

NN, 23.9.2021

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

„Ja, es geht, aber nicht einfach“

AURACHTALBAHN: Technisch wäre Reaktivierung möglich, heißt es in einem Zwischenbericht zur Machbarkeitsstudie

VON MATTHIAS KRONAU

HERZOGENAURACH - Eine Reaktivierung der Aurachtalbahn ist technisch möglich. „Ja, es geht, aber es wird mit Sicherheit nicht einfach“, sagte Michael Roggenkamp vom Büro ederlog in der jüngsten Sitzung des Planungsausschusses. Das Zwischenergebnis wurde von den Mitgliedern unterschiedlich bewertet.

Wie mehrfach berichtet, ist das Büro ederlog vom Stadtrat beauftragt worden, eine Machbarkeitsstudie zu einer Reaktivierung der Bahn von Herzogenaurach nach Erlangen zu erstellen. Obwohl die Stadt-Umland-Bahn Priorität hat, soll mit der Studie der alte Streit beigelegt werden, ob die Aurachtalbahn nicht doch eine bessere Alternative oder sinnvolle Ergänzung ist.

Michael Roggenkamp stellte mehrfach klar, dass es sich in seinem Zwischenbericht lediglich um die technische Machbarkeit drehe, nicht um Kosten, Finanzen, Fördermöglichkeiten, betriebliche Machbarkeit oder Fahrgastprognosen. Die Gesamtergebnisse werden voraussichtlich erst im November vorgestellt.

Grundsätzlich betonte Roggenkamp, dass hinsichtlich der Technik von Zügen und Gleisen, die Bahn von damals so gut wie nichts mehr mit einem heutigen Zug gemeinsam habe. Der Verlauf der knapp neun Kilometer langen Strecke von Herzogenaurach bis Bruck bliebe zwar erhalten, doch eine ganze Reihe von Problemen sei zu lösen. Während zwischen Bruck und Frauaurach die Gleise in gutem bis sehr gutem Zustand sind (dieser Streckenabschnitt ist noch in Betrieb und wird für Mülltransporte genutzt), ist der Abschnitt bis Herzogenaurach stillgelegt beziehungsweise entwidmet.

Die Gleise müssten komplett neu verlegt werden, die geplante Südumfahrung wäre zu untertunneln. Entlang der Trasse liegen 23 Bahnübergänge, sie müssten sämtlich neu angelegt und nach neuesten Sicherheitsvorschriften gestaltet werden.

Von insgesamt zehn Brücken sind acht in gutem bis sehr gutem Zustand. Um eine ausreichende Taktung zu gewährleisten, müsste in Frauaurach ein komplett neuer Kreuzungsbahnhof für die eingleisige Strecke gebaut werden.

Eine entscheidende Frage: Wie bringt man die Bahn bei Bruck ins Gleissystem der Nord-Süd-Achse, sodass sie bis Erlangen fahren kann? Eine Einfädung in die S-Bahn-Trasse scheidet laut Büro ederlog quasi aus (fehlender Platz, hohe Kosten), ebenso ein Tausch der Streckengleise (westlich die S-Bahn, östlich der Fernverkehr). Es bliebe zu überlegen, ob man die Aurachtalbahn in Bruck enden lassen wolle, oder aber ein fünftes Streckengleis zwischen Bruck und Erlangen zu bauen. Allerdings wäre ein solches fünftes Gleis ebenfalls mit erheblichen Problemen verbunden.

Welcher Fahrzeugtyp dereinst verwendet werden würde (S-Bahn/StUB-System/Triebwagen mit alternativer Antriebstechnik), könne heute noch nicht vorausgesagt werden. „Da ändert sich in den nächsten Jahren noch viel“, so Roggenkamp, der davon ausgeht, dass eine Aurachtalbahn, wenn sie heute beschlossen würde, bei den aktuellen Planungszeiträumen in Deutschland wohl frühestens in zehn bis 15 Jahren fahren würde.

In der Aussprache nannte Konrad Körner (JU) das Zwischenergebnis einen „vorsichtig optimistischen Ausblick“ und stellte fest, dass es sich nun endgültig als falsch herausgestellt habe, dass die Reaktivierung technisch nicht machbar sei. CSU-Fraktionssprecher Walter Drebingner meinte: „Heute hören wir das erste Mal, dass es technisch machbar ist“, und auch Christian Schaufler (FW) hörte aus dem Vortrag von Michael Roggenkamp „vielversprechende Aussagen“ heraus.

SPD-Fraktionssprecher Holger Auernheimer war zurückhaltender. „Dass es technisch machbar ist, war klar, aber es ist eine Frage der Kosten.“ Es seien noch viele Stolpersteine vorhanden. So sah das auch Retta Müller-Schimmel (Grüne): „Es war nie die Frage, ob es machbar ist, sondern, ob es sinnvoll realisierbar ist.“