

10 Gründe für die Citybahn in Wiesbaden



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Die Citybahn ist wichtiger Teil eines gemeinsamen Verkehrsnetz für Mainz und Wiesbaden.

Mit der Mainzelbahn hat Mainz sein Straßenbahnnetz um 50% vergrößert. Mit einer Gleisverbindung über die Theodor-Heuss-Brücke kann Wiesbaden bereits ab dem ersten Streckenabschnitt vom Erfolg des Verkehrsmittels Straßenbahn profitieren. Denn die Strecke in Wiesbaden ist von Anfang an in ein funktionierendes Netz eingebunden. Mit der gemeinsamen Nutzung durch Mainz und Wiesbaden lässt sich Infrastruktur, wie Depot und Werkstatt, rationeller und damit kostengünstiger betreiben.

Die Strecke von Mainz über Kastel in die Wiesbadener Innenstadt und weiter zur Hochschule RheinMain ist eine leistungsfähige Verbindung, mit der täglich der Einsatz von 30 Bussen durch die Straßenbahn ersetzt wird. Nach ihrer Fertigstellung kann das Straßenbahnnetz in Wiesbaden weiter ausgebaut und in die Region verknüpft werden.

Die Citybahn stärkt somit nicht nur die Verbindung zwischen Mainz und Wiesbaden sondern auch der Region. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die gemeinsame Tarifzone als Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit beider Städte künftig erhalten bleibt. Mit dem Bau der Citybahn wird die Reihe von Brückenschlägen per Straßenbahn zwischen benachbarten Städten (wie Mannheim und Ludwigshafen, Weil und Basel, Kehl und Straßburg) fortgesetzt. Zum Vorteil der einzelnen Städte und der Region.

Die Citybahn verbindet

Verlauf des ersten Linienabschnitts innerhalb der Stadt Wiesbaden

(mit Varianten und späteren Erweiterungsoptionen, Abbildung unverbindlich)



Stand: September 2017



Die Citybahn ist leistungsfähig.

Die Fahrgastzahlen im Wiesbadener Busverkehr steigen von Jahr zu Jahr. So beförderte die ESWE im Jahr 2016 fast 55,33 Mio. Menschen und damit 19% mehr als im Jahr 2006. Trotz dichtem Takt und einem hohen Anteil an Gelenkbussen ist das Bussystem in Wiesbaden an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gekommen. Busse im Pulk, die kaum Platz an den Haltestellen finden, sind ein alltägliches Bild.

Eine Straßenbahnwagen mit durchschnittlicher Länge bietet rund 35% mehr Sitzplätze als ein Gelenkbus. Reicht irgendwann auch diese Kapazität nicht mehr aus, lassen sich Straßenbahnen durch zusätzliche Segmente verlängern oder können zusammengekuppelt werden.



Die Citybahn ist effizient.

Die Umstellung einer Buslinie auf Straßenbahnbetrieb lohnt sich bereits ab einem Aufkommen von 3000 Fahrgästen/Tag. Zahlen, die in Wiesbaden von vielen Linien deutlich überschritten werden.

Mit der Straßenbahn können wesentlich mehr Menschen bei gleichen Personalbedarf befördert werden.

Aufgrund des ruhigeren Laufs und des effizienten elektrischen Antriebs sind Straßenbahnwagen doppelt bis dreifach so lange im Einsatz wie Dieselbusse. Auch die benötigten Anlagen (Schienen, Oberleitung) haben eine Lebensdauer über mehrere Jahrzehnte. Im Vergleich zu Elektrobussen, die derzeit noch doppelt so teuer wie Dieselbusse sind, ist die Technik der Straßenbahn erprobt und bewährt.



Die Citybahn ist barrierefrei.

Der Einstieg in die Citybahn ist nahezu stufenfrei und mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl ohne Hilfe möglich.

Denn an jeder Haltestelle ist der Einstiegsbereich auf gleicher Höhe wie der niedrige Boden des Fahrzeugs. Bei Busse liegt es am Geschick des Fahrers und der Verkehrssituation, wie dicht der Bus an den Bordstein heranfährt. Die Straßenbahn hält dagegen immer im optimalen Abstand. Der Einstieg an gleicher Stelle, tastbare und kontrastreiche Elemente an den Stationen und in den Fahrzeugen sowie Ansageeinrichtungen erleichtern Sehbehinderten die Orientierung.

Da alle Straßenbahnhaltestellen in Wiesbaden neu errichtet werden, ist die Citybahn von Anfang an auf ganzer Linie barrierefrei.

Die Citybahn bietet besseren Fahrkomfort.

Ohne große Erschütterungen und laute Motorengeräusche bieten Straßenbahnen einen wesentlich besseren Fahrkomfort als Busse. Der Streckenverlauf ist vorhersehbar. So kann man in der Straßenbahn lesen, ohne dass einem schlecht wird. Im Bus muss man sich dagegen ständig darauf konzentrieren, ob plötzliche Ausweichmanöver oder Erschütterungen auftreten. Straßenbahnen sind daher bei Fahrgästen wesentlich beliebter als Busse. Überall dort, wo Straßenbahnen eine vorherige Buslinie ersetzen, stiegen die Fahrgastzahlen deutlich an. Ein Beispiel dafür ist der Erfolg der Mainzelbahn, die sämtliche Fahrgastprognosen bereits im ersten Jahr weit übertraf. Viele diese neue Fahrgäste nutzten vorher das Auto.





München

Die Citybahn ist umweltfreundlich.

Der Energieverbrauch der Straßenbahn beträgt pro Personenkilometer nur 0,1 kWh (das entspricht einem Verbrauch pro Person von 0,5 Liter Benzin auf 100 km)³.

Bei nur 20% Auslastung liegt der Ausstoß an Treibhausgasen als CO₂ Äquivalente und Stickoxiden NO_x pro Personenkilometer bei der Straßenbahn deutlich unter den Werten eines Pkw. Dabei sind die Emissionen bei der Produktion des Stroms bzw. des Treibstoffs eingerechnet⁴.

Vor Ort fährt die Citybahn nahezu emissionsfrei. Jede Fahrt, die zukünftig mit der Citybahn statt mit dem Pkw gemacht wird, trägt dazu bei, dass die stark belastete Wiesbadener Luft sauberer wird und Grenzwerte eingehalten werden.

Rasen zwischen den Gleisen, dort wo die Citybahn auf eigener Trasse verkehrt, verbessert das Mikroklima. Im Vergleich zu anderen Baumaßnahmen schont die Straßenbahn den Baumbestand. Durch ihre Spurführung kann sie dicht an Bäumen vorbeifahren, wobei die Oberleitung unterhalb von großen Baumkronen gespannt werden kann.

Die Citybahn ist leise.

Während Verbrennungsmotoren, insbesondere solche von Bussen und Lkws beim Anfahren aufheulen, sind Elektromotoren von modernen Straßenbahnen leise. Das Rollgeräusch der Metallräder auf den Schienen ist durch Abschirmungen am Fahrzeug und schwingungsdämmende Bauweise des Fahrwegs gering. Wächst zwischen den Schienen Rasen, wird der Schall fast gänzlich absorbiert.

Bei ausreichenden Radien kommt es in Kurven nicht zu einem Quietschen. Wo die Straße vom Autoverkehr beherrscht wird, gehen die Geräusche der Straßenbahn in der allgemeinen Geräuschkulisse unter. In einer ruhigen Umgebung sind die Geräusche einer vorbeifahrenden Straßenbahn zwar wahrnehmbar, aber im Gegensatz zu ständig vorbeikommenden Autos nur ein vorübergehendes Geräuschereignis.

Übrigens das Bild der Straßenbahn als ständig klingelndes Verkehrsmittel ist überholt. Bei modernen Straßenbahnen wird die Klingel nur in Gefahrensituationen als Warnsignal benutzt.



Luxemburg (LU)

Die Citybahn passt ins Stadtbild.

Die Citybahn und die mit ihrem Bau einhergehende Erneuerung der Straßeninfrastruktur bietet die Chance, Straßenräume so umzugestalten, dass sie für alle Benutzer - und insbesondere die Anwohner - attraktiver werden.

Wie die roten Doppeldeckerbusse Londons können die Fahrzeuge der Citybahn das Stadtbild Wiesbadens positiv ergänzen und zu einem Markenzeichen für eine moderne nachhaltige Stadt werden. Dafür muss ihr Design Eleganz mit Funktionalität vereinen und die Bahnen dürfen nicht als rollende Plakatwände missbraucht werden (keine Werbung auf Fensterflächen).

Die Gestaltung der Strecke lässt sich an das Umfeld anpassen. So kann eine Straßenbahn abschnittsweise auf einer Grüntrasse, zusammen mit dem Busverkehr und Taxen oder dort wo es nicht anders geht zusammen mit dem Autoverkehr verkehren. Für die Oberleitung gibt es filigrane Masten, die sich von der Straßenbeleuchtung kaum unterscheiden. In besonders sensiblen Bereichen kann auf kurzen Abschnitten notfalls auf die Oberleitung verzichtet werden. Dann überbrückt eine während der Fahrt geladene Batterie den oberleitungslosen Abschnitt.

Da die Trasse bündig mit dem Straßenniveau verläuft, kann sie genauso wie eine Straße gequert werden.

Wie schon heute bei stark befahrenen Straßen, zu denen die Trasse parallel verläuft, ist dies natürlich nicht an jeder Stelle möglich.

Quellen:
 3 = Dresdener Verkehrsbetriebe <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/nachhaltigkeit/umwelt/> (abgerufen am 25.06.2017)
 4 = Umweltbundesamt (2012): Daten zum Verkehr, S.32. Durchschnittswerte Treibhausgase als CO₂-Äquivalente: 142,3 g/Pkm beim Pkw und 78,1 g/Pkm bei der Straßenbahn; Stickoxide (NO_x): 0,31 g/Pkm beim Pkw und 0,08 g/Pkm bei der Straßenbahn



Amsterdam (NL)



Le Havre (F)



Frankfurt a. M.



Erfurt

Die Citybahn ist wichtiger Standortfaktor.

Schon heute kommen 43 % aller Innenstadtbesucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln - nur knapp 25% mit dem Auto¹. Mit der Citybahn wird die Verbindung in die Innenstadt noch attraktiver, was sich positiv auf den Einzelhandel auswirken wird.

Bei der Wohnungswahl ist eine gute ÖPNV-Anbindung heutzutage ein wichtiges Kriterium. Ein Anschluss an die Citybahn macht Immobilien attraktiver und ist Voraussetzung für die Erschließung neuer Baugebiete (wie dem Ostfeld).

Quellen:

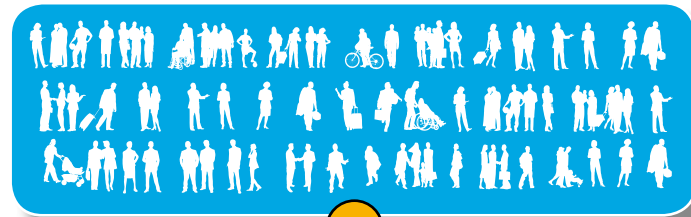
¹ = Wiesbadener Stadtanalysen: Leben in Wiesbaden 2016 - Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr, S.6
² = Die Baukosten lassen sich erst nach Abschluss der Planungen genau beziffern. Für den ersten Bauabschnitt von der Theodor-Heuss-Brücke zur Hochschule Rhein/Main werden die Kosten auf 149 Mio Euro geschätzt.

Die Citybahn ist nicht so teuer, wie es auf den ersten Blick erscheint.

Als Gesamtsumme erscheinen die Baukosten zunächst hoch². Rechnet man die Kosten aber auf die Länge der Strecke, die lange Nutzungszeit und die hohe Beförderungsleistung um, ist die Citybahn billiger als gedacht.

Die Baukosten beinhalten nicht nur den Einbau von Schienen und Oberleitung, sondern die Erneuerung der gesamten Infrastruktur im betroffenen Straßenbereich (wie Kanalisation, Straßenbeläge, Fußwege, Ampelanlagen etc.).

Zudem muss die Stadt Wiesbaden die Kosten nicht alleine stemmen. Einen großen Teil, voraussichtlich 87,5 Prozent, decken Zuschüsse von Bund und Land Hessen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dieses Geld ist zweckgebunden. Wenn Wiesbaden die Mittel nicht abrufen, fließt es daher in andere Städte.



Bildnachweis:

iStock.com/SbytovaMN (Junge am Fenster); iStock.com/Juan García Auni6n (Kinderwagen), alle anderen Abbildungen: Stephan Kyrieleis

Herausgeber:

BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisverband Wiesbaden e.V.

E-Mail: info@bund-wiesbaden.de

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

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Rheinhessen

Postfach 40 50, 55030 Mainz, E-Mail: rheinhessen@vcd.org