



Eine Pressemitteilung der Interessengemeinschaft Bibertbahn (IGBB), die sich um die Reaktivierung der Bahnlinie Nürnberg - Stein - Zirndorf - Leichendorf bemüht.

**Zum Bericht der Fürther Nachrichten vom 12.12.08 fragt die IG Bibertbahn:
Weitere Zahlenspiele ???
Wann folgen endlich Taten, um die Rothenburger Straße zu entlasten?**

Die IGBB begrüßt, dass endlich erste konkrete Ergebnisse für eine Schienenanbindung der Städte Zirndorf und Oberasbach vorliegen. Die Zahlen aus dem FN-Artikel vom 12.12.08 entsprechen dem, was von vielen Fachleuten schon vorab „über den Daumen geschätzt“ wurde und somit zu erwarten war.

Leider wirft das neue Gutachten mehr Fragen auf als es Antworten gibt:

- Die Kosten-Nutzen-Faktoren beider Varianten liegen über 1,0 und sind somit förderfähig. Allerdings besteht auf die erhofften Zuschüsse kein Rechtsanspruch ! Die Werte von 1,2 bzw. 1,15 sind nicht „berauschend“ und zeigen, dass die U-Bahn-Verlängerung trotz großer Investitionen keine „Superlösung“ ist. Das trifft nur auf Projekte zu, deren Kosten-Nutzen-Faktor deutlich über 2,0 liegt. Davon gibt es in Deutschland und Bayern etliche, und es ist zu erwarten, dass Bund und Freistaat zuerst dafür Zuschüsse geben. Es ist daher fraglich, ob und zu welchem Zeitpunkt die erhofften staatlichen Zuschüsse von 80% für die Verlängerung der U3 tatsächlich bewilligt werden.
- Eine wesentliche Voraussetzung für die Fahrgastzuwächse, die das Gutachten der U3 voraus sagt, sind große Neubaugebiete in Zirndorf (Altfeld) und Nürnberg (Tiefes Feld). Für beide besteht noch kein Baurecht, und es sind erhebliche Widerstände in der Bevölkerung zu befürchten. Ohne diese Neubaugebiete erreicht die U3 keinen Kosten-Nutzen-Faktor über 1,0 !
- Ein bisher kaum beleuchteter Aspekt ist, dass viele neuen Fahrgäste der U3 bisher nicht mit dem Auto, sondern der „Rangaubahn“ Fürth - Zirndorf - Cadolzburg fahren. Nach Eröffnung der U3 werden dort ein Drittel weniger Fahrgäste (!) erwartet. Was das für Folgen hat, steht aber nicht im Gutachten: Wer muss der Deutschen Bahn AG die Ausfälle bei den Ticket-Verkäufen erstatten, oder wird das Fahrplanangebot zwischen Fürth und Cadolzburg ausgedünnt ?

Auf der Webseite www.bibertbahn.de der „Interessengemeinschaft Bibertbahn“ finden Sie weitere Details !

Variante 2 des neuen Gutachtens belegt, dass die Bibertbahntrasse sinnvoll reaktiviert werden kann. Eine Regionalbahn bietet im Unterschied zur U3 weitere Vorteile: Sie könnte schon in 3 bis 4 Jahren den Endpunkt Leichendorf erreichen. Er läge wesentlich günstiger am westlichen Rand der Bebauung als eine Endhaltestelle an der Kurt-Schumacher-Straße und wäre ideal für Park + Ride und eine Bahn-Bus-Umsteigestation mit kurzen Fußwegen am gleichen Bahnsteig.

Den Vergleich des Steiner Bürgermeisters Kurt Krömer mit dem S-Bahn-Netz im Münchner Umland hat die IGBB auch schon mehrfach gezogen, allerdings mit einem anderen Fazit: So wie die S-Bahnen in München (und übrigens auch im Großraum Nürnberg!) zu 100% vom Freistaat bezahlt werden, wäre es auch mit einer Regionalbahn Nürnberg Hbf - Stein - Zirndorf - Leichendorf: Der Freistaat Bayern ist laut Gesetz für die Ausschreibung und Bezahlung des Schienennahverkehrs zuständig.

Dieter Beck, der Vorsitzende der IGBB, erinnert sich: „Vor vier Jahren wurde das „Dieselnetz Nürnberg“ ausgeschrieben, und am 14.12.08 ging es in Betrieb. Auf einigen Bahnstrecken rund um Nürnberg wurden die Fahrpläne verdichtet und neue Triebwagen eingesetzt, ohne dass es die Kommunen einen einzigen Cent kostet. Wir hatten damals angeregt, auch die Bibertbahn in das „Dieselnetz“ aufzunehmen. Dann hätten wir letzten Sonntag nicht nur zwischen Fürth, Zirndorf und Cadolzburg neue Triebwagen begrüßen können, sondern auch zwischen Nürnberg, Stein und Leichendorf.“

Erstaunt ist die IGBB, dass das neue Gutachten keine Aussagen zu den Folgekosten enthält. „Das ist doch die elementare Frage für die betroffenen Kommunen!“ stellt Beck fest. „So wie die bisherigen Ergebnisse abschätzbar waren verhält es sich auch mit den jährlichen Betriebskosten: Sie werden weit über einer Million Euro jährlich liegen und erhebliche Eingriffe in den Haushalt des Landkreises und der beiden Städte erfordern!“

Jetzt sind weitere Folgegutachten erforderlich, und das wird wieder Zeit dauern. Die IGBB befürchtet, dass das Ziel „Entlastung der Rothenburger Straße“ ganz aus den Augen verschwindet und gar nichts geschieht. Damit wäre weder den Anwohnern noch den Pendlern gedient, die jeden Tag unter den Staus leiden. Die Entscheidungen treffen letztlich nicht die Ingenieure mit immer neuen teuren Gutachten, sondern die gewählten Politiker. Sie sind in der Pflicht das zu tun, was für die Bürger in absehbarer Zeit bezahlbare Verbesserungen bringt. Und das kann nach Lage der Dinge zunächst nur ein Regionalbahnbetrieb auf der vorhandenen Bibertbahn-Trasse sein!

Dieter Beck ist Geschäftsstellenleiter und 1. Vorsitzender der Interessengemeinschaft Bibertbahn (IGBB). Er kann namentlich zitiert werden. Seine Kontaktadresse lautet: Talstraße 4, 90522 Oberasbach, Tel.: 0911 603531, Fax :0911 9602702, e-mail : db01-zef@t-online.de,

Für inhaltliche Rückfragen steht auch Jörg Schäfer zur Verfügung. Er ist Stellvertretender Vorsitzender der IGBB und Sprecher der PRO BAHN-Regionalgruppe Mittelfranken. Tagsüber ist er telefonisch unter 0981 / 182713 oder per email unter www.pro-bahn-ofr@gmx.de zu erreichen.

Auf der Webseite www.bibertbahn.de der „Interessengemeinschaft Bibertbahn“ finden Sie weitere Details !