

4. STADTBAHN-NORDWESTSTRECKE ERLANGEN-ZECKERN-HÖCHSTADT

Von der Hauptpost wird die Stadtbahn durch eine Bahnunterführung auf die Westseite des Bahnhofs geführt. Dazu muß die Unterführung der Güterhallenstraße in der Weise umgebaut werden, daß eine zweite Unterführung in Richtung der Kreuzung Friedrich-List-Straße/Münchner Straße entsteht. Nach dieser Unterführung wird die Stadtbahn auf die Brücke der Münchner Straße am westlichen Bahnhofseingang geführt. Die Stadtbahn wird in jedem der dargestellten Lösungsfälle mindestens bis St.Johann zweigleisig geführt. Vom Bahnhof wird die Stadtbahn nördlich weiter auf der Münchner Straße bis zum Altstädter Friedhof geführt. Die Münchner Straße wird südlich der Gerberei dafür aufgelassen. Nördlich der Gerberei wird sie als verkehrsberuhigte Anliegerstraße nur noch bis zum Süden des Altstädter Friedhofs geführt. Ab hier wird die Stadtbahn in nördlicher Richtung auf einer Rampe im heutigen Straßenraum der Münchner Straße nach unten geführt, so daß sie den Friedhof, die Martinsbühler Straße und den Frankenschnellweg in einer Kurve unterqueren kann und erst westlich des Frankenschnellwegs auf die Dechsendorfer Straße stößt. In der nördlichen Hälfte der Dechsendorfer Straße erhält die Stadtbahn ein eigenes Gleisbett. Um den Gleiskörper und zwei Fahrspuren in der Dechsendorfer Straße unterbringen zu können, muß der Radweg in Richtung Dechsendorfer Damm südlich der südlichen Bebauung der Dechsendorfer Straße am Regnitztalrand (evtl. auf einer Brücke) geführt werden. In der Dechsendorfer Straße wird stadteinwärts eine Linksabbiegerspur zum Frankenschnellweg eingerichtet. Über das Regnitztal erhält die Stadtbahn eine eigene Brücke nördlich der Straßenbrücke. Auf der Straße St.Johann wird die Stadtbahn auf der nördlichen der beiden bestehenden Fahrbahnen verlegt. Der MIV wird im Gegenverkehr auf der südlichen Fahrbahn geführt.

Zwischen der Kreuzung St.Johann/Möhrendorfer Straße und Dechsendorf wird die Stadtbahn nördlich bzw. auf der Nordseite der Straße geführt. Die Straße wird in diesem Zusammenhang auf 6,0 m Breite zurückgebaut und ein separater Radweg angelegt. Aus Sicherheitsgründen wird die Höchstgeschwindigkeit auf der Straße auf 70 km/h beschränkt. Falls die Stadtbahn bis Höchststadt geführt wird (Lösung A), wird sie zwischen Kreuzung Möhrendorfer Str./St.Johann und Dechsendorf zweigleisig, falls sie nur bis Zeckern geführt wird (Lösung B), eingleisig ausgebaut.

In Dechsendorf wird die Stadtbahn auf der nördlichen Straßenseite bis zur Abzweigung nach Röttenbach geführt. Kurz vor dieser Straßenabzweigung wird ggf. der Stadtbahnarm in Richtung Weisendorf durch Straßenüberquerung auf die Südseite der Straße Dechsendorf-Heßdorf geführt.

Ab Dechsendorf sind beide Stadtbahnäste prinzipiell eingleisig. Der Stadtbahnast in Richtung Zeckern wird östlich der Straße Dechsendorf - Röttenbach - Hemhofen geführt. Dabei wird er in den Orstdurchfahrten Dechsendorf, Röttenbach und Hemhofen jeweils zweigleisig in der Straßenmitte verlegt (siehe Prinzipzeichnung Ortsdurchfahrt). Die Straße Dechsendorf - Röttenbach - Hemhofen wird auf 6,0 m Breite zurückgebaut, die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h festgesetzt. Ab ca. 200 m nördlich Hemhofen Schloß wird die Stadtbahn bis zum Bahnhof Zeckern auf eigener Trasse westlich der Straße geführt. Dazu wird die Straße um einige Meter nach Osten verlegt. Am Bahnhof Zeckern erhält die Stadtbahn eine Wendeschleife.

Im Falle der Fortführung bis Höchststadt (Lösung A) wird die Stadtbahn ab Bahnhof Zeckern auf der DB-Strecke bis Höchststadt geführt. In Höchststadt würde die Stadtbahn eine innenstadtnahe Wendeschleife erhalten (siehe Planzeichnung).

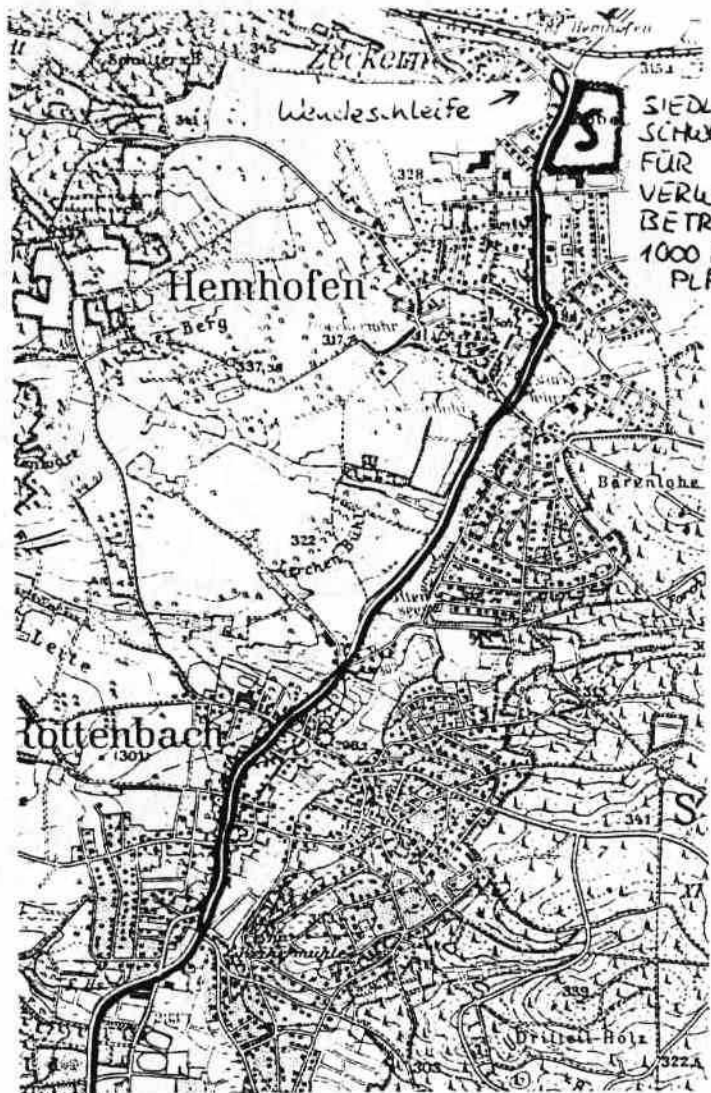
Siehe auch Karten 18, 20

Trasse im eigenen Straßenraum

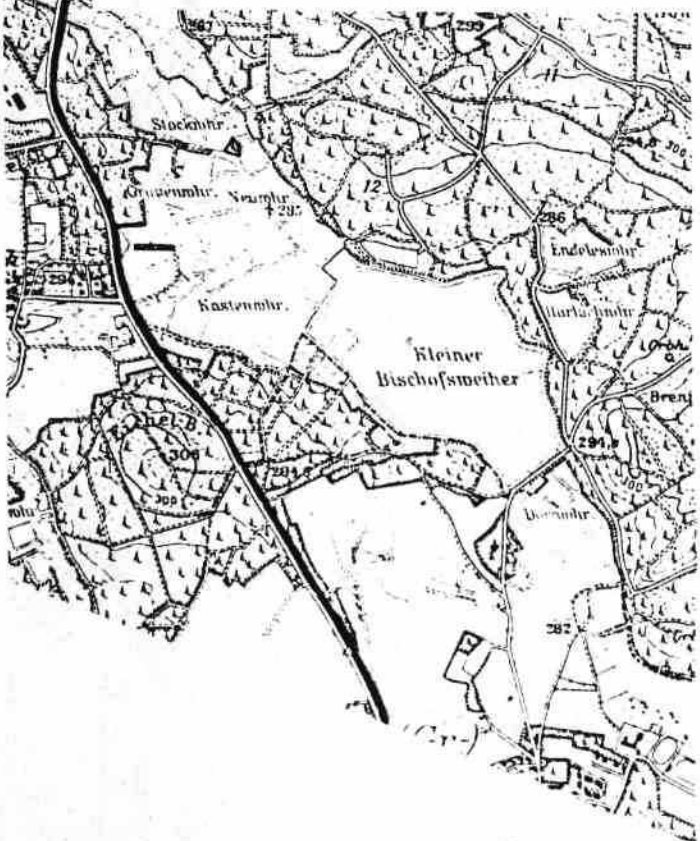
eigene Trasse

Trasse im Straßenraum

eigene Trasse



STADTBahn NORDWESTABSCHNITT DECHSENDORF - RÖTTENBACH - ZECKERN



FÜHRUNG DER STADTBahn IM BEREICH HÖCHSTADT

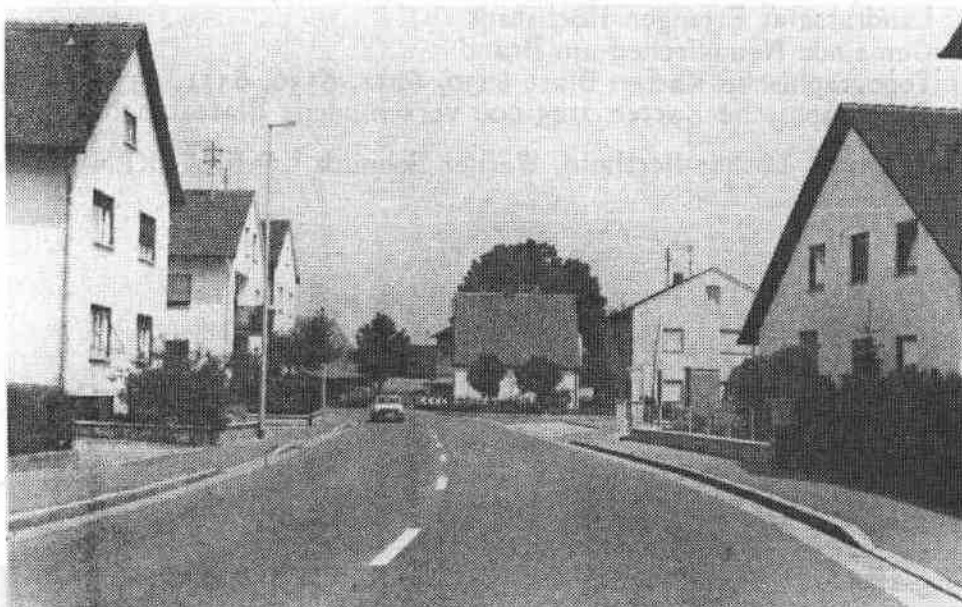


(NUR BEI LOSUNG A -
FÜHRUNG DER STADTBahn
BIS HÖCHSTADT)



Ortsdurchfahrt Hemhofen

Die Stadtbahngleise werden im Straßenraum verlegt. Am Ortsbeginn werden jeweils Ampelvorrangschaltungen eingerichtet, um der Stadtbahn eine ungehinderte Einfahrt von außerhalb der Ortsdurchfahrten separat liegenden Gleiskörper in den Straßenraum zu ermöglichen.



Ortsdurchfahrt Großenseebach

Die Stadtbahngleise werden im Fahrbahnraum verlegt.