

Variantenvergleich - Einschätzung VAG und Verwaltung

| | | Nutzen für den ÖV -betriebliche Aspekte- | Nutzen für den ÖV -wirtschaftliche Aspekte- | Nutzen für den ÖV -Fahrgäste- | Anmerkungen baulicher Aufwand | Betroffenheit Landwirtschaft | Betroffenheit Anwohner persönlich, sozial, räumlich |
|-----------------|---|---|---|---|--|--|---|
| Neue Trassen | | | | | | | |
| Variante 1 | Neue Irrhainstraße Vorentwurf B-Plan 4463 | zügige Route ⊕⊕ | optimiertes Busnetz ohne Zusatzaufwand möglich, Optimierung der Auslastung im Gesamtnetz; Planungsbezugsfall ⊕⊕ | schnelle Verbindung; zusätzlich ca. 4.000- 5.000 Fahrgäste gegenüber heute ⊕⊕ | als Einzelmaßnahme (ohne Neue Irrhainstraße) Straßenbau in größerem Umfang erforderlich; mit B-Plan zu sichern ⊖ | folgt weitgehend bestehenden Flurwegen; landwirtschaftliche Nutzflächen werden neu beansprucht und teils zerschnitten ○ | erhöhte Belastung der Anwohner Johann-Sperl-Straße; wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Straßenbahnverlängerung nach Am Wegfeld mit berücksichtigt ⊖ |
| Variante 2 | Irrhainstraße am Flughafen | Zusatzfahrzeug Linie 30 erforderlich; Sprungkosten Fahrzeug und Personal ○ | optimiertes Busnetz nur mit ~500.000€ pro Jahr Zusatzaufwand möglich; geringere Fahrgeldeinnahmen ⊖ | Umfweg noch akzeptabel; deutlich geringere Nachfragesteigerung zu erwarten ○ | Straßenbau in großem Umfang erforderlich; langfristig nicht gesicherte Zufahrt zum Flughafen ⊖⊖ | folgt weitgehend bestehenden Flurwegen; landwirtschaftliche Nutzflächen werden neu beansprucht und teils zerschnitten ○ | wenige Betroffenheiten an der Johann-Sperl-Straße ⊕ |
| Variante 3 | Irrhainstraße am Flughafen | Zusatzfahrzeug Linie 30 erforderlich; Sprungkosten Fahrzeug und Personal ○ | optimiertes Busnetz nur mit ~500.000€ pro Jahr Zusatzaufwand möglich; geringere Fahrgeldeinnahmen ⊖ | Umfweg noch akzeptabel; deutlich geringere Nachfragesteigerung zu erwarten ○ | Straßenbau in großem Umfang erforderlich; langfristig nicht gesicherte Zufahrt zum Flughafen ⊖⊖ | folgt weitgehend bestehenden Flurwegen; landwirtschaftliche Nutzflächen werden neu beansprucht und in größerem Umfang zerschnitten ⊖ | wenige Betroffenheiten an der Johann-Sperl-Straße ⊕ |
| Variante 4 | Georg-Ziegler-Weg - Irrhainstraße am Flughafen | Zusatzfahrzeug Linie 30 und Linie 33 erforderlich; Sprungkosten Fahrzeug und Personal ⊖ | optimiertes Busnetz nur mit ~750.000€ pro Jahr Zusatzaufwand möglich; geringere Fahrgeldeinnahmen ⊖ | subjektiv sehr umwegiger Rückweg, parallel zur B4; deutlich geringere Nachfragesteigerung zu erwarten ⊖ | Straßenbau in großem Umfang erforderlich; langfristig nicht gesicherte Zufahrt zum Flughafen; liegt auf der STUB- Trasse, Eingriff Regenrückhaltebecken ⊖⊖ | folgt weitgehend bestehenden Flurwegen; Busschleuse grenzt an Flughafennutzung an; Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ○ | wenige Betroffenheiten an der Johann-Sperl-Straße ⊕ |
| Bestandstrassen | | | | | | | |
| Variante 5 | Irrhainstraße in Almoshof | zügige Verbindung, jedoch enge Ortsdurchfahrt ⊕ | optimiertes Busnetz ohne Zusatzaufwand möglich; da ähnliche Fahrzeit und Fahrstrecke wie Planungsbezugsfall ⊕⊕ | schnelle Verbindung zusätzlich ca. 4.000- 5.000 Fahrgäste gegenüber heute ⊕⊕ | Ertüchtigung der Fahrbahn außerhalb der Bebauung und der Überführung des Bucher Landgraben erforderlich ○ | keine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ⊕⊕ | erhöhte Belastung der Anwohner Johann-Sperl-Straße, Almoshofer Hauptstraße; hohe Betroffenheit in der Irrhainstraße (baulich eng), daher Halteverbote erforderlich ⊖⊖ |
| Variante 6 | Bestandsroute Almoshof - Lohe | enge Ortsdurchfahrt, Zusatzfahrzeug Linie 30 und Linie 33 erforderlich; Sprungkosten Fahrzeug und Personal ⊖ | optimiertes Busnetz nur mit ~800.000€ pro Jahr Zusatzaufwand möglich; geringere Fahrgeldeinnahmen ⊖ | langsame Ortsdurchfahrt; geringe Akzeptanz zu erwarten ⊖ | ohne bauliche Maßnahmen möglich ⊕⊕ | keine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ⊕⊕ | erhöhte Belastung der Anwohner Johann-Sperl-Straße, Almoshofer Hauptstraße, Loher Hauptstraße ⊖⊖ |
| Variante 7 | Marienbergstraße - Flughafenstraße | Zusatzfahrzeug Linie 30 und Linie 33 erforderlich; Sprungkosten Fahrzeug und Personal; nur mit Beschleunigungs- maßnahme (z.B. Bustrasse) sinnvoll möglich; Parallelverkehr zur Tram Am Wegfeld - Bamberger Straße ⊖⊖ | optimiertes Busnetz wegen umwegigem Linienverlauf nicht umsetzbar; ~1.000.000€ pro Jahr Zusatzaufwand; geringere Fahrgeldeinnahmen ⊖⊖ | umwegig, in der Hauptverkehrszeit kein stabiles Angebot möglich; geringe Akzeptanz zu erwarten ⊖⊖ | ohne bauliche Maßnahmen möglich ⊕⊕ | keine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ⊕⊕ | keine zusätzliche Belastung der Anwohner ⊕⊕ |