

3. BESCHREIBUNG DER OSTSTRECKE ERLANGEN-NEUNKIRCHEN-ESCHENAU

a) KLEINE LÖSUNG ERLANGEN-NEUNKIRCHEN/OST

Beginnend an der Hauptpost in Erlangen, zweigt die Stadtbahn-Oststrecke an der Kreuzung Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße von der Strecke Erlangen-Nürnberg nach Osten ab (siehe auch Streckenbeschreibung Erlangen-Nürnberg). Die südliche bzw. östliche Fahrbahn der Werner-von-Siemens-Straße wird zwischen Nürnberger Straße und Zollhaus für den MIV aufgelassen. Auf dieser Fahrbahn wird dann MIV-unabhängig die zweigleisige Stadtbahntrasse gebaut. Der MIV befährt die nördliche Fahrbahn der Werner-von-Siemens-Straße bis Henkestraße im Gegenverkehr. Die Trasse der Stadtbahn wird bis Uttenreuth zweigleisig geführt.

Zwischen Henkestraße und Zollhaus stellt sich die Werner-von-Siemens-Straße heute als nur für Anwohner befahrbare, verkehrsberuhigte Straße dar. Dieser Zustand wird beibehalten, doch wird nur noch die westliche Fahrbahn in Süd-Nord-Richtung als Einbahnstraße genutzt. Eine Alternative hierzu wäre die Aufpflasterung der westlichen Hälfte der Werner-von-Siemensstraße auf einheitliches Niveau einschließlich Verkehrsberuhigung. Dann kann die Straße auch in zwei Richtungen für Anwohner befahrbar bleiben.

Die Lärmbelästigung der Anwohner dürfte sich bei Verwendung geräuscharmer Gleiskörper gegenüber dem heutigen Zustand (mit den Busfahrten) verringern. Busse werden auf dieser Strecke dann nicht mehr verkehren.

Die Luitpold- und Drausnickstraße, in der die Stadtbahn bis zur Ortsgrenze Buckenhof verlaufen wird, werden zwischen Zollhaus und Markuskirche verkehrsberuhigt. Der Durchgangsverkehr aus dem östlichen Umland wird über folgende Route geleitet: Stadtgrenze Buckenhof - Markuskirche - Kurt-Schumacher-Straße - Artilleriestraße - Hartmannstraße - Henkestraße - Werner-von-Siemensstraße - Frankenschnellweg. Die Stadtbahngleise werden auf der nördlichen Seite der Luitpold- und Drausnickstraße

verlegt, da sich auf der Südseite die Fernwärmeleitungen befinden. Die Luitpoldstraße wird zwischen Hartmannstraße und Zollhaus als einspurige Einbahnstraße stadteinwärts geführt. Die Drausnickstraße wird zwischen Wilhelmstraße und Moltkestraße als einspurige Einbahnstraße stadtauswärts, zwischen Moltkestraße und Markuskirche (Sieglitzhofer Straße) als einspurige Einbahnstraße stadteinwärts geführt.

Zwischen Markuskirche und östlicher Stadtgrenze werden die Stadtbahngleise auf der südlichen Seite der Drausnickstraße verlegt. Dazu wird die Drausnickstraße in diesem Bereich von drei auf zwei Fahrspuren zurückgebaut. Die Baumreihe in der Mitte der Straße wird auf die jetzige südliche Fahrspur versetzt, um so Platz für die Gleise zu schaffen. Südlich der Gleise bleibt noch eine Fahrspur für die Anwohner der Südseite dieses Bereichs der Drausnickstraße erhalten. Vor den Garagenausfahrten an der Drausnickstraße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Wilhelminenstraße bleibt das südliche der beiden Stadtbahngleise zum Ein- und Ausfahren aus den Garagen für Pkw befahrbar. Parken ist jedoch auf der verbliebenen Fahrspur nicht mehr möglich.

An der westlichen Ortsgrenze Buckenhof werden beide Stadtbahngleise in die Mitte der Gräfenberger Straße gelegt, wo sie bis zum Ortsende Buckenhof hinter der Schwabachbrücke bleiben. Die Stadtbahn erhält in der Ortsdurchfahrt eine Ampelvorrangschaltung (siehe Prinzipzeichnung).

Zwischen dem östlichen Ortsende von Buckenhof und der Ortsdurchfahrt Uttenreuth werden die Gleise nördlich der Staatsstraße 2240 verlegt. Dazu wird die Staatsstraße von drei auf zwei Fahrspuren zurückgebaut, d.h. auch die Busspur entfällt. Die Firma Schultze muß dazu eventuell einen schmalen Geländestreifen ihres Firmengrundstücks abtreten.

Zwischen einem Punkt etwa 100 m östlich der Überquerung des Tennenbachs und etwa 20 m östlich des Verwaltungsgebäudes der VG Uttenreuth wird die Stadtbahn wegen des Engpasses zwischen Schwabachgrund und bebauten Flächen nur eingleisig, von da an bis zum östlichen Ortsende Uttenreuth wieder zweigleisig geführt.

Auf der Wiese östlich der zwei Wohnblöcke an der Schulstraße/Ecke Staatsstraße 2240 wird eine Wendeschleife eingerichtet. Einige Meter westlich der Post beginnt der enge Teil der Uttenreuther Ortsdurchfahrt. Von hier ab bis zum östlichen Ortsende werden die beiden Gleise wieder in der Straßenmitte verlegt, eine Ampelvorrangschaltung (siehe Prinzipzeichnung) wird eingerichtet.

Zwischen östlichem Ortsende Uttenreuth und westlichem Ortsrand Dormitz wird die Stadtbahn eingleisig auf der Nordseite der Staatsstraße geführt. Dazu wird die Straße in diesem Bereich auf 6,0 m Breite zurückgebaut. Die Höchstgeschwindigkeit wird aus Sicherheitsgründen auf der gesamten Staatsstraße 2240 zwischen Neunkirchen und Erlangen auf 70 bzw. 50 km/h festgesetzt.

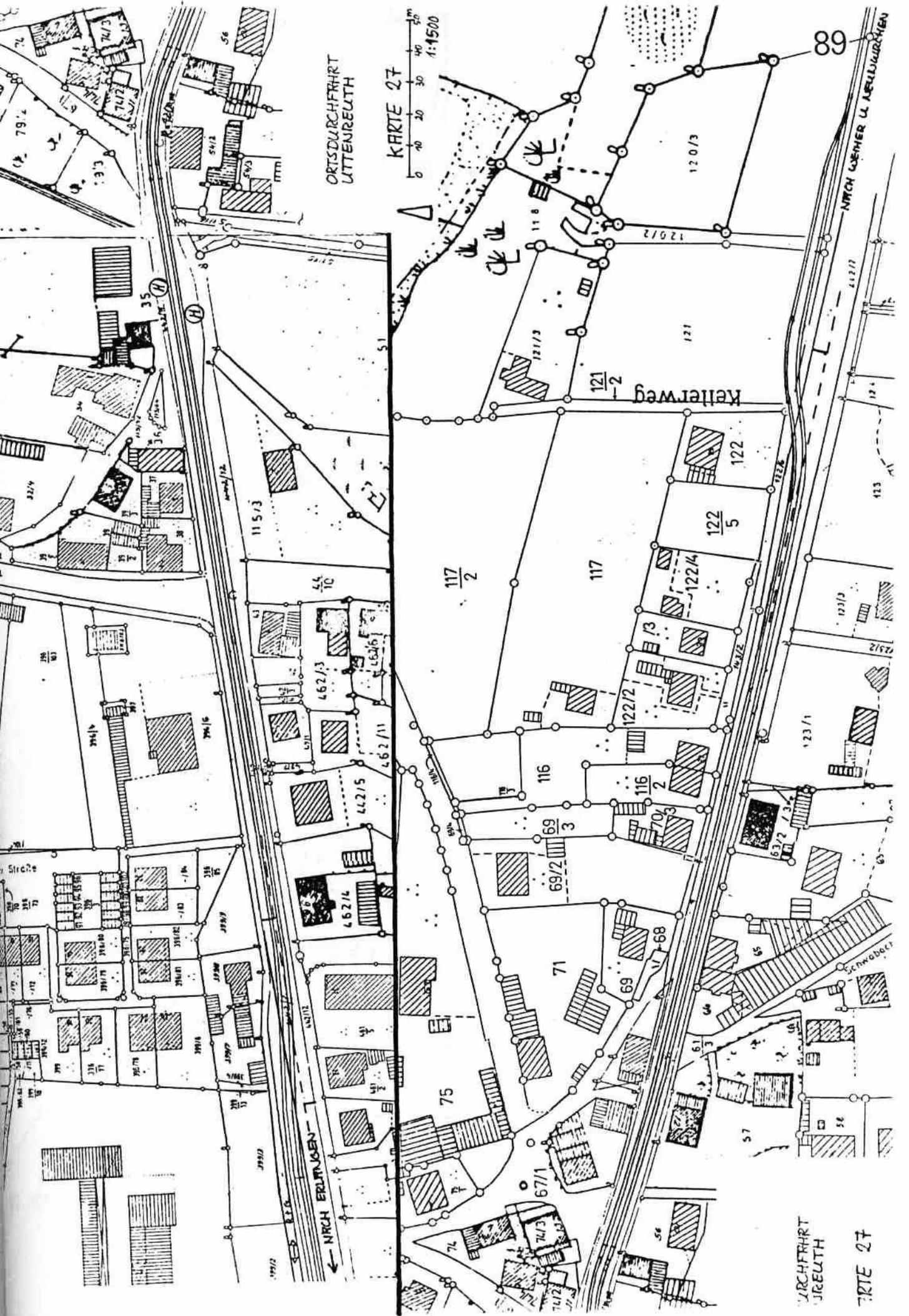
In der Ortsdurchfahrt Weiher bleibt die Bahn auf eigener Trasse, doch muß an der Nordseite möglicherweise eine Stützmauer für den dort befindlichen Abhang gebaut werden.

In der Ortsdurchfahrt Dormitz wird die Stadtbahn wieder zweigleisig in der Straßen-

mitte geführt (siehe Prinzipzeichnung).

Zwischen dem nordöstlichen Ortsende Dormitz und der Einmündung der Joseph-Kolb-Straße in Neunkirchen wird die Stadtbahn eingleisig an der Ostseite der Staatsstraße geführt (ehemalige Seku-Trasse). Der Fahrradweg muß ca. 2 m nach Osten verlegt werden.

In Neunkirchen wird am alten Bahnhof ein Begegnungsgleis eingerichtet. Von hier aus wird die Stadtbahn eingleisig weitergeführt. In Neunkirchen wird dabei bis zum Gebäude des Pfarrzentrums Adolf Kolping an der Von-Hirschberg-Straße die alte Seku-Trasse benutzt. Die Tankstelle Ecke Erlanger/Joseph-Kolb-Straße wird dafür abgerissen oder zumindest gekappt. Das Adolf-Kolping-Haus an der Von-Hirschberg-Straße wird durch eine nach Süden verschwenkte Kurve der Stadtbahntrasse umgangen. Nach Überquerung der Von-Hirschberg-Straße führt die neue Trasse etwas nördlich der ehemaligen Seku-Trasse durch das als Baugebiet ausgewiesene Wiesengrundstück direkt zur Ecke Gräfenberger Straße (Staatsstr. 2240)/Raiffeisenstr. Hier überquert die Stadtbahntrasse die Staatsstraße 2240 und führt auf der nördlichen Seite der Staatsstraße direkt an der Straße in Richtung Kleinsendelbach. Am östlichen Bebauungsende von Neunkirchen wird an der Staatsstraße eine Wendeschleife eingerichtet.



ORTSDURCHFART
LITTENREUTH

KARTE 27

0 10 20 30 40 50
1:1500

Kettenweg

NACH ERLENJEN

NACH WEHER U. KELLERREUTH

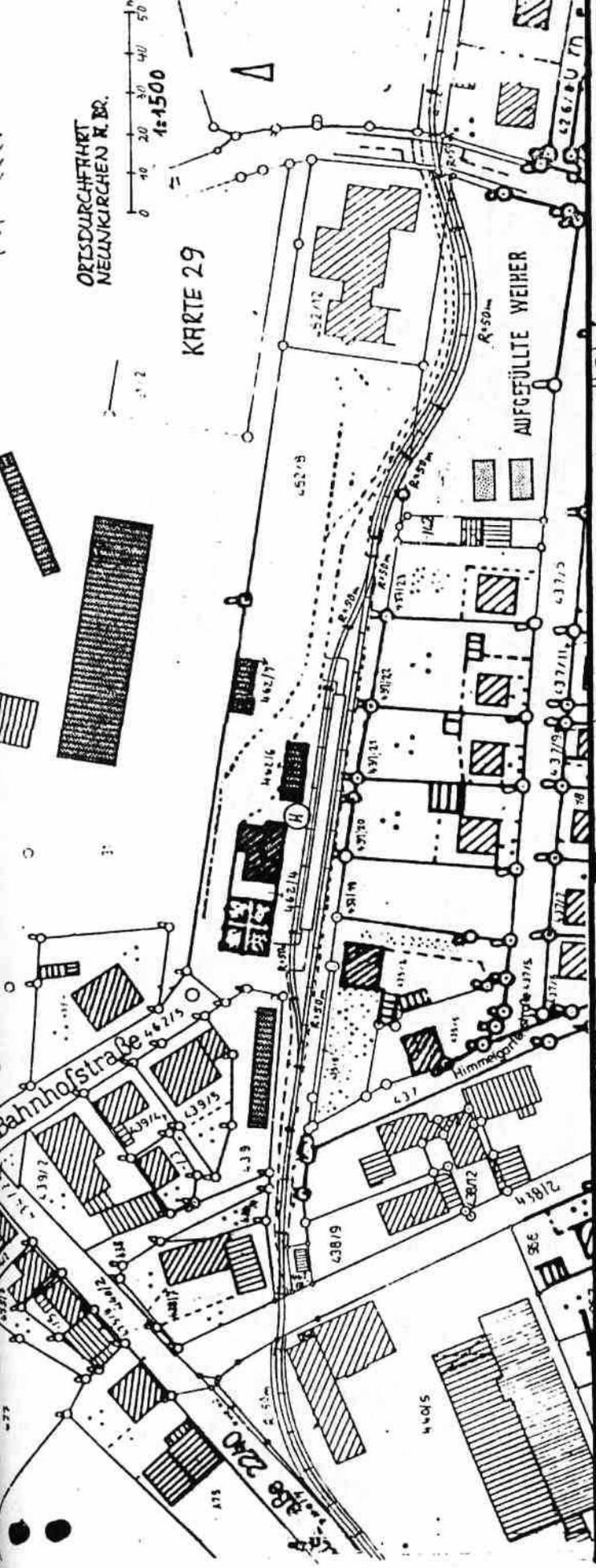
DURCHFART
LITTENREUTH

KARTE 27

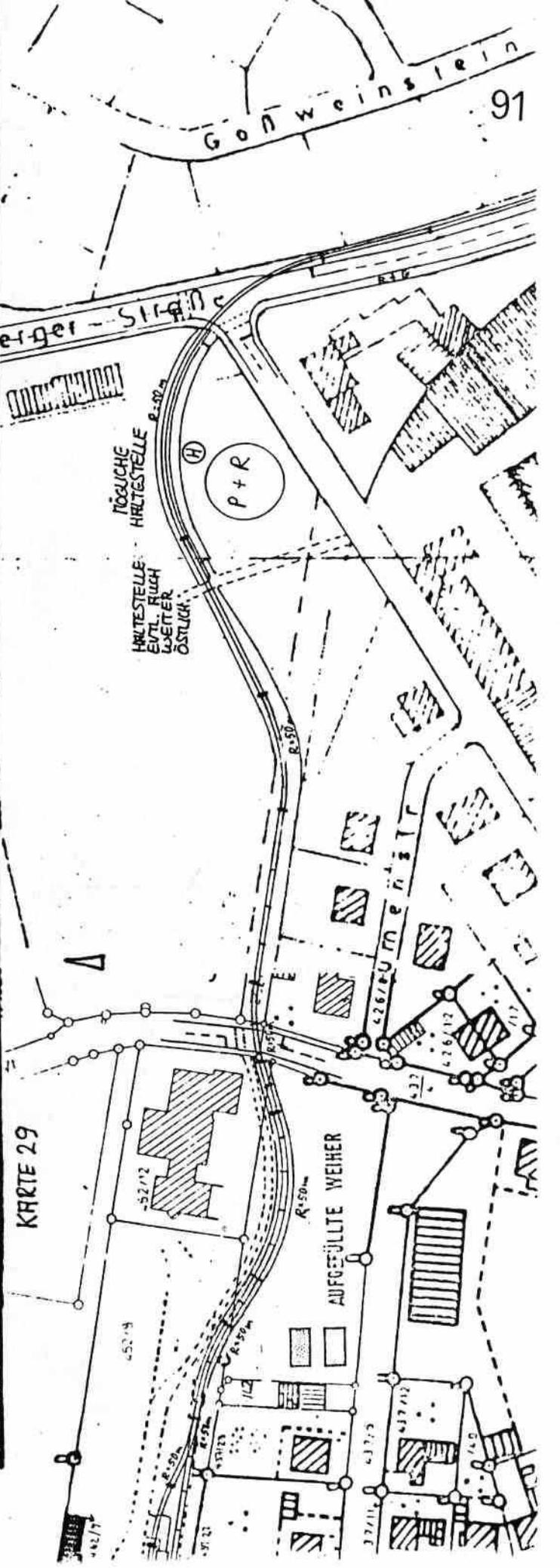
ORTSDURCHFÄHRTE
NEUNKIRCHEN N. BR.



KARTE 29



KARTE 29

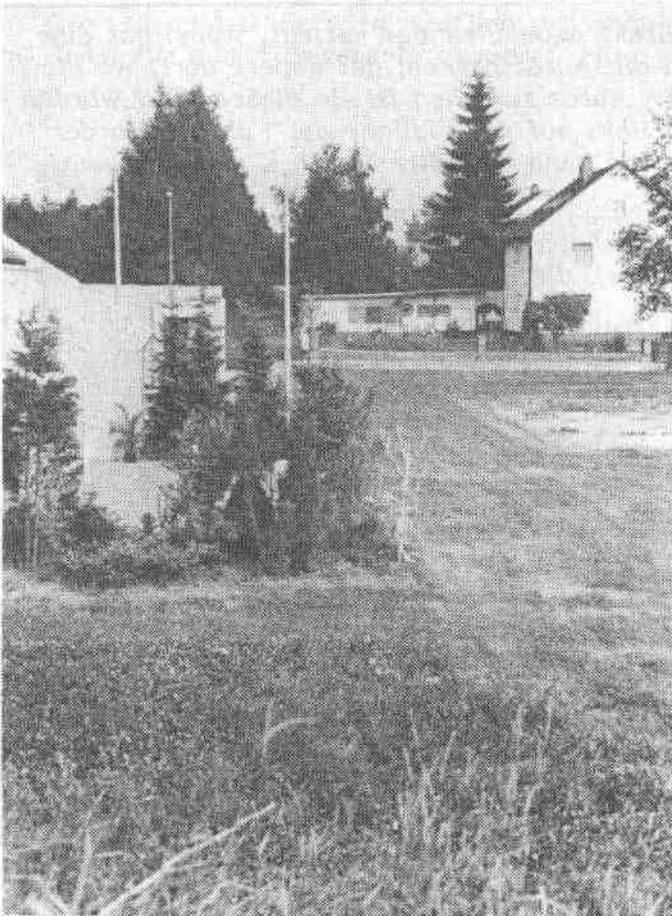


Gottweinslein 91



Ehemaliger Bahnhof Neunkirchen

Auf der Freifläche in der Bildmitte und vorne werden die Gleisanlagen für den Bahnhof Neunkirchen verlegt. Der in der Bildmitte rechts sichtbare Schuppen wird abgerissen.



Neunkirchen am Brand, östlich des alten Bahnhofs

Die Stadtbahn benützt in Neunkirchen im Prinzip die ehemalige Seku-Trasse. Sie muß jedoch das in Bildmitte links sichtbare, neue "Adolf-Kolping-Haus" an der in der oberen Bildhälfte sichtbaren Von-Hirschberg-Straße mit einer Kurve südlich umfahren. Das heißt, die Stadtbahn wird über die in der rechten Bildhälfte sichtbaren Wiese hin auf die im Hintergrund (linkes oberes Bildviertel) sichtbaren ehemaligen Seku-Trasse geführt.