

Eine Information der „Interessengemeinschaft Bibertbahn“, die sich um die Reaktivierung der Bahnlinie Nürnberg - Stein - Altenberg - Zirndorf - Leichendorf bemüht.

Im folgenden werden die Vor- und Nachteile eines S-Bahn-Betriebs auf der noch durchgehend vorhandenen „Bibertbahn“-Trasse mit den offiziellen Ausbauplänen für die Nürnberger U-Bahn aufgelistet. Die Linie U3 soll von ihrer Endstation an der Gustav-Adolf-Str. über Gebersdorf in zwei Ästen nach Zirndorf Bahnhof und Altenberg verlängert werden. Genaue Zeit- und Finanzierungspläne dafür gibt es jedoch noch nicht.

Für die Reaktivierung der „Bibertbahn“ spricht:	+	Die Bibertbahn kann in 3 bis 4 Jahren reaktiviert werden
	+	Die Bibertbahn bringt schon bald eine Entlastung für Anwohner der Rothenburger Straße und die Umwelt (<i>die U-Bahn erst nach dem Jahr 2020</i>)
	+	Die Kosten und der Zeitaufwand für den Bau sind sicher kalkulierbar (<i>die Bibertbahn braucht keine Tunnels oder neue Fahrzeugtechnik</i>)
	+	Der Streckenbau für die Bibertbahn erfordert etwa 10 Millionen Euro (<i>im Gegensatz zur U-Bahn, wo allein die Verlängerung von Gebersdorf zu den beiden neuen Stationen in Zirndorf und Altenberg mindestens 50 Millionen Euro kostet</i>)
	+	Die Bibertbahn verursacht wesentlich geringere Betriebskosten als die U-Bahn, da es keinen aufwändigen Unterhalt von Tunnels und unterirdischen Stationen gibt
	+	Die Bibertbahn hat im Landkreis Fürth mehr Haltestellen als die U-Bahn (<i>Altenberg Bahnhof, Zirndorf-Bad und Leichendorf gegenüber Zirndorf Bahnhof u. Altenberg Mitte bei der U-Bahn</i>)
	+	Die Bibertbahn bietet Park+Ride-Plätze am westlichen Rand der Bebauung in Leichendorf, während die U-Bahn-Endstationen in der Mitte von Zirndorf und Altenberg liegen sollen.
	+	Die Bibertbahn bietet eine direkte Schienenverbindung zum Playmobil-Funpark in Leichendorf. Sie kann deshalb besser als die U-Bahn zur Entzerrung der Besucherströme beitragen, die an Spitzentagen zu langen PKW-Rückstaus auf der Rothenburger Straße führen.
	+	Die Bibertbahn verbessert die Anbindung des Nürnberger Südwestparks: Von Zirndorf aus wird er am Bahnhof Nürnberg-Stein direkt erreichbar, von Nürnberg Hbf doppelt so oft wie geplant angefahren. (<i>Zu den ab 2010 tagsüber vorgesehenen zwei S-Bahnen pro Stunde nach Ansbach kämen zwei Züge der Bibertbahn nach Zirndorf-Leichendorf hinzu.</i>)
	+	Die Bibertbahn ermöglicht eine optimale Verknüpfung mit der Buslinie Zirndorf - Leichendorf - Weinzierlein - Großhabersdorf – Diethenhofen - Unternbibert. (<i>Leichendorf kann so ausgebaut werden, dass die Fahrgäste bequem am gleichen Bahnsteig vom Bus zum Zug umsteigen.</i>)
+	Die Bibertbahn bietet längerfristige Optionen: Verlängerung nach Westen (<i>bis Weinzierlein oder Ammerndorf</i>) und Verknüpfung mit der Rangaubahn Fürth - Cadolzburg (<i>durch eine Spange in Zirndorf, wodurch z.B. direkte Züge von Fürth nach Altenberg möglich würden</i>)	

Dagegen spricht:	-	Die Stationen der Bibertbahn liegen nicht so zentral wie bei der U-Bahn
	-	Die Bibertbahn wird nicht so oft wie die U-Bahn fahren (<i>tagsüber Nürnberg - Leichendorf alle 30 Minuten statt der U-Bahn alle 10 Minuten nach Zirndorf Bahnhof und Altenberg</i>)
	-	Die Bibertbahn fährt weniger Haltestellen in Nürnberg direkt an (<i>Den Hauptbahnhof erreicht sie allerdings schneller als die U3, da sie in Nürnberg seltener hält.</i>)
	-	Die Bibertbahn wird weniger Fahrgäste als die U-Bahn haben (<i>aber: Die Bibertbahn befördert etwa ein Drittel der Fahrgäste für ein Zehntel der Kosten. Das Busnetz muss nicht so stark eingeschränkt werden wie für die U-Bahn, so dass dort mehr Fahrgäste verbleiben.</i>)