

Reaktivierung der Aurachtalbahn

Untersuchung der Machbarkeit

Gespräch im Rathaus Herzogenaurach am 11. Oktober 2022

(inhaltlicher Nachtrag zum Gespräch im Anhang)

Auf nachfolgender Seite 3 ist ein Auszug aus dem ‘Zielfahrplan Deutschlandtakt 2030’, 3. Entwurf vom 30.06.2020, abgebildet. Diesen Fahrplanentwurf für den Streckenabschnitt Bamberg – Nürnberg haben wir zur Orientierung bzw. zum Abgleich herangezogen, wie die Aurachtalbahn in den Bahnverkehr zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen Hbf eingeordnet und platziert werden könnte.

Dieser Zielfahrplan wird von seiner Strukturierung her die zukünftige Fahrplangestaltung prägen. Er befindet sich im Stadium des fortgeschrittenen Entwurfs, wird sich aber bis zur Endversion zumindest in vielen Details noch ändern. Dies lässt sich aus mehreren Beispielen ableiten, in denen beabsichtigte Streckenum- und –neubauten bereits im Vorgriff in den Zielfahrplan schon eingerechnet sind, deren Verfügbarkeit bis 2030 aber in keiner Weise gesichert ist. Hier ist u. a. auch der Personenzugtunnel Kleingründlach – Nürnberg-Muggenhof zu nennen, der unmittelbaren Einfluss auf Bahnbetrieb und Fahrpläne im Raum Erlangen hat.

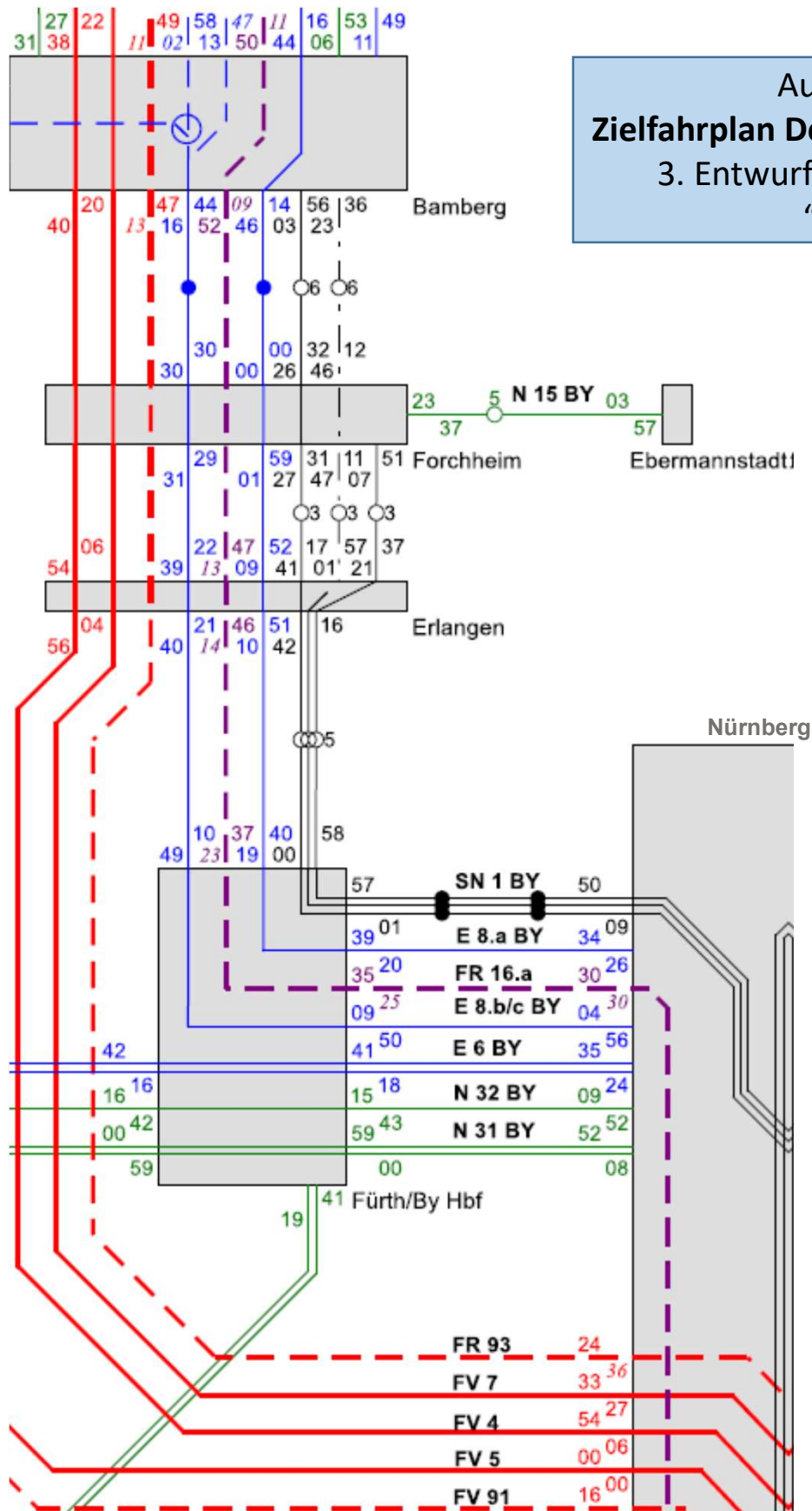
Auf nachfolgender Seite 4 sind die Züge des Zielfahrplans – mit Ausnahme der Regional- und Fernzüge der Fahrtrichtung Nürnberg/Fürth – Bamberg, die für die Platzierung der Aurachtalbahn nicht von Bedeutung sind – in Gestalt eines schematisierten Bildfahrplans abgebildet. Ebenfalls nicht enthalten sind Güterzüge (lt. DB-Angabe 1 festgeplante Trasse pro Stunde und Richtung), weil hierzu keine Fahrplanangaben vorlagen.

Die nachfolgende Seite 5 weist im Bildfahrplan aus, zu welchen Zeiten Streckenabschnitte belegt sind (rot hinterlegt) und welche für zusätzliche Züge (grün hinterlegt) nutzbar sind.

Machbarkeit der Reaktivierung der Aurachtalbahn

Gespräch im Rathaus Herzogenaurach am 11. Oktober 2022

3



Auszug aus
Zielfahrplan Deutschlandtakt 2030,
3. Entwurf vom 30.06.2020
"ZF DT"

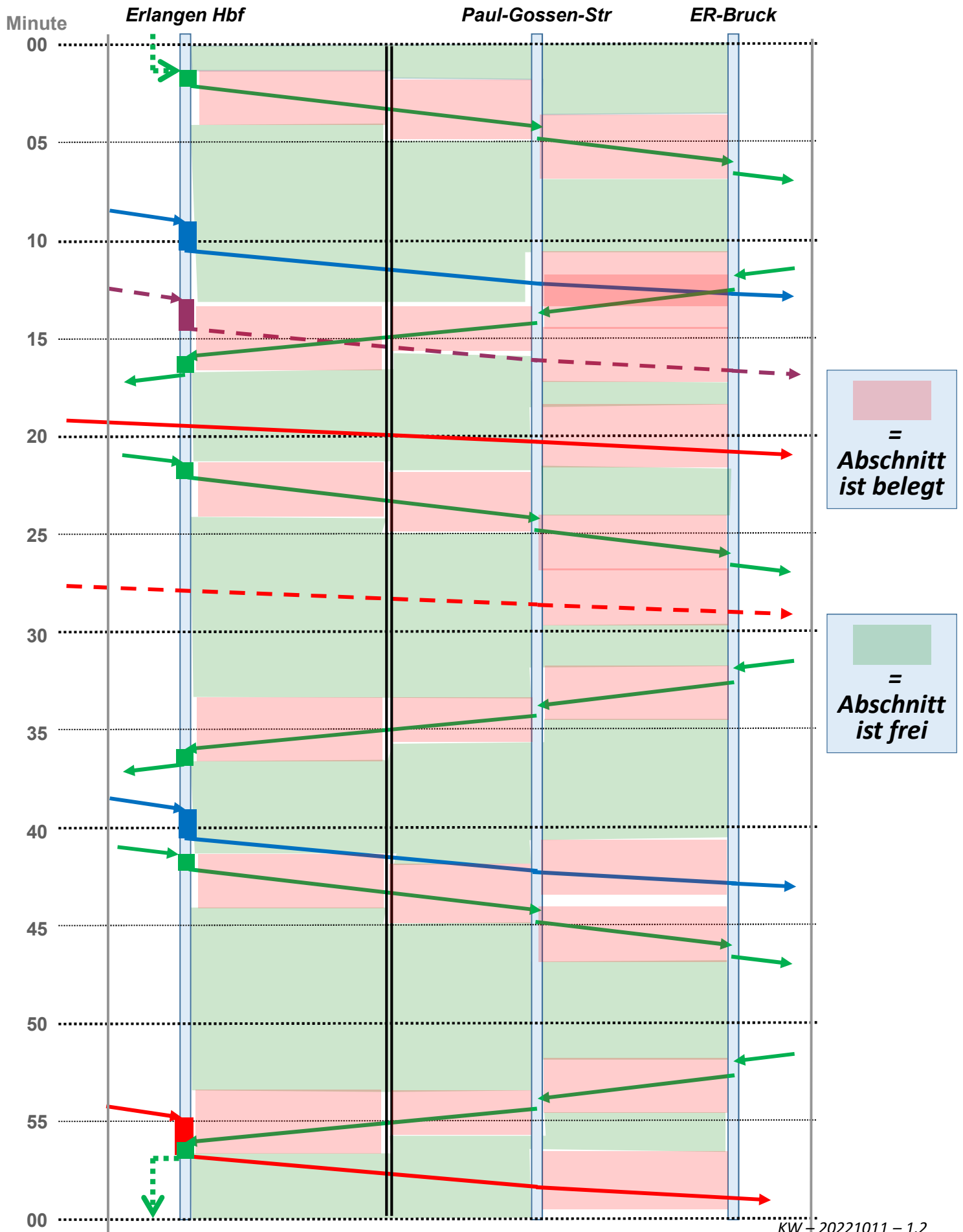
Machbarkeit der Reaktivierung der Aurachtalbahn

Gespräch im Rathaus Herzogenaurach am 11. Oktober 2022

(Abbildungen der Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn)

5

Belegte und freie Zeitabschnitte (ZF DT)



Gegenüberstellung der Aussagen / Sichten

Aussagen von ederlog / DB \leftrightarrow Sicht der Bürgerinitiative (BI)

1	<p>Es wurde nur jeweils ein einziger Fahrplanentwurf geprüft</p> <p><i>Dies ist aus Sicht der Bürgerinitiative nicht sachgerecht, weil im Rahmen der Machbarkeitsprüfung zunächst ermittelt werden sollte, ob es grundsätzlich Freiräume zur Platzierung zusätzlicher Züge im umliegenden Verkehr gibt.</i></p>
1.1	<p>Es wurden sinnvolle Anschlüsse berücksichtigt</p> <p><i>Anschlüsse sind im endgültigen Fahrplan sicherlich wichtig, sind aber bei der Machbarkeitsuntersuchung nur sehr bedingt berücksichtigungsfähig, da die angrenzenden Fahrpläne, mit denen sie abzustimmen sind, noch in ferner Zukunft liegen.</i></p> <p><i>Wie die ederlog-Fahrplanentwürfe zeigen, wäre dort die Qualität der Anschlüsse der Aurachtalbahn von den / an die Züge der „Hauptbahn“ Forchheim – Fürth/Nürnberg breit gestreut zwischen gut (3 – 10 Minuten) und schlecht (20 – 30 Minuten).</i></p>
1.2	<p>Die Fahrplanentwürfe sind lt. DB Netze nicht umsetzbar</p> <p><i>Dies trifft tatsächlich für die geprüften Fahrplanentwürfe zu, für die DB Netze dargelegt hat, dass sie mit dem Zielfahrplan Deutschlandtakt nicht verträglich sind. Die bisher bekannte Belegung des Streckenabschnitts Erlangen Hbf – Erlangen-Bruck lässt aber zeitliche Freiräume für Fahrplanalternativen erkennen. Daher verneint die Bewertung der DB Netze zu diesen Fahrplanentwürfen nicht per se die Machbarkeit.</i></p>

Machbarkeit der Reaktivierung der Aurachtalbahn

Gespräch im Rathaus Herzogenaurach am 11. Oktober 2022

(Abbildungen der Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn)

6b

Gegenüberstellung der Aussagen / Sichten

Argumente von ederlog / DB \leftrightarrow Sicht der Bürgerinitiative (BI)

2	Die vorhandenen Gleise lassen keine zusätzlichen Züge zu Aus Sicht der BI gibt es Freiräume für zusätzliche Züge
2.1	<p><i>Fahrplankollisionen (zu geringe Zugabstände)</i></p> <p><i>Die zu erwartende Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik lässt Zugabstände deutlich verkürzen. Die von DB angegebene Mindestzugfolgezeit von 4 Minuten wird sich mit Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS + ATO) mit Sicherheit verkürzen lassen. Mit dieser Modernisierung ist in den 2025 ff.-Jahren zu rechnen, da für VDE 8.1 diese Modernisierung fest geplant bzw. notwendig ist.</i></p> <p><i>Anmerkung: Bereits heute sind bei S-Bahnen mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik Zugfolgen von 150 Sekunden realisiert (S-Bahn Stuttgart)</i></p>
2.2	<p><i>Verschiedene Taktsysteme auf den inneren / äußeren Gleisen</i></p> <p><i>Ein 30-Minutentakt der ATB, ein 20-Minutentakt der S-Bahn und ein 30-Minutentakt auf den äußeren Regional- und Ferngleisen gestalten die Machbarkeit etwas schwieriger, schließen diese aber nicht aus.</i></p> <p><i>Die Integration der ATB in den umliegenden Verkehr, ausgerichtet auf den ATB-Kreuzungsbahnhof Frauenaurach, sehen wir als möglich an.</i></p>

Machbarkeit der Reaktivierung der Aurachtalbahn

Gespräch im Rathaus Herzogenaurach am 11. Oktober 2022
(Abbildungen der Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn)

6c

Gegenüberstellung der Aussagen / Sichten

Argumente von ederlog / DB ← → Sicht der Bürgerinitiative (BI)

2	
2.3	<p><i>Beeinträchtigung des Güterverkehrs durch Trassenverdrängung</i></p> <p><i>Mit der von DB in ihrem Bericht genannten Zahl an Güterzügen von 1 pro Stunde und Richtung (Stand 13/2022) ist eine Trassenverdrängung nicht schlüssig zu begründen. Güterzüge sollen ja teilweise auch über die Fern-/Regionalgleise fahren.</i></p>
2.4	<p><i>Wendegleis nördlich Erlangen Hbf durch S-Bahn belegt</i></p> <p><i>Die BI bezweifelt, dass das Wendegleis nördlich Erlangen Hbf stündlich für „überschlagene Wenden“ der S1 genutzt wird, da dies mit einer Standzeit der Züge von planmäßig 66 Minuten verbunden wäre.</i></p> <p><i>Für die S1 läge eine Wende am Bahnsteig im Hbf nahe. Auch die Aurachtalbahn braucht nicht zwingend ein Wendegleis und könnte ebenfalls mit Bahnsteigwende die Richtung wechseln. Mit zwei Gleisverbindungen südlich des Hbf ließe sich beides flexibel verwirklichen.</i></p>
<p>Sicht der Bürgerinitiative: Die Reaktivierung der Aurachtalbahn ist machbar!</p>	

Inhaltlicher Nachtrag zum Gespräch

Folgeseite E1:

Ergänzende wichtige Informationen zum Güterzugverkehr

Die nachfolgenden Inhalte waren ebenfalls zum Vortrag vorgesehen, konnten aber leider nicht mehr angesprochen werden.

Folgeseite E2:

Entwurf der BI einer denkbaren Fahrplanlösung für die Aurachtalbahn (In dieser Lösung wurde zur Absicherung gegen einen Fahrstraßenkonflikt eine geringfügige Anpassung der Fahrlage eines Fernzuges einbezogen. Diese Annahme erscheint im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung angesichts des noch im Entwurfsstadium befindlichen Zielfahrplans Deutschlandtakt für die Fernzüge vertretbar.)

Folgeseite E3:

Zur Vollständigkeit der Darstellung hier der von ederlog erstellte und von DB Netzte geprüfte Fahrplanentwurf, übertragen auf eine zur BI-Lösung vergleichbare Darstellung als Bildfahrplan. (Auch in diesem Entwurf sind Fahrstraßenkonflikte ersichtlich, die in einem endgültigen Fahrplan beseitigt werden müssten.)

Machbarkeit der Reaktivierung der Aurachtalbahn

Gespräch im Rathaus Herzogenaurach am 11. Oktober 2022

E1

Im Gespräch am 11.10. wurde von ederlog verbal ergänzend eingebracht, dass die im Bericht der DB genannte Anzahl von Zügen im Güterverkehr (siehe untenstehende Abbildung) nur fest geplante / vorgesehene Trassen für Güterzüge enthält. Der weit überwiegende Teil der Güterzüge werde aber im sogenannten Spot-Verkehr gefahren, für den die benötigten Trassen nicht im Voraus planbar seien, die aber bereits jetzt von der Gleisbelegung her einbezogen werden müssten.

		Fahrplan 2022	Deutschland- takt	Änderung in %
Fernverkehr	FV	3	5	+ 66 %
Fernverkehr re- gional	FR	0	1	
Regionalexpress		4	4	+ 0 %
S-Bahn		4	6	+ 50 %
Güterverkehr		2	2	+ 0 %

Zugzahlen je 2 Stunden und Richtung (Quelle: Zugzahlendatenbank 13/2022)

Gegenüber dem heutigen Fahrplan ist von einer durchschnittlichen Steigerung der Anzahl der Züge von 38% auszugehen.

Quelle:

ederlog-Vortragsfolien für Stadtrat Herzogenaurach (Planungsausschuss) am 21.06.2022
und Bericht der DB Netz AG von Juni 2022

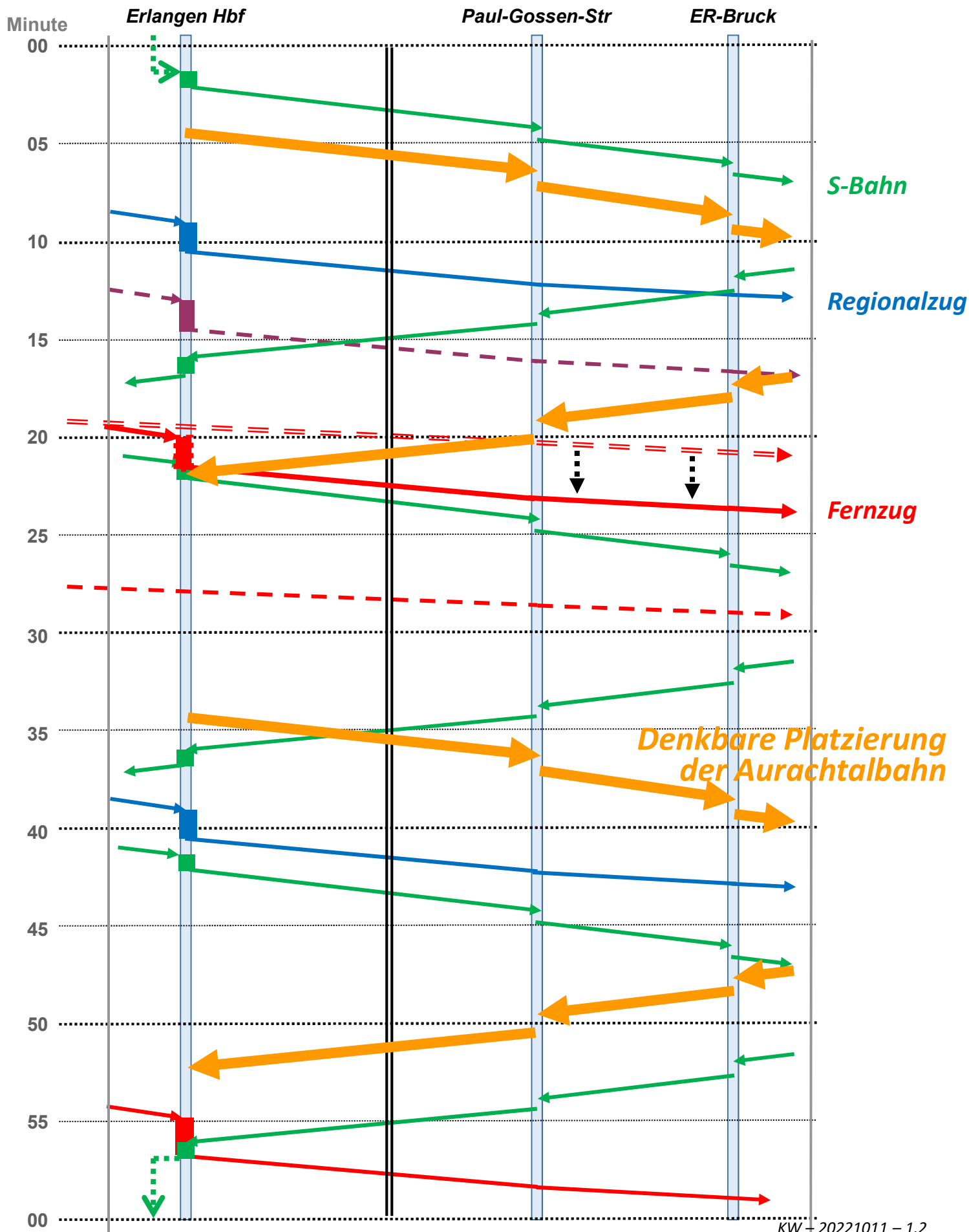
Machbarkeit der Reaktivierung der Aurachtalbahn

Gespräch im Rathaus Herzogenaurach am 11. Oktober 2022

(Abbildungen der Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn)

E2

Denkbare Platzierung der Aurachtalbahn aus Sicht der BI



Machbarkeit der Reaktivierung der Aurachtalbahn

Gespräch im Rathaus Herzogenaurach am 11. Oktober 2022

(Abbildungen der Bürgerinitiative Pro-Aurachtalbahn)

E3

Fahrplanentwurf ederlog mit Zielfahrplan Deutschlandtakt

