

# Straßenbahn nach Erlangen wahrscheinlicher

Innenminister Joachim Herrmann hält Überlegungen der Nürnberger VAG für realistisch und finanzierbar

Eine Straßenbahn von Nürnberg nach Erlangen hat nicht nur einen prominenten, sondern in der Sache auch gewichtigen neuen Fürsprecher gefunden: Bayerns Innen- und Bauminister Joachim Herrmann (CSU) hält den Weiterbau der Straßenbahnlinie 4 über Nürnberg-Thon hinaus bis ins Erlanger Universitäts-Südgelände nicht nur für wünschenswert, sondern auch für betriebswirtschaftlich vertretbar und damit machbar.

**ERLANGEN** – Zu dieser Auffassung sei er nach Besuchen in der Führungsetage der Nürnberger Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) gekommen, wo man ihm deutlich signalisiert habe, dass der geplante Weiterbau der Straßenbahn bis ins Wegfeld (also ans Ortsende von Nürnberg-Boxdorf) nicht das Ende der Linienführung sein müsse. Die VAG habe dauerhaft mit so hohen Fahrgastzahlen vom Nürnberger Norden nach Erlangen zu rechnen, dass dies auch mit dichteren Fahrplänen und größeren Fahrzeugen mit Bussen allein nicht zu „stemmen“ sei.

Vor allem der starke Ausbau und der große Zulauf zur Technischen und Teilen der Naturwissenschaftlichen Fakultät im Erlanger Süden – hier ist bald mit 10.000 Studierenden zu rechnen – stellt die Stadt- und Verkehrs-



Auch nach Ansicht des Innenministers müsste die Straßenbahn nicht in Thon enden und der Bus beginnen. F.: K. Banasch

planer vor schier unüberwindbare Herausforderungen. Mit Fahrrad, Auto und Bus (auch vom Erlanger Bahnhof her) ist der Ansturm nicht mehr zu bewältigen, Platz für weitere Parkmöglichkeiten beschränkt. Und dort, wo zusätzlicher Parkraum geschaffen werden soll, ist er nicht nur unter den Anwohnern umstritten, auch aus Umweltschutzgründen wird jeder zusätzliche Parkplatz misstrauisch beäugt.

Einer der wichtigsten Gründe für den starken Zustrom zur Universität aus den Wohnräumen Fürth und Nürnberg besteht darin, dass in Erlangen die Wohnraum-Kapazitäten für Studierende nahezu ausgereizt sind, bezahlbare Studentenbuden sich vor allem in den beiden genannten Großstädten finden, die vor allem auch ihrer guten Verkehrsanbindung wegen dem Umzug aufs Land bevorzugt werden. Neben den hohen (und

gerade erst noch einmal erhöhten) Preisen für den Nahverkehr sind es aber auch die trotz hoher Auslastung mangelhaften Verbindungen, die von den Studierenden kritisiert werden.

Das war wohl auch einer der Gründe für das Planungsbüro IVV aus Aachen und Berlin, das bereits im letzten Jahr ein Verkehrsgutachten für die VAG erstellte. Darin waren die Fahrgastpotenziale für eine verlängerte Straßenbahn bis nach Tennenlohe und ins Uni-Südgelände als so gut eingeschätzt worden, dass sich eine solche Linie auch ohne eine Stadt-Umland-Planung auf Erlanger Seite rechnen würde.

Was eigene Überlegungen in der Stadt – die Fortführung einer Straßenbahn bis zu den anderen Universitäts-Teilen und zu den Kliniken – für Auswirkungen auf die Attraktivität der Straßenbahn haben könnte, war nicht Gegenstand der Untersuchung. *pzm*



Eine Szene aus der nordfranzösischen Stadt Reims, die erst im April dieses Jahres eine Straßenbahn mit zwei Linien in Betrieb genommen hat. Foto: Bernd Böhner