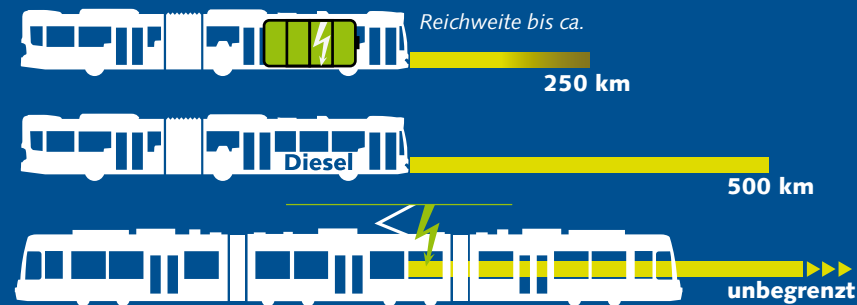


IMMER MEHR ODER GRÖßERE BUSSE SIND KEINE LÖSUNG

- Die **maximale Kapazität einer Straßenbahnstrecke ist vierfach so hoch wie bei einem Betrieb mit Gelenkbussen**. Mit der Straßenbahn können deutlich mehr Menschen befördert werden als auf einer Autofahrspur mit ständig hohem Verkehrsaufkommen. Um die gleiche Kapazität eines Zuges der Citybahn zu erreichen, müssten je nach Zuglänge 2-4 Busse mit wesentlich höherem Personalaufwand eingesetzt werden.
- Busse verursachen Straßenschäden**. Ein Gelenkbus, egal ob mit Diesel- oder Elektroantrieb, belastet die Fahrbahn so stark wie über 100.000 Personenkraftwagen. Mehr oder längere Busse brauchen daher eigene Trassen aus dickem Beton.
- Elektrobusse haben eine beschränkten Reichweite**, die zudem je nach Außentemperatur stark schwankt. Bei nächtlicher Ladung im Depot reicht daher eine Akkuladung nicht aus, um lange Routen den ganzen Tag zu befahren. Zwischenladungen erfordern zusätzliche Infrastruktur. Verspätungen können dann durch die Ladezeiten nicht ausgeglichen werden. **Die Einführung von Elektrobusen funktioniert nur dann, wenn die Hauptachse quer durch Wiesbaden von der per Oberleitung mit Strom versorgten CityBahn bedient wird.**



MEHR EINWOHNER, MEHR VERKEHR: WIESBADEN BRAUCHT DIE CITYBAHN

- Die Stadt wächst:** Wiesbaden ist die zweitgrößte Stadt Hessens und gehört zu den 25 größten Städten Deutschlands. Die Lage in der Rhein-Main-Region, einem der wirtschaftsstärksten Gebiete Europas, führte in den letzten Jahren zu einem deutlichen Anstieg der Einwohnerzahl. Eine Entwicklung, die sich in den nächsten Jahren fortsetzen wird.
- Mit dem Wachstum Wiesbadens **steigt das Verkehrsaufkommen von Jahr zu Jahr**. Heute kommen rund 500 Pkw auf 1000 Einwohner. Fast ein Viertel der Haushalte besitzt ein Zweit- oder Drittfahrzeug. Diese Zahlen sind deutlich höher als in anderen Großstädten vergleichbarer Größe.



- Auch im Öffentlichen Personennahverkehr sind die **Fahrgastzahlen innerhalb von 10 Jahren um über 30% gestiegen**.
- Trotz dichtem Takt und Einsatz besonders vieler Gelenkbusse reicht die Kapazität auf vielen Linien nicht mehr aus. Volle Busse im Pulk, die kaum Platz an den Haltestellen finden, sind heute Alltag. **Das Bus-system stößt an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit.**
- Von allen hessischen Großstädten hat Wiesbaden die meiste Verkehrsfläche pro Einwohner. Trotzdem sind derzeit **weder Fußgänger noch Auto-, Bus- und Radnutzer mit der Verkehrssituation zufrieden**. Bei der Bürgerbefragung 2016 der Stadt Wiesbaden nannte eine deutliche Mehrheit die Verkehrsentslastung der Innenstadt und der Hauptverkehrsstraßen sowie den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Radverkehrs als vordringliche kommunale Aufgaben.
- 80% aller deutschen Städte über 200.000 Einwohner haben eine Straßenbahn. Mit der CityBahn profitiert auch Wiesbaden von den vielen Vorteilen dieses Verkehrsmittels** (siehe Rückseite).

TRAMSYSTEME SIND TRENDY: WIEDEREINFÜHRUNG WELTWEIT



BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisverband Wiesbaden e.V.
E-Mail: info@bund-wiesbaden.de



Bürger Pro Citybahn e.V.
Postfach 12 07 19, 65085 Wiesbaden
E-Mail: info@procitybahn.de
Web: www.procitybahn.de
Facebook: biprocitybahn
Twitter: ProCityBahn



Fahrgastverband ProBahn e. V.
Regionalgruppe Westhessen/ Rheinhausen
Postfach: 31 43, 55021 Mainz;
E-Mail: westhessen-rheinhausen@pro-bahn-hessen.de



Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Kreisverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus
Walramstraße 16a, 65183 Wiesbaden,
E-Mail: citybahn@vcd-wiesbaden.de
Kreisverband Rheinhausen
Postfach 40 50, 55030 Mainz,
E-Mail: rheinhausen@vcd.org

SCHELECHTE LUFT, STAU UND VOLLE BUSSE?

SO KOMMT WIESBADEN NICHT WEITER!

DIE CITYBAHN IST ATTRAKTIV!

- Durch **größtenteils eigene Trassen** bleibt die CityBahn im Gegensatz zum Bus nicht im Stau hängen oder wird durch Lieferverkehr oder Falschparker behindert.
- Die CityBahn bietet ein deutlich **höheres Platzangebot** als Gelenkbusse: mehr Sitzplätze, mehr Platz für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle, Gepäck und Fahrräder. Durch das Kuppeln zweier Wagen lässt sich das Angebot in Zeiten großer Nachfrage leicht erhöhen.
- Die Fahrt in der **Straßenbahn ist deutlich komfortabler**: Kein Holpern über Bodenunebenheiten, keine Vibrationen und plötzliche Lenkbewegungen. In der Straßenbahn kann man lesen oder auf dem Handy tippen, ohne dass einem schlecht wird.
- Die CityBahn hat einen **stufenfreien Einstieg ohne großen Spalt** - eine Verbesserung im Vergleich zu Bussen, die nicht immer direkt am Bordstein halten. So wird allen **Fahrgästen, die mit Gepäck, Kinderwagen, Gehhilfe oder im Rollstuhl** unterwegs sind, der Alltag erleichtert. Der Einstieg an gleicher Stelle, tastbare und kontrastreiche Elemente an den Stationen und in den Fahrzeugen sowie Anzeige- und Ansageeinrichtungen erleichtern auch Seh- und Hörbehinderten die Orientierung.



DIE CITYBAHN IST UMWELTFREUNDLICH!

- Die CityBahn fährt **emissionsfrei** mit grünem Strom aus erneuerbaren Energiequellen (Wind-, Sonnen-, Wasser- oder Biomassekraftwerke).
- Renommierte Gutachter rechnen damit, dass werktäglich ca. 17.000 Menschen statt des Autos die CityBahn benutzen. Dadurch vermeidet die CityBahn **jährlich 36 Millionen Pkw-km und somit 4500 Tonnen CO₂**.
- Die CityBahn fährt **leise**: Kein Aufheulen und Vibrieren wie bei Verbrennungsmotoren, durch Dämmung und Abschirmung an Fahrzeug und Trasse geringes Rollgeräusch. **Kein Quietschen durch ausreichend große Räder und fahrzeugseitige Schmiervorrichtungen.**
- **Kein Elektromog**: Die benötigte Stromspannung ist mit 750 Volt Gleichstrom viel niedriger als bei der Eisenbahn (15.000 Volt) oder Hochspannungsleitungen (380.000 Volt).
- **Schonung des Baumbestandes**, da die CityBahn dicht an bestehenden Bäumen vorbeifahren kann und diese bei der Planung einbezogen werden. Dort, wo die CityBahn auf **Rasengleis** verkehrt, **verbessert** sie das **Mikroklima** (weniger Aufheizung des Bodens, Versickerung von Regenwasser und Bindung von vom Autoverkehr erzeugten Feinstaub).

DIE CITYBAHN IST WIRTSCHAFTLICH!

Auf längere Sicht ist die billigste oft nicht die günstigste Lösung. **Die Investitionen für die CityBahn zahlen sich aus:**

- **Betriebswirtschaftlich**: Bei **gleichem Personalbedarf** ist die Straßenbahn **deutlich leistungsfähiger als der Bus**. Zusätzlich zieht sie neue Fahrgäste an - nicht nur bei der Mainzelbahn liegen die **tatsächlichen Fahrgastzuwächse weit über der Prognose**. Dort wo das Fahrgastaufkommen hoch ist, wie auf der für die CityBahn vorgesehenen Strecke, sinken die Kosten pro beförderten Fahrgast so deutlich. Denn das Personal ist bei den laufenden Kosten ein wesentlicher Faktor.
- Straßenbahnen und ihre Infrastruktur haben eine **Lebensdauer über mehrere Jahrzehnte**. Ein Straßenbahnwagen ist in der Regel doppelt bis dreifach so lange im Einsatz wie ein Dieselbus und **erspart so den Kauf vieler Busse**. Auf den längeren Abschreibungszeitraum gerechnet, zahlen sich Investitionen in die Infrastruktur also aus.
- **Volkswirtschaftlich**: **Der volkswirtschaftliche Nutzen der Citybahn liegt nach der ersten standardisierten Nutzen-Kosten-Rechnung ca. 1,5-fach höher als die Kosten**. Schnelle Verbindungen sparen Zeit, entlasten die Straßen und schonen die Umwelt.
- Die Baukosten beinhalten nicht nur den Einbau von Schienen und Oberleitung, sondern die **Erneuerung der gesamten Infrastruktur** im betroffenen Straßenbereich. Arbeiten an Kanalisation, Straßenbeläge, Fußwege, Ampelanlagen etc., die ohnehin anfallen, werden mit erledigt.
- Das **Risiko für unerwartete Kostensteigerungen ist gering**: Für die CityBahn sind keine besonderen Ingenieurbauwerke notwendig und es wird nicht tief in der Erde gebuddelt.
- Einen großen Teil der Baukosten, voraussichtlich 87,5 Prozent, decken **Zuschüsse von Bund und Land Hessen** über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dieses Geld ist zweckgebunden. **Es fließt in andere Städte, wenn Wiesbaden es nicht abruft.**



DIE CITYBAHN PASST NACH WIESBADEN!

- Die CityBahn gibt **wichtige Impulse für die Stadtentwicklung**. Im Zuge der Baumaßnahmen werden **Straßenräume aufgewertet und lebenswerter gestaltet**.
- **Beispiele aus 60 deutschen Städten** sowie dem Ausland zeigen, dass sich **Straßenbahnstrecken in jeden Stadtraum integrieren** lassen - egal ob historische Stadt, dörfliche Struktur oder Neubaugebiet. Gleise können straßenbündig zwischen Pflaster, asphaltierter Fahrbahn oder auch zwischen grünem Rasen verlegt werden. Die Befestigung der Oberleitung lässt sich mit der Straßenbeleuchtung kombinieren. Da die Trasse bündig mit dem Straßenniveau verläuft, ist sie **kein Hindernis**.
- Die Wiesbadener **Innenstadt gewinnt** durch die Fahrgäste der CityBahn **neue Kunden**. Schon heute kommen 43% aller Innenstadtbesucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln - nur knapp 25% mit dem Auto.
- **Neue Baugebiete** (z.B. Ostfeld) lassen sich **nur mit einem Anschluss an die CityBahn** realisieren. Künftige Stadtbewohner brauchen von Anfang an eine attraktive Alternative zum Auto. Der Bau der Citybahn ist auch Voraussetzung für den späteren Anschluss weiterer Stadtteile.