

Bibertbahn

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

Pressemitteilung 13.10.09: Eine Systemfrage für Nürnberg

In 40 Jahren wurden in Nürnberg und Fürth rund 2 Milliarden Euro vergraben – alle „U-Bahn-würdigen Strecken“ wurden in Nürnberg und Fürth inzwischen gebaut – die zuletzt fertig gestellten Abschnitte haben die geringste Nachfrage – die Stadt Nürnberg und die VAG scheinen „betriebsblind“ zu sein und müssen Signale von außen erkennen – Netzerweiterungen sind nur noch mit einfacheren Standards bezahlbar – die Strecke nach Zirndorf könnte dafür zur Pilotstrecke werden.

Seit dem Beginn des U-Bahn-Baus in Nürnberg im Jahre 1968 wurden für 35 Strecken-Kilometer etwa 2 Milliarden Euro ausgegeben. Auf dem am stärksten nachgefragten Streckenabschnitt Hauptbahnhof - Lorenzkirche werden täglich über 80.000 Fahrgäste befördert. Stark frequentiert sind die U1 zwischen Fürth Hauptbahnhof und Langwasser sowie die U2 zwischen Röthenbach und Herrnhütte, während die zuletzt eröffneten Abschnitte Fürth Klinikum - Hardhöhe und Rothenburger Straße - Gustav-Adolf-Straße weniger als 30.000 Fahrgäste täglich nutzen.

Dipl.Ing. Utz Senger vom Münchner Planungsbüro Intraplan brachte es bei einer Podiumsdiskussion in Zirndorf am 9.7.09 ungewollt auf den Punkt: „Alle sinnvollen U-Bahn-Strecken in Bayern sind bereits gebaut worden. Nur deswegen kann man jetzt an Verlängerungen wie die U3 nach Zirndorf denken.“ Der U-Bahn-Fan Prof.Dr.Weißkopf (der als Chef des Nürnberger Verkehrsverbunds VGN die Stimmung maßgeblich beeinflusst) saß direkt neben ihm und erschrak bei dieser Feststellung sichtlich.

Im Stadtplanungsamt von Nürnberg hat der U-Bahn-Bau inzwischen leider eine Eigendynamik gewonnen, die scheinbar nicht gebremst werden kann. Und da es im eigenen Stadtgebiet kaum noch Erweiterungsmöglichkeiten gibt, möchte man die Nachbarstädte „beglücken“. Die Zirndorfer Stadträte wären den Nürnbergern auch fast „auf den Leim gegangen“. Aber die Bürger sahen die Tatsachen nüchterner und geboten beim Bürgerentscheid am 27.9.09 deutlich Halt.

Nach Zirndorf würden selbst mit dem umstrittenen Neubaugebiet Altfeld weniger als 10.000 Fahrgäste täglich die U3 nutzen. Und keine der anderen U-Bahn-Strecken, die im Großraum Nürnberg noch in der Diskussion sind, besitzt größeres Potenzial. Dafür ist aber eine „klassische“ U-Bahn auf einem hermetisch abgeschirmten Bahnkörper im Bau und Betrieb einfach zu teuer. Schon die U3 von der Gustav-Adolf-Straße zum Maxfeld konnte nur noch gebaut werden, weil sie als Erprobungsstrecke für den fahrerlosen Betrieb einen Zusatznutzen erbrachte.



Ein fahrerloser Triebwagen der Linie U3, die von der Gustav-Adolf-Straße nach Oberasbach und vielleicht doch auch noch nach Zirndorf verlängert werden soll.

Einen anderen Zusatznutzen könnte Richtung Zirndorf die Erprobung einer neuen „U-Bahn light“ bringen, die kostengünstiger gebaut und betrieben werden kann. Die noch vorhandene Trasse der Bibertbahn kann dafür zwischen Gebersdorf, Altenberg und Leichendorf zu einem Bruchteil der Kosten genutzt werden, die ein Neubau im Tunnel verursacht.

Aus Nürnberg gibt es schon Signale, dass sich der Weiterbau der U3 bis Gebersdorf ohne Verlängerung in den Landkreis nicht lohnt. Das sähe anders aus, wenn auch in Nürnberg der Bau nicht „mit dem Kopf durch die Wand“ erfolgt (was in diesem Fall durchgehend unterirdisch und unter dem Main-Donau-Kanal hindurch bedeutet) sondern als „U-Bahn light“: Schon 1 km westlich der Gustav-Adolf-Straße könnten die Schienen an die Oberfläche kommen und dann zusammen mit der Rothenburger Straße am Südrand von Kleinreuth entlang neu verlegt werden.

Für Siemens Verkehrstechnik könnte die „U-Bahn light“ nach der fahrerlosen U-Bahn zum nächsten Nürnberger Exportschlager werden: Weitere Einsatzgebiete gibt es quasi vor der Haustür (für die U-Bahn-Verlängerungen von Langwasser nach Wendelstein und von Ziegelstein nach Gräfenberg) und in vielen anderen Städten von München bis New York.

Die IG Bibertbahn feiert das Resultat des Bürgerentscheids am 28.9.09 gegen die Verlängerung der Nürnberger U3 als „klassische U-Bahn“ daher als Sieg der Vernunft. Langfristig können die Kommunen und die Bahnindustrie davon profitieren.

Wichtig ist, dass die Verantwortlichen den Bürgerwillen zur Kenntnis nehmen. Für die Entlastung der Rothenburger Straße muss eine kostengünstigere Lösung gefunden werden. Von der Untersuchung des „U-Bahn-Stummels“ Gebersdorf - Altenberg wollen sich die Verantwortlichen leider nicht abbringen lassen. Die IG Bibertbahn fordert, dass dann wenigstens zeitgleich auch ein moderner Regionalbahnbetrieb und eine „U-Bahn light“ auf der noch vorhandenen Trasse der Bibertbahn bis Leichendorf geprüft wird.

Die IG Bibertbahn bemüht sich schon seit 2003 um die Reaktivierung der brachliegenden Bahntrasse und die Entlastung der Rothenburger Straße. Es darf nicht noch mehr Zeit und Geld für Untersuchungen verschwendet werden, die von vorneherein keine Aussicht auf Realisierung haben und letztlich nur in der Schublade landen.

Zirndorf, den 13.10.09

Dieter Beck und Jörg Schäfer

Für Rückfragen stehen Ihnen die Vorstandsmitglieder gerne zur Verfügung.

Dieter Beck (tagsüber Tel.0911 / 603531) ist vor allem für Fragen zur IG Bibertbahn zuständig und Jörg Schäfer (Tel.0981 / 182713) für technische Fragen zu den Vorschlägen der IG Bibertbahn.

Was ist die „U-Bahn light“?

Den Begriff „U-Bahn light“ kennt die Fachliteratur nicht, es gibt daher keine genaue Definition. Die IG Bibertbahn benutzt ihn für einen vereinfachten Betrieb mit den 2,90 m breiten Nürnberger U-Bahn-Fahrzeugen. Da sie über 2,65 m breit sind können sie nicht für eine Stadtbahn umfunktioniert werden.

Die wesentlichste Einschränkung ist, dass die Straßenverkehrsordnung maximal 2,65 m Breite zulässt. Breitere Fahrzeuge dürfen nur mit Ausnahmegenehmigungen auf genau festgelegten Abschnitten die Straßen mitbenutzen. Viele Beispiele in Deutschland zeigen, dass das auch klappt, wenn vor Ort der Wille dazu besteht. Es wäre z.B. kein Problem, beim Neubau der Rothenburger Straße südlich von Kleinreuth für die „U-Bahn light“ Gleise zwischen die jeweils zwei KFZ-Fahrspuren pro Richtung zu legen.

Folgende Maßnahmen können zu geringeren Bau- und Betriebskosten der U3 westlich der Gustav-Adolf-Straße beitragen:

- Stromzuführung durch Oberleitung statt Stromschiene, dadurch wäre keine vollständige Einzäunung der Gleise mehr erforderlich *)
- teilweise eingleisige Trassierung,
- Taktfolge 10 bis 20 Minuten,
- Strecke im Einschnitt oder ebenerdig
- Haltestelle mit Seitenbahnsteig ähnlich wie S-Bahn
- Nutzung der vorhandenen Brücken über Rednitz und Verbindungsstraße

*) "Kreuzungsfrei und fahrerlos" ist außerhalb der Nürnberger Innenstadt eine kostenträchtige Fessel! Wenn am Ende des „klassischen“ U-Bahn-Abschnitts z.B. an der Gustav-Adolf-Straße ein Fahrer zusteigt und ein Stromabnehmer an die Oberleitung ausgefahren wird kann wesentlich kostengünstiger trassiert werden. Dass die Nürnberger U-Bahn-Wagen mit Stromabnehmern nachgerüstet werden können hat die VAG Nürnberg schon vor fast 20 Jahren festgestellt! (Siehe VAG 1990: Fakten + Daten 4, Punkt 3.4.3.1 und S.24.)

Die westlich von Gebersdorf noch vorhandene Bibertbahntrasse führt zwar nicht durch dicht besiedelte Wohngebiete. Die U-Bahn-Stationen können aber so aufgereiht werden, dass ??? Bürgerinnen und Bürger 1 bis 2 km davon entfernt wohnen. Dafür braucht man mit dem Fahrrad maximal 10 Minuten – mit entsprechenden Anfahrwegen und Stellplätzen an den Stationen könnten sich Zirndorf und Oberasbach zu umweltfreundlichen Fahrradstädten entwickeln.

Der Playmobil-Funpark liegt in fußläufiger Entfernung zur Endstation Leichendorf: Die Besucher sorgen günstigerweise gerade dann für Nachfrage, wenn wenige Pendler und Schüler unterwegs sind! Gut abgestimmte Busanschlüsse in Altenberg (Linie Unterasbach nach Zirndorf-Nord) und Leichendorf (nach Anwandern-Roßtal und Wintersdorf-Großhabersdorf) können weitere Fahrgäste zur „U-Bahn light“ bringen. Vorteil dabei: alle Bürger Oberasbachs und Zirndorfs haben etwas davon, nicht nur diejenigen, die im Umkreis der U-Bahn-Haltestelle wohnen! Die Buszubringer fahren in Nord-Süd-Richtung, stehen also nicht im Stau der Rothenburger Straße.

Weiterer Vorteil: Aus dem Nürnberger Südwesten entsteht eine direkte U-Bahn-Verbindung zum Bad, zur Eislaufbahn und zur Paul-Metz-Halle. Solche Einrichtungen fehlen im Nürnberger Südwesten – die „U-Bahn light“ würde daher zur besseren Auslastung dieser Zirndorfer Einrichtungen führen.