

B. GRUNDSATZÜBERLEGUNGEN

I SCHIENE ODER BUS?

Geht man davon aus, daß Einigkeit über die Frage bestehe, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf den Einfallachsen in die nördliche Stadthälfte radikal gegenüber dem MIV zu bevorzugen, dann tritt die Frage nach der Form des ÖPNV auf: Straße oder Schiene, Bus oder Bahn?

Man kann als derzeit gesicherte, gültige Erkenntnis die Tatsache annehmen, daß Busse besser zur Bedienung großflächiger, dünnbesiedelter Gebiete geeignet sind, Bahnen besser zur Bedienung von Achsen oder Korridoren, in denen sich eine merklich höher Siedlungskonzentration befindet, und zur Verbindung von Konzentrationspunkten.

Hätten wir es nun westlich des Dechsendorfer Dammes und östlich der Stadtgrenze Drausnickstraße mit großflächiger Besiedlung zu tun, so wäre eindeutig dem Busverkehr der Vorzug zu geben. Auf der Ostroute Neunkirchen-Erlangen spricht jedoch alleine schon die Tatsache, daß täglich über 100 DB-Busse diese Strecke linienförmig befahren und keineswegs in die Fläche gehen, eindeutig für ein Schienenverkehrsmittel. Erst hinter Neunkirchen teilen sich die Busse in drei Richtungen auf, so daß von einer flächenhaften Erschließung gesprochen werden kann. Die Siedlungsentwicklung an dieser östlichen Einfallsroutenachse nach Erlangen macht eine Flächenerschließung auch keineswegs nötig. Alle Orte liegen eng an der

Staatsstraße 2240. Bestenfalls ein Bus-Zubringerdienst innerhalb der Orte hin zur Staatsstraße wäre noch zu rechtfertigen.

Ähnlich verhält es sich mit der nordwestlichen Einfallsroutenachse. Dort liegen fast sämtliche Wachstumsgemeinden, nämlich Höchststadt, Adelsdorf, Hemhofen und Röttenbach an einer Einfallsroutenachse in die Stadt, die westlich von Dechsendorf nur deshalb nicht so überlastet ist wie die Route Neunkirchen-Erlangen, weil von Höchststadt und Adelsdorf die Autobahn Würzburg-Nürnberg parallel bis Dechsendorf führt. Alle anderen Orte (ausgenommen Großenseebach und Weisendorf an der Strecke Weisendorf-Dechsendorf-Erlangen), die abseits der genannten Einfallsroutenachse liegen, sind bei weitem nicht so im Wachstum begriffen wie die obengenannten Orte.

Aufgrund dieser Analysen soll diese Untersuchung folgende Fragen beantworten:

- * In welcher Form wäre eventuell ein Schienennahverkehr für Erlangen und sein Umland möglich?
- * Was würde ein solches Schienensystem kosten?
- * Welche sinnvollen Kombinationen gibt es mit dem öffentlichen Busverkehr?
- * Welche Möglichkeiten gibt es für eine Verlagerung von Arbeitsplätzen in das Umland?