

Gebot der Stunde: Endlich die Scheuklappen ablegen (NN, 17.7.2019)

Betrifft: Berichte zum Thema Aurachtalbahn-Trasse.

Die Aussagen des Bürgermeisters sind ein erneuter Beleg für eine Scheuklappen-Sicht, die unter anderem den 2200 Bürgern, die das trickreich gestoppte Bürgerbegehren unterschrieben haben, nicht eingehen will. Wir lesen jetzt, dass der Bürgermeister die Trasse der Bahn für die „ferne Zukunft“ gesichert hat.

Das Gegenteil ist der Fall. Fakt ist, dass ein Kilometer in zwei aufwendigen Verfahren „entwidmet“ wurde, das heißt nach 125 Jahren von einer fest verbrieften exklusiven Bahnnutzung freigestellt wurde. Dadurch wurde ein wesentlicher Vorteil aufgegeben: Nur so geschützte Trassen dürfen noch niveaugleich Straßen kreuzen, das heißt ohne aufwendige Brücken oder Unterführungen. Bei neuen Trassen wird es kompliziert und teuer.

Was er als „Sicherung“ darstellt, ist eine Katastrophe für eine zukünftige Bahn-Nutzung. Der Bürgermeister hinterlässt Nachfolgern einen Scherbenhaufen bezüglich einer S-Bahn oder einer Güterzuganbindung für Schaeffler.

Irreführend ist seine Darstellung der Komplikationen des Freigabeverfahrens einer S-Bahn-Nutzung der Trasse. Soweit sie gewidmet ist, kann sie unbürokratisch schnell reaktiviert werden, ohne das langwierige Planfeststellungsverfahren. Genau diesen Vorteil hat er aufgegeben.

Die Trasse gehört auf Herzogenauracher Gebiet der Stadt Herzogenaurach. Der Erlanger Teil gehört der DB. Im Gegensatz zur StUB ist hier kein Grunderwerb erforderlich. Ein Riesenvorteil bzgl. Zeit und Kosten.

Der Erlanger Teil der Trasse, mit fünf intakten Groß-Brücken, wird regelmäßig durch schwere Müllzüge genutzt und ist in Teilen elektrifiziert. Die Aussage des Bürgermeisters ist nicht zu verstehen, hier seien Teile „überplant“ worden. Sie werden täglich genutzt.

Zur Anbindung in Bruck ist festzustellen, dass ein fünftes Gleis bis zur Brücke Paul-Gossen-Straße existiert, das bisher für Ausweichzwecke genutzt wird. Die aktuell gute Nachricht ist, dass es durch einen Ausbau in Fürth frei wird.

Bezüglich einer Einleitung auf die S-Bahn-Schienen gibt es zahlreiche Beispiele mit Kreuzungsweichen, das heißt auch ohne Überführungsbauwerke. Unklar bleibt, warum der Regio-Express nicht an der Haltestelle Paul-Gossen-Straße halten könne, das heißt hier kein Umstieg von einer S-Bahn aus Herzogenaurach möglich sein soll. Allein der Siemens-Campus wird dies vermutlich schon ändern.

Auch die Hinweise auf Zuständigkeiten sind schwer nachvollziehen.

- Natürlich kann die Stadt nicht im Alleingang eine Bahn planen und bauen. Aber das heißt doch nicht, dass ihr verwehrt ist, die Machbarkeit / Wirtschaftlichkeit objektiv prüfen zu lassen. Die derzeitige Stadtratsmehrheit weigert sich mit Händen und Füßen, 50000 Euro für die Prüfung eines naheliegenden Verkehrsprojektes mit großem Entlastungspotenzial auszugeben (bei liquiden Mitteln von 70 Millionen).

- Der Freistaat sei nicht gewillt. Wie sollte er das, wenn ihm eine völlig überholte Studie mit Zahlen von 2005 vorgehalten wird, und lokal keine Impulse kommen, im Gegenteil Obstruktion.

- Auch der Hinweis, dass Erlangen keinerlei Interesse zeigt, trifft nicht zu. Der Erlanger Stadtrat hat unter anderem den oben genannten Entwidmungen widersprochen. Aktuell hat der Vorsitzende der

CSU-Fraktion des Erlanger Stadtrats und OB-Kandidat, Jörg Volleth, den Antrag für einen Prüfungsauftrag gestellt.

Wäre es nicht Gebot der Stunde, endlich die Scheuklappen abzulegen und sich ergebnisoffen um eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zu bemühen?

Ulrich Bogen
Herzogenaurach