

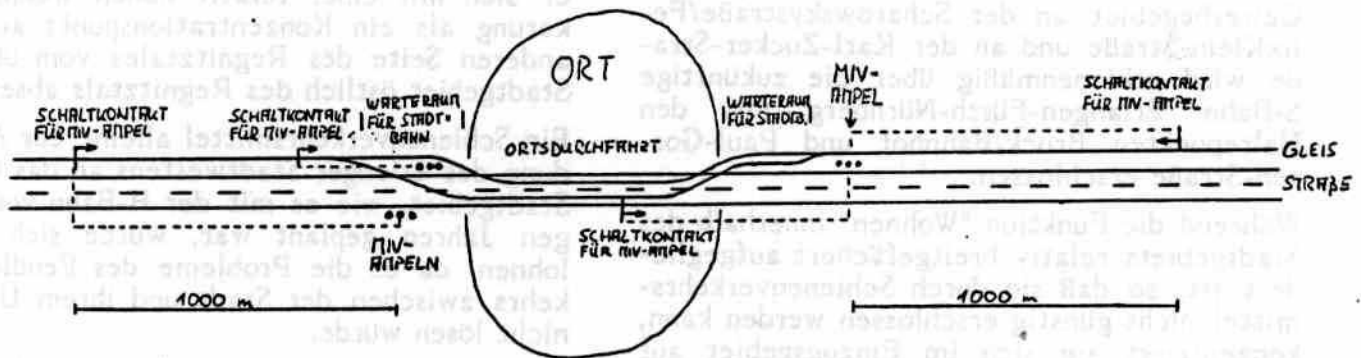
2. ORTSDURCHFARTEN DER STADTBAHN

Innerhalb der größeren Ortschaften im Einzugsgebiet von Erlangen läßt sich in der Ortsmitte neben der jeweiligen Hauptstraße keine eigene Trasse mehr für eine Schienenverlegung finden. Wollte man der Stadtbahn auch innerhalb dieser Orte eine eigene Trasse schaffen, so wäre dies nur durch eine weiträumige Umgehung der Ortschaften möglich. Dies brächte mehrere gravierende Nachteile mit sich: zum einen würden die Wege von der Wohnung zur Stadtbahnhaltestelle für die meisten Ortsbewohner länger und die Benutzung der Stadtbahn wäre deshalb weniger attraktiv. Zum zweiten könnte der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin ungehindert die Ortschaften durchfahren, seine hohe Attraktivität würde also erhalten bleiben. Zum dritten würde für eine neue, außerhalb liegende Stadtbahntrasse weiteres Ackerland verbraucht werden.

Aus diesen Gründen erscheint innerhalb der Ortsdurchfahrten eine Führung der Stadtbahn als Straßenbahn in der Straßenmitte, und, wo der Platz es zuläßt, auf separatem Gleiskörper neben der Straße sinnvoll.

Um innerhalb der Ortsdurchfahrten keine Probleme mit dem Gegenverkehr zu erzeugen, muß die Stadtbahntrasse auf den Streckenteilen, auf denen sie in der Straße verläuft, zweigleisig geführt werden. Dadurch befindet sich die Stadtbahn in beiden Fahrrichtungen jeweils in der gleichen Fahrtrichtung wie der MIV. Zusätzlich sollen vor und hinter jeder derartigen Ortsdurchfahrt Wartebäume für Stadtbahnzüge auf separatem Gleiskörper geschaffen werden. Dadurch bleibt ein Stadtbahnzug in dem Falle, daß ein entgegenkommender Zug abgewartet werden muß, nicht unnötig lange im Straßenraum stehen.

Eine gewisse Beeinträchtigung des MIV wird durch die beschriebene Art der Stadtbahn-Ortsdurchfahrt allerdings bewußt erzeugt, indem der MIV bei Annäherung eines Stadtbahnzuges vor der Ortsdurchfahrt durch Ampelschaltung gestoppt wird, bis der Zug in den Straßenraum eingefahren ist. Eine weitere bewußte Beeinträchtigung des MIV ergibt sich durch das Halten der Stadtbahnzüge in den Ortsdurchfahrten im Straßenraum.



MIV - MOTORISIERTER
INDIVIDUALVERKEHR

PRINZIPZEICHNUNG EINER ORTSDURCHFART
DER STADTBAHN

DER ABSTAND VON 1000 METER
ZWISCHEN SCHALTUNG
UND AMPEL GILT FÜR ORTSDURCH-
FARTEN WIE Z.B. LITZENREUTH
MIT EINER KFZ-DICHTE VON CA
16000 PRO TRG. BEI HÖHERER
KFZ-DICHTE MUß DER ABSTAND
VERGRÖßERT, BEI NIEDRIGERER
VERKLEINERT WERDEN.