

Bürgerinitiative PRO AURACHTALBAHN

Regierung von Mittelfranken
Promenade 27
91552 Ansbach

Dr. Peter Dittrich
- 1. Vorsitzender -
Rathgeberstr. 9
91074 Herzogenaurach

28.11.2019

Raumordnungsverfahren für die Stadt-Umland-Bahn, Sachstandsbericht des StUB Zweckverbandes zum 19.11.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihre Anfrage hin hat der Zweckverband StUB (ZV StUB) zu verschiedenen Fragen Stellung genommen, was auch Gegenstand eines Sachstandsberichtes im Erlanger Stadtrat war und daher öffentlich wurde.

Es kann sicherlich nicht überraschen, dass die getroffenen Aussagen einseitige Sichten darstellen. Wenn es um die Existenz des eigenen Arbeitsplatzes geht, wird man wohl kaum eine ausgewogene Darstellung erwarten können. Das bekannte, immer wieder zitierte Schreiben aus dem Bayerischen Staatsministerium wiederholt „politische“, nicht belegte Aussagen.

Uns fallen einige Aussagen insbesondere in Bezug auf die Aurachtalbahn-Trasse auf. In der naheliegenden Form einer S-Bahn liegt das Thema an und für sich außerhalb des StUB-ZV Zuständigkeitsbereiches und auch außerhalb der Fachkompetenz von Straßenbahn-Planern. Inhaltlich halten wir sie weitgehend für objektiv unhaltbar. Wir möchten im Folgenden auf verschiedene Behauptungen eingehen:

Behauptung:

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat am 24.04.2019 eine Stellungnahme zu einer möglichen Nutzung der Trasse der ehem. Aurachtalbahn abgegeben und kommt hierin zu dem Schluss, dass eine Streckenführung einer Bahntrasse nach Herzogenaurach mindestens bis zum Personenbahnhof Erlangen (Erlangen Hbf) führen muss, um die Verknüpfung zu den Bussen herzustellen.

Unsere Antwort:

In der Intraplan-Studie von 2012 wurde der Aurachtalbahn Trasse am Querschnitt der Stadtgrenze Erlangen – Herzogenaurach eine Tagesnutzerzahl von 5.700 zugewiesen (in der StUB-Nordtrasse waren es 4.900), bekanntermaßen ohne Einbezug des Siemens-Campus mit 14.000 Arbeitsplätzen im Bereich des Brucker Bahnhofes. Unbekannt sind Daten zu Detail-Reisebeziehungen von Teilabschnitten. Aussagen ohne eine belastbare, nachvollziehbare Datengrundlage sind rein spekulativ.

Behauptung:

Im Sachstandsbericht des ZV vom 19.11.2019 wird ausgeführt: StUB-Nutzer an einem

durchschnittlichen Werktag zwischen Erlangen und Herzogenaurach: 8.000 Personen.

Unsere Antwort:

Im Foliensatz zum 4. StUB-Forum am 28.11.2018 (unserem Einspruchsschreiben als Anlage 16.1 beigefügt) wurde die Steigerung von 4.900 (2015) auf 10.800 (2018) genannt. Jetzt sollen es also 8.000 sein. Sprünge dieser Dimensionen in einer entscheidenden Basisgröße erscheinen willkürlich.

Behauptung:

Das Staatsministerium sieht keine Aussicht auf den erfolgreichen Abschluss einer standardisierten Bewertung aufgrund des zu geringen Erschließungspotenzials der Aurachtalbahn-Strecke.

Unsere Antwort:

Die vorliegenden Studien belegen das Gegenteil. Die Aurachtal-Trasse dürfte bayernweit einen Spitzenwert erreichen, ein Vielfaches der 1.000 Nutzer/Tag, die die BEG als Mindestwert vorgibt.

Behauptung:

Die Einbindung in die Hauptstrecke wird als hochproblematisch angesehen, da diese bereits dicht belegt ist.

Unsere Antwort:

Es gibt dazu bisher keine Untersuchung durch Bahn-Experten, dabei drängen sich diverse Fragen auf:

- Es gibt auch in Franken diverse Abschnitte, in denen ICE und Nebenbahnen gemeinsam Gleise nutzen: Zwischen Bamberg und Breitengüßbach sind es 8 km, die auch die Nebenbahn nach Ebern befährt. Zwischen Nürnberg/ Fürth und Siegelssdorf sind es 18 km, die die Nebenbahn nach Markt-Erlbach mit benutzt, neben gleich zwei ICE-Strecken. Warum soll so etwas in Erlangen nicht möglich sein?
- Im Trassenbereich zwischen Bruck und dem Bhf Erlangen liegen z.T. fünf Gleise, z.T. auch mehr, z.B. im Bereich Paul-Gossen Str. sechs Gleise. Fast durchgängig existiert genug Platz für 5./6. Gleise, beispielhaft dazu Fotos im Bereich der besonders kritischen Güterhallenstr. Brücke. Eine eingehende Untersuchung fehlt.

Behauptung:

Für eine qualitativ ausreichende Bedienung der Strecke auf der Aurachtalbahn wären erhebliche Infrastruktur-Investitionen erforderlich.

Unsere Antwort:

Natürlich wären Investitionen erforderlich. Deren Höhe ist unbekannt. Unbekannt ist auch der Nutzen/Kosten-Indikator.

Der gesunde Menschenverstand sagt, dass eine Bestandstrasse, ohne notwendigen Grunderwerb, unter Verwendung von fünf existierenden Großbauwerken (Brücken/ Unterführungen zu zwei Autobahnen, Regnitz, Kanal, Talgrund) und weiterer Ortsstraßen, mit z.T. existierender Elektrifizierung bzgl. notwendiger Investitionen nur einen Bruchteil dessen ausmacht, was ein Neubau kostet.

Im bekannten Schreiben des Vorstandes der DB-Netze AG vom 11.1.2019 wird bestätigt, dass **selbst aufwändige Lösungen bei dem zu erwartenden höheren Nutzen gerechtfertigt sein können.**

Behauptung:

Im Ergebnis der Fahrplan-Analyse lässt sich festhalten, dass es keine Fahrplankonstellation gibt, in welcher ein solcher S-Bahn-artiger Verkehr ohne Fahrplankonflikte mit dem Deutschland-Taktvereinbar wäre. Eine Reaktivierung als Eisenbahnstrecke scheidet damit aus.

Unsere Antwort:

Ohne Beantwortung der o.g. Fragen u.a. mit Untersuchung möglicher Gleisführungen ist diese Aussage unhaltbar.

Behauptung:

Denkbar wäre auch, die Züge aus Herzogenaurach nach Einfädelung in die Hauptstrecke wenden zulassen und in Richtung Nürnberg Hbf fahren zu lassen, wo ebenfalls Verknüpfungen zu ICE- und RE-Verkehren, sowie natürlich zu allen Verkehrsmitteln des städtischen ÖPNV existieren. Die Aussagen zu den Kapazitätsproblemen im Zuge einer Führung der Züge nach Erlangen Hbf gelten aber sinngemäß auch für Züge der Relation Herzogenaurach - Erlangen-Bruck - Nürnberg, hier sogar verschärft durch die für das Wenden erforderliche Zeit und die dafür erforderlichen Belegungen der Streckenblöcke.

Unsere Antwort:

Die Option, die Aurachtalbahn ab Bruck Richtung Nürnberg zu führen, wird hier erstmals erwähnt. Diese Option ist untersuchenswert, sollte aber nicht entscheidungsrelevant sein in der grundsätzlichen Frage eines Schienenanschlusses der Drei-Weltfirmen-Stadt Herzogenaurach.

Völlig offen sind Bewertungsfragen zu den Vor- und Nachteilen von Ein- oder Zweirichtungsfahrzeugen. Letztere würden keine Wendegleise erfordern, da die Züge an beiden Enden Führerstände haben. Auf diesem Gebiet erneut ohne jede Fachprüfung Abwertungen der Aurachtalbahn vorzunehmen, erscheint uns unseriös.

Mit größtem Unverständnis verfolgen wir das Versteckspiel zu voraussichtlichen **StUB-Kosten**. In der sicherlich auch Ihnen bekannten Drucksache 19/11767 des Deutschen Bundestages v. 19.7.2019 wird eine Baupreissteigerung bei Schienenwegen auf 207,8 % (2018) von 100 % (2015) nachgewiesen. Die noch gestern in den NN genannten 258 Mio € sind allein damit völlig unhaltbar, dto. der Nutzen-Kosten Indikator. Der Eigenanteil der Stadt Erlangen würde selbst bei Beibehalt der Förderung danach auf ca. 140 Mio steigen. Der speziell in Erlangen zunehmend sensibilisierten Öffentlichkeit wird man diese Wahrheiten nicht vorenthalten können. **Das Projekt ist damit in hohem Maße gefährdet.**

Als alarmierend sind aktuelle Berichte zu werten, s. Anlagen. In Augsburg wird der Bahnhof für eine Straßenbahn untertunnelt. Dazu wurden 2006 70 Mio € freigegeben, bis zur geplanten Fertigstellung 2023 sollen es jetzt 230-250 Mio € werden. Analogien zur StUB liegen auf der Hand: Auch hier sind Querungen im Bahnhofsbereich vorgesehen, noch etwas komplizierter, da hier auch noch auf engstem Raum die Staatsstraße 2240 zu queren ist. Allein diese Großmaßnahme würde fast die gesamte genannte Invest.Summe beanspruchen. Der Münchener Verkehrsplaner Martin Viereggen nennt das Spiel in einem Spiegel-Interview Bierdeckelprojekte. Zitat: **Würde man ehrlich planen, hätte das Projekt kaum eine Chance.** Ein StUB-Planer sagte uns hinter vorgehaltener Hand: Wir nennen „politische“ Preise, wie von uns gefordert.

Wir gestatten uns den Hinweis, dass wir die **Rechnungshöfe von Bund und Freistaat** auf die sich abzeichnenden Risiken hingewiesen haben.

Wir möchten abschließend darauf hinweisen, dass eine erhebliche **politische Unsicherheit** vorliegt. Sowohl im Erlanger als auch im Herzogenauracher Stadtrat hat es Anträge der CSU-Fraktionen gegeben zu einer ernsthaften Prüfung der Aurachtaltrasse: In Herzogenaurach am 17.5. 2018, in Erlangen am 26.6.2019. Beide scheiterten knapp an SPD-Mehrheiten. Sollte die kommende Kommunalwahl andere Mehrheiten bringen, ist zu erwarten, dass sich das Blatt wendet. Es wäre in dieser Situation fatal, wenn schlecht korrigierbare Fakten geschaffen würden.

In all unseren Bemühungen müssen wir leider immer wieder feststellen, dass wir als Bürger einer Übermacht an personellen und materiellen Möglichkeiten der politischen Mandatsträger gegenüber stehen. Wir haben die Hoffnung nicht aufgeben, dass am Ende doch Wahrheit und die besseren Argumente obsiegen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Peter Dittrich
1. Vorsitzender

Anlagen

- Fotos Trasse in Erlangen
- NN Bericht v. 30.10.19 „Millionengrab Augsburg“
- Spiegel-Interview Martin Vieregg

Verteiler:

Stadträte Erlangen
Stadträte Herzogenaurach
Unterstützerliste der BI pro Aurachtalbahn
Redaktion Nürnberger Nachrichten
Redaktion Fränkischer Tag