

# A. ANALYSE

## I

### ABGRENZUNG DES UNTERSUCHTEN GEBIETES

Bei dem untersuchten Gebiet handelt es sich um das Stadtgebiet Erlangen und das Einzugsgebiet für Pendler, d.h. um den Landkreis Erlangen-Höchstadt, Teile des Landkreises Forchheim sowie die Städte Nürnberg und Fürth.

Im Gebiet der Stadt Erlangen befinden sich etwa 67 000 Arbeitsplätze und ca. 100 000 Einwohner. Ein großer Teil der in Erlangen arbeitenden Bevölkerung wohnt außerhalb des Stadtgebietes.

Um zum Arbeitsplatz zu kommen, benutzen etwa 85% der Umlandbewohner den Pkw. Das heißt: täglich werden etwa 110 000 Pkw-Fahrten gemacht, die die Stadtgrenze überqueren. Die enormen Umwelt- und Gesundheitsprobleme, die mit einer solchen Verkehrsbelastung einhergehen, sind ein Anlaß für die Suche nach Alternativen.

Zur Verminderung der Pkw-Benutzung gibt es für das untersuchte Gebiet zwei verschiedene, sich nicht widersprechende Ansatzpunkte:

a) Die Funktion des Arbeitens wird der Funktion des Wohnens näher zugeordnet. Die umgekehrte Zuordnung des Wohnens zum Arbeitsplatz erscheint für das untersuchte Gebiet unrealistisch, weil es sich bei den Wohngebäuden außerhalb des Stadtgebiets fast ausschließlich um erst in den letzten 20 Jahren gebaute private Eigenheime handelt. Wohl nur wenige Eigenheimbesitzer dürften sich bereit finden, ihr Domizil aufzugeben und in Stadtnähe zu ziehen.

Durch die Zuordnung des Arbeitsplatzes zum Wohnort wird teilweise das Umsteigen

auf das Fahrrad ermöglicht oder zumindest die Länge der zurückgelegten Pkw-Strecken reduziert. Zudem würde das Stadtgebiet vom Pkw-Verkehr entlastet werden.

In dem untersuchten Gebiet überwiegen die Arbeitsplätze im Verwaltungsbereich. Sie sind es auch in erster Linie, die sich für eine Verlagerung eignen, da sie weder auf eine hohe Publikumsfrequenz angewiesen noch aus technischen Gründen standortgebunden sind. Außerdem verursachen sie keine störenden Emissionen, weder vom Arbeitsablauf her noch durch übermäßigen Lieferverkehr.

b) Der Personennahverkehr wird vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert. Während im Stadtgebiet Erlangen ein recht gutes ÖPNV-Angebot durch Busse existiert, ist das Umland, von Ausnahmen abgesehen, sehr schlecht mit der Stadt verbunden. Und das, obwohl an einzelnen Einfallachsen Pendlerströme von 20 000 Personen pro Tag und mehr auftreten.

Will man bei solchen Personenmengen ein günstiges Verhältnis zwischen Öffentlichem Verkehr und Motorisiertem Individualverkehr (MIV) erhalten, so sind im ÖV schon beträchtliche Kapazitäten notwendig. Es stellt sich die Frage, ob beispielsweise 15 000 Personen am Tag auf einer Strecke günstig mit Bussen zu befördern sind: bei vollbestzten Bussen wären für diese Zahl schon 300 Fahrten notwendig, die erheblichen Lärm und Abgase erzeugen. Dazu kommt die relativ niedrige Attraktivität des Busfahrens im Vergleich zum MIV und zu Schienenverkehrsmitteln.