

## **Kein einziges Wort der Ablehnung im DB Netz-Brief**

**Betrifft: Artikel „Keine mittelfristige Chancen für die Aurachtalbahn“, NN vom 2. Februar 2019**

Der Brief von DB Netz an die Eisenbahnfreunde Erlangen-Bruck liegt mir seit dem 31. Dezember 2019 vor. Die Feststellungen „Keine mittelfristige Chance für die Aurachtalbahn“ und „DB Netz sieht keinen Bedarf für eine Reaktivierung der Trasse in absehbarer Zeit“ kommen in dem oben genannten Brief überhaupt nicht vor.

Bemerkenswert ist, dass ein Mitglied des Vorstandes der DB Netz AG (ich nenne den Namen nicht, weil ich den Herren nicht gefragt habe, ob sein Name in der Zeitung genannt werden darf) persönlich eine Anfrage eines ihm völlig unbekanntem Bürgers beantwortet. Normalerweise werden solche Anfragen von einem persönlichen Mitarbeiter des Vorstandes, mit der Einleitung „...im Auftrag von Herrn (...) nehmen wir wie folgt Stellung...“ beantwortet.

In der Einleitung des Briefes der DB Netz AG an die Eisenbahnfreunde Erlangen steht: „Da es bei der DB Netz bislang keine Überlegungen zum Thema Reaktivierung Aurachtalbahn gibt, hat die Beantwortung ihres Schreibens einige Tage in Anspruch genommen.“ Aus diesem Satz kann ich schließen, der Vorstand hat einen Mitarbeiter beauftragt, sich mal schlauzumachen, um dann das Ergebnis seiner Arbeit dem Vorstand vorzustellen.

Nachstehend die Einschätzung des DB-Netz-Vorstandes: „Aus unserer Sicht besteht zwischen Herzogenaurach und Erlangen/Fürth/Nürnberg ein Nachfragepotenzial im SPNV (Schienenpersonennahverkehr), das den Betrieb einer Eisenbahnstrecke grundsätzlich rechtfertigen würde. Es ist zu erwarten, dass der vom bayerischen Verkehrsministerium für Streckenreaktivierung festgesetzte Mindestwert von 1000 Reisenden pro Werktag erreicht bzw. deutlich überschritten werden könnte. Wir regen daher die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie in enger Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), dem VGN, dem bayerischen Verkehrsministerium und uns (DB Netz AG) an.“

Etwas weiter steht dann: „Dabei sind baulich gegebenenfalls aufwendige Lösungen z. B. im Bereich der künftigen Anbindung an die Hauptstrecke Nürnberg-Bamberg nicht per se als Ausschlusskriterium zu betrachten. Bei einem gegenüberstehenden höheren Nutzen können auch kostenintensivere Maßnahmen gerechtfertigt sein.“

Der Brief ist für mich ergebnisoffen geschrieben, das heißt erst eine Studie und dann entscheiden wir weiter. Von einer Ablehnung steht kein einziges Wort in dem Brief des DB-Netz-AG-Vorstandes an die Eisenbahnfreunde. Die Kosten für so eine Studie liegen, wie vor kurzem auch in den NN nachzulesen war, bei 60 000 Euro. Den letzten Absatz im NN-Bericht, „die Bahn denkt in längeren Zeiträumen“, kann ich überhaupt nicht nachvollziehen, weil in dem Brief keine Zeiträume genannt werden. Die BEG ist der Aufwandsträger für den bayerischen Schienennahverkehr im Auftrag des Freistaates Bayern und entscheidet nicht, ob eine Studie erstellt wird.

Wolfgang Schoepe  
Herzogenaurach

**Anmerkung der Redaktion (NN):** Von einer Ablehnung steht auch kein Wort im angesprochenen Artikel. Unser Beitrag fußt sehr wohl auf dem vom Leserbriefschreiber genannten Brief an die Eisenbahnfreunde, die damit an die Öffentlichkeit gegangen sind. Er stammt, wie im Artikel auch genannt, von Thomas Schaffer, Vorstand Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG. Allerdings haben wir noch nachgefragt, wie unser Artikel auch deutlich macht. Wir haben die DB Netz in Frankfurt mit der Beschlusslage in Sachen StUB und der ablehnenden Haltung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

konfrontiert und um Einordnung der Aussagen Schaffers in diesen Zusammenhang gebeten. Die Anfrage wurde von dem Unternehmen mit dem im Artikel genannten Hinweis auf die Prognosen beantwortet, nach denen man in 20 bis 30 Jahren im Großraum Nürnberg Potenzial für eine S-Bahn zusätzlich zur StUB sehe. Eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, sei aber Sache der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, so der Sprecher der Bahn. Wir bleiben also bei unserer Darstellung.