

Plan B der Grünen für die «Zeit nach der U 3»

Ökopartei setzt auf Durchbindung der Rangaubahn bis nach Nürnberg und auf neue Stadtbahn-Variante



Noch steht die Entscheidung in Zirndorf aus, da richten die Grünen den Blick auf die Zeit, «wenn wir Ende September nach dem Ratsbgehren hoffentlich nicht mehr über die U-Bahn reden müssen», wie der Oberasbacher Norbert Schikora und sein Zirndorfer Kollege Wolfram Schaa jetzt in einem Pressegespräch erklärten. Argumentationshilfe haben sie sich von Toni Hofreiter, dem verkehrspolitischen Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion, geholt.

FÜRTH Land - Das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Rechnung für die U3-Verlängerung ist für die Grünen keine Basis für eine politische Entscheidung. Hofreiter hält das Gutachten «für mehr als unsauber». Allein den Bevölkerungswachstum von 2700 bis 3000 Bürgern einzubringen «ist unseriös». Letztlich sehr umstritten seien derlei Gutachten, weil «hochspekulativ und gestaltbar». Noch fragwürdiger sei die Rechnung, liege das Ergebnis wie im hiesigen Fall bei einem Wert knapp über 1. «Ich kenne keine Kosten-Nutzen-Rechnung, die einer genauen Prüfung standhalten würde», so Hofreiter. Nur prüfe derlei eben keiner, weil man staatstragenden Institutionen als Verantwortlichen «solche Trickereien per se nicht unterstellt».

«Frage des Willens»

Schaa und Schikora ziehen derweil Plan B aus der Schublade, und der setzt auf die «Ertüchtigung der Schiene». Als entscheidende Information haben sie aus der Bürgerversammlung in Zirndorf mitgenommen, dass eine Durchbindung der Rangaubahn bis Nürnberg technisch machbar ist, sobald die Trasse für die S-Bahn-Linie steht. Langfristige vertragliche Vereinbarungen, die diesem Weg laut VGN-Geschäftsführer Willi Weißkopf entgegenstünden, sind für sie kein Hindernis. «Verträge sind abänderbar, das ist eine Sache des politischen Willens», so Schaa.

Weshalb auf die teure Variante setzen, wenn die Zirndorfer bereits ab 2011 in vergleichbarer Zeit wie mit der U 3 auf der Schiene und zu überschaubaren Kosten nach Nürnberg kommen können?, fragt Schaa. Noch dazu nicht auf Kosten der Kommune, sondern finanziert aus freistaatlichen Mitteln. Schienengebundener Nahverkehr ist Aufgabe des Landes.

«Das wäre keine Hexerei», so Hofreiter. Die Mittel dürften ihm zufolge kein Problem sein. Eine Milliarde Euro stelle der Bund dem Freistaat pro Jahr für den Regionalverkehr zur Verfügung, doch schöpfe der diese Summe nur zu 80 Prozent für diesen Zweck aus. «200 Millionen werden fehlgeleitet und in den allgemeinen Haushalt gebuttert».

Was allerdings die Probleme Oberasbachs nicht löse, wie Schikora einräumt: Doch der U3-Ast mitten in die Stadt, wie er in Planung ist, leiste das auch nicht. «Über die prognostizierten 3600 Fahrgäste hinaus haben wir überhaupt keine Möglichkeit, mehr Leute zur U-Bahn und damit von der Rothenburger Straße wegzuholen.» Im Umfeld der U-Bahnstationen ist weder Platz für Park + Ride-Möglichkeiten noch für Busbahnhöfe.

Doch Buszubringer seien nötig, die in Richtung S-Bahn Nürnberg-Ansbach sind derzeit bereits in Vorbereitung. «Dann können wir die Leute auch gleich alle zu dieser S-Bahn oder eines Tages zum U-Bahn-Halt nach Gebersdorf fahren.» Doch auch der Bus muss sich in die Autokolonnen auf der Rothenburger einreihen. «Eine echte Entlastung verheißt nur die Schiene», so Schikora. Weshalb er auf ein Modell zurückgreift, das bereits in den 90er Jahren intensiv diskutiert, aber der U-Bahn-Idee geopfert wurde: die Stadtbahn-Variante.

«Sobald die U-Bahn an die Wand gefahren ist», so Schikora, ist der Weg dafür wieder frei.» Teils könnte sie auf der einstigen Bibertbahn-Linie verlaufen, jedoch nicht über den Bahnhof Nürnberg-Stein führen, sondern als Ersatz für die Buslinie 70/71 konzipiert werden. Was

hieße, dass sie von Fürth Süd aus geradeaus weiter über Kleinreuth bis zur Virnsberger Straße in Nürnberg verlaufen und dort auf die so genannte Ringbahn stoßen könnte. Über diese rund um Nürnberg laufende Gleistrasse, auf der derzeit hauptsächlich Güterverkehr unterwegs sei, könnte die Stadtbahn problemlos ins ÖPNV-Netz der Noris einfädeln, so Schikora.

Nur sei das «süße Gift der Staatsknete», die für den Bau 80 bis 90 Prozent an Zuschüssen verheiße, eben doch zu verlockend, wie etliche Kommunen bereits vorexerzierten, sagt Hofreiter. Die hätten sich zwar Betrieb und Unterhalt der U-Bahn gerade noch so leisten können, sobald jedoch umfangreiche Sanierungen anstünden, «steckten sie in der Falle». Dafür gibt es keinen Cent Zuschuss. Als Beispiel nennt er Essen: «Die sind über ihre Infrastrukturprojekte pleite gegangen, eigentlich müssten sie ihre Tunnel jetzt zuschütten, aber das kostet ja auch Geld.»

«Eine U-Bahn», so Hofreiter, «kann eine kleine Kommune in den Ruin treiben.» Zirndorf wäre seiner Einschätzung nach «der beste Kandidat für eine solche Fehlentscheidung». Selbst Nürnberg ist seines Erachtens an der Grenze, um die Last einer U-Bahn tragen zu können. Nur diese Suppe, die dürfe dann der Nach-Nachfolger des amtierenden Politikers, der als U-Bahn-Bauherr in die Lokalhistorie eingehen will, auslöffeln.

Sabine Dietz

24.7.2009 0:00 MEZ

© FÜRTHER LANDKREIS NACHRICHTEN

