

Bibertbahn

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

Überlegungen und Anmerkungen zur Untersuchung eines modernen S-Bahnbetriebes auf der ehemaligen Bibertbahntrasse (6.6.10)

- 1) Es muss auf jeden Fall auch eine Variante „S 41 Nürnberg Hbf - Gebersdorf - Leichendorf“ ohne die U3 bis Gebersdorf untersucht werden. Schließlich kann es diesen Planfall auch dann mehrere Jahre lang geben, wenn es die Stadt Nürnberg nicht so beabsichtigt: Die Bibertbahn kann nämlich in einem Zeitraum von 3 bis 4 Jahren reaktiviert werden, während die U3 Gebersdorf sehr wahrscheinlich nicht vor 2025 erreicht.
- 2) Die S 41 soll an folgenden Stationen halten: Nürnberg Hbf, Schweinau, Stein (Umbenennung in Südwestpark wünschenswert), Gebersdorf (nahe beim alten Haltepunkt Fürth Süd), Altenberg Talstr. (alter Bahnhof Zirndorf-Altenberg), Zirndorf Bad und Leichendorf. Noch zu klären ist, wie sich die optionalen Stationen „Altenberg Nord“ und „Gebersdorf Mitte“ auf die Bau- und Betriebskosten und die Fahrgastnachfrage auswirken. Für „Altenberg Nord“ ist besonders interessant, dass Intraplan bei der U3-Untersuchung auf 900 Fahrgäste täglich für den U-Bahnhof Altenberg an der Verbindungsstraße West kam.

- 3) Die Endstation Leichendorf muss einen attraktiven „Kombibahnsteig“ erhalten, an dem man mit wenigen Schritten vom Zug in den Bus umsteigen kann. Ein Park & Ride-Platz ist zur Abrundung des Angebots wünschenswert, darf aber nicht zu den Baukosten der Bibertbahn gerechnet werden: P&R-Plätze sind unabhängig von der Bibertbahn nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz mit 60% zuschussfähig !



So stellt sich die IG Bibertbahn den neuen Bahnhof Leichendorf vor. Der Blick des virtuellen Bildes geht Richtung Wintersdorf: Zug und Bus halten am gleichen Bahnsteig gegenüber, und auf der anderen Straßenseite liegt ein Park+ Ride-Platz.

- 4) Der Funpark der Firma Playmobil liegt in fußläufiger Entfernung zur Endstation Leichendorf. Playmobil sollte daher bei der Planung beteiligt werden und die Möglichkeit erhalten, gegen finanzielle Beteiligung Einfluss auf seine Gestaltung und Bezeichnung zu nehmen.
- 5) Im Abzweigbahnhof Stein ist das Betriebskonzept eingehend zu planen: Reicht es aus, das fahrbereite Gleis 5 der Deutschen Bahn AG zu nutzen? Oder sollte man lieber unabhängig davon das Gleis 6 wieder aufbauen, wodurch man langfristig Trassengebühren spart? Oder braucht man zum Auffangen von Verspätungen ohnehin beide Bahnsteige ?
- 6) Muss die Bahnsteighöhe schon vor der Ausschreibung des Betriebs festgelegt werden? Es gibt gute Gründe für 55 cm (wie im Dieselnetz Nürnberg) und auch für 76 cm (wie bei der S4 nach Ansbach).

7) Kommt auf der S 41 ein elektrischer Betrieb in Frage? Ökologisch wäre das wünschenswert, zumal der Abschnitt Nürnberg Hbf - Stein (5,2 km) schon eine Oberleitung hat. Falls die Betriebskosten von elektrischen Triebwagen merklich geringer sind, kann sich der Freistaat Bayern freuen, weil er günstigere Angebote von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen bekommt. Können die Kommunen einen Teil der höheren Baukosten zwischen Stein und Leichendorf (geschätzt 2 bis 2.5 Mio Euro ?) durch höhere Benutzungsgebühren kompensieren ?

8) Die IG Bibertbahn lehnt eigentlich einen Pendelverkehr zwischen Leichendorf und Gebersdorf ab, bei dem man in die U3 umsteigen *muss*. Der öffentliche Nahverkehr wird auch mit U3 viel attraktiver, wenn die Bibertbahn nach Nürnberg Hbf weiter fährt. Wenn sich aber die Verantwortlichen nicht von dieser Idee trennen können muss man wenigstens so planen, dass die Fahrgäste in Gebersdorf am gleichen Bahnsteig in die U3 umsteigen können. Ein gutes Beispiel gibt es in Hamburg im U-Bahnhof Norderstedt, wo man von der U-Bahn-Linie U1 in die Regionalbahn der AKN nach Kaltenkirchen umsteigen kann.



Ein Bild aus Hamburg-Norderstedt: In der Mitte hält ein Dieseltriebwagen der AKN-Eisenbahngesellschaft, auf den beiden Außenbahnsteigen die Hamburger U-Bahn.

9) Ein besonderes Augenmerk muss man auf die Trassenbenutzungs- und Stationsgebühren der Deutschen Bahn AG (DB) richten: Wenn nämlich der Freistaat Bayern Zugverkehr zwischen Nürnberg und Leichendorf bestellt, bekommt die DB 1,2 Millionen Euro pro Jahr nur dafür, dass die Triebwagen zwischen Nürnberg Hbf und Stein die vorhandenen Gleise und Bahnsteige der Bahnlinie nach Ansbach benutzen! Dafür muss man mehr Engagement als bisher von dem Staatsunternehmen verlangen, das auf die Reaktivierung der Bibertbahn gleichgültig bis ablehnend reagiert.

10) Weitere 950.000 Euro jährlich wären nach den DB-Richtlinien für die Benutzung des Streckenabschnitts Stein - Leichendorf zu bezahlen. Die IG Bibertbahn empfiehlt den Kommunen daher dringend, die Bahntrasse nicht an die DB zurückzukaufen, sondern Bau und Unterhalt von einem eigenen Tochterunternehmen durchführen zu lassen: Die tatsächlichen Unterhaltungskosten werden in den ersten Jahren nämlich viel geringer sein, weil ja alle Gleise und Bahnsteige neu gebaut wurden. Somit kann das Trassenentgelt einen Teil der Baukosten decken, die nach Berechnungen



So sieht das Ziel der IG Bibertbahn aus: Moderne Dieseltriebwagen rollen als S-Bahn über die Rednitzbrücke bei Altenberg und sorgen für attraktive Verbindungen zwischen Nürnberg und dem Bibertgrund.

der IG Bibertbahn zwischen Stein und Leichendorf etwa 15 Millionen Euro betragen. Da die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) in Aussicht stellt, dass sie den laufenden Zugverkehr zu 100% bestellt und bezahlt, kämen auf den Landkreis Fürth und die Städte Zirndorf und Oberasbach wesentlich geringere jährliche Kosten zu als bei der Verlängerung der U3.