

Anhang:
Presseecho auf das vorliegende Konzept

aus: STROHHALM - Ökologische Stadtillustrierte für Erlangen und Umgebung, April 1986

Alternative auf Schienen: Pendeln mit der Stadtbahn

„Franken-Plan“ hat ein umfassendes und ehrgeiziges Konzept über ein schienen-gebundenes Nahverkehrsmittel für Erlangen und Umgebung vorgelegt. Stadtplaner und Rathaus-Parteien nahmen es kaum zur Kenntnis. Ralf Birke stellt es vor.

„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 den Neubau von Schienenstrecken in Form einer „Stadtbahn“ bzw. die Wiederinbetriebnahme vorhandener DB-Nebenstrecken und ihrer Einbeziehung in das künf-

tige S-Bahn-Netz der Region vor.

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 Ver-

kehrsprobleme in den umliegenden Ortschaften weitgehend von selbst lösen.

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 Autolobby.“

Franken-Plan

Franken-Plan: Lothar Berthold, Stefan Kinski, Werner Schmidt (von links)

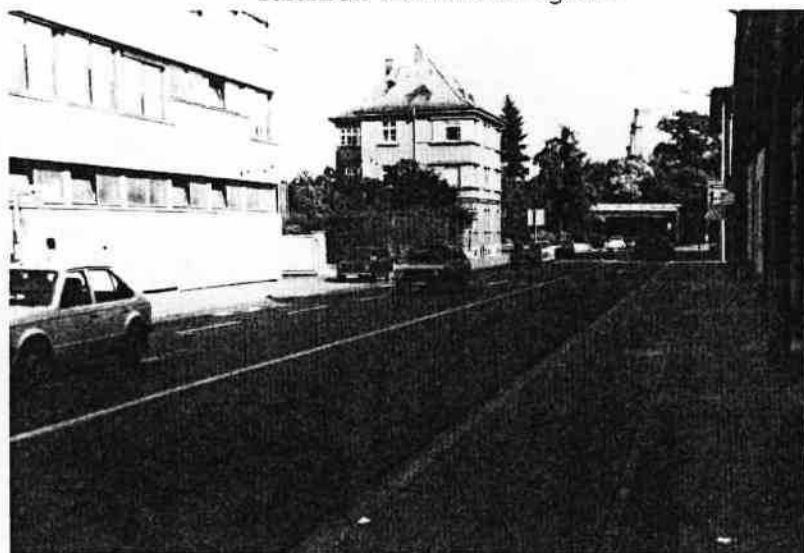




Hier in der Drausnickstraße kommt die Straßenbahn aus dem Erlanger Osten auf Stadtgebiet...



...um auf der Nürnberger Straße entlang nach Westen weiterzufahren und die Fahrgäste



...ab dem Schlachthof über den Dechsendorfer Damm nach Weisendorf und Höchststadt zu bringen.

Mehr als zwanzig Jahre ist es her, daß die alten Gleise der ehrwürdigen „Seku“ zum Alt-eisen gegeben wurden.

Nach der verpufften H-Bahn-Diskussion, die wohl die futuristische Alternative zum Dampf-bähnchen sein sollte, verließen sich Stadt- und Umlandplaner ganz auf den Bus. Der war nämlich nicht an feste Trassen gebunden und sollte so die attraktive Lösung für die Probleme des Pendelverkehrs aus den Bausparer-finanzierten Vororten in die „Einkaufs“- und Siemensstadt Erlangen sein.

War er nicht. Um zum Arbeitsplatz zu kommen, benutzten 1984 etwa 85 Prozent der Umland-Bewohner den eigenen Pkw. Das heißt: täglich werden über 100 000 Fahrten gemacht, die die Stadtgrenze überqueren. Die davon ausgehenden Umwelt- und Gesundheitsprobleme, die mit einer solchen Verkehrsbelastung einhergehen, waren für die Initiatoren von „Franken-Plan“, dem „Büro für angewandte Regional-Siedlungs- und Verkehrsplanung“ der Anlaß, die Möglichkeiten eines schienengebundenen Nahverkehrsmittels zu überprüfen. Die „Stadtbahn“ wurde geboren.

Auf 70 Seiten haben Stefan Kinski, Lothar Berthold und Werner Schmidt ein Konzept erarbeitet, das die Verquickung von geplanter S-Bahn mit einem neuen Schienensystem vorsieht. Drei Varianten haben sie dafür vorgeschlagen, und eine gleich favorisiert. Von Eckental über Neunkirchen in die City und weiter über Dechsendorf nach Höchststadt und Weisendorf inklusive einem Abstecher nach Frauenaarach soll die Ost-West-Achse verlaufen. Fürth und Herzogenaurach werden mit eigenen Zweigen versorgt, von Forchheim bis Nürnberg verkehren die Züge in kurzer Taktfolge auf der bestehenden Trasse.

Nur Utopie? Die Gesamtkosten für ihr Konzept, in das auch bereits stillgelegte Bundesbahn-Strecken integriert sind, berechneten die Planer unter der Beratung des Diplom-Ingenieurs I. Herney auf 487,6 Millionen Mark. Dabei gehen sie davon aus, daß die Deutsche Bundesbahn ihre Strecken selbst wieder reaktiviert. Aber jetzt kommt's: 454,1 Millionen Mark halten die vier für zuschufsfähig. Davon käme noch einmal eine Belastung von 90,8 Millionen (20 %) auf die Gebietskörperschaften zu. Es blieben also an Kosten für die Kommunen des Großraums 124,3 Millionen Mark „übrig“.

Immer noch ein stolzer Preis. Aber legt man als Maßstab für eine zukunfts-trächtige Verkehrspolitik zugrunde, daß

Stadtbahn

durch Kohlenmonoxid- und Stickoxidausstoß die Natur in unverantwortlicher Weise geschädigt, durch die Emissionen der PKWs die Luft für die Anwohner zu einem chronischen Krankheitserreger wird und tagtäglich aus egoistischen Gründen unnötig Energie verschwendet wird, dann darf diese Summe – zumindest für eine ernsthafte Überprüfung der Vorschläge – kein Hindernis sein.

„Zu teuer“ hieß es allerdings bereits, nachdem der SPD-Stadtratsfraktion im Erlanger Rathaus die Konzeption vorgelegen hatte. Über einen Ost-West-Schienenverkehr könne man zwar nachdenken, doch schon bald verlief auch dieser Gedanke im Sand.

Ausgerechnet der generalbevollmächtigte Direktor Koll vom Siemens-Unternehmensbereich Elektro will sich nun mit den alternativen Plänen an einen Tisch setzen. Freilich ist bis jetzt noch nicht klar, ob sich die H-Bahn-Erfinder mögliche Aufträge bereits im Vorfeld sichern, oder endlich ein umweltfreundliches und gleichzeitig attraktives Verkehrsmittel für ihre Mitarbeiter einsetzen wollen.

Wohllollende Stimmen auch aus dem sonst nicht gerade alternativen Neunkirchen a. Br. Bürgermeister Derfuß rief bei Stefan Kinski an und forderte „Franken-Plan“ auf, in einer der nächsten Gemeinderatssitzungen über das Projekt zu referieren. Gleichzeitig erklärte er sich bereit, in neuen Bebauungsplänen von Neunkirchen eine Trasse freizuhalten und signalisierte gar Bereitschaft über den Abriß störender Gebäude.

Enttäuscht ist man bei „Franken-Plan“ vor allem über die Reaktion aus dem fortschrittlichen Erlanger Rathaus. Der Planungsreferent konnte sich, auf das Konzept angesprochen, gar nicht erinnern. Dann gab er zu, das dicke Buch mit den detaillierten Plänen an einen seiner Sachbearbeiter weitergeben zu haben. Da liegt es jetzt immer noch, ohne ernsthaft Aufsehen erregt zu haben.

Der Anstoß zur Entwicklung eines Stadtbahnnetzes für Erlangen und seinen Einzugsbereich kommt von den Problemen des Pendlerverkehrs. Das Stadtbahnnetz dient also in erster Linie dem Verkehr zwischen der Stadt und dem Umland und erst in zweiter Linie dem innerstädtischen Verkehr. Während der innerstädtische öffentliche Nahverkehr sich in weiten Bereichen besser, weil flächendeckender, mit Bussen bedienen läßt, haben wir es im Umland teilweise mit einer auf

Erlangen ausgerichteten Bandinfrastruktur und teilweise mit der Verbindung von Konzentrationspunkten zu tun, für die sich ein Schienenverkehrsmittel besser als die Bedienung durch Busse eignet.

1. Neunkirchen am Brand – Erlangen

Die Strecke Neunkirchen a. Br.-Erlangen zeichnet sich durch eine Anzahl von Gemeinden aus, die auf dem Wohnsektor in ständigem Wachsen begriffen sind und die alle an einer Achse liegen. Diese Strecke durchquert das gesamte Stadtgebiet östlich der Regnitz, die Belastung beträgt zur Zeit an der Stadtgrenze etwa 18 000 PKW und 130 Busfahrten pro Tag.

Die Strecke muß in Neunkirchen mindestens bis an den östlichen Ortsrand geführt werden, um dort keine innerörtlichen Verkehrsprobleme zu erzeugen. An der Haltestelle Neunkirchen-Ost würde bei Verzicht auf eine Weiterführung nach Eschenau eine Umsteigestation für die aus Richtung Eschenau kommenden Busse, PKW und Radfahrer eingerichtet werden.

2. Zeckern-Dechsendorf-Erlangen

Die Strecke Zeckern-Dechsendorf-Erlangen führt durch die Wachstumsgemeinden (nur Wohnbau) Hemhofen und Röttenbach. Diese Gemeinden sind bei weitem stärker im Wachsen begriffen als etwa die Orte westlich der Staatsstraße von Zeckern nach Dechsendorf. Auch in diesem Bereich geht es also weniger um eine flächendeckende Bedienung kleiner Ortschaften, sondern eher um die Verbindung zwischen Hemhofen und Röttenbach (Wohnen) und der Stadt Erlangen (Arbeiten).

Dazu kommt, unabhängig von der Frage, ob die Strecke Höchststadt – Zeckern mit der DB über Forchheim nach Erlangen oder mit durchgehender Stadtbahn Höchststadt-Zeckern-Erlangen bedient wird, besonders die Verbindung zwischen Höchststadt, Adelsdorf und Erlangen. Heute ist es zum größten Teil der über die Autobahn von Höchststadt über Dechsendorf nach Erlangen kommende motorisierte Individualverkehr, der die Verkehrsprobleme in der Nordhälfte Erlangens erzeugt. Wenn man das Stadtgebiet ab Dechsendorf stadteinwärts vom MIV entlasten will, ist ein Schienen-

personenverkehr aus dem nordwestlichen Einzugsgebiet der Stadt absolut sinnvoll.

3. Neunkirchen-Eschenau

Die Strecke Neunkirchen-Eschenau bietet einen sinnvollen Lückenschluß im Schienenverkehrsnetz, denn so wäre die DB-Linie Nürnberg-Eschenau-Gräfenberg mit dem Erlanger Stadtbahnsystem verknüpft.

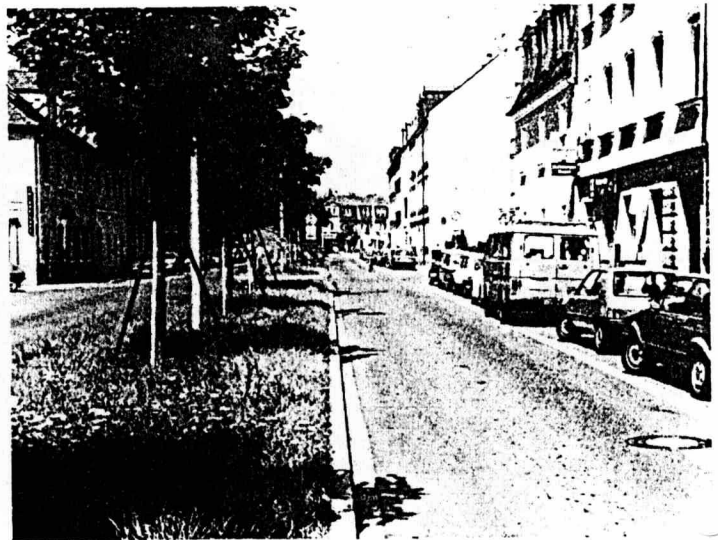
4. Weisendorf-Großenseebach-Dechsendorf-Erlangen

Für diese Strecke gilt das gleiche wie für die Strecke Zeckern-Erlangen. Weisendorf und Großenseebach sind weit mehr im Wachstum begriffen als die umliegenden Ortschaften. Die umliegenden kleineren Gemeinden können über Zubringerbuslinien, Park & Ride und Bike & Ride an den geplanten Schienenverkehr angeschlossen werden. Die Strecke Weisendorf-Dechsendorf kann jedoch auch mit Bussen bedient werden, so daß in Dechsendorf eine Umsteigehaltestelle entstehen würde.

5. Nürnberg-Erlangen

Diese direkte Städteverbindung erfolgt zur Zeit durch Busse auf der B4. Durch Verla-

gerung auf die Schiene können Kapazität und Attraktivität so gesteigert werden, daß die derzeitige Belastung von 20 000 PKW-Fahrten pro Tag und somit auch die Straßenkapazitäten erheblich reduziert werden können.

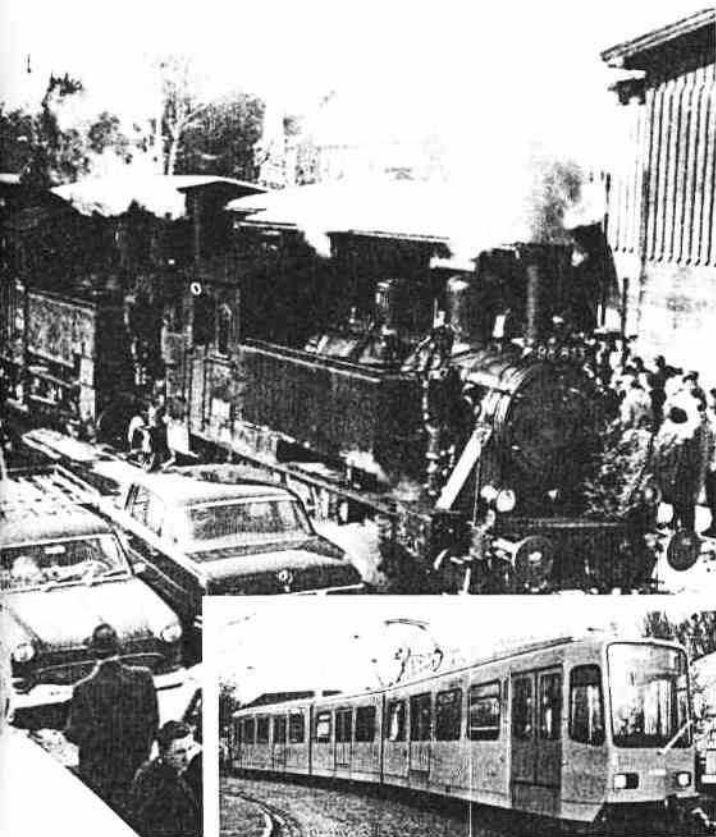


Die Werner-von-Siemens-Straße 1985...



6. Langer Johann-Alterlangen-Büchenbach

Durch diese Strecke wäre der Erlanger Stadtwesten mit der Innenstadt verbunden. Da jedoch auch ein gutes Radwegenetz in der Stadt vorhanden ist, hat diese Strecke keine hohe Dringlichkeit. Bei Verzicht auf die Strecke würde der Busverkehr des Stadtwestens vom Langer Johann aus südwärts beginnen.



16. Februar 1963,
12.22 Uhr: Die letzte
Fahrt der ehrwürdigen
Sekundärbahn mit den
Honoratioren der Stadt.
1986 wäre die Strecke
100 Jahre alt geworden.
Gibt es eine Renais-
sance im Jubiläumsjahr...

Stadtgebiet nach Auffassung
von „Franken-Plan“ rechtferti-
gen, wenn ein übergeordnetes
Schienennetz für den Verkehr
zwischen Stadt und Umland so-
wieso vorhanden ist bzw. einge-
richtet wird. In diesem Fall wäre
nur noch der Bau eines Ab-
zweigs vom Grundnetz notwen-
dig.

Der Erlanger Westen unter-
scheidet sich dadurch von den
anderen Stadtteilen Erlangens,
daß er sich mit einer relativ ho-
hen Wohnbevölkerung als ein
Konzentrationspunkt auf der
anderen Seite des Regnitztals
vom übrigen Stadtgebiet östlich
des Regnitztals absetzt.

Ein Schienenverkehrsmittel
alleine zur Anbindung an den
Erlanger Stadtwesten an das
übrige Stadtgebiet, wie es mit
der H-Bahn vor einigen Jahren
geplant war, würde sich nach
den „Franken-Plan“-Berechnun-
gen nicht lohnen, da es die
Probleme des Pendlerverkehrs
zwischen der Stadt und ihrem
Umland nicht lösen würde.

...mit einem Zug, der
möglicherweise aussieht,
wie diese Stadtbahn
aus Hannover?

Gesamtnetz

gener Stadtbahnanschluß nicht
lohnt. Das größere Gewerbege-
biet an der Scharowskystraße/
Felix-Klein-Straße und an der
Karl-Zucker-Straße wird schien-
nenmäßig über die zukünftige
S-Bahn Erlangen-Fürth-Nüm-
berg mit den Haltepunkten
Bruck/Bahnhof und Paul-Gos-
sen-Straße erschlossen.

Während das „Wohnen“ in-
nerhalb des Stadtgebietes breit-
gefächert aufgegliedert ist, so
daß es durch Schienenverkehrs-
mittel nicht günstig erschlossen
werden kann, konzentriert es
sich im Einzugsgebiet auf be-
stimmte Achsen der Wohnbau-
entwicklung. Diese Achsen
müssen nun innerhalb des
Stadtgebietes zum einen mit
dem Einkaufsbereich Innen-
stadt und zum anderen mit den
Standpunkten der Arbeitsplatz-
konzentration verbunden werden.

Aus diesen Anforderungen er-
gibt sich die Führung der Stadt-
bahn über Luitpold- und Werner-
von-Siemens-Straße, über
die Südkreuzung (Nürnberger /
Paul-Gossen-Straße) sowie zur
Innenstadt über die Hauptpost.
Durch diese Führung werden
gleichzeitig die Universitätsbe-
reiche in der Innenstadt und
der Erlanger Stadtsüden mite-
rschlossen.

Das Gewerbegebiet Erlangen-
West sowie die Wohngebiete
des Erlanger Westens können
über einen zusätzlichen Ast der
Stadtbahn mit dem übrigen
Netz verbunden werden. Für
die Wohngebiete des Erlanger
Westens läßt sich eine Schien-
nenverbindung in das übrige

Als Gesamtnetz des schienen-
gebundenen Personennahver-
kehrs im Raum Erlangen
schlägt Franken-Plan eine
große und eine kleine Lösung,
die als zwei Baustufen eines
Netzes angesehen werden kön-
nen, vor. Zusätzlich soll für den
Streckenabschnitt Zeckern-
Höchststadt die alternative Nut-
zung durch die Stadtbahn oder
durch die DB über Forchheim
und Erlangen nach Herzogen-
aurach überprüft werden.

Die Linienführung der Stadt-
bahn wurde entlang der Ach-
sen gewählt, die die größte
Siedlungs- und Neubaudichte
und die größte Anzahl von Or-
tschaften aufweist.

Im innenstadt- und stadtna-
hen Bereich zwischen Utten-
reuth und St. Johann (kleine
Lösung) bzw. Gerätewerk (große
Lösung) werden zusätzliche
Züge zur Taktverdichtung ein-
gesetzt, so daß zusätzlicher
Busverkehr überflüssig wird.
Die Mitnahme von Fahrrädern
soll in den Triebwagen durch
Ausweisung eines entsprechen-
den Raumes ermöglicht werden.
Auch ist an spezielle An-
hänger zum Fahrradtransport
zu denken.

Die Haltestellen der Stadt-
bahn werden etwa entspre-
chend den heutigen Bushal-
testellen vorgesehen. Im DB-
Netz sind neue Haltepunkte in
der Geigenbauersiedlung, Paul-
Gossen-Straße und Bruck-West
vorgesehen. An jeder Haltestel-
le sind Bike-and-Ride-Plätze je
nach Ausbaustufe des Netzes,
an geeigneten Punkten ange-
legt.

miteinander verbinden.

Während sich die Funktion
„Wohnen“ zu einem großen
Teil aus der Stadt herausverlagert
hat, ist die Funktion „Einkaufen“
heute auf den Innen-
stadtbereich konzentriert. Die
Funktion „Arbeiten“ besteht
aus 68 000 Arbeitsplätzen im
Stadtgebiet, davon 28 000 bei
Siemens und der KWU, haupt-
sächlich an den Standorten

Werner-von-Siemens-Straße,
Luitpoldstraße, Paul-Gossen-
Straße und Frauenaaracher
Straße. Die übrigen ca. 40 000
Arbeitsplätze befinden sich in
der Innenstadt oder in relativ
kleineren Einheiten verteilt im
Stadtgebiet, so daß sich ein ei-

Streckenführung der Stadtbahn im Erlanger Stadtgebiet

Im Stadtgebiet Erlangen und
im Einzugsbereich der Stadt
(Landkreis Erlangen-Höchstadt
und Teile des Landkreises
Forchheim) haben wir es mit
einer hochgradigen Aufteilung
zwischen Arbeitsplätzen und
Geschäftszentrum auf der
einen und Wohngebieten auf
der anderen Seite zu tun. Die
Stadtbahn soll diese Funktio-
nen, da sie kurzfristig nicht zu
vermischen sind, auf eine mög-
lichst umweltfreundliche Art



...und der Zollbahnhof mit der „Seekuh“ 1963