

Regio in der Lage ist, bei gleich bleibendem Zuschussbedarf neben den beiden genannten Strecken auch noch die Bibertbahn zu bedienen: In Kapitel 6.4. wird dargestellt, dass die Bibertbahn schon allein mit weniger Zuschüssen auskommt, als derzeit in Bayern gezahlt wird. Bei Kombination mehrerer Strecken können Synergieeffekte genutzt werden, die den Kostendeckungsgrad weiter erhöhen.

Erleichternd für interessierte Betreiber kommt hinzu, dass für die erstmaligen Investitionen in Strecke und Fahrzeuge Zuschüsse aus verschiedenen Fördertöpfen beantragt werden können:

- Für die Finanzierung der Ersatzmaßnahmen des Oberbaues und von Weichen stehen Mittel der „Globalvereinbarung Oberbau“ (GV Oberbau) als Baukostenzuschuss (BKZ) zur Verfügung. Die Maßnahmen sind voll zuwendungsfähig, da die Nutzungsdauer erreicht ist.

- Die Finanzierung der Signalanlagen im Zusammenhang mit dem ESTW(A) erfolgt mit Mitteln nach Sammelvereinbarung 1/200x „Investitionen bis 15 Mio €“ als Baukostenzuschuss.

- Die Investitionen der Bahnübergangsmaßnahmen erfolgt mit Mitteln nach Sammelvereinbarung „Maßnahmen nach §§ 3, 13 EkrG“.

- Für die Anschaffung von Neufahrzeugen gibt es zwar keine bindenden Rechtsgrundlagen. Allerdings leisteten der Freistaat Bayern und andere Bundesländer bei verschiedenen Projekten hierzu schon mehrfach Zuschüsse zwischen 50% und 80%. Bei der Bibertbahn könnten auf diese Weise bis zu 8,4 Mio € der berechneten Anschaffungskosten von 10,5 Mio € für die Triebwagen übernommen werden. Die jährliche Kapitalbelastung (siehe Kapitel 5.1.) sänke dadurch von 840.000 € auf 170.000 €, der jährliche Zuschussbedarf von 2,0 auf 1,3 Millionen Euro.

7. Erweiterungsmöglichkeiten für die Bibertbahn

7.1. Regionalbahn-Verlängerung bis Weinzierlein oder Ammerndorf

Wenn der Regionalbahnbetrieb auf der Bibertbahn erfolgreich ange-
laufen ist, werden sicherlich viele Bürger im Landkreis den Wunsch
äußern, auch direkten Zugang zu den Zügen zu erhalten.

Relativ einfach ist eine Ausweitung der R 72 auf der alten Bibertbahn-
trasse bis Weinzierlein oder Ammerndorf möglich. In Kapitel 1 wurde
schon beschrieben, dass die alte Trasse größtenteils brach liegt und
ohne größere Probleme genutzt werden könnte. Dabei muss aber der
in den letzten Jahren stark gewachsene Zirndorfer Stadtteil Winters-
dorf besser als früher erschlossen werden:



*Abb.13: Im Sommer 1985 ließ der N 7317 nach Nürnberg Wintersdorf noch
links liegen. Die Staatsstraße führt inzwischen geradeaus am Ort vorbei, nur
noch die in den Ort abbiegenden PKW-Fahrer müssten den Bahnübergang que-
ren. Direkt dahinter sollte ein neuer Haltepunkt Wintersdorf angelegt werden.*

Am Bahnübergang in km 8,4, der wieder hergestellt werden müsste,
kann ein neuer Haltepunkt Wintersdorf entstehen. Bei dem Anschluss
der Wintersdorfer Hauptstraße an die Staatsstraße in km 9,3 ist ein
neuer Haltepunkt Weinzierlein (unweit des früheren Station mit diesem
Namen) wünschenswert.

Der Wiederaufbau von 2,7 km eingleisiger Strecke bis Weinzierlein ist in dem ebenen Gelände kostengünstig möglich. Die aufwändigsten Bauwerke sind vier technisch gesicherte Bahnübergänge (bei Leichen-dorf, 2 mal Wintersdorf und Weinzierlein) und die Bahnsteige mit Möblierung für die neuen Stationen. Überschlägig ist mit 5 Millionen Euro zu rechnen.

Zwischen Weinzierlein und Ammerndorf wurde in den 90er Jahren der beliebte Bibertradweg größtenteils auf der alten Bahntrasse angelegt. Um den 3,5 km langen Abschnitt wieder für die Bibertbahn zu nutzen, müsste der Radweg größtenteils eine neue Trasse erhalten. Da für Fahrräder günstigere Parameter bezüglich Kurvenradien und Steigungen gelten, kann dies jedoch mit vergleichsweise geringem Aufwand geschehen. Der Kostenaufwand für den Bahnbau bleibt überschaubar, weil keine aufwändigen Dämme und Einschnitte in diesem Abschnitt liegen. Der Oberbau der Biberbrücke nordwestlich von Weinzierlein, die derzeit dem Radweg dient, muss natürlich erneuert und verstärkt werden. Da nur noch ein weiterer neuer Haltepunkt in Ammerndorf eingerichtet werden muss, können ebenfalls überschlägig 5 Millionen Euro Baukosten veranschlagt werden.



Abb. 14: Ein Zug nach Nürnberg in Ammerndorf im Juni 86. Etwa dort, wo der Prellbock im Vordergrund stand, könnte das Gleis der Bibertbahn nach der Verlängerung enden. Zwischen dem inzwischen restaurierten Bahnhof und dem neu gebauten Feuerwehrhaus ist noch genügend Platz für einen Endbahnhof mit Park + Ride - Plätzen und Haltestellen für die anschließenden Buslinien.

Die Verlängerung über Leichendorf hinaus erfordert für die Regionalbahn einen aufwändigeren Betrieb, da die Fahrzeit auf dem eingleisigen Abschnitt westlich von Nürnberg-Stein bis Weinzierlein auf 14 Minuten und bis Ammerndorf auf 17,5 Minuten anwächst. Dadurch ist ohne einen dazwischen liegenden Ausweichbahnhof ein 30-Minuten-Takt nicht mehr möglich. Es bietet sich dafür die Station Altenberg/Talstraße an, weil dort schon früher der „echte“ Bahnhof Zirndorf-Altenberg lag und entsprechende Flächen immer noch zur Verfügung stehen. Neben zwei Weichen und einem zweiten Bahnsteig wird dadurch auch eine aufwändigere Signaltechnik erforderlich. Zudem muss die neue Endstation mit Bushaltestellen und Park + Ride - Plätzen ausgerüstet werden. Dafür sind ca. 2 Millionen Euro anzusetzen.



Abb. 15: Vor allem Privatbahngesellschaften zeigen, dass Kreuzungsbahnhöfe auch mit geringem Raumbedarf angelegt werden können. Die Aufnahme entstand 2003 bei der „Kaiserstuhlbahn“ im Umland von Freiburg/Breisgau.

Die Baukosten für eine Verlängerung der R 72 bis Weinzierlein liegen daher in einer Größenordnung von 7 Millionen Euro, bis Ammerndorf von 12 Millionen Euro.

Der Betrieb kann in beiden Fällen mit der gleichen Anzahl von Triebwagen durchgeführt werden, die schon bis Leichendorf erforderlich sind. Auch beim Personal und den Trassengebühren für die Mitbenutzung der DB-Strecke ergeben sich keine Änderungen.

Wenn die R 72 bis Weinzierlein im 30-Minuten-Takt fährt, müssen jährlich 60.000 Zug- bzw. 105.000 Triebwagenkilometer mehr gefahren werden. Bis Ammerndorf müssen jährlich 136.000 Zug- bzw. 240.000 Triebwagenkilometer mehr gefahren werden.

Neue Fahrgäste sind vor allem in Wintersdorf, Weinzierlein und Ammerndorf zu erwarten. Es gibt viele Kunden, die erst dann mit der Bahn fahren, wenn sie ihr Ziel ohne Umsteigen erreichen können. Die meisten Autofahrer werden Park + Ride schon weiter westlich an der neuen Endstation nutzen, anstatt parallel zur R 72 bis Leichendorf weiter zu fahren.

Fahrgäste mit Ziel in Nürnberg werden von den Buslinien 112 und 113 schon früher in die Bibertbahn umsteigen. Es ist aber zu beachten, dass den Mehreinnahmen der Bibertbahn Einnahmeverluste in gleicher Höhe bei den Bussen gegenüber stehen. Einsparungen sind aber bei den zu fahrenden Buskilometern nicht in entsprechendem Umfang möglich: Würde man sie einfach in Weinzierlein oder Ammerndorf enden lassen, ergäben sich für etwa ein Drittel der Fahrgäste, die nach Zirndorf und Fürth wollen, plötzlich zwei zusätzliche Umsteigezwänge. Dabei wären erhebliche Nachfragerückgänge zu befürchten. Es muss daher ein Kompromiss gefunden werden, der einerseits starken Parallelverkehr Bus/Bahn vermeidet, andererseits aber auch direkte Verbindungen aus dem Bibertgrund zur Rangaubahn belässt. Für die folgenden überschlägigen Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass nur noch stündlich Busse von Weinzierlein und Wintersdorf nach Zirndorf Bahnhof fahren.

Durch eine Verlängerung der Bibertbahn ist eine moderate Erhöhung des jährlichen Defizits zu erwarten, das bis Leichendorf mit 2,0 Mio Euro berechnet wurde (siehe Kapitel 6.4): Bis Weinzierlein wird die

R 72 um 22% verlängert, das Defizit steigt aber nur um 0,35 Mio Euro bzw. 17,5% an. Bis Ammerndorf würde die R 72 sogar um 51% verlängert, während das Defizit nur um 0,7 Mio Euro bzw. 35,5% ansteigt.

Die Einnahmeverluste durch Umsteiger zur Bibertbahn, die beim Bus nicht durch Angebotsanpassungen ausgeglichen werden können, lägen beim angenommenen Modell in beiden Varianten weit unter 100.000 Euro. Das gesamtwirtschaftliche Ergebnis für den ÖPNV im südwestlichen Landkreis Fürth wäre daher nur unwesentlich schlechter.

7.2. Regionalbahnverbindung von der Bibert- zur Rangaubahn

Neben der Verlängerung der Bibertbahn nach Westen kommt natürlich auch eine Ausweitung nach Norden in Betracht. Durch eine neue Verbindung zur Rangaubahn Fürth – Zirndorf – Cadolzburg können viele neue Direktverbindungen hergestellt werden, wodurch ein erheblicher Nachfragezuwachs auf beiden Bahnstrecken zu erwarten ist.

Die mögliche „Osttrasse“ führt von der Brücke der Bibertbahn über die Verbindungsstraße West (VSW) am Zirndorfer Stadtrand entlang über das Altfeld zum Steinweg, wo die Gleise der Rangaubahn etwa 600 Meter östlich des Zirndorfer Bahnhofs erreicht werden. Diese eigentlich für U-Bahn-Varianten frei gehaltene Trasse kann natürlich auch für eine Regionalbahn genutzt werden. Die Baukosten dürften für den etwa 1,5 km langen Neubauabschnitt zwischen 15 und 30 Millionen Euro liegen. Das ansteigende Gelände bedingt Einschnitte und Dämme, schwer wiegen auch die Eingriffe in die Natur, das Stadtbild und die unvermeidlichen Nachteile für die Anwohner.

Der neue Abzweig an der VSW würde den Betrieb komplizierter machen, da es nicht mehr genügt, zwei Züge zwischen den Endstationen pendeln zu lassen: Es besteht einerseits die Möglichkeit, die Züge Zirndorf Bahnhof - Stein - Nürnberg Hbf zusätzlich fahren zu lassen, wodurch sich zwischen Fürth Süd und Nürnberg Hbf viertelstündlich Fahrtmöglichkeiten ergeben. Problematisch daran wäre vor allem, dass viele Fahrplantrassen auf dem Hauptstreckenabschnitt Nürnberg Hbf –

Stein benötigt würden. Dies wäre bei der Alternative der „Flügelung“ günstiger gelöst: Mehrere Triebwagen fahren von Nürnberg Hbf bis Gebersdorf oder einem neuen Haltepunkt „Zirndorf Ost“ an der VSW gekuppelt. Dort werden sie getrennt, der erste Zug fährt nach Leichendorf (oder Weinzierlein / Ammerndorf) weiter und der zweite nach Zirndorf (und ggf. Cadolzburg). Dabei ergäbe sich auf allen Abschnitten (also auch Nürnberg – Stein ein 30-Minuten-Takt.

Die „mögliche Westtrasse“ verlässt die Bibertbahn zwischen dem Zirndorfer Bad und Leichendorf und führt etwa 2,5 km nordwärts, um zwischen dem Zirndorfer Bahnhof und der Kneippallee in die Rangaubahn zu münden. Da eine entsprechende Trasse nicht frei gehalten wurde und das Gelände relativ hügelig ist, muss mit wesentlich höheren Baukosten als bei der „Osttrasse“ gerechnet werden. Es ist mit 30 bis 60 Millionen Euro zu rechnen. Dafür bliebe die Beeinträchtigung des Stadtgebietes geringer: Teilweise könnte entlang oder anstelle der geplanten Westspange gebaut werden, auch ein kurzer Tunnelabschnitt wäre möglich. Es wäre sogar ein neuer Haltepunkt in der Nähe von Pinderpark und Landratsamt denkbar.

Betrieblich wäre diese Lösung günstiger als die Verbindung über das Altfeld, da auch die Züge zum Zirndorfer Bahnhof den Aufkommenschwerpunkt Altenberg-Talstr. befahren. Wenn die Bibertbahn einen neuen Haltepunkt Leichendorf am östlichen Ortsrand erhält, können alle Regionalbahnen eine „Ringfahrt“ Nürnberg Hbf - Stein - Altenberg - Zirndorf Bahnhof - Fürth machen und damit umsteigefreie Verbindungen von Altenberg nach Fürth bzw. Zirndorf Nord nach Nürnberg Hbf herstellen.

Wenn die Bibertbahn auch nach Weinzierlein oder Ammerndorf verlängert wird (siehe Kapitel 7.1.), müsste in Zirndorf-Bad oder Leichendorf „geflügelt“ werden. Da die Nachfrage westlich von Zirndorf deutlich abnimmt, wäre diese Kürzung der Züge durchaus angemessen. Als positiver Nebeneffekt würde das Problem der „Umsteigezwänge“ gelöst, das sich durch die Verkürzung der Buslinien 112 und 113 ergibt: Aus dem oberen Bibertgrund kommend könnte man schon in Zirndorf-Bad in einen Zug umsteigen, der bis Fürth Hbf durchfährt.

7.3. Integration in ein Stadtbahnsystem

Die Untersuchungen, wie man die Bibertbahn in Zirndorf möglichst kostengünstig und stadtbildverträglich trassieren kann, werden auch zu der Frage führen, ob man nicht den ganzen Verkehr als Stadtbahnbetrieb durchführen soll. Dabei werden Sicherheits- und Antriebsvoraussetzungen vom Fahrweg in das Fahrzeug verlegt, was zu erheblichen Einsparungen führen kann.

Nach dem Bau der U 3 bis zur Gustav-Adolf-Straße wird es nicht mehr möglich sein, parallel dazu eine Stadtbahn auf der direktesten Trasse zum Plärrer zu führen. Daher könnte man nach Karlsruher Modell auf „Regionalbahngleisen“ vom Hauptbahnhof über Stein nach Zirndorf fahren und dann Zirndorf und Oberasbach mit „Verästelungen“ engmaschig erschließen. Natürlich sind auch weitere Strecken in Nürnberg und eine Verknüpfung mit dem städtischen Straßenbahnnetz denkbar.



Abb. 16: Ein Stadtbahnwagen zwischen DB-Zügen im Heilbronner Hauptbahnhof. Seit Juli 2001 fährt die auf DB-Gleisen von Karlsruhe kommende Linie „S4“ auf Straßenbahngleisen in die Heilbronner Innenstadt weiter und stellt dadurch neue und attraktive Direktverbindungen her.

Wie die Regionalbahn kann natürlich auch die Stadtbahn bis Weinzierlein oder Ammerndorf verlängert werden. Dabei kommen neben der alten Bibertbahntrasse auch neue Ortsdurchfahrten in Frage, die für die Fahrgäste günstiger gelegene Haltestellen mit sich brächten. So ist z.B. zwischen Wintersdorf und Weinzierlein eine Führung auf der alten

Hauptstraße mit einer weiteren Haltestelle in der Ortsmitte denkbar. Diese Option wurde beim Bau der Umgehungsstraße ausdrücklich vorgesehen.

Die Frage der Baukosten für die Stadtbahn hängt ganz wesentlich von den eingesetzten Fahrzeugen ab. In Anhang 2 wird beschrieben, dass sich in den letzten Jahren eine sehr große Systemvielfalt entwickelt hat. Es gibt sogar Stadtbahnen mit Dieselgeneratoren, die auf nicht elektrifizierten Strecken den Strom für die Fahrmotoren erzeugen. Sie könnten auch nach Zirndorf, Leichendorf und Ammerndorf fahren, wenn die Bibertbahn nicht mit einer Oberleitung ausgerüstet wird.

7.4. Ausweitung des Nürnberger U-Bahn-Betriebes

Es ist fragwürdig, ob die Stadt Nürnberg eine „klassische U-Bahn“ über die Station Gustav-Adolf-Straße hinaus jemals wird finanzieren können. Noch schwerer dürfte es für Oberasbach und Zirndorf werden, ihre Eigenanteile aufzubringen, wenn die U-Bahn in ihr Stadtgebiet hinein fahren soll. Jede Station in Oberasbach und Zirndorf kostet mindestens 50 Millionen Euro! In der Nachbarstadt Stein ist z.B. der Nutzen für die Verlängerung der in Röthenbach endenden U 2 schon seit Jahren unbestritten. Nur finanzieren kann das bis heute niemand.

Realistischer erscheint daher die Entwicklung von in Kapitel 3.2 beschriebenen speziellen U-Bahnen, die an der Oberfläche den Strom wie Straßenbahnen aus der Oberleitung beziehen. Dadurch wäre die kostspielige hermetische Abriegelung des Fahrwegs nicht mehr erforderlich. (U-Bahnen, die im Tunnel ohne Fahrer verkehren, brauchen ggf. einen "Notführerstand" an der Spitze des Zuges: Ein an der letzten „echten U-Bahn-Station“ einsteigender Mitarbeiter könnte von dort aus den Fahrweg beobachten und in Notfällen den Zug zum halten bringen.)

Je weiter östlich dieser Systemwechsel erfolgen würde, desto billiger wäre natürlich der Weiterbau der U-Bahn. Eigentlich ist es schon wenige Hundert Meter westlich der Gustav-Adolf-Straße denkbar, dass die U 3 in einer Rampe an die Oberfläche kommt und dann nach kostengünstigeren Stadtbahn-Parametern weiter fährt. Der Umbau der gesamten Bibertbahntrasse von Gebersdorf bis Leichendorf für die

„Kombibahn“ würde weniger als der Weiterbau einer „klassischen U-Bahn“ um eine einzige Station (mit 700 – 800m Länge) kosten !



Abb.17: Natürlich können die Nürnberger U-Bahn-Wagen auch oberirdisch fahren. Der erste Bauabschnitt in Langwasser, der 1972 eröffnet wurde, hatte sogar nur einen etwa 1 km langen Tunnel. Die seitliche Stromschiene erfordert aber eine hermetische Abriegelung, so dass alle Wege und Straßen niveaufrei auf Brücken oder Unterführungen kreuzen müssen. Die Baukosten sind dadurch auch auf oberirdischen Abschnitten wesentlich höher als bei einer Stadtbahn oder Regionalbahn.

Eine „Kombilösung“ bietet sich auch im Nordosten Nürnbergs für die Regionalbahn nach Gräfenberg an: Da diese am Nordostbahnhof endet, müssen die meisten Fahrgäste den weiten Fußweg zur U-Bahn in Kauf nehmen, um zur Innenstadt umzusteigen. Auch dort wäre es für die Fahrgäste viel attraktiver, würden die (modifizierten) U-Bahn-Wagen bis Gräfenberg durchfahren. Das Fernziel könnte daher eine U 31 mit dem Laufweg Zirndorf - Gebersdorf - Plärrer - Hauptbahnhof – Nordostbahnhof - Heroldsberg - Gräfenberg sein. Die dafür erforderliche Anzahl von „Kombi-U-Bahn-Wagen“ ist groß genug, um die unvermeidlichen Entwicklungskosten zu rechtfertigen. (Ähnlich wie bei der fahrerlosen U 3 ist zudem ja auch nicht ausgeschlossen, dass der Hersteller diese Fahrzeugtechnik dank der Referenzstrecke in Nürnberg auch an andere Städte verkaufen kann.)

8. Fazit

Die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs auf der „Bibertbahn“ ist relativ kurzfristig als Regionalbahn mit überschaubaren Kosten möglich. Zwischen Nürnberg und Zirndorf herrscht reger Binnenverkehr. Der Endpunkt Leichendorf liegt zwar am Rande der Wohnbebauung, erreicht aber dennoch durch Verknüpfung zu mehreren Buslinien, Park + Ride und den nahe liegenden Fun-Park der Firma Playmobil ein beachtliches Fahrgastpotenzial.

Bei einem ganztägigen 30-Minuten-Takt mit Dieseltriebwagen von Nürnberg Hbf über Stein und Oberasbach-Altenberg nach Zirndorf-Leichendorf können 4.500 Fahrgäste und ein spürbarer Entlastungseffekt für die Anwohner und Benutzer der Rothenburger Straße erwartet werden.

Die „R 72 Nürnberg – Leichendorf“ kann längerfristig in vielfacher Weise ausgebaut und erweitert werden. Am einfachsten wäre eine Verlängerung im Bibertgrund nach Westen möglich. Mit überschaubaren Mehraufwendungen kann dadurch der Straßenverkehr schon ab Weinzierlein oder Ammerndorf reduziert werden.

Ein noch stärkerer Fahrgastzuwachs ist durch eine Schienenverbindung in Zirndorf von der Bibertbahn zur „Rangaubahn“ Fürth - Cadolzburg zu erwarten. Es würden viele neue direkte Zugläufe möglich, für die große Nachfrage besteht. Rangau- und Bibertbahn könnten dank der Gleisverbindung auch mit effektiverem Personal- und Materialeinsatz gemeinsam von einem Bahnunternehmen betrieben werden.

Die Schwierigkeiten, die beim Bau einer Regionalbahntrasse vom neuen Haltepunkt Zirndorf / Bad oder Leichendorf nach Zirndorf / Bahnhof zu erwarten sind führen automatisch zu der Frage, ob nicht ein Betrieb als Stadtbahn sinnvoller wäre. Dies würde engere Kurvenradien und größere Steigungen erlauben. Allerdings stellt sich die Frage, ob und wie der Anschluss an das Nürnberger

Straßenbahnnetz erfolgen sollte. Eine indirekte Streckenführung, die für viele Fahrgäste einen Umsteigezwang an der Gustav-Adolf-Straße in die U 3 mit sich bringt, würde jedenfalls mehr Fahrgäste kosten, als durch günstiger gelegene Stationen im Zirndorfer Stadtgebiet gewonnen werden.

Die „Minimal-Stadtbahnlösung“ wäre wohl, Rangau- und Bibertbahn separat mit einem Netz von 3 Linien zu betreiben. Die Züge müssten mit 2-System-Fahrzeugen nach Karlsruher Vorbild auf DB-Gleisen zum Nürnberger Hauptbahnhof durchfahren. (Linie A Fürth - Zirndorf - Cadolzburg, Linie B Fürth - Zirndorf - Altenberg - Stein - Nürnberg, Linie C Leichendorf - Altenberg - Stein - Nürnberg.) Auf dieser Basis gibt es sehr viele Erweiterungsmöglichkeiten, die dank der Stadtbahntechnik auch relativ leicht und landschaftsangepasst realisiert werden können.

Für eine „klassische U-Bahn“ gibt es hingegen kein realistisches Szenario, das eine direkte Erschließung von Zirndorfer oder Oberasbacher Stadtgebiet finanzierbar erscheinen lässt. Jede einzelne Station kostet mindestens 50 Millionen Euro und zieht erhebliche laufende Kosten nach sich. Eine Verpflichtung, welche die Kommunen auch bei Besserung ihrer Finanzlage eigentlich nicht eingehen dürfen.

Die einzige realistische U-Bahn-Option ist eine „Kombibahn“, die zwischen Gustav-Adolf-Straße und Gebersdorf an die Oberfläche kommt und nach Stadtbahnkriterien weiter fährt. Durch Umbau der Bibertbahntrasse könnten dann auch Zirndorf und Oberasbach einen U-Bahn-Anschluss erhalten.

Es kann daher die eindeutige Empfehlung ausgesprochen werden, die Bibertbahn baldmöglichst als Regionalbahn mit Dieselmotoren auf dem Abschnitt Nürnberg –Leichendorf zu reaktivieren. Damit wird ein großer Verlagerungseffekt weg von der Straße erzielt, ohne Zukunftsmöglichkeiten zu verbauen.



Abb. 18:

Die Regionalbahn nach Leichendorf ist eine schnelle Lösung, die keine Optionen für die Zukunft verbaut.

Wenn alle Verantwortlichen an einem Strang ziehen, kann die nebenstehende Fotomontage schon 2007 zur Realität werden.

Finanziell gehen die Kommunen kein Risiko ein, da die Bibertbahn im Gegensatz zur U-Bahn keine teuren Tunnelbauwerke braucht, die hohe Folgekosten verursachen. Die laufenden Betriebskosten einer Regionalbahn können zudem aus staatlichen Mitteln getragen werden.

Vor einer Entscheidung, wie es langfristig weiter gehen soll, können dann sowohl die Erfahrungen aus dem Betrieb der „R 72“ wie auch die weitere Entwicklung der öffentlichen Haushalte abgewartet werden.