



Wiesbaden, den 31.08.2018

PRESSEINFORMATION

zur

Citybahn Wiesbaden

Zu der im Wiesbadener Kurier in einem Artikel vom 27. (online) bzw. 28.08.2018 (Druck) veröffentlichten aktuellen Position der CDU-Rathausfraktion, in der sich deren Vorsitzender Herr Bernhard Lorenz politisch gegen einen Bürgerentscheid zur Citybahn ausspricht und rechtliche Bedenken gegen seine Zulässigkeit formuliert, möchten wir hiermit Stellung nehmen.

1.

Es ist bekannt, dass unsere Bürgerinitiative sich im August 2017 mit dem Ziel gegründet hat, eine echte Mitbestimmung der Bürgerinnen und Bürger Wiesbadens über das grundsätzliche „Ob“ der Citybahn an der Wahlurne zu erreichen. Diese Abstimmung an der Wahlurne meint rechtlich einen Bürgerentscheid. Wir haben diese Forderung schriftlich an die Stadtverordneten, den OB und Magistrat, zum Teil mehrfach, gestellt. Zudem hatten wir, worüber auch in der Tagespresse mehrfach berichtet wurde, eine Online-Petition durchgeführt, in welcher wir und unsere Unterstützer an die Stadtverordneten appelliert haben, einen Bürgerentscheid durch ein sogenanntes Vertreterbegehren zu ermöglichen.

Seit dem Beginn unserer Online-Petition Ende Januar 2018 haben sich Herr OB Gerich, Herr Bürgermeister Dr. Franz und anschließend in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 07.02.2018 die Fraktionen von FDP, Linke/Piraten, AFD und Bürgerliste geschlossen für einen Bürgerentscheid

durch Vertreterbegehren ausgesprochen. Auch die Redner der SPD-Fraktion zeigten sich aufgeschlossen. Da aber keine Einigkeit zum Zeitpunkt für ein Vertreterbegehren gefunden werden konnte, wurde die Debatte vertagt bis zum Ende der Entwurfsplanung.

Im April 2018 erklärte dann die Rathausfraktion der SPD ihre Zustimmung zu einem Vertreterbegehren und einen Bürgerentscheid zusammen mit der Europawahl im Mai 2019, monierte aber das Schweigen der CDU-Fraktion. Nicht diese, sondern der CDU-Kreisvorstand erklärte am 08.05.2018, einen Bürgerentscheid zusammen mit einer ohnehin anstehenden anderen Wahl zu befürworten. In einer Presseerklärung vom 16.05.2018 nahmen Fraktion und Kreisverband von Bündnis 90/Die Grünen dazu Stellung, indem lediglich einem „verfrühten“ Termin zur Landtagswahl 2018 eine Absage erteilt wurde, nicht jedoch einem Vertreterbegehren und Bürgerentscheid an sich.

2.

Die Positionierung der CDU-Rathausfraktion zur Frage eines Bürgerentscheids war überfällig, sie ist in der Sache selbst aber grotesk.

a.

Dass das Projekt Citybahn in Wiesbaden höchst umstritten und eben nicht von der breiten Mehrheit und Masse der Bürger mitgetragen wird, dürfte wohl mittlerweile, ungeachtet der eigenen Standpunkte, jedem klar sein und damit auch Herrn Lorenz.

Das Projekt Citybahn ist deshalb so umstritten, da dessen Notwendigkeit nicht belegt ist und da es gravierende Einschnitte und sehr langfristige Folgen mit sich bringen würde.

b.

Wie der Parteikollege von Herrn Lorenz, der Bürgermeister Dr. Franz zu Recht ausgeführt hat, muss ein solches Projekt von den Bürgerinnen und Bürgern mehrheitlich mitgetragen werden. Das Ermöglichen eines Bürgerentscheids durch ein Vertreterbegehren ist eine politische Entscheidung. Mit ihrer ablehnenden Haltung zu einem Vertreterbegehren steht die CDU-Rathausfraktion mittlerweile allein auf weiter Flur. Die Wählerinnen und Wähler werden dies sicherlich bei ihrer nächsten Wahlentscheidung zu würdigen wissen.

Herr Lorenz meint, unsere Stadt habe Probleme mit der Bevölkerungsentwicklung, höheren Wohn- und Mobilitätsbedürfnissen auf weniger Platz bei geringerer Emission. Offensichtlich hält er die Citybahn für ein Mittel zur Problemlösung, gibt aber zu verstehen, dass man über verschiedene Lösungen gerne diskutieren könne.

Das Argument, ein Bürgerentscheid sei politisch nicht sinnvoll, weil es an Alternativvorschlägen fehle, fällt in zweierlei Hinsicht auf die CDU-Fraktion selbst zurück.

Zum einen stellt sich die Frage nach Alternativen zur Citybahn nur dann, wenn sie nicht bloßer Luxus, sondern wirklich notwendig wäre. Die Notwendigkeit der Citybahn wurde seitens der CDU-Fraktion im Sinne eines echten Versäumnisses offenbar nie wirklich überprüft. Andernfalls hätte auffallen müssen:

- (1) Der ÖPNV in Wiesbaden ist nicht am Limit. Bereits 1991/1992 hatte ESWE Verkehr rund 1 Million mehr Fahrten zu verzeichnen, als 2017, bei weniger Bussen und Buslinien. Es gibt lediglich an einzelnen Routen und an einzelnen Haltestellen Probleme (Linien 4, 14 und 6), insbesondere zu Stoßzeiten. An der Verbesserung oder gar Behebung der Problembereiche ist aber in jüngster Vergangenheit nichts wesentliches getan worden, stattdessen wurde die Taktung (siehe Linie 6) in 12/2016 sogar verringert.
- (2) Es existiert eine hohe Kundenzufriedenheit beim bestehenden ÖPNV. Nach den Wiesbadener Stadtanalysen 2016 sind ca. 67,5% aller Wiesbadener mit dem ÖPNV zufrieden oder sogar sehr zufrieden; nur ca. 3% wünschen sich ein zusätzliches schienengebundenes System. Die Einhaltung aller vorgegebenen Qualitätsstandards wurde dem Wiesbadener ÖPNV auch im Gesamtbericht der Lokalen Nahverkehrsorganisation im Mai 2016 bescheinigt.
- (3) Die Luftqualität wird bereits bis zum Jahr 2022 durch Umstellung aller Busse auf emissionsfreien Betrieb verbessert, erst Jahre später käme die Citybahn und bringt dazu keinen Vorteil.
- (4) Nach Mainz gibt es seit Jahrzehnten eine S-Bahn Verbindung. Die Citybahn würde nach ihrer Errichtung ca. 10 Minuten länger nach Mainz Hauptbahnhof benötigen, als die derzeitige S-Bahn-Verbindung. Warum sollten viele Menschen (insbesondere zu meist „eiligen“ Stoßzeiten) umsteigen?
- (5) Warum wurden von den ca.11-13 km fehlenden Busspuren in der Stadt seit Jahren keine Lücken geschlossen, wenn es angeblich eine „Krise“ an Haltestellen gibt? Auch Busspuren sind übrigens nach dem GVFG förderfähig.

- (6) Das Busnetz ist deshalb nicht zwingend am Limit, sondern verbesserungswürdig, weil es auf einem veralteten sternenförmigen Netzplan aus 1969 beruht (= alle Linien mitten durch die Innenstadt).
- (7) In der Wiesbadener Innenstadt ist die Zahl der Passanten nach einer Erhebung von Jones Lang LaSalle aus dem Juli 2017 in der Zeit von 2015 bis 2017 um 40 % und nach einer anderen Erhebung von Jones Lang LaSalle aus dem Juli 2018 um 25 % in Bezug auf den Mittelwert der letzten 4 Jahre zurückgegangen.
- (8) Selbst wenn Wiesbaden weiter wächst und höhere Wohn- und Mobilitätsbedürfnisse zu erwarten sind, so handelt es sich um moderate langfristige und nicht um abrupte Entwicklungen. Ohnehin wächst Wiesbaden voraussichtlich eher in den östlichen Vororten und Randlagen und nicht in der City.
- (9) Die Bau- und Inbetriebnahmekosten, die sich über die Jahre mit zusätzlichen Linien auf Milliarden-Niveau bewegen würden, sind weit entfernt von dem angeblichen „Schnäppchen“ von 19 Mio. €, welches der zuständige Dezernent Herr Kowol immer wieder behauptet.
- (10) Die Citybahn würde hohe und vermutlich zweistellige Millionenbeträge an Folgekosten für Unterhaltung und Betrieb mit sich bringen, alljährlich und über Jahrzehnte.
- (11) Ist ein alleine im 1. Bauabschnitt ca. 500 Mio. € teures Projekt für täglich angeblich 17.000 neue Fahrgäste sinnvoll? Von den prognostizierten 100.000 Fahrgästen pro Tag sollen nur 17.000 vom PKW umverlagert werden, die restlichen 83.000 Fahrgäste sind dagegen lediglich Umsteiger von den Bussen und der S-Bahn.
- (12) Betriebswirtschaftlich wäre die Citybahn laut einer Berechnung der Firma TransCare, vorgestellt bei einer IHK-Infoveranstaltung am 06.08.2018, eine „gigantische anachronistische Fehlinvestition“, denn sie würde in ihrem 30-Jahre-Lebenszyklus ca. das 3-fache dessen kosten, was ein E-Bus-system kosten würde. Die jährlichen Mehrkosten lägen für die Dauer von 30 Jahren bei 22 Mio. € !
- (13) Dresden hat eine komplette digitale Vernetzung bereits umgesetzt. Wiesbaden beginnt nun mit der Planung; immerhin ein Schritt in die richtige Richtung, aber auch hier: wenn man angeblich seit Jahren einen Engpass auf gewissen Routen hat, warum wurde nicht längst aktiv an der Verbesserung gearbeitet?

Zum anderen ist es nicht Aufgabe der Bürgerinnen und Bürger, aus ihren privaten Mitteln alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln und durch Fachleute überprüfen zu lassen. Vielmehr ist es die ureigene Aufgabe der gewählten Vertreter, beizeiten angeblich notwendige Alternativen zu benennen und zu untersuchen. Es ist ein Unding wenn Herr Lorenz einen

Bürgerentscheid wegen eines weiteren Versäumnisses ablehnt, welches seine CDU Rathausfraktion mit zu verantworten hätte.

Herr Lorenz fordert, es müsse über eine Alternativlösung zur Citybahn geredet werden. Er sei dafür, auch von städtische Seite Alternativvorschläge untersuchen zu lassen. Warum hat sich die CDU-Rathausfraktion mit dieser Forderung so viele Jahre Zeit gelassen? Es muss aber eben nicht nur nach Alternativlösungen zur Citybahn gesucht, sondern als erstes deren Notwendigkeit überprüft werden. Falls man es damit ernst meint, dann müsste sofort ein Planungsstopp zur Citybahn beschlossen werden.

3.

Die rechtlichen Bedenken von Herrn Lorenz werden nicht geteilt. Er ist zwar Jurist, aber augenscheinlich kein Experte für Kommunal- und Verwaltungsrecht.

a. So geht zunächst der Hinweis auf die Gesetzeslage in Rheinland-Pfalz fehl, wonach ein Bürgerentscheid dort unzulässig wäre, falls es um ein Vorhaben mit einem notwendigen Planfeststellungsverfahren geht. Wie Herr Lorenz müsste wissen, dass es in Deutschland eine föderale Struktur gibt, in deren Rahmen die Länder bestimmte Angelegenheiten unabhängig von Bund und anderen Ländern eigenständig regeln können. Zu diesen Angelegenheiten zählt etwa das Recht der Gemeinden. Rheinland-Pfälzisches Gemeinderecht verdrängt oder beseitigt daher selbstverständlich nicht Hessisches Gemeinderecht. In Rheinland-Pfalz wie in Hessen gilt für Bürgerentscheide ganz klar ein Regel-Ausnahmeverhältnis. Wichtige kommunale Angelegenheiten, die nicht in der jeweiligen Gemeindeordnung als unzulässig erklärt sind, können einem Bürgerentscheid unterliegen. Ein Vorgang mit Planfeststellungsverfahren ist in Hessen bewusst nicht in den Katalog der unzulässigen Vorgänge aufgenommen worden, entsprechend also ist ein Bürgerentscheid in solchen Fällen selbstverständlich zulässig. Die Möglichkeiten für einen Bürgerentscheid in Hessen sind nach dem ausdrücklichen Willen des Landesgesetzgebers nun einmal weit gefasst.

Herr Lorenz übersieht die Tatsache, dass ein Planfeststellungsverfahren schlicht eine Art Baugenehmigung darstellt, die nur unter bestimmten Verfahrensbedingungen (u.a. Beteiligung der „Betroffenen“) erteilt wird. Er übersieht ferner, dass eine Kommune selbstverständlich weder aus Bundesgesetzen, noch aus kommunalen Gesetzen gezwungen ist, einen Antrag auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zu stellen. Dies ist eine freie Entscheidung. Es ist ebenfalls die freie Entscheidung der Kommune, ob sie von einer Genehmigung in Gestalt eines

Planfeststellungsbeschlusses tatsächlich Gebrauch macht oder vorher dazu ihre Bürger durch einen Bürgerentscheid befragt.

b. Auch zur Rechtsnatur und Verbindlichkeit des von Herrn Lorenz angesprochenen Luftreinhalteplans vertreten wir eine andere Rechtsauffassung.

Der letzte maßgebliche Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG ist 2012 in Kraft getreten. Er bezieht sich auf den Ballungsraum Rhein-Main und hat für diverse Städte "Teilpläne", u.a. auch für Wiesbaden. Das Land Hessen wurde schon vor Jahren erfolgreich vor dem VG Wiesbaden auf Fortschreibung des Luftreinhalteplans verklagt, blieb aber untätig. Ende 2017 hieß es dann aus dem zuständigen Umweltministerium, bei der (endlich) vorzunehmenden Fortschreibung solle die Citybahn für Wiesbaden mit aufgenommen werden.

Nach einem Urteil des VG Stuttgart vom 26.7.2017, Az. 13 K 5412/15, ist ein Luftreinhalteplan kein Gesetz, keine Verordnung und auch kein Verwaltungsakt, sondern als ein „verwaltungsinterner Handlungsplan“ zu qualifizieren (so bereits VG Stuttgart, Beschl. v. 14.08.2009, Az. 13 K 511/09) und seiner Rechtsnatur nach daher einer Verwaltungsvorschrift ähnlich (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.09.2013, Az. 7 C 21/12). Mithin ist ein Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG lediglich eine verwaltungsinterne Vorgabe. Solche internen Vorgaben können Verbote oder auch Handlungsanweisungen darstellen. Das Land Hessen ist aber weder über das BImSchG, noch über EU-Recht befugt, eine Handlungsanweisung an eine bestimmte Kommune zum Bau von z.B. Windanlagen zu geben, denn dadurch würde außerhalb einer ausreichend präzisierten Ermächtigungsgrundlage nicht nur das kommunale Selbstbestimmungsrecht, sondern auch Haushaltsrecht und Planfeststellungsrecht verletzt.

c. Entgegen der Auffassung von Herrn Lorenz gibt es sicherlich auch keinen Vertrauensschutz für die anderen „Regionalpartner“ der Citybahn. Der Stadt Mainz war und ist bekannt, dass sie sich auf ein Vorhaben einlässt, welches nach der Hessischen Gemeindeordnung unter dem Vorbehalt eines Bürgerentscheids steht. Der Rheingau-Taunus-Kreis ist darüber auch im Bilde, denn er liegt in Hessen.

Der Versuch von Herrn Lorenz den Eindruck erwecken zu wollen, wonach ein Planfeststellungsverfahren zur Citybahn etwas sei, was von „ausen“ kommt und nicht planbar gewesen sei, geht hierbei also völlig ins Leere.

Initiator der Citybahn ist die Rathauskooperation Wiesbaden. Demnach war und ist auch bekannt, auf was man sich eingelassen hat.

Auf einem anderen Blatt steht, dass Wiesbaden beim Projekt Citybahn natürlich den Partnerkommunen aus Gründen der Fairness eine baldige Planungssicherheit schuldet. Dies bedeutet, dass mit einem rechtlich zulässigen Bürgerentscheid durch Vertreterbegehren nicht solange abgewartet werden darf, bis der letzte Meter und die letzte Schraube der Citybahn auf Wiesbadener Stadtgebiet durchgeplant, durchkalkuliert und genehmigt ist, sondern dass über das schon jetzt hinreichend konkretisierte Projekt Citybahn zeitnah ein Bürgerentscheid ermöglicht wird. Danach wissen die Partnerkommunen, woran sie sind. Und alle betroffenen Bürgerinnen und Bürger auch.

4.

Herr Lorenz hat noch etwas übersehen: Für ein Vertreterbegehren bedarf es einer Mehrheit von 2/3 der Stadtverordneten, was bei 81 Stadtverordneten einer Anzahl von 54 Stimmen entsprechen würde. Da die CDU-Fraktion nur über 20 Sitze in der Stadtverordnetenversammlung verfügt, wäre ein Vertreterbegehren rein rechnerisch notfalls auch ohne die Stimmen der CDU-Fraktion möglich.

Und es gibt noch eine Lösung: Vielleicht sollten die Rathaus-Fraktionen ihre Mitglieder von einem Fraktionszwang entbinden und den Weg für ein Vertreterbegehren auf diesem Weg freimachen. Der Demokratie und der Fairness halber.

Wir fordern die Stadtverordneten auf, einen Bürgerentscheid mit der Europawahl/Oberbürgermeisterwahl im Mai 2019 durch ein Vertreterbegehren zu ermöglichen. Andernfalls wird die BI ein Bürgerbegehren erzwingen.

gez.

Andreas Bausinger

Harald Weber

Stefan Wolter

Kontakt:

www.mitbestimmung-citybahn.de / info@mitbestimmung-citybahn.de

V.i.S.d.P.

Andreas Bausinger, Igstadter Str.21, 65191 Wiesbaden

Harald Weber, Matterhornstr.17, 65199 Wiesbaden

Stefan Wolter, Hinterbergstr. 17 A, 65207 Wiesbaden