

**Transskript StUB-Anfrage vom 20.03.2023
mit freundlicher Genehmigung von Prof. Dr. Heinrich von Pierer**

Sehr geehrte Frau Guttzeit,

ich habe vor einigen Tagen mit großem Interesse den Artikel in den Erlanger Nachrichten gelesen, in dem Sie kursierende Falschinformationen als eine große Herausforderung für den Zweckverband bezeichnet haben, und in dem von Halbwahrheiten die Rede war. Ich sehe das auch so.

Aber vielleicht hat zu dieser Situation beigetragen, dass der Informationsstand über die zu Grunde liegenden Fakten dieses wichtigen Projektes nicht überall gleich ist. Das gilt auch für mich und für viele meiner Gesprächspartner. Ich würde gerne auch in meinem Bekanntenkreis zur sachgerechten Aufklärung beitragen und bitte Sie dazu um die Beantwortung folgender Fragen:

Erstens zu den Investitionskosten:

Ist es richtig, dass die Ermittlung der Kosten für die Bauwerke und die Strecke und auch die Fahrzeuge schon einige Jahre zurückliegt. (2016?) Wenn das so ist, war damals eine genaue, heute noch gültige Kalkulation möglich, obwohl sich die Grundlagen für die Kalkulation der Bauwerke und auch der Strecke aufgrund der Weiterentwicklung des Projektes in der Zwischenzeit doch deutlich verändert haben?

Mit welchen Annahmen wurden die damals ermittelten Kosten auf den heutigen Stand hochgeschrieben? Wurden dafür bekannte Indizes verwendet? Oder wurden die Bauwerke und die Strecke und auch die Fahrzeuge ,Stand heute ,neu kalkuliert, was ich persönlich angesichts der auch für öffentliche Bauwerke weit überdurchschnittlich gestiegenen Kosten für notwendig erachten würde?

Mit welchen Annahmen wurden die Kosten , Stand heute, im Hinblick auf erwartete Kostensteigerungen auf das voraussichtliche Ende der Bauzeit hochgerechnet? Annahme Fertigstellung vertragsgemäss 2034 , mit einem Puffer, bei öffentlichen Bauten nicht ungewöhnlich, um weitere fünf Jahre 2039?

Für den Bau werden Grundstücke gekauft werden müssen. Sind die dafür notwendigen Aufwendungen in den Investitionskosten bereits abgedeckt? Wenn ja, mit welchem Betrag? Ist davon auszugehen, dass auch Enteignungen stattfinden müssen? Zum Beispiel in Tennenlohe und am Wiesengrund? Wie viele Grundstücke sind überhaupt zu erwerben?

Zweitens Betriebskosten , einschließlich Wartung und Ersatzteile etc.:

Ich habe zur Kenntnis genommen, dass auch Herr Oberbürgermeister Janik gesagt hat, dass die auf die Stadt entfallenden Betriebskosten nur 1,2 Millionen € betragen würden. Wie wurde dieser Betrag ermittelt? Beinhaltet er zum Beispiel auch die Abschreibung der Fahrzeuge , also nicht nur Betrieb und Wartung . Diese Frage auch vor dem Hintergrund, dass der städtische Zuschuss zum Busverkehr in der Zwischenzeit auf 15 bis 17 Millionen € angestiegen ist.

Wo werden die Fahrzeuge gewartet? Müssen hierfür auch noch Investitionen erfolgen? Und wenn ja, in welcher Höhe?

Drittens zu den Zuschüssen:

Auch hierzu kursieren in der Öffentlichkeit, ohne dass dies dem Zweckverband anzulasten ist, unterschiedliche Angaben, die man durchaus auch als Halbwahrheiten bezeichnen könnte. Deshalb die Frage: Welche der vorgenannten Investitionen sind zuschussfähig und in welcher Höhe?

Ist auch die Erstausrüstung mit Fahrzeugen zuschussfähig? Sind die Betriebskosten zuschussfähig?

Falls es zu Kostenüberschreitungen kommen sollte, sind etwa zusätzliche Kosten auch zuschussfähig? Nur in bestimmter Höhe oder unbegrenzt? Siehe gerade den Streit um die neue Stammstrecke in München.

Viertens Fahrgastzahlen:

Ist es richtig, dass bei den Fahrgastzahlen berücksichtigt wurde, dass zum Beispiel Siemens, aber wohl auch andere Firmen 2-3 Tage ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ins Home-Office schicken? Dies ist ja bei den ursprünglichen Annahmen für die STUB noch ganz anders gewesen.

Mussten die Annahmen deshalb angepasst werden?

Ist auch ermittelt worden, wie groß die Zahl der Fahrgäste sein wird, die zum Beispiel von Herzogenaurach nach Erlangen oder dann gar weiter nach Nürnberg fahren? Wie sind die Zahlen der aus Nürnberg kommenden Pendler und die der nach Nürnberg fahrenden Fahrgäste ermittelt worden?

Wie viele Fahrgäste sind auf der Strecke nach und von Herzogenaurach zu erwarten?

Es ist die Rede davon, dass es täglich etwa 9000 Umsteiger vom Auto zur Bahn geben wird. Für welche Wochentage gilt das? Nur z.B. für Dienstag bis Donnerstag, also für Tage, die nicht vorwiegend für Home-Office genutzt werden?

Verteilen sich die Fahrgäste gleichmäßig über die Tageszeit, oder kommt es zu bestimmten Zeiten zu einem Stossbetrieb und zu anderen Zeiten eher zu einer (deutlichen) Minderauslastung?

Nicht ganz verstanden habe ich den in dem Zeitungsbericht auch zitierten Hinweis, dass die aus dem Osten kommenden Pendler durch die STUB einen Vorteil haben werden. Die STUB berührt die Oststadt doch genauso wenig wie die Nordstadt. Worin besteht der Vorteil der aus dem Osten kommenden Pendler?

Abschließend noch zwei Anmerkungen und eine Bitte.

Ich war doch überrascht über Ihre Ausführungen zu Erfurt. In Erfurt ist die Straßenbahn schon seit mehr als 130 Jahren ausgebaut und betrieben worden u.a. mit einem großen, ringförmigen Netz. Das ist doch mit dem, was wir in Erlangen zu erwarten haben, überhaupt nicht vergleichbar. Außerdem ist Erfurt von der Einwohnerzahl nahezu zweimal so groß wie Erlangen. Oder sehen Sie das anders?

Ein weiteres Missverständnis, auch das könnte man Halbwahrheit nennen, ist immer wieder im Zusammenhang mit der angeblichen Zusage der Stadt gegenüber Siemens, die STUB zu bauen, zu hören und zu lesen. Nachdem sich dazu auch wieder Herr Englisch in der Nürnberger Nachrichten geäußert hat, habe ich ihm dazu eine Mail geschrieben, die ich als Anlage dieser Mail beifüge.

Zusammengefasst: Die Stadt hätte eine solche Zusage schon aus rechtlichen Gründen gar nicht machen können.

Und jetzt zu meiner Bitte:

Ich habe gehört, dass es ein neues Verkehrsgutachten gibt. Ich würde mich freuen, wenn Sie mir dieses zugänglich machen könnten. Ein Link würde mir genügen.

Ich bedanke mich herzlich für die Beantwortung meiner Fragen.

Mit den besten Grüßen
Heinrich Pierer.

Anlage Mail an Herrn Englisch von den Nürnberger Nachrichten

Lieber Herr Englisch,

ich verfolge mit großem Interesse, wie in den Erlanger Nachrichten zum Thema STuB berichtet und Stellung genommen wird. Ich lasse einmal dahingestellt, ob dabei den Besorgnissen vieler Erlanger Bürger angemessen Rechnung getragen wird. Es geht mir nur um die angebliche Zusage der Stadt Erlangen in der auch von Ihnen heute erwähnten Grundsatzvereinbarung aus dem Jahr 2014 zum Bau der Bahn. Wie Sie dem Auszug einer Notiz, die ein Sachkenner der Angelegenheit verfasst hat, entnehmen können, hat es eine solche Zusage der Stadt Erlangen nie gegeben. Sie hätte aus rechtlichen Gründen auch gar nicht gemacht werden können.

Dass die STuB mit dem geplanten Streckenverlauf nur außerhalb des Campus verläuft, und damit je nach Lage des Büros für den Benutzer ein Fußweg von 1000 und mehr Metern anfallen würde, will jetzt nicht weiter vertiefen.

Mit besten Grüßen
Heinrich Pierer

Auszug aus der Notiz

Zur StUB-Kostenexplosion hat sich in der Erlanger Stadtratssitzung vom 30. November 2023 (EN-Bericht vom 9. Dezember) der Geschäftsführer von Siemens Real Estate, Zsolt Sluitner, zu Wort gemeldet und von einer "Grundsatzentscheidung" erzählt, die - so die Aussage - "ein wesentliches Entscheidungskriterium von Siemens gewesen sei, in den Campus zu investieren". Wörtlich wird Sluitner in den EN zitiert: "Wir standen alle in der Staatskanzlei und haben unsere Unterschriften unter eine Grundsatzerklärung gesetzt, und da war dieses Thema als Zusage formuliert." Offenbar hat sich Sluitner auf eine "Rahmenvereinbarung" bezogen, in der es heisst: "Die Stadt Erlangen wird eine attraktive ÖPNV-Anbindung für den Siemens Campus Erlangen realisieren. Dies beinhaltet neben der Einrichtung von Buslinien mit attraktivem Zeittakt und Haltestellen im Vertragsgebiet folgende Maßnahme: Die nach derzeitigem Stand beabsichtigte Umsetzung der Stadtländbahn/Campusbahn mit Haltestellen am Siemens Campus Erlangen bis ca. 2019 und Anbindung des Bahnhofes Erlangen. Da es sich um ein interkommunales Projekt handelt, kann diesbezüglich eine verbindliche Zusage nicht gemacht werden. Die Stadt Erlangen wird sich aber engagiert um eine Realisierung bemühen."

Die Rahmenvereinbarung stammt wohl aus dem Jahr 2014. Über den Umstand, dass sie heute, Stand Dezember 2023, überhaupt als Argument herangezogen werden kann, kann sich jeder

selbst seinen Reim machen. Bei der erwähnten Zusammenkunft in der Staatskanzlei - wieso dort? - sollen Vertreter der Stadt und von Siemens ihre Unterschriften unter diese "Grundsatzerklärung" gesetzt haben. Sluitner laut EN: "Da war dieses Thema als Zusage formuliert." Eine Zusage für eine StUB? Dem widerspricht eindeutig die Formulierung in dem besagten Dokument, dass eine verbindliche Zusage eben nicht gemacht werden könne. "Nach dem derzeitigen Stand beabsichtigt", "wird sich bemühen" - das sind überdies Formulierungen für aus der Politik allseits bekannte Unverbindlichkeiten. Auch sonst ist aus dem Dokument nichts Verbindliches zu entnehmen hinsichtlich des Sluitner-Ansatzes, die Entwicklung von Siemens in Erlangen sei an die StUB geknüpft.