



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

**Pressemitteilung der IG Bibertbahn vom 23.3.10:**

## **AUF DEM BODEN DER TATSACHEN ANGEKOMMEN**

Die IG Bibertbahn ist von dem Ergebnis der neuen Standardisierten Bewertung für die Verlängerung der U3 in den Landkreis Fürth nicht überrascht. Es war abzusehen, dass der Kosten-Nutzen Faktor bei beiden Varianten deutlich unter 1,0 liegen würde. "Das Fahrgastpotenzial in Oberasbach ist einfach zu gering, um die hohen Bau- und Betriebskosten einer klassischen U-Bahn zu rechtfertigen" stellt der IGBB-Vorsitzende Dieter Beck nüchtern fest.

Deshalb schlägt die IG Bibertbahn schon seit Jahren Alternativen vor. Ein Vorschlag soll jetzt endlich ernsthaft untersucht werden, nämlich ein moderner Betrieb mit leichten, leisen und schnellen Diesel- oder Elektrotriebwagen auf der noch vorhandenen Bahntrasse von Nürnberg Hbf über Stein und Zirndorf-Altenberg nach Leichendorf.

Die IG Bibertbahn hofft, dass der VGN Nürnberg und die Kommunen sie bei den Untersuchungen beteiligen. Sie möchte vermeiden, dass sich durch ungünstig gewählte Kriterien für den Ausbau der Trasse oder den Fahrplan ein schlechter Kosten-Nutzen-Faktor errechnet. „Besonderes achten muss man dabei auf die Deutsche Bahn AG (DB) werfen" stellt Dieter Beck fest: "Sie wäre ein großer Gewinner der Bibertbahn-Reaktivierung."

Grund dafür ist die sogenannte "Trassenbenutzungsgebühr": Wenn nämlich der Freistaat Bayern tatsächlich Zugverkehr zwischen Nürnberg und Leichendorf bestellt, bekommt die DB rund 400.000 Euro pro Jahr nur dafür, dass die Triebwagen zwischen Nürnberg Hbf und Stein auf 5,2 km die vorhandenen Gleise der Bahnlinie nach Ansbach benutzen. Sogar über 500.000 Euro jährlich winken für die Benutzung der 7,0 km zwischen Stein und Leichendorf.

Die IG Bibertbahn empfiehlt dem Landkreis Fürth und den Städten Oberasbach und Zirndorf daher dringend, die Bibertbahntrasse nicht an die DB zurück zu verkaufen, sondern Bau und Unterhalt von einem eigenen Tochterunternehmen durchführen zu lassen: Die tatsächlichen Unterhaltungskosten werden in den ersten Jahren nämlich viel geringer sein, weil ja alle Gleise und Bahnsteige neu gebaut werden. Somit könnte das Trassenentgelt einen Teil der Baukosten decken, die nach Schätzungen der IG Bibertbahn zwischen Stein und Leichendorf etwa 10 Millionen Euro betragen.

Da die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft in Aussicht stellt, dass sie den laufenden Zugverkehr zu 100% bestellt und bezahlt kämen auf den Landkreis Fürth und die Städte Zirndorf und Oberasbach wesentlich geringere jährliche Kosten zu als bei der Verlängerung der U3.

### PS: Begründung für die Trassenkosten

Die DB-Tochterfirma "DB Netz" verlangt derzeit über 4 Euro Trassenbenutzungsgebühr pro Zug und km, der über ihre Gleise rollt. Bei einem ganztägigen 30-Minuten-Takt würden täglich etwa 30 Züge pro Richtung auf der Bibertbahn fahren, das sind (bei etwas geringerer Frequenz am Wochenende) etwa 20.000 Züge pro Jahr. Für die 5,2 km von Nürnberg Hbf nach Nürnberg-Stein errechnen sich somit  $(20.000 \times 4 \text{ Euro} \times 5,2 =)$  416.000 Euro und für die 7,0 km von Stein nach Leichendorf 560.000 Euro.

Die Trassenbenutzungsgebühr wird streckenbezogen festgelegt. Der Besitzer des Abschnitts Stein – Leichendorf hat dadurch auch Einfluss auf das Ergebnis der Standardisierten Bewertung. Verlangt er nämlich nur 2 Euro pro Zugkm halbieren sich die Gebühren auf 280.000 Euro - entsprechend weniger Nutzen muss sich rechnerisch ergeben, um den Kosten-Nutzen-Faktor über die "magische" Grenze von 1,0 zu bringen.