

Aurachtalbahn ist doch möglich (NN, 8.5.2018)

Betrifft: „Die Aurachtalbahn ist als S-Bahn nicht wiederzubeleben“, NN vom 5. Mai.

Die Idee einer Aurachtalbahn (S 11) ist eine direkte Verbindung zwischen Herzogenaurach zum S-Bahnhof Erlangen-Bruck, oder geringfügig verlängert zum S-Bahnhof Paul-Gossen-Straße mit Anschluss an das Erlanger Busnetz. Zielgruppe sind hauptsächlich Berufspendler von oder nach Herzogenaurach. Für diese Aufgabe ist keine Einbindung in das Hauptgleis, welches von ICE & Co. genutzt wird, notwendig.

Die Pendler steigen entweder im Bahnhof Erlangen-Bruck oder Erlangen Paul-Gossen-Straße von der S1 auf die S11 um. Fahrzeit mit der S11 unter 20 Minuten. Eine Einbindung in das Hauptgleis ist weiterhin nur für den „Müllzug“, der von der Müllumlade-Station im Erlanger Hafen kommend zirka zwei Kilometer der Aurachtalbahn-Strecke bis nach Erlangen-Bruck mitnutzt, notwendig.

Für den Betrieb einer S11 ist es allerdings notwendig, die jetzige Weiche (benötigt nur für den Müllzug) im Bahnhof Bruck zirka 100 Meter weiter in Richtung Bahnhof Erlangen zu verlegen, damit ein Bahnsteig für die S11 im S-Bahnhof Erlangen-Bruck gebaut werden kann. Die Unterführung im Brucker S-Bahnhof von der S1 zur S11 ist schon vorhanden.

Wenn der S-Bahnhof Paul-Gossen-Straße mit angefahren werden soll, dann muss das Gleis der S11 um rund 300 Meter als eigenständiges Gleis verlängert werden. Platz hierfür ist vorhanden. Die Kosten hierfür liegen sicherlich unter fünf Million Euro. Für Wartungs- und Reparatur-Fahrten der S11-Fahrzeuge nach Nürnberg kann die Streckenführung des Müllzuges mit genutzt werden.

Zusammengefasst: Im Zug-Regelbetrieb der S11 erfolgt keine Mitbenutzung der Hauptstrecke, sondern der Betrieb der S11 erfolgt über die vorhandene, eigenständige Gleisanlage von Herzogenaurach bis nach Erlangen-Bruck.

Was vielen Leser nicht bekannt ist, ist, dass die Firma Intraplan im Jahr 2012 die Machbarkeitsstudie für die StUB erstellt hat. Intraplan hat beispielsweise auch das Gutachten für den Regionalflugplatz Kassel-Calden erstellt. Prognose war 322 000 Fluggäste in 2015 und Baukosten von 151 Millionen. Geflogen sind 2015 rund 65 000, und die Baukosten lagen bei 282 Millionen.

Was macht die Politik, wenn die kalkulierten Baukosten der StUB so hoch sind, dass beispielsweise die Stadt Erlangen (oder der Erlanger Bürger) sagt, das können wir uns nicht leisten? Dann ist die Aurachtalbahn sicherlich der Plan B für die Stadt Herzogenaurach, weil irgendwie das bestehende Verkehrsproblem mit den Ein- und Auspendlern in Herzogenaurach gelöst werden muss.

Nur auf eine Südumfahrung zu setzen, ist zu einfach.

Wolfgang Schoepe
Herzogenaurach