

Zweimal Schiene? (FT vom 18.11.2021)

MACHBARKEITSSTUDIE: Eine VGN-Untersuchung sieht die Aurachtalbahn als mögliche Ergänzung zur Stadt-Umland-Bahn denkbar. Beide Stränge sollten nicht konkurrieren.

VON UNSEREM REDAKTIONS MITGLIED BERNHARD PANZER

Herzogenaurach: Die Aurachtalbahn wäre eine gute Ergänzung der Stadt-Umland-Bahn (StUB), um zusätzliche Potenziale für den Öffentlichen Nahverkehr zu erschließen. Das ist ein wesentliches Fazit einer Untersuchung des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) hinsichtlich einer möglichen Reaktivierung der Bahntrasse im Aurachtal. Die Ansicht der Verkehrsplaner war Bestandteil des dritten Zwischenberichts zur Machbarkeitsstudie in der Sitzung des Planungsausschusses am Dienstagabend.

Michael Roggenkamp vom Büro Ederlog, das die Machbarkeitsstudie durchführt, hatte die VGN-Mitarbeiter Tilman Gänslner und Dominik Barthel mitgebracht. Sie informierten über drei Szenarien, die man durchgespielt hatte. Zweimal wurde die Strecke bis zum Erlanger Hauptbahnhof analysiert, einmal im 30-Minuten-Takt, einmal im Stundentakt. Das dritte Szenario ging stündlich bis Bruck. Idealfall wäre, so die Planer, der Halbstundentakt bis Hauptbahnhof. Den hatte man gemeinsam mit der StUB und ohne sie durchgespielt.

Bis Bahnhof über der kritischen Marke

Die Berechnung der Fahrgastzahlen ergab als grobes Ergebnis, dass die Aurachtalbahn auf der langen Strecke bis zum Hauptbahnhof zwischen 1200 und 2150 Fahrgäste haben dürfte und somit über der kritischen Tausender-Grenze läge. Ohne StUB könnte man sogar mehr als 3000 Personen bewegen. Die Strecke bis Erlangen-Bruck im 60-Minuten-Takt aber würde nur an der Tausender-Grenze kratzen, wie es Barthel formulierte.

Spannend freilich ist für ihn das Modell ohne StUB. Da ergäbe sich eine „durchaus ausgeprägte Nachfrage“, wovon zusätzlich auch der 200er Eilbus profitieren würde. Nichtsdestotrotz könne die Auachtalbahn die Systemvorteile der Eisenbahn, die aufgrund infrastruktureller Bedingungen und geringer Haltestellenabstände gegeben sind, nur eingeschränkt ausschöpfen. Man sollte beide Angebote gemeinsam sehen, da sie auch unterschiedliche Gebiete erschließen. Die Stadt-Umland-Bahn bedient die Herzo Base und Büchenbach, die Aurachtalbahn komme an Niederndorf und Hauptendorf vorbei.

Aber gerade die Schwerpunkte der StUB wurden als Vorteil genannt: Auf der Herzo Base gibt es laut Bürgermeister German Hacker schon heute mehr als 5000 Arbeitsplätze, und in Büchenbach und Alterlangen würden 23 000 Einwohner erreicht, wie Barthel anmerkte. Deshalb kann es laut Barthel beide Systeme geben. „Die Reaktivierung der Aurachtalbahn kann bei attraktiver Gestaltung und Führung von und nach Erlangen Hauptbahnhof zusätzliche ÖPNV-Potenziale in Ergänzung zur StUB erschließen“, heißt es im Fazit.

Die Untersuchung ging im Vergleich der beiden Stränge davon aus, dass die Stadt-Umland-Bahn im Zehn- bzw. 20-Minuten-Takt fahren würde, die Aurachtal aber bestenfalls alle halbe Stunde fahren könne. Ein schon mal vorgeschlagener kürzerer 20-Minuten-Takt würde ein teures und großes Kreuzungsbauwerk erfordern, wie Roggenkamp erläuterte.

Die Fahrzeit benannten die Planer ungefähr gleich: Die StUB bräuchte für 14 Haltestellen 20 Minuten, die Bahn durchs Aurachtal bei zehn Haltestellen 21 Minuten. Diese Berechnung allerdings sorgte in der Sitzung auch für Stirnrunzeln. Walter Drebinger (CSU) bezog sich auf andere Aussagen, die von einer längeren Zeit ausgehen. Auch William Borkenstein von der Bürgerinitiative Aurachtalbahn sieht

das skeptisch. Bei einer Haltezeit von rund 40 Sekunden pro Haltestelle käme er auf mindestens 28 Minuten, sagte er anderntags gegenüber dem FT

Hacker: Zeitgleich auf Augenhöhe

Für Bürgermeister Hacker hingegen liegen die beiden Bahnen zeitgleich auf Augenhöhe. Der Bus hingegen würde laut Studie mit 35 bis 40 Minuten deutlich abfallen. Auch Drebingers Kritik, die StUB würde genauso wie die Busse oft im Stau stehen, da sie auf der Straße fahre, wies Hacker energisch zurück. Die längste Strecke sei jenseits der Straße, „das weiß auch Walter Drebinger“. Dessen Märchenerzählerei überschreite die Grenzen des guten Geschmacks.

Hacker sieht die beiden Schienemöglichkeiten nicht als Konkurrenz. Für die langfristige Zukunft könnte die Aurachtalbahn eine Ergänzung sein. Das bekräftigte Dominik Barthel: „Wir wollen nicht, dass beide in direkter Konkurrenz stehen“, sagte er. Aber: „Die Stub deckt ein größeres Stück des Kuchens ab. Dafür muss man kein Prophet sein.“ Letztlich stellte auch CSU-Fraktionschef Drebinger fest: „Ich habe ein Faible für beide, beide sind möglich.“ Und: „Beides zu bekommen, sollte unser aller Ziel sein.“

Das sagt die Bürgerinitiative

Und wie sieht es die Bürgerinitiative, die ja die Aurachtalbahn will? Grundsätzlich halte man die Stadt-Umland-Bahn für vorstellbar, sagte Borkenstein im FT-Gespräch, jedoch lediglich bis zur Herzobase. Eine Straßenbahn durch die Rathgeberstraße „ist nicht zumutbar“. In der Sitzung selbst ging es nach Borkensteins Geschmack zu sehr um die falsche Strecke, also „nicht um die Aurachtalbahn, sondern um eine positive Darstellung der Stadt-Umland-Bahn“. Damit habe der Bürgermeister versucht, sein Lieblingsprojekt zu retten.