

17.10.2022

Fragenkatalog zum Schlussbericht der BI an ederlog

Sehr geehrter Herr Roggenkamp,

morgen werden Sie im Planungsausschuss Ihren Schlussbericht übergeben. Damit werden Sie (voraussichtlich) Ihren Auftrag abschließen.

In den vergangenen Monaten hatten wir dankenswerter Weise mehrfach Gelegenheit zum Austausch mit Ihnen - und es war bis zuletzt unsere Hoffnung, einen Konsens zu finden.

Seit dem Gespräch im Rathaus letzte Woche ist klar geworden, dass unsere unterschiedlichen Sichten / Wertungen nicht ausgeräumt werden konnten, was wir sehr bedauern.

In einem Bericht an unsere Unterstützer/Begleiter haben wir dies zusammengefasst, zu Ihrer Information s. nachfolgende Mail.

Etwas zufällig haben wir heute die Veröffentlichung Ihres Schlussberichtes auf der Homepage der Stadt entdeckt. Auf den ersten Blick haben uns Umfang, Detail-Tiefe und die gefällige Art der Darstellung beeindruckt. Leider ist dieser gute erste Eindruck jedoch nach näherem Hinsehen bitterer Enttäuschung gewichen.

Wir sind überrascht über etliche u.E. unausgewogene, einseitige Detail-Aussagen.

Beispiele:

- Sie beschreiben vergleichend StUB- und AtB-Erschliessungs-Potenziale - mit einer scheinbaren 38%-Überlegenheit der StUB. Sie suggerieren damit entsprechende Vorteile für die Nutzer. Wir halten dies für fragwürdig. Herzogenaauracher Bürger od. Berufspendler haben weit überwiegend sicherlich keine Vorteile, sondern eher Nachteile, wenn sie Umwege u.a. über Büchenbach - allein hier mit 4 Halten, täglich in Kauf nehmen müssen. Das "Mitnehmen der letzten Milchkanne" hat für Herzogenaaurach erhebliche Nachteile, u.a. bzgl. der Fahrzeit (s.u.).
- Sie erwähnen in undifferenzierter Weise die drei großen Arbeitgeber von Herzogenaaurach. Wir halten dies aufgrund der weit auseinanderliegenden Größenordnungen für irreführend, zum Nachteil der AtB. Schaeffler hat u.W. 11.000 Mitarbeiter, weit mehr als Adidas (5.500?) und Puma (1600?), und sollte daher auch in Ihren Darstellungen ein entspr. höheres Gewicht zugemessen werden.
- Wie am Dienstag bereits festgestellt, fehlt in den zugrundegelegten DIVAN-Daten der Siemens-Campus mit final 14.000 Arbeitsplätzen. Der Campus ist eines der "größten Immobilien-Projekte in Deutschland", "der größte Umbau, den Erlangen seit Ende des Zweiten Weltkrieges erlebt" (OB Janik, FAZ v. 25.11.16). Die AtB bedient mit Halt Paul-Gossen-Überführung den Campus optimal - die Weglassung ist u.E. unerklärlich.
- In unseren Gesprächen haben wir mehrfach Ihren Fahrzeit-Vergleich in Frage gestellt, insbesondere die 20 Min. StUB-Fahrzeit bis Erlangen Hbf. erschien uns realitätsfremd. In Ihrem Bericht wiederholen Sie diese Daten. Zwischenzeitlich hat Florian Gräf, Ex StUB-Techn. Leiter, einige Details genannt (NN v. 15.9.22): Pro Haltestelle wird gerechnet mit 45 bis 60 Sek., in Wohngebieten wird max. mit 15-25 km/h gefahren, ansonsten bis zu 70 km/h. Rechnen wir mal: 13 Halte à (wohlwollend) 50s = 10,8 Min., 3 km in Wohnbebauung (u.a. 800m Rathgeberstr.) mit Tempo 20 macht 9 Min. Reststrecke 9,5 km mit Tempo 60 macht 9,5 Min. **Insgesamt 29,3 Min.** Wir meinen, Sie sollten Ihre diesbezügl. Aussagen (u.a. S. 66) korrigieren.

- Bzgl. der Fahrgeschwindigkeit der AtB finden wir widersprüchliche Aussagen in Ihrem Bericht. Mal sind es 50 km/h als max. zulässige Geschwindigkeit (S.34), mal (im Kapitel Immissionsschutz, S. 43) 60 oder 80 km/h. Für uns bleibt unklar, was hier gilt, und was Sie gerechnet haben.
- Das Kern-Thema vom vergangenen Dienstag, Datengrundlagen zum Güterzugverkehr, bleibt auch in Ihrem Bericht nebulös. In den Tabellen auf Seite 47 werden (lt. BVWP 2015) 271 Güterzüge pro Tag genannt, auf Seite 49 als "DB-Prognose 2030": 100. Allein das weite Auseinanderklaffen dieser Prognose-Daten zeigt u.a. die Fragwürdigkeit auf diesen unsicheren Datengrundlagen Langfrist-Entscheidungen (100 Jahre?) zu treffen.

Unsere Beispiele machen uns nachdenklich, inwieweit Sie sich Ihre Unvoreingenommenheit erhalten konnten. Aus unserer Sicht entwerten die genannten Aussagen das Studienergebnis. Wir hätten gut gefunden, Aussagen zur technischen Machbarkeit einerseits und verkehrspolitischer Chancen andererseits, die sich bekanntlich schnell ändern können, zu trennen. Wenn die Frage zur AtB mal wieder hochkommt, muss man so bei der Beurteilung der Machbarkeit wieder ganz von vorne beginnen.

Wir haben uns entschieden, der morgigen Sitzung fernzubleiben, da wir unsere kritischen Feststellungen hier ja nicht zum Ausdruck bringen können - und kein Interesse daran haben, nur Kulisse zu sein in einem Spiel, das uns in der Sache nicht weiterbringt.

Mit dennoch nochmaligem Dank für Ihre uneingeschränkte Bereitschaft zum Dialog mit uns - und dem offenen und angenehmen Stil unserer Gespräche verbleiben wir mit den besten Wünschen

Ihre

Ulrich Bogen Manfred Horn Klaus Wößner
-----Für die BI Pro-Aurachtalbahn -----