

Mit der Bibertbahn in die Zukunft

Vorwort	3
1. Die Vergangenheit	5
2. Die Gegenwart.....	12
2.1. Individualverkehr	12
2.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	13
2.3. Streckenbeschreibung der Bibertbahn 2004.....	16
3. Moderner Schienenpersonennahverkehr heute	18
3.1. Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen	18
3.2. Fahrzeuge und Betriebssysteme.....	19
4. Erforderliche Investitionen für die Reaktivierung	22
4.1. Möglicher Realisierungszeitraum	22
4.2. Kostenbetrachtung	23
5. Kurzfristiger Regionalbahnbetrieb bis Leichendorf	24
5.1. Planungsgrundsätze für den Bahnbetrieb.....	24
5.2. Abstimmung mit den Zügen nach Ansbach	25
5.3. Ergänzender Busverkehr	27
5.4. Betriebsprogramm für den Güterverkehr	30
6. Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsrechnung.....	31
6.1. Abschätzung des Nachfragepotenzials	31
6.2. Abschätzung der Personal- und Betriebskosten	32
6.3. Bewertung der Wirtschaftlichkeit	33
6.4. Finanzierung der Maßnahmen	35
7. Erweiterungsmöglichkeiten für die Bibertbahn	37
7.1. RB-Verlängerung nach Weinzierlein oder Ammerndorf.....	37
7.2. RB-Verbindung von der Bibert- zur Rangaubahn.....	41
7.3. Integration in ein Stadtbahnssystem	43
7.4. Ausweitung des Nürnberger U-Bahn-Betriebes	44
8. Fazit.....	46

Anhänge

1. Detaillierter Anforderungskatalog für das Projekt.....	49
2. In Frage kommende Dieseltreibwagen	55
3. Fahrplanbeispiele	60
4. Rechtliche Grundlagen	66
5. Stellungnahme v. Dipl.Ing. Peter Gehrman zum IGBB-Konzept...	70
Impressum, Quellen, Adressen	72

Die erste Auflage dieses Konzepts vom Mai 2004 war erstaunlich schnell vergriffen und beweist, wie groß in der Bevölkerung das Interesse an der Bibertbahn ist. Die IGBB hat sich wegen der anhaltenden Nachfrage zu einem nahezu unveränderten Nachdruck entschlossen. Als wesentliche Ergänzungen sind nur zwei neue Anhänge hinzu gekommen: Die Fragen zu Rechtsgrundlagen (Anhang 4) traten vor allem in Gesprächen mit Politikern und Verantwortlichen häufig auf. Und die Stellungnahme des anerkannten Gutachters Dr. Gehrman (Anhang 5) konnte naturgemäß erst nach Fertigstellung der ersten Auflage eingeholt werden.

Vorwort: Was Sie über die IGBB wissen sollten

➤ Wer sind wir ?

Die „Interessengemeinschaft Bibertbahn“, kurz IG Bibertbahn oder IGBB, ist eine Gruppe interessierter Bürger, die sich Sorge um die Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Fürth macht. Unsere Mitglieder kommen überwiegend aus Zirndorf, Oberasbach und dem Umland.

Neben Einzelpersonen sind folgende Gruppierungen / Parteien bereits Mitglied der IGBB geworden :

- Fahrgastverband PRO BAHN
 - Zirndorfer Eisenbahnfreunde (ZEF)
 - Verkehrsclub Deutschland (VCD)
 - Modellbahnfreunde Ammerndorf
 - Fränkische Museumseisenbahn
 - Freie Wähler *)
 - Junge Liberale *)
 - Bündnis 90 / Die Grünen *)
- *) zum Teil nur bestimmte
Orts- oder Kreisverbände

➤ Was wollen wir ?

Unser Hauptziel ist eine schnelle Schienenverbindung von Zirndorf und Oberasbach in das Zentrum von Nürnberg. Die Möglichkeit, die wichtigsten Ziele schnell, sicher, bequem und kostengünstig zu erreichen, würde die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Kommunen erheblich steigern. Neben den Nutzern der Bahnverbindung würden natürlich auch die Anwohner der Hauptverkehrsstraßen durch geringere Lärmbelastung und die Umwelt im allgemeinen durch weniger Schadstoffemissionen profitieren.

Mit Blick auf die leeren Haushaltskassen bei Bund, Land und Kommunen muss man leider davon ausgehen, dass eine U-Bahn über die Nürnberger Stadtgrenze hinaus auf absehbare Zeit nicht finanzierbar sein wird. Auch wenn das Landratsamt Fürth durch die bayerische Staatsregierung in München damit beauftragt wurde, eine U-Bahn nach

Oberasbach und Zirndorf zu planen, ist noch lange keine Besserung der finanziellen Lage in Sicht. Als negatives Beispiel kann die Nachbarstadt Stein dienen, wo die U-Bahn schon seit über 15 Jahren vor der Stadtgrenze endet, obwohl sich die Autos täglich in der Stadtmitte stauen. Die aus verkehrlicher Sicht unbestritten sinnvolle Verlängerung der U2 bis an den Westrand von Stein (und die immensen Folgekosten) sind von kleineren Kommunen einfach nicht bezahlbar.

In Oberasbach und Zirndorf drohen daher die täglichen Staus auf der Rothenburger Straße noch mindestens weitere 20 Jahre zum gewohnten Bild zu gehören. Eine nennenswerte Erleichterung ist kurz- und mittelfristig nicht in Sicht, da die Verantwortlichen bisher in der öffentlichen Diskussion die U-Bahn favorisieren.

Wir meinen, es ist ein viel realistischeres und kostengünstigeres Ziel, auf die Reaktivierung der Bibertbahn zu setzen: Sie kann schon in wenigen Jahren als moderne Regionalbahn in kurzen Taktabständen direkte Fahrten ins Zentrum von Nürnberg anbieten. Ein großer Fahrgastzuspruch ist angesichts des enormen Potenzials sicher. Die Rothenburger Straße würde dadurch spürbar entlastet und ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz geleistet.

Langfristig würden zudem keine Optionen verbaut. Ein Ausbau zu einem modernen Stadtbahnsystem, aber auch zur U-Bahn bleibt möglich. Wie wir uns das im Einzelnen vorstellen wird in diesem Konzept dargestellt.

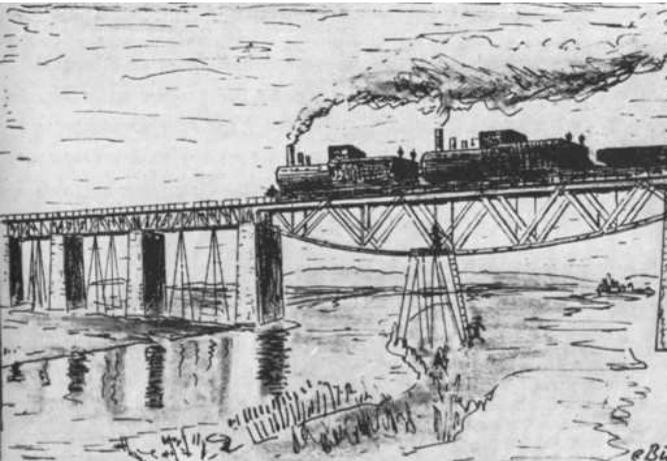
➤ **Wer kann bei uns mitmachen ?**

Bei uns ist Jeder herzlich willkommen, dem unsere Ziele am Herzen liegen. Sie können uns aktiv und passiv unterstützen, es gibt viele Möglichkeiten dazu. Natürlich freuen wir uns auch über Spenden, denn auch finanzielle Mittel sind erforderlich, um unser Ziel zu erreichen. Deshalb gilt auch für uns die Devise : „Gemeinsam sind wir stark, und nur zusammen können wir etwas erreichen.“

1. Die Vergangenheit

Die Geschichte der Bibertbahn begann im Februar 1894, als sich 200 Männer aus dem Bibertgrund trafen, um über einen Anschluss von Großhabersdorf zur Bahnlinie Fürth - Cadolzburg zu sprechen. Diese war bereits 1890 bis Zirndorf und 1892 bis Cadolzburg von der privaten Lokalbahn-Aktiengesellschaft (LAG) mit Sitz in München eröffnet worden. Aus dem Kreis dieser ersten Versammlung gründete sich schließlich ein Komitee, das das Ziel in den nächsten Jahren weiter verfolgte.

Da Zirndorf damals noch wesentlich kleiner als heute war, wäre eine Verbindung vom Bahnhof in den Bibertgrund relativ einfach möglich gewesen. Allerdings stellte sich dagegen auch die Bayerische Staatsbahn, die der LAG den Verkehr aus dem Bibertgrund nicht überlassen wollte. Verschiedene Anschlussmöglichkeiten an die Staatsbahnstrecke Nürnberg – Ansbach wurden in Stein, Roßtal und Heilsbronn untersucht. Am 23.6.1908 erteilte der Bayerische König schließlich per Gesetz die Genehmigung an die Bayerische Staatsbahnverwaltung für den Bau und den Betrieb einer Lokalbahn von Stein nach Unternbibert-Rügland.



*Abb. 1:
Belastungs-
probe der
neuen Brücke
bei Fürth-Süd
durch Dampf-
lokomotiven
mit angehäng-
ten beladenen
Güterwagen
am 30.9.1913.*

Im Oktober 1912 begannen die Bauarbeiten, und am 22./23.Mai 1914 konnte die Eröffnung und Aufnahme des Betriebes auf dem 26,55 km langen Abschnitt von Stein über Zirndorf und Großhabersdorf nach

Dieterhofen erfolgen. Während des Ersten Weltkrieges wurde die Strecke am 1.6.1915 um 6,23 km bis Unternbibert-Rügland verlängert.



Abb.2: Feierliche Begrüßung des ersten Zuges in Dieterhofen.

Es handelte sich um eine typische eingleisige Lokalbahn, auf der die Dampfzüge gemächlich mit einer Reisegeschwindigkeit von 20 bis 30 km/h unterwegs waren. Da die Strecke fast durchgehend im Tal der Bibert verläuft, erhielt sie schon bald nach ihrer Inbetriebnahme von der Bevölkerung den Spitznamen „Bibertbahn“ oder liebevoll „Bibertbärbel“.

Wie wichtig damals ein Eisenbahnanschluss war, zeigt auch die Benennung der Stationen:

Der Bahnhof Nürnberg-Stein lag etwa 2 km von der damaligen Kleinstadt Stein und genau so weit vom Nürnberger Stadtrand entfernt. Dennoch kämpften beide darum, zumindest durch den Namen Anschluss zu erhalten. (Viele Ortsunkundige nehmen heute an, Stein sei ein Stadtteil von Nürnberg. Die Ratsherren kämpften aber in den 1970er Jahren erfolgreich gegen die Eingemeindung und Stein kam schließlich zum Landkreis Fürth. Die Bezeichnung „Nürnberg-Röthenbach“ oder „Nürnberg-Gebersdorf“ wäre sicher treffender, aber die

Deutsche Bahn AG ist wie ihre Vorgänger Reichs- und Bundesbahn bei Umbenennungen sehr zögerlich.)

Auch der Bahnhof Zirndorf-Altenberg befand sich außerhalb der Stadtgrenzen. Er war sozusagen das „Konkurrenzangebot der Staatsbahn“ zum LAG-Bahnhof im Norden der Stadt.

Die Endstation Unternbibert-Rügland lag schließlich salomonisch gerecht jeweils etwa 2 km entfernt von beiden Landgemeinden „auf der grünen Wiese“. Da es kaum Autos gab, hemmte auch der fast halbstündige Fußweg zur Bahn nicht die Nachfrage durch die Bevölkerung.



Abb.3: Erst am 26.10.21 wurde die Haltestelle Fürth-Süd eingerichtet. Die allein fahrende Dampflokomotive hat auf ihrer Fahrt nach Stein gerade den noch neuen Bahnsteig passiert.

In den folgenden Jahrzehnten war die Bibertbahn das wichtigste Verkehrsmittel für die Orte zwischen Zirndorf, Großhabersdorf, Unternbibert und Rügland. Egal, ob die Landbevölkerung zur Arbeit, zum Markt oder zu Behördenbesuchen nach Nürnberg musste – eine Alternative zur Bibertbahn gab es nicht. Aber auch in der anderen Richtung fanden die Züge durch Ausflügler aus Nürnberg und Fürth "ins Grüne" immer mehr Zuspruch.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Strecke mehrfach Opfer von Fliegerangriffen, und in den letzten Kriegstagen zerstörten deutsche Truppen einige Brücken vor den heran nahenden Alliierten. Erst Ende 1945 war die Bibertbahn wieder durchgehend befahrbar. Wie viele andere Nebenbahnen erlebte sie ihre letzte Blüte in den folgenden Jahren. Ab Mitte

der 1950er Jahre nahm die Nachfrage immer weiter ab. Das Angebot wurde zwar durch den Einsatz von Dieselloks und „Schienenbussen“ besser. Aber dank des deutschen Wirtschaftswunders konnten sich immer mehr Bürger ein Auto leisten und kehrten der Bahn den Rücken.



Abb.4: Die 50-Jahr-Feier am 20.5.1964 lockte im Bahnhof Zirndorf-Altenberg viele Schaulustige an. An der gesamten Strecke wurde ausgiebig gefeiert.

Der Abschnitt westlich von Großhabersdorf bis Unternbibert-Rügland wurde bereits am 25.9.1971 stillgelegt. Auf den verbliebenen 24 km zwischen Nürnberg und Großhabersdorf wurde der Zugverkehr in den Folgejahren immer weiter ausgedünnt. An Wochenenden fuhren ab 1975 überhaupt keine Züge mehr, obwohl der Bibertgrund seit jeher ein sehr beliebtes Ausflugsziel der „Städter“ aus Nürnberg und Fürth war.

Zuletzt konnte man montags bis freitags nur noch mit je 2 Zügen am Morgen und Abend fahren. Die Züge begannen bzw. endeten (mit Ausnahme einer abendlichen Rückfahrt und nicht veröffentlichter „Leerfahrten“) in Nürnberg Hbf. Die Fahrzeit bis Großhabersdorf betrug etwa 37 Minuten. Da die Garnituren für die beiden Züge morgens zusammen gekuppelt leer nach Großhabersdorf fuhren und abends genau so nach Nürnberg zurück fuhren waren keine Zugkreuzungen mehr notwendig.

Als Fahrzeuge kamen zum Schluss Dieseltriebwagen der Baureihe 614 und mit Dieselloks vom Typ 212 oder 218 bespannte Wagenzüge zum Einsatz. Trotz immer noch beachtlicher Nachfrage im Berufsverkehr wurde am 26.9.1986 der Personenverkehr vollständig eingestellt.

Offiziell wurde westlich von Leichendorf zusammen mit dem Personenverkehr auch der Güterverkehr beendet. Da die Bundesbahn aber noch Verträge erfüllen musste, fuhr bis Anfang Dezember 1986 die Kleinlok des Bahnhofs Nürnberg-Stein noch vereinzelt Güterwagen nach Ammerndorf und Großhabersdorf. Dann ging es jedoch sehr schnell, und schon Ende des Jahres hatte der „Schnellumbauzug“ der Bundesbahn fast alle Gleise heraus gerissen. In Leichendorf, das bis dahin keine Weiche und nur einen schmalen Schüttbahnsteig besaß, wurde eine großzügige Weichenanlage verlegt, damit die Lok der nunmehr dort endenden Güterzüge um die Wagen herum fahren konnte.



Abb.5: Zwei Garnituren sind an einem Junimorgen des letzten Betriebsjahres 1986 in Großhabersdorf angekommen. Der Triebwagen der Baureihe 614 wird zuerst nach Gleis 1 umrangieren und nach Nürnberg zurück fahren. 40 Minuten später folgt dann die im Hintergrund sichtbare Diesellok mit zwei „Silberlingen“.

1992 befasste sich das Landratsamt Fürth mit dem Schienenverkehr auf seinem Gebiet und legte ein „Grobkonzept eines Stadtbahnnetzes“ mit Linien entlang der Rangau- und Bibertbahn vor. Der nachfragestärkste Abschnitt wäre eine neue und direkte Schienenverbindung vom ehemaligen Haltepunkt Fürth Süd nach Straßenbahn-Richtlinien entlang der Rothenburger Straße zum Nürnberger Plärrer geworden.

Die 1993 fertig gestellte „Integrierte ÖPNV-Planung Nürnberg“ zum weiteren U-Bahn- und Stadtbahn-Ausbau in Nürnberg befasste sich auch

mit den Stadtbahnplanungen des Landkreises Fürth. Für den Schienenverkehr entlang der Rothenburger Straße ergab sich, dass die Stadtbahn ein weitaus günstigeres Ergebnis von Kosten zu Fahrgastzahlen als die U-Bahn hätte erreichen können.

Das Landratsamt Fürth verfolgte in den Folgejahren vorrangig die Umrüstung des noch in Betrieb befindlichen Abschnitts Fürth - Zirndorf der Rangaubahn für den Stadtbahnbetrieb. Gegensätzliche Interessen der betroffenen Einwohner und Kommunen und der am Weiterbetrieb der Rangaubahn in eigener Regie interessierten Bundesbahn nahmen der brillanten Idee dann leider den Schwung.

Während über die diversen kostspieligen Pläne hitzig diskutiert wurde, legte die Bundesbahn am 1.1.94 ein weiteres Teilstück der Bibertbahn von Fürth Süd bis Leichendorf still. Ursache waren offiziell Oberbaumängel, die wahrscheinlich mit einem Bruchteil dessen hätten behoben werden können, was die diversen Gutachten bis dahin schon gekostet hatten. Die Lokomotiven der Bundesbahn fuhren nur noch bis etwa 300 Meter östlich des ehemaligen Haltepunktes Fürth Süd, um über dort liegende Weichenverbindungen Güterwagen in die Anschlüsse der US-Armee und einiger größerer Betriebe zu rangieren.

Im gleichen Jahr beschloss die Stadt Nürnberg Planung und Bau einer U-Bahn-Linie entlang der Rothenburger Straße, der Landkreis Fürth reagierte 1996 mit einem Gutachten zu verschiedenen U-Bahn- und Stadtbahnlösungen auf seinem Gebiet. 1998 schlossen beide endlich eine Vereinbarung über Planung, Bau und Betrieb der so genannten „Durchbindungslösung“ ab, einer „Kombi-Bahn“, die in Nürnberg als U-Bahn und im Landkreis als Straßenbahn verkehrt.

1999 erwarb der Landkreis Fürth die auf seinem Gebiet brach liegende Trasse der Bibertbahn, um die Flächen für die „Kombi-Bahn“ zu sichern. Im Folgejahr änderte die Stadt Nürnberg aber die Planungen der U 3, sie sollte nunmehr als fahrerlose U-Bahn technisches Neuland betreten. Die „Durchbindungslösung“ wurde dadurch unmöglich. Nachdem der Landkreis das erkannt hatte, versuchte er, die Bibertbahntrasse wieder zu verkaufen.

Die Deutsche Bahn AG (DB) als Nachfolgerin der Bundesbahn wurde im Jahr 2000 wieder aktiv und legte das letzte Reststück der Bibertbahn still. Die US-Armee war von ihrem Standort nahe Fürth Süd abgezogen, und das geringe Aufkommen der verbliebenen Frachtkunden rechtfertigte in den Augen der DB-Verantwortlichen nicht mehr die Unterhaltung von Gleis und Weichen. Lediglich ein paar Hundert Meter beim Bahnhof Stein werden noch vorgehalten, damit auch künftig noch Transporte zum bahneigenen Umformerwerk möglich sind.

2001 starteten die Städte Oberasbach und Zirndorf eine Initiative, die U 3 als „echte U-Bahn“ in den Landkreis zu verlängern. Im Jahr darauf erfolgte der Abbau der bis dahin noch durchgängig liegenden Gleise der Bibertbahn auf 800 Meter im Zirndorfer Stadtgebiet, um eine Baustellenzufahrt zum Umbau des nahe liegenden Bades zu erhalten.

Die Diskussionen um die Schienenanbindung von Zirndorf und Oberasbach steigerten sich in immer phantastischere U-Bahn-Planungen, bei denen die Kosten bald keine Rolle mehr zu spielen schienen. Gleichzeitig drohte der alten Trasse der Bibertbahn durch punktuelle Überbauungen eine irreparable Zerstörung. Eine Verbesserung der Verkehrssituation wäre dadurch in überschaubarer Zeit unmöglich geworden. Diese Erkenntnisse führte Anfang 2003 zur Gründung der Interessengemeinschaft Bibertbahn (IGBB). Seither ist es ihr in vielen Gesprächen mit Bürgern und Mandatsträgern gelungen, die Sicht auf die Probleme zu schärfen und die Wichtigkeit der Kosten- und Zeitfrage zurück ins Bewusstsein zu holen.



Abb.6: Streckenkarte der Deutschen Bundesbahn aus den 1960er Jahren.

2. Die Gegenwart

2.1. Individualverkehr

Entlang der früheren Trasse der Bibertbahn sind in Dietenhofen, Großhabersdorf, Ammerndorf, Weinzierlein, Wintersdorf, Zirndorf und Oberasbach in den letzten 20 Jahren mehrere neue, zum Teil auch große Siedlungsgebiete entstanden. Da die meisten Bewohner im Berufsverkehr wie in der Freizeit auf der Staatsstrasse 2245 (ab Leichendorf „Rothenburger Straße“) Richtung Nürnberg oder Fürth fahren, nahm der Straßenverkehr in diesem Zeitraum stetig zu.

Um die Anwohner von der täglichen Autoflut zu verschonen, wurden jeweils südlich von Großhabersdorf und Wintersdorf Umgehungsstraßen angelegt, die dicht neben der ehemaligen Trasse der Bibertbahn verlaufen. Dennoch kommt es im Berufsverkehr immer wieder zu Rückstaus im Bereich Wintersdorf Ost und West sowie westlich Leichendorf durch Rückstaus an den ampelgesicherten Kreuzungen.

Ab Leichendorf wurde in den 1980er Jahren die Rothenburger Straße durchgehend bis zur Kreuzung am ehemaligen Haltepunkt Fürth-Süd vierspurig ausgebaut. Dennoch wird dort täglich im Berufsverkehr die Grenze der Kapazität erreicht, was zu Staus, langen Wartezeiten für die PKW-Fahrer sowie Lärm- und Abgasbelästigungen für die Anwohner führt. Die aktuellen Zahlen des Straßenbauamtes Nürnberg besagen, das im Verlauf von 24 Stunden etwa 35.000 Fahrzeuge (davon 2.500 LKWs) die Rothenburger Straße in Oberasbach benutzen.

Eine zusätzliche Belastung ist während der Ferien durch den Fun-Park in Leichendorf festzustellen, da dieser als „Besuchermagnet“ wirkt. Trotz eines neuen Parkhauses kommt es zu Parkplatzproblemen im Bereich der Verbindungsstrasse Leichendorf - Lind und des Gewerbegebietes Leichendorf / Rudolf-Diesel-Straße / Brandstätterstraße. Zudem war die Linksabbiegerspur in Leichendorf bereits mehrfach total überlastet, was zu langen Rückstauungen auf der Rothenburger Straße bis hinein nach Altenberg führte.

Da fast alle Gemeinden im Bibertgrund planen, bestehende Siedlungsgebiete auszuweiten beziehungsweise neue zu erschließen, ist eine weitere Verkehrszunahme in den nächsten Jahren zu befürchten. Die Stadt Zirndorf plant eine „Westspange“, die das Neubaugebiet am Pinder Park (mit Realschule, Landratsamt und mehreren gewerblichen Betrieben) im Norden an die Banderbacher Straße und im Süden (östlich von Leichendorf) an die Rothenburger Straße anbindet. Diese würde zwar zu einer Entlastung im innerstädtischen Verkehr von Zirndorf führen, allerdings gleichzeitig für noch mehr Betrieb auf der Rothenburger Straße sorgen.

In der Summe ist ein weiteres deutliches Anwachsen des Individualverkehrs zu befürchten. Dies wird für die Anwohner zu noch größeren Belastungen führen, an einigen der beschriebenen neuralgischen Punkte ist sogar zu befürchten, dass der Verkehr völlig zusammen bricht.

Eine Abhilfe auf der Straße ist nicht in Aussicht, da dies eigentlich nur durch einen sechsspurigen Ausbau der Rothenburger Straße möglich wäre. Dafür ist aber weder der erforderliche Platz noch die Bereitschaft der Anwohner vorhanden. Der Wunsch, durch eine Schienenverbindung nach Nürnberg die Probleme zu lösen, besteht daher in allen Bevölkerungsgruppen und Parteien.

Allerdings wurde die öffentliche Meinung bislang zu sehr auf das Ziel U-Bahn verengt. Eine Antwort auf die Frage, was bis zu dem frühest möglichen Realisierungszeitpunkt um das Jahr 2020 herum geschehen soll, bleiben die Verantwortlichen schuldig. Die IGGB nennt in diesem Konzept die Lösung: Eine Regionalbahn kann schon in wenigen Jahren eine deutliche Entlastung auch für die Rothenburger Straße bringen!

2.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Beim Blick in den Fahrplan des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) ist man überrascht, welche große Anzahl von Linien dort für Zirndorf und Oberasbach aufgelistet wird. Am wichtigsten sind sicher die „Rangaubahn“ Fürth - Zirndorf - Cadolzburg (R 11) im Norden und die Bahnlinie Nürnberg - Oberasbach Bahnhof - Roßtal - Heilsbronn - Ansbach (R 7) im Süden, die werktags alle 30 Minuten und auch abends

und am Wochenende mindestens stündlich Verbindungen in die Nachbarstädte herstellen.

Eine lange Geschichte hat die Buslinie 70, die schon 1928 als „Verlängerung“ der an der Gustav-Adolf-Straße endenden Nürnberger Straßenbahn eine Verbindung nach Zirndorf herstellte: Nachdem über 60 Jahre lang alle Busse in einer Schleife Zirndorf Ost - Jahnstr. - Marktplatz - Zirndorf Ost wendeten, wurde ihr Laufweg in den letzten Jahren flexibler gestaltet und dadurch eine bessere Erschließung des Stadtgebietes erreicht: Die heutige Linie 70 fährt von Nürnberg kommend über Altenberg, Zirndorf Ost, Bahnhof und Landratsamt und endet am Haltepunkt Kneippallee der Rangaubahn. Sie wird überlagert von der Linie 72, die ab dem Landratsamt eine Schleife durch den Pinder Park dreht. Beide Linien fahren im Berufsverkehr alle 20 und tagsüber alle 40 Minuten so versetzt, dass sich auf dem gemeinsamen Abschnitt wie beim „alten 70er“ ein 10- bzw. 20-Minuten-Takt ergibt.

Bis Altenberg werden die beiden Linien vom „71er“ begleitet, der dann in die Stadtmitte von Oberasbach abbiegt und über das Rathaus zur Lindersiedlung fährt. Er fährt ebenfalls im Berufsverkehr alle 20 und tagsüber alle 40 Minuten, eine „echte Taktergänzung“ zu den Linien 70 und 72 ist aber rechnerisch nicht möglich.

Schon die Bundesbahn erkannte, dass die Fahrgäste der Bibertbahn das wichtige Ziel Fürth nur mit größeren Umwegen erreichen können. Sie bot daher ab den 1960er Jahren ergänzende Busse an, die entweder am Bahnhof Zirndorf-Altenberg Anschluss zur Bibertbahn boten oder im Berufsverkehr neben den Zügen bis nach Großhabersdorf fuhren. Teilweise machten sie dabei den Umweg über Roßtal, um auch dieser Gemeinde einen besseren Anschluss an die Kreisstadt zu bieten.

Im Laufe der Jahre ergaben sich so viele verschiedene Fahrtrouten für die Busse, dass der Fahrplan kaum noch zu entschlüsseln war. Dies führte schließlich dazu, dass zwei verschiedene Linien gebildet wurden, und zwar 112 Fürth - Zirndorf - Roßtal und 113 Nürnberg - Zirndorf - Großhabersdorf - Unternbibert. Allerdings ist die Trennung nicht „messerscharf“, so dass es immer noch „113er“ gibt die über Roßtal oder nach Fürth fahren. Die Übersicht wird zudem dadurch erschwert, dass beide Linien nicht im Takt fahren und einige Angebotslücken aufweisen.

Wer im innerstädtischen Verkehr von Zirndorf und Oberasbach mit Bussen fahren wollte, musste bis in die 1990er Jahre eine der bisher genannten Linien benutzen. Der Laufweg und die bedienten Stationen entsprachen dabei aber oft nicht den Bedürfnissen der Bürger. Daher entschlossen sich die stark angewachsenen Städte, als Ergänzung folgende innerstädtische Buslinien einzurichten:

150 Oberasbach – Zirndorf – Weiherhof – Banderbach - Bronnaberg

151 Zirndorf – Oberasbach – Anwenden – Leichendorf - Weinzierlein

155 Zirndorf – Unterasbach – Oberasbach

Diese Buslinien fahren montags bis freitags etwa von 6 bis 9 Uhr und 11 bis 19 Uhr im Stundentakt, teilweise ergeben sich Abweichungen für den Schülerverkehr. Am Wochenende fahren die „150er“ allerdings nicht.



Abb. 7: Busliniennetz in Zirndorf und Oberasbach

Das beschriebene Busliniennetz ist in weiten Bereichen ein guter Kompromiss zwischen den Fahrgastwünschen und den Kostenzwängen der Kommunen. Unbefriedigend ist eigentlich nur die unübersichtliche Fahrplansituation bei den Linien 112 und 113. Da diese am direktesten von der Reaktivierung der Bibertbahn betroffen sind, drängt sich dort eine völlige Neugestaltung des Angebotes auf. Alle anderen Linien können hingegen mit geringfügigeren Änderungen weiter betrieben werden.

2.3. Streckenbeschreibung und Zustand der Bibertbahn 2004

Die Bibertbahn zweigt im Bahnhof „Nürnberg-Stein“ von der zweigleisigen und elektrifizierten Hauptstrecke Nürnberg - Ansbach - Stuttgart ab. Die weitläufigen Gleis- und Weichenanlagen dieses Bahnhofs wurden im Jahr 2002 stark „vereinfacht“. Erfreulicherweise blieb dabei der nördliche Bahnsteig mit den Gleisen 5 und 6 von Rückbauten verschont. Damit steht der Bibertbahn weiterhin ein eigener „Hausbahnsteig“ zur Verfügung, an dem sie notfalls warten kann, wenn z.B. die Durchfahrt eines Zuges von Nürnberg nach Ansbach abgewartet werden muss.

Zuletzt befanden sich auf der Zweigstrecke folgende „Betriebsstellen“ im Sinne des Bahnverkehrs:

- km 0,0 Nürnberg-Stein, Bahnhof
- km 0,8 Anschlussstelle Umformerwerk
- km 1,9 Anschlussstelle US-Depot
- km 2,0 Anschlussstelle Vedes
- km 2,5 Fürth Süd, ehem. Haltepunkt, unbesetzt
- km 4,6 Zirndorf-Altenberg, ehem. Bahnhof, unbesetzt
- km 7,0 Leichendorf, ehem. Haltepunkt, unbesetzt

Auf der genau 6,97 km langen eingleisigen Strecke liegen fast durchgehend noch Schwellen und Schienen. Westlich vom Prellbock in Leichendorf wurden die Gleise bereits 1986 entfernt (siehe Kapitel 1). Dennoch ist der frühere Streckenverlauf bis zum östlichen Ortsrand von Wintersdorf (km 9,3) noch sehr gut zu erkennen. Da er bislang

nicht bebaut wurde, wäre auch dort eine Reaktivierung für den Bahnverkehr relativ einfach möglich. Auf dem folgenden Abschnitt bis Ammerndorf (km 12,9) wurde Ende der 90er Jahre ein Radweg überwiegend auf der „alten Bibertbahn“ angelegt.

Bei einer Streckenbegehung zwischen Nürnberg-Stein und Leichen-
dorf wurde festgestellt, dass der Unterbau (die eigentliche Trasse mit
Dämmen, Einschnitten, Brücken usw.) grundsätzlich auch für zukünftige
Nutzungen brauchbar ist. Der Oberbau (Schotter, Gleise, Weichen
usw.) muss allerdings in weiten Abschnitten vollständig saniert
werden. Er wurde zuletzt im Jahr 1962 grundlegend erneuert. Auch die
Rednitzbrücke in km 2,75 muss aufgrund ihres Alters erneuert werden:
Ihre Nutzungsdauer ist überschritten, daher ist eine Neuzulassung
durch das EBA bzw. den Landesbeauftragten für Eisenbahn (LfB)
nötig. Die Brücke über die Verbindungsstraße West ist hingegen erst
1984 neu erstellt worden. Sie ist einschließlich Oberbau in einem
guten Zustand und kann quasi sofort genutzt werden.



Abb.8: Blick vom „Bahnsteig der Bibertbahn“ im Bahnhof Nürnberg-Stein nach Nordosten. Auf Gleis 3 fährt eine Regionalbahn nach Ansbach ein, das Gleispaar rechts davon ist nur zu erahnen. Gleis 4 wurde 2002 heraus gerissen, aber wenigstens Gleis 5 ist noch angebunden und wird gelegentlich befahren, wenn außerplanmäßig Züge in Stein zu überholen sind. Gleis 6 (ganz links) rostet hingegen ohne Weichenverbindungen vor sich hin. Dahinter ist ein Teil der Gewerbebetriebe zu sehen, die in den 1990er Jahren errichtet wurden und für einen spürbaren Fahrgastzuwachs auf der R 7 Nürnberg-Ansbach sorgten.

3. Moderner Schienenpersonennahverkehr heute

3.1. Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

1996 wurden die Weichen im Nahverkehr neu gestellt. Im Zuge der Regionalisierung der Bahn gingen Verantwortung und Finanzierung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder über. Der Freistaat Bayern gründete dafür die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) mit Sitz in München. Diese plant und bestellt seither im Auftrag des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie den gesamten SPNV für Bayern und stimmt ihn mit allen Beteiligten ab.

Die Fahrgäste spürten dies erstmals beim Fahrplanwechsel im September 1996: Die Fahrzeiten der Züge wurden auf vielen Strecken vertaktet, so dass mindestens stündlich eine Fahrtmöglichkeit besteht. Auf vielen Zweigstrecken, auf denen schon seit über 10 Jahren am Wochenende „Betriebsruhe“ herrschte, konnte man endlich auch samstags und sonntags wieder Zug fahren. Durch Verbesserung der Anschlüsse wurde schrittweise auf ein landesweites integriertes Fahrplansystem hin gearbeitet, für das der Produktname „Bayerntakt“ eingeführt wurde.

Seit 1996 wurde das Angebot, das (durch Zusammenzählen aller in Bayern bestellter Fahrten) in Zugkilometern errechnet wird, um ca. 20 % auf etwa 100 Millionen Zugkilometer jährlich erweitert. Ziel der weiteren Anstrengungen der BEG ist es jetzt vor allem, die Qualität und das Erscheinungsbild im SPNV zu verbessern und die Integration mit dem übrigen ÖPNV (Busse, Straßen- und U-Bahnen) voranzutreiben.

Bei Gründung der BEG gab es neben der Deutschen Bahn AG (als privatrechtliche Nachfolgeorganisation der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn) nur wenige lokal agierende Privatbahnen, mit denen Verkehrsverträge abgeschlossen werden konnten. Dank der geänderten Rahmenbedingungen hat deren Anteil in den

letzten Jahren aber deutlich zugenommen und beträgt derzeit ca. 8 % am SPNV in Bayern. Ein weiterer Anstieg ist durchaus erwünscht, weil man sich dadurch echten Wettbewerb und günstigere Preise erhofft.

Die BEG hat mit der DB Regio AG (einer Tochterfirma der Deutschen Bahn AG) im Jahr 2003 einen Vertrag abgeschlossen, der in den nächsten 10 Jahren Ausschreibungen von 20% der Zugleistungen vorsieht. Die einzelnen Ausschreibungen sollen in überschaubarem Umfang stattfinden, damit auch mittelständische Unternehmen eine Chance haben, sich an der Ausschreibung zu beteiligen.

Eines der ersten „Lose“ soll das so genannte „Nürnberger Dieselnetz“ sein, das alle Strecken im Großraum beinhaltet, die nicht elektrifiziert sind. Unter anderem gehören Fürth - Siegelsdorf - Markt Erlbach, Fürth - Zirndorf - Cadolzburg und Wicklesgreuth - Windsbach dazu. Es ist durchaus denkbar, dass der spätere Betreiber ein Interesse daran hat, sein Angebot mit der Strecke Nürnberg - Zirndorf - Leichendorf abzurunden. Durch bessere Auslastung von Fahrzeugen und Personal (so genannte Synergie-Effekte) könnte der Betreiber dadurch in die Lage kommen, ein günstigeres Angebot pro zu fahrendem Zugkilometer abzugeben. Das würde natürlich die Chancen zur Reaktivierung der Bibertbahn erheblich steigern.

3.2. Fahrzeuge und Betriebssysteme

Durch die Regionalisierung kam auch neuer Schwung in die Fahrzeugindustrie und Bahntechnik. Bis Anfang der 1990er Jahre gab es nur die Staatsbetriebe Bundes- und Reichsbahn, die ihre Fahrzeuge nach genauen Vorgaben bei der Bahnindustrie bestellte.

Ab 1996 sah sich DB Regio einer wachsenden Konkurrenz anderer Bahnunternehmen gegenüber, die mit innovativen Fahrzeugen und Konzepten zunächst (vor allem in Baden-Württemberg) schon stillgelegte Bahnstrecken reaktivierten. Aber auch bei Ausschreibungen von

Strecken, auf denen die DB fuhr, wurde sie immer wieder von günstiger planenden Bahnunternehmen verdrängt.

DB Regio reagierte darauf unter anderem durch eine umfassende Modernisierung des Wagenparks, um in Bezug auf Qualität und Effektivität mit der Konkurrenz mithalten zu können. Das hat dazu geführt, dass man inzwischen auf deutschen Schienen sehr viele neue Fahrzeuge beobachten kann. Für Zweigstrecken wie die Bibertbahn ist dabei eine nur noch schwer überschaubare Typenvielfalt entstanden. In Anhang 2 werden die meistgebauten Fahrzeuge vorgestellt und Hinweise zur Eignung für die Bibertbahn gegeben.

Alle vorgestellten Fahrzeuge sind für einen kurzfristig realisierbaren Regionalbahnbetrieb auf der Bibertbahn einsetzbar. Bei fast allen gibt es auch Optionen, durch Nachrüstung weniger Bauteile ähnlich wie eine Straßenbahn am Straßenverkehr teilzunehmen. Das würde ermöglichen, dass die Bibertbahn zwischen dem Zirndorfer Bad und Leichendorf einen neuen Abzweig erhält, der mit relativ engen Kurven (möglichst entlang vorhandener Straßen) zur Rangaubahn fährt und dort beim „Zirndorfer Hauptbahnhof“ einmündet. Die von Nürnberg kommende Regionalbahn würde diesen Abschnitt dann nach der Betriebsvorschrift für Straßenbahnen befahren. Am Zirndorfer Bahnhof würde wieder die „Gesetzesgrundlage“ geändert, und die Fahrgäste könnten ohne Umsteigen auf der Strecke der Rangaubahn nach Fürth oder Cadolzburg weiter fahren.

In Karlsruhe hat man sich diesem Ziel in den 90er Jahren von der anderen Seite her genähert und fährt mit Straßenbahnen durch die Innenstadt, die dann am Stadtrand auf DB-Gleise wechseln und weit ins Umland hinaus fahren. Dieses System ist so erfolgreich, dass es ständig erweitert wurde und inzwischen z.B. schon bis nach Heilbronn und Pforzheim führt. Auch dieses wäre natürlich längerfristig für die Bibertbahn in Erwägung zu ziehen.

Schließlich ist auch denkbar, dass sehr langfristig eine von der Gustav-Adolf-Straße kommende U-Bahn die Regionalbahnzüge zwischen Gebersdorf, Zirndorf und Leichendorf ersetzen würde. Nach den bisher bei der Nürnberger U-Bahn geltenden Kriterien wäre das sehr teuer: Da die Stromentnahme über eine seitliche Stromschiene erfolgt, deren Berührung einen tödlichen Stromschlag zur Folge hätte, müssen die Strecken hermetisch abgeriegelt werden. (Für die auf der U 3 in Nürnberg vorgesehenen fahrerlosen U-Bahnen sind sogar noch verschärfte Sicherheitsvorkehrungen zu erwarten.)

In Rotterdam gibt es aber z.B. Zweisystem-Fahrzeuge, die außerhalb des Tunnels mit Dachstromabnehmer und Oberleitung fahren. Da diese für Passanten außer Reichweite sind, braucht die Strecke nicht abgeriegelt zu werden. Die U-Bahn kann sogar wie eine moderne Straßenbahn (z.B. die Nürnberger Neubaustrecke zum Dokuzentrum) auf eigenem Gleiskörper in neben PKW-Fahrspuren angelegt werden.

Die VAG Nürnberg hat bereits vor längerer Zeit festgestellt, dass die Nachrüstung vorhandener U-Bahnwagen mit Dachstromabnehmern möglich ist. Würde man das mit einem Teil der Fahrzeuge machen bzw. einen Teil neuer Lieferungen so bestellen, könnten bei der Umstellung der Bibertbahn auf U-Bahnbetrieb teure Tunnelbauwerke und zusätzliche Brücken vermieden werden.

4. Erforderliche Investitionen zur Bibertbahn-Reaktivierung

4.1. Möglicher Realisierungszeitraum

Zunächst muss die Strecke der Bibertbahn natürlich erst einmal wieder so hergestellt werden, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h befahren werden kann. (Allerdings wird dies auf höchstens 50% der Strecke erforderlich sein, da im Umfeld der Haltestellen dieses Tempo fahrdynamisch gar nicht erreicht werden kann.) Neben der Sanierung der Gleisanlagen (Schienen, Schwellen und Schotter) müssen dazu vor allem die drei Bahnübergangs-Anlagen (BÜ) an der Hängelstraße, in Zirndorf und in Oberasbach wieder eingebaut werden.

Die größten Einzelmaßnahmen dabei stellen die Brücken über die Rothenburger Straße und die Rednitz zwischen den künftigen Haltepunkten Gebersdorf und Altenberg dar: Sie müssen von Grund auf saniert oder sogar am gleichen Platz ganz neu gebaut werden. Außerdem müssen alle Haltestellen völlig neu gestaltet werden, damit sie den Anforderungen an ein modernes Schienenverkehrsmittel gerecht werden.

Alle diese Maßnahmen könnten in zwei bis drei Jahren durchgeführt werden, so dass eine Eröffnung der Bibertbahn zusammen mit der S-Bahn-Linie nach Ansbach im Jahr 2007 noch möglich erscheint (siehe auch Kapitel 5).



Abb.9: Zu den aufwändigsten Maßnahmen gehört die Sanierung der Brücken. Mitte der 90er Jahre wurde die Brücke über die Rednitz vollständig gesperrt.

4.2. Kostenbetrachtung

Bei der folgenden Kalkulation für die erforderlichen Veränderungen der Infrastruktur wird auf pauschalisierte Kostensätze zurückgegriffen, die zum Beispiel auch die DB AG verwendet.

Für den Oberbau (ca 6 km Gleiserneuerung) sind etwa 3 Millionen Euro erforderlich. Es ist zu prüfen, ob die Finanzierung gemäß der „Globalvereinbarung Oberbau“ als Bundesschienenweg erfolgen kann. Ausgehend von der Anzahl der Brücken (7) und Durchlässe (1), des Alters der Anlagen und des ermittelten Ist-Zustandes und den Kostenplanungen für die Instandhaltung müssen für Brücken und Kunstbauten Investitionen von ca. 2 Millionen Euro angesetzt werden.

Für die Anpassung der Signalanlagen im ferngesteuerten Stellwerk (ESTW) Nürnberg-Stein sind (mit Anpassung der Telekommunikationsanlagen und elektrischen Weichenheizungen) etwa 0,7 Millionen Euro zu investieren. Für 3 Bahnübergänge (Lichtsignalanlagen mit Halbschranken) müssen etwa 0,6 Millionen Euro angesetzt werden. Außerdem sind kurzfristig 50.000 € für die Instandsetzung der Beläge (Platten) von den nichttechnisch gesicherten Anlagen notwendig.

Die noch vorhandenen Bahnsteige in Gebersdorf (früher Fürth Süd) und Altenberg/Talstraße (der frühere Bahnhof Zirndorf-Altenberg am Bahnübergang in km 4,5) können als Basis für neuere und höhere Bahnsteige verwendet werden. Am neuen Haltepunkt Zirndorf Bad (km 5,5) und in Leichendorf sind neue Bahnsteige (Länge 90 m, Höhe je nach Betriebskonzept 38, 55 oder 76 cm) zu bauen. Die Kosten betragen insgesamt ca 1,0 Millionen Euro.

Insgesamt errechnen sich somit Kosten von 7,3 Millionen Euro, um auf der noch durchgehend vorhandenen Trasse zwischen Nürnberg-Stein und Leichendorf wieder regelmäßigen Personenverkehr auf der Schiene durchführen zu können.

5. Kurzfristig möglicher Regionalbahnbetrieb bis Leichendorf

5.1. Planungsgrundsätze für den Bahnbetrieb

Im Fall der Reaktivierung der Bibertbahn ist ein leicht merkbarer, attraktiver Taktfahrplan mit durchfahrenden Zügen zum Nürnberger Hauptbahnhof unabdingbare Voraussetzung. Zusammen mit der tariflichen Integration in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ergeben sich dadurch wesentliche Attraktivitätssteigerungen gegenüber dem zuletzt nur noch als „Rumpfbetrieb“ zu bezeichnenden Angebot von 1986.

Die Bedeutung der Achse von Nürnberg über Zirndorf nach Großhabersdorf wird unter anderem dadurch betont, dass im Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken auch für sie eine Schienenverbindung vorgesehen ist. Zwischen Nürnberg, Zirndorf-Altenberg und Leichendorf ist das Fahrgastpotential für einen Halbstundentakt vorhanden: Neben der Besiedlungsdichte spielt auch das Potenzial des „oberen Bibertgrundes“ (v.a. Wintersdorf, Ammerndorf und Großhabersdorf) eine entscheidende Rolle, das durch ergänzende Buslinien und Park + Ride für die Bibertbahn erschlossen werden kann.

In Kapitel 4 wird beschrieben, dass die noch weitgehend vorhandenen Gleise der Bibertbahn mit vergleichsweise geringem Aufwand so ausgebaut werden können, dass moderne Nahverkehrstriebwagen mit bis zu 80 km/h fahren können. Mit Halten in Gebersdorf (= ehemaliger Haltepunkt Fürth Süd), Altenberg/Talstraße (= ehemaliger Bahnhof Zirndorf-Altenberg) und Zirndorf Bad (= neuer Haltepunkt) wird die Fahrzeit zwischen Nürnberg-Stein und Leichendorf rund 10 Minuten betragen. Der Abschnitt Nürnberg-Stein – Nürnberg Hbf kann mit Halt in Schweinau in 6 Minuten befahren werden, so dass sich unter Einrechnung der notwendigen Reserven eine Gesamtfahrzeit Nürnberg Hbf – Leichendorf von 17 Minuten errechnet.