

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:  
613/130/2021

## Machbarkeitsstudie zur „Reaktivierung der Aurachtalbahn,, - Stellungnahme der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	07.12.2021	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	07.12.2021	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen  
ZV StUB, ESTW

### I. Antrag

Der Ausschuss beschließt, folgende Stellungnahme der Stadt Herzogenaurach zu übermitteln:

Die Stadt Erlangen stimmt derzeit einer Weiterverfolgung des Projektes auf ihrem Stadtgebiet nicht zu und wird sich folglich auch nicht an etwaigen Planungs-, Bau- und Betriebskosten beteiligen. Die Stadt Erlangen verfolgt prioritär die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn.

### II. Begründung

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Schreiben der Stadt Herzogenaurach vom 3. November 2021 wurde die Stadt Erlangen gebeten, sich grundsätzlich bis zum 28. Januar 2022 zu den aufgezeigten infrastrukturellen Anpassungen, insbesondere zu den Eingriffen in zusätzliche Flächen für ein 5. Gleis zwischen Erlangen Bruck und Bahnhof Erlangen auf Ihrem Stadtgebiet zu positionieren (s. Anlagen 1-3).

#### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die vorliegenden Unterlagen zeigen die aktuellen Zwischenergebnisse über die betriebliche und technische Machbarkeit für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf der ehemaligen Aurachtalbahn. Untersucht wurde neben einem Pendelbetrieb zwischen Herzogenaurach und dem Bahnhof Bruck auch die Nutzung der vorhandenen Bahngleise bzw. die Einrichtung eines 5. Gleises zwischen dem Bahnhof Erlangen Bruck und dem Hauptbahnhof.

Für das separate zusätzliche Gleis müsste nach Ansicht der Gutachter die Resenscheckstraße in ihrer Breite vermindert und zu einer Einbahnstraße zurückgebaut werden, vor allem aber ein Eingriff in das Betriebsgelände der ESTW erfolgen. Hiervon betroffen i.S.e. Abrisses wäre der Öltank der ESTW, der als Ausfallreserve für die Gasversorgung des Fernwärmekraftwerks dient. Dieser Öltank wird in der Darstellung des Gutachters fälschlicherweise als „Kohlebunker“ bezeichnet.

Betrieblich unterstellt wird grundsätzlich ein 30 bzw. 60-Minuten-Takt. Ein Pendelbetrieb zwischen Herzogenaurach – Erlangen-Bruck ist hierbei grundsätzlich möglich. Ein Betrieb bis zum Erlanger Hauptbahnhof ist nur dann fahrbar, wenn das Wendegleis der S-Bahn am Hauptbahnhof nicht benötigt wird mit entsprechenden Einschränkungen für den zukünftigen Betrieb

der S-Bahn.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zu den vorliegenden Ergebnissen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Infrastrukturelle Aspekte:

- Für das zusätzliche 5 Streckengleis ist der Abriss des Heizöltanks der ESTW erforderlich. Der Tank ist für die Ausfallsicherheit der Erlanger Fernwärmeversorgung von essenzieller Bedeutung. Daher kann auf ihn nicht verzichtet werden.
- Das Überholgleis wird aktuell zudem für das Rangieren der Wagengruppen aus der Erlanger Müllverladung genutzt. Auch das wird im vorliegenden Konzept so, zumindest während der Betriebszeiten der SPNV-Linie von/nach Herzogenaurach, nicht mehr möglich sein.
- Entlang der Aurachtalbahn ist ein Radschnellweg vorgesehen, dessen Umsetzung durch die fehlende punktuelle Nutzbarkeit etwaiger ehem. Bahnflächen und der Kreuzungssituation mit der Bahn voraussichtlich erheblich eingeschränkt wird.

Betriebliche Aspekte:

- Die Bahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Erlangen Bruck durch den zukünftigen dichten Takt des SPNV, des Deutschland-Taktes im Fernverkehr sowie des internationalen Güterverkehrs (u.a. durch den neuen Tunnel) wird bis an die maximale Grenze der Leistungsfähigkeit genutzt. Daher muss jede zusätzliche Betriebsstörung durch die untergeordnete Nebenstrecke der Aurachtalbahn ausgeschlossen werden. Eine Mitbenutzung der bestehenden Gleise ist folglich nicht möglich.
- Die vorgeschlagene Nutzung des Gleises 4 im Erlanger Hauptbahnhof führt zwangsläufig dazu, dass in diesen Zeiträumen die Züge des durchgehenden Verkehrs Bamberg – Nürnberg dort nicht verkehren können. Damit vermindert sich die Kapazität der Strecke erheblich, so dass Einschränkungen im für Erlangen weitaus bedeutsameren Personenverkehrsangebot Richtung Nürnberg zu erwarten sind.
- Eine ähnliche Verringerung der Streckenkapazität und der Flexibilität im Störfall bedeutet die Einbeziehung des Güterüberholgleises im Bereich Paul-Gossen-Straße in das hier vorgestellte „5. Gleis“. Güterzüge, die jetzt für einen Zwischenhalt in dieses Gleis geleitet werden, um schnellere Züge des Personenverkehrs durchzulassen, können das dann nicht mehr tun.
- Ein 30-Minuten-Takt entspricht nicht den Anforderungen an ein attraktives ÖPNV-Angebot im Ballungsraum. So wird bei der StUB als Grundtakt ein 10-Minuten-Takt unterstellt (mit teilweisem 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit), mit der Überlagerung aus S-Bahn (20-Minuten-Takt) und RE (30-Minuten-Takt) wird ebenfalls ein sehr attraktives Angebot im SPNV-Korridor Nürnberg – Erlangen erreicht.
- Die Streckenführung der ehem. Aurachtalbahn führt auf dem Erlanger Stadtgebiet zu keiner wesentlich verbesserten Anbindung im ÖPNV. Wichtige Arbeitsschwerpunkte des Pendlerverkehrs in Herzogenaurach (z.B. Puma, Adidas) sowie der Siedlungsschwerpunkt Büchenbach werden durch die Aurachtalbahn gar nicht erschlossen.
- Im Falle eines Pendelverkehrs bis Bruck sind verkehrlich keine wesentlichen Verbesserungen zu den im dichteren Takt, mit besserer Erschließungswirkung und umsteigefrei in die Stadtzentren fahrenden Buslinien (heute 281, 199, 200, 201) zu erkennen.
- Die Aurachtalbahn wäre daher nur ein sehr kostenaufwändiges Zusatzangebot. Bei einem Ausschluss des parallel fahrenden Busverkehrs zur Vermeidung von Kannibalisierungseffekten würde auf vielen Relationen sogar erhebliche Verschlechterungen entstehen.

Wirtschaftliche Aspekte:

- Die gleichzeitige Planung zweier paralleler schienengebundener Bahnstrecken gefährden sowohl den Nachweis der Zuschussfähigkeit der Standardisierten Bewertung für die StUB, vor allem aber die bereits laufenden aktuellen Abstimmungen mit dem Zuschussgeber. So hat sich dieser bereits eindeutig zur ausschließlichen Bezuschussung der StUB positioniert.
- Der gemeinsame Bau zweier schienengebundenen Verkehrsmittel zwischen Erlangen und Herzogenaurach, d.h. StUB im Norden und Eisenbahn auf der Aurachtalbahn im Sü-

den, ist volkswirtschaftlich weder sinnvoll noch finanzierbar.

Fazit:

Eine Zustimmung zu den Planungen für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf der ehem. Aurachtalbahn würden den Planungs- und Abstimmungsprozess für die StUB erheblich gefährden. Das Konzept der StUB bietet für Erlangen wesentliche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot durch eine umsteigefreie und hochwertige Erschließung bedeutender Bereiche im Erlanger Stadtgebiet. Gleichzeitig profitiert hiervon (z.B. Regnitzquerung) das kommunale und regionale Busliniennetz.

Der Eisenbahnverkehr auf der Hauptstrecke (S-Bahn / RE) hat die höchste Bedeutung für den Pendlerverkehr nach Erlangen im Umweltverbund. Jedwede Verschlechterung durch den Bahnbetrieb der Aurachtalbahn ist hierbei abzulehnen, da hiervon neben Erlangen auch die umliegenden Städte und Gemeinden sowie die Stadt Herzogenaurach selbst erheblich betroffen wären.

Eine Verlängerung des Bahnbetriebes von Herzogenaurach bis zum Erlanger Hauptbahnhof ist folglich auszuschließen, da kein 5. Gleis gebaut und daher das Fernverkehrsgleis Bamberg – Nürnberg (Gleis 4 im Erlanger Hauptbahnhof) bzw. das S-Bahn-Gleis der Fahrtrichtung Nürnberg (Gleis 3) für diesen Verkehr in Anspruch genommen werden müsste.

Ein Pendelverkehr zwischen dem Süden von Herzogenaurach zum Erlanger Stadtteil Bruck im 30 Minuten-Takt mit Umsteigezwang zur Weiterfahrt im Busverkehr würde eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem heutigen ÖPNV-Angebot bedeuten. Dessen Aufgabe bzw. Aufrechterhaltung bei gleichzeitiger Einrichtung einer parallelen Schienenverbindung ergeben verkehrlich und wirtschaftlich keinen Sinn.

Der aktuell untersuchte Bahnbetrieb auf der Aurachtalbahn lässt keinen nennenswerten Nutzen für Erlangen erkennen, sondern würde vielmehr eine Verschlechterung gegenüber dem aktuellen ÖPNV-Angebot und eine erhebliche Gefährdung des Projektes StUB bedeuten.

Die Stadt Erlangen stimmt daher einer Weiterverfolgung des Projektes auf ihrem Stadtgebiet nicht zu und wird sich folglich auch nicht an etwaigen Planungs-, Bau- und Betriebskosten beteiligen.

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\*  
 ja, negativ\*  
 nein

*Wenn ja, negativ:*

*Das Projekt Wiederaufnahme des Bahnbetriebes gefährdet das Projekt StUB.*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*  
 nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Planungen nach der Machbarkeitsstudie einstellen.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alter-

native Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

### Anlagen:

Anlage 1: Schreiben der Stadt Herzogenaurach vom 03.11.2021

Anlage 2: Präsentation Machbarkeitsstudie Aurachtalbahn vom 21.09.2021

Anlage 3: Präsentation Machbarkeitsstudie Aurachtalbahn vom 19.10.2021

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang