

C. AUSFÜHRUNGSVORSCHLAG

GESAMTNETZ DES SCHIENENGEBUNDENEN PERSONENNAHVERKEHRS IM RAUM ERLANGEN Beschreibung der Variante 2.3.

Als Gesamtnetz des schienengebundenen Personennahverkehrs im Raum Erlangen schlagen wir eine große und eine kleine Lösung, die als zwei Baustufen eines Netzes angesehen werden können, vor. Zusätzlich schlagen wir für den Streckenabschnitt Zeckern-Höchstadt die alternative Nutzung durch die Stadtbahn (Lösung A) oder durch die DB über Forchheim und Erlangen nach Herzogenaurach (Lösung B) vor.

Die wichtigste derzeit noch nicht durch Schienenwege erschlossene Strecke ist die Achse Höchststadt - Röttenbach - Dechsendorf - Erlangen - Neunkirchen.

Im Fall der Lösung A (Stadtbahn bis Höchststadt) wird in Höchststadt eine innenstadtnahe Wendeschleife gebaut. Ergänzend dazu wird bei Lösung A die Strecke Erlangen - Herzogenaurach wieder mit DB-Zügen bedient. Die Strecke soll (ebenso wie die Strecke Forchheim - Höchststadt bei Lösung B) elektrifiziert werden. Bei Lösung A soll ein Teil der nahverkehrs-züge bzw. später auch S-Bahn-Züge, die aus Nürnberg kommend bis Erlangen Bahnhof fahren, die Strecke Erlangen - Herzogenaurach und zurück fahren, um dann von Erlangen Bahnhof wieder nach Nürnberg zurückzukehren. Ein anderer Teil der Nahverkehrs- bzw. S-Bahn-Züge soll, wie auch heute üblich, von Nürnberg kommend nach Forchheim durchfahren.

Bei Lösung B (DB-Bedienung Höchststadt - Forchheim - Erlangen - Herzogenaurach) sollen durchgehende DB-Züge zwischen Höchststadt und Forchheim und zwischen Erlangen und Herzogenaurach als Nahverkehrs-züge, zwischen Forchheim und Erlangen aber als

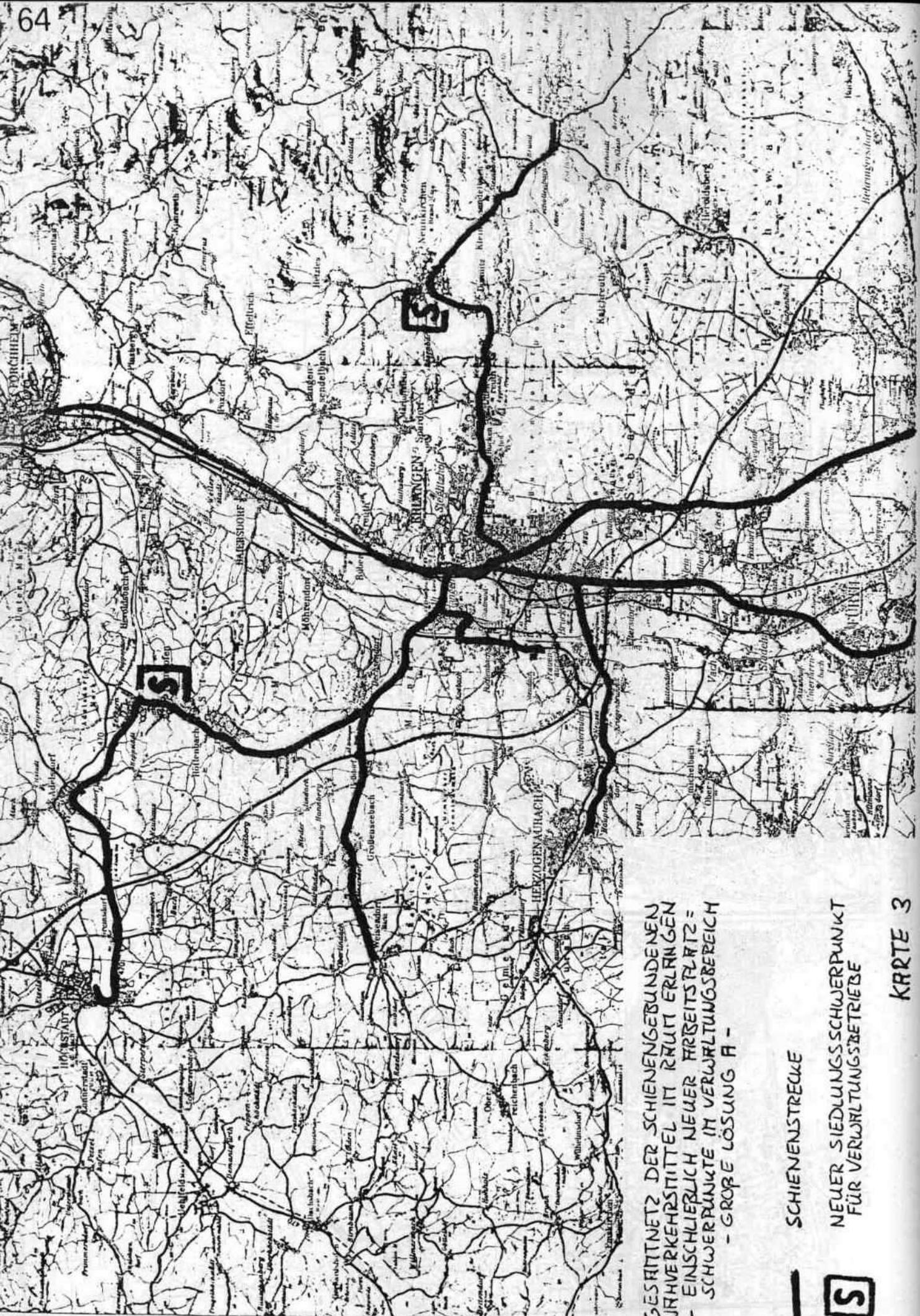
Eilzüge ohne Halt im Stundentakt verkehren. Ergänzend dazu soll die Strecke Erlangen - Herzogenaurach gemäß des für Lösung A beschriebenen Systems, die Strecke Höchststadt - Forchheim durch Zubringerzüge bedient werden, die in Forchheim direkten Anschluß an Eil- und Nahverkehrs-züge auf der Strecke Bamberg - Forchheim - Erlangen haben.

Die Linienführung der Stadtbahn wurde entlang der Achsen gewählt, die die größte Siedlungs- und Neubaudichte und die größte Anzahl von Ortschaften aufweist.

Im innenstadt- und stadtnahen Bereich zwischen Uttenreuth und St.Johann (kleine Lösung) bzw. Gerätewerk (große Lösung) werden zusätzliche Züge zur Taktverdichtung eingesetzt, so daß zusätzlicher Busverkehr überflüssig wird. Die Mitnahme von Fahrrädern soll in den Triebwagen durch Ausweisung eines entsprechenden Raumes ermöglicht werden. Auch ist an spezielle Anhänger zum Fahrradtransport zu denken.

Die Haltestellen der Stadtbahn werden etwa entsprechend den heutigen Bushaltestellen vorgesehen. Im DB-Netz sind neue Haltepunkte in der Geigenbauersiedlung, Paul-Gossen-Straße und Bruck-West vorgesehen. An jeder Haltestelle sind Bike-and-Ride-Plätze einzurichten. Park-and-Ride-Plätze werden, je nach Ausbaustufe des Netzes, an geeigneten Punkten angelegt, bei Verwirklichung der kleinen Lösung z.B. in Neunkirchen-Ost und Dechsendorf. Parallel dazu sollen die Parkplätze im Innenstadtbereich (besonders bei Siemens und am Großparkplatz West) reduziert werden.

Siehe auch Karten 3-9



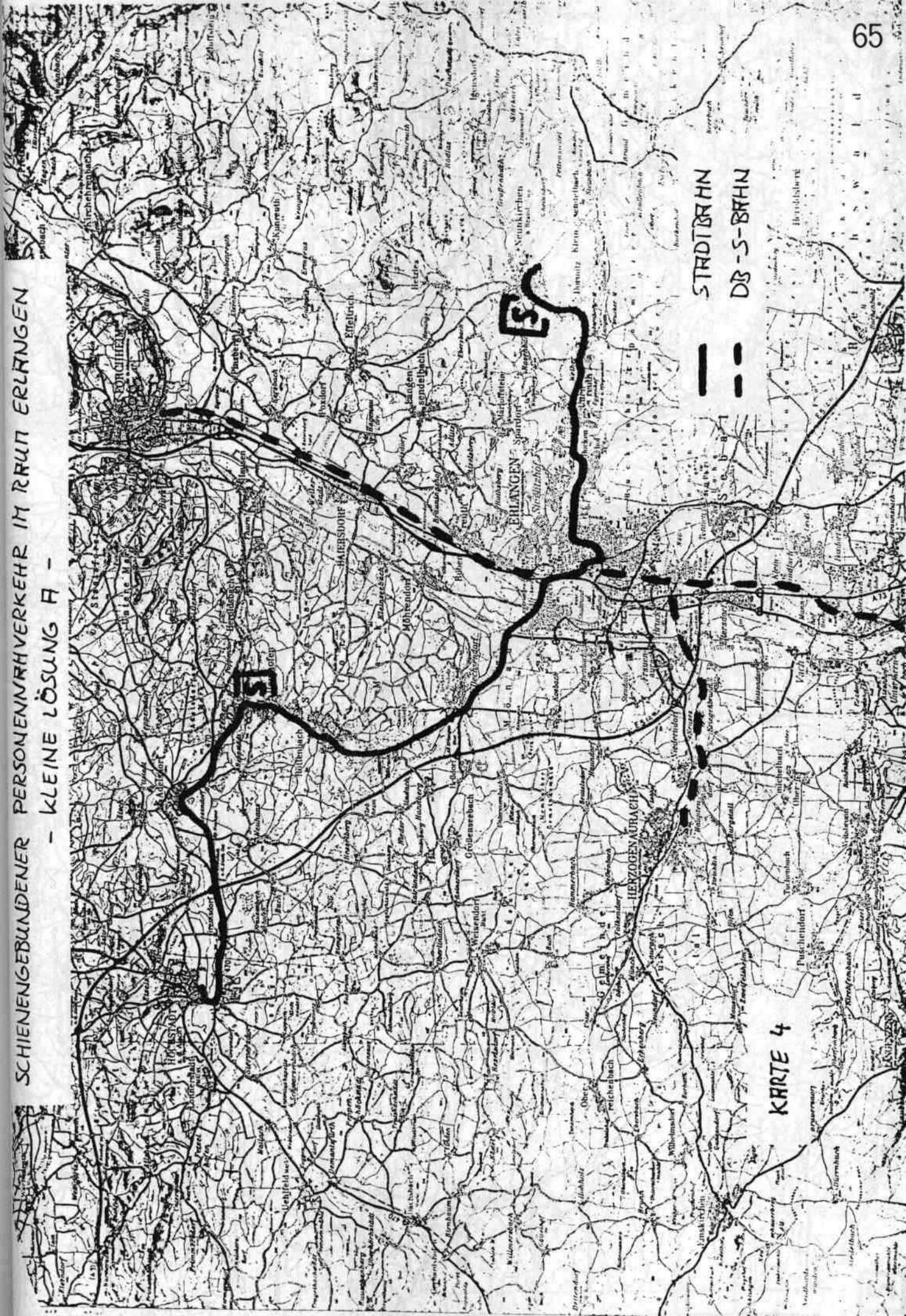
GESAMTNETZ DER SCHIENENGEBUNDENEN
 NAHRVERKEHRSMITTEL IM RAUM ERLANGEN
 - EINSCHLIEßLICH NEUER ARBEITSPLATZ =
 SCHWERPUNKTE IM VERWALTUNGSBEREICH
 - GROßE LÖSUNG A -

SCHIENENSTRECKE

NEUER SIEDLUNGSSCHWERPUNKT
 FÜR VERWALTUNGSBETRIEBE



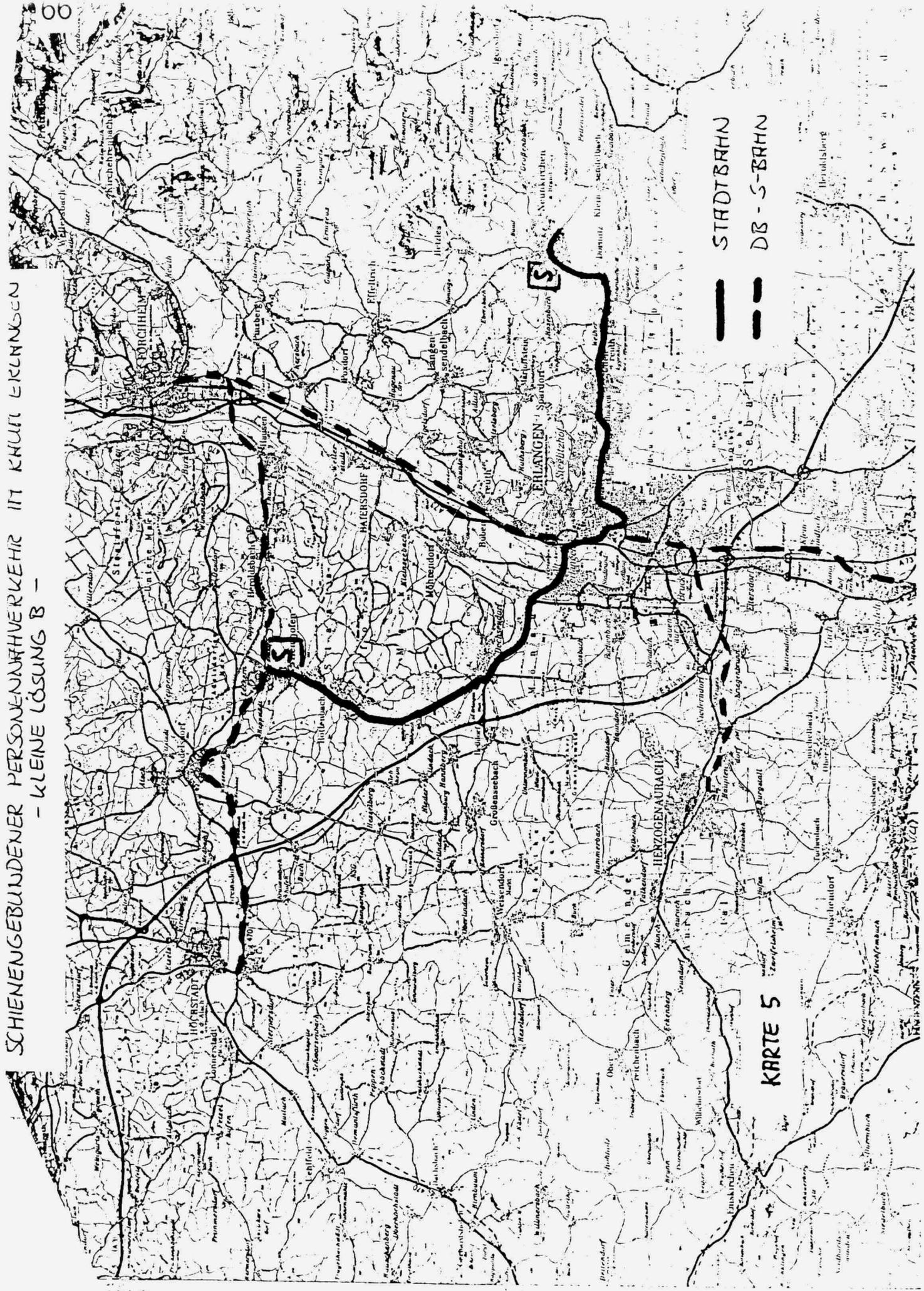
SCHIENENGEBUNDENER PERSONENMIVVERKEHR IM RAUM ERLANGEN
- KLEINE LÖSUNG A -



KARTE 4

STADTBAHN
DB-S-BAHN

SCHIENENGEBUNDENER PERSONENNAHVERKEHR IM KRAUß ERLANGEN
- KLEINE LÖSUNG B -



STADTBAHN

DB - S-BAHN

KARTE 5

