

Dieser Artikel erschien in der NN „zufällig“ kurz vor der Kommunalwahl. Rainer Groh (NN) unterhielt sich mit dem „Experten“ Wolfgang Reichert

Lesen Sie bitte im Anschluss die Antwort der Freien Wähler

Differenzierte Sicht angemahnt (NN, 5.3.2020)

Der Haundorfer Wolfgang Reichert stört sich am WAHLKAMFF mit einer Aurachtal-S-Bahn an zweifelhaften Thesen, von RAINER GROH

HERZ0GENAURACH. Auch im Wahlkampf sollte sachlich richtig argumentiert werden. Wolfgang Reichert ist einer, der darauf Wert legt. Reichert stört sich an Wahlwerbung, mit der kürzlich die Freien Wähler ihre Ablehnung der StUB und die ihrer Meinung nach bessere Reaktivierung der alten Aurachtalbahn als S-Bahn illustriert haben.

Reichert hat im Gespräch mit unserer Zeitung die Befürchtung geäußert, dass auf die Einfachheit, mit der die Verwirklichung einer solchen S-Bahn-Trasse dargestellt wird, viele Herzogenauracher hereinfallen könnten. In seinem Berufsleben habe er aber zu lange in der Leitung großer Projekte, in seinem Fall im Kraftwerksbau, gearbeitet, um Behauptungen wie „schnelle Realisierung ohne lange Genehmigungsverfahren“ so einfach zu schlucken.

Eine Bahnstrecke, auf der seit den späten 1980er Jahren kein Zug mehr zwischen Frauenaurach und Herzogenaurach gefahren ist, braucht auf jeden Fall eine neue aufwendige Beurteilung und Begutachtung, auch wenn sie planfestgestellt ist. Dessen ist er sich sicher. Schließlich stehen inzwischen auch einige Wohnhäuser nahe am alten Gleis.

Eine neue Planfeststellung wäre auf jeden Fall für die Anbindung einer „Aurach-S-Bahn“ an die Hauptstrecke am Bahnhof Bruck nötig, weil dort der viergleisige Ausbau der Nürnberg-Bamberg-Strecke einen Teil der alten Einmündung der Nebenstrecke überbaut hat – auch gültig planfestgestellt.

Reichert hat alle Zweifel, ob dies alles tatsächlich schneller gehen würde, als der Bau der Straßenbahn. Zumal man nicht wisse, ob die Städte, die per Zweckverband alle Hoheit über Planung und Zeitplan der Straßenbahn haben, auch bei einem Bahnprojekt mitreden könnten, wann die Bahn es verwirklichen möchte. Reichert hat im Gespräch deutlich gemacht, wie wichtig es ist, dass auch künftig die Arbeitnehmer gut, pünktlich und bezahlbar zu ihren Arbeitsplätzen kommen. Etwa 20 000 Arbeitnehmer pendeln täglich nach Herzogenaurach zur Arbeit, etwa 5500 von Herzogenaurach weg. Vor diesem Hintergrund hält Reichert sowohl die Südumgehungsstraße als auch die StUB für nötig. Und die StUB deshalb, weil sie im Gegensatz zu einer Einspur-Bahn mit 30-Minuten-Takt im Tal alle großen Unternehmen in Herzogenaurach, dazu auch den Siemens-Campus und die Uni in Erlangen direkt anfährt.

In Herzogenaurach finden sich neben Adidas, Puma, Vipa, Proleit usw. auch die wachsende Herzo Base an der geplanten StUB-Trasse, in Erlangen Büchenbach. Eine Schiene dort bringt zwangsläufig mehr Passagiere in das öffentliche Verkehrsmittel als eine im Tal.

Wenn die Bahn denn die alte Nebenstrecke wieder herrichten würde, würde bei deren Betrieb natürlich der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) bestimmen. Gleichzeitig mit einer Bahn auch parallele Buslinien zu betreiben, wäre vom VGN nicht zu erwarten. Ist die StUB in Betrieb, werden wohl die Buslinien 199 und 200 nach Erlangen eingestellt werden, bei einer Aurachtalbahn die 201. Diese aber führt mitten durch Niederndorf. Für den größten Ortsteil Herzogenaurachs brächte eine Aurachtalbahn in dieser Hinsicht einen Nachteil. Man muss, so Reichert, eben gesamtheitliche Zusammenhänge sehen. Deshalb sehe er zwar die Streckenführung durch die Rathgeberstraße als problematisch an, die StUB gleichwohl als das Verkehrsmittel der Wahl, wenn man, so Reichert, technisch und logisch klaren Argumenten folgt.

► Fakten zur Aurachtaltrasse

Die Freien Wähler unterstützen grundsätzlich differenzierte Sichten, sehen in einigen Aussagen dazu jedoch Korrekturbedarf.

Aussage: Auf die Einfachheit, mit der die Verwirklichung einer S-Bahn-Trasse dargestellt wird, könnten viele Herzogenauracher hereinfallen. . Es braucht auf jeden Fall eine aufwändige Beurteilung, auch wenn sie planfestgestellt ist

Die Fakten : Eine (erstmalige) ernsthafte Prüfung der Option S-Bahn ist genau das, was die Freien Wähler den Bürgern versprechen. Die darauf ggf. folgende Reaktivierung der bestehenden, gewidmeten Bahntrasse bedarf jedoch keiner zeitaufwendigen „amtlichen“ Genehmigungs-Verfahren wie Raumordnung und Planfeststellung, keiner langen Planung, keines neuen Grunderwerbs, keiner neuen Großbauwerke, hat - ohne Naturzerstörung - geringe Widerspruchsrisiken und braucht daher nur einen Bruchteil der Zeit neuer Trassen.

Aussage: Die Anbindung einer Aurach-S-Bahn an die Hauptstrecke am Bahnhof Bruck benötigt eine neue Planfeststellung, weil der viergleisige Ausbau einen Teil der Nebenstrecke überbaut hat.

Die Fakten: Die Aussage trifft nicht zu. Es ist nichts überbaut. Die Nebenstrecke ist vorhanden, bis Frauenaurach bereits elektrifiziert und wird regelmäßig durch Müllzüge genutzt.

Aussage: Man wisse nicht, ob die Städte bei einem Bahnprojekt mitreden könnten, wann die Bahn es verwirklichen möchte.

Die Fakten: Wenn das Ergebnis der ausstehenden Prüfung hohen Nutzen und vergleichsweise geringe Kosten ergibt - was zu erwarten ist, dann ist es der natürliche Auftrag an die Kommunen und an die Bahn (und ihr ureigenes Interesse), gemeinsam schnellstmöglich den Bedarf zu decken. Der Vorstand der DB Netze AG hat bereits Zustimmung signalisiert, auch zu höheren Investitionen.

Aussage: Die StUB sei nötig, weil sie im Gegensatz zu einer Einspur-Bahn mit 30-Minuten-Takt im Tal alle großen Unternehmen in Herzogenaurach, dazu auch den Siemens-Campus in Erlangen, direkt anfährt.

Die Fakten: Fachleute haben bestätigt, dass auf der Aurachtaltrasse der Standard S-Bahn-Takt, d.h. ein 20 Minuten Takt, möglich ist. An allen Haltestellen existieren Begegnungsgleise. Die Aurachtaltrasse bedient bestmöglich die größten Arbeitgeber Schaeffler (11.000 Arbeitsplätze) und den Siemens-Campus (15.000 Arbeitsplätze), den die StUB nur entfernt anschließt (15 Geh-Minuten). Die StUB bedient einen anderen Korridor mit Büchenbach, Herzo-Base, Adidas und Puma. StUB und die S-Bahn können sich ergänzen, die bekannten hohen Nutzerzahlen können beide Lösungen rechtfertigen - die Reaktivierungs-Kosten sind im Vergleich minimal.

Aussage: Wenn die Bahn die alte Nebenstrecke wieder herrichten würde, würde bei deren Betrieb natürlich der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg bestimmen.

Die Fakten: Für S-Bahnen ist in Bayern die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (BEG) zuständig. Sie beauftragt ein Betriebs-Unternehmen - und subventioniert den Betrieb mit 50 % der Betriebskosten, d.h. für die Kommunen entstehen keine Betriebskosten - Vorteil gegenüber Straßenbahnen, deren Betrieb voll von den Kommunen finanziert werden muss. Der VGN ist nur indirekt eingebunden.

Aussage: Bei einer Aurachtalbahn wird die Buslinie 201 eingestellt. Diese führt mitten durch Niederndorf in dieser Hinsicht ein Nachteil.

Die Fakten: Es ist integrierter, wesentlicher Bestandteil jedes Reaktivierungsverfahrens, alle anschließenden ÖPNV-Dienste mit einzubeziehen und ggf. neu zu ordnen, Voraussetzung der Freigabe durch die BEG. Dieses Verfahren verhindert, dass Nachteile entstehen. Eine schnelle und damit gut angenommene S-Bahn wird den Verkehr entlasten - dringend nötig für Niederndorf.