

Ernüchterung wegen der Reaktivierung der Aurachtalbahn (NN, 22.10.2021)

STUDIE: Michael Roggenkamp präsentierte dem Herzogenauracher Stadtrat ein weiteres Zwischenergebnis zur Untersuchung des ehrgeizigen Projekts.

HERZOGENAURACH - Das Fachbüro „ederlog“ aus Nordrhein-Westfalen hat im Planungs- und Umweltausschuss des Stadtrats ein weiteres Zwischenergebnis zur Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung der Bahn von Herzogenaurach nach Erlangen vorgestellt.

Referent Michael Roggenkamp war von Hamburg mit der Bahn angereist und in Siegelsdorf in den Bus der Linie 123 gestiegen, um über Puschendorf und Tuchenbach nach Herzogenaurach zu kommen. Dass das Vorhaben nicht einfach werden würde, war zu vermuten. Nach der Präsentation der ersten Ergebnisse machte sich bei der Vorstellung des weiteren Schrittes der Machbarkeitsstudie im Gremium nun doch etwas Ernüchterung breit, denn eine Reaktivierung wird mit Sicherheit nicht einfach.

Als großes und teures Problem wird die Anbindung an den Erlanger Bahnhof gesehen, weil schlicht das fünfte Gleis fehlt. So lasse sich ein fünftes Gleis aus Platzgründen nicht so einfach realisieren, erklärte Michael Roggenkamp: „Die Durchlässigkeit des Erlanger Bahnhofes für ICE und Güterverkehr muss in jedem Fall gewährleistet sein. Dazu müsste auch der Bahnsteig in Erlangen-Bruck ertüchtigt oder neu gebaut werden!“

So müssen bei der Vereinbarkeit mit dem Deutschlandtakt die folgenden Fragen geklärt sein. Inwieweit kollidieren die zuvor beschriebenen Rahmenfahrpläne mit den Entwürfen des Deutschlandtaktes 2030 im Hinblick auf die Nutzung des Gleises vier im Erlanger Bahnhof? Gibt es eine Fahrplanüberschneidung mit den S-Bahn-Zügen bei der Nutzung der Wendeanlage des Erlanger Bahnhofs?

Wendegleis für die S-Bahn

Das Fazit der Studie zur betrieblichen Machbarkeit zeigt, dass die nach Erlangen durchgehenden Fahrplankonzepte im Hinblick auf die Nutzung des Gleises vier in Erlangen und unter Berücksichtigung des Baus eines fünften Gleises zwischen Erlangen-Bruck und dem Erlanger Hauptbahnhof nur dann nutzbar sind, wenn das Wendegleis der S-Bahn nicht benötigt wird. Dies ist im Rahmen der S-Bahn-Betriebsstufe zwei aber nicht möglich - bei Einführung des Deutschlandtaktes in einer der darauffolgenden Betriebsstufen nur dann, wenn keine überschlagende Wende in Erlangen für die Züge zur Hauptverkehrszeit durchgeführt wird oder die S-Bahn generell in allen Taktlagen bis nach Forchheim verkehrt (derzeit nicht geplant). Ein Fahrplankonzept von Herzogenaurach nach Erlangen-Bruck ist hingegen grundsätzlich möglich.

Dabei ist Grundlage aller Fahrplankonzepte: Betriebszeit von 5 Uhr (samstags 6 Uhr bzw. an Sonn- und Feiertagen 8 Uhr) bis 23.30 Uhr festgelegt, wobei die ersten Züge immer ab Herzogenaurach in Richtung Erlangen verkehren. In den Nächten von Samstag auf Sonntag sind - analog der S-Bahn-Linie von Nürnberg nach Erlangen - weitere Spätfahrten vorgesehen. Dabei müssen die Fahrplanentwürfe auf den direkten Anschluss zur bzw. von der S-Bahn Richtung Fürth/Nürnberg in Erlangen-Bruck optimiert sein.

In der Machbarkeitsstudie wurden bei den möglichen Fahrplankonzepten die erste Variante mit einem 60-Minuten-Takt von Herzogenaurach sowie in einer weiteren Variante ein 30-Minuten-Takt von Herzogenaurach nach Erlangen untersucht. Dem Vorschlag, auf der Bahntrasse auch Güterzüge bis nach Herzogenaurach fahren zu lassen, erteilte Roggenkamp eine Absage. So setzt die Bahn

vermehrt auf Container, doch für Containerzüge fehle in Herzogenaurach nicht nur das Güteraufkommen, sondern auch der Platz.

Außerdem muss parallel eine Busanpassung der Linien 123, 199, 200 und 201 erfolgen. Wobei der Stundentakt der Linie 123 ausgeweitet und an Sonn- und Feiertagen verkehren muss. Die Linie 199 Herzogenaurach-Erlangen-Nürnberg wird beibehalten und der „HerzoExpress“, Linie 200, wird eingestellt - und die Linie 201 auf acht Fahrtenpaare reduziert.

Im Saldo ergibt sich dadurch eine Einsparung von knapp 300000 Fahrplankilometern. Bei einem angenommenen Durchschnittspreis pro Buskilometer im VGN-Gebiet von 4,25 Euro würden sich im Busbereich Einsparungen von jährlich knapp 1,3 Millionen Euro ergeben.

Bei der Aurachtalbahn belaufen sich die Betriebskosten mit einer S-Bahn von Herzogenaurach nach Erlangen im 60-Minuten-Takt auf 2,04 Millionen Euro und im 30-Minuten-Takt auf 3,8 Millionen Euro.

Neben der noch ausstehenden Prüfung durch die Vertreter der DB Netz AG zur betrieblichen Machbarkeit stehen vor einer Ergebniszusammenstellung der Machbarkeitsstudie jetzt noch die Potenzialermittlung und die Prognose an.

RICHARD SÄNGER