

Auch bei dem Mitfall BI werden für charakteristische Stadtbahnquerschnitte Dimensionierungsnachweise geführt. Diese sind in Tabelle 4-5 zusammengestellt:

- Die charakteristischen Querschnitte auf dem Ostast und der Verbindung nach Erlangen sind in der morgendlichen Spitzentunde auch bei einem Auslastungsgrad von 25 % so ausgelastet, dass der kritische Wert von 65 % nicht überschritten wird,
- das gleiche gilt für den nordwestlichen Ast der StUB nach Büchenbach.
- Bei einer Führung der StUB über die Aurachtalbahn (südwestlicher Ast der BI-Variante) wird der kritische Wert von 65 % Auslastung bereits bei einem Spitzentundenanteil von 15 % deutlich überschritten. Wenn der BI-Mitfall in der Maximalvariante einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden würde, müssten hier in der morgendlichen Hauptverkehrszeit Verstärkerzüge eingerichtet werden, mit allen daraus resultierenden Konsequenzen (zusätzlicher Fahrbedarf, ggf. Infrastrukturausbau).

Querschnitt	Linie	Personen am Gesamttag je Richtung	Anteil Spitzentunde am Gesamttag	Personen je Richtung in der Spitzentunde	Anzahl Fahrten in der Spitzentunde mit Fahrzeugtyp VarioBahn	Kapazität in der Spitzentunde je Richtung		Auslastung
Buchenhof – Markuskirche (Stadtgrenze Erlangen)	3	3.800	25%	950	3	3 x 222	= 666	47,6%
	4.2				3	3 x 222	= 666	
	4.3				3	3 x 222	= 666	
					9	Summe	= 1.998	
Reutleser Str. – Tennenlohe Süd (Stadtgrenze Erlangen)	4.1	3.000	25%	750	3	3 x 222	= 666	56,3%
	4.2				3	3 x 222	= 666	
					6	Summe	= 1.332	
Bruck West – Schallershoferstr.	4.1	3.100	25%	775	3	3 x 222	= 666	58,2%
	4.3				3	3 x 222	= 666	
					6	Summe	= 1.332	
Bruck Süd – Frauenaurach	3	3.450	15%	517	3	3 x 222	= 666	77,7% >> 65 %

Tabelle 4-5 Mitfall BI (Maximalvariante) Dimensionierungsnachweise

#### 4.4 Vergleich der verkehrlichen Auswirkungen StUB-T-Netz / BI-Mitfall (jeweils in der Maximalvariante)

Ein Vergleich der beiden Maximalkonzepte im StUB-T-Netz einerseits und der BI-Variante andererseits konzentriert sich zunächst auf einen Vergleich der verkehrlichen Wirkungen.

In Abbildung 4-21 sind die Verlagerungswirkungen und der induzierte Verkehr ÖPNV vergleichend gegenübergestellt: