

	Spurbus	Seilbahn (hängend)	Seilbahn (Cableliner)	People Mover	Straßenbahn	Hängebahn, Schwebelbahn	Einschielenbahn (ALWEG, Monorail)	Stadt-/Regionalbahn	U-Bahn leicht	U-Bahn schwer	S-Bahn
Betriebsart	nicht automatisch	automatisch / (halb-automatisch möglich)	automatisch / (halb-automatisch möglich)	automatisch / (halb-automatisch möglich)	nicht automatisch	automatisch / (halb-automatisch möglich)	automatisch / (halb-automatisch möglich)	nicht automatisch	nicht automatisch bis automatisch	nicht automatisch bis automatisch	nicht automatisch
Bahnkörper/ Fahrweg	Straßenbündig bis eigener Bahnkörper	Eigene Anlage in Hochlage, niveaugleiche Querung nicht erforderlich	Eigene Anlage in Hochlage, niveaugleiche Querung nicht erforderlich	Eigener Bahnkörper, niveaugleiche Querung nicht möglich	Überwiegend straßenbündig (eigener Bahnkörper möglich)	Eigene Anlage in Hochlage, niveaugleiche Querung nicht erforderlich	Eigener Bahnkörper in Hochlage, niveaugleiche Querung nicht erforderlich	Überwiegend eigener Gleis- oder Bahnkörper (straßenbündig möglich)	Eigener Bahnkörper, niveaugleiche Querung bedingt möglich	Eigener Bahnkörper, niveaugleiche Querung bedingt möglich	Eigener Bahnkörper, niveaugleiche Querung möglich
Energieversorgung	Diesel, Fahrleitung, Energiespeicher, Hybrid	Stationär elektrisch mittels Seilzug	Stationär elektrisch mittels Seilzug	Stromschiene	Fahrleitung, Unterleitung, Energiespeicher	Stromschiene	Stromschiene	Fahrleitung, Unterleitung, Energiespeicher, Hybrid	Fahrleitung, Stromschiene	Fahrleitung, Stromschiene	Fahrleitung, Stromschiene, Diesel, Hybrid, Energiespeicher
Trassierung Radius min. [m] / Steigung max. [%]	10-15 / 150	Polygonzug / 2000	30-50 / 150	22 / 120	18 / 60-100	75 / 40	20-50 / 60	25 / 60	150 / 45 (Gummi, 100)	150 / 45	Vollbahnrichtlinien
Antrieb / Kraftübertragung	Elektro, Diesel, Gummibereifung	Seil, Zugseil	Seil, Zugseil	Elektro, Fahrtrog, Gummibereifung	Elektro, Stahl-Stahl	Elektro, Stahl-Stahl hängend	Elektro, Rad-Fahrbalken, Linearmotor	Elektro, Diesel, Stahl-Stahl	Elektro, Diesel, Stahl-Stahl, Gummibereifung Linearmotor	Elektro, Stahl-Stahl	Elektro, Diesel, Stahl-Stahl
Vmax [km/h] (Beschl. < 1,2 ms ⁻²)	50-60	35	60	80	60-70	50-60	80-110	100-120	80-90	80-100	120-160
Einstiegsvariante / Türbreite min. [mm] / Fahrgäste pro Tür	Niederflur / 1300 / 30-50	Niveaugleicher Einstieg / 1300 / 30-50	Niveaugleicher Einstieg / 1300 / 30-50	Mittel- oder Hochflur / 1300 / 30-50	Niederflur / 1300 / 30-50	Niveaugleicher Einstieg / 1300 / 30-50	Niveaugleicher Einstieg / 1300 / 30-50	Niederflur oder Hochbahnsteig / 1300 / 40-60	Mittel- oder Hochflur / 1300 / 30-50	Hochbahnsteig / 1300 / 30-50	Hochbahnsteig / 1300 / 100
Fahrzeug-Maße max. [m]	keine Traktionsmöglichkeit, Länge: 27, Breite: 2,6	Kabine Länge: 15, Breite: 3	z.B. DCC Fahrzeugkonzept Doha, Zuglänge: 40 (5 Wagen)	Länge pro Wagen: 11, Breite: 2,6-2,8	Länge Solo: ≥ 20, Länge Traktion ≤ 75, Breite: 2,2-2,65	Wagenlänge: 9,2, Breite: 2,2 (H-Bahn)	Wagenlänge: 6-14, Breite: 2,0-2,6	Länge Solo: ≥ 20, Länge Traktion im Straßenraum: ≤ 75, Breite: 2,2-2,8	Wagenlänge: ≤ 20, Breite: 2,5-3,0	Wagenlänge: ≤ 23, Breite: 3,0-3,2	Länge Solo 50 - 100, Länge Traktion: 210, Breite: 2,8-3,2
Kapazität [Fahrgäste/h und Richtung]	max. 10.000	max. 7.600	max. 3.000	1.000-30.000	max. 10.000	2.000-15.000	20.000-35.000	max. 20.000	20.000-40.000	40.000-60.000	30.000-70.000
Reisegeschwindigkeit max. [km/h]	25	25	18	25	25	28	40	40	40	40	60
Haltestellenabstand [m]	300-500	400-2500	400-800	400-800	300-600	800-1000	400-1000	400-1000	600-1000	600-1500	innerstädtisch: 750-1500, ländlich: 3000-5000
Baukosten Infrastruktur [Mio. €/km] (inkl. Fahrleitung, Energieversorgung, Sicherungstechnik, ohne Depot)	15-20	9-12	30-100	50-100	10-15	50-100	50-70	15-20	60-190	75-200	150-200
Fahrzeugpreis	0,3-1,8 Mio € pro Wagen (25.000-75.000 € pro Laufmeter)	Rheinseilbahn Koblenz: 12 Mio € für Gesamtprojekt (18 Kabinen, 890 Meter, 1 Stütze)	z.B. DCC Fahrzeugkonzept Doha, Zuglänge: 40 (5 Wagen)	0,5-1,5 Mio € inkl. AGT Ausrüstung (50.000-120.000 € pro Laufmeter)	1,5-5,0 Mio € pro Zug (100.000-150.000 € pro Laufmeter)	50.000-80.000 € pro Laufmeter	0,6 bis 1,6 Mio € pro Wagen (50.000-80.000 € pro Laufmeter)	2,0-5,0 Mio € pro Zug (80.000-120.000 € pro Laufmeter)	1,2-1,8 Mio € pro Wagen (60.000-90.000 € pro Laufmeter)	1,2-1,8 Mio. € pro Wagen (50.000-80.000 € pro Laufmeter)	1,3-1,8 Mio € pro Wagen (40.000-80.000 € pro Laufmeter)
Lebensdauer des Fahrzeuges [Jahre]	10-15	≥ 20	≥ 20	≥ 20	≥ 30	≥ 30	≥ 30	≥ 30	≥ 35	≥ 35	≥ 40
Betriebskosten [€/Zug-km] inkl. Personal, AfA, usw.	5-8	k.A.	8	k.A.	10-20	k.A.	k.A.	15-20	30-40	30-40	15-25
Energieverbrauch* [kWh / Pkm] Traktionsverbrauch inkl. Hilfsbetriebe	k.A.	k.A.	k.A.	0,05	0,06-0,12	0,05-0,08	0,05-0,08	Elektrisch: 0,07-0,14 Diesel: 0,3-0,4	0,05	0,12	Elektrisch: 0,07-0,14 Diesel: 0,3-0,4
Netzverträglichkeit im System	sehr gut	nein	nein	nein	sehr gut	bedingt	bedingt	sehr gut	gut	gut	sehr gut
Nutzung bestehender ("etablierter") Infrastruktur	bedingt	nein	nein	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja (mit Eisenbahn)
Beispiele	Adelaide, Essen, Padua, Mestre, Leeds, Nancy	Barcelona, Medellin, New York, Chongqing	Venedig, Las Vegas, Oakland, Doha	VAL: Lille, Toulouse, Turin, Uijeongbu	Wien (Verlängerung Linie 26)	Wuppertal, Dresden, Dortmund, Düsseldorf	Seattle, Osaka, Sydney, Kuala Lumpur	Karlsruhe, Mulhouse, Wien (Badenerbahn)	Wien, München, Berlin, Prag	Bangkok, Shanghai, Kaohsiung	München/ Frankfurt/ Paris (RER), Berlin/ Hamburg