



Foto: Siemens

Reaktivierung Aurachtalbahn **Bewertung Fahrplankonzepte**

DB Netz AG

Regionalbereich Süd

Infrastrukturentwicklung

Juni 2022

Inhaltsverzeichnis

1 Auftrag	3
1.1 Auftraggeber	3
1.2 Inhalt	3
2 Grundlagen	4
2.1 Infrastruktur	4
2.2 Fahrzeuge	7
2.3 Fahrplan	8
2.3.1 Umliegender Verkehr	8
2.3.2 Konzepte Aurachtalbahn	9
3 Bewertung	11
3.1 Untersuchte Varianten	11
3.1.1 Infrastrukturvarianten	11
3.1.2 Relevante Fahrplanvarianten	11
3.1.3 Untersuchungsmatrix	11
3.2 Variante Infra 1 - K 1	11
3.3 Variante Infra 1 - K 2	12
3.4 Variante Infra 2 - K 1	13
3.5 Variante Infra 2 - K 2	14
3.6 Variante Infra 3	15
4 Zusammenfassung	17
5 Anhänge	18
5.1 Legende Netzgrafik Deutschlandtakt	18
5.2 Fahrplanentwürfe Aurachtalbahn	19
5.2.1 Stundentakt zwischen Erlangen und Herzogenaurrach	19
5.2.2 Halbstundentakt zwischen Erlangen und Herzogenaurrach	20
5.2.3 Stundentakt zwischen Erlangen-Bruck und Herzogenaurrach	21

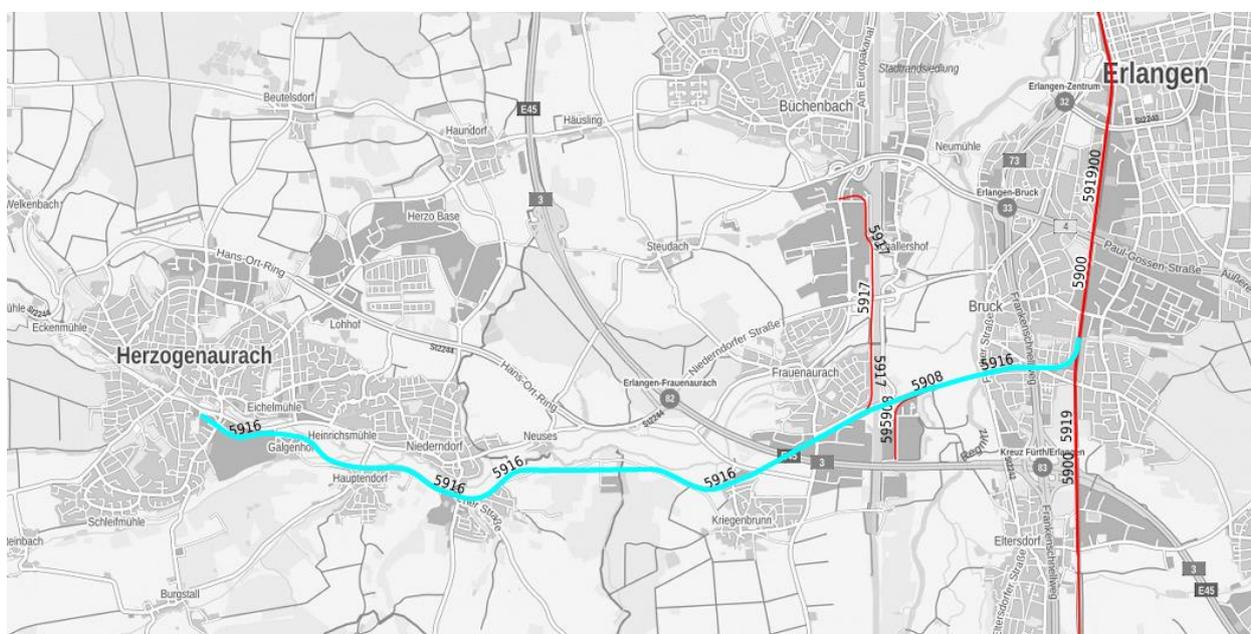
1 Auftrag

1.1 Auftraggeber

Die vorliegende Bewertung der bestehenden Fahrplankonzeptionen erfolgt im Auftrag der Stadt Herzogenaurach, Amt für Planung, Natur und Umwelt. Die Stadt Herzogenaurach hat das Planungs- und Beratungsbüro ederlog mit der gesamthaften Prüfung einer möglichen Reaktivierung der Aurachtalbahn beauftragt. Hierfür ist es unerlässlich, die DB Netz AG als Betreiber der Schienenwege des Bundes einzubinden.

1.2 Inhalt

Durch eine Reihe von Stakeholdern wird eine mögliche Reaktivierung der Strecke 5916 Erlangen-Bruck - Herzogenaurach als Ergänzung zur Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach (StUB) aktiv gefordert.



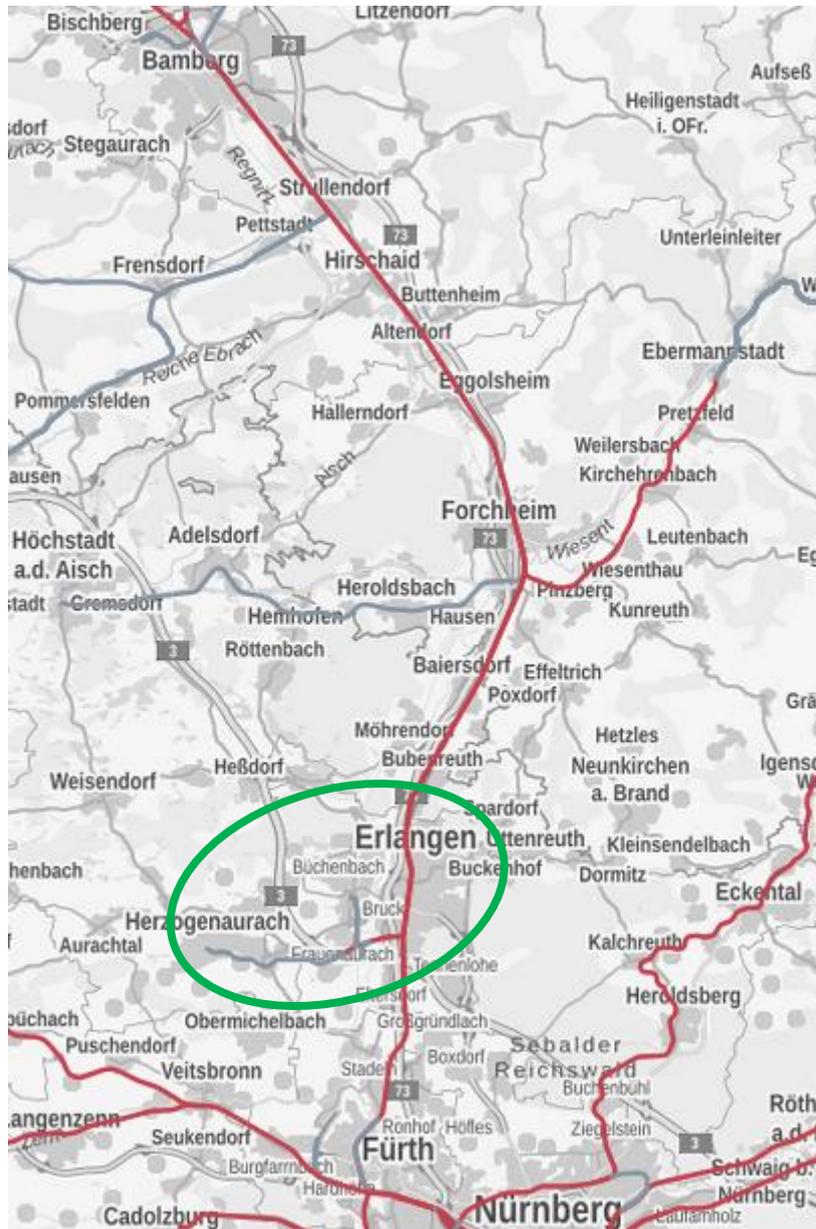
Streckenüberblick Strecke 5916

Es ist zu prüfen, ob die durch ederlog entwickelten Fahrplankonzepte zwischen Erlangen und Herzogenaurach gefahren werden können. Fixpunkt für die entwickelten Fahrplankonzepte ist der neu zu errichtende Kreuzungsbahnhof in Frauenaurach. Bei der Prüfung soll die bereits heute existierende Infrastruktur, sowie die mögliche Errichtung eines 5. Gleises Berücksichtigung finden.

2 Grundlagen

2.1 Infrastruktur

Der zu betrachtende Abschnitt befindet sich in der Metropolregion Nürnberg, an der Bahnstrecke Nürnberg Hbf - Bamberg. Im Rahmen des Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1 wird diese Strecke derzeit 4-gleisig ausgebaut, um den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden.



Lage im Netz

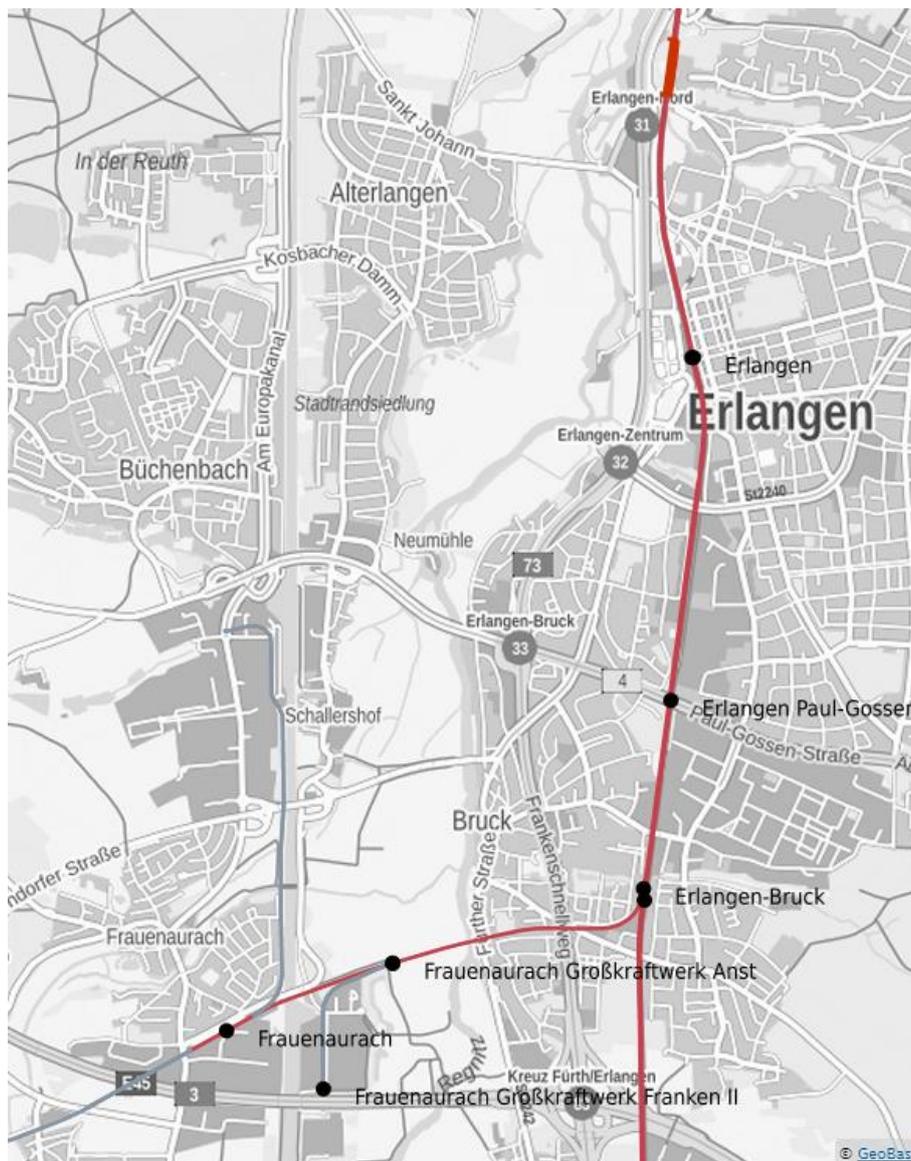
Der maßgebende Abschnitt zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen ist seit mehreren Jahren fertiggestellt und stellt den infrastrukturellen Zielzustand dar. Nördlich von Erlangen führt die 4-gleisige Strecke über Forchheim (Ofr) bis nach Bamberg. In südlicher Richtung werden die vier Gleise in Eltersdorf zu einer 2-gleisigen Strecke vereinigt und nach Fürth (Bay) Hbf geführt. Zukünftig zweigt in Eltersdorf der derzeit in Planung befindliche Güterzugtunnel Fürth in Richtung Nürnberg Rbf ab. Langfristig, im Rahmen des Deutschlandtaktes, soll in diesem Raum eine weitere Verknüpfung zum Personenzugtunnel nach Nürnberg Hbf entstehen.

Die 4 Gleise zwischen Eltersdorf und Bamberg sind von West nach Ost wie folgt angeordnet:

- Schnelles Gleis Bamberg – Eltersdorf (230 km/h, Strecke 5919)
- Langsames Gleis Bamberg – Eltersdorf (160 km/h, Strecke 5900)
- Langsames Gleis Eltersdorf – Bamberg (160 km/h, Strecke 5900)
- Schnelles Gleis Eltersdorf – Bamberg (230 km/h, Strecke 5919)

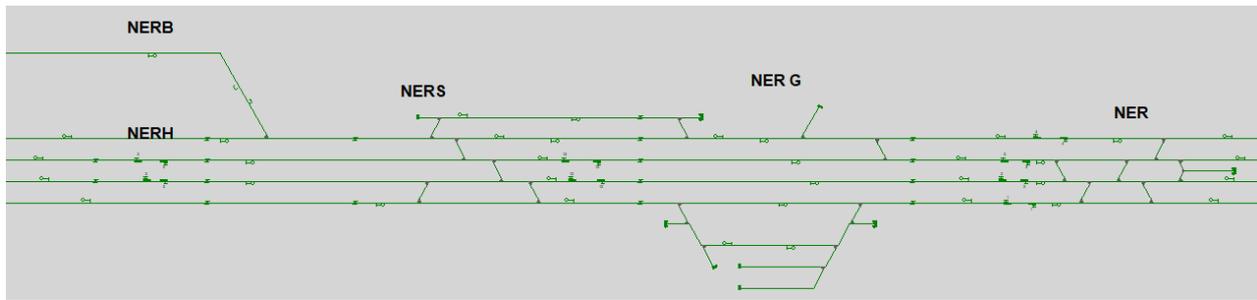
In Erlangen-Bruck mündet die von Frauenaarach kommende Strecke 5916 aus westlicher Richtung ein. Deren Reaktivierung nach Herzogenaurach soll auf ihre Machbarkeit geprüft werden.

Alle Strecken der Hauptbahn Nürnberg Hbf – Bamberg, sowie die Nebenbahn im Abschnitt Erlangen-Bruck – Frauenaarach sind heute elektrifiziert. Eine weitere Elektrifizierung bis nach Herzogenaurach ist derzeit nicht vorgesehen.



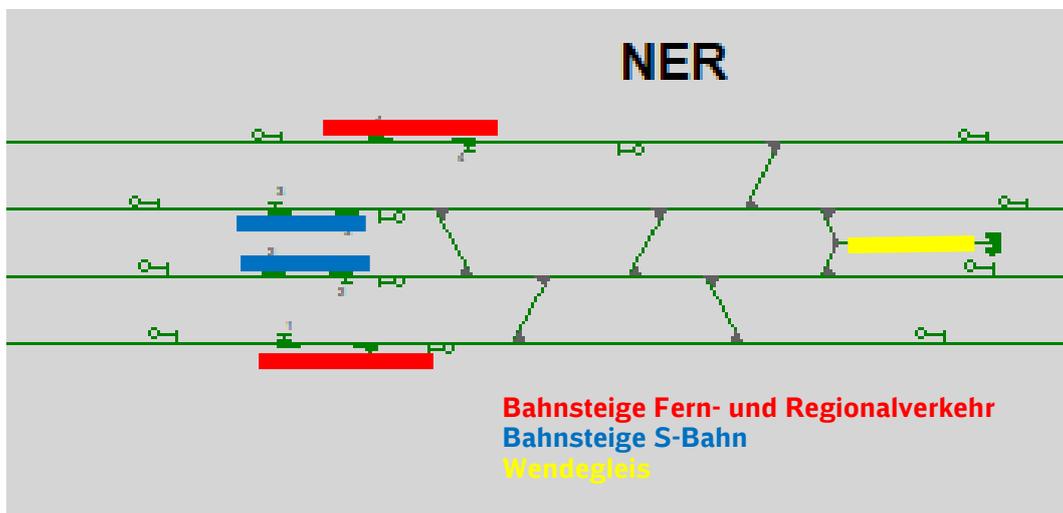
Abschnitt Erlangen-Bruck – Erlangen (elektrifizierte Anteile)

Die zu berücksichtigende Verkehrsstation Paul-Gossen-Straße hat Bahnsteige mit einer Länge von 140 m. Diese befinden sich ausschließlich an den mittleren Gleisen. Die bestehenden Bahnsteige in Erlangen-Bruck können durch die Züge aus Herzogenaurach nicht angefahren werden. Die Strecke nach Herzogenaurach zweigt bereits vor diesen Bahnsteigen ab. Für den Halt Erlangen-Bruck müsste ein neuer Bahnsteig an der Strecke 5916 errichtet werden.



Gleislageplan Erlangen-Bruck - Erlangen

In Erlangen sind Bahnsteige an allen durchgehenden Gleisen vorhanden. Die Bahnsteige an den mittleren Gleisen sind hier ebenfalls 140 m lang. Die Bahnsteige an den äußeren schnellen Gleisen haben eine Länge von 375m, bzw. 400 m und sind damit für Fern- und schnellen Nahverkehr geeignet. Für die endenden Verkehre der S-Bahn steht nördlich der Bahnsteige ein Wendegleis mit einer Nutzlänge von 200 m zur Verfügung.



Gleislageplan Erlangen

Im Bereich Paul-Gossen-Straße ist in Fahrtrichtung Nürnberg ein seitenrichtiges Überholungs-gleis für den Güterverkehr mit einer Länge von 740 m angeordnet.

2.2 Fahrzeuge

Die zu befahrenden Strecken sind gegenwärtig ausschließlich im Bereich Erlangen – Erlangen-Bruck – Frauenaaurach elektrifiziert. Im weiteren Verlauf ist keine Oberleitung vorhanden. Auf ähnlichen Strecken kommen heute Fahrzeuge mit Verbrennungstechnologien zum Einsatz. Der ökologische Wandel und die damit verbundene Abkehr von Dieselfahrzeugen muss in den Planungen einer möglichen Reaktivierung der Aurachtalbahn berücksichtigt werden. Dies erfordert die Elektrifizierung nach Herzogenaurach oder den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Hier stehen Akku-Hybrid-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb zur Verfügung.

Im Rahmen der Untersuchung wurden vergleichende Fahrzeitrechnungen mit Fahrzeugen beider Technologien und mehrerer Hersteller angefertigt. Fahrdynamisch sind alle Fahrzeuge auf ähnlichem Niveau, jedoch deutlich schwächer als das heutige S-Bahnfahrzeug (siehe Übersicht Fahrzeitvergleiche).

		Fahrzeit in Min	
		Erlangen - Frauenaaurach	
	Fahrzeug		
Bombardier	442-9 (442.2 Talent II (4tlg) AC, 6FM, 3030kW, 224Sitzpl)	5.2	heutiges S-Bahnfahrzeug
Siemens	*Des D-90 (MIREO Plus B 2-T, Energiespeicher-Betrieb_v2)	5.6	Akku-Hybrid
Alstom	*Cont D-50 (CorConti 3-T BEMU_305, Batterie-Modus) *FLIRTD-74 (Flirt BEMU	5.6	Akku-Hybrid
Stadler	Akku 2-2-6 K-0070, Batterie-Betrieb)	5.5	Akku-Hybrid
Bombardier	80 9992-20 (80 8443: TALENT E338, 3-T, Batteriebetrieb)	5.5	Wasserstoff Hybrid

Übersicht Fahrzeitvergleiche

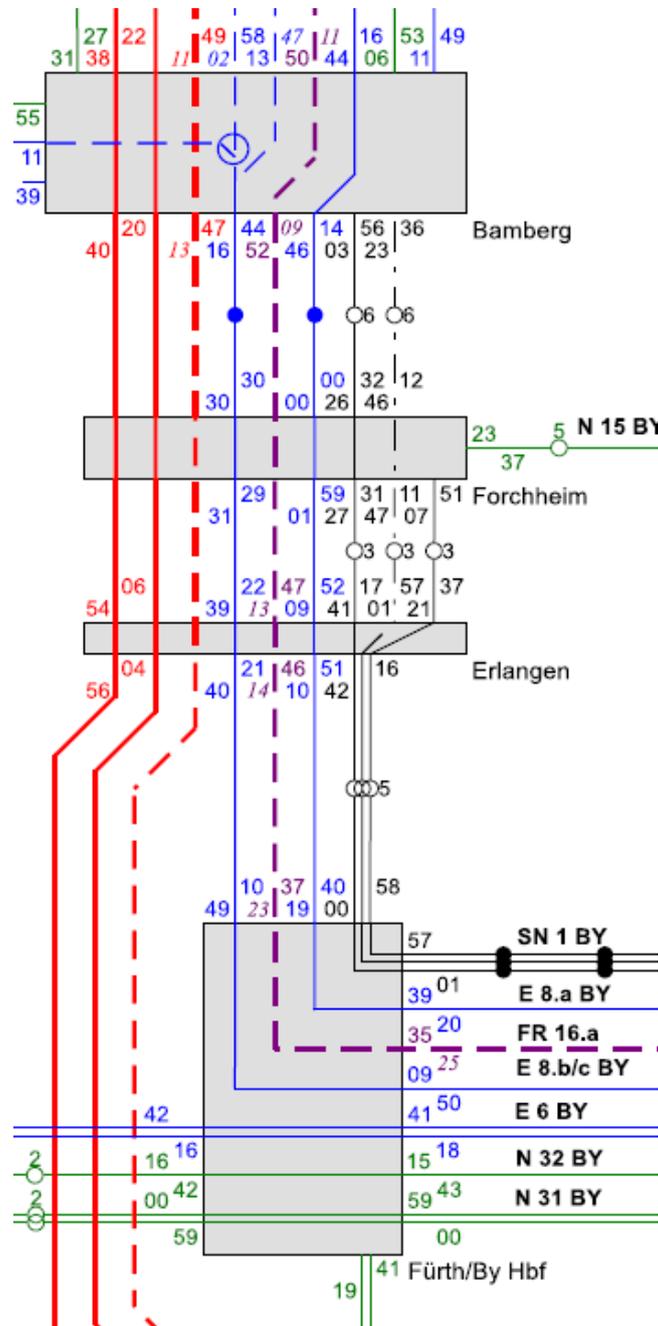
Für die Betrachtungen in dieser Fahrplanstudie wurde in Absprache mit den Auftraggebern das Akku-Hybrid-Fahrzeug *Des D-90 der Firma Siemens ausgewählt.

2.3 Fahrplan

2.3.1 Umliegender Verkehr

Die Verkehre einer zu reaktivierenden Aurachtalbahn müssten sich konfliktfrei und in einer wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität in das bestehende, bzw. zukünftige Betriebsprogramm einfügen. Für die umliegenden Verkehre ist das durch die Gutachter des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ausgearbeitete Fahrplankonzept des Deutschlandtaktes 2030 zu unterstellen.

Der Deutschlandtakt ist ein abgestimmter Zielfahrplan, der alle Entwicklungspotentiale im Personen- und Güterverkehr gleichberechtigt berücksichtigt. Das Fahrplankonzept unterstellt die Fertigstellung des Infrastrukturprojektes VDE 8.1, sowie weitere infrastrukturelle Maßnahmen. (siehe Kapitel Infrastruktur). Dies führt zu einer Ausweitung des Angebotes im Fern-, Nah- und Güterverkehr. Das Zielkonzept des Deutschlandtaktes ist in folgender Netzgrafik abgebildet.



Auszug 3. Entwurf Netzgrafik Deutschlandtakt (Legende siehe Anhänge)

Für den Abschnitt zwischen Nürnberg Hbf und Bamberg gehen die Gutachter des Bundes von einer deutlichen Zunahme des Schienenpersonenverkehrs im Vergleich zum heutigen Umfang aus. In folgender Tabelle sind die Zugzahlen des Deutschlandtaktes für den Zeitraum von zwei Stunden in der Tagesscheibe (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) mit den heutigen Zugzahlen verglichen.

		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: Zugzahldatenbank 13/2022)

Die Verkehrsmehrungen der S-Bahnen bilden dabei den geplanten 20-Minuten Takt zwischen Nürnberg Hbf und Erlangen des Freistaates Bayern ab, welcher bereits im bestehenden Verkehrsvertrag umgesetzt wird.

2.3.2 Konzepte Aurachtalbahn

Für die Verkehre auf der Aurachtalbahn wurden durch das Planungs- und Beratungsbüro ederlog drei Fahrplangentwürfe, mit dem Ziel optimaler Anschlussbeziehungen in Erlangen zum Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr erstellt. Diese werden im Weiteren wie folgt bezeichnet:

- K1 - Stundentakt zwischen Erlangen und Herzogenaurach
- K2 - Halbstundentakt zwischen Erlangen und Herzogenaurach
- K3 - Stundentakt zwischen Erlangen-Bruck und Herzogenaurach

Die vollständigen Entwürfe sind als Anlage beigefügt.

a	x	x			a	x	x	
min. 54	min. 54	min. 54	min. 54	ICE v./n. Erfurt	min. 06	min. 06	min. 06	min. 06
min. 04	min. 04	min. 04	min. 04	ICE v./n. Nürnberg *	min. 56	min. 56	min. 56	min. 56
05:00	06:00	07:00	08:00	Erlangen	04:47	05:47	06:47	07:47
05:03	06:03	07:03	08:03	Paul-Gossen-Straße	04:44	05:44	06:44	07:44
min. 00	min. 00	min. 00	min. 00	Anschl. v./n. Nürnberg	min. 47	min. 47	min. 47	min. 47
05:05	06:05	07:05	08:05	Erlangen-Bruck	04:42	05:42	06:42	07:42
05:06	06:06	07:06	08:06	Tennenloher Str. (optionaler Zusatzhalt)	04:41	05:41	06:41	07:41
05:09	06:09	07:09	08:09	Frauenaaurach	04:38	05:38	06:38	07:38
05:12	06:12	07:12	08:12	Kriegenbrunn	04:35	05:35	06:35	07:35
05:15	06:15	07:15	08:15	Niederndorf	04:32	05:32	06:32	07:32
05:17	06:18	07:17	08:17	Hauptendorf	04:30	05:30	06:30	07:30
05:19	06:19	07:19	08:19	Schaeffler Osttor	04:28	05:28	06:28	07:28
05:21	06:21	07:21	08:21	Herzogenaurach	04:26	05:26	06:26	07:26

Fahrplanausschnitt K1 - Stundentakt

a	x	a			x	a		x
	<i>min. 54</i>		<i>min. 54</i>	ICE v./n. Erfurt	<i>min. 06</i>		<i>min. 06</i>	
<i>min. 04</i>		<i>min. 04</i>		ICE v./n. Nürnberg	<i>min. 56</i>		<i>min. 56</i>	
06:29	06:59	07:29	07:59	Erlangen	06:48	07:18	07:48	08:18
06:32	07:02	07:32	08:02	Paul-Gossen-Straße	06:45	07:15	07:45	08:15
<i>min. 31</i>	<i>min. 00</i>	<i>min. 31</i>	<i>min. 00</i>	Anschl. v./n. Nürnberg *	<i>min. 47</i>	<i>min. 22</i>	<i>min. 47</i>	<i>min. 22</i>
06:34	07:04	07:34	08:04	Erlangen-Bruck	06:43	07:13	07:43	08:13
06:35	07:05	07:35	08:05	Tennenloher Str. <i>(optionaler Zusatzhalt)</i>	06:42	07:12	07:42	08:12
06:38	07:08	07:38	08:08	Frauenaurach	06:39	07:09	07:39	08:09
06:39	07:09	07:39	08:09		06:38	07:08	07:38	08:08
06:42	07:12	07:42	08:12	Kriegenbrunn	06:35	07:05	07:35	08:05
06:45	07:15	07:45	08:15	Niederndorf	06:32	07:02	07:32	08:02
06:47	07:17	07:47	08:17	Hauptendorf	06:30	07:00	07:30	08:00
06:49	07:19	07:49	08:19	Schaeffler Osttor	06:28	06:58	07:28	07:58
06:51	07:21	07:51	08:21	Herzogenaurach	06:26	06:56	07:26	07:56

Fahrplanausschnitt K2 - Halbstundentakt

a	x	x			a	x	x	
<i>min. 00</i>	<i>min. 00</i>	<i>min. 00</i>	<i>min. 00</i>	Anschl. v/n Nürnberg	<i>min. 01</i>	<i>min. 01</i>	<i>min. 01</i>	<i>min. 01</i>
<i>min. 56</i>	<i>min. 56</i>	<i>min. 56</i>	<i>min. 56</i>	Anschl. v/n Erlangen	<i>min. 57</i>	<i>min. 57</i>	<i>min. 57</i>	<i>min. 57</i>
05:03	06:03	07:03	08:03	Erlangen-Bruck	04:54	05:54	06:54	07:54
05:04	06:04	07:04	08:04	Tennenloher Str. <i>(optionaler Zusatzhalt)</i>	04:53	05:53	06:53	07:53
05:07	06:07	07:07	08:07	Frauenaurach	04:50	05:50	06:50	07:50
05:10	06:10	07:10	08:10	Kriegenbrunn	04:47	05:47	06:47	07:47
05:13	06:13	07:13	08:13	Niederndorf	04:44	05:44	06:44	07:44
05:15	06:15	07:15	08:15	Hauptendorf	04:42	05:42	06:42	07:42
05:17	06:17	07:17	08:17	Schaeffler Osttor	04:40	05:40	06:40	07:40
05:19	06:19	07:19	08:19	Herzogenaurach	04:38	05:38	06:38	07:38

Fahrplanausschnitt K3 - Stundentakt bis Erlangen-Bruck

3 Bewertung

3.1 Untersuchte Varianten

3.1.1 Infrastrukturvarianten

Für die Durchführung der Verkehre sind drei grundsätzliche Varianten der Infrastrukturnutzung vorstellbar. Diese Varianten sind:

- Infra 1 - Nutzung der mittigen Streckengleise 5900 von und nach Erlangen
- Infra 2 - Nutzung des Streckengleises Bamberg - Eltersdorf der Strecke 5919 in beiden Fahrrichtungen
- Infra 3 - Errichtung eines 5. Gleises zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen unter Nutzung und Überbauung bestehender Infrastruktur

3.1.2 Relevante Fahrplanvarianten

Für die Untersuchung sind die Fahrplanvarianten K1 - Stundentakt zwischen Erlangen und Herzogenaurach und K2 - Halbstundentakt zwischen Erlangen und Herzogenaurach relevant. In der Variante K3 - Stundentakt zwischen Erlangen-Bruck und Herzogenaurach enden die Züge aus Herzogenaurach an einem neu zu errichtendem Bahnsteig in Erlangen-Bruck. Eine Betrachtung dieser Variante entfällt somit.

3.1.3 Untersuchungsmatrix

		Fahrplankonzept		
		K1	K2	K3
Infrastruktur- variante	Infra 1	x	x	-
	Infra 2	x	x	-
	Infra 3	x	x	-

Zu untersuchende Varianten

3.2 Variante Infra 1 - K 1

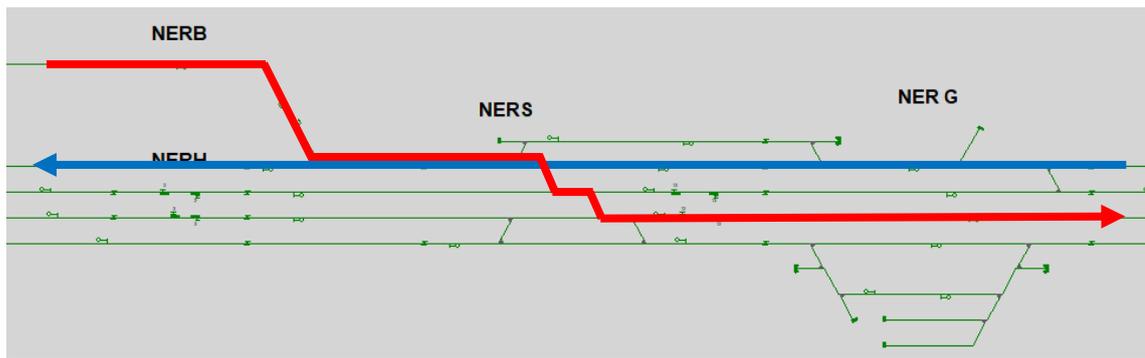
Diese Variante unterstellt das Konzept des Stundentaktes zwischen Erlangen und Herzogenaurach auf den mittig angeordneten S-Bahngleisen. In dieser Variante sollen die Verkehre der Aurachtalbahn stündlich zur Minute 47 in Erlangen ankommen, sowie stündlich zur Minute 00 abfahren.

Ebenfalls im 00-Knoten wendet in Erlangen die S-Bahn aus/nach Nürnberg Hbf (an Minute 56, ab Minute 02). Hierfür wird das einzige, nördlich angeordnete Wendegleis genutzt.

Die Züge aus Herzogenaurach können aus nachfolgend aufgeführten Gründen **nicht** wie im Fahrplankonzept vorgesehen verkehren:

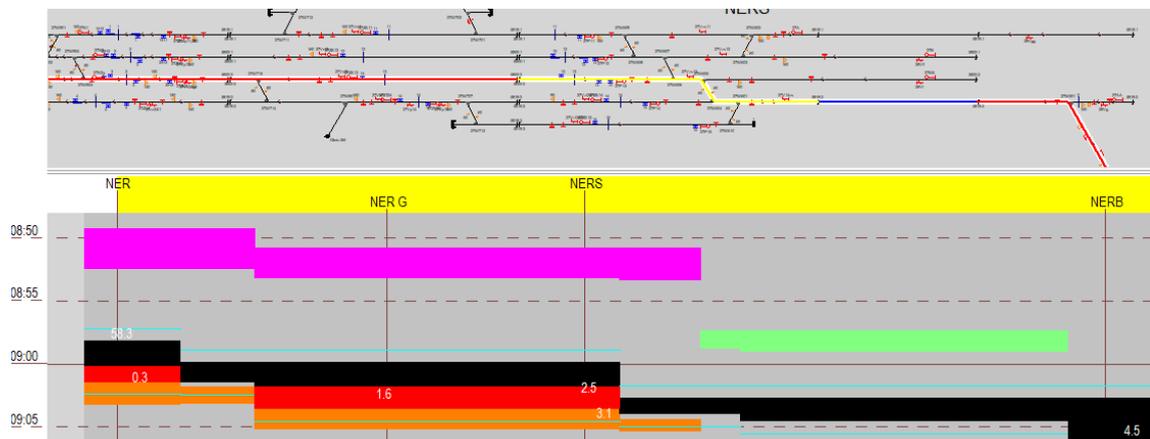
- In Erlangen steht für die Verkehre kein Wendegleis zur Verfügung

- In Erlangen-Bruck kreuzen die Züge aus Herzogenaurach den RE von Erlangen (Abfahrt Minute 40) nach Nürnberg Hbf ca. zur Minute 42.



Fahrweg Aurachtalbahn - Fahrweg Regionalexpress

- In Fahrtrichtung Herzogenaurach ist in Erlangen die Abfahrt zur Minute 00 nicht möglich. Zur nachfolgenden S-Bahn nach Nürnberg (Abfahrt Minute 02) sind mindestens 4 Minuten Zugfolgeabstand erforderlich



**Zug nach Herzogenaurach - S-Bahn nach Nürnberg Hbf -
Zeitgleiche Nutzung der Infrastruktur durch 2 Züge**

3.3 Variante Infra 1 – K 2

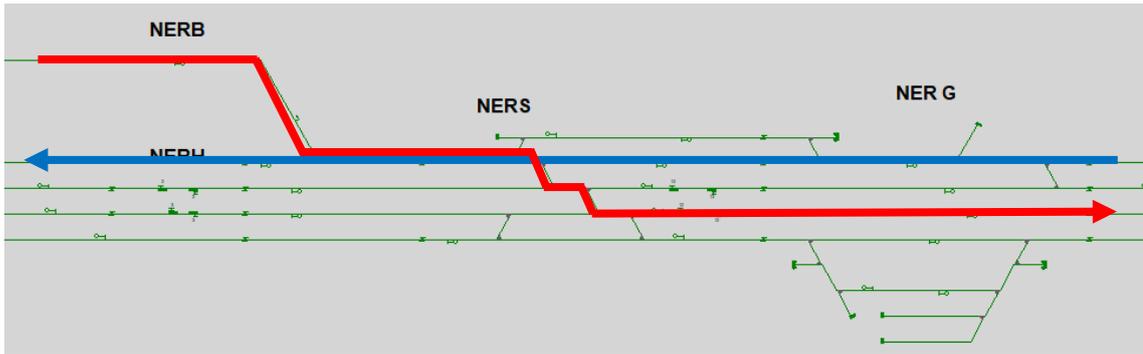
Diese Variante unterstellt das Konzept des Halbstundentaktes zwischen Erlangen und Herzogenaurach auf den mittig angeordneten S-Bahngleisen.

In dieser Variante sollen die Verkehre der Aurachtalbahn zur Minute 18 bzw. 48 in Erlangen ankommen, sowie zur Minute 29 und 59 nach Herzogenaurach abfahren.

Ebenfalls im 00-Knoten wendet in Erlangen die S-Bahn aus/nach Nürnberg Hbf (an Minute 56, ab Minute 02). Hierfür wird das einzige, nördlich angeordnete Wendegleis genutzt.

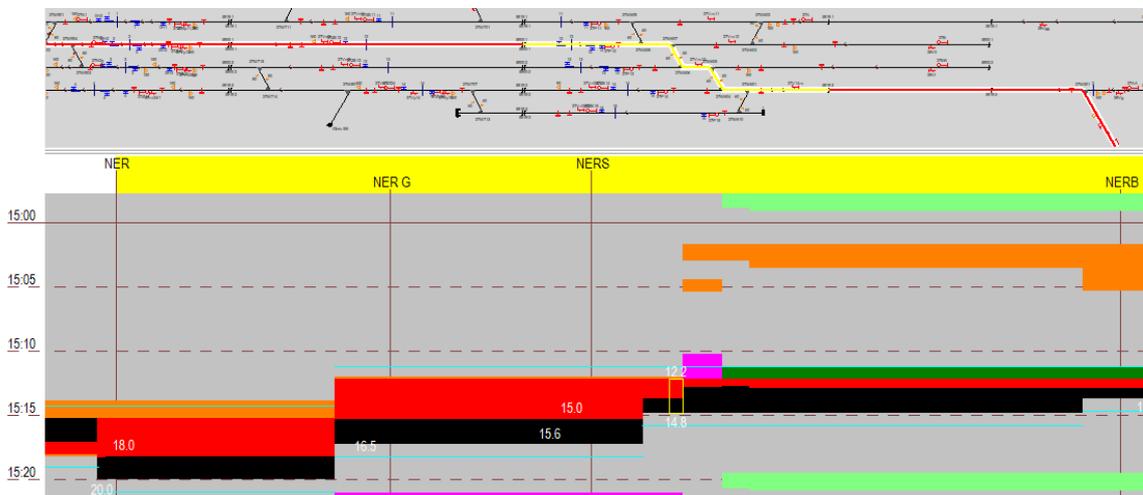
Die Züge aus Herzogenaurach können aus nachfolgend genannten Gründen **nicht** wie im Fahrplankonzept vorgesehen verkehren:

- In Erlangen steht für die Verkehre an Minute 48, ab Minute 59 kein Wendegleis zur Verfügung
- In Erlangen-Bruck kreuzen die Züge aus Herzogenaurach den RE von Erlangen (Abfahrt Minute 10 bzw. 40) nach Nürnberg Hbf ca. zur Minute 11 bzw. 41.



Fahrweg Aurachtalbahn - Fahrweg Regionalexpress

- Züge aus Herzogenaurach können in Erlangen nicht zur Minute 18 ankommen. Die aus Nürnberg Hbf kommende S-Bahn nach Bamberg (Erlangen Minute 16/17) nutzt zur gleichen Zeit die mittigen Gleise der Strecke 5900.



Zug aus Herzogenaurach - S-Bahn nach Bamberg - Zeitgleiche Nutzung der Infrastruktur durch 2 Züge

3.4 Variante Infra 2 - K 1

Diese Variante unterstellt das Konzept des Stundentaktes zwischen Erlangen und Herzogenaurach unter ausschließlicher Nutzung des Streckengleises Bamberg - Eltersdorf der Strecke 5919 in beiden Fahrrichtungen. In dieser Variante sollen die Verkehre der Aurachtalbahn stündlich zur Minute 47 in Erlangen ankommen, sowie stündlich zur Minute 00 abfahren.



Fahrweg Aurachtalbahn

In dieser Variante wird das Streckengleis Bamberg – Eltersdorf der Strecke 5919 von Minute 41 (Einfahrt der Züge aus Herzogenaurach) bis zur Minute 04 (Verlassen des Streckengleises in Richtung Herzogenaurach) durch die Züge der Aurachtalbahn blockiert. Folgende Auswirkungen werden durch den Verlust des Gleises erzeugt.

- Fahrzeitverluste durch Gleiswechsel im Bereich von 1,8 – 2,7 Minuten, abhängig von Fahrzeugbaureihen und Haltemustern
- unzureichende Bahnsteiglängen für in Erlangen haltende Züge des Fern- und schnellen Regionalverkehr
- Beeinträchtigung des Schienengüterverkehrs durch Trassenverdrängung

Die Umsetzung des Fahrplankonzeptes ist somit **nicht** möglich.

3.5 Variante Infra 2 – K 2

Diese Variante unterstellt das Konzept des Halbstundentaktes zwischen Erlangen und Herzogenaurach unter ausschließlicher Nutzung des Streckengleises Bamberg – Eltersdorf der Strecke 5919 in beiden Fahrtrichtungen. In dieser Variante sollen die Verkehre der Aurachtalbahn zur Minute 18 bzw. 48 in Erlangen ankommen, sowie zur Minute 29 und 59 abfahren.



Fahrweg Aurachtalbahn

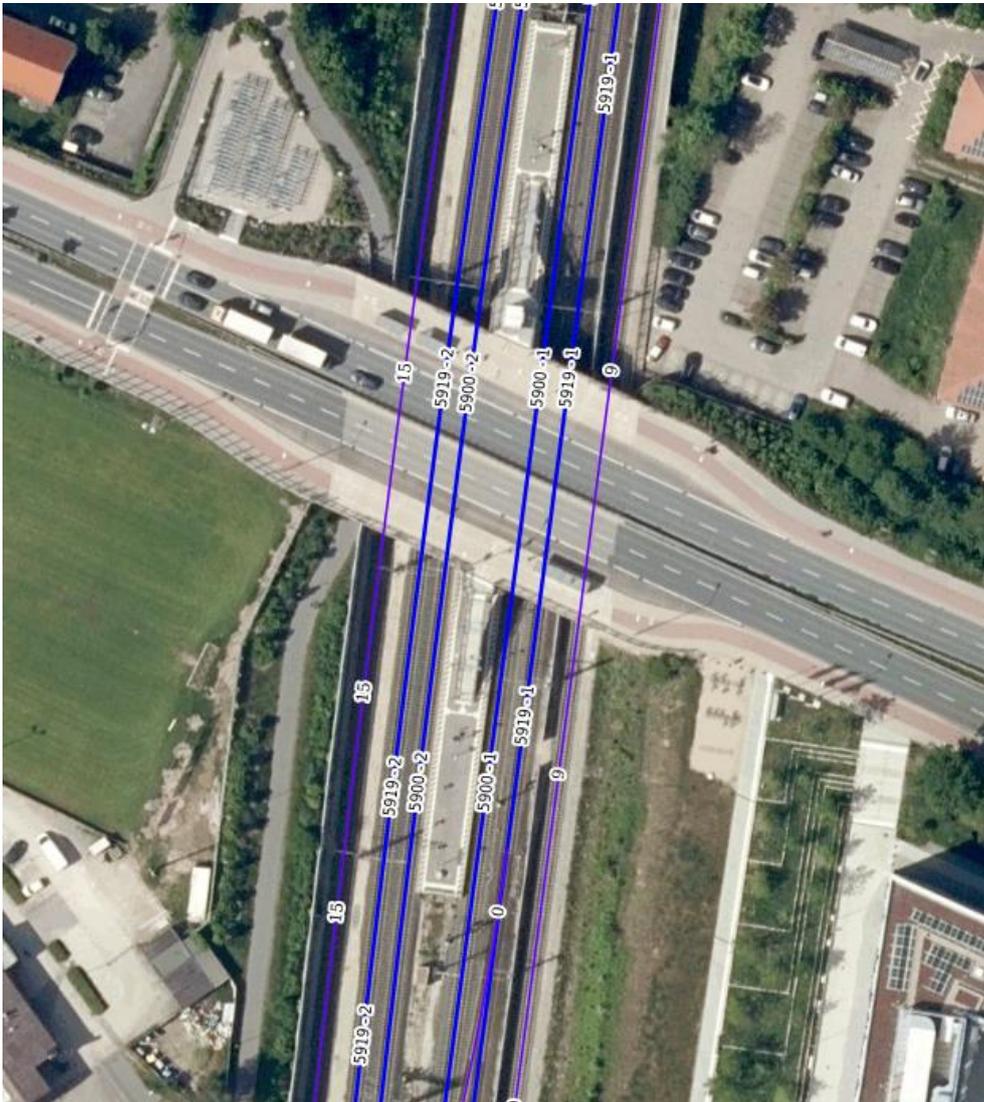
In dieser Variante wird das Streckengleis Bamberg – Eltersdorf der Strecke 5919 von Minute 41 (Einfahrt der Züge aus Herzogenaurach) bis zur Minute 04 (Verlassen des Streckengleises in Richtung Herzogenaurach) und von Minute 11 bis Minute 34 durch die Züge der Aurachtalbahn blockiert. Damit steht das schnelle Gleis Bamberg – Eltersdorf für andere Verkehre nicht mehr zur Verfügung. Neben den bereits unter Kapitel 3.4 genannten Auswirkungen:

- Fahrzeitverluste durch Gleiswechsel im Bereich von 1,8 – 2,7 Minuten, abhängig von Fahrzeugbaureihen und Haltemustern
- unzureichende Bahnsteiglängen für in Erlangen haltende Züge des Fern- und schnellen Regionalverkehr
- Beeinträchtigung des Schienengüterverkehrs durch Trassenverdrängung

können durch den Halbstundentakt und die damit verbundenen zusätzlichen Verdrängungen die Züge des unterstellten Betriebsprogrammes des Deutschlandtakt nicht mehr vollumfänglich abgewickelt werden. Die Umsetzung des Fahrplankonzeptes ist somit **nicht** möglich.

3.6 Variante Infra 3

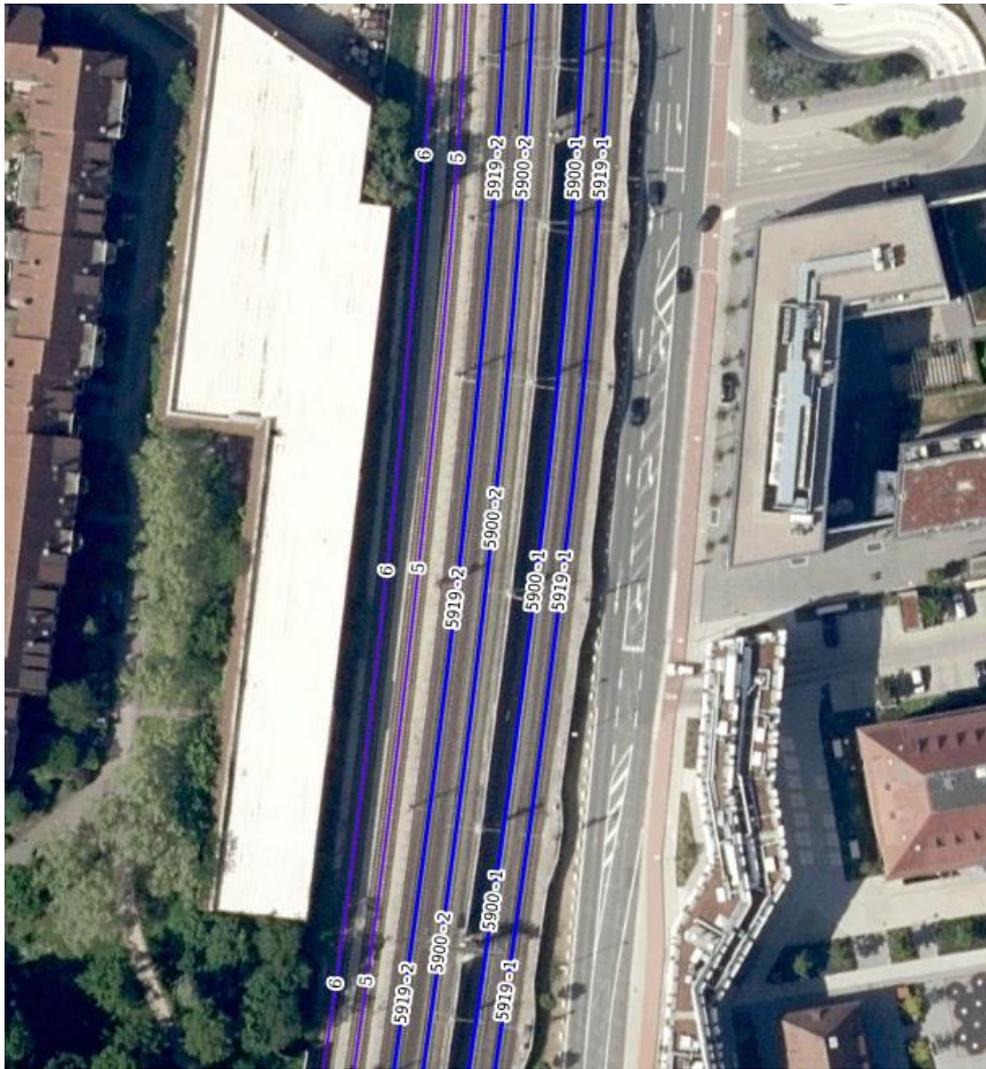
In dieser Variante soll ein fünftes Streckengleis zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen aufgebaut werden. Um den beengten Platzverhältnissen Rechnung zu tragen, soll vor allem im Bereich Paul-Gossen-Straße und Erlangen die heute vorhandene Infrastruktur überbaut werden.



Paul-Gossen-Straße

Am Halt Paul-Gossen-Straße soll dabei das seitenrichtige Überholgleis (Gleis 15 im Luftbild) überbaut werden, um eine Brückenaufweitung zu vermeiden.

In Erlangen sollen die Abstellgleise 5 und 6 teilweise überbaut werden.



Abstellgleise Erlangen

Weder das Überholgleis an der Paul-Gossen-Straße noch die Abstellgleise in Erlangen sind als entbehrlich einzustufen. Der heutige Infrastrukturmang wurde im Rahmen des Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 definiert, um die verkehrlichen Bedürfnisse zu erfüllen und durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr finanziert. Vor allem die Nutzung des Güterzugüberholungsgleises kann nicht kompensiert werden. Der Entfall hätte massive negative Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen und ist daher nicht zustimmungsfähig.

Die Führung der Verkehre aus Herzogenaurach über ein vollständig neu und abseits der bestehenden Infrastruktur zu errichtendes Gleis zwischen Erlangen-Bruck und Erlangen ist grundsätzlich nicht unmöglich, würde jedoch mit massiven Eingriffen in private und städtische Grundstücke einhergehen. Eine Beeinträchtigung der bestehenden Verkehre und definierten Verkehrskonzepte muss ausgeschlossen sein.

4 Zusammenfassung

Die Verkehre der Aurachtalbahn, mit dem Zwangspunkt Kreuzungsbahnhof Frauenaaurach, treffen im Abschnitt Erlangen-Bruck – Erlangen auf zwei verschiedene Taktsysteme auf den innen und außen liegenden Gleisen. Auf den äußeren, schnellen Gleisen verkehren die Züge des Fern- und Regionalverkehr im 30-Minuten System. Auf den inneren langsamen Gleisen verkehren die Züge zwischen Nürnberg und Erlangen im 20-Minuten Takt, sowie der überwiegende Teil der prognostizierten Güterverkehrsmengen. Eine fahrplansymmetrische Integration der Verkehre, welche im Kreuzungsbahnhof Frauenaaurach fixiert sind, ist auf der bereits fertiggestellten Infrastruktur nicht realisierbar.

Um die Züge der Aurachtalbahn bis nach Erlangen zu fahren, sind diese über eine eigene Infrastruktur bis nach Erlangen zu führen. Hierfür wäre auf der gesamten Strecke eine zusätzliche, völlig neue Gleisachse aufzubauen. Die bestehenden Gleisanlagen sind in vollem Umfang für den wirtschaftlich optimalen Betrieb des durch die Bundesgutachter definierten Zielfahrplan Deutschlandtakt erforderlich und aus diesem Grund durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr finanziert.

Als Alternativszenario können die Verkehre aus Richtung Herzogenaaurach am neu zu errichtendem Bahnsteig in Erlangen-Bruck enden und ausschließlich den Abschnitt Erlangen-Bruck – Herzogenaaurach befahren und bedienen. Die Zu- und Abführung der Fahrzeuge in Tagesrandlage ist möglich.

5 Anhänge

5.1 Legende Netzgrafik Deutschlandtakt

Legende

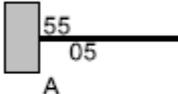
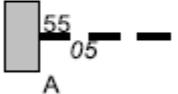
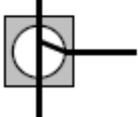
Zugkategorien

-  FV (Fernverkehr)
-  FR (Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr)
-  Express (beschleunigter Regionalverkehr)
-  Nahverkehrszug (Bedienung in der Regel aller Halte)
-  S-Bahn

Frequenzen

-  Zug verkehrt stündlich
-  Zug verkehrt alle 2 Stunden
-  Zug verkehrt nur in der HVZ

Weitere Erklärungen

-  Ein bzw. mehrere Zwischenhalte
-  Ankunftsminute im Bahnhof A
Abfahrtsminute im Bahnhof A
-  Zu beachten beim Zweistudentakt:
Kursive Minutenangaben: Ungerade Stunden
Normalschrift: Gerade Stunden
-  Flügelung/Vereinigung zweier Züge

