

4 Systemvergleich StUB – S-Bahn

StUB (Staaßenbahn)

Betriebsart BOStrab (Betriebsordnung für Straßenbahnen)

- Max. 70 km/h (in Nürnberg: max. 60 km/h)
- Einleisigkeit nur in Ausnahmefällen
- Fahrzeuge wie in Nürnberg
- Strassennutzung möglich (aber: Unfallschwerpunkte)
- Fahrradmitnahme nicht möglich

Finanzierung

- Investition durch Förderung Bund 60%, Land 30% -
ausgn. Planung und Fahrzeuge
- Planungskosten (10% der gesamten.Invest.): **Kommunen**
- Laufend. Betrieb (lt.VGN/2012: 11 Mio p.a.): **Kommunen**

Neubau zeitaufwendig / komplex

- **Raumordnungsverfahren**
- **Planfeststellungsverfahren**
- **Grunderwerb problematisch**
- **Hohes Kostenrisiko**
- **Hohes Einspruchsrisiko (Bürgerinitiativen)**
- **Landschaftszerschneidung**
- **Flächenverbrauch**

Geringe Entlastung im Haupt-Verkehrsproblem Niederndorf

S-Bahn (Eisenbahn)

Betriebsart EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung)

- Keine Geschwindigkeitsbegrenzung
- Einleisigkeit in Deutschland Regelfall (70%)
- Eigene Trasse
- Höhengleiche Strassenkreuzung bei gewidmetem Bestand möglich
- Fahrradmitnahme möglich
- Integration Fahrplan / Umsteigen in S-Bahn-Netz ohne Systembruch

Finanzierung

- Investition durch DB-Netze AG (Bund)
- Betrieb: Freistaat Bayern (Unterkostendeckung durch Bayer. Eisenbahn Gesellschaft)
- Keine Belastung der Kommunen

Vorteile Reaktivierung der Aurachtalbahn

- Kein aufwänd. Planungs-/ Genehmigungsverfahren
- Kein Grunderwerb (Trasse Hza. in städt. Eigentum)
- Geringes Einspruchs-Risiko
- Keine Landschaftszerschneidung
- Kein Flächenverbrauch