

Reaktivierung der Aurachtalbahn -- Machbarkeitsuntersuchung

Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn

Kommentar und Stellungnahme zum ederlog-Schlussbericht

13. November 2022 -- 4.1

Die Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn (BI) nimmt zur Kenntnis, dass Stadtrat, erster Bürgermeister und Verwaltung der Stadt Herzogenaurach derzeit mehrheitlich die Weiterverfolgung einer Reaktivierung der Aurachtalbahn als nicht vordringlich ansehen. Die BI bleibt davon überzeugt, dass die Reaktivierung der Aurachtalbahn eine sinnvolle Aufgabe für die nahe Zukunft ist, und sie wird die weitere Entwicklung der Rahmenbedingungen für diese Aufgabe in nächster Zeit genau im Auge behalten.

ederlog Consulting kommt in ihrem Schlussbericht zur Machbarkeitsuntersuchung nach Einbezug einer Stellungnahme der DB Netz AG zu dem Ergebnis, eine Reaktivierung der Aurachtalbahn könne nicht befürwortet werden, wengleich das erforderliche Potenzial für einen Bahnbetrieb gegeben sei. Die Umsetzung scheide aus heutiger Sicht vor allem aus infrastrukturellen Gründen aus.

Die BI hat mehrfach dargestellt, zuletzt im Gespräch am 11.10.2022 im Rathaus in Herzogenaurach, dass aus ihrer Sicht die Machbarkeit einer Reaktivierung gegeben ist. Sie bleibt auch nach Durcharbeiten des ederlog-Schlussberichts bei dieser Meinung, weil sie die Formulierungen der Ablehnung als nicht überzeugend und nicht hinreichend begründet ansieht und weil Unklarheiten im Raum stehen bleiben.

1. Alternativen einer Reaktivierung der Aurachtalbahn

Alle Alternativen beinhalten gleichermaßen eine Führung der Bahn zwischen Herzogenaurach und Erlangen-Bruck auf der stillgelegten, aber weit überwiegend noch dem Eisenbahnverkehr gewidmeten Bahntrasse. Hinsichtlich der Weiterführung zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen Hbf gibt es mehrere Lösungsalternativen. Sie sind nachfolgend dargestellt, ergänzt durch die Sicht der BI auf die jeweilige Alternative:

1.1 Aurachtalbahn nur zwischen Herzogenaurach und Erlangen Bruck,

Aus BI-Sicht ist dies als erste Reaktivierungsstufe eines Verkehrs bis Erlangen Hbf sehr gut denkbar. Da an der Machbarkeit keinerlei Zweifel bestanden, brauchte sie nicht näher untersucht zu werden. Nachdem eine VGN-Prognose bei 60-Minutentakt auf diesem Streckenteil ca. 900 Beförderungsfälle/Tag errechnete, wird ein 30-Minutentakt die Schwelle zur Förderfähigkeit von 1.000 Beförderungsfällen/Tag nach aller Voraussicht deutlich übertreffen. Dazu tragen wesentlich die bis zu 14.000 Arbeitsplätze des erweiterten Siemens Campus bei, die bisher in den Basisdaten der Prognoseermittlung nicht berücksichtigt sind, sowie auf der anderen Seite in Herzogenaurach die für Erlanger Berufspendler optimale Anbindung von Schaeffler (mit 11.000 Arbeitsplätzen der größte Arbeitgeber in Herzogenaurach).

1.2 Weiterführung auf dem 5. Gleis bis zur Station Paul-Gossen-Straße.

Aus BI-Sicht ist dies eine denkbare vernünftige Erweiterung von Alternative 1, wenn wider Erwarten eine Weiterführung bis Hbf dauerhaft entfiel. Bei dieser Weiterführung würde der Siemens-Campus noch besser angeschlossen (als bei 1.1) sowie die Bus-Verkehre auf der Paul-Gossen-Brücke.

1.3 Einrichtung eines zusätzlichen 6. Gleises für die Aurachtalbahn

Die BI nimmt zur Kenntnis, dass der Bau eines 6. Gleises östlich der bestehenden Gleise wegen

der für die Aurachtalbahn ungünstigen Lage, des hohen Aufwands und voraussichtlich fehlender Durchsetzbarkeit nicht realisierbar sein wird. Daher wird sie nicht weiterverfolgt.

1.4 Führung der Aurachtalbahn auf dem vorhandenen Streckengleis Bamberg – Fürth (Gleis 4)

Auf diesem Streckengleis würde die Aurachtalbahn zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen Hbf in beiden Fahrtrichtungen fahren.

Aus BI-Sicht ist dies zwar eine denkbare Alternative, die aber bahnbetrieblich, zumindest mit einem 30-Minutentakt, kaum realisierbar sein wird.

1.5 Führung der Aurachtalbahn auf einem westlichen, teilweise noch auszubauenden 5. Gleis.

Auf diesem Gleis würde die Aurachtalbahn zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen Hbf in beiden Fahrtrichtungen fahren. Das Gleis würde kurz vor Erlangen Hbf in das Streckengleis Bamberg – Fürth (Gleis 4) münden.

Diese Komplettierung und Nutzung des 5. Gleises bleibt für die BI eine denkbare Alternative, trotz des starken Bahnverkehrs Bamberg – Fürth. Das bisher für Güterzugüberholungen vorgehaltene, heutige 5. Gleis wäre auch weiter südlich zwischen Bruck und Eltersdorf denkbar.

Die teilweise notwendigen Eingriffe in vorhandenen Straßenverlauf (Resenscheckstraße) und vorhandene Bausubstanz (Reserve-Öltank) sowie erforderlicher Grunderwerb machen eine Komplettierung des 5. Gleises auf ganzer Länge zwar schwierig, aber nicht unmöglich.

1.6 Führung von Bruck über die mittig verlaufenden S-Bahngleise nach Erlangen Hbf.

Zwischen Erlangen-Bruck und Paul-Gossen-Straße würde die Aurachtalbahn niveaugleich auf die mittig gelegenen S-Bahngleise überführt.

Dies ist aus BI-Sicht die verkehrlich attraktivste Alternative mit gut vertretbarem Realisierungsaufwand. Sie erreicht auch gut von Herzogenaurach aus mit kurzer Fahrzeit den neuen Siemens-Campus mit geplant 14.000 Arbeitsplätzen. Der Weg mit der StUB über Erlangen Hbf zur östlichen Seite des Campus würde dagegen die doppelte Fahrzeit und zusätzlich einen beträchtlichen Fußweg beanspruchen.

Die BI untersuchte diese attraktive Alternative intensiver als die übrigen Alternativen. Sie steht daher im Mittelpunkt der nachfolgenden Stellungnahme zum ederlog-Schlussbericht.

2. Stellungnahme der Bürgerinitiative zum ederlog-Schlussbericht

Die Gutachter führen im Wesentlichen drei Gründe für die Ablehnung der o.g. Lösungsalternative 1.6 ins Feld. Zu jeder Ablehnungsbegründung wird nachfolgend die Sicht der BI dargestellt:

2.1 Ablehnungsbegründung 1:

Die niveaugleiche Kreuzung des Fernverkehrsgleises Erlangen – Fürth (Gleis 4) bedeute eine erhebliche Störung des Bahnbetriebs.

Sicht der Bürgerinitiative:

Im gesamten Bericht ist diese „Störung“ an keiner Stelle näher ausgeführt, sondern nur pauschal mit hoher Auslastung des Gleises 4 durch Fern- und Regionalexpressverkehr begründet. Sind 4 bis max. 6 Fern- oder Regionalzüge je Stunde und Richtung tatsächlich schon eine kritisch hohe Auslastung?

Die BI hat dargestellt, dass es in der Belegung dieses Gleises mehrfach Freiräume für die Platzierung weiterer Züge gibt (siehe nachfolgende Abbildung 1), und mit einem Beispiel belegt, wie die Aurachtalbahn platziert werden könnte (siehe nachfolgende Abbildung 2).

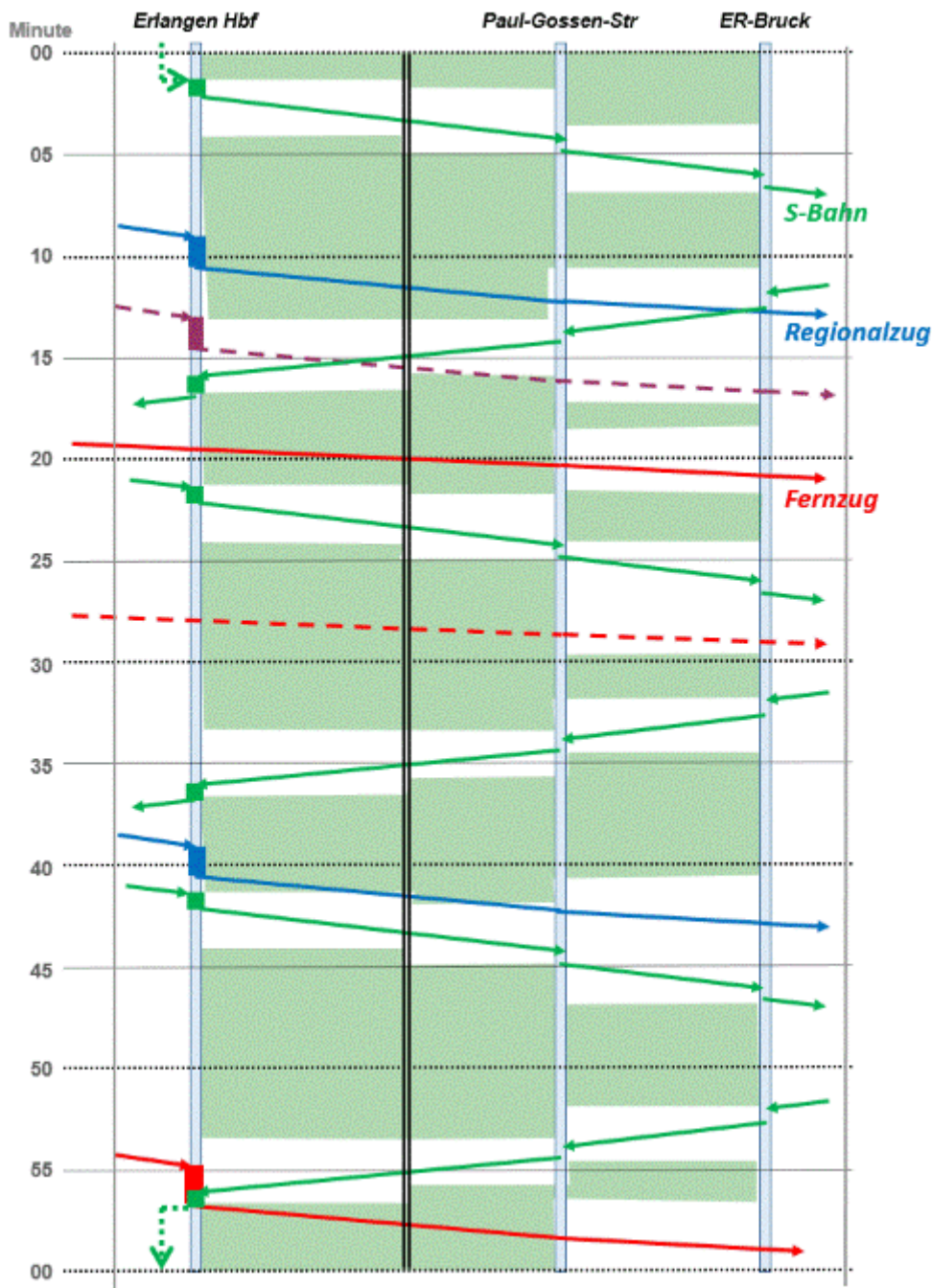


Abbildung 1: Freie Zeitabschnitte für die Platzierung kreuzender Aurachtalbahnzüge

In diesen schematischen Bildfahrplan sind für eine typische Musterstunde die Fern-, Regional- und S-Bahnzüge eingezeichnet, die den Abschnitt Erlangen-Bruck – Erlangen Hbf befahren sollen, wie sie der vom Bundesministerium für Verkehr entwickelte Zielfahrplan Deutschlandtakt 2030, 3. Entwurf vom 30.06.2020, vorsieht. Grün hinterlegt sind die Zeitabschnitte, in denen zusätzliche kreuzende Züge der Aurachtalbahn oder auch in Richtung Nord-Süd fahrende Güterzüge platziert werden könnten.

In diesem Bildfahrplan nicht enthalten sind die Fern- und Regionalzüge der Fahrtrichtung Fürth – Forchheim, da deren Gleis (Gleis 1) von der Aurachtalbahn nicht berührt wird.

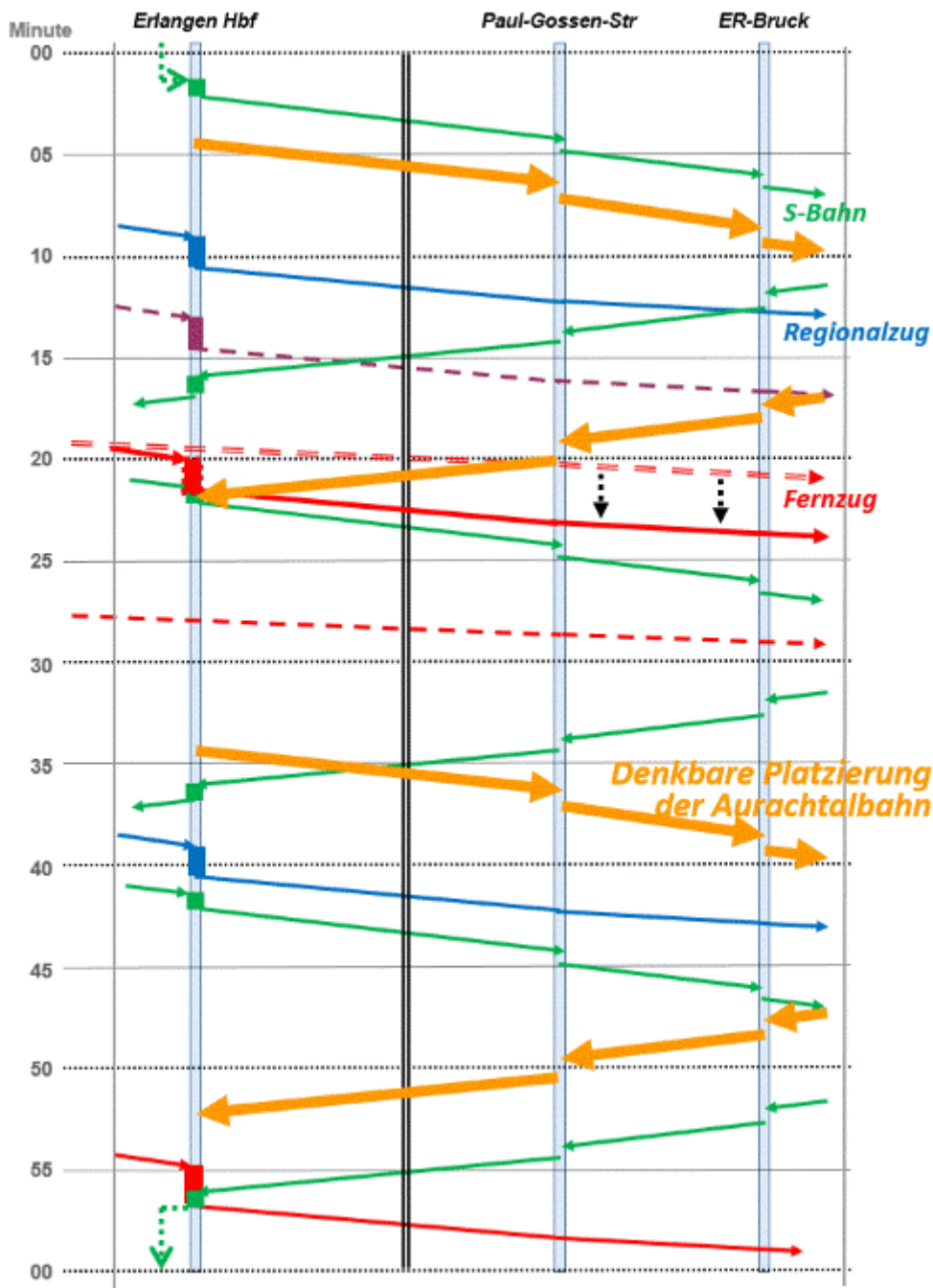


Abbildung 2: Denkbare Platzierung der Aurachtalbahnzüge

Wie in Abbildung 1 sind die Fern-, Regional- und S-Bahnzüge eingezeichnet, die der Zielfahrplan Deutschlandtakt 2030 im Abschnitt Erlangen-Bruck – Erlangen Hbf vorsieht. Die eingefügten Aurachtalbahnzüge stellen einen 30-Minuten-Taktverkehr dar, ausgerichtet auf den Kreuzungsbahnhof Frauenaaurach.

Die in Abbildung 2 dargestellte geringfügige Fahrplananpassung eines Fernzuges lässt sich vernünftig begründen. Im Übrigen hat ederlog mit ihren Fahrplänenentwürfen selbst Fahrpläne vorgelegt, die ebenfalls Anpassungen der Fahrpläne anderer Züge erfordern würden. Gedanken über hier notwendige oder denkbare Anpassungen hat sie dazu nicht formuliert.

Die BI hat sich auch kreativ Gedanken gemacht, wie man eine Positionierung der Aurachtalbahn ohne Fahrplananpassung anderer Züge erreichen könnte. Dazu hat sie zu Alternative 1.6 eine Variante 1.6a betrachtet, in der Züge der Aurachtalbahn von Herzogenaurach teilweise nur bis Erlangen-Bruck fahren und dort wenden würden:

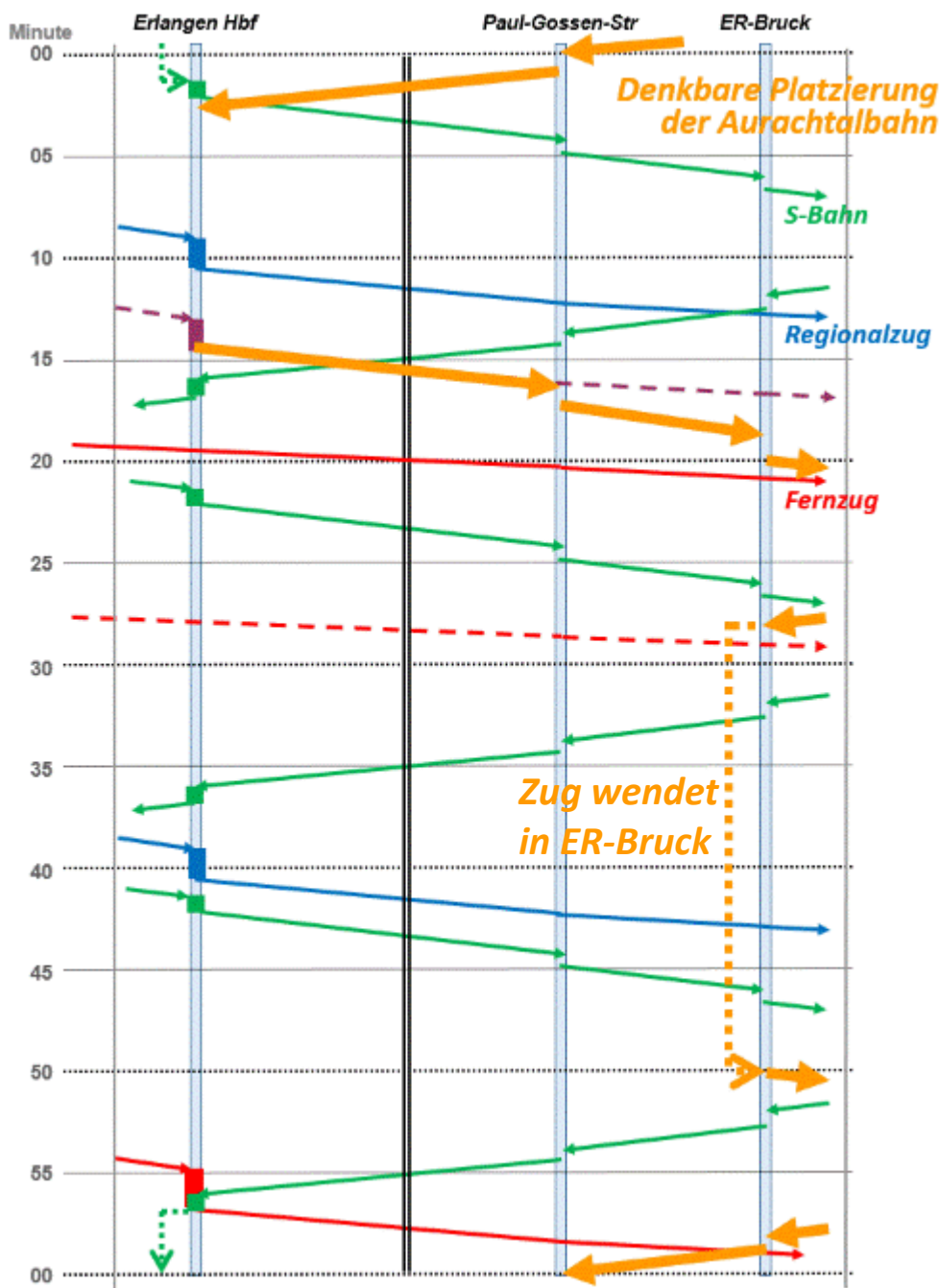


Abbildung 3: Denkbare Platzierung der Aurachtalbahnzüge in der Variante 1.6a, Hza. – Erlangen-Bruck halbstündlich, Hza. – Erlangen Hbf nur stündlich

Im Vergleich zur Lösung in Abbildung 2 wendet hier jeder zweite Zug von Herzogenaurach kommend in Erlangen-Bruck. Dort hat dieser nach Ankunft guten Anschluss an einen S-Bahnzug nach Erlangen – Forchheim, und nimmt vor seiner Rückfahrt ebenfalls günstigen Anschluss vom S-Bahnzug aus Forchheim – Erlangen auf. Überdies hätte der stündlich nach Erlangen fahrende Zug an der Paul-Gossen-Straße vernünftigen Anschluss an die S-Bahn nach Nürnberg und nimmt dort vor der Rückfahrt nach Herzogenaurach günstigen Anschluss vom S-Bahnzug aus Nürnberg auf.

Die festgestellten Freiräume für die Platzierung der Aurachtalbahnzüge werden sich durch die Digitalisierung der bahnbetrieblichen Leit- und Sicherungstechnik vergrößern bzw. stabilisieren. Mit der Einrichtung dieser Modernisierung ist im Streckenabschnitt um Erlangen zum Jahr 2025 ff. zu rechnen, da sie für die unter dem Vorhaben VDE 8.1 ausgebauten Strecke fest geplant bzw. notwendig ist.

2.2 Ablehnungsbegründung 2:

In Erlangen Hbf steht für die Aurachtalbahn kein Wendegleis dauerhaft zur Verfügung. Das in Erlangen Hbf vorhandene Wendegleis sei tagsüber durch wendende Züge der S-Bahnlinie S1 belegt.

Sicht der Bürgerinitiative:

Zunächst ist festzustellen, dass die Aurachtalbahn für ihre Wende in Erlangen Hbf nicht zwingend ein Wendegleis braucht, denn sie könnte auch im Hbf am Bahnsteig wenden. Voraussetzung dafür ist der Wiedereinbau einer Gleisüberleitung zwischen den Gleisen 2 und 3, sinnvollerweise zwei sich kreuzende Überleitungen („Hosenträger“), unmittelbar südlich des Hbf, wie sie gemäß früherer Gleispläne bis vor Jahren noch vorhanden waren. Ganz unabhängig von der Aurachtalbahn würde diese Überleitung auch die Wende anderer Nahverkehrszüge in Erlangen einfacher und deutlich flexibler machen. Siehe dazu Abbildung 4 auf der nächsten Seite.

Die Nichtverfügbarkeit des Wendegleises für die Aurachtalbahn begründet erderlog damit, dass in einer bevorstehenden S-Bahn-Betriebsstufe 2 das Wendegleis für stündlich eine Wende eines S-Bahnzuges mit einer Wendezeit von 48 Minuten belegt sei. Diese (Zwischen-)Betriebsstufe 2 müsse der Realisierung des Zielfahrplans Deutschlandtakt 2030 vorgelagert werden, weil im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg aus baulichen Gründen ein durchgängiger 20-Minutentakt der S-Bahn zunächst noch nicht möglich sei. Nachdem der Zielfahrplan Deutschlandtakt den durchgängigen 20-Minutentakt der S-Bahn bis Erlangen ab 2030 in seine Planung aufgenommen hat, geht die BI davon aus, dass die (Zwischen-)Betriebsstufe 2 vor oder spätestens 2030 beendet sein wird und durch den geplanten durchgängigen 20-Minutentakt bis Erlangen ersetzt wird.

Die BI hält es auch nicht für plausibel, dass im Zielzustand 2030 das Wendegleis für die „überschlagene Wende“ eines stündlich nur bis Erlangen fahrenden S-Bahnzuges genutzt werden wird, denn für den wendenden S-Bahnzug wäre eine Wende am Bahnsteig im Hbf problemlos möglich. Die „überschlagene Wende“ wäre dagegen mit einer unwirtschaftlich langen Standzeit des wendenden Zuges von ca. 66 Minuten verbunden.

Daraus ergibt sich für die BI, dass die Art der Wende der Aurachtalbahn in Erlangen Hbf für die Machbarkeit keine gewichtige Rolle spielt.

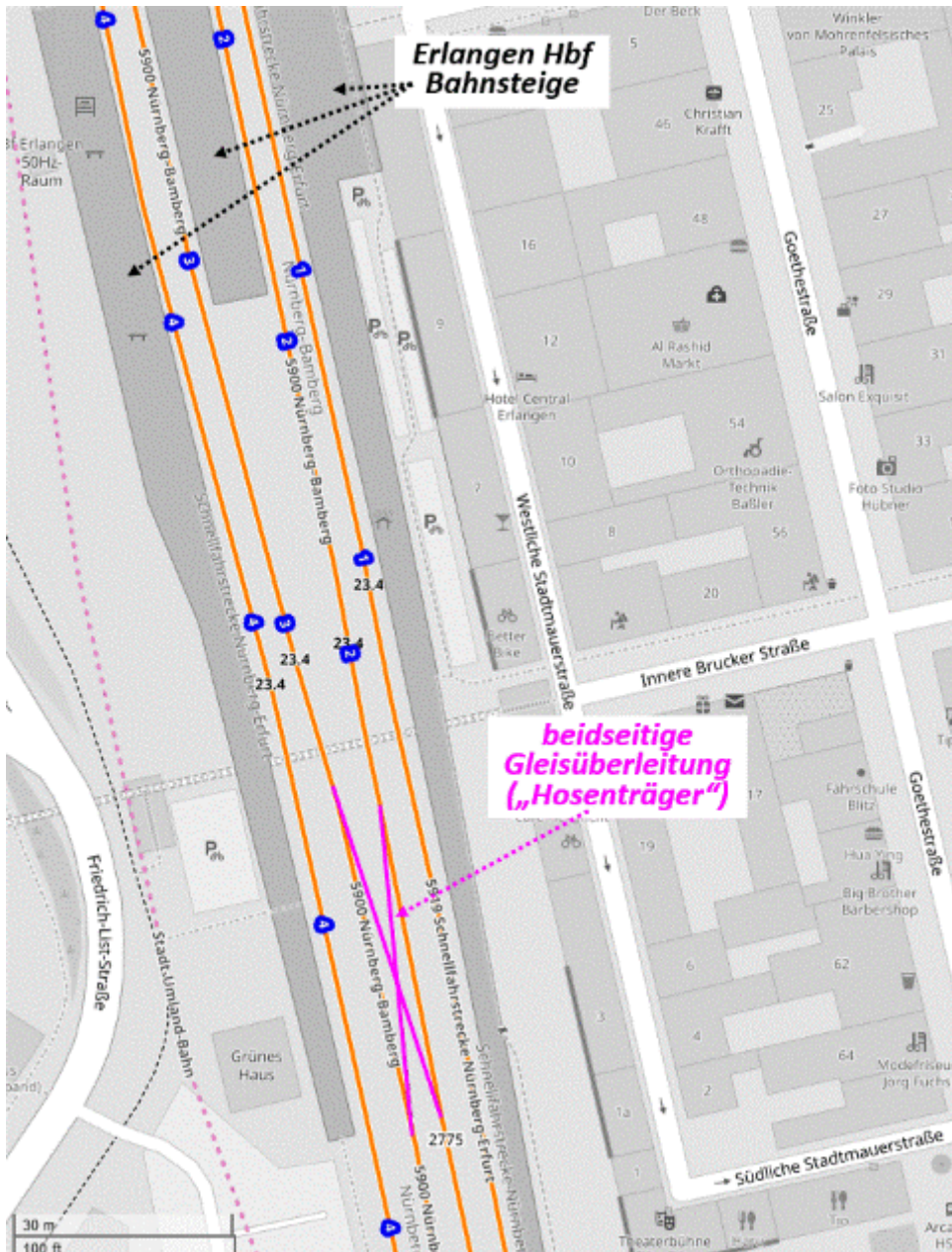


Abbildung 4: Beidseitige Gleisüberleitung unmittelbar südlich Erlangen Hbf (eingezeichnet in Auszug aus Open Railway Map vom 07.11.2022)

2.3 Ablehnungsbegründung 3:

DB Netze: „Eine fahrplansymmetrische Integration der Verkehre, welche im Kreuzungsbahnhof Frauenaarach fixiert sind, ist auf der bereits fertiggestellten Infrastruktur nicht realisierbar.“

Sicht der Bürgerinitiative:

Das in Abb. 2 dargestellte Beispiel einer möglichen Platzierung der Aurachtalbahn ist bereits auf die Zugkreuzung in Frauenaarach ausgerichtet und insoweit realisierbar. Abgesehen von einer eventuellen Umpositionierung einzelner Weichen und der Anlage eines Bahnsteigs müsste von Erlangen-Bruck bis Erlangen Hbf an der Infrastruktur nichts geändert werden. Eventuell müsste die in Abschnitt 2.2. und Abbildung 4 beschriebene Gleisüberleitung südlich Erlangen Hbf geschaffen werden.

3. Grundsätzlich zu klärende Punkte

3.1 Klärungspunkt 1: Anzahl zu berücksichtigender Güterzüge

Der ederlog-Schlussbericht enthält zwei sich diametral unterscheidende Angaben zu den im Bereich Erlangen / Erlangen-Bruck fahrenden Güterzügen (siehe Abbildungen 5 und 6):

- 5 Güterzüge je Stunde/ Richtung „nach BVWP 2015“
- 1 Güterzug je Stunde/ Richtung lt. „aktuelle Prognose bis 2030“

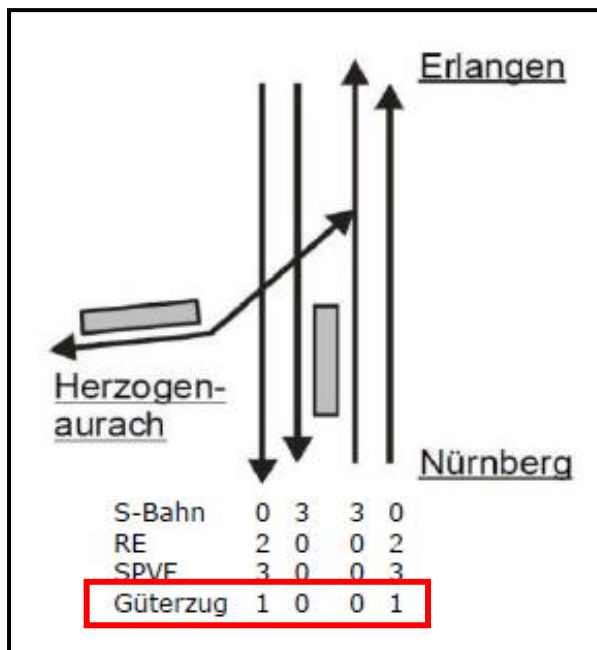


Abbildung 5:

Streckenbelastung je Stunde und Richtung im Bereich Erlangen-Bruck
(nach aktueller DB-Prognose bis 2030)

Quelle: ederlog-Schlussbericht, Abbildung 15, Seite 49

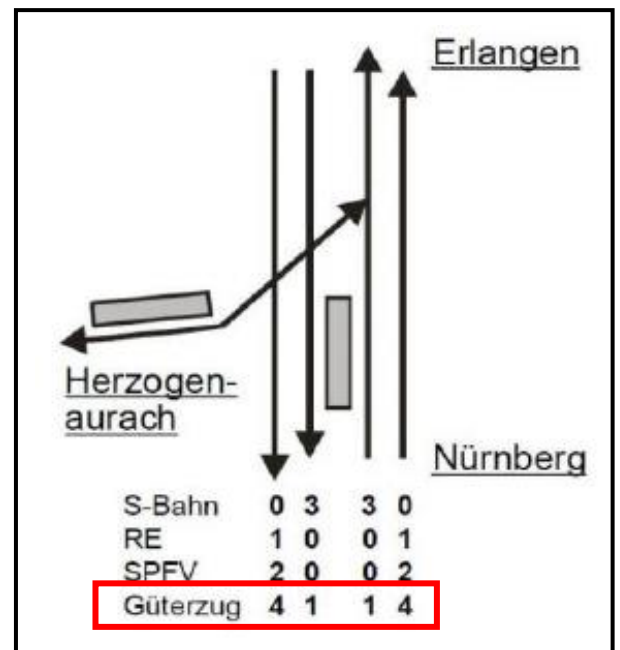


Abbildung 6:

Streckenbelastung je Stunde und Richtung im Bereich Erlangen-Bruck
(Prognose nach Bundesverkehrswegeplan 2015)

Quelle: ederlog-Schlussbericht, Abbildung 14, Seite 48

Es ist offensichtlich, dass es hier um höchst wichtige Zahlen geht, die die Frage nach zusätzlich möglichen Verkehren womöglich sogar final vorentscheiden könnten. Trotzdem wird dieser Widerspruch sachlich weder erklärt noch kommentiert. Dies lässt eine gewisse Unsicherheit bei der DB und in Fachkreisen in diesem Thema vermuten. Einerseits wäre der für die Gestaltung des Jahresfahrplans relevante Trassenbedarf für Güterzüge aus heutiger Sicht spekulativ, andererseits wird die Mehrzahl der Güterzüge ohnehin im sogenannten Gelegenheitsverkehr fahren, der bei der Trassenvergabe nachrangig behandelt wird. Das Eisenbahnregulierungsgesetz gibt für die Vergabe von Zugtrassen eine klare Prozedur und klare Prioritäten vor (§§ 50 ff. ERegG¹).

Sollen nun die weniger sachkundigen Leser und die Rat suchenden politischen Entscheider selbst die Frage beantworten, ob mit einer extrem hohen oder mit einer minimalen Zahl an Güterzügen zu

¹ Eisenbahnregulierungsgesetz

rechnen ist? Zur Einordnung und Beantwortung einer so wichtigen Frage sind von den Gutachtern ederlog und DB Netz AG deutliche Aussagen gefordert.

3.2 Klärungspunkt 2: Von DB Netz AG geprüfte ederlog-Fahrplanentwürfe

Es ist festzustellen, dass ederlog der DB Netz AG einen Fahrplan zur Prüfung vorgelegt hat, von dem von Anfang an klar war, dass er mit dem zum Vergleich heranzuziehenden Zielfahrplan Deutschlandtakt kollidiert. Hier ist der Sinn der Prüfung des ederlog-Fahrplanentwurfs durch die DB Netz AG für die BI keiner Weise verständlich.

4. Fazit der Bürgerinitiative zum ederlog-Schlussbericht

Die BI sieht sich auch aufgrund dieses Schlussberichts in ihrer Ansicht bestätigt, dass die Reaktivierung der Aurachtalbahn grundsätzlich machbar ist.

Sowohl der Herzogenauracher Stadtrat als auch der Erlanger Stadtrat dokumentieren mit fast gleichlautenden Beschlüssen, die Trasse auf jeden Fall zu erhalten, dass diese Option keineswegs aufzugeben ist. Auch die vorliegende Studie enthält die explizite Empfehlung zur Freihaltung der Trasse.

Wir vermissen zumindest ansatzmäßige Skizzierungen, wie diese Option zukünftig konkret umzusetzen wäre. Die erarbeiteten Inhalte der Studie hätten im Ergebnis u.E. die Machbarkeit bejahen, und dabei Voraussetzungen und Randbedingungen aufzeigen können.

Im Gesamtergebnis bleibt die Fachstudie zur Machbarkeit insofern aus Sicht der BI unvollständig und unbefriedigend. Es muss leider festgestellt werden, dass die Studie die Machbarkeit der Reaktivierung bis Erlangen Hbf nicht verweigert, weil es an der technisch-betrieblichen Machbarkeit fehlt, sondern weil die Chancen der Realisierung in Konkurrenz zu den im Gespräch befindlichen Alternativen als niedrig eingeschätzt werden - also aus politischen Gründen, konkret in Zusammenhang mit der StUB. Dies geschieht, obwohl eine Realisierung der StUB angesichts des noch unklaren Stands der Planungen und Kostenschätzungen, der terminlich noch nicht absehbaren Planfeststellung, der aktuellen öffentlichen Diskussion und des in Erlangen noch ausstehenden Bürgerentscheids derzeit keineswegs als gesichert gelten kann.

Mit diesem Dokument verfolgt die BI das Ziel, den vorrangigen Klärungsbedarf aufzuzeigen, wenn die nächsten Schritte zur Reaktivierung anstehen.

Klaus Wößner Ulrich Bogen Manfred Horn
--- für die BI pro Aurachtalbahn ---