



Liebe Mitglieder,

in den letzten Wochen und Tagen haben Sie einiges in den Zeitungen gelesen über Rechtsgutachten, die allesamt die Unzulässigkeit der Bürgerbegehren feststellen.

Heute, **Montag , 08.04.2019** wird die ESWE Verkehr ein Gutachten vorstellen, mit dem wieder die vermeintliche Unzulässigkeit unseres Bürgerbegehrens begründet werden soll.

Wir benötigen keine hellseherischen Kräfte um voraus zu sagen, dass es in dieser Pressekonferenz nicht darum gehen wird, Fakten zu vermitteln sondern ausschließlich Meinung zu machen. Etwas, das im übrigen ständig uns von ESWE Verkehr vorgeworfen wird

Wir möchten nachfolgend eine, hoffentlich verständliche, Zusammenfassung des aktuellen Sachstand der Gutachten übermitteln. Die Länge ist dem Umstand geschuldet, dass wir Sie mit „**Fakten und nicht mit Meinungen**“ informieren wollen:

I.

Bis heute gibt es zu der juristischen Frage, ob die eingereichten Bürgerbegehren zulässig sind,

- eine Meinungsäußerung des Rechtsanwaltes Strauch
- eine für die Fraktion Bündnis 90/die GRÜNEN verfasste Stellungnahme des Rechtsanwaltes Foerstemann

und

- ein von der ESWE in Auftrag gegebenes, jetzt vorgelegtes Gutachten des Richters am Bundesverfassungsgericht a.D. Prof.Landau und des Prof. Simon, Lehrstuhl für Völkerrecht und Europarecht mit öffentlichem Recht an der Philipps-Universität Marburg.

Die beiden erstgenannten juristischen Meinungsäußerungen bedürfen keiner näheren Betrachtung, da sie sich mit der zu beantwortenden **Frage, ob die vorliegenden Bürgerbegehren zulässig sind**, nicht mit der gebotenen Sorgfalt und Unparteilichkeit befassen.

Von hoher juristischer Qualität ist das Gutachten der Prof.Landau / Prof.Simon - nichts anderes darf von einem ehemaligen Richter am Bundesverfassungsgericht und einem Inhaber eines Lehrstuhls des öffentlichen Rechts erwartet werden.

Die **Ergebnisse dieses Gutachtens** werden nachfolgend zusammen gefasst und, soweit notwendig, kommentiert:

II.

Die Verfasser kommen zu dem Ergebnis, dass das Bürgerbegehren „Ein Herz für Wiesbaden– Nein zur CityBahn!“ unter einer Vielzahl von Gesichtspunkten unzulässig ist.

III.

Nun zu unserem Bürgerbegehren „Besser ohne CityBahn“:

Die kursiven Textstellen geben Zitate aus dem Gutachten wieder.

1. **Ist die auf unserer Unterschriftenliste gestellte Frage, die den Bürgern zur Abstimmung vorgelegt werden soll zulässig?**

Ja, nach Auffassung der Prof.Landau/Prof.Simon des Gutachtens ist sie zulässig.

„Insoweit kann die Fragestellung trotz offener Fragen hinsichtlich der Umsetzbarkeit der begehrten Entscheidung wohl noch als hinreichend klar formuliert betrachtet werden. Zudem dürfte für die Bürgerinnen und Bürger erkennbar sein, über welches sachliche Ziel beschlossen werden soll.“

2. **Erfüllt die Begründung, die auf der Unterschriftenliste enthalten ist die gesetzlichen Voraussetzungen?**

Ja, nach Auffassung der Prof.Landau/Prof.Simon des Gutachtens ist sie zulässig.

„Abgesehen davon erscheint die Begründung jedoch geeignet, das Bürgerbegehren in einen Gesamtzusammenhang zu setzen und deutlich zu machen, welches Ziel mit dem Begehren sachlich erreicht werden soll.“

3. **Erfüllt die Gestaltung der Unterschriftenliste die gesetzlichen Voraussetzungen?**

Ja, nach Auffassung der Prof.Landau/Prof.Simon des Gutachtens ist dies der Fall.

„Die Gestaltung der Unterschriftenliste genügt den gesetzlichen Anforderungen.“

4. **Gibt es andere Ausschlusstatbestände, die zu einer Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens führen?**

Nein, das ist nicht der Fall.

„Der Ausschlusstatbestand des § 8b Abs. 2 Nr. 5a HGO ist somit nicht einschlägig.“

5. **Führen der von der Stadt Wiesbaden abgeschlossene Konsortialvertrag oder der Gesellschaftsvertrag der CityBahn GmbH zur Unzulässigkeit des Begehrens?**

Nein, die abgeschlossenen Verträge führen nicht zu einer Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens.

„Es ist deshalb naheliegend, dass ein wichtiger Grund, der zur außerordentlichen Kündigung berechtigt, im Falle der Entscheidung einer Vertretungskörperschaft der an dem Projekt beteiligten Gebietskörperschaften, die den Abbruch des Projektes beinhaltet, vorliegt.“

„Auch im Falle eines erfolgreichen Bürgerentscheids gegen das Projekt CityBahn liegt somit ein wichtiger Grund vor, der zur außerordentlichen Kündigung berechtigt. Hilfsweise ließe sich dieses Ergebnis auch aus der Möglichkeit der Vertragsanpassung herleiten, die § 18 Abs. 4 des Konsortialvertrages eröffnet.“

6. Führt der vorliegende Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Wiesbaden zu einer Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens?

Nein, da die Bahn bis heute nicht Bestandteil des Luftreinhalteplans ist.

Dies wäre anders, falls Planung und Realisierung der CityBahn als Maßnahme in den Luftreinhalteplan für die Stadt Wiesbaden aufgenommen würde. Dann könnte gelten:

„Eine Bindungswirkung der Vorgaben des Luftreinhalteplanes auch für die dem Planfeststellungsbeschluss vorgelagerte kommunale Planung der Stadt Wiesbaden zur CityBahn wäre unter den zuvor dargestellten Voraussetzungen demnach möglich. Die Bindungswirkung der Vorgaben des Luftreinhalteplanes nach § 47 Abs. 6 BImSchG würde deshalb im Falle der Aufnahme der Planung und Realisierung der CityBahn als Maßnahme in den Luftreinhalteplan für die Stadt Wiesbaden einem Bürgerbegehren, das sich gegen das Projekt CityBahn wendet, entgegenstehen und wäre insoweit wegen der Verfolgung eines gesetzwidrigen Ziels nach § 8b Abs. 2 Nr. 7 HGO als unzulässig anzusehen.“

7. Verstößt das Bürgerbegehren gegen den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit?

Nein, das Bürgerbegehren ist nicht auf eine Entscheidung berichtet, die mit den Grundsätzen vernünftigen Wirtschaftens schlechthin unvereinbar ist.

„Auch der Verlust von Planungskosten kann angesichts dessen finanzieller Dimension vernachlässigbar sein. Ein Bürgerbegehren gegen die geplante CityBahn wäre nicht auf eine Entscheidung gerichtet, die mit den Grundsätzen vernünftigen Wirtschaftens schlechthin unvereinbar ist.“

8. Ist der in der Unterschriftenliste genannten Kostendeckungsvorschlag ausreichend?

Nein, die Autoren sind der Auffassung, dass der Kostendeckungsvorschlag unvollständig ist, was zur **Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens** führt.

„Insgesamt ist der Kostendeckungsvorschlag somit als unvollständig zu betrachten, was zur Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens führt.“

Auf der einen Seite bescheinigen die Prof.Landau / Prof.Simon unserem Kostendeckungsvorschlag,

„dass der Deckungsvorschlag insofern sehr pauschal ausführt, dass die Kosten durch die mit den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung verbundenen Finanzmittel gedeckt sind und etwaige darüber hinausgehende Finanzmittel durch die WVV Wiesbaden Holding GmbH zur Verfügung gestellt werden bzw. durch Einsparungen im Wirtschaftsplan 2018/2019 ESWE Verkehrs GmbH erbracht werden sollen. Da die Anforderungen an den Kostendeckungsvorschlag jedoch nicht überspannt werden dürfen, dürfte der vorliegende Kostendeckungsvorschlag in dieser Hinsicht noch als ausreichend angesehen

werden.“

Sie weisen weiter darauf hin, dass die Rechtsprechung fordert,

„Es sind nicht nur die unmittelbaren Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme, sondern auch zwangsläufige Folgekosten der Entscheidung, der Verzicht auf Einnahmen und die Kosten einer erzwungenen Alternativmaßnahme zu berücksichtigen.“

Die Prof.Landau / Prof.Simon übernehmen sodann **völlig ungeprüft und ohne dies in Zweifel zu stellen**, die Angaben, die ihnen der Auftraggeber ESWE Verkehr CityBahn übermittelt hat:

*„Die CityBahn stellt eine zentrale Säule des von der LHS Wiesbaden verfolgten Gesamtprojekts „Emissionsfreier ÖPNV“ dar. Die **geprüften Alternativen zur Bewältigung des Fahrgastanstiegs im ÖPNV** (zusätzliche bzw. größere Busse, Taktverdichtung, etc.) haben sich allein als nicht zielführend erwiesen, sodass **für einen zukunfts- und leistungsfähigen emissionsfreien ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden die Realisierung der CityBahn notwendig ist**. Die Realisierung der CityBahn steht deshalb in enger Wechselbeziehung mit der Elektrifizierung der Busflotte: Nur wenn in der Endausbaustufe die E-Busse durch **die CityBahn als leistungsfähiges Rückgrat des ÖPNV** unterstützt werden, kann der Zeit- und Kostenplan mit Blick auf Beschaffung, Betriebsablauf (inkl. Ladeinfrastruktur) und Fahrgastkomfort eingehalten werden. Ohne die CityBahn müssten insbesondere auf den längeren Linien wegen der geringeren Reichweite von E-Bussen weiterhin Dieselbusse eingesetzt und/oder bisher umsteigefreie Verbindungen unterbrochen werden, was sich nachteilig auf das Projekt „Emissionsfreier ÖPNV“ auswirkt. **Die CityBahn ist somit als ein systemrelevanter Bestandteil** des Gesamtprojekts „Emissionsfreier ÖPNV“ zu betrachten. In Anbetracht des mit der Realisierung des Projektes CityBahn verbundenen erheblichen **Immissionsminderungspotentials** von jährlich rund 4.500 Tonnen CO2 **könnte** die Stadt Wiesbaden, um die Anforderungen der verbindlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte einzuhalten, im Falle eines Verzichts auf das Projekt CityBahn deshalb zu **Alternativmaßnahmen gezwungen sein, die empfindliche (Mehr-)Kosten hervorrufen könnten**. Diese (Mehr-)Kosten für eine erzwungene Alternativmaßnahme müssten in einem Kostendeckungsvorschlag dargestellt werden, worauf der vorliegende Kostendeckungsvorschlag jedoch gänzlich verzichtet.“*

Die vorstehend aufgestellten Behauptungen der ESWE Verkehr, das „**geprüfte Alternativen zur Bewältigung des Fahrgastanstiegs**“ vorliegen und das für „**einen zukunfts- und leistungsfähigen emissionsfreien ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden die Realisierung der CityBahn notwendig ist**“, das die CityBahn ein „**systemrelevanter Bestandteil**“ ist, sind falsch, da derartige Prüfungen und Nachweise bis heute nicht vorliegen.

Die Behauptungen über entstehende Mehrkosten und Immissionsminderungspotentiale sind im Konjunktiv („könnte“) formuliert und nichts anderes als Vermutungen und Hypothesen, die als richtig angenommen werden, um die Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens zu konstruieren.

Damit sind die von den Autoren des Gutachtens gezogenen **Schlussfolgerungen weder tatsächlich nachprüfbar, noch werden sie einer gerichtlichen Überprüfung standhalten.**

Wir sind demgegenüber der Auffassung, dass der Kostendeckung ausreichend ist:

- Da die CityBahn aktuell weder gebaut ist noch betrieben wird, werden weder Baukosten noch Kosten für den Betrieb anfallen, falls der Bürgerentscheid Erfolg hat.
- Da der ÖPNV und damit auch die Citybahn immer defizitär (Einnahmen - Ausgaben = Verlust) ist, ist der Bürgerentscheid auch nicht auf den Verzicht der Bewirtschaftung von Einnahmen gerichtet.
- Im Ergebnis werden sich im Falle eines erfolgreichen Bürgerentscheids nur Kosten für die Abwicklung der bereits abgeschlossenen Verträge (Architekten/Ingenieure, Kommunikation/Werbung, Bürgerbeteiligung, etc.) ergeben. Die sich daraus ergebenden Honorare sind durch die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung 0069, 0294 und 0590 (Anlagen 9, 10) und die damit verbundenen Finanzmittel gedeckt. Eventuell darüber hinausgehende notwendige Finanzmittel können durch die WVV Wiesbaden Holding GmbH zur Verfügung gestellt bzw. durch Einsparungen im Wirtschaftsplan 2018/2019 ESWE Verkehrs GmbH erbracht werden, so wie die Planungskosten in Höhe von 3,4 Mill.€ aus Einsparungen (s. Beschluss 0069) finanziert werden konnten.

Es ist eine Tatsache, dass die Realisierung der CityBahn zu einer Erhöhung/Mehrbelastung des defizitären Bereiches ÖPNV führen wird. Bei einem Verzicht auf die Realisierung der CityBahn wird das zukünftige Defizit im Bereich ÖPNV geringer sein - Mehrkosten im Vergleich zu einer Realisierung der CityBahn fallen bei einem Verzicht auf diese gerade nicht an - im Gegenteil.

IV.

Jetzt wird es kompliziert, da es sich nachfolgend um die Darstellung einer juristischen Frage handelt, die mit den konkreten Fragen rund um die Citybahn wenig zu tun.

Wir möchten an dieser Stelle betonen, dass zu unserem konkreten Bürgerbegehren/Rahmenbedingungen bisher **keine vergleichbare Entscheidung eines Verwaltungsgerichts** ergangen ist, auf die zur Klärung der nachfolgenden Frage zurückgegriffen werden könnte.

Dies gilt insbesondere für die **Tatsache, dass die Stadtverordnetenversammlung mehrfach in rechtskräftigen Beschlüssen festgestellt hat, dass ein Grundsatzbeschluss, der eine Achtwochenfrist auslöst, bis heute nicht gefasst ist.**

Die **Prof.Landau/Prof.Simon** haben daher zur Beantwortung der nachfolgenden Frage die vorliegende Rechtsprechung untersucht, und sind zu **einer eigenen juristischen Beurteilung** gelangt. Ob diese juristischen Schlussfolgerungen vor Gericht bestätigt oder abgelehnt werden, ist **zur Zeit völlig offen.**

9. Ist unser „initiatives“ Bürgerbegehren rechtlich zulässig oder ist nur ein „kassatorisches“ Bürgerbegehren rechtlich zulässig?

Die Autoren des Gutachtens vertreten die Auffassung, dass im vorliegenden Einzelfall ein „initiatives“ Bürgerbegehren unzulässig ist.

„Bei der geplanten CityBahn handelt es sich um ein kommunales (Groß-)Projekt, für das ein gestuftes Entscheidungsverfahren vorgesehen ist.“(S.25, 2.Absatz)

„Initiatorische Bürgerbegehren im Rahmen gestufter Entscheidungsverfahren sind deshalb grundsätzlich ausgeschlossen.“(S.28, Mitte)

Die von uns vertretene und im Gegensatz zu den Prof.Landau/Prof.Simon für richtig erachtete juristische Auffassung, wird im Gutachten auf Seite 27 ebenfalls dargestellt:

- Wir stützen uns auf den Umstand, dass bisher durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wiesbaden noch keine Grundsatzentscheidung hinsichtlich der Realisierung der CityBahn (das „Ob“ des Projektes) getroffen wurde bzw. die Stadtverordnetenversammlung diese Grundsatzentscheidung bisher ausdrücklich offengelassen hat. In Bezug auf diesen fehlenden Grundsatzbeschluss ist von einem „noch unbestellten Feld“ auszugehen.
- Unser Bürgerbegehren richtet sich gerade nicht gegen die bisherigen Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wiesbaden zur CityBahn - siehe die konkrete Fragestellung, die sich nicht gegen die Vor- und Entwurfsplanung richtet - und hat deshalb initiatori-schen Charakter.
- Diese Auffassung wird durch die bisherigen Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wiesbaden bestätigt, die lediglich die Einleitung der Vor- und Entwurfsplanung sowie damit im Zusammenhang stehende Fragen betreffen.
- Die Beurteilung, ob die Citybahn gebaut werden soll und eine Entscheidung über das Für und Wider des Gesamtprojektes kann erst abschließend und umfassend einem späteren Pla-nungsstadium beurteilt werden. Diese Argumentation wird von dem Verkehrsdezernenten Kowol und der ProCityBahn Initiative seit Monaten und ganz aktuell in der Veranstaltung im Museum vergangenen Dienstag uneingeschränkt öffentlich und in der Presse kontinuierlich vertreten.
- Unsere Auffassung wird durch den Beschluss des Verwaltungsgerichtshofes Mannheim vom 30.09.2010 - 1 S 1722/10 - , das im Gutachten zwar zitiert, aber als auf unseren Fall nicht an-wendbar betrachtet wird, gestützt.
- Aufgrund der Tatsache, dass ein Bürgerbegehren nicht mehr zulässig ist, sobald das Planfest-stellungsverfahren eingeleitet ist, ist es den Wiesbadener Bürger/innen in unserem Fall gerade nicht zumutbar bis zu dem Zeitpunkt zu warten, an dem die Stadtverordnetenversamm-lung den Beschluss zur Realisierung der CityBahn fasst, um dann in der sich anschließenden acht Wochenfrist die notwendigen Unterschriften für ein kassatorisches Bürgerbegehrens zu sammeln.
- Es besteht nämlich die ganz konkrete Gefahr, dass mit dem Beschluss zur Realisierung der Ci-tyBahn auch der Beschluss zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in der Stadtver-ordnetenversammlung gefasst wird und in unmittelbarem Anschluss daran der Antrag zur

Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beim Regierungspräsidium in Darmstadt eingereicht wird.

- Dies würde dazu führen, dass auch ein kassatorisches Bürgerbegehren unzulässig wäre.
 - Wenn dieser Antrag nur wenige Tage nach der Beschlussfassung in der Stadtverordnetenversammlung beim Regierungspräsidium eingereicht werden würde, könnten die notwendigen Unterschriften für ein kassatorisches Bürgerbegehren nicht rechtzeitig gesammelt werden.
 - Damit würde der Sinn und Zweck des § 8b HGO unterlaufen und das Recht auf Durchführung eines Bürgerbegehrens unterlaufen werden.
- **Deshalb ist im konkret vorliegenden Fall unser Bürgerbegehren als initiatives Bürgerbegehren zulässig.**

Fazit:

Das Bürgerbegehren „Besser ohne CityBahn - BI Mitbestimmung“ ist unter allen erdenklichen Gesichtspunkten zulässig und damit von der Stadtverordnetenversammlung zuzulassen.