



Wolfram Schaa

Wolfram Schaa, Friedenstr. 7, 90513 Zirndorf

An die Vorstandschaft der
Interessengemeinschaft Bibertbahn
Talstr. 4

90522 Oberasbach

Friedenstr. 7
90513 Zirndorf
Telefon: 0911/6003989
Telefax: 0911/9600543
E-Mail:
wolfram.schaa@buergermeister-
fuer-zirndorf.de

2. Januar 2006

Betr.: Ihr Fragebogen zur Bürgermeisterwahl in Zirndorf

Sehr geehrte Damen und Herren der Interessengemeinschaft Bibertbahn,

gerne nehme ich zu den Fragen Ihres „Fragebogens zur Bürgermeisterwahl in Zirndorf“ Stellung, da mir realistische und zukunftsfähige Lösungsmöglichkeiten für die Verkehrspolitik der Stadt Zirndorf am Herzen liegen.

Schon seit vielen Jahren ist das Problem der Verkehrsbelastung der Rothenburger Straße mit all ihren Auswirkungen wie permanenter Staus, aber auch der Umweltbelastung bekannt.

Seit vielen Jahren ist man sich der Wertigkeit der Trasse der ehemaligen Bibertbahn nicht bewußt. Im Gegenteil, man versucht, ob geplant oder nur aus Gedankenlosigkeit oder aber aus kurzfristigem Nutzen heraus, dieser einzigen für ein schienengebundenes Verkehrssystem vorhandenen Möglichkeit den Boden unter den Füßen zu entziehen.

Gleichzeitig hofft, oder besser träumt man davon, man könne in Zeiten einer wirtschaftlich ungewissen Zukunft so wirtschaften und planen wie in Zeiten des Wirtschaftsaufschwunges.

Aus diesem Grunde sehe ich Einbeziehung der Bibertbahn in eine Entscheidung für die Verkehrsentwicklung des Landkreises als notwendig an.

Mit freundlichen Grüßen,

Wolfram Schaa



1) FunPark

Kurz- bis mittelfristig kann dies mit einem schienengebundenen Nahverkehrsmittel auf der vorhandenen Bibertbahntrasse (Bibertbahn) erfolgen.

Dies wäre für überregionale Besucher ein Plus, sowohl für die, die jetzt schon Bahn und ÖPNV nutzen, als auch als Anreiz für zukünftige (Wieder-) Besucher, da die Anfahrt mit dem einmaligen Umsteigen am Nürnberger Hauptbahnhof erledigt ist.

Weiteres Plus wäre eine nicht unwesentliche Stärkung des ÖPNV, insbesondere im Hinblick auf den westlichen Landkreis. Mit dieser Maßnahme würden auch die seit Jahrzehnten existierenden Probleme der Rothenburger Straße vermindert.

Zur Reduzierung (der Auswirkungen) des Individualverkehrs auf der Rothenburger Straße und einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können folgende (auch als flankierende Maßnahmen zu sehende) Maßnahmen erwogen werden:

- a) Flexibel steuerbare Anpassungen der Ampelschaltungen der neuralgischen Kreuzungen, beginnend mit der Kreuzung Leichendorf
- b) Ein funkgesteuertes Busbeschleunigungssystem, wie es in Erlangen ab 2007 eingeführt wird (FN 25.11.05)
- c) Park and Ride „Fürth-Süd“:
 - Abfangen der Besucher, insbesondere der Tagesgäste schon in Fürth-Süd
 - An den Spitzenbedarf des FunParks angepasstes kostenloses Shuttle-Bus-System direkt zum FunPark.
 - Hierfür Hinweise und Leitsystem stadtauswärts an der Rothenburger Straße und an den Ausfahrten der Südwest-Tangente. Verbessert würde damit außerdem die bei Playmobil vor Ort in Spitzenzeiten bestehenden Engpässe von Parkmöglichkeiten.

2) U-Bahn

Der U-Bahn-Anschluß der Städte Zirndorf und Oberasbach kann nur unter dem Titel „Wunsch“ als zukunftsweisend und auch dann nur ansatzweise als schlüssig bezeichnet werden. Dieses Vorhaben halte ich aus folgenden Gründen für nicht realistisch:

Aus Kostengründen:

Bereits für die über die Nürnberger Strecke Gustav-Adolf-Straße – Friedrich-Ebert-Platz hinausgehende Finanzierung der U3 hat der Bund seine direkte Beteiligung ausgeschlossen. Dass mit einer 80 - oder gar 90 %-igen Förderung des Landes Bayern zu rechnen sei, halte ich unter den langfristig finanzpolitisch zu erwartenden Möglichkeiten für zu optimistisch.

Wie eine finanzielle Aufteilung der Erstellungskosten – die mir bekannten Zahlen liegen bei ca. 100 Mio. Euro – zwischen den beiden Hauptnutzern Zirndorf und Oberasbach aufgeteilt werden wird ist ebenso, wie die Höhe der Fördermittel noch offen.

Die seitens der Stadt Zirndorf zu finanzierende Erstellungskosten schätze ich daher aufgrund der genannten Unwägbarkeiten auf einen mindestens zweistelligen Eurobetrag.

Aufgrund des noch ausstehenden Gutachtens kann man die Kosten für den Unterhalt nur versuchen zu schätzen. Eine Summe in Höhe von 3 Mio. Euro dürfte aber angemessen sein. Aus dieser Sicht heraus sehe ich dies langfristig für die Stadt Zirndorf als nicht finanzierbar an



Aus Effektivitätsgründen:

Eine Effektivität unter Kosten-/ Nutzenaspekten dieses teureren Verkehrsmittels wird – auch nicht unter dem Gesichtspunkt im Moment noch steigenden Zuzugs in den Landkreis – wohl kaum erreicht werden. Nicht zu Unrecht wird in den Augen mancher Verkehrsplaner der Raum Zirndorf / Oberasbach als „Gebiet ohne Struktur“ gesehen. Das ändert sich auch nicht dadurch, dass die Stadt unter landesplanerischen Gesichtspunkten den Titel Siedlungsschwerpunkt bekommt. Als nicht unwesentliches Detail kommt hinzu, dass speziell am Endpunkt Oberasbach nur sehr begrenzte Parkmöglichkeiten für Pendler aus dem Landkreis vorhanden oder etablierbar sind.

Aus Machbarkeits- und Zeitgründen:

Nachdem die Umsetzung des U-Bahn-Projektes erst beginnen kann, wenn die Stadt Nürnberg den möglichen Besiedelungsraum „Tiefes Feld“ in Angriff nimmt, sprich, wenn dies mit den Stadtentwicklungszielen und –plänen Nürnbergs einher geht, wird sich der Zeithorizont weiter in die Zukunft verschieben. Die genannten 20 Jahre schätze ich für viel zu gering ein. Wahrscheinlich sind 30 Jahre für einen Fertigstellungstermin nicht zu hoch gegriffen, vorbehaltlich natürlich der Finanzierbarkeit von Investition und Unterhaltung.

3) Bibertbahn

- a) Bezugnehmend auf das Informations- und Arbeitspapier "Mit der Bibertbahn in die Zukunft" schätze ich die Investitionskosten auf knapp 10 Mio. Euro.
- b) Mit dieser Bahn hätte man – im Gegensatz zur U-Bahn – die Optionen, die an Oberasbach und Zirndorf angrenzenden Kommunen des westlichen Landkreises mit an- und einzubinden. Die bereits genannte einfache Umsteigenotwendigkeit und die damit verbunden kurze Fahrzeit zum Nürnberger Bahnhof sind Trümpfe die nicht unterschätzt werden dürfen.
- c) Aus den bereits unter 2) genannten Gründen will ich der Wiederbelebung der Bibertbahn auf jeden Fall eine reelle Chance geben. Damit ist die Möglichkeit einer kalkulierbaren Verbesserung des ÖPNV gegeben.

4) Busliniennetz

Im Zusammenhang mit den zu erwartenden hohen Unterhaltskosten der U-Bahn besteht sicherlich nicht zu Unrecht die Befürchtung, dass eine Reduzierung des Busangebotes einhergehen könnte.

Selbstverständlich müssen daher alle Entwicklungen und Schwerpunktsetzungen des Verkehrs gesamtheitlich gesehen und in Angriff genommen werden, egal ob mit Bibertbahn oder U-Bahn. Das Busnetz wird, schon aufgrund der stark zunehmenden Besucherzahlen des Fun-Parks, der Verknüpfung mit der Stadt Zirndorf aufgrund seiner stadtentwicklungspolitischen Ziele erhöhter Attraktivität, und anderer Entwicklungen (S-Bahn) sicherlich noch öfters anzupassen sein.

Mein Resümee:

Ich glaube, die Stadt Zirndorf, aber auch Oberasbach sind zusammen mit dem Landkreis gut beraten, sich auf ein wirklich kommunenübergreifendes und gut vernetztes Verkehrssystem zu konzentrieren, das langfristig bezahlbar und einen möglichst hohen Kosten-/ Nutzeneffekt bietet. Wir müssen uns bewußt sein, dass man Verkehrspolitik nicht nach Wunschdenken planen und umsetzen kann, sondern den Erfordernissen der Bürgerinnen und Bürger, der finanzpolitischen Umgebung, und auch den zu erwartenden Auswirkungen des demografischen Wandels Rechnung tragen muß.

Lassen wir also die Kirche im Dorf und machen endlich realistische und für den Bürger vertretbare und wirklich zukunftsorientierte Verkehrspolitik.