

StUB: Aurachtaltrasse – Faktencheck (NN 16.1.2017)

Es geht um viel Geld - über 300 Millionen plus X – und um eine unumkehrbare Jahrhundertentscheidung. Trassenfragen sind von elementarer Bedeutung.

Der Bürgermeister hat sich dankenswerterweise im Dezember einem Dialog gestellt. Eine vertiefte Beschäftigung mit seinen Aussagen und den umfangreichen Unterlagen hat die Bedenken jedoch nicht ausräumen können, im Gegenteil.

Die Trassenfrage wurde zuletzt umfassend im Jahr 2012 untersucht. Im Rahmen der 'Standardisierten Bewertung', Basis der Entscheidung, traten u.a. zwei Trassenvarianten gegeneinander an:

- Die sog. „BI-Variante“ sah eine Wiederbelebung der alten Aurachtaltrasse vor. Zusätzlich waren hierbei in einem Paket ein Arm nach Nürnberg, ein Arm von Bruck nach Schallershof/Büchenbach sowie ein Arm in Richtung Uttenreuth vorgesehen. Für dieses komplexe Gesamtnetz wurde ein Nutzen/Kosten-Faktor von 0,77 errechnet (der Bürgermeister nennt 0,7, seine Abrundung macht es 10 % schlechter). Für eine Förderung hätte mindestens 1,0 erreicht werden müssen.

- Das sog. „T-Netz“ und spätere „L-Netz“ mit der aktuell geplanten Trassenführung über Herzo-Base, Büchenbach, Erlangen Bahnhof und dann weiter nach Nürnberg hatte zunächst ebenfalls einen Ast Richtung Uttenreuth und gewann mit einem Nutzen/Kosten-Faktor von 1,1.

Die Studie aus dem Jahr 2012 ist inzwischen mehrfach überholt. Wesentliche neue Grossprojekte fehlen. Der Ost-Ast nach Uttenreuth wurde durch Bürgerentscheid abgewählt. Der Aurachtal-Ast der BI-Variante wurde durch die Paketierung mit der ungünstigen Schallershof-Linie nach Büchenbach belastet. Ein Stück Sahnetorte wurde mit zwei Essiggurken kombiniert.

Zum K.O. Argument: „Aurachtaltrasse ist nicht förderfähig“

Viele Aussagen zu Nutzen und Kosten sind zu revidieren:

Zum **Nutzen** der Taltrasse finden sich bemerkenswerte Aussagen (S.45 u.S.151), verkürzt: „Bei der Führung der Strecke über die Aurachtalbahn ...müssten hier in der Hauptverkehrszeit Verstärkungslinien eingeführt werden, da kritische Werte der Auslastung deutlich überschritten werden.“ Von einer angeführten mangelnden Nutzung kann da wohl keine Rede sein. Zumal bei den Nutzungszahlen auch im aktualisierten Bericht 2015 die 14.000 neuen Arbeitsplätze im Siemens-Campus sowie die vielen weiteren Brucker Großprojekte (Campus mit Wohnungen, QE7 ein 100 Mio Projekt mit Umfeld, Nachverdichtungen etc.) fehlen, die alle unmittelbar an der alten Taltrasse liegen.

Bei den **Kosten** gibt es weitere Unstimmigkeiten, z.B.:

- Der größte Einzelposten der BI-Variante mit 57 Mio sind Kosten für „Wasser und sonstige Versorgungs- und Entwässerungsleitungen“. Was soll diese Position, teurer als z.B. die Gleise?
- Die Planungskosten für die BI-Variante wurden mit 25 Mio angesetzt – mehr als für den Neubau über Büchenbach mit seinen zahlreichen Komplikationen (Kosbacher Brücke, Tunnel beim Erlanger Bahnhof etc.). Jeder kann sich durch Augenschein überzeugen, dass die existierenden grossen Bauwerke (Einschnitte, Dämme, 7 Überführungen) in technisch guten Zustand sind, sie werden noch genutzt.

- Grunderwerb und Erschließung wurden grundsätzlich nicht berücksichtigt. Würde man dies mit einbeziehen, hätte die Aurachtaltrasse einen weiteren klaren Vorteil. Man hört, daß die Bahn die gesamte Trasse zum Bruchteil einer Million € verkauft.

Die dargestellte Schlechterstellung der BI-Variante bei Nutzen und Kosten wird erkennbar nicht durch die Aurachtaltrasse verursacht, sondern durch die seinerzeit gewählte, zweite West-Trasse von Bruck nach Schallershof/Büchenbach mit 6 km Mehrlänge.

Es gibt weitere Unstimmigkeiten, deren Darstellung hier den Rahmen sprengen würde. **Mit Aktualisierungen und Korrekturen der Nutzerzahlen und Kosten, sowie ohne die ungünstige Paketierung dürfte der Nutzen/Kosten Quotient der Taltrasse alle Hürden nehmen.**

Natürlich stellt sich auch die Frage einer StUB-Lösung für Büchenbach. Die Einsparungen bei der Aurachtaltrasse schaffen Spielräume für verschiedene Lösungsansätze. In Erlangen ist im Übrigen

noch nicht entschieden, ob man die Kosbacher Brücke überhaupt will. Die Taltrasse würde Herzogenaurach unabhängiger machen von Erlanger Entscheidungen.

Zum Argument: „StUB geht an den Rand des Siemens-Campus“

Nach dem aktuellen Plan (Nov.15) ist die nächstgelegene Haltestelle zum Campus das Südkreuz. Das bedeutet ein Umsteigen auf einen Bus, oder einen längeren Fußmarsch zum Campus (Module 1 und 2). Und das von Herzogenaurach nach einer Tram-Odyssee mit 19 Haltestellen (Taltrasse: 6). Zweifel an der Akzeptanz erscheinen mehr als berechtigt.

Zum Argument: „Adidas muss angebunden werden“

Will man sowohl Adidas als auch Schaeffler anbinden, so muss man die zwei Standorte mit Gleisen verbinden. Dabei ist es unerheblich, ob die Bahn nun von Büchenbach oder aus dem Tal kommt – der Aufwand ist der gleiche. Ob dies sinnvoll ist, oder ob eine flexible Anbindung ALLER Herzogenauracher Firmen mit eng getaktetem Shuttlebussen nicht besser wäre, ist eine andere Frage.

Nur die Taltrasse würde Hauptendorf, Niederndorf, Neuses, Kriegenbrunn, Frauenaaurach und Bruck einbeziehen, die ansonsten von der StUB abgehängt wären. Gewinner wären Erlanger und Herzogenauracher.

Der Zweckverband, ausgestattet mit einem 20 Mio-Etat, soll nun die komplette Detailplanung leisten. Ist die Forderung abwegig, hierbei mit einer bislang fehlenden, auf der aktuellen Situation aufsetzenden Bewertung der Talvariante zu beginnen?

Ulrich Bogen
Herzogenaurach