

Anmerkungen zur beabsichtigten Freistellung eines kurzen, ca. 350 m langen Teilstücks der Bahnstrecke im Aurachtal

Die Stadt Herzogenaurach konnte vor wenigen Wochen sämtliche Flächen der alten Bahntrasse auf ihrem Stadtgebiet erwerben. Die Bahntrasse soll dennoch aus grundsätzlichen Erwägungen heraus, vor allem der langfristigen Sicherung als Verkehrsweg für ein Schienensystem entsprechend gewidmet bleiben. Das laufende Freistellungsverfahren steht hierzu nicht im Widerspruch, was im Folgenden erläutert wird.

Die Trasse der geplanten Ortsumfahrung Niederndorf/Neuses muss die alte Bahntrasse an zwei Stellen queren, einmal süd-östlich von ER Neuses und einmal auf Höhe der Galgenhofer Str., nördlich des Parkplatzareals der Schaeffler AG.

Die Querung bei Neuses wird von vorneherein höhenfrei geplant. Die Ortsumfahrung wird hier die Bahntrasse in ca. 5,70 m Höhe mit einem Bauwerk in etwa im rechten Winkel überqueren. Eine Reaktivierung der Bahntrasse, elektrifiziert, wäre sehr einfach möglich. An dieser Stelle wäre aus folgenden Gründen allerdings in jedem Fall ein Brücken- bzw. Überführungsbauwerk nötig: Über die fast parallel zur Schiene verlaufende, bestehende Straße muss auch weiterhin Schwerlastverkehr zur Kläranlage Herzogenaurach geführt werden. Ebenso muss der dort geführte landwirtschaftliche Verkehr stattfinden können. Aber auch die heutige wichtige Radwegeachse und zukünftige Radschnellwegeverbindung Erlangen-Herzogenaurach muss bereits im Vorgriff „überbrückt“ werden. Letztendlich schließt sich unmittelbar nördlich dieser Kreuzungsstelle der Hochwasserschutzbereich der Aurach an, der ebenfalls „überfahren“ werden muss und eine Höhenlage der Straße erfordert. Aus all diesen Gründen wird an dieser Stelle ein großes Brückenbauwerk in der Ortsumfahrung nötig und von vorneherein eingeplant und in diesem Zuge sinnvoller Weise die Bahntrasse „schon heute“ baulich freigehalten.

An der zweiten, fast am Ende der Aurachtaltrasse gelegenen Querungsnotwendigkeit stellt sich die Situation anders dar. Hier überquert die Trasse der Ortsumfahrung die Bahntrasse im sehr spitzen Winkel. Auf einer Länge von ca. 350 m müsste, wenn man heute bereits die Höhenfreiheit herstellen würde, ein entsprechendes, außerordentlich teures Sonderbauwerk geschaffen werden. Und dies, obwohl eine Reaktivierung der Bahntrasse aus heutiger Sicht zwar grundsätzlich möglich gehalten werden soll, aber in absehbarer Zeit nicht stattfinden wird. Dies nicht zuletzt wegen der Planungen zur Stadt-Umland-Bahn (StUB), deren Trassenverlauf an anderer Stelle, nicht auf der Trasse der ehemaligen Bahnlinie stattfinden wird. Die Prüfung der Aurachtaltrasse als mögliche StUB-Trasse hat im Vorfeld

der Grundsatzentscheidung zur Beantragung des StUB-Systems („L-Variante“) stattgefunden. Diese Trassenführung musste allerdings mangels ausreichendem Nutzen -Kosten-Faktor aufgegeben werden. Es sollte daher an dieser Querungsstelle, auf Höhe der Galgenhofer Str. kein Bauwerk geschaffen werden. Es ist schlicht nicht sinnvoll, heute bereits für eine nicht absehbare Zukunft ein solches Bauwerk zu errichten.

Vom Eisenbahnbundesamt selbst wurde der Stadt Herzogenaurach daher der pragmatische und gute Vorschlag gemacht, dass die Stadt für das kurze betroffenen Stück von ca. 350 m, das zudem fast am Ende der Aurachtaltrasse liegt, beantragt, die Trasse dort - und nur dort - vom Bahnverkehr freizustellen. Auf Basis des Beschlusses des Stadtrats der Stadt Herzogenaurach vom 30.11.2016 wurde ein entsprechendes Freistellungsverfahren beantragt.

Sollte zu einem heute nicht absehbaren Zeitpunkt die Bahntrasse reaktiviert werden, stellt sich die Frage nach der Form des dortigen Schienenverkehrs. Wäre es eine Erweiterung (!) der StUB, denn die aktuelle Planung verläuft nicht auf der Bahntrasse, so wäre zu prüfen, ob eine signalisierte Straßenquerung, die ja innerörtlich läge, genügt. Da dies an zahlreichen Stellen der geplanten StUB-Trasse so sein wird, es ist ja ein Verkehrsmittel das sogar in den Straßenraum integriert wird, wird dies auch hier, weil innerorts gelegen, möglich sein. Die beabsichtigte Freistellung vom Bahnverkehr steht daher einer - wann und wie auch immer stattfindenden StUB-Erweiterung - nicht entgegen. Am Rande sei darauf hingewiesen, dass es sich bei der StUB nicht um Bahnverkehr im Sinne hierfür gewidmeter Schienenwege wie bei einer S-Bahn handelt.

Wäre es eine Reaktivierung im Wesentlichen für den Güterverkehr, wäre ebenfalls eine nicht höhenfreie Querung denkbar. Für eine Reaktivierung für den allgemeinen Bahnbetrieb (z.B. S-Bahn), müsste geklärt werden, wie man die Querung höhenfrei ausbildet. Technisch ist dies möglich. Wie ausgeführt, ist es aus heutiger Sicht nicht sinnvoll und möglich, sich an dieser Stelle für alle Eventualitäten der Zukunft baulich vorzubereiten.

Einer Reaktivierung der alten Bahntrasse steht die Freistellung des kurzen, ca. 350 m langen Stückes nicht entgegen.

gez. German Hacker, 25.4.2017