

Die Aufgabe ist viel anspruchsvoller geworden (NN, 11.6.2020)

Es dürfte unbestritten sein, dass man bei einer eventuellen Wiederbelebung der Aurachtalbahn nicht mehr an das Jahr der Stilllegung (1984) anknüpfen kann. Damals gab es nur noch ein Zugpaar pro Tag, gelegentlich kam noch ein Rangiergüterzug hinzu.

Nunmehr lautet die weitaus anspruchsvollere Aufgabenstellung: Ermöglichung eines S-Bahn-Betriebs zwischen Erlangen Hbf und Herzogenaurach im 20-Minuten-Takt. Hierzu soll nun in der nächsten (?) Herzogenauracher Stadtratssitzung auf Antrag mehrerer Fraktionen im ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie in Gestalt eines Ingenieur-Gutachtens auf den Weg gebracht werden.

Hierin müssen aus meiner Sicht vor allem folgende Fragen behandelt werden: wie kann im Bereich der Haltestelle Erlangen-Bruck eine kreuzungsfreie Einfädelung, der Aurachtalbahn in die (mehrgleisige) Bahnstrecke Nürnberg-Erlangen realisiert werden? Kann diese Trasse auch von dem zwischen Erlangen Hbf und Erlangen-Hafen verkehrenden Müllzug genutzt werden? Auf welchen Teilabschnitten zwischen Frauenaurach und Herzogenaurach muss die Bestandsstrecke zweigleisig angelegt werden, um betriebsmäßig bedingte Zugbegegnungen zu ermöglichen? Oder ist ein komplett zweigleisiger Streckenabschnitt erforderlich? Welche Bahnübergänge (Bruck, Frauenaurach, Kriegenbrunn, Neuses, Niederndorf, Hauptendorf ...) müssen mit automatischen Schranken ausgerüstet werden? Nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie kann dann entschieden werden, ob im zweiten Schritt eine standardisierte Bewertung durchgeführt werden soll.

Jürgen Trautner
Herzogenaurach