

Das nachfolgende im Dezember 2019 geführte Interview wird hier anonymisiert wiedergegeben, da der Interviewte bei Namensnennung Nachteile befürchtet. Er steht voll zum wiedergegebenem Gesprächsinhalt.

Dipl. Ing. XXXXX.XXXXX ist als langjähriger Vorsitzender des XXXXXX Bahnunternehmens Betreiber der XXXX-Bahn und ist auch mit führenden Funktionen im Fahrgastverbund Pro-Bahn vertraut mit allen Bahnbetriebsfragen. XXXXX stand Vertretern der Bürgerinitiative Pro Aurachtalbahn in einem Interview zur Verfügung.

Ein Bahn-Insider stellt fest:

DIE REAKTIVIERUNG DER AURACHTALBAHN WÄRE UNPROBLEMATISCH

Frage: **Lokalpolitiker sagen, die Bahntrasse nach Herzogenaurach sei nicht wiederzubeleben wg. des Knackpunktes am Bahnhof Bruck.**

XXXXXX: Ich kann diese Einschätzung in keiner Weise teilen. Die Betrachtung des vorhandenen Gleisbildes im Bereich Bruck zeigt die außen liegenden vorwiegend für Fernbahnen genutzten Gleise, innen die S-Bahn- und Regionalexpress Gleise. Ich habe eine 24h Belegungsgrafik dieser Gleise erstellt für den Bereich N-Hbf bis ER-Hbf. Diese zeigt: Es gibt ausreichend Zeitfenster für einen Schienennutzung durch eine Aurachtal-S-Bahn im 20 Minuten-Takt. Kommt die Digitalisierung der Leittechnik, werden die Spielräume noch größer.

Frage: **Was halten Sie von der Aussage: Es bedürfe eines Überwerfungsbauwerkes mit Kosten im zweistelligen Millionenbereich?**

XXXXXXX: Für mich sind das politische Aussagen ohne sachlichen Hintergrund. Meine Wertung: Intelligenz ist besser als Beton, es bedarf keiner Großbauwerke. Es gibt eine Reihe ähnlicher Einfädelungen in Deutschland ohne solche Großbauwerke.

Frage: **Könnte eine Aurachtal-S-Bahn bis zum Erlanger Bahnhof geführt werden?**

XXXXXX: Sobald sie die Zielgleise in Bruck erreicht hat, kann sie diese auch bis zum Hbf in Erlangen nutzen.

Frage: **Wie starr sind die Gleiszuordnungen beim Zugverkehr?**

XXXX: Laien haben die Vorstellung, dass die Gleise z.B. für ICE- und S-Bahnen fest zugeordnet sind. Die Praxis ist anders: Die Fahrdienstleiter in den Stellwerken optimieren ständig, steuern z.B. Güterzüge in Wartegleise hinein, um ICE überholen zu lassen, reagieren auf Verspätungen durch andere Gleiszuordnungen usw. Aktuell werden im Bereich Fürth ein paar Weichen mehr gebaut – mit weitgehendem Potential zu kurzfristigen Reaktionen.

Frage: **Bedarf es einer Wendeschleife in Erlangen?**

XXXX: Nein, bei Einsatz von Zweirichtungszügen ist lediglich ein Wechsel auf das Parallelgleis notwendig und ein Weg für den Zugführer, die entsprechenden Weichen existieren im Bereich vor dem Burgbergtunnel bereits.

Frage: **Wie beurteilen Sie die Aussage, dass ICE und alle Güterzüge angehalten werden müssten, wenn eine Aurachtal-S-Bahn einmünden oder kreuzen müsste.**

XXXX: Die Aussage ist für mich aufgrund der Belegungsdaten nicht nachvollziehbar – und absurd: Falls es tatsächlich mal eng wäre, würde sich die Aurachtal-S-Bahn als Nebenbahn einordnen – und nicht umgekehrt.

Frage: **Wie wären Nachfrage-Spitzen, z.B. anl. Schichtwechseln bei Schaeffler bedienbar?**

XXXX: Wir kennen das Problem, es ist wie beim Schulschluss. Hier ist es einfach lösbar, indem man einen Reserve-Zug ankoppelt, so umgeht man die Notwendigkeit zu einer Takterhöhung.

Frage: **Muss die Trasse voll mit Oberleitungen elektrisiert werden?**

XXXX: Es gibt viele Antriebs-Varianten. Neben dem durchgehenden Fahrdrat z.B. eine Hybridlösung mit Batterieantrieb ab Frauenaurach – bis dahin existiert der Fahrdrat ja bereits. Natürlich geht es

auch mit dem guten alten Diesel. Auf ersten Teststrecken wird derzeit die Wasserstoff-Technologie erprobt – sie dürfte in einigen Jahren konkurrenzfähig werden.

Frage: **Mit welchen Fahrzeiten wäre zu rechnen?**

XXXXX: Die existierende Verbindung Forchheim- Ebermannstadt liefert einfach übertragbare Daten: Dort sind es 14,8 km, 8 Halte, Fahrzeit: 19 Min. Bei der Aurachtalbahn sind es ab Erlangen Hbf 11,8 km, 6 Halte. Der Taschenrechner zeigt: bis zum Bf Herzogenaurach 15 Min, ab dem Brucker Bf. - und damit zum Siemens Campus und zur S- Bahn S1 ergeben sich bis Herzogenaurach 11 Min. Diese Daten sprechen für eine hohe Akzeptanz.

Frage: **Was kann man zu den Kosten sagen?**

XXXXX: Bekanntlich explodieren derzeit alle Bahnkosten aufgrund des Nachfrage-Überhangs. Es wäre unseriös, wenn ich Ihnen jetzt eine Zahl nennen würde, es existieren zu viele offene Fragen. Klar ist, die Reaktivierung von Bestandsstrecken kostet nur einen Bruchteil gegenüber Neutrassen, auch aus diesen Grund ist das Thema Reaktivierung bundesweit im Vordergrund. Und es kann schnell gehen: Bei gewidmeten Trassen entfällt das jahrelange Planen und Genehmigen.

Frage: **Die finalen Fragen: Geht es, wie würden Sie vorgehen ?**

XXXXX: Natürlich geht es, wie am Beispiel der Strecke Forchheim-Ebermannstadt täglich zu beobachten. Es bedarf nur eines: Des politischen Willens. Zum Vorgehen: Am Anfang muss eine Machbarkeitsstudie stehen, in der die vorhandenen Umsetzungsmöglichkeiten konkret abgewogen werden müssten. Vielleicht wäre auch ein fünftes Gleis zwischen Bruck und ER-Hbf aus diversen Gründen vorteilhaft. Auch wäre die Frage der Bahnsteige zu untersuchen – hier geht es um möglichst einfache Umsteigemöglichkeiten ohne Treppen-Umwege. Im Ergebnis erwarte ich: Hoher Nutzen, geringe Kosten – beste Bedingungen für eine Förderung und die Mobilisierung aller betroffenen Instanzen.

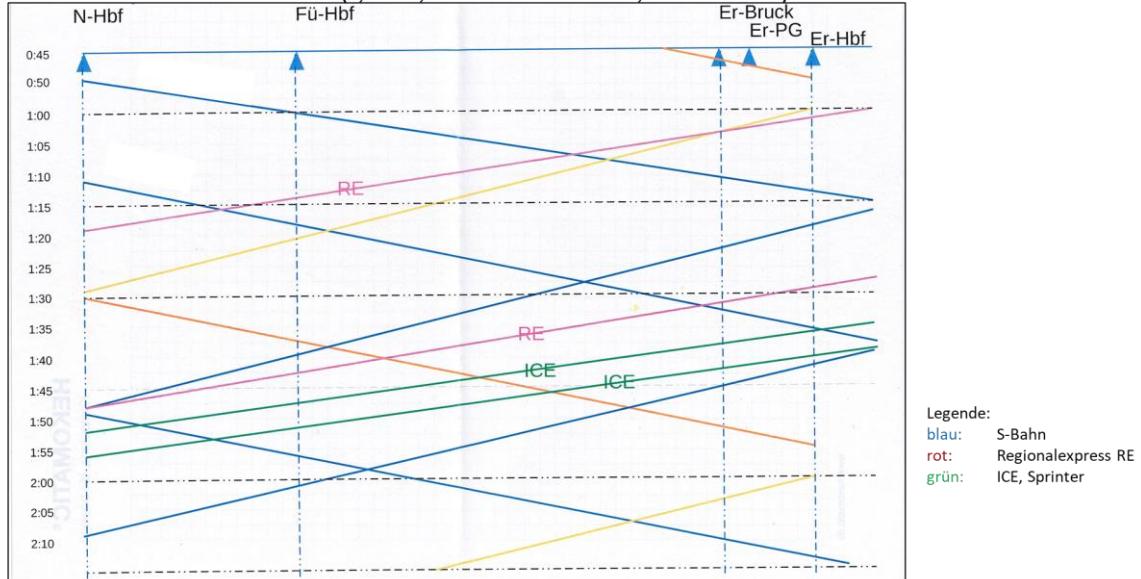
Anlagen

Schematischer Gleisplan Abschnitt Fürth – Forchheim

Bildfahrplan Nürnberg – Fürth – Erlangen

Bildfahrplan Nürnberg – Fürth – Erlangen

(1,5 Std., dichtestes Zeitfenster, Stand 12/2019)



Schematischer Gleisplan Abschnitt Fürth - Forchheim

(Stand 12/2019)

