

Für eine vernünftige Stadtentwicklung - Keine teure U3 – Hände weg vom Altfeld
Informieren Sie sich auf der Internet-Seite www.pro-zirndorf.de



Liebe Zirndorfer Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Sie entscheiden am 27. September 2009 – am Termin der Bundestagswahl –, ob nach Zirndorf eine U-Bahn mit zwei Haltepunkten im Altfeld und beim Bahnhof gebaut werden soll. Die Bürgerinitiative Pro Zirndorf lehnt dieses Vorhaben ab. Wir begründen in diesem Faltblatt, warum wir meinen, dass die U-Bahn für Zirndorf keinen Nutzen bringt und sogar schädlich ist.

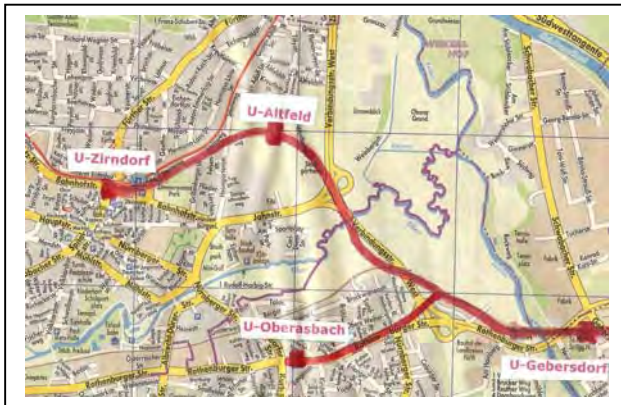
*Wir zeigen auch, dass es eine Alternative zur U-Bahn gibt. Deshalb bitten wir Sie, dass Sie am Bürgerentscheid teilnehmen und mit **NEIN** stimmen.*

1. Worum geht es beim Bürgerentscheid?

Die Stadt Nürnberg strebt an, die U3 mit dem jetzigen Endpunkt Gustav-Adolf-Straße bis nach Fürth-Süd an die Landkreisgrenze zu verlängern. **Fürth-Süd soll 2019** erreicht werden. Eine Verlängerung der U-Bahn-Strecke in den Landkreis könnte in zwei Ästen erfolgen: nach Oberasbach mit einem unterirdischen Verlauf bis zum Halt bei der Kreuzung Rothenburger- / Zirndorfer Straße und nach Zirndorf mit zwei Haltepunkten im Altfeld und am Bahnhof Zirndorf.

Der Bürgerentscheid betrifft nur den U-Bahn-Ast nach Zirndorf.

2. Wie soll die U-Bahn-Strecke in Zirndorf verlaufen?



Ab Gebersdorf überquert die U-Bahn auf der vorhandenen Brücke der ehemaligen Bibertbahn die Rednitz und auf einer neuen Brücke die Verbindungsstraße West. Sie überquert die Bibert auf der westlichen Trasse der Verbindungsstraße West. **Die Straße soll zwischen der Einmündung Jahnstraße und der Bibertbrücke von 4 auf 2 Spuren reduziert werden.** Die Einmündung der Jahnstraße in die Verbindungs-

straße West muss umgebaut werden. Nach der Bibertbrücke schwenkt die eingleisige U-Bahn über das Altfeld Richtung Rangaubahn. Sie verläuft ein Stück parallel zur Rangaubahn Richtung Bahnhof, verläuft dann über den Lagerplatz des Baumarktes Gebhardt zum Bahnhof. Die Haltestelle liegt am Bahnhof parallel zur Haltestelle der Rangaubahn. **Die U-Bahn hat am Bahnhof zwei Gleise (zusätzlich zu den beiden Gleisen der Rangaubahn).** Der Fußgängertunnel wird in Richtung Bahnhofstraße verlängert. Das vorhandene Bahnhofsgebäude muss teilweise, wahrscheinlich sogar ganz, abgebrochen werden, damit Platz für die beiden U-Bahn-Gleise und den Bahnsteig geschaffen wird.

Die U-Bahn verläuft auf der gesamten Strecke in Zirndorf ebenerdig, teilweise im Einschnitt, beim Halt Altfeld überdacht. **Wegen der Stromschiene muss der Fahrweg auf beiden Seiten mit Zäunen oder Mauern gesichert werden.**

Aus Liebe zu Zirndorf

Stimmen Sie mit **NEIN** beim Bürgerentscheid am 27. September 2009

3. Warum soll das Altfeld bebaut werden?



Das Altfeld heute – eine wertvolle Naturlandschaft

Die Herstellungskosten einer U-Bahn können aus Staatsmitteln (Bund und Land) mit 80% bezuschusst werden, wenn sich bei einer Untersuchung nach einem standardisierten Verfahren ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator ergibt. Ein von der Firma Intraplan erstelltes Gutachten ergab für die kombinierte U-Bahn-Strecke Oberasbach und Zirndorf einen **leicht positiven Indikator von 1,2**. Dieser positive Wert wird aber **nur erreicht, wenn im nahezu unbebauten Altfeld Wohn-**

nungen für 2700 Neubürger errichtet werden, die dann am Haltepunkt Altfeld in die U-Bahn zusteigen. Das Altfeld ist eine ca. 33 Hektar große Naturfläche im Dreieck zwischen Verbindungsstraße West, Jahnstraße und Heimgartenweg. Etwa die Hälfte davon soll bebaut werden. Zum Vergleich: das gesamte Areal des Pinderparks hat eine Fläche von ca. 11 Hektar.

4. Was sind positive Effekte der U-Bahn für Zirndorf?

Die U-Bahn würde die Buslinie 70 ersetzen und die Fahrtzeit nach Nürnberg mit Umsteigen in die U-Bahn am Bahnhof Gustav-Adolf-Straße deutlich verkürzen. Weitere Pluspunkte einer U-Bahn nach Zirndorf gibt es leider nicht.

5. Was sind die negativen Effekte der geplanten U-Bahn?

Die U-Bahn ist viel zu **teuer** (siehe Punkt 7) und **überdimensioniert**. Und: die weitgehend **ebenerdige Streckenführung verursacht großen Lärm**. Im 10-Minuten-Takt sind davon vor allem die Anlieger im Wohngebiet Heimgartenweg / Steinweg / Hermann-Löns-Straße betroffen. Durch die Einstellung der Buslinie 70 entfallen die Bushaltestellen Jahnstraße und Zirndorf Ost mit der Folge längerer Fußwege der dort wohnenden Bürger bis zum U-Bahn-Halt Bahnhof. Die U-Bahn-Züge mit einem Fahrzeuggewicht von 60 t werden täglich von 6 Uhr bis nach Mitternacht über 200 Fahrten zurücklegen. Pro Fahrt beträgt die **durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste etwa 30 Personen zwischen Fürth-Süd und Station Altfeld und 20 Personen zwischen Altfeld und Bahnhof Zirndorf** (Vergleich: Fahrgäste zwischen Nbg-Hbf und Lorenzkirche: im Durchschnitt 200). Daraus ergibt sich, dass das **Verkehrsmittel U-Bahn für Zirndorf überdimensioniert** ist!



... wenn Zirndorf das Geld ausgeht

Die **parteilich neutralen Bürgerinitiative** „Pro Zirndorf“ wird von Bürgerinnen und Bürgern Zirndorfs unterstützt sowie von parteineutralen Organisationen: Bund Naturschutz Zirndorf, Verkehrsclub Deutschland Fürth, Zirndorfer-Eisenbahn-Freunde e.V., IG Bibertbahn und Pro Bahn Mittelfranken.
Spenden sind erbeten auf das Konto **ZEV e.V., Nr. 40155277 Sparkasse Fürth BLZ 76250000**.
Gerne erhalten Sie eine steuerlich absetzbare Spendenquittung.

Aus Liebe zu Zirndorf

Stimmen Sie mit **NEIN** beim Bürgerentscheid am 27. September 2009

6. Was sind die Risiken einer Bebauung des Altfelds?

Die Bebauung des Altfelds mit 900 Wohneinheiten für 2700 Neubürger ist eine große Herausforderung für die Stadt Zirndorf. Damit diese Bebauung die beabsichtigte Wirkung hat – Fahrgäste für die U-Bahn – muss sie bis zur Inbetriebnahme der U-Bahn im Jahr 2019 weitgehend abgeschlossen sein. Die Einwohnerzahl Zirndorfs würde sich um ca. 10% erhöhen. Nach den Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung wird sich jedoch die Einwohnerzahl des gesamten Landkreises Fürth von 2006 bis 2026 nur um 1,8% bzw. ca. 2000 Personen erhöhen. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an das große Neubaugebiet in Egersdorf aber auch an das Neubaugebiet in Zirndorf-Anwanden. **Es ist also ziemlich schleierhaft, woher diese vielen neuen Einwohner für das Altfeld kommen sollen.** Die geplante Bebauung mit mehrgeschossigen Häusern (ähnlich Hardhöhe Fürth) und engen Reihen von Kettenhäusern entspricht nicht dem Charakter der vorhandenen Bebauung mit Einfamilienhäusern. Der Einzelhandel der Kernstadt wird vom Einwohnerzuwachs auch nicht profitieren, da die U3-Anbindung nach Nürnberg und die vor der Haustür liegenden Schnellstraßen nach Nürnberg das Altfeld wohl eher zum **Nürnberger Vorort** werden lassen als zu einem nach Zirndorf-Mitte orientierten Stadtteil. Die Jahnstraße muss jedoch die zusätzliche Verkehrsbelastung mit mehreren Tausend Pkw-Fahrten pro Tag verkraften mit einer Anbindung an die Verbindungsstraße West, die wegen der U-Bahn von 4 auf 2 Fahrstreifen reduziert worden ist.

7. Welche Kosten kommen auf Zirndorf zu?

Nach dem Intraplan-Gutachten ergeben sich für die beiden U-Bahn-Äste von Fürth-Süd bis Oberasbach bzw. Zirndorf **Herstellungskosten in Höhe von ca. 70 Mio €**. Als Basisjahr wurde 2006 herangezogen. Bis zu einem Baubeginn im Jahr 2013/14 und bei Berücksichtigung von Unwägbarkeiten eines so großen Projekts kann man ruhig davon ausgehen, dass diese Kosten bis auf 100 Mio € ansteigen werden. Davon sollen Bund und Land – vorausgesetzt die Finanzlage erlaubt es - ca. 80% übernehmen. Es verbleiben also ca. 20 Mio €, die zwischen dem Landkreis, Oberasbach



und Zirndorf aufgeteilt werden sollen. Dazu kommen **Planungskosten** (ca. 10% der Herstellungskosten) in einer Höhe von 10 Mio €, die von der U3-Infrastrukturgesellschaft ZIOBE (Zirndorf Oberasbach) allein getragen werden müssen. Nach Inbetriebnahme der U-Bahn ergibt sich ein **Betriebsdefizit** von bis zu 2 Mio € jährlich. Auf Zirndorf entfällt davon ca. ein Drittel. Zirndorf und der Landkreis müssen außerdem neue

Eingezäunte U- Bahn (U1 bei Stadtgrenze) **Buslinien** einrichten, um die Fahrgäste vom Pinderpark, von der Siedlung, aus der Nordstadt und den Außenorten zum Bahnhof zu transportieren. Dabei wird es am Bahnhof wegen fehlender Wartepplätze für Busse eng werden. Eine P+R-Möglichkeit für den Individualverkehr zum Bahnhof gibt es so gut wie nicht.

Aus Liebe zu Zirndorf

Stimmen Sie mit **NEIN** beim Bürgerentscheid am 27. September 2009

Für eine vernünftige Stadtentwicklung - Keine teure U3 – Hände weg vom Altfeld
Informieren Sie sich auf der Internet-Seite www.pro-zirndorf.de

Alleine tragen muss Zirndorf die **Infrastruktur-Maßnahmen** zur Erschließung des Altfelds. Im Zuge der Bebauung werden auch Kosten für die soziale Infrastruktur (z.B. Kinderkrippe und -garten, Jugendbetreuung) anfallen. In der Gegenrechnung fallen zusätzliche Einnahmen aus der Einkommensteuer der Neubürger an, jedoch nur, wenn sich im Altfeld genügend einkommensstarke Personen, die bisher nicht in Zirndorf wohnten, ansiedeln. Auf die Stadt Zirndorf kommen immense Kosten zu! Wenn man bedenkt, dass die Pro-Kopf-Verschuldung der Stadt Zirndorf seit 2005 von damals 450 € auf jetzt über 950 € gestiegen ist (im Landesdurchschnitt Bayern blieb es bei ca. 700 €) wird man nicht um die Frage herumkommen, **wie die Großprojekte finanziert werden sollen**. Zu befürchten ist ein **Abbau freiwilliger Leistungen** (z.B. Vereinszuschüsse), eine **Erhöhung städtischer Gebühren** (z.B. Bad) und eine **Erhöhung kommunaler Steuern** (z.B. Grundsteuer).

8. Was ist die Alternative zur U-Bahn nach Zirndorf?

Der Hauptgrund für eine Verlängerung der U3 nach Zirndorf ist die Verkürzung der Fahrzeit nach Nürnberg. Bisher beträgt die Fahrzeit mit Bus und U3 (ab Gustav-Adolf-Straße) nach Nürnberg-Hbf (ohne Umsteigzeiten) ca. 33 Minuten. **Mit der U3 ab Zirndorf-Bahnhof** würde die Fahrt **bis Nürnberg-Hbf ca. 18 Minuten** dauern – ohne Umsteigen. Dies ist eine wesentliche Verbesserung, die ab 2019 Realität werden könnte. Bereits ab 2011 ist es jedoch möglich, **Nürnberg Hbf vom Bahnhof Zirndorf aus in 17 Minuten zu erreichen** – ohne Umsteigen. Das ergibt sich aus dem bis Ende 2011 (8 Jahre vor der U-Bahn!) weitgehend abgeschlossenem Neubau der beiden zusätzlichen S-Bahn-Gleise zwischen Fürth und Nürnberg. Die Fahrzeiten sind: Zirndorf Bf bis Fürth Hbf 9 Minuten, in Fürth 1 Minute Wartezeit, von Fürth Hbf auf den neuen Gleisen ohne Zwischenhalt bis Nürnberg Hbf in weiteren 7 Minuten. Bei Fahrzielen zwischen Fürth und Nürnberg bzw. Fürth und Erlangen (z.B. Klinikum Fürth) kann man in Fürth entweder in die U-Bahn Linie 1 oder in die S-Bahn umsteigen, die ab 2011 die Städte Erlangen – Fürth - Nürnberg im 20-Minuten-Takt verbindet. Sinnvoll wäre es, den **Halbstundentakt der Rangaubahn ebenfalls auf einen 20-Minuten-Takt umzustellen**, damit eine Synchronisierung mit dem 20-Minuten-Takt der S-Bahn ab Fürth erreicht wird. Das ist ohne große Bau-



Rangaubahn am Bahnhof Zirndorf

maßnahmen möglich. Erforderlich wäre lediglich ein zusätzliches Kreuzungsgleis zwischen Cadolzburg und Zirndorf am Halt Egersdorf. **Der Betrieb der Rangaubahn bis Nürnberg ist mit den derzeit eingesetzten Dieseltriebzügen jederzeit möglich**. Eine Elektrifizierung der Strecke ist nicht notwendig.

Die Kosten für die Verdichtung des Taktes der Rangaubahn und die Durchbindung nach Nürnberg gehen im Wesentlichen zu Lasten des Freistaats Bayern, der die Zugfahrten bestellt und belasten den Haushalt der Stadt Zirndorf kaum. Zirndorf könnte dann überlegen, ob mit den eingesparten Millionen den Bürgern besser gedient wäre, wenn man **ähnlich wie in Stein den Zuschuss für die Tarifzone 2 an die VGN bezahlt**. **Dadurch könnte die Akzeptanz des ÖPNV durch die Zirndorfer Bevölkerung eher erhöht werden als durch eine überflüssige U-Bahn-Strecke**.

ViSdP: Walter Christ, Beethovenstr. 4 und Werner Schmidt, Sonnenstr. 12, beide 90513 Zirndorf.

Aus Liebe zu Zirndorf

Stimmen Sie mit **NEIN** beim Bürgerentscheid am 27. September 2009