

Stellungnahme der Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn

Die Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn freut sich über den Fortschritt in der Untersuchung zur Reaktivierung der Aurachtalbahn - und auch darüber, dass die Lokalpresse die Öffentlichkeit über den Sachstand informiert.

Im aktuellen Bericht der NN vermissen wir jedoch einige wichtige Aspekte - und einige Aussagen geben u.E. kein zutreffendes Bild.

Auch wenn es derzeit noch nicht um die endgültige Berichtsfassung geht, so möchten wir jedoch nicht versäumen, bereits jetzt zu einer umfassenden Sicht beizutragen.

Der aktuelle Bericht erscheint auf den ersten Blick ausgewogen, gibt er doch zutreffend die Kernbotschaft des Untersuchungsbereiches wieder, die da lautet, dass **StUB und Aurachtalbahn (ATB) sich nicht gegenseitig ausschließen sondern gut ergänzen** - eine Botschaft, die schon vor Jahren von einem promovierten Bahnexperten formuliert wurde.

Schaut man etwas genauer hin, muss man jedoch feststellen, dass das StUB-Konzept erneut einseitig favorisiert dargestellt wird, u.a. durch Weglassen oder Unrichtigkeiten.

Wir vermissen einige wesentliche Hinweise.

1. **Unerwähnt Kosten-Dimensionen.** Verglichen werden ein Projekt mit zuletzt genannten ca. 500 Mio € (StUB) mit einem Projekt von ca. 42 Mio € (ATB), d.h. ca. einem Zehntel des Investitionsbedarfes.

Der Zweckverband StUB hat für Planungen ein Budget von 20.000.000 €, d.h. die Hälfte dessen, für das die gesamte ATB zu erstellen wäre. Für die Studie der ATB reichen dagegen ca. 200.000 € (ein Prozent der StUB-Planungsaufwendungen).

2. **Unerwähnt Realisierungszeit .** Die ATB ist in einem Bruchteil der Zeit erstellbar: Die Trasse ist weitgehend gewidmet, daher entfallen (voraussichtlich) aufwendige Genehmigungs- und Grunderwerbs-Verfahren, es entfallen jahrelange Baustellen in hochfrequentierten Erlanger Innenstadtbereichen, es bedarf keiner gewaltigen Brücken- und Unterführungsbauwerke.

3. **Unerwähnt Flächenverbrauch:** Die ATB benötigt keine neuen Flächen, anders als die StUB, für die 4 ha Wald gerodet werden müssen, 15 ha Ackerfläche aufzugeben sind und 2 ha Privatgrund zu erwerben sind.

4. **Unerwähnt Betriebskosten:** Die Betriebskosten einer Eisenbahn werden ohne Belastung der Kommunen durch den Freistaat mitfinanziert - anders als bei der StUB, deren Betriebskosten auf Dauer von den Kommunen getragen werden müssen.

5. **Unerwähnt Bürgerentscheid:** Der CSU-Fraktionsvorsitzende Walter Drebinger wies auf das StUB-Risiko hin, dass in Erlangen ein Bürgerentscheid erfolgt, sobald die Detailplanungen abgeschlossen sind (so entschieden von den SPD- und CSU-Fraktionen des Stadtrates). Ursprünglich hatten ca.60% der Erlanger Bürger für die StUB votiert, eine Mehrheit ist heute sehr fraglich, u.a. ablesbar an fast alltäglichen negativen Meinungsäußerungen in Leserbriefen, getrieben auch von mehreren zwischenzeitlich entstanden, sehr aktiven ablehnenden Bürgerinitiativen.

Berichtet wurde:

1 **Bzgl. einer Förderung:** Für die ATB-Reaktivierung sei aktuell kein Cent Fördermittel erwartbar. Dies ist nicht nachvollziehbar: Sie unterliegt den gleichen Regeln wie die StUB, d.h. 90% der Investitionssumme können als Förderung erwartet werden.

2. **Zum Fahrzeitvergleich.** Auch wenn die Auswirkung von Minutenunterschieden für die Nutzerzahlen nicht allzu relevant sind, so kommt den Fahrzeiten in der öffentlichen Wahrnehmung u.E. doch eine erhebliche Bedeutung zu. Die VGN-Darstellung benachteiligt u.E. mehrfach die ATB: Höchstgeschwindigkeit sei 60-80 km/h, unrichtig, richtig wäre 60-130 km/h, die Fahrzeit HZA - ER Hbf sei bzgl. der StUB 20 Min., dies ist unrealistisch. Ein Experte aus unseren Reihen hat aktuell den ZV StUB zur Korrektur aufgefordert, eine Antwort steht aus. Real ist von einem deutlichen Vorteil für die ATB auszugehen. Dass die StUB als Straßenbahn in einigen Bereichen (z.B. 800 m Rathgeberstr.) ein höheres Verzögerungspotential hat als die ATB auf eigener Schienentrasse, kann u.E. auch nicht ernsthaft bestritten werden.

3. Zu den Nutzerdaten. Verglichen werden ein 10 Minuten-Takt der StUB zu 30/60 Minuten-Takten der ATB. Naturgemäß ergeben sich höhere Werte für die StUB aufgrund allein ihrer 3 bzw. 6-fachen Frequenz. Ein 20-Min.Takt der ATB wurde nicht untersucht. Genannt werden im NN-Bericht nur 1.300 Nutzer – für den ungünstigen 60 Min.-Takt. Bei dem favorisierten realistischeren 30-Min. Takt wären bereits 2.250 Nutzer zu nennen. Dabei fehlen - auf Nachfrage von Stadträten - die bisher ausgeklammerten 14.000 Arbeitsplätze des SIEMENS-Campus - unmittelbar an der ATB-Trasse gelegen und aktuell mit einer neu beschlossenen Brücke am Halt Paul-Gossen Str. bestens angeschlossen.

4. Zur Taktung der ATB. Ein 20-Min. Takt für die ATB wäre sehr vorteilhaft, da die Anschlüsse in ER passen würden. Eine derartige Lösung wurde bisher von ederlog ziemlich kategorisch ausgeschlossen, da ein zusätzliches Begegnungsgleis in einen naturgeschützten Bereich fallen würde - dies sei ein chancenloses Unterfangen. Bei aller Wertschätzung des Naturerhalts ist für uns diese Einschätzung nicht nachvollziehbar. Es geht um 2 Weichen und ein ca. 200 m Parallelgleis, d.h. der Grundstücks-Fläche eines Einfamilienhauses - im Vergleich zum Flächenverbrauch der StUB mit vielen nicht straßengebundenen Abschnitten u.E. vernachlässigbar, darunter der hochumstrittenen Regnitzgrund-Querung mit zahlreichen Biotopen. Erst recht zeigt sich Unverhältnismäßigkeit bei einem Vergleich mit der geplanten Südumgehung mit 5,3 km massiver Landschafts- und Naturzerstörung mit drei gewaltigen Talbrücken, sowie Schneisen, Dämmen - hier geht es gleich um acht geschützte Biotope. Nach gleicher Logik wäre das alles auch chancenlos (?).

Ulrich Bogen William Borkenstein Manfred Horn
---- für die Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn ---