt Feucht AKC)



Foto 7 (Markt Feucht AKC)



Foto 8 (Zeitzeugen 42 Markt Feucht AKC)



Foto 9 (Zeitzeugen 42 Markt Feucht AKC)



Foto 10 (BD0082 Markt Feucht AKC)



Foto 11 (Zeitzeugen 42 Markt Feucht AKC)



Foto 12 (BD0415 Markt Feucht AKC)