

## I. ERGÄNZENDES BUSNETZ IM EINZUGSBEREICH DER STADT ERLANGEN

Das ergänzende Busnetz teilt sich auf in durchgehende Linien und in kürzere Zubringerlinien. Die Busse der durchgehenden Linien sollen mit Halterungen zum Fahrradtransport ausgestattet werden. Die Bus-Taktzeiten sind auf die Taktzeiten des Schienenverkehrs abgestimmt.

Durchgehende Linien sind folgende:

Linie 1: Höchststadt - Weisendorf - Herzogenaurach

Linie 2: Herzogenaurach - Heßdorf - Harnberg - Hesselberg - Neuhaus (Bf.)

Linie 3: Tennenlohe - Bruck - Erlangen Mitte - Marloffstein - Langensendelbach - Effeltrich - Kunreuth

Linie 4: Forchheim - Poxdorf - Effeltrich - Hetzles - Neunkirchen

Zubringerlinien sind die Linien:

- Bräuningshof - Bubenreuth - Bubenreuth Bf. - Möhrendorf - Kleinseebach

- Baiersdorf - Langensendelbach - Poxdorf - Baiersdorf

- Ermreuth - Neunkirchen  
- Kleinsendelbach - Kalchreuth - Weiher

und die Linien innerhalb der Orte Eltersdorf, Frauenaaurach/Hüttendorf, Niederndorf, Herzogenaurach und Höchststadt, die als Zubringer zu den jeweiligen Bahnhöfen dienen.

Sämtliche Linien werden im Takt bedient; als Grundtakt mindestens der Stundentakt. Insbesondere Zubringerlinien können auch mit Kleinbussen bedient werden.

Die Verlängerung der Linie Erlangen - Effeltrich bis Kunreuth dient der Vernetzung des auf Erlangen ausgerichteten Bussystems mit der Buslinie Igersdorf-Forchheim (DB-Linie 8211). Durch die Linie Herzogenaurach - Heßdorf - Neuhaus (bei Adelsdorf) <2> werden die auf der Strecke liegenden Orte an das öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen. Falls die Stadtbahnäste Weisendorf - Dechsendorf und Neunkirchen - Eckental nicht verwirklicht werden, werden auf diesen Linien die bestehenden Buslinien Demantsfürth - Weisendorf bis Dechsendorf und Forchheim - Neunkirchen bis Eckental verlängert.

Siehe auch Karte 10



## 2. ERGÄNZENDES BUSNETZ IM STADTGEBIET

### a) BEI GROSSER STADTBAHNLÖSUNG

#### VARIANTE I

Das Busnetz wird durch den DB- und Stadtbahnbetrieb im Prinzip auf fünf zentrale und einige Zubringerlinien reduziert.

Im talüberquerenden Verkehr wird nur noch der Büchenbacher Damm, nicht mehr aber der Dechsendorfer Damm mit Bussen befahren.

Der Schwerpunkt der Busbedienung wird im weiträumig bebauten Süden Erlangens liegen, der mit Schienenverkehr alleine nicht sinnvoll erschlossen werden kann. Darüberhinaus wird es Stichlinien zur flächenmäßigen Erschließung der verschiedenen dünner besiedelten Stadtteile der Stadt geben. Diese Stichlinien, die von der Kernzone der Busbedienung im Erlanger Süden ausgehen, werden in den Außenbereichen möglichst häufig mit dem Schienenverkehr verknüpft. Gleichzeitig führen sie jedoch auch selbst bis in den Kernbereich der Stadt, um ein Umsteigen nicht zur absoluten Notwendigkeit zu machen.

Dicht erschlossen wird durch das ergänzende Busnetz das Straßenviereck Äußere Brucker Straße - Paul-Gossen-Straße - Gebbertstraße - Mozart-/Siebold-/Henkestraße. Als spinnennetzartige Arme in die äußeren Stadtteile erstrecken sich aus diesem Straßenviereck heraus Linien nach Büchenbach Ortsmitte, Büchenbach Nord, zum Waldkrankenhaus, nach Sieglitzhof und Spardorf, als Überlandlinie eine Linie nach Langensendelbach, Effeltrich und Kunreuth, zur Technischen Fakultät, nach Bruck Max-Planck-Str., über Bruck nach Tennenlohe und nach Bruck Ortsmitte und Bierlachweg.

An Zubringerbuslinien, nach Bedarf mit Kleinbussen, sind vorgesehen eine Linie innerhalb Eltersdorfs zum künftigen S-Bahnhof Eltersdorf, eine Linie innerhalb von Frauenaarach, eine ergänzende Zubringerlinie innerhalb von Tennenlohe, und die Innenstadtbuslinie. Dazu können noch Anschlußlinien

beispielsweise nach Kosbach oder eine Zubringerlinie innerhalb von Dechsendorf kommen.

Das hier dargestellte Busnetz orientiert sich zu einem guten Teil an dem heute bestehenden Netz, beinhaltet jedoch auch einige Veränderungen und Verbesserungen. So wird die bestehende Bahnbuslinie von Effeltrich jetzt als die ganze Stadt durchquerende Linie über Bruck nach Tennenlohe geführt. Diese Linie wird gleichzeitig die einzige verbleibende Buslinie im Pendlerverkehr zwischen der Stadt und dem Umland sein, da alle anderen Strecken durch Schienenverkehrsmittel bedient werden.

Die nordöstliche Ausfallstraße über Spardorf, Marloffstein usw. eignet sich sowohl aus Kapazitätsgründen (sie ist vergleichsweise schwach belastet) als auch aus Erschließungsgründen für einen Busbetrieb. Die heutige Linie 84/94 wird in Richtung Sieglitzhof über Henkestraße, Hartmannstraße, Luitpoldstraße, Schleifmühle und Ebrardstraße geführt. Dadurch ist die Meilwaldsiedlung und Sieglitzhof-West an den öffentlichen Personenverkehr angeschlossen. Von Sieglitzhof wird die Linie auf der Langen Zeile weiter bis zur Ziegelei, von dort bis Alt-Spardorf geführt. Dabei wird in Sieglitzhof die heute bestehende Schleife über die Eskilstunastraße im Ein-Richtungs-Verkehr stadteinwärts beibehalten.

Damit sind auch die Neubaugebiete sowie die alten Ortsteile von Alt- und Neuspardorf an das Erlanger ÖV-Netz angebunden.

Die Linien, die von der Hauptpost in Richtung Sieglitzhof geführt werden, können zwischen Post und Hartmannstraße statt durchgehend auf der Henkestraße probeweise auch auf der Route Henkestraße - Sieboldstraße - Mozartstraße - Hartmannstraße geführt werden.

Da die derzeit nach Eltersdorf führende Linie 94 wegen des vorgesehenen Buszubringers zum S-Bahnhof Eltersdorf entfallen soll, werden die Linien 84/94 zu einer Linie zusammengefaßt und auch in Bruck über eine Schleife über Bruck/Kirche und Bierlachweg auf derselben Route geführt.

Büchenbach Markt wird im Zuge der neuen Linienführung über den Büchenbacher Damm mit dem übrigen Stadtgebiet verbunden, ebenso das Gebiet um die Bamberger Straße und In der Reuth. Die Buslinien über den Dechendorfer Damm entfallen, wie schon gesagt, da hier eine Stadtbahnverbindung vorgesehen ist. Für die beiden genannten Linien werden günstige Anschlüsse zur Stadtbahn geschaffen, da mit dieser das gesamte Innenstadtgebiet nördlich der Werner-von-Siemens-Straße am schnellsten erreicht werden kann.

Die heutigen Linien 88/89 behalten ihre Route im Nordstadtbereich bei, werden jedoch ab Hauptpost bis zur Südkreuzung über Siebold-, Mozart- und Gebbertstraße und über die Paul-Gossen-Straße und den Büchenbacher Damm weiter bis Büchenbach Markt geführt (siehe oben).

Die heutige Linie 86 wird zwischen Max-Planck-Straße und Hauptpost auf der alten Route geführt. Da der nordwestliche Arm aber wegen der Stadtbahn entfällt, wird sie von Hauptpost über Äußere Brucker Straße und Langfeldstraße zur Max-Planck-Straße zurückgeführt. Diesen beschriebenen Kreis befährt die Linie in wechselnder Kreisrichtung (ähnlich wie Linie 88/89 am Waldkrankenhaus).

Weiterhin sind durch eine Linie die Punkte Bamberger Straße/In der Reuth und Erlangen Süd/Technische Fakultät verbunden, wobei sich diese Linie auf dem anfangs beschriebenen Straßenviereck ebenfalls in eine links- und eine rechtsherumführende Linie aufteilt (siehe Plan).

Um auch den Bussen ein rasches Fortkommen zu sichern, sollen überall wo möglich auf dem bestehenden Fahrbahnraum Busspuren eingerichtet werden. Hierfür kommen in dem beschriebenen Busnetz folgende Straßen in Frage: Büchenbacher Damm, Paul-Gossen-Straße, Teile der Äußeren Brucker Straße und ein kurzes Stück an der Günter-Scharowsky-Straße/Koldestraße. An den genannten Straßen soll prinzipiell eine Busspur pro Richtung eingerichtet werden. Damit soll neben der

Verkürzung der Busfahrzeiten ganz gezielt die Kapazität der Straßen herabgesetzt werden, um so einen weiteren Anreiz zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu geben. Die Busspuren sollen dabei folgendermaßen angelegt werden:

auf dem vierspurigen Abschnitt der Kolde- und der Günter-Scharowsky-Straße (an der Kreuzung mit der Paul-Gossen-Straße),

auf dem vierspurigen Teil der Äußeren Brucker Straße

und auf dem Büchenbacher Damm zwischen Frau enauracher Straße und Leipziger-/Bayernstraße

wird jeweils die rechte der beiden Fahrspuren, die für jede Fahrtrichtung existieren, zur Busspur gemacht.

Auf dem Büchenbacher Damm zwischen Leipziger/Bayernstraße und Äußere Brucker Straße

und auf der Paul-Gossen-Straße zwischen Äußerer Brucker Straße und Nürnberger Straße/Südkreuzung

werden die südlichen der beiden Fahrbahnen nur noch von Bussen im Gegenverkehr befahren. Die verbleibende nördliche Fahrbahn wird vom MIV im Gegenverkehr genutzt.

Diese Regelung ist insofern günstig, als ab Südkreuzung auf der B 4 in Richtung Nürnberg die Stadtbahn auf der südlichen bzw. später dann westlichen Fahrbahn verlegt werden soll. Dadurch wäre eine der Fahrbahnen durchgehend für den ÖV, die andere durchgehend für den MIV genutzt.

Noch ein Wort zur zentralen Umsteigehaltestelle für den ÖV: Diese soll vom Hugenottenplatz zur Hauptpost verlegt werden. Insbesondere aus dem Grund, daß es in Zukunft keine Buslinien mehr über den Dechendorfer Damm geben soll und da die Stadtbahn nicht über den Hugenottenplatz, aber über die Hauptpost geführt werden kann und soll, erscheint eine solche Maßnahme sinnvoll. Die Busse werden so von der Henkestraße über die Güterhallenstraße auf geradem Weg zur Äußeren Brucker Straße und umgekehrt geführt; eine unnötige Schleifenfahrt über den Hugenottenplatz entfällt. Der Hugenottenplatz und die Hauptstraße bleiben weiterhin durch die Buslinie zum Waldkrankenhaus und die Innenstadtbuslinie erschlossen.

## b) BEI KLEINER STADTBAHNLÖSUNG

Wird nur die Stadtbahnstrecke Neunkirchen - Erlangen - Dechsendorf - Zeckern verwirklicht, treten gegenüber dem für die große Stadtbahnlösung notwendigen ergänzenden Busnetz im Stadtgebiet folgende Änderungen auf:

Anstelle der Stadtbahn in Richtung Nürnberg werden die Linien 30 und 95 in ihrer heutigen Form beibehalten.

Anstelle des Stadtbahnarms St.Johann - Am Europakanal - Gerätewerk wird eine Buslinie auf dieser Route, beginnend an der Kreuzung St. Johann/Dechsendorfer Straße geführt. Vom Hafen wird die Buslinie dann weiter über den Büchenbacher Damm und die Äußere Brucker Straße zur Hauptpost geführt. Von der Hauptpost ab übernimmt diese Linie die Streckenführung der heutigen Linie 86 ( $\hat{=}$  in Karte 11 Linie 90) über Gebbertstraße bis Max-Planck-Straße. Die im Plan eingezeichnete Linie 90 über Langfeldstraße zur Max-Planck-Straße entfällt dann.

Bei Variante 1 wird die in Karte 11 als Linie 88/89 eingezeichnete Linie (auch heute weitgehend Linie 88/89) zwischen Südkreuzung und Hauptpost nicht über die Gebbertstraße, sondern über die Nürnberger Straße geführt (wie heute Linie 88/89).

Bei Variante 2 wird die in Karte 12 als Linie 88 eingezeichnete Linie über die Nürnberger Straße statt über die Gebbertstraße geführt.

*Siehe auch Karte 11*



## VARIANTE 2

Variante 2 unterscheidet sich von Variante 1 dadurch, daß sie mit einer Linie weniger auskommt. Dies wird dadurch erreicht, daß die Endpunkte einiger Linien verändert werden. So wird die Linie 85 von Sieglitzhof über Bruck hinaus zur Max-Planck-Straße geführt.

Linie 88/89 wird zwischen Waldkrankenhaus und Hugenottenplatz wie heute geführt; weiter nach Süden werden beide Linien weiterhin gemeinsam über Hauptpost, Langemarckplatz und Gebbertstraße (heute Linie 86/87) bis zum Röthelheimbad geführt. Ab dort übernimmt die Linie 89 die Führung der heutigen Linie 86 bis Max-Planck-Straße. Dies hat den Vorteil von mehr Direktverbindungen für die nicht durch S- oder Stadtbahn erschlossenen Bereiche Max-Planck-Straße und Waldkrankenhaus.

Die Linie 88 wird auf der Gebbertstraße weiter bis zur Südkreuzung geführt. Von dort über Paul-Gossen-Straße bis Schulzentrum West nimmt Linie 88 wieder ihre derzeitige Linienführung auf. Westlich des Schulzentrums West, d.h. ab Kosbacher Damm, übernimmt sie die Führung der heutigen Linien 88/89 zur Bamberger Straße, Reuth und Bezirkskrankenhaus.

Die Verbindung Spardorf - Sieglitzhof - Hauptpost - Äußere Brucker Straße - Bruck bleibt wie in Variante 1. Sie kann bedarfsweise von Bierlachweg (Bruck) bis Max-Planck-Straße verlängert werden.

Ein weiterer Unterschied zwischen beiden Varianten besteht darin, daß in Variante 2 die Technische Fakultät über Hauptpost bzw. über Paul-Gossen-Straße und Büchenbacher Damm nicht wie in Variante 1 mit Bamberger Straße und Reuth, sondern mit Büchenbach-Markt verbunden ist.

Der größte Unterschied zur Variante 1 liegt darin, daß zwischen Büchenbach und Forschungszentrum anstelle eines 7,5-Minuten-Taktes nur ein 15-Minuten-Takt besteht. Bei dieser Variante wird aber damit gerechnet, daß wegen des wesentlich höheren Fahrkomforts viele Fahrgäste aus dem Bereich Frauenaauracher Straße mit der Stadtbahn zum Forschungszentrum fahren (7 Minuten Fußweg zur Haltetselle Gebbertstraße). Es gilt hier abzuwägen, ob mehr Direktverbindungen zwischen Max-Planck-Straße und Waldkrankenhaus oder zwischen Büchenbach und Forschungszentrum wichtiger sind.

ERGÄNZENDES BUSNETZ IM STADTGEBIET  
BEI GROßER STADTBÄHNLOSUNG  
Variante 2

KARTE 12

