

VORBEMERKUNG

Die vorliegende Untersuchung soll den groben Rahmen für eine sinnvolle Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖNV) und begleitend auch des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Raum Erlangen unter besonderer Berücksichtigung der Umweltaspekte aufzeigen.

Die für einen besseren ÖPNV erforderliche Kapazitätsausweitung kann unserer Auffassung nach nicht mehr vom Verkehrsmittel Bus bzw. von den wenigen Bahnstrecken alleine bewältigt werden. Deshalb schlagen wir in dieser Studie den Neubau von Schienenstrecken in Form einer "Stadtbahn" bzw. die Wiederinbetriebnahme vorhandener DB-Nebenstrecken und ihre Einbeziehung in das künftige S-Bahn-Netz der Region vor.

Wir sind nicht auf alle Einzelfragen der Verkehrsinfrastruktur eingegangen. So fehlt z.B. der konkretisierte Vorschlag für ein Parkplatzrückbauprogramm in Erlangen, das parallel zum Ausbau des ÖNV durchgeführt werden sollte, und zwar insbesondere zulasten der dem Berufspendelverkehr dienenden Parkplätze. Durch ein solches Programm könnte der Bau weiterer Ortsumgehungen im Erlanger Umland, wie sie derzeit beispielsweise für Neunkirchen am Brand, Dormitz und Heßdorf geplant sind, verhindert werden. Wenn die Berufspendler die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, werden sich die Verkehrsprobleme in den umliegenden Ortschaften weitgehend von selbst lösen.

Es ist nicht Ziel dieser Untersuchung, ingenieurmäßige Bauausführungspläne zu liefern. Dennoch haben wir uns bemüht, die Streckenpläne mit größtmöglicher Genauigkeit anzu-

fertigen und die bestehenden Richtlinien für die Breite von Gleiskörpern, Fahrbahnen, Geh- und Radwegen einzuhalten. Dabei ist aber zu bedenken, daß es sich bei diesen Richtlinien zwar um einzuhaltende Vorgaben im Falle einer Zuschußgebung handelt, nicht aber um streng einzuhaltende Gesetze. Gerade in engen Innenstädten und Ortskernen müssen oft Abstriche von den Richtlinien gemacht werden. Bei den vorgeschlagenen Stadtbahnstrecken gibt es je nach Einsatz bestimmter Fahrzeuge zwei Bauvarianten, die sich in Bezug auf die Mindeststradien unterscheiden sowie darin, daß bei einer Variante (Ein-Richtungs-Fahrzeuge) Wendeschleifen nötig sind, bei der anderen dagegen nicht. Im Text wurden diese beiden Varianten nicht immer gesondert angesprochen, so daß die an mehreren Stellen erwähnten Wendeschleifen auch entfallen können, was den Flächenbedarf an den Endhaltestellen entscheidend verringert.

Ergänzend zu den rein verkehrstechnischen Überlegungen finden sich in dieser Studie auch Vorschläge zu städtebaulichen und strukturpolitischen Maßnahmen, die das Verkehrsaufkommen insgesamt verringern helfen könnten (Schaffung neuer Arbeitsplätze in Siedlungsschwerpunkten sowie städtebauliche Verdichtung im Erlanger Stadtsüden zur Vermeidung weiterer Umland-Zersiedelung).

Zur Verwirklichung der hier vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur genügt natürlich nicht nur das Bekenntnis zum Umweltschutz. Man muß dem Bekenntnis auch die entsprechenden Taten folgen lassen, auch gegen den zu erwartenden Widerstand der Auto-Lobby.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorbemerkung	4
A. Analyse	
I. Abgrenzung des untersuchten Gebiets	5
II. Erlangens Entwicklung seit 1945	6
III. Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr	7
B. Grundsatzüberlegungen	
I. Schiene oder Bus?	8
II. Variantenvergleich	9
C. Ausführungsvorschlag:	
Gesamtnetz des schienengebundenen Personennahverkehrs im Raum Erlangen	10
I. Alternative Nutzungen	11
II. Dringlichkeit der einzelnen Stadtbahnstrecken	
1.) aus städtebaulicher Sicht	12
2.) aus betrieblicher Sicht	14
III. Fahrzeuge für die Stadtbahn	15
IV. Busverkehr	
1.) Ergänzendes Busnetz im Einzugsbereich der Stadt Erlangen	16
2.) Ergänzendes Busnetz im Stadtgebiet Erlangen	
a) bei großer Stadtbahnlösung - Variante 1	17
Variante 2	19
b) bei kleiner Stadtbahnlösung, Varianten 1 und 2	20
V. Motorisierter Individualverkehr	
1.) Durchgangsstraßen für den MIV im Erlanger Stadtgebiet	21
2.) Innerstädtisches Straßennetz für den MIV	22
VI. Streckenbeschreibungen	
1. Streckenführung der Stadtbahn im Erlanger Stadtgebiet	23
2. Ortsdurchfahrten der Stadtbahn	24
3. Beschreibung der Oststrecke Erlangen-Neunkirchen-Eschenau	
a) Kleine Lösung Erlangen-Neunkirchen/Ost	25
b) Große Lösung Erlangen-Eschenau	27
4. Stadtbahn-Nordweststrecke Erlangen-Zeckern-Höchstadt	28
5. Stadtbahn-Weststrecke Dechsendorf-Weisendorf	29
6. Beschreibung der Südstrecke Erlangen/Hauptpost-Nürnberg	30
7. Streckenbeschreibung St.Johann-Gerätewerk	31
VII. Finanzierung	32
D. Strukturpolitische Überlegungen	
I. Neue Siedlungsschwerpunkte für Verwaltungsbetriebe	33
II. Flächenhafte Versorgung des Stadtgebietes mit Geschäften u.Dienstleistungsb.	35
III. Städtebauliche Verdichtung in der Südstadt	36
Tabellen	38
Karten	54
Abbildungen	94
Literaturverzeichnis	104
Anhang: Presseecho auf das vorliegende Konzept	105

Arbeitsgruppe FRANKEN-PLAN - Kinski/Schmidt/Berthold:

EINE STADTBAHN FÜR ERLANGEN?

UNTERSUCHUNG DER MÖGLICHKEITEN
EINES SCHIENENGEBUNDENEN NAHVERKEHRS
IN ERLANGEN UND UMLAND

Wissenschaftlich-Publizistischer Verlag L.Berthold - Postfach 1212 - 8510 Fürth

1986

LITERATURVERZEICHNIS

BO Strab, Fassung vom 13.5.1981

DB Winterfahrplan 1983/84

DB Sommerfahrplan 1985

Haimerl: Anleitung für die standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV. Bonn 1981

Der Nahverkehr. Zeitschrift für Verkehr in Stadt und Region. Heft 3/1985

Schmidt, Werner: Renaissance der Schiene? Kritische Betrachtung des Schienenverkehrs im Nürnberger Raum. Fürth 1984

ÜSTRA Hannover. Hannover 1982

VAG Nürnberg - Fahrplan Sommer 1985

VAG Nürnberg - Wirtschaftsprüfungsbericht 1983

Zahlen aus: Untersuchungen zum GVP Erlangen
 Statistische Blätter, StPIA Erlangen
 vom Straßenbauamt Nürnberg und Landratsamt Erlangen/Höchstadt
 SPNV-Zählung der DB 1979/81
 ÖPNV-Zählung der Stadtwerke Erlangen Nov. 1984

Karten von: Stadtplanungsamt Erlangen
 Landratsamt Erlangen-Höchstadt
 Gemeinde Neunkirchen am Brand
 Topographische Karten Blatt 6230, 6231, 6330, 6331, 6332, 6431, 6432, 6433
 Topographische Karten 1:25 000 verschiedene Blattausschnitte

Fotos: Stefan Kinski, Lothar Berthold, Werner Schmidt - © FRANKEN-PLAN

FRANKEN-PLAN

**Büro für angewandte Regional-,
 Siedlungs- und Verkehrsplanung**

Stefan Kinski 09131/49713
 Lothar Berthold 0911/775531
 Werner Schmidt 0911/601941
 Beratung: Dipl.Ing.FH I.Herney

Postadresse: c/o L.Berthold, Postfach 1212, 8510 Fürth 1