

## II DRINGLICHKEIT DER EINZELNEN STADTBAHNSTRECKEN

### 1. AUS STÄDTEBAULICHER SICHT

Der Anstoß zur Entwicklung eines Stadtbahnnetzes für Erlangen und seinen Einzugsbereich kommt von den Problemen des Pendlerverkehrs her. 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 flächen-deckender, 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.

Geht man nach der städtebaulichen Problematik und Dringlichkeit der einzelnen Strecken vor, so ergibt sich folgende Reihenfolge:

#### 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 flächenhafte Bedienung kleiner Ortschaften, sondern eher um die Verbindung zwischen den Konzentrationspunkten 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 Schienenpersonenverkehr 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-ER**

Für diese Strecke gilt das gleiche wie für die Strecke Zeckern - Erlangen. Weisendorf und Großenseebach sind weit mehr im Wachstum begriffen als alle 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.

Bei Lösung A (Stadtbahn Erlangen-Höchststadt) ist die Strecke Dechsendorf-Zeckern wichtiger als Dechsendorf-Weisendorf, bei Lösung B (S-Bahn Erlangen-Höchststadt) ist es umgekehrt.

**5. Nürnberg - Erlangen**

Diese direkte Städteverbindung erfolgt zur Zeit durch Busse auf der B 4. Durch Verlagerung 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.

**6. Langer Johann - Alterlangen - Büchenbach**

Durch diese Strecke wäre der Erlanger Stadtwesten mit der Innenstadt verbunden. Da jedoch auch ein gutes Radwegenetz in die 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.

von Siemens-Stahl kann jeder zweite Zug  
 aus Nürnberg in Richtung Ulm fahren  
 wodurch hier ein Hauptverkehrsweg ist  
 während der 1. Stufe ein 2-Minuten-Lini  
 angeschlossen werden kann und außerdem ein  
 Siemensstadt optimal erschlossen werden  
 Als 2. Stufe wird der Abzweig nach Zeckern  
 (Hemhofen) empfohlen und wenn noch nicht  
 vorhanden, die Strecke nach Nürnberg  
 Eschenau

2. AUS BETRIEBLICHER SICHT

Als 1. Baustufe wird aus Gründen der Auslastung der Abschnitt Weisendorf-(bzw. Büchenbach-Stüd -)Erlangen - Eschenau und Nürnberg-Erlangen empfohlen (falls die Nürnberger Hauptwerkstatt benutzt wird). Um Kosten zu sparen, wird der Abschnitt Neunkirchen - Eschenau dann erst in der 2. Stufe verwirklicht.

Durch eine Weichenverbindung in der Werner-

von-Siemens-Straße kann jeder zweite Zug aus Nürnberg in Richtung Uttenreuth fahren, wodurch hier zur Hauptverkehrszeit schon während der 1. Stufe ein 5-Minuten-Takt angeboten werden kann und außerdem die Siemensstandorte optimal erschlossen werden. Als 2. Stufe wird der Abzweig nach Zeckern/Hemhofen empfohlen und, wenn noch nicht vorhanden, die Strecke nach Nürnberg bzw. Eschenau.

Ermittlung der Rangfolge der einzelnen Abschnitte (nach Fahrgastaufkommen)

Abschnitt	Fahrg. werkt.	neue Fahrg.	Betriebskosten/Jahr	Kapitalkosten /Jahr (8%)	Kosten je Fahrg.	Umweltvorteil	Bilanz	Rangfolge
W.v.SiemensStr.-Neunk.	23 000	6800 (Reg.) 4900 (Stadt)	3,205 Mio DM	6,512 Mio DM	-420,-	+610,-	+190,-	1
Neunkirchen-Eschenau	4 000	1900	0,690 Mio DM	2,375 Mio DM	-765,-	+760,-	-5,-	3
W.v.SiemensStr.-Nürnb.	15 000	3300	1,910 Mio DM	6,145 Mio DM	-535,-	+140,-	-395,-	5
St. Johann-Büchenbach	11 100	6500	1,385 Mio DM	2,330 Mio DM	-335,-	+375,-	+40,-	2
St.Johann-Hemh/Zeckern	4 200	2600	1,650 Mio DM	4,530 Mio DM	-1470,-	+990,-	-480,-	6
Dechsendorf-Weisendorf	3 400	2100	1,120 Mio DM	2,580 Mio DM	-1090,-	+990,-	-100,-	4

Der Gegensatz zwischen der städtebaulich optimalen Lösung und der aus betrieblichen Gründen vorzuziehenden Variante beruht darauf, daß aus betrieblicher Sicht und wegen der hohen zu erwartenden Fahrgastzahlen die Stadtbahnverbindung nach Nürnberg hohe Priorität genießt, während der Problemdruck durch mangelnde Nahverkehrsmittel im Stadtnorden am größten ist.

Nach der Verbindung mit Nürnberg (Betriebs-hof!) genießt die Strecke Neunkirchen-Erlangen-Büchenbach höchste Priorität. Die

Strecken nach Hemhofen/Zeckern und Weisendorf dagegen bringen kein so hohes Fahrgastaufkommen. Besonders gilt dies für die erstgenannte, da Hemhofen auch von der S-Bahn erschlossen wird. Aus diesem Grund ist der Anschluß von Weisendorf an das Schienennetz vorzuziehen.

Die Kosten für die Stufe 1 (ohne S-Bahn) belaufen sich demnach auf 301,7 Mio DM, wovon 19,9 Mio DM nicht zuschufähig nach dem GVFG sind. Stufe 1 sind die Strecken:

Weisendorf - Erlangen - Neunkirchen  
Büchenbach - Nürnberg