

Im Oktober 2022

Die Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn nimmt Stellung

Leser der lokalen Printmedien lesen dieser Tage Überschriften wie

- "Das Ende der Aurachtalbahn" oder
- "Idee landet auf dem Abstellgleis" oder
- "Zug abgefahren"

ganz im Sinne des StUB-fixierten Bürgermeisters von Herzogenau.

Nach Jahren erfolgreicher Verhinderung jeglicher ernsthafter Beschäftigung musste er hinnehmen, dass neue Mehrheiten nach der Kommunalwahl 2020 im März letzten Jahres einen Prüfungsauftrag durchgesetzt haben.

Mit dem Büro ederlog und dessen Inhaber Michael Roggenkamp wurde eine prinzipiell gute Wahl getroffen: fachkundig, erfahren, kommunikativ. Unsere BI fand guten Zugang und offene Ohren.

In drei Detail-Berichten vor dem Stadtrat gab es Anlass zu optimistischen Hoffnungen, u.a.

- die Trasse ist in den kritischen Bereichen von Bruck bis Frauental mit sechs Großbauwerken in gutem Zustand,
- die Reaktivierungskosten betragen um die 35 Mio - weniger als das neue Rathaus und die reinen StUB-Planungskosten,
- der eingeschaltete Verkehrsverbund der Region (VGN) signalisierte gute Fahrgastzahlen, auch im Verbund mit der hochfrequenten (10. Min. Takt) StUB-Angebote
- die Bayer. Staatsregierung signalisierte bereits prinzipielle Offenheit- nach regionaler Einigung - das wurde hier bisher bestritten.

Dann der Knackpunkt: Die 2,5 (von insgesamt 12,5) km in Erlangen. Auch hier erschienen bis Juni noch Lösungen in Sicht, bis zum Eingang eines Nachtragsgutachtens der DB-Netz AG, der die Erlanger Trasse gehört. Überraschend drehte sich das Blatt. Aufgerufen, einen von ederlog vorgegebenen Fahrplan zu bewerten, kam dessen Ablehnung: Die Mitbenutzung der bestehenden 4 Gleise wurde abgelehnt, da die Gleise in vollem Umfang für einen vom Bund definierten Zugfahrplan "Deutschlandtakt" benötigt würden. Es würde nur gehen mit einem aufwendigen weiteren Gleis mit hohem Aufwand (90 Mio), bei schwierigen Grundstücks-Fragen in Erlangen - die grundsätzliche Machbarkeit aber nicht in Frage gestellt.

Die Alternative, nur bis Bruck / Paul-Gossen-Überführung zu fahren - dort mit Umsteigeoptionen Erlangen Bhf / Bamberg bzw. Fürth / Nürnberg, erfuhr auch Ablehnung: Da dies weniger attraktiv sei, reichen die Fahrgastzahlen nicht, so hierzu das Gutachter-Urteil - wobei der SIEMENS-Campus allerdings in der Datenbasis fehlte.

Die BI hat in den Jahren ihrer Existenz (seit 2016) viel Zuspruch erfahren, von Bürgern und glücklicherweise auch einer Reihe erwiesener Bahn-Fachexperten. Diese Gruppe (Bahn-Berater, aktive Betriebsleiter, ein Zug-Ingenieur, ein Ex-Bahn-Infrastruktur Manager) eint im Kern die Überzeugung, dass die Aurachtalbahn machbar und hochsinnvoll ist.

Die Expertengruppe hat den ederlog-Bericht analysiert. Die Ergebnisse sind eklatant, u.a.

- Es bleibt unklar, welche zukünftige Güterzug-Belastung kommen wird. Dazu enthält der Bericht widersprüchliche Angaben, mal einer, mal fünf pro Stunde pro Fahrtrichtung - und dies bei der erklärten entscheidenden Bedeutung dieser Daten

- in den noch bis Juni genannten Belastungsprofilen konnten ausreichende Lücken für die Aurachtalbahn nachgewiesen werden
- der Bericht lässt die Digitalisierung der Bahn-Leittechnik außer acht, in der Fachwelt gilt eine 20%ige Kapazitäts-Erhöhung bei Einführung
- bei der Nutzerdatenbasis fehlt völlig der SIEMENS-Campus, mit im Endausbau 14.000 Arbeitsplätzen, direkt an der Aurachtalbahn gelegen und entspr. hohem Nutzerpotential
- ein Fahrzeitvergleich mit der StUB (von Herzogenaurach bis Erlangen Bhf) sähe die StUB im Vorteil, eine absurde, realitätsferne Rechnung, widerlegt durch Detaildaten von StUB-Verantwortlichen selbst.

Es übersteigt den Rahmen hier weitere Unstimmigkeiten zu erwähnen. Alle unsere Fragen / Einwände wurden übermittelt, aber in den Berichten schlicht ignoriert. Sie sind dokumentiert und finden sich unter "Aktuelles" auf unserer Webseite <https://pro-aurachtalbahn.com/>

Wir hatten die Hoffnung, alles in einem Gespräch mit dem Studienersteller / Stadtrat diskutieren zu können. Tatsächlich fand ein Gespräch statt, aber vielleicht zu spät. Unser Eindruck war, dass der Berichtsdeckel bereits zugeklappt war. Schade, es passt überhaupt nicht zum vertrauensbildenden Stil des bisherigen Dialogs.

So geht unsere Stadt nicht gestärkt aus dieser Untersuchung, entscheidende Fragen bleiben offen.

Wir fragen als Bürger: War das gut so für Herzogenaurach? Wir meinen: Nein. Im Hintergrund droht die nächste Frage. Kommt ein endgültiges Aus für einen Schienenerschlusses unserer Stadt, wenn auch die StUB durch den kommenden Erlanger Bürgerentscheid scheitert?