

Bibertbahn

Anmerkungen der „Interessengemeinschaft Bibertbahn“ (IGBB) zur Präsentation des Bibertbahn-Gutachtens am 3.5.11 im Landratsamt Fürth

Mit gemischten Gefühlen verfolgten die Mitglieder der IGBB am 3.5.11 im Landratsamt Fürth die Sondersitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses, in dem das VGN-Gutachten zur Reaktivierung der Bibertbahn präsentiert wurde. Erfreulich ist, dass viele Aussagen der IGBB bestätigt werden:

- ✓ Die Trasse der Bibertbahn ist noch durchgehend gewidmet, ihr Wiederaufbau und der spätere Betrieb bereiten keine rechtlichen Probleme.
- ✓ Die Durchbindung der Züge von Zirndorf-Leichendorf über Oberasbach-Altenberg nach Nürnberg Hauptbahnhof ist im 30-Minuten-Takt möglich.
- ✓ Bei den Baukosten stimmen die Berechnungen des Ingenieurbüros Gauff Rail Engineering weitgehend mit den IGBB-Aussagen überein. Nur die Brückenbauwerke zwischen Fürth Süd und Altenberg werden unterschiedlich bewertet: Die IGBB hatte den Sanierungsbedarf von 5 Millionen Euro aus dem U3-Gutachten der Firma Intraplan vom Mai 2009 übernommen. Das war wahrscheinlich zu knapp berechnet, die U3 wäre wahrscheinlich noch teurer als erwartet geworden. Die nunmehr von Gauff errechneten 10 Millionen Euro wurden am 11.5.11 schlüssig begründet.

In der Sitzung am 3.5.11 wurde zwar behauptet, dass die IGBB im Vorfeld am VGN-Gutachten beteiligt worden wäre. Das ist aber falsch – der begleitende Arbeitskreis tagte ohne die IGBB! Ihre Mitglieder erfuhren erst am 3.5.11 Details aus dem Gutachten, während das Münchner Ingenieurbüro Intraplan als langjähriger Befürworter des Nürnberger U-Bahn-Ausbaus sogar mit Teilen der Bibertbahn-Planungen beauftragt wurde.

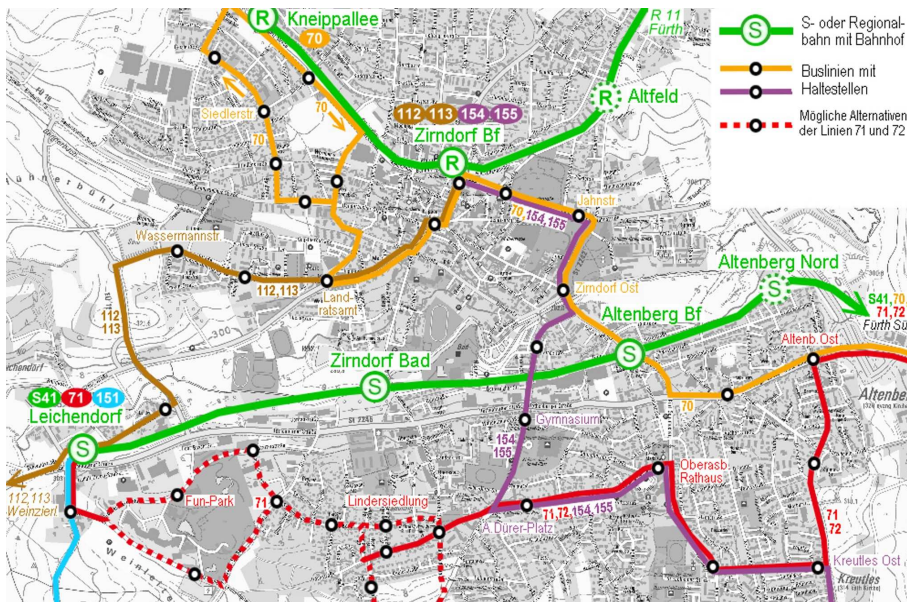


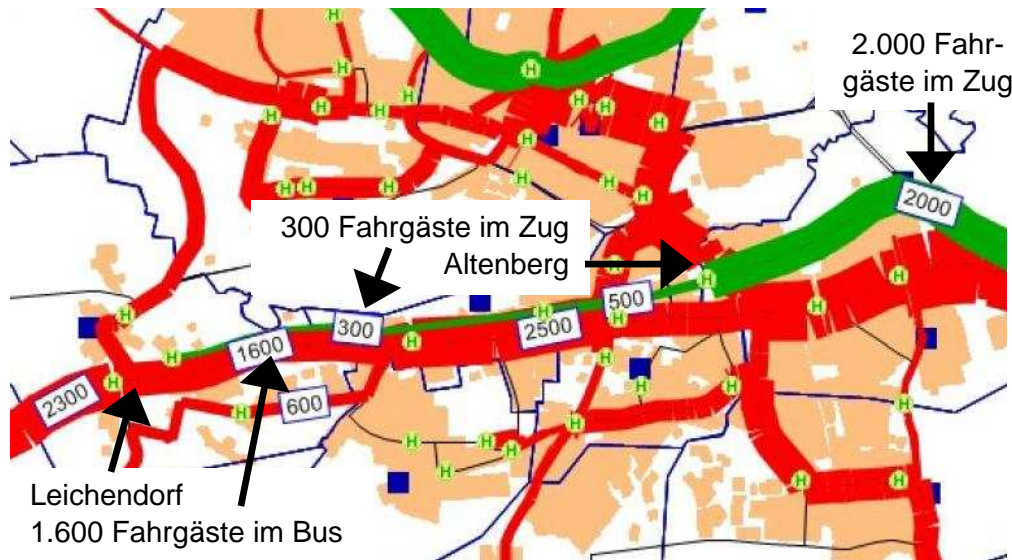
Abbildung aus dem Buch der IG Bibertbahn:

Mit zahlreichen Bildern, Grafiken und Tabellen stellt die IGBB in ihrem Buch „Mit der Bibertbahn in die Zukunft“ detailliert dar, wie ein vernünftiges Bahn- und Bus-Gesamangebot in Zirndorf und Oberasbach aussehen sollte. Leider floss davon nur wenig in das VGN-Gutachten ein.

Als „KO-Kriterium“ wurde im Umwelt- und Verkehrsausschusses behauptet, dass die vom Freistaat Bayern für einen 30-Minuten-Takt wahrscheinlich geforderten 2.000 Fahrgäste täglich *) weit verfehlt würden. Das liegt aber daran, dass über 1.000 Fahrgäste täglich mit der Buslinie 113 aus Großhabersdorf ab Leichendorf parallel zur Bibertbahn bis Gebersdorf fahren sollen.

Was für ein Unsinn: Kein vernünftiger Mensch baut eine Bahnlinie wieder auf und lässt den ganzen Tag eine vertaktete Buslinie neben ihr her fahren!

Die IGBB hat schon in ihrem im August 2010 erschienenen Bibertbahnbuch ausführlich ein schlüssiges Konzept geschildert: In der oben abgedruckten Netzgrafik fährt die Buslinie 113 von Leichendorf nicht nach Gebersdorf weiter und hat dadurch keinen direkten Anschluss zur U3 in Gebersdorf - sie fährt dafür aber ab Leichendorf über das Landratsamt zum Zirndorfer Bahnhof mit Anschluss an die Rangaubahn nach Fürth und Cadolzburg. Die Tabelle im Anhang dieser Pressemitteilung zeigt, dass zwar einige Ziele in Nürnberg für Fahrgäste aus dem oberen Bibertgrund schlechter erreichbar wären – zu vielen anderen Zielen käme man aber besser. In der Summe errechnen sich für den ÖPNV im Landkreis Fürth sogar mehr Fahrgäste, obwohl man etliche Bus-km zwischen Leichendorf und Gebersdorf spart!

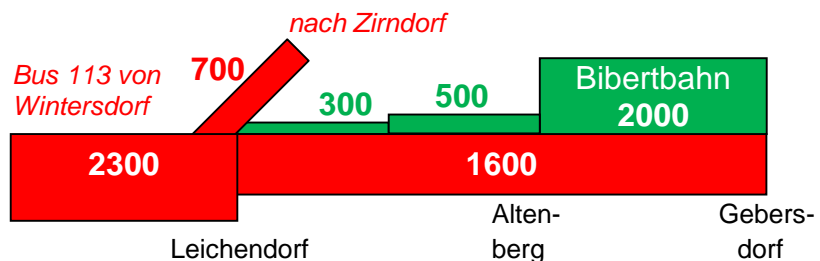


IGBB-Anmerkung zu nebenstehender Grafik aus dem VGN-Gutachten:

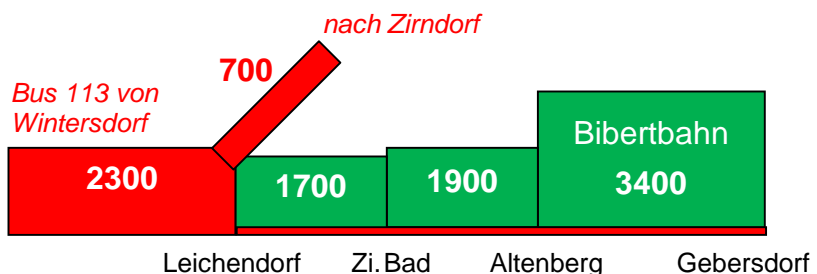
Bei der Präsentation des Gutachtens wurde nicht erwähnt, dass von Leichendorf bis Gebersdorf 1.600 Fahrgäste täglich mit dem Bus neben der Bibertbahn her fahren sollen.

Die folgenden Grafiken zeigen, dass die notwendigen 2.000 Fahrgäste täglich *) in den Zügen leicht erreicht würden, wenn die Fahrgäste der Buslinie 113 schon in Leichendorf in die Bibertbahn umsteigen: (Die Dicke der Linien entspricht der Anzahl der Fahrgäste)

Auszug aus der VGN-Prognose, nur Buslinie 113 und Bibertbahn:



Vorschlag der IG Bibertbahn, nur Buslinie 113 und Bibertbahn:



[Der zu erwartende Fahrgastzuwachs durch die kürzeren Reisezeiten beim IGBB-Vorschlag ist nicht dargestellt. Zwischen Leichendorf und Gebersdorf verbleiben auch im IGBB-Konzept etwa 200 Fahrgäste im Bus, weil dort weiterhin nachfragegerecht Schülerbusse fahren sollen.]

Den Machern des VGN-Gutachtens wirft die IGBB in Bezug auf die Endstation Leichendorf Desinteresse vor: Wo sollen denn ohne Busanschlüsse Fahrgäste herkommen? Der Stadtteil

selber hat nur 200 Einwohner! Da ist es eine bittere Logik, dass nur 300 Fahrgäste täglich in der Bibertbahn prognostiziert werden. Und das heißt, dass man sogar bei einer bestehenden Bahnlinie zu Recht über eine Stilllegung nachdenken würde! Wenn keine Bereitschaft für die Busverknüpfung in Leichendorf besteht, müsste man konsequenterweise die Bibertbahn nur bis zum Bahnhof Altenberg planen: Dort steigen laut Prognose etwa 1.500 Fahrgäste zu.

Hinweis:

*) Zur besseren Lesbarkeit schreibt die IGBB vereinfachend „Fahrgäste täglich“. Vollständig muss es „Reisendenkilometer pro Kilometer Betriebslänge“ heißen, weil es nicht reicht, wenn nur zwischen zwei Stationen die gewünschten Fahrgastzahlen erreicht werden.

Reisezeitvergleiche für Fahrgäste der Buslinie 113

Die Parallelfahrt der Buslinie 113 mit der Bibertbahn zwischen Gebersdorf und Leichendorf ist der Knackpunkt des VGN-Gutachtens. Angeblich brächte es Verschlechterungen für die Fahrgäste, wenn der 113 ab Leichendorf zum Zirndorfer Bahnhof weiter fahren würde. Die IGBB vergleicht daher beispielhaft für Wintersdorf, wie lange man mit Bus und Bahn zu wichtigen Zielen im Großraum Nürnberg braucht. Für alle Orte im oberen Bibertgrund errechnen sich die gleichen Unterschiede, da nur die Fahrzeit mit dem Bus (z.B. nach Ammerndorf, Großhabersdorf und Diethofen) in beiden Varianten länger wäre.

von Wintersdorf, Ortsmitte nach...	Be- deut.*)	im VGN-Gutachten				im Buch der IG-Bibertbahn			
		Zeit	umst.	Qual.*)	Anteil	Zeit	umst.	Qual.*)	Anteil
Nürnberg, Hauptbahnhof	12	30 min	1	40	-	24 min	1	32	12
Nürnberg, Lorenzkirche	8	32 min	2	53	-	30 min	2	50	8
Nürnberg, Weißer Turm	8	31 min	2	52	4	31 min	2	52	4
Nürnberg, Plärrer	8	27 min	1	36	8	28 min	2	48	-
Nürnberg, Südwestpark	4	30 min	2	50	-	17 min	1	23	4
Nürnberg, Dürrenhof	4	36 min	2	60	-	30 min	2	50	4
Nürnberg, Frankenstr.	4	38 min	2	64	-	32 min	2	53	4
Nürnberg, Tiergarten	4	49 min	2	82	-	43 min	2	72	4
Fürth, Hauptbahnhof	12	33 min	1	44	-	23 min	1	31	12
Fürth, Innenstadt	8	38 min	2	63	-	29 min	2	48	8
Fürth, Klinikum	4	41 min	2	68	-	32 min	2	52	4
Erlangen, Bahnhof	4	53 min	2	88	-	42 min	2	70	4
Zirndorf, Rathaus	12	12 min	1	16	-	8 min	0	8	8
Zirndorf, Landratsamt	8	10 min	1	13	-	6 min	0	6	6
Summe	100			VGN	12 %			IGBB	88 %

*) Bedeutung der Verkehrsverbindung: 12 = groß, 8 = mittelstark, 4 = mäßig

*) Qualität = Reisezeit x Umsteigefaktor, wobei in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung folgende Faktoren für das Umsteigen berechnet werden: Direktfahrt = 1,0; 1 x Umsteigen = 1,33; 2 x Umsteigen = 1,67.

Das IGBB-Fahrplankonzept bringt für 88% der Einwohner aus dem Einzugsbereich der Buslinie 113 Verbesserungen und für 12% Verschlechterungen. Dementsprechend ist (in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung) westlich von Leichendorf ein Fahrgastzuwachs um etwa 500 Fahrgäste von 2.300 auf 2.800 zu erwarten.

Östlich von Leichendorf steigt nur die Nachfrage im Bus nach Zirndorf von 700 auf 1.200, weil die Fahrgäste nach Fürth und Erlangen so schneller zu ihren Zielen kommen. Nach Gebersdorf bleibt die Fahrgastzahl konstant, da sich Zuwächse durch schnellere Verbindungen mit der Bibertbahn und Abwanderungen zu den schnelleren Verbindungen über Zirndorf und Fürth ausgleichen.