



# Bibertbahn

Eine Information der „Interessengemeinschaft Bibertbahn“, die sich um die Reaktivierung der Bahnlinie Nürnberg - Stein - Altenberg - Zirndorf - Leichendorf bemüht.

## „Beerdigung erster Klasse“ für die Verlängerung der U 3 in den Landkreis Fürth (Stand 29.03.09)

Die IG Bibertbahn ist erleichtert, dass jetzt endlich belastbare Zahlen vorliegen, was die Verlängerung der Nürnberger U-Bahn von Gebersdorf nach Zirndorf und Oberasbach kosten würde.

„Wenn man das Papier des Ingenieurbüros Intraplan in die Hand nimmt, ist man erstmal erstaunt.“ stellt der IGBB-Vorsitzende Dieter Beck fest. „Mit fiktiven Querbuchungen und Einsparungen noch nicht einmal beschlossener Ausgaben (wie einer neuen Buslinie 157) scheint man die U 3 im günstigsten Fall mit einem jährlichen Mehraufwand von 30.000 Euro zu bekommen.“ (Im „Mitfall 1“: VAG Nürnberg + 80.000 € und Kommunen - 50.000 € = *gesamt* + 30.000 €, siehe Tabellen am Schluss.)

Allerdings hat Intraplan dabei schon eingerechnet, dass die Kommunen zu den derzeit 700.000 € jährlich zusätzlich 200.000 € für eine neue Buslinie 157 ausgeben würden, die es noch gar nicht gibt. Und der Eigenanteil der Kommunen an den Baukosten zur U-Bahn taucht gar nicht auf – er wird in einer neu zu gründenden Infrastrukturgesellschaft „versteckt“!

Der jährliche Aufwand für den öffentlichen Nahverkehr würde sich daher bei ehrlicher Betrachtung für die Kommunen fast verdreifachen: Von derzeit 700.000 Euro auf rund 2,0 Millionen Euro in beiden „Mitfällen“:

<b>Vollständige Folgekostenbetrachtung</b>	„Mitfall 1“ unterirdisch Jet-Tankstelle	„Mitfall 2“ oberird. Bf Zirnd.-Altenberg
Angenommener Zuschuss für den „Nullfall“	- 900.000 € jährlich	- 900.000 € jährlich
Intraplan-Ergebnis für die Kommunen	+ 50.000 € jährlich	- 300.000 € jährlich
Intraplan-Ergebnis für die VAG Nürnberg	- 80.000 € jährlich	- 91.000 € jährlich
Verzinsung und Tilgung der Erstinvestitionen (Üblicher Durchschnittswert 8 % jährlich)	8% von 12,8 Mio € - 1.024.000 € jährlich	8% von 9,45 Mio € - 756.000 € jährlich
<b>Gesamtergebnis laut IG Bibertbahn</b>	<b>Zuschuss steigt auf 1,95 Millionen €/ Jahr</b>	<b>Zuschuss steigt auf 2,05 Millionen €/ Jahr</b>

„Das sind 80 % des Betrags, den der Haushalt im Landkreis Fürth als Zuschuss für den Busverkehr im gesamten Landkreis vorsieht!“ stellt Dieter Beck fest. „Wenn Geld davon für die U-Bahn umgeschichtet werden soll - wo will man Buslinien im Landkreis ausdünnen, die jetzt schon nur 2 oder 3 mal am Tag bedient werden? Oder plant man Freizeiteinrichtungen wie z.B. Freibäder zu schließen, die jetzt schon rote Zahlen schreiben?“

Erschwerend für die Akzeptanz im Landkreis Fürth außerhalb der Städte Zirndorf und Oberasbach kommt hinzu, dass im Intraplan-Gutachten schwarz auf weiß steht, dass die anderen Kommunen keinen Nutzen von der U3-Verlängerung haben:

Für die Busse im Abschnitt Leichendorf - Wintersdorf werden mit und ohne U3-Verlängerung 2.200 Fahrgäste täglich prognostiziert. Auch auf dem Westabschnitt Zirndorf - Cadolzburg der „Rangaubahn“ soll die Nachfrage mit 2.500 Nutzern konstant bleiben. Auf dem Ostabschnitt Fürth - Zirndorf wird die Nachfrage sogar um bis zu 23 % zurückgehen, weil viele Zirndorfer mit der verlängerten U3 schneller und ohne Umsteigen nach Nürnberg fahren können.

Der endgültige „Sargnägel für die Verlängerung der U3“ ist für die IG Bibertbahn das Neubaugebiet Altfeld in Zirndorf, das bei den zitierten Zahlen schon als fertig gebaut unterstellt wird: Gegen das Neubaugebiet im Wasserschutzgebiet gibt es erhebliche Bedenken in der Bevölkerung. Es ist daher sehr fraglich, ob dort zum Zeitpunkt der U-Bahn-Eröffnung tatsächlich 2.700 neue Mitbürger wohnen werden. Wenn nicht, wirkt sich das über weniger Fahrgäste und geringere Fahrgeldeinnahmen natürlich als noch höherer Zuschussbedarf für die Kommunen aus.

„Übrigens gibt es das gleiche Problem auch in Nürnberg.“ ergänzt Dieter Beck dazu. „Die Verlängerung der U3 von der Gustav-Adolf-Straße nach Kleinreuth rechnet sich nur, wenn das bislang landwirtschaftlich genutzte Tiefe Feld „nachverdichtet“ wird. Das Intraplan-Gutachten geht nämlich davon aus, dass täglich 7.300 Fahrgäste im U-Bahnhof Kleinreuth zusteigen.“ Nur aus Liebe zu den Nachbarkommunen wird die Stadt Nürnberg die U3 wohl kaum durch unbebautes Gebiet bis zur Stadtgrenze bei Gebersdorf bauen!

### **Zum Vergleich: Eine überschlägige Berechnung für die Bibertbahn**

Für den „klassischen Eisenbahnverkehr“ sind seit 1996 die Bundesländer zuständig. Leider ist der Freistaat Bayern (im Gegensatz z.B. zu Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz) sehr zurückhaltend, was die Reaktivierung stillgelegter Bahnlinien betrifft. Es gibt nur wenige Präzedenzfälle und keine finanziellen Rahmenbedingungen, auf die man sich stützen kann. Es ist alles „Verhandlungssache“, und an vorderster Stelle fordert der Freistaat ein sichtbares Interesse der Region am Bahnverkehr.

Dieses „sichtbare Interesse“ könnten der Landkreis Fürth und die Städte Zirndorf und Oberasbach dadurch dokumentieren, dass sie die Strecke der Bibertbahn (ähnlich wie es bei der U3 vorgesehen ist) betriebsbereit zur Verfügung stellen. Dies kommt weitgehend einem „Neubau auf vorhandener Trasse“ gleich und würde rund 10 Millionen Euro kosten. Natürlich können auch dafür Zuschüsse aus dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) beantragt werden, die im allgemeinen bei 80% liegen. Als Eigenanteil für die Kommunen verblieben dann 2 Millionen Euro:

<b>Folgekostenbetrachtung Bibertbahn</b>	ganztägig Regionalbahnen im 30-min-Takt
Zuschuss Buslinien 70/71 mit zur Bibertbahn passendem Fahrplan (ein Viertel weniger Fahrten im Tagesdurchschnitt)	- 525.000 € jährlich
Verzinsung und Tilgung vom Eigenanteil (Üblicher Durchschnittswert 8%)	8% von 2,0 Mio € - 160.000 € jährlich
<b>Gesamtergebnis laut IG Bibertbahn</b>	<b>Zuschuss sinkt auf 685.000 €/ Jahr</b>

Man kann also grob abschätzen, dass der jährliche Aufwand für den öffentlichen Nahverkehr für die Kommunen mit der Bibertbahn unverändert bei rund 700.000 Euro jährlich bliebe.

Viele Kommunalpolitiker haben schon Verhandlungsgeschick bewiesen und erreicht, dass nach einmaligen Vorleistungen der Freistaat Bayern seiner gesetzlichen Aufgabe nachkommt und die Betriebskosten für zusätzlich bestellte Züge zu 100 % trägt. Die zu erwartenden Mehreinnahmen daraus und Einsparungen bei parallelen „Bahnbus“-Linien müssen allerdings meistens dem Freistaat Bayern als Kostenbeitrag überlassen werden.

Auf der Webseite [www.bibertbahn.de](http://www.bibertbahn.de) der „Interessengemeinschaft Bibertbahn“ finden Sie weitere Details!