

VI STRECKENBESCHREIBUNGEN

I. STRECKENFÜHRUNG DER STADTBAHN IM ERLANGER STADTGEBIET

Im Stadtgebiet Erlangen und im Einzugsbereich der Stadt (Landkreis Erlangen-Höchstadt und Teile des Landkreises Forchheim) haben wir es mit einer hochgradigen Aufteilung zwischen Arbeitsplätzen und Geschäftszentrum auf der einen und Wohngebieten auf der anderen Seite zu tun. Die Stadtbahn soll diese Funktionen, da sie kurzfristig nicht zu vermischen sind, auf eine möglichst umweltfreundliche Art miteinander verbinden. Während sich die Funktion "Wohnen" zu einem großen Teil aus der Stadt herausverlagert hat, ist die Funktion "Einkaufen" heute auf den Innenstadtbereich konzentriert. Die Funktion "Arbeiten" besteht aus 68 000 Arbeitsplätzen im Stadtgebiet, davon 28 000 bei Siemens und der KWU, hauptsächlich an den Standorten Werner-von-Siemens-Straße, Luitpoldstraße, Paul-Gossen-Straße und Frauenaucher Straße. Die übrigen ca. 40 000 Arbeitsplätze befinden sich in der Innenstadt oder in relativ kleineren Einheiten verteilt im Stadtgebiet, so daß sich ein eigener Stadtbahnanschluß nicht lohnt. Das größere Gewerbegebiet an der Scharowskystraße/FelixKlein-Straße und an der Karl-Zucker-Straße wird schienenmäßig über die zukünftige S-Bahn Erlangen-Fürth-Nürnberg mit den Haltepunkten Bruck/Bahnhof und Paul-Gossen-Straße erschlossen.

Während die Funktion "Wohnen" innerhalb des Stadtgebiets relativ breitgefächert aufgegliedert ist, so daß sie durch Schienenverkehrsmittel nicht günstig erschlossen werden kann, konzentriert sie sich im Einzugsgebiet auf bestimmte Achsen der Wohnbauentwicklung. Diese Achsen müssen nun innerhalb des Stadtgebietes zum einen mit dem Einkaufsbereich Innenstadt und zum anderen mit den Standpunkten der Arbeitsplatzkonzentration verbunden werden.

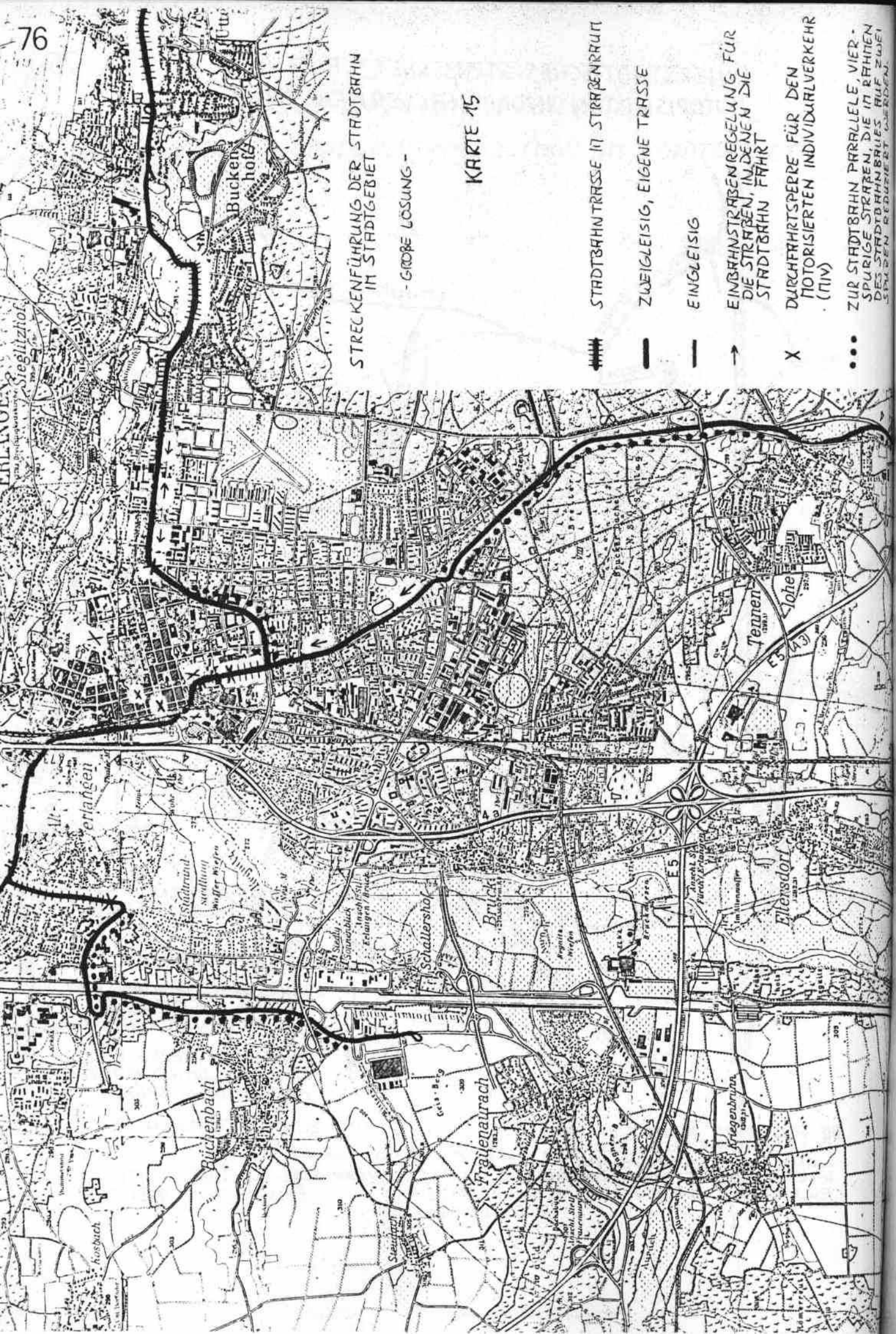
Aus diesen Anforderungen ergibt sich die Führung der Stadtbahn im Stadtgebiet über Luitpold- und Werner-von-Siemens-Straße, über die Südkreuzung (Nürnberger/Paul-Gossen-Straße) sowie zur Innenstadt über die Hauptpost. Durch diese Führung werden gleichzeitig die Universitätsbereiche in der Innenstadt und im Erlanger Stadtsüden miterschlossen.

Das Gewerbegebiet Erlangen-West sowie die Wohngebiete des Erlanger Westens können über einen zusätzlichen Ast der Stadtbahn mit dem übrigen Netz verbunden werden. Für die Wohngebiete des Erlanger Westens läßt sich eine Schienenverbindung in das übrige Stadtgebiet rechtfertigen, wenn ein übergeordnetes Schiennennetz für den Verkehr zwischen Stadt und Umland sowieso vorhanden ist bzw. eingerichtet wird. In diesem Fall wäre nur noch der Bau eines Abzweigs (siehe auch Plan) vom Grundnetz notwendig. Der Erlanger Westen unterscheidet sich dadurch von den anderen Stadtteilen Erlangens, daß er sich mit einer relativ hohen Wohnbevölkerung als ein Konzentrationspunkt auf der anderen Seite des Regnitztales vom übrigen Stadtgebiet östlich des Regnitztales absetzt.

Ein Schienenverkehrsmittel alleine zur Anbindung des erlanger Stadtwestens an das übrige Stadtgebiet, wie es mit der H-Bahn vor einigen Jahren geplant war, würde sich nicht lohnen, da es die Probleme des Pendlerverkehrs zwischen der Stadt und ihrem Umland nicht lösen würde.

Die Detailbeschreibungen der Streckenführungen im Stadtgebiet sind in den Streckenbeschreibungen beinhaltet.

Siehe auch Karten 15, 16, 21-26



STRECKENFÜHRUNG DER STADTBÄHN
 IN STADTGEBIET

- GROÖE LÖSUNG -

KARTE 15

STADTBÄHNTRASSE IN STRAÖENRAUM

ZWEIFLEISIG, EIGENE TRASSE

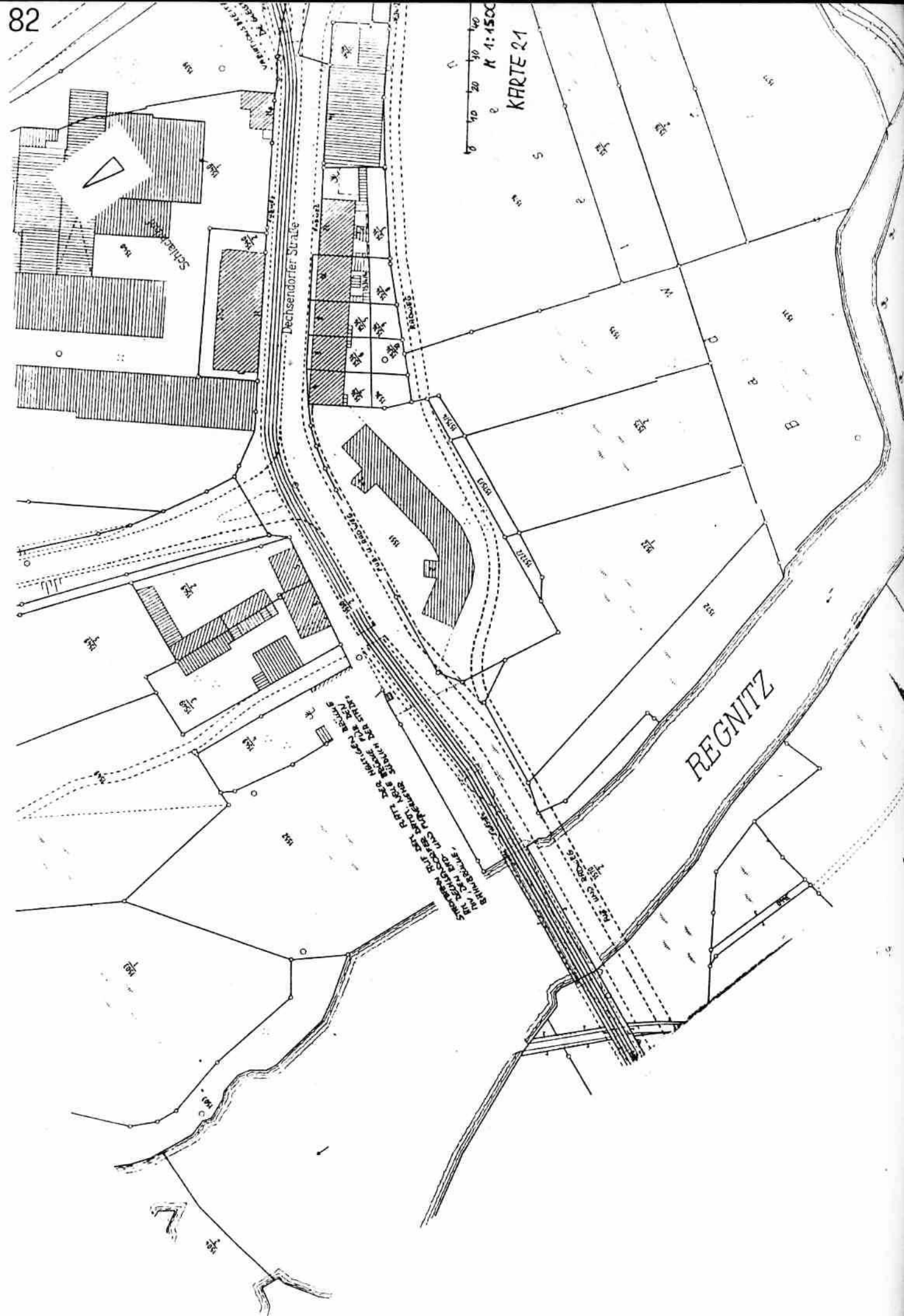
EINGLEISIG

EINBAHNSTRÄÖENREGELUNG FÜR
 DIE STRÄÖEN, IN DENEN DIE
 STADTBÄHN FÄHRT

DURCHFÄHRTSPERRE FÜR DEN
 MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR
 (TIV)

ZUR STADTBÄHN PARALLELE, VIER-
 SPURIGE STRÄÖEN, DIE IM RAHMEN
 DES STADTBÄHNBAUES AUF ZWEI
 SPURBAHNBAUEINHEITEN GEFÜHRT







Dechsendorfer Straße/Am Schlachthof

Die beidseitigen Fahrradwege werden auf die Rückseite der am rechten Bildrand sichtbaren Häuserzeile verlegt (3 m breiter Zweirichtungsradweg). Die Straße wird von 3 auf 2 Spuren reduziert. Die Stadtbahn wird nördlich der Straße verlegt (siehe Bild).



Möhrendorfer Str. / Nähe Schulzentrum West, Alterlangen

Die Möhrendorfer Straße wird etwa an der hier in Bildmitte sichtbaren Stelle für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt, der stattdessen über die Straße am Europakanal geführt wird. Die Stadtbahn Gleise werden im Straßenraum verlegt. Die Sperrung ist notwendig, damit die Stadtbahn nicht von Stauungen an der Kreuzung Möhrendorfer Str./St.Johann aufgehalten wird.



Martinsbühler Straße

Martinsbühler Straße

St. Martin Friedhof

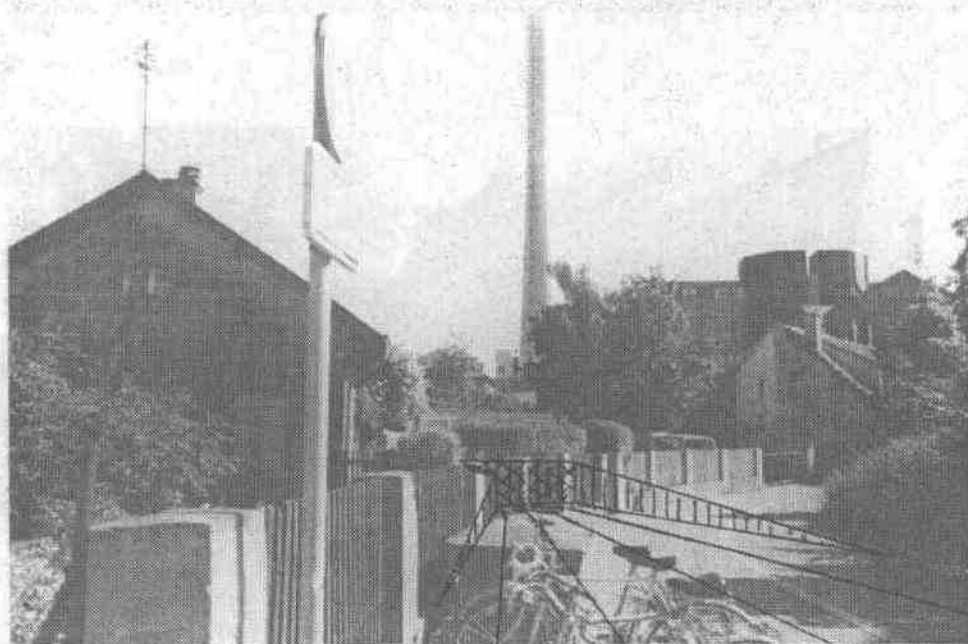
Thiermühlstrasse

10 20 30 40 50
K 1:4500

KARTE 21

Karte für die Stadtverwaltung des Reichs

Karte für die Stadtverwaltung des Reichs
Karte für die Stadtverwaltung des Reichs
Karte für die Stadtverwaltung des Reichs



Zwischen Friedrich-List-Straße und Bahnhof Erlangen

Vom Betrachter aus wird genau in Richtung auf den im Bild sichtbaren Stadtwerke-Schornstein hin eine Rampe für die Stadtbahn zur Güterhallenstraße gebaut.



Friedrich-List-Str./Ecke Münchner Straße

Friedrich-List-Straße und Münchner Straße werden in den im Bild sichtbaren Bereichen für den Straßenverkehr aufgelassen. Die Stadtbahn führt, aus dem Rücken des Betrachters kommend, genau auf die in Bildmitte sichtbare Straßenlaterne zu, links an dem großen Baum (rechte obere Bildhälfte) vorbei und dann in einer Kurve nach rechts schwenkend über die rechts der Bildmitte sichtbare Brücke.



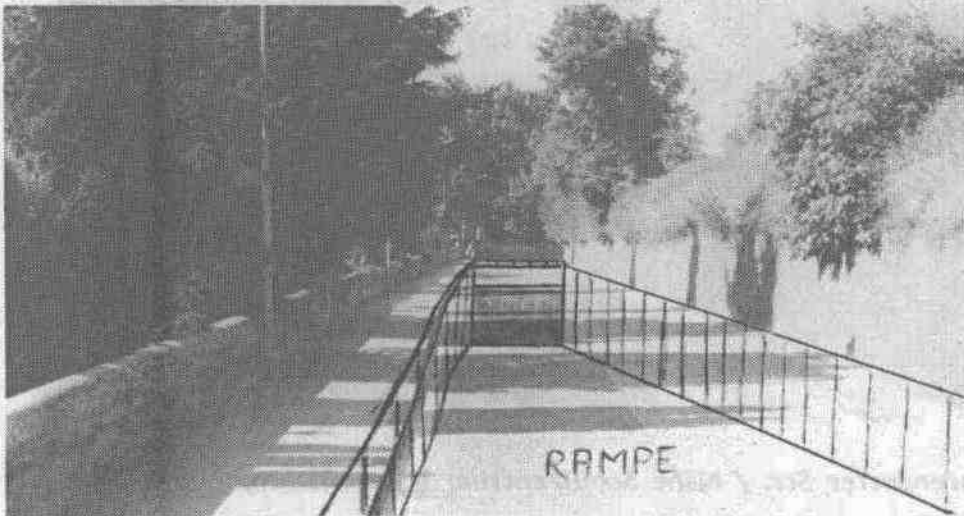
Münchner Straße

Die Stadtbahn verläuft zweigleisig anstelle der jetzigen Fahrbahn. Die Münchner Straße wird in diesem Abschnitt aufgelassen. Der Straßenverkehr wird über die Parkplatzstraße geführt.



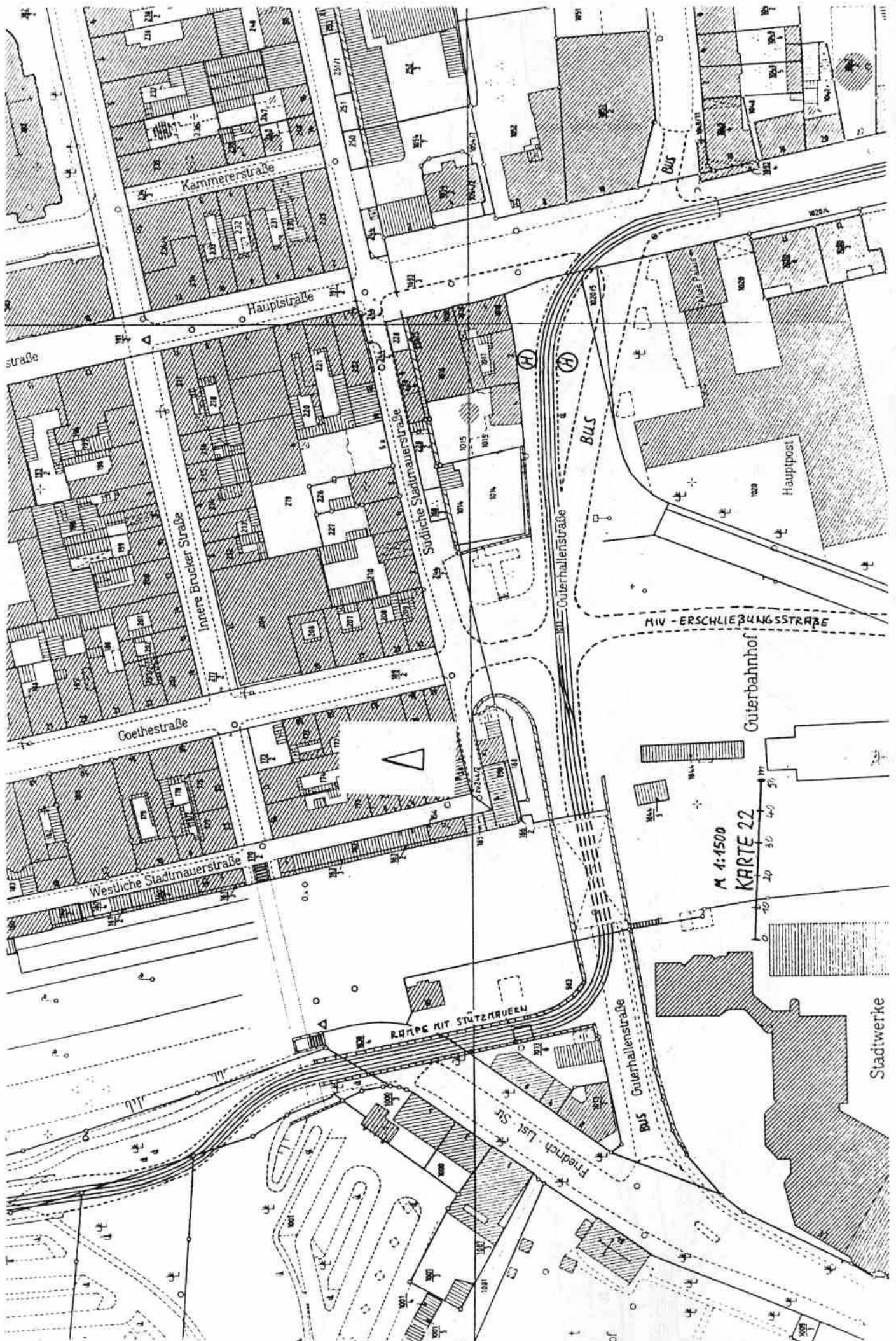
Münchner Straße nördlich Gerberei

Die Straße wird für den Autoverkehr aufgelassen, die Stadtbahngleise werden auf der im Bild sichtbaren heutigen Fahrbahn verlegt. Die Zufahrt zu den im Bild nicht sichtbaren Anwesen (Squash-Center) erfolgt über einen verkehrsberuhigten Bereich, der auf der im Bild sichtbaren Parkfläche und dem Bürgersteig eingerichtet wird.



Münchner Straße am Altstädter Friedhof

Auf dem hier sichtbaren Straßenabschnitt der Münchner Straße führt die Stadtbahn auf einer Rampe im Einschnitt bis in etwa 7 m Tiefe unter der Erdoberfläche, vom Betrachter weg, nach unten. Ab der in der Bildmitte, obere Hälfte, sichtbaren Mauer, an der die Münchner Straße heute nach rechts unter der Bahnlinie hindurch abbiegt, führt die Stadtbahn in einem etwa 150 m langen Tunnel unter dem Altstädter Friedhof und der Martinsbühler Straße hindurch in Richtung Dechsendorfer Straße.



M 1:1500
KARTe 22

Stadtwerke



Nürnberger Straße/Ecke Werner-von-Siemens-Straße

Die Stadtbahngleise werden im Straßenraum des im Bild sichtbaren Abschnittes der Nürnberger Straße verlegt.



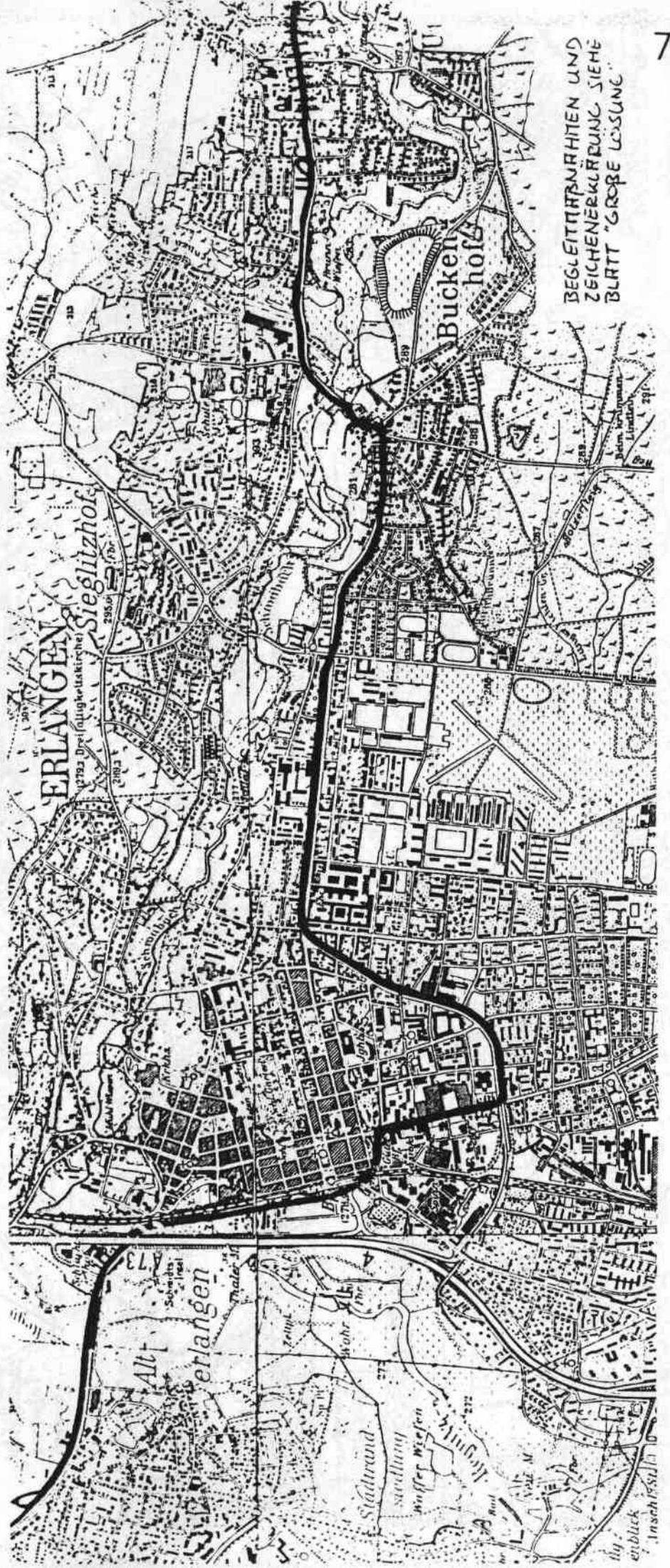
An der Hauptpost

Die Stadtbahn kommt von rechts hinter der Hausecke hervor, an der der Fußgänger im Bild zu sehen ist, und führt in einer Kurve in die in den Hintergrund des Bildes führende Nürnberger Straße.

STRECKENFÜHRUNG DER STADTBHVN IN STADTGEBIET

- KLEINE LÖSUNG -

KARTE 16



BEGLEITERRICHTEHN UND
ZEICHENERKLÄRUNG SIEHE
BLATT "GROBE LÖSUNG"



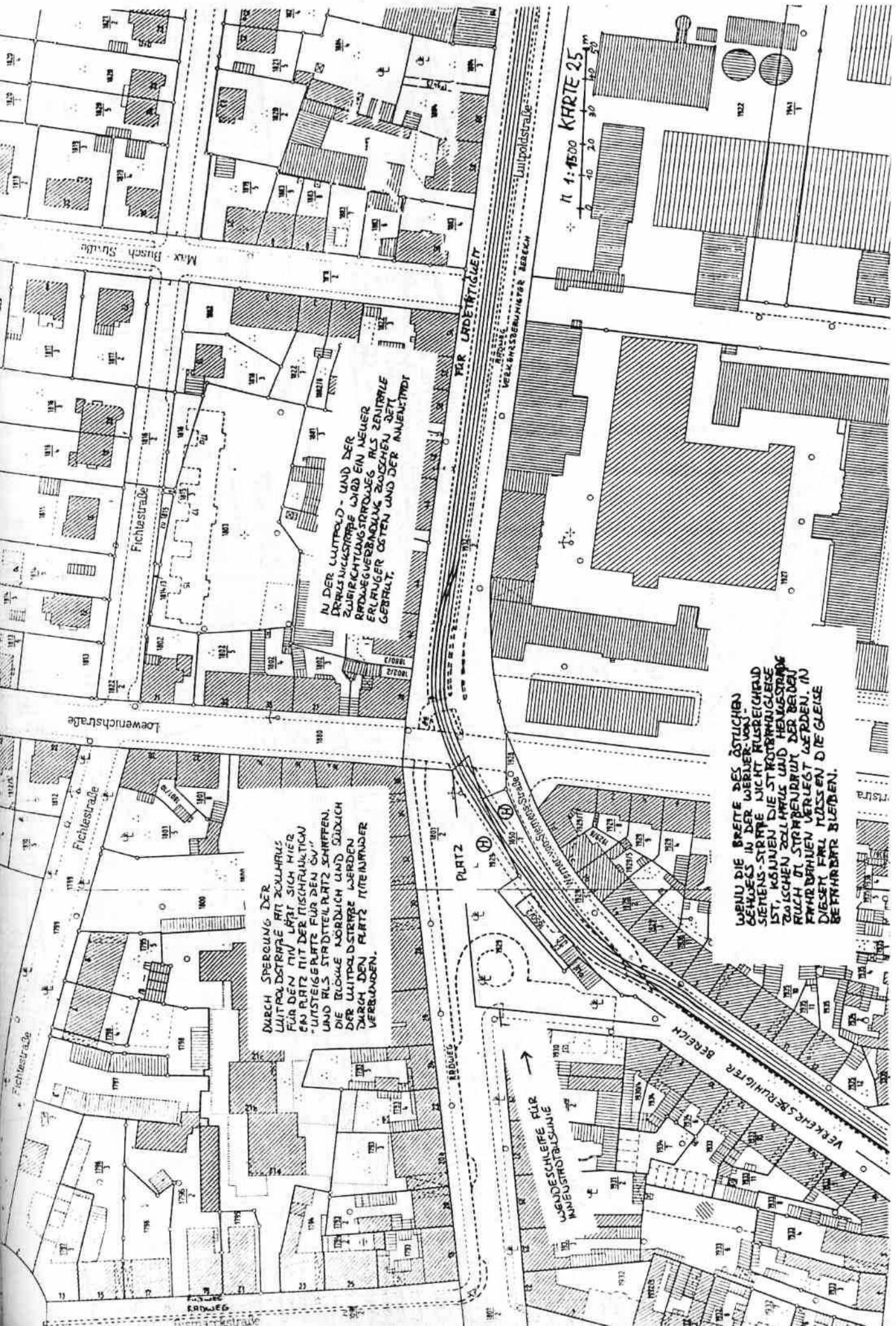
Werner-von-Siemens-Straße

Auf der im Bild sichtbaren Fahrbahn werden die Stadtbahngleise verlegt. Der Autoverkehr erfolgt im Gegenverkehr auf der anderen Fahrbahn (linke obere Bildhälfte) der Werner-von-Siemens-Straße.



Werner-von-Siemens-Straße

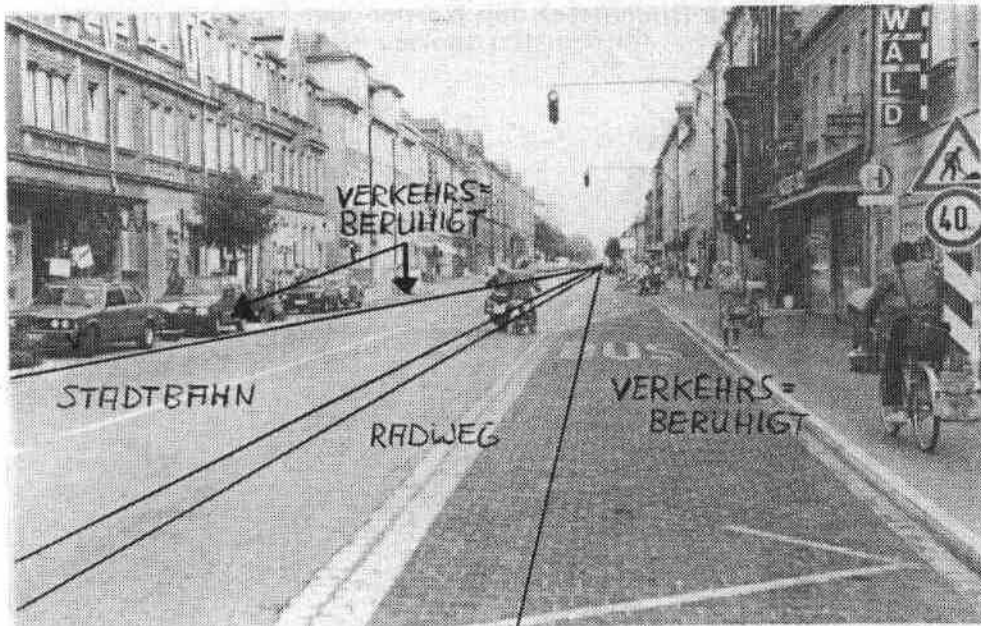
In diesem Bereich der Werner-von-Siemens-Straße wird die Stadtbahn entweder mit je einem Gleis auf je eine der beiden im Bild sichtbaren Fahrbahnen geführt, die dann für Anlieger weiterhin befahrbar bleiben, oder sie wird auf eigenem Gleiskörper anstelle der im Bild rechts sichtbaren Fahrbahn geführt, während für die Anlieger die linke Fahrbahn als verkehrsberuhigter Bereich mit Gegenverkehr gestaltet wird.





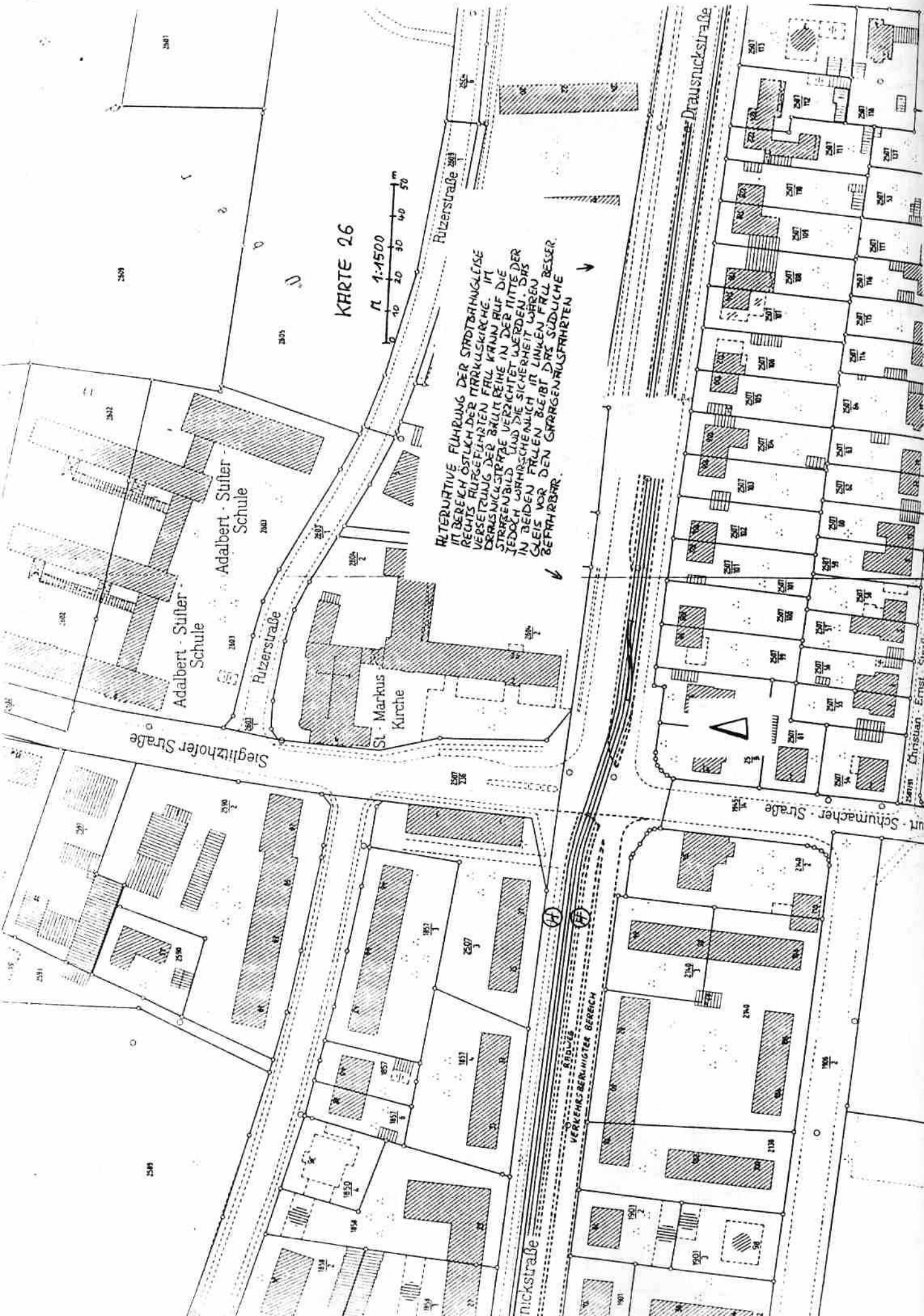
Luitpoldstraße/Kreuzung Gebbertstraße

Der Straßen-Durchgangsverkehr wird aus der in den Bildhintergrund verschwindenden Luitpoldstraße herausgenommen. Die Stadtbahn wird, wie im Bild angedeutet, auf den heutigen Busspuren am Zollhaus verlegt und führt dann über die Gebbertstraße in die Luitpoldstraße. Die Luitpoldstraße wird westlich der Gebbertstraße (im Bild vorne links) für den Autoverkehr gesperrt. Hier wird ein Platz geschaffen.



Luitpold-/Drausnickstraße

Der Straßendurchgangsverkehr wird aus der Luitpold- und Drausnickstraße herausgenommen und, von Osten kommend, ab der Markuskirche über Kurt-Schumacher-Straße, Artilleriestraße, Hartmannstraße, Henkestraße und Werner-von-Siemens-Straße geleitet. Die Stadtbahn wird auf eigenem Gleiskörper zweigleisig etwa in der Mitte des Straßenraumes verlegt. Rechts der Gleise entsteht ein drei Meter breiter Zweirichtungs-Radweg. Vor den Häuserfronten entstehen auf beiden Seiten etwa 5 Meter breite verkehrsberuhigte Bereiche für Ladeverkehr, Anliegerverkehr und Fußgänger.





Drausnickstraße östlich Markuskirche

Hier gibt es zwei Möglichkeiten der Verlegung der Stadtbahngleise:

a) Beide Gleise werden direkt nebeneinander verlegt, wobei das eine dort verläuft, wo im Bild die Autos parken; das andere dort, wo die Baumreihe links neben den Autos zu sehen ist. In diesem Fall werden die Bäume nach (im Bild) links auf die südliche der Fahrbahnen der Drausnickstraße versetzt, die dann entfällt.

b) Ein Gleis wird dort verlegt, wo die Autos parken, das andere auf der südlichen der drei Fahrbahnen der Drausnickstraße (im Bild links hinter den Bäumen erkennbar), die Baumreihe bleibt stehen, wo sie ist.

In beiden Fällen wird die Drausnickstraße von 3 auf 2 Spuren reduziert und das Stadtbahn Gleis, das auf dem Raum der parkenden Autos ausgelegt wird, bleibt vor den Garagenausfahrten der rechts außerhalb des Bildrandes liegenden Häuser zum Ein- und Ausfahren befahrbar.



Ortsdurchfahrt Buckenhof

Die Stadtbahn Gleise werden im Straßenraum verlegt.