

20.4.2021

Sehr geehrte Frau Wettstein,

wir danken für Ihre Mitteilung der Leistungsbeschreibung. Wir gehen davon aus, dass der von Ihnen übermittelte Stand vom 18.12.2020 Vertragsgegenstand geworden ist. Nach Durchsicht können wir feststellen, dass sie in weiten Bereichen auch unseren Vorstellungen entspricht, leider jedoch in der Hauptsache, der Definition des Untersuchungsgegenstandes, irreführend und widersprüchlich ist. Unsere diesbezüglichen Hinweise an BPV und auch an Sie wurden wohl übersehen.

Im Abschnitt 5.4 'Anbindungs möglichkeiten in Erlangen-Bruck' findet sich im „Kleingedruckten“ die Formulierung:

**'...sind bauliche Ausführungen für die Einbindung in die Einbindung in die S-Bahn-Strecke in Richtung Erlangen Hbf zu entwickeln. Mindestens drei Untervarianten sind darzustellen, hierbei ist auch die Möglichkeit zu berücksichtigen, ein fünftes Gleis parallel zur bestehenden Strecke nach Erlangen Hbf zu verlegen bzw. wiederherzustellen'.**

Eine ähnliche Formulierung findet sich im Abschnitt 5.3.

Auch wenn hier wesentliche Details bzgl. weiterer Zwischenhalte in Erlangen unerwähnt sind, entspricht dies der Aufgabe, wie Sie auch in Ihrem Mail-Betreff zutreffend wiedergegeben ist: Es geht um die **Reaktivierung der Aurachtalbahn**, und hierzu sollte es seit einer Entscheidung von Prinzregent Luitpold im Jahre 1888 keinen Zweifel geben, dass die zu reaktivierende Aurachtalbahn die Strecke von Erlangen Hbf bis Herzogenaurach Bhf umfasst - Bruck wurde als seinerzeit selbstständige Gemeinde als Zwischenstation geführt. Auch ein Blick auf alte Fahrpläne (einen davon finden Sie beispielhaft in unserer Fakten-Doku, S. 51, s. [www.Pro-Aurachtalbahn.com](http://www.Pro-Aurachtalbahn.com)) belegen, es ging stets um diese 11,8 km - und nicht weniger. Bereits in der Planungsausschusssitzung vom 13.11.2020 wurde diese Kernfrage angesprochen und bestätigt, dass die Strecke bis Erlangen Hbf untersucht wird.

Umso mehr verwundert, dass dazu in der Öffentlichkeit zugänglichen Leistungsbeschreibung hierzu Widersprüche auftreten. Der Untersuchungstitel, der auf allen 29 Seiten als Überschrift wiederholt wird, lautet: '**Machbarkeitsstudie zur Prüfung zur Reaktivierung der Aurachtaltrasse von Herzogenaurach bis zu einem Anschluss an das S-Bahn-Netz Erlangen - Nürnberg...**'.

Diese Einschränkung findet sich auch in weiteren Textpassagen:

- '*In der Machbarkeitsstudie soll bautechnisch die eingleisige Bahntrasse zwischen Herzogenaurach und Erlangen-Bruck betrachtet werden.*' (Seite 5).
- '*Die Aurachtalbahn, auch bekannt als Bahnstrecke Erlangen-Bruck - Herzogenaurach...*' (Seite 5).
- '*Die beschriebene Strecke ist 8,3 km lang*'. (Seite 6).
- '*In Abstimmung mit dem Auftraggeber werden... später bis zu drei Varianten ...festgelegt*'. (Seite 20)
- '*..bzgl. des Deutschlandtaktes ist die Vereinbarkeit zu prüfen, da die Aurachtalbahn unter Umständen keine direkte Verbindung zum Bahnhof Erlangen aufweist*'. (Seite 21).
- In allen Grafiken (Seiten 7, 8, 10, 11) wird die Fortsetzung in Erlangen mit den zusätzlichen Halten Paul-Gossenstraße / Siemens-Campus / Erlangen Hbf nicht dargestellt.

Wir halten die genannten Widersprüche für verwirrend. Nur die Wiederbelebung der ungekürzten alten Strecke kann im Fokus stehen, allein sie führt zur besonderen Attraktivität:

- Direkte Anbindung des Siemens-Campus - mit 14.000 Arbeitsplätzen die größte Agglomeration in der gesamten Metropolregion
- Anschluss an den Bahn-Fernverkehr am Erlanger Hauptbahnhof
- Direkte, schnelle Verbindung der Zentren von Herzogenaurach und Erlangen, nach unserer Berechnung in 15 Fahrminuten.

Für den Auftragnehmer sollte unmissverständlich klar sein, dass die Kernaussagen der Studie hierauf gerichtet sein müssen, und der Erlanger Abschnitt nicht nur in untergeordneter Form (was heißt später?) abzuhandeln ist. Wir halten es für geboten, den Studentitel entsprechend zu korrigieren und die o.g. Textpassagen klarzustellen.

Das auch vom Bürgermeister genannte Ziel, mit der Studie die Befriedung einer gespaltenen Bürgerschaft zu erreichen, wird u.E. verfehlt, wenn mit viel Aufwand nur der im Studien-Titel genannte Teilabschnitt umfassend untersucht würde, nicht jedoch die Gesamtstrecke. Es ist wenig vertrauensbildend, wenn eine unsererseits angebotene konstruktive Mitwirkung abgeblockt wurde, und unsere bereits vorsorglich erfolgten Hinweise hierzu einfach ignoriert wurden.

Gestatten Sie noch den Hinweis, dass die Machbarkeitsstudie aus Steuermitteln der Bürger finanziert wird. Wir sehen eine angemessene Bürger-Partizipation als zielführender gegenüber dem Vorsetzen von Ergebnissen, die neue Diskussionen entfachen.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Bogen William Borkenstein Dr. Peter Dittrich Manfred Horn  
-----Für die Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn -----