

## Aktuell

# Gutachten zur Reaktivierung der Bibertbahn liegt vor: „Hohe Kosten, geringe Wirkung“



Landkreis Fürth – In einer öffentlichen Sondersitzung beschäftigte sich der Umwelt- und Verkehrsausschuss des Landkreises Fürth mit den Ergebnissen des Gutachtens zur Reaktivierung der Bibertbahn. Die Studie haben der Landkreis Fürth, die beiden Städte Zirndorf und Oberasbach, die Stadt Nürnberg sowie der ZVGN (Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) begleitet. In drei Teilen behandelt sie den erforderlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die betriebliche Machbarkeit sowie das Fahrgastpotential. Letzteres ist ausschlaggebend für die Finanzierung eines künftigen Fahrplanangebotes.

Zu den baulichen Maßnahmen ergibt sich im Gutachten ein Netto-Investitionsbedarf von rund 21 Millionen Euro, zuzüglich der Kosten für Lärmschutz und Park + Ride-Anlagen. Betrieblich durchführbar wäre ein 30-Minuten-Takt auf der Bibertbahn, die dann bis zum Nürnberger Hauptbahnhof durchgebunden wäre. Daraus errechnet sich ein Fahrgastpotential, das über dem grundsätzlich erforderlichen Schwellenwert

des Freistaats Bayern von 1000 Personenkilometern je Kilometer Streckenlänge für einen Stundentakt liegt. Für einen dichteren Takt ist eine wesentlich höhere Verkehrsnachfrage erforderlich. Angesichts eines Potenzials von 1230 Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge bei einem 30-Minuten-Takt ist die Bestellung des künftigen Verkehrsangebotes durch den Freistaat bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) nicht abzusehen.

„Uns war es wichtig, schnell an die Öffentlichkeit zu gehen, sobald das Gutachten vorliegt. Das haben wir mit der heutigen Sitzung getan“, erklärte Landrat Matthias Dießl. Er freute sich über den großen Zuspruch aus der Bevölkerung. Der Sitzungssaal im Landratsamt Zirndorf war bis auf den letzten Platz besetzt. Es müssten sich, so Dießl, nun die Gremien mit dem Gutachten beschäftigen. Der Umweltausschuss soll am 25. Mai 2011 dem Kreistag einen empfehlenden Beschlussvorschlag zum Thema Bibertbahn-Reaktivierung geben.

Oberasbachs Bürgermeisterin Birgit Huber bedauerte in einer ersten Reaktion das Ergebnis. „Ich war zwar von Anfang

an skeptisch, was die Reaktivierung dieser Bahnstrecke angeht. Dass die Zahlen aber so eindeutig sind, hätte ich nicht erwartet“, sagte sie. So sei durch eine Reaktivierung der Bibertbahn lediglich mit einer Reduzierung des Autoverkehrs auf der Rothenburger Straße um ein Prozent zu rechnen. Wichtig, so Huber weiter, sei jetzt, dass nach weiteren Möglichkeiten gesucht werde, um die stark befahrene Staatsstraße zu entlasten. Zirndorfs Stadtoberhaupt Thomas Zwingel zeigte sich „sehr froh, dass nun die Zahlen vorliegen.“ Damit könne man die Emotionen aus der Diskussion herausnehmen und eine sachliche Entscheidung treffen. „Ich muss aber ebenfalls zugeben, dass ich das Ergebnis in dieser Deutlichkeit nicht erwartet hätte“, betonte Zwingel.

Die Stadträte von Oberasbach und Zirndorf sollen noch im Mai über das Gutachten beraten. Die Beschlüsse der beiden Städte werden sich auch auf die Beratungen und das weitere Vorgehen des Landkreises auswirken. Details zu dem Gutachten erläutern in den Interviews auf den Folgeseiten der Gutachter sowie der VGN.

## Interview

# Reaktivierung der Bibertbahn würde brutto mindestens 25 Millionen Euro kosten

Im Interview mit dem Landkreismagazin erklärt Gutachter Manfred Weidemann von der Firma Gauff Rail Engineering welche wesentlichen Ergebnisse das Gutachten zur Reaktivierung der Bibertbahn ergeben hat.

Herr Weidemann, welcher Start- und Endpunkt wurde für das Gutachten verwendet und warum wurde die Haltestelle Leichendorf etwas verschoben?

Manfred Weidemann: „In der Machbarkeitsstudie haben wir den Bereich zwischen Nürnberg Hauptbahnhof über

Nürnberg-Stein bis Leichendorf untersucht. Während für die Konstruktion der Fahrpläne der gesamte Abschnitt zugrunde gelegt wurde, erfolgte die Festlegung der notwendigen Infrastruktur jedoch vorrangig für den Abschnitt Nürnberg-Stein bis Leichendorf. Die Verschiebung des Haltepunktes Leichendorf um 600 Meter wurde wegen der neuen Kreisstraße FÜ19 notwendig. Diese quert die Gleise der Bibertbahn in einer Höhe von ca. drei Meter, so dass bei Beibehaltung der alten Lage des Haltepunktes ein Brückenbauwerk mit Anhebung der Straße um drei Meter oder



Manfred Weidemann

eine Absenkung der Gleise um ebenfalls drei Meter erforderlich wird. Beide Va-



Varianten sind schwierig in der Baudurchführung und damit sehr kostenintensiv. Wir rechnen jedenfalls unabhängig von der Variante mit Mehrkosten von ca. vier Millionen Euro. Die Erreichbarkeit zum Ortsteil Leichendorf verschlechtert sich zwar geringfügig, für die Anbindung des Playmobil-Parks ergeben sich aber deutliche Vorteile. Zudem ist die Anbindung einer Park-und-Ride-Anlage günstiger. In der Gesamtabwägung von Kosten und Nutzen haben wir uns daher für eine Verschiebung des Haltepunktes ausgesprochen. Neben den schon bei der alten Streckenführung vorhandenen Haltepunkten Nürnberg-Stein, Fürth-Süd (neu Gebersdorf), Altenberg und Leichendorf wird ein neuer Haltepunkt „Zirndorf Bad“ vorgesehen. Dieser liegt verkehrsgünstig an der Frauenschlägerstraße."

**Welche infrastrukturellen Maßnahmen wären erforderlich, um die Strecke wieder zu aktivieren?**

Manfred Weidemann: "Für die Reaktivierung der Strecke zwischen Nürnberg-Stein und Leichendorf sind folgende, wesentliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich: Eine Rückabwicklung des Grundstückverkaufs in Gebersdorf. Der Neuaufbau des Bahnkörpers in den zurück gebauten Bereichen mit Rückbau

von Parkplätzen und Verlegung von Wegen. Die Erneuerung des gesamten Oberbaus. Anpassungen im Bahnhof Nürnberg-Stein wären notwendig, mit Bau einer Gleisverbindung in der Strecke Nürnberg-Ansbach und Anbindung des Gleises 6 an das Gleis 5. Es müssten Bahnsteige mit einer Länge von jeweils 90 Metern neu errichtet werden, ebenso die technischen Sicherungen an den drei Bahnübergängen der Ortsstraßen Hülgelstraße, Zirndorfer Straße und Albrecht-Dürer-Straße. Die Erneuerung des Überbaus und der Pfeiler der Brücke in der Rothenburger Straße und eine Kompletterneuerung der Rednitz-Überquerung kämen ebenfalls noch dazu. Ein technisch unterstützender Zugleitbetrieb und Streckenfunk müsste eingerichtet werden. Es handelt sich hier im Rahmen der Studie um eine grobe Abschätzung. Insbesondere bei den vorhandenen Brücken ist für eine genaue Festlegung der notwendigen Maßnahmen erst nach einer detaillierten Untersuchung möglich."

**Welche Brutto Investitionskosten wären hierfür zu erbringen?**

Manfred Weidemann: „Die Kosten betragen bei der Variante mit einem 30-Minutentakt etwa 25 Mio. Euro.“

**Ein 20 Minuten-Takt ist laut dem Gutachten kaum machbar, weshalb?**

Manfred Weidemann: „Ein Fahrplan mit einem 20-Minutentakt ist durchaus konstruierbar. Wegen der hohen Streckenauslastung im Abschnitt Nürnberg Hauptbahnhof bis Nürnberg-Stein mit engen Zugfolgezeiten betragen die Pufferzeiten zwischen folgenden oder sich begegnenden Zügen im Bahnhof Nürnberg Hauptbahnhof aber teilweise nur 15 Sekunden, so dass sich bei den zu berücksichtigenden Verspätungen automatisch Konflikte zwischen den Zügen mit sich aufschaukelnden Verspätungen bei der Bibertbahn ergeben. Diese führen letztlich dazu, dass für die Bibertbahn kein stabiler Betrieb im 20-Minutentakt möglich ist.“

**Sind in den von Ihnen ermittelten Kosten eigentlich auch schon die Kosten für einen Lärmschutz und die P+R-Anlagen enthalten?**

Manfred Weidemann: „Für beides sind keine Kosten enthalten. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen, da sie rechtlich nach dem Bundesimmissionschutzgesetz nicht notwendig sind. Je Meter Schallschutzwand mit einer Höhe von zwei Metern (gemessen zwischen Schienenoberkante und Oberkante Wand) würden sich zusätzliche Kosten von etwa 1.500 Euro ergeben.“

## Interview

# Nur ein Prozent Entlastung am Nadelöhr der Rothenburger Straße

Im Interview mit dem Landkreismagazin äußert sich der VGN-Geschäftsführer Prof. Dr. Willi Weißkopf zum Ergebnis des Gutachtens.

**Herr Prof. Weißkopf, mit wie vielen Fahrgästen rechnen Sie, die im Falle einer reaktivierten Bibertbahn, vom Auto auf die neue Bahnlinie umsteigen würden?**

Prof. Weißkopf: „In der untersuchten 30-Min.-Takt-Variante, die unter anderem die durchschnittliche Fahrtzeitverzögerung beim Auto- und Busverkehr durch Stau berücksichtigt, würden 800 bis 900 Fahrgäste vom motorisierten Individualverkehr bzw. induzierten Verkehr (Neuverkehr) auf die Schiene verlagert.“

**Welcher prozentualen Entlastung würde dies in etwa für die Rothenburger Straße im Bereich Oberasbach/Zirndorf entsprechen?**

Prof. Weißkopf: „An der Stadtgrenze zu Nürnberg würde dies in etwa einem Prozent Entlastung vom Autoverkehr entsprechen.“

**Unter welchen Voraussetzungen würde der Freistaat Zugverkehr bestellen?**

Prof. Weißkopf: „Grundvoraussetzung ist, dass die Strecke zur Reaktivierung von Landkreis und Städten in Stand gesetzt wird, weil der Freistaat dies nicht übernimmt und auch keinen Zuschuss gibt. Erst wenn die Voraussetzung er-



Prof. Dr. Willi Weißkopf

füllt ist, prüft der Freistaat eine Bestellung von Zug-Leistungen wenn – bei Annahme eines Stundentaktes – der Schwellenwert von 1.000 Personenki-

lometer pro km Streckenlänge nachgewiesen werden kann. Nach derzeitigen Aussagen des Verkehrsministeriums ist mit dem bei einem 30-Min-Takt errechneten Nachfragewert von 1.230 ein „ausreichendes Potential ... nicht (zu) erkennen“.

Wenn der Freistaat keine Bestellung vornimmt, welche zusätzlichen Kosten kämen dann auf die Kommunen schätzungsweise für den Betrieb der Strecke zu?

Prof. Weißkopf: „Zum Verständnis: In Bayern liegt die gesetzliche Zuständigkeit für die Bestellung von SPNV-Leistungen - also den schienengebunden Personennahverkehr - beim Freistaat; dieser erhält dafür vom Bund Regionalisierungsmittel. Der fiktive Zuschussbetrag (Aufwand - Einnahmen) läge nach dem VGN-Erfolgsplan 2010 bei 8,84 Euro pro Zugkilometer. Der Zuschussbedarf beträgt bei einem 30-Min-Takt und einer Jahreskilometerleistung von 252.000 km rund 2,3 Millionen Euro.

Für den Landkreis und die Städte würden sich bei einer Bestellung von SPNV-Leistungen aus kommunal- und haushaltsrechtlicher Sicht Fragen aufwerfen.“

Aus dem Gutachten ergibt sich ein relativ geringer Nutzen der Bibertbahn für die Stadt Nürnberg. Denken Sie, die Stadt Nürnberg wäre bereit, dennoch mehrere Millionen Euro für

eine Reaktivierung der Bibertbahn zu berappen?

Prof. Weißkopf: „In einem Schreiben hat die Stadt eine Kostenbeteiligung bereits als sehr fraglich bezeichnet, da die Reaktivierung der Bibertbahn für die Stadt Nürnberg nur eine geringe Verkehrswirksamkeit erzeugt.“

Herr Prof. Weißkopf, vielen Dank!



Die Bürgermeister Thomas Zwingel und Birgit Huber bei der Pressekonferenz mit Landrat Matthias Dießl