

Friedliche Koexistenz (NN, 18.11.2021)

Aurachtalbahnhof: Nebenbahnstrecke hätte Potenzial und würde die StUB voraussichtlich nicht kannibalisieren

VON HANS VON DRAMINSKI

HERZOGENAURACH - Das eine tun, ohne das andere zu lassen: Die Macher der Studie zur Reaktivierung der Aurachtalbahnhof haben im Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Herzogenaurach Prognosen für Fahrgastzahlen vorgestellt. Und betont, dass eine fruchtbare Koexistenz der Nebenbahnlinie mit der Stadt-Umland-Bahn (StUB) grundsätzlich möglich ist.

Wie berichtet, ist das Planungsbüro „ederlog“ aus Erdreith mit einer Machbarkeitsstudie für die Wiederinbetriebnahme der Aurachtalbahnhof betraut. Federführend kümmert sich Michael Roggenkamp um die Studie, der für die Vorstellung des zu erwartenden Fahrgastaufkommens kompetente Unterstützung mit ins Boot holte: Tilman Gänsler, Dominik Barthel und Annette Mandry vom Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN). Versierte Verkehrsplaner, die sich laut Dominik Barthel die nur vordergründig simpel wirkende Frage stellten, wer mit Aurachtalbahnhof und StUB fährt.

Die Antwort, sie basiert laut Tilman Gänsler auf einer „langen Reihe von Verkehrsuntersuchungen“. Barthel räumte ein, dass die letzte Untersuchung zur StUB von 2015 stammt und die „L-Netz“-Planungen ohne den Ost-Ast der StUB zum Gegenstand hatte. Siemens-Campus und Herzo Base waren vor gut sechs Jahren auch noch keine Themen. Die Studie zum StUB-T-Netz wird frühestens 2022 erwartet. Barthel erinnerte daran, dass der letzte Personenzug auf der Aurachtalbahnhof 1984 fuhr und „die Welt sich weitergedreht“ habe.

So wurden für die Fahrgastprognose Haltepunkte eingefügt, die es vor 37 Jahren noch nicht gab, und Umsteige-Situationen analysiert, die von einem Miteinander von Aurachtalbahnhof und StUB ausgehen.

Das zu erwartende Fahrgastaufkommen würde bei der Aurachtalbahnhof rund 1300 Mitfahrende pro Tag ergeben, weitere 4650 wären mit der StUB unterwegs. Voraussetzung wären sieben StUB-Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit. „Der Löwenanteil der Fahrgäste wäre auf der StUB unterwegs, weil die viel häufiger als die Aurachtalbahnhof fährt“, erklärte Bahrtel dazu.

Takt-Auswirkungen untersucht

Untersucht wurden die Auswirkungen der Taktung für die Aurachtalbahnhof: Die Gewichtungen verschieben sich, je nachdem, ob der Zug auf der Strecke im Stunden- oder im Halbstundenrhythmus fährt. Die StUB bindet deutlich mehr Verkehrsschwerpunkte wie die Innenstädte von Erlangen und Herzogenaurach oder die Herzo Base an, die Aurachtalbahnhof ist dafür geringfügig schneller unterwegs.

Vielleicht der wichtigste Schluss aus der Studie: StUB und Aurachtalbahnhof würden sich vermutlich nicht gegenseitig hinsichtlich der Fahrgastzahlen kannibalisieren, sondern eher von Synergieeffekten profitieren, sagen die VGN-Experten voraus.

Mit dem Öffnen der Sektflaschen sollten Aurachtalbahnhof-Fans gleichwohl warten. Herzogenaurachs Bürgermeister German Hacker erinnerte daran, dass es für die StUB Fördermittel der öffentlichen Hand gibt, während für die Aurachtalbahnhof-Reaktivierung aktuell kein Cent zu erwarten wäre. Auch Michael Roggenkamp dämpfte überzogene Erwartungen: Um mit der Aurachtalbahnhof einen konkurrenzfähigen Fahrplankontakt zu schaffen, der überdies den Anschluss an die Bahn-Hauptstrecke und damit an den „Bayern-Takt“ erlauben würde, müsste nach Roggenkamps Planungen mindestens ein weiterer Kreuzungsbahnhof auf der Trasse entstehen.

Was höchstwahrscheinlich die Naturschützer auf den Plan rief, weil es im betreffenden Gebiet mehrere schützenswerte Biotope mit seltenen Tier- und Pflanzenarten gibt.

Für Herzogenaurachs CSU-Fraktionsvorsitzenden Walter Drebingen gehen die Ergebnisse der Studie dennoch „in die richtige Richtung“. Drebingen bekannte, am liebsten beide Verkehrsmittel haben zu wollen, auch wenn dies mit einer Ausdünnung der Busfahrpläne, insbesondere der Schnellbuslinie 201, einherginge.

Grünen-Stadträtin Retta Müller-Schimmel hofft, auch die Aurachtalbahn umweltverträglich aufs Gleis setzen zu können und artikuliert nicht zum ersten Mal - die Zweifel der Grünen am Bau der Herzogenauracher Südumgehung, deren Sinnhaftigkeit sich angesichts des Paradigmenwandels in der Verkehrspolitik zunehmend weniger erschließt.