

Die Bibertbahn fährt nicht alleine

Sie kann perfekt in ein Bus- und Bahnnetz westlich von Nürnberg integriert werden

Entlang der Städteachse Fürth - Zirndorf - Oberasbach - Stein gibt es viele Verkehrsbedürfnisse: Die Hauptnachfrage besteht zwar jeweils nach Osten in das Herz der Metropolregion Nürnberg, aber auch zwischen den Städten pendeln viele Bürger. Mit einer einzelnen Bahnstrecke, sei es eine verlängerte U-Bahn-Linie oder die reaktivierte Bibertbahn, kann nur ein Teil der Nachfrage abgedeckt werden. Es wäre damit zu rechnen, dass viele Bürger weiterhin den eigenen PKW benutzen.

Daher ist ein integriertes Angebot erforderlich, das auch dort attraktive Reisezeiten bietet, wo kein Schienenstrang liegt. Die Reaktivierung der Bibertbahn bietet dafür bessere Voraussetzungen als die Verlängerung der Nürnberger U-Bahn-Linie 3, weil ihre Betriebskosten geringer sind und damit mehr Geld für ergänzende Buslinien übrig bleibt.

Zunächst mag es einfach erscheinen, in die Stadtpläne von Zirndorf und Oberasbach Buslinien einzuzeichnen, die an allen Bahnhöfen halten. Versucht man daraus aber Fahrpläne zu gestalten, stellt man bald ein großes Problem fest: Die Bahnhöfe liegen so dicht beieinander, dass es im 30- oder 60-Minuten-Takt nicht möglich ist, mit zwei oder drei Bussen alle wünschenswerten Anschlüsse zu erreichen. Es müssten stattdessen fünf oder sechs Busse eingesetzt werden, die nur kurze Strecken fahren und dann an den Bahnhöfen lange Wartezeiten haben. Dadurch verdoppeln sich aber die Personal- und Materialkosten.

Die Bibertbahn schafft Abhilfe, da an ihren Bahnhöfen weitere Verknüpfungspunkte zur Verfügung stehen. Wenn man alternative Verkehrswege berücksichtigt wird es z.B. möglich, für den Bereich Unterasbach/ Oberasbach über die S4 und für den Bereich Zirndorf West/Mitte über die S5 schnelle Anschlussverbindungen nach Nürnberg einzurichten.

Auf den folgenden Seiten wird detailliert beschrieben, wie ein attraktives Busnetz zwischen den Bahnlinien S4 Nürnberg - Oberasbach - Ansbach, S5 Nürnberg - Zirndorf - Leichendorf und S5 Fürth - Zirndorf - Cadolzburg aussehen könnte. Das Netz könnte wesentlich dichter als heute „gespannt“ werden, wenn man die Busse, die parallel zur Bibertbahn fahren würden, auf neuen Linienwegen einsetzt!

Um den Arbeitsaufwand einzugrenzen, beschränkt sich die Arbeit der IG Bibertbahn auf die „Normalverkehrszeit“. Damit bezeichnen Fachleute den Zeitraum Montag bis Freitag etwa von 8 bis 16 und 18 bis 20 Uhr sowie samstags von 9 bis 14 Uhr. In der „Hauptverkehrszeit“ (Montag bis Freitag 6 bis 8 und 16 bis 18 Uhr) werden die Takte für die stärkere Nachfrage verdichtet und in der „Schwachverkehrszeit“ (Samstag Nachmittag sowie Sonn- und Feiertage) fahren weniger Busse und Bahnen, da erfahrungsgemäß auch weniger Fahrgäste unterwegs sind.

Als Ausgangsbasis dient der Fahrplan vom 21.6.08, den der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) zur Eröffnung der U-Bahn-Linie 3 Maxfeld - Hauptbahnhof - Plärrer - Gustav-Adolf-Straße heraus gegeben hat. Auf den Bahnlinien Nürnberg - Ansbach und Fürth - Cadolzburg gibt es schon einen angenäherten 30-Minuten-Takt. Nimmt man an, dass auch zwischen Nürnberg, Zirndorf und Leichendorf Züge im Halbstundentakt pendeln, wären ohne zusätzliche Bus-km folgende Änderungen möglich:

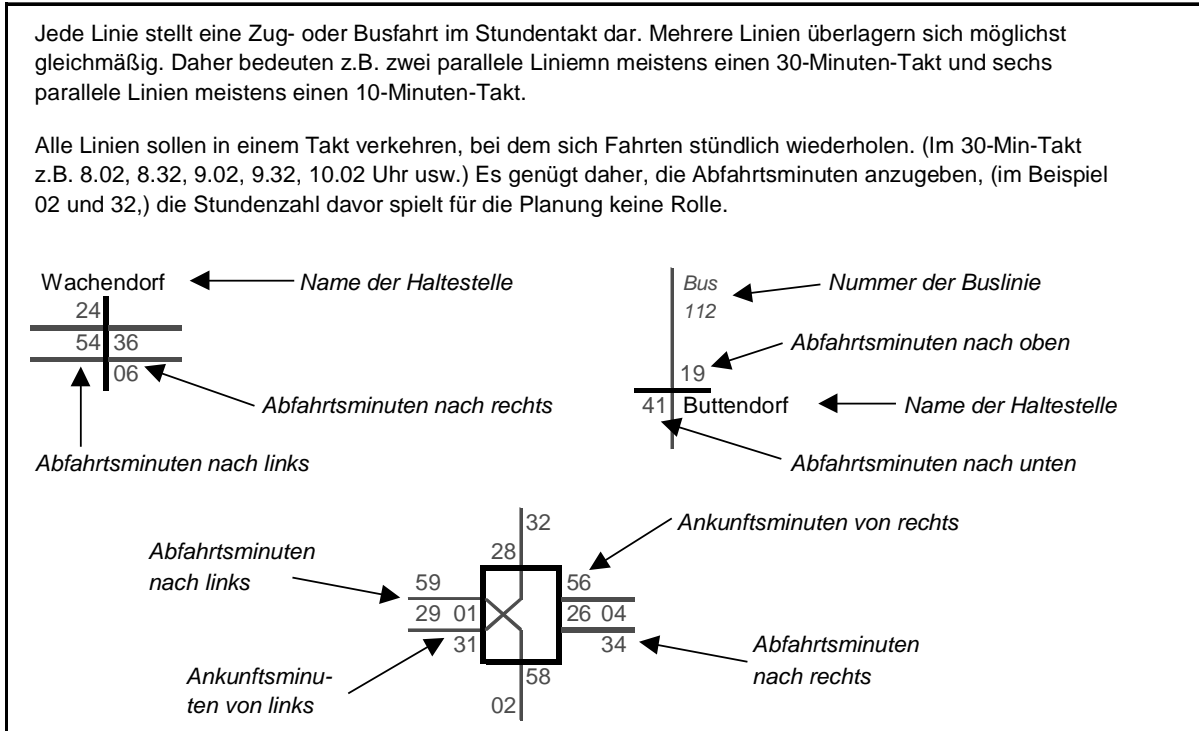
Buslinie 38: Reduzierung des Angebots zwischen Maximilianstr. und Virnsberger Str. von derzeit 6 auf 4 Fahrten pro Stunde. Dafür Verlängerung nach Südwesten zum S-Bahnhof Gebersdorf mit direkten Anschlüssen zur S5 nach Leichendorf. (Mehraufwand etwa 0,5 Bus-km pro Stunde.)

Buslinie 39: Verdichtung des Angebots auf ganzer Länge von derzeit 3 auf 4 Fahrten pro Stunde. Zwischen Leyh und Virnsberger Str. werden dadurch Einsparungen bei der Linie 38, zwischen Clarsbacher Str. und G.-Adolf-Str. Einsparungen bei den Linie 70 und 72 kompensiert. (Mehraufwand 5,5 Bus-km pro Stunde.)

Buslinie 64: Verlängerung von der derzeitigen Endstation Stein-Fabergut nach Zirndorf. Zwischen Unterasbach, Oberasbach Mitte und Zirndorf wird die Linie 155 ersetzt. Während der „155er“ derzeit nur stündlich fährt, soll der „64er“ doppelt so oft fahren. Durch einen „Wackeltakt“ (stündlich zur Minute 20 und 40 ab Zirndorf) können in Unterasbach abwechselnd Anschlüsse von Zirndorf und Stein nach Nürnberg und Ansbach hergestellt werden. Zudem kann ab Fabergut durch eine dort endende Busfahrt der bestehende 20-Minuten-Takt beibehalten werden. (Mehraufwand nördlich von Unterasbach 10 Bus-km pro Stunde.)

Buslinien 66 und 67: Verdichtung des Angebots zwischen Fürth, Gebersdorf und Hugelstr. von derzeit 6 auf 8 Fahrten pro Stunde. Dadurch gibt es in Gebersdorf immer gute Anschlüsse zur Bibertbahn und den Buslinien 70, 71 und 72. Jede zweite Fahrt biegt an der Hugelstr. als neue Linie 66 zum S-Bahnhof Südwestpark ab und bietet dort direkte Anschlüsse zur S4 an. (*Mehraufwand 16 Bus-km pro Stunde.*)

Buslinien 68 und 69: Auch zwischen Gustav-Adolf-Str. und dem Südwestpark sollen 8 statt derzeit 6 Busse pro Stunde fahren. Jeder zweite Bus biegt in der Willstätter Str. als neue Linie 68 zum S-Bahnhof Südwestpark ab und hat dort direkte Anschlüsse zur S4. Um den *Mehraufwand auf 5 Bus-km pro Stunde* zu begrenzen endet dafür die Buslinie 69 schon an der Hugelstr., wo man sofort Busanschlusse Richtung Fürth und Stein/Schloß hat.



Buslinien 70 und 72: Reduzierung des Angebots zwischen Gustav-Adolf-Str., Altenberg und Zirndorf von derzeit 6 auf 4 Fahrten pro Stunde, da die S5 eine schnellere Direktverbindung von Nürnberg nach Altenberg bietet. Dort kann zu jedem Zug der Bibertbahn ein direkter Busanschluss nach Zirndorf Mitte - Alte Veste angeboten werden. Dank Taktverdichtungen der Linien 39 u. 71 bleibt es zwischen Gustav-Adolf-Str. und Clarsbacher Str. beim 10-Minuten-Takt! (*Trotz Laufwegverlangerungen in Zirndorf spart man pro Stunde 11 Bus-km.*)

Buslinie 71: Verdichtung des Angebots zwischen Gustav-Adolf-Str., Altenberg und Lindersiedlung von derzeit 3 auf 4 Fahrten pro Stunde und Verlängerung zum Bahnhof Oberasbach. Dort kann zu jedem Zug der S4 ein direkter Anschluss nach Nürnberg und Ansbach angeboten werden. (*14 Bus-km mehr pro Stunde.*)

Buslinie 112: Angebotsverdichtung zum regelmäßigen Stundentakt. Dafür Verzicht auf den Linienabschnitt Fürth - Zirndorf, wo mindestens stündlich die S6 und die Buslinie 71 fahren. (*Einsparung 4,5 Bus-km mehr pro Stunde.*)

Buslinie 113: Beibehaltung des Stundentaktes und Einführung einer festen Fahrstrecke. Dank der Bibertbahn brauchen die Busse nicht mehr zur Gustav-Adolf-Straße zu fahren und können stattdessen in Leichendorf Anschluss zur S5 und in Zirndorf zur S6 bieten. Dadurch erreicht man aus dem oberen Bibertgrund die Zirndorfer Stadtmitte stündlich umsteigefrei, Fürth und Nürnberg können jeweils mit nur einmaligem Umsteigen stündlich erreicht werden. (*Einsparung etwa 9 Bus-km mehr pro Stunde.*)

Buslinien 150 bis 155: Beibehaltung des Stundentaktes, aber Neuordnung der Fahrstrecken. Durch teilweise Integration in die Linien 64 und 71 können bessere Anschlüsse zur S4 erreicht werden und *stündlich etwa 24 Bus-km eingespart* werden.

Buslinien 173 und 178 entfallen zwischen Fürth Hbf und Floaustrae. Dank Verdichtung der Buslinien 66 und 67 entsteht auf diesem Abschnitt ein genauer 10-Min-Takt (= 12 Busse stündlich) statt des derzeit unkoordinierten Angebots von 18 Bussen stündlich in verschiedenen Takten. Zwischen Floaustr. und Jakobinenstr. ersetzt der „178er“ den „173er“ im 30-Min-Takt. Während die Buslinie 178 derzeit in einem großen Bogen wie die S6 Fürth Hbf mit Dambach verbindet wird sie beim IGBB-Vorschlag zur Fürther „Südstadt tangente“. An einem neuen Bahn-Bus-Umsteigepunkt in Dambach kann der „178er“ zudem attraktive Anschlüsse für die Fahrgäste der S6 aus Cadolzburg und Zirndorf anbieten. (*Trotz Linienverlangerung nach Oberfurberg spart man stündlich 5 Bus-km.*)