

Vorteile abwägen (NN, 21.4.2018)

Betrifft: Aurachtalbahn.

In meinem Leserbrief möchte ich Vorteile der Aurachtalbahn gegenüber der geplanten Stadt-Umland-Bahn (StUB) darstellen. Über die Vorteile der StUB wurde in den letzten Wochen umfassend durch den Zweckverband StUB informiert.

Wenn die Rede von der Aurachtalbahn ist, so ist nach meinem Verständnis die Strecke zwischen Herzogenaurach „Alter Bahnhof " und der S-Bahn-Haltestelle Paul-Gossen-Straße in Erlangen gemeint und nicht bis zum Bahnhof Erlangen. Die Streckenlänge beträgt zirka 11,5 Kilometer. Die Strecke von der Müllumladestation am Erlanger Hafen über einen Teilabschnitt der alten Bahnstrecke nach Herzogenaurach (Aurachtalbahn) wird heute noch täglich für den Transport von Hausmüll zur Verbrennungsanlage in Bamberg genutzt. Die Weichen zur „Einfädelung" in die Hauptstrecke ist zwischen der Paul-Gossen-Brücke und dem Erlanger Bahnhof vorhanden und wird täglich vom „Müllzug" genutzt.

Die Schlüsselbauwerke über die A73, Regnitz, Regnitz-Tal, Rhein-Main-Donau-Kanal sind vorhanden und werden täglich durch den „Müllzug" genutzt. Die Unterführung der A3 zwischen Frauenaaurach und Kriegenbrunn ist noch vorhanden. Im Zug des Ausbaus der A3 bleibt diese Unterführung erhalten.

Zum Vergleich dazu muss für die StUB die Überquerung der A3 zwischen Häusling und Haundorf mit einer Durchfahrtshöhe über der A3 von fünf Metern und den dazugehörigen Anfahrtsrampen neu gebaut werden. Wie in einem NN-Bericht in der Wochenendausgabe 14/15. April zu lesen war, hat der Weiterbau der Straßenbahn von Nürnberg-Thon bis zum derzeitigen Endpunkt Nürnberg Wegfeld 17 Millionen Euro pro Kilometer gekostet. Da mussten aber keine Brücken gebaut werden, und der Bau des Gleiskörpers konnte zu weiten Teilen auf Grünflächen erfolgen.

Ein weiterer Vorteil der Aurachtalbahn gegenüber der StUB sind die Kosten. Vor vier Wochen habe ich bei einer Tagung des VCD in Dombühl den Geschäftsführer der Bayernbahn GmbH, Andreas Braun, getroffen. Auf meine Frage, was schätzungsweise die Reaktivierung von „alten Bahnstrecken" so kostet, bekam ich die Antwort: Wenn die Schlüsselbauwerke vorhanden sind und auch genutzt werden können, der Gleisunterbau in Ordnung ist, dann können zirka 500000 Euro pro Streckenkilometer für die Erneuerung des Gleisoberbaues angesetzt werden. Herrn Braun war übrigens die alte Bahnstrecke Erlangen - Herzogenaurach bestens bekannt. Die Strecke zwischen S-Bahn-Haltestelle Erlangen Paul-Gossen-Straße und Herzogenaurach Schaeffler Osttor sind zirka zwölf Kilometer. Konservativ betrachtet wären meine Schätzkosten zirka 30 Millionen Euro. Darin sind u. a. auch Kosten für den Lärmschutz in Erlangen-Bruck, Erlangen-Frauenaaurach und in Herzogenaurach im Bereich Niederndorf bzw. Hauptendorf enthalten.

Ein weiterer, für mich sehr wichtiger Punkt, ist die Fahrzeit. Nehmen wir mal einen Schaeffler-Mitarbeiter, der nicht im Schichtbetrieb arbeitet und beispielsweise in Forchheim wohnt. Dieser fährt mit der S1 bis Erlangen Bahnhof, läuft zirka fünf Minuten zur nächsten StUB-Haltestelle, um dann mit der StUB über 14 Haltestellen bis zum Osttor von Schaeffler zu fahren. Die StUB-Trasse führt ab der Kanalüberquerung über eine Strecke, die auch teilweise von Autos mitbenutzt wird. Die Fahrzeit mit der StUB zwischen Erlangen Bahnhof und Schaeffler Osttor liegt nach meiner Schätzung bei 40 Minuten.

Bei einer Aurachtalbahn würde das etwas anders aussehen. Von Forchheim mit der S1 bis zur S-Bahn-Haltestelle Paul-Gossen-Straße, umsteigen auf die Aurachtalbahn und über sieben Haltestellen bis zum Osttor der Firma Schaeffler. Geschätzte Fahrzeit mit der Aurachtalbahn: 25 Minuten. Die Aurachtalbahn hätte auch für Siemens Vorteile. Mega-Städte haben immense Probleme mit der

Luftverschmutzung und sind nur mit einem massiven Ausbau des ÖPNV in Griff zu bekommen. Siemens plant in Qatar mit den „Hybrid-Energy-Storage-System“-Zügen ein umweltfreundliches „Stadtbahn“-Projekt. Das ist eine Bahn, die sowohl über eine Oberleitung wie auch aus einer Batterie mit Strom versorgt werden kann.

Da wäre doch die Aurachtalbahn, gleich vor der Haustüre, sicherlich eine interessante Versuchsstrecke für Siemens. Bis zum alten Kraftwerk Franken II mit Oberleitung und ab dem ehemaligen Kraftwerk mit Batterie. Außerdem könnte die Strecke autonom betreiben werden. Die Strecke ist zwar eingleisig, aber nach Expertenmeinung kann die Strecke mit einer Taktzeit von zehn Minuten betrieben werden. Außerdem besteht am Bahnhof Frauenaurach die Möglichkeit, ein Stück zweigleisig zu bauen. Daher kann ich den CSU-Antrag, dass die Aurachtalbahn auf Wirtschaftlichkeit untersucht wird, unterstützen. Nur mit der Kenntnis beider Ergebnisse kann abgewogen werden, was für Herzogenaurach die bessere Lösung ist.

Wolfgang Schoepe
Herzogenaurach