

**Fränkischer Tag, 23.9.2021**

**Bericht über die Vorstellung der Machbarkeitsstudie der Fa. ederlog im Planungs- und  
Umweltausschuss der Stadt Herzogenaurach**

von Bernhard Panzer

## **„Technisch machbar? Ja, aber ...“**

Herzogenaurach - Inzwischen ist viel Gras drüber gewachsen. Die Schienen sind zugewachsen, die Schwellen sind morsch, die Natur holt sich das Areal zurück. Auf der Bahntrasse im Aurachtal ist seit Jahren kein Zug mehr gefahren.

Doch ist das nur ein Dornröschenschlaf? Diese Frage wird derzeit geprüft, ein Büro untersucht die Machbarkeit einer eventuellen Reaktivierung der Aurachtalbahn.

Den Auftrag hierzu hat der Stadtrat erteilt, allen voran die CSU. Schon 2009 ging die Fraktion in die Offensive und beantragte einen Grundsatzbeschluss, dass sich Herzogenaurach für einen S-Bahn-Anschluss aussprechen möge. Das tat der Stadtrat dann auch, doch Jahre später verschob sich das Interesse und die Aurachtalbahn wich dem Wunsch nach einer Stadt-Umland-Bahn. Erst im vergangenen Jahr kam das Umdenken, und die große Mehrheit sprach sich für eine Untersuchung der Trasse aus. Unabhängig von der StUB.

Die Studie ist inzwischen in vollem Gange und erbrachte ein erstes wesentliches Zwischenergebnis. Rein technisch betrachtet, wäre eine Reaktivierung der Bahntrasse möglich, fasste Michel Roggenkamp vom beauftragten Büro ederlog zusammen. „Ja, es geht“, sagte er in der Sitzung des Planungsausschusses. Fügte aber in einem Atemzug hinzu: „Aber es wird mit Sicherheit nicht einfach“.

Fünf Varianten hatte sein Büro zur Einfädung im Bahnhof Erlangen-Bruck untersucht. Letztlich scheiden nach Aussage Roggenkamps vier wohl aus. Ein direkter Anschluss an die S-Bahn-Gleise sei nicht machbar: Für ein niveaugleiches Einfädeln fehle die Kapazität, also der Platz. Und wenn man das „niveaufrei“ machen würde, bräuhete es ein sehr teures Bauwerk respektive Tunnel nach Erlangen. Bis zu 75 Millionen Euro würde das kosten. „das ist in keinster Weise zu rechtfertigen“. Die Streckengleise der S-Bahn mit dem Fernverkehr zu tauschen, wäre auch unsinnig, weil ebenfalls viel zu teuer und mit vielen Neubauten verbunden!

### **Auf einem fünften Gleis**

Also bliebe nur ein neues fünftes Streckengleis zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen Hauptbahnhof. Das erscheint nach Aussagen des Ingenieurs durchaus möglich. Von den 2,9 Kilometern Streckenlänge seien 1,4 bereits vorhanden, die Straßenüberführungen in Erlangen wären geeignet, jedoch müsse in vorhandene Bausubstanz eingegriffen werden. Die letzten 50 Meter bis zum Bahnsteig im Hauptbahnhof müssten auf dem vierten Gleis erfolgen. Insgesamt würde diese Variante gut sechs Millionen Euro kosten, also nur für den Bereich zwischen Bruck und Hauptbahnhof. Ab Herzogenaurach kämen rund 35 Millionen Euro zusammen. Möglich wären da eine komplette Elektrifizierung der Strecke oder der Einsatz von Triebwagen oder aber eine Einbindung in das Netz der Stadt-Umland-Bahn. Bei allen drei Varianten würden die Einnahmen die Unterhaltskosten übersteigen, könnten den Kapitaldienst aber nicht decken. Allerdings wäre ja mit hohen Zuschüssen bis zu 90 Prozent zu rechnen, die das deutlich mildern und von daher eine Finanzierung ermöglichen könnte.

Die knapp neun Kilometer lange Strecke gliedert sich in drei Bereiche. Einen guten Kilometer lang ist der, inzwischen entwidmete Teil in Herzogenaurach, der jedoch trotz Entwidmung noch zur Verfügung stünde. Da würde eine Unterführung der Südumfahrung erforderlich. Dann folgt der

stillgelegte Bereich bis Frauenaurach (gut fünf Kilometer) und der Anschluss bis Bruck, der in Betrieb ist (knapp 2,5 Kilometer).

### **Reaktionen im Stadtrat**

Untersucht wurden zehn Brücken, von denen acht „in gutem bis sehr gutem Zustand“ sind. Alle 23 Bahnübergänge auf dem stillgelegten Bereich müssten neu angelegt werden und es wäre bei Frauenaurach ein neuer Kreuzungsbahnhof erforderlich.

Bei der Taktung geht man von 30 beziehungsweise 60 Minuten aus. Die Realisierung des Vorhabens würde, sofern denn die Studie insgesamt positiv ausfiele, in zehn bis 15 Jahren möglich sein. Konrad Körner (JU) freute sich über diesen „vorsichtig optimistischen Ausblick“. Denn die Aussage, dass eine Reaktivierung technisch nicht möglich sei, habe sich als falsch herausgestellt. Freilich würde es schwierig werden, aber „Hindernisse und Herausforderungen sind wir gewohnt“. Auch CSU-Fraktionsvorsitzender Walter Drebingler gab sich positiv gestimmt, weil es technisch tatsächlich machbar wäre. „Wir hatten immer gehofft“.

Auf Nachfrage von Curd Blank (SPD) sagte Roggenkamp, dass man kein Planfeststellungsverfahren bräuchte. Allerdings nur, wenn der Bestandschutz gilt.

Maximal 60 km/h wären möglich, Tempo 100 würden einen Neubau bedeuten. Für SPD-Fraktionschef Holger Auernheimer ist die technische Machbarkeit keine Frage, entscheidend seien die Kosten.

Bürgermeister German Hacker (SPD) sagte, man könnte die Bewertung auch so lesen, dass vier Varianten ausscheiden und nur eine bliebe. Mit Blick auf die CSU sagte er: „Man neigt dazu, das zu lesen, was man lesen möchte“.

Im November soll ein Ergebnis der Studie vorliegen.