

Starr, unveränderbar, zu teuer! ***Deshalb am 01.11.2020***

✘ NEIN zur CityBahn



www.mitbestimmung-citybahn.de

info@mitbestimmung-citybahn.de

[Start](#) [Beitreten](#) [Projekt "CityBahn"](#) [Mitbestimmung](#) [Argumente](#) [Galerien](#) [Presse](#)

Aktuelles

16.06.2020 – Kompromissvorschlag von Grüne/SPD zur Fragestellung für den Bürgerentscheid City-Bahn

Bürgerentscheid, Stadtpolitik

16.06.2020 – Kompromissvorschlag von Grüne/SPD zur Fragestellung für den Bürgerentscheid City-Bahn

 Stefan Wolter  16. Juni 2020

Laut Berichten im Wiesbadener Kurier vom 26.05. und 08.06.2020 soll in der Stadtverordnetenversammlung nun über ein Vertreterbegehren entschieden werden, welches für den anzusetzenden Bürgerentscheid folgende Fragestellung vorsieht:

„Soll der Verkehr in Wiesbaden, zur Vermeidung von Staus und weiteren Verkehrsbeschränkungen für den Autoverkehr, durch eine leistungsfähige Straßenbahn (City-Bahn) von Mainz kommend über die Wiesbadener Innenstadt bis Bad Schwalbach weiterentwickelt werden, um Verkehrszuwächse aufzufangen und Umweltbelastungen (Luftverschmutzung, Lärmbelastung) zu verringern?“

1.

Der Vorschlag zur Fragestellung ist nicht neutral sondern tendenziös und davon getragen, bestimmte Vorteile einer Straßenbahn für Wiesbaden vorzugeben. Die Fragestellung hat wegen der Integration dieser Vorteile einen manipulativen Charakter, d.h. es soll eine Antwort mit „Ja“ möglichst erreicht und eine Antwort mit „Nein“ möglichst vermieden werden. Dies begegnet fü

sich genommen rechtlichen Bedenken zur Zulässigkeit. Eine rechtlich zulässige Fragestellung für einen Bürgerentscheid muss objektiv bzw. wertneutral gehalten werden und darf die Wahlberechtigten nicht beeinflussen. Dies gilt auch dann, wenn der Bürgerentscheid nicht durch ein Bürgerbegehren, sondern gemäß § 8b Abs. 1 Satz 2 HGO quasi ersatzweise durch ein Vertreterbegehren herbeigeführt werden soll. Für subjektiv empfundene Vor- oder Nachteile ist nur in dem vor Durchführung des Bürgerentscheids vorgesehenen „Wahlkampf“ Raum gegeben, denn nach § 8b Abs. 5 HGO ist den Bürgern im Falle der Durchführung eines Bürgerentscheides die von den Gemeindeorganen vertretene Auffassung darzulegen.

2.

Die Fragestellung enthält objektiv betrachtet 4 als vorteilhaft erscheinende Effekte bzw. Argumente für die City-Bahn

- a. Vermeidung von Staus,
- b. Vermeidung weiterer Verkehrsbeschränkungen für den Autoverkehr,
- c. Verkehrszuwächse auffangen und
- d. Umweltbelastungen verringern,

die sich jedoch inhaltlich als Schein-Argumente erweisen und zumindest zu einer Irreführung geeignet sind. Auch dies macht die Fragestellung zusätzlich rechtlich unzulässig.

a.

Die Einrichtung einer leistungsfähigen Straßenbahn ist nicht per se geeignet, Staus zu vermeiden. Staus bilden sich nicht nur durch hohe Verkehrsaufkommen, sondern aus vielfältigen Gründen, u.a. auch durch Unfälle, Baustellen etc., worauf eine Straßenbahn keinen Einfluss hat. Ohnehin könnte unter größtem Wohlwollen eine Straßenbahn nur indirekt und nur punktuell einer Staubildung entgegenwirken, nämlich dann, wenn Autofahrer auf das Verkehrsmittel Straßenbahn tatsächlich dauerhaft umsteigen würden und nur dort, wo eine Straßenbahn auch wirklich verkehrt. Dass Autofahrer in der Zukunft dauerhaft auf ihr (Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoff-) Auto verzichten und auf eine erst noch zu bauende Straßenbahn wechseln, ist keine wissenschaftlich gesicherte Folge, sondern höchstens eine bloße Hoffnung oder Chance. Die angedachte Straßenbahn bestehend aus einer einzigen Linie bedient außerdem nur einen kleineren Teil des Stadtgebiets, d.h. dort wo sie nicht verkehren würde, kann sie auch keine Staus vermeiden.

b.

Verkehrsbeschränkungen für den Autoverkehr können derart allgemein formuliert nicht durch eine Straßenbahn vermieden werden. Verkehrsbeschränkungen sind nämlich nicht nur aufgrund kommunaler Entscheidungen, sondern auch durch Landes- oder Bundesrecht denkbar, wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen, Nacht- und Durchfahrverbote. Auch kann eine Kommune auf Landes- und Bundesstraßen nicht frei über Verkehrsbeschränkungen entscheiden. Die Fragestellung enthält an dieser Stelle zudem eine offene und höchst bedenkliche Androhung, dass der Autoverkehr ohne den Bau einer Straßenbahn weiter eingeschränkt werden solle.

c.

Eine Straßenbahn ist wiederum per se nicht geeignet, für sich genommen generell Verkehrszuwächse aufzufangen. Wenn überhaupt so wäre eine Straßenbahn als Massentransportmittel lediglich geeignet, mehr Fahrgäste im ÖPNV auf ihrem ganz konkreten Streckennetz zu transportieren. Zwischen dem HBF Mainz und dem HBF Wiesbaden existiert hingegen schon eine S-Bahn-Verbindung, so dass der Mehrnutzen einer zusätzlichen Schienenverbindung zwischen beiden Städten in Gestalt einer Straßenbahn erheblich relativiert wird. Die berechnete Frage ist zudem, ob auf den Strecken, auf denen eine Straßenbahn verkehren soll, der vorhandene Busverkehr wirklich ausgelastet oder eben doch noch ausbaufähig ist.

Davon abgesehen wird man einen größeren Verkehrszuwachs im Wiesbadener ÖPNV entgegen anderslautenden Behauptungen gerade eben nicht unterstellen können, da die Einwohnerzahl und die Zahl der Arbeitsplätze in Wiesbaden im Vergleich zu anderen Metropolen im Rhein-Main-Gebiet bis 2030 in Wahrheit nur noch sehr maßvoll wachsen und in nicht zu ferner Zukunft sogar wieder abnehmen wird (lt. Statistischem Bundesamt ist die Zahl der Einwohner Deutschlands aufgrund demographischer Gegebenheiten wohl spätestens ab 2040 deutlich rückläufig).

Übergangen wird in diesem Zusammenhang auch, dass die geplante Straßenbahn von Mainz über die Wiesbadener Innenstadt nach Bad Schwalbach diejenigen Wohn- und Arbeits-Quartiere gar nicht bedienen würde, wo ein Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen zu erwarten wäre. Die Fragestellung mit der angedeuteten Streckenführung bezieht sich insbesondere nicht auf das Planungsgebiet Ostfeld.

Ferner wird verschwiegen, dass der ÖPNV zumindest vorübergehend für einige Jahre eine Krise durchstehen muss. Die aktuellen Prognosen des RMV gehen davon aus, dass aufgrund der Einschnitte durch die Corona-Pandemie evtl. erst gegen Ende 2024 die Zahl der Fahrgäste sich wieder der Auslastung aus früheren Jahren annähern wird (Artikel über RMV „Hohe Einnahmeverluste im Jubiläumsgeschäft“ WK vom 26.05.2020). Jedenfalls haben frühere Prognosen zur Entwicklung des ÖPNV durch die Corona-Krise ihre Grundlage für die nächsten Jahre ganz sicher eingebüßt.

d.

Eine Straßenbahn ist gewiss nicht das einzige Mittel, um Umweltbelastungen zu verringern. Zu einer solchen Verringerung würde ein Rückgang des Individualverkehrs aber auch die Umstellung auf emissionsfreien und im Falle von E-Fahrzeugen auf lautlosen Betrieb leisten. Unabhängig von der Einführung einer Straßenbahn werden in Wiesbaden laut Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung und laut Luftreinhalteplan nicht nur alle ESWE-Busse, sondern auch die Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks nach und nach gegen emissionsfreie Fahrzeuge ausgetauscht.

3.

Die Fragestellung ist schließlich aus einem weiteren Grund deshalb unaufrichtig und irreführend, weil sie ausblendet, dass eine Straßenbahn von Mainz über Wiesbaden nach Bad Schwalbach nur dann überhaupt realisiert werden könnte, wenn die Finanzierung in allen 3 beteiligten Kommunen gesichert wäre. Dies wäre aber nur und erst dann der Fall, wenn die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz sowie der Bund verbindliche Förderzusagen von bis zu 87,5 % (oder gar 100 %?) der Baukosten erteilen. Solche verbindlichen Förderzusagen für das gesamte Projekt liegen allerdings noch nicht vor. Daher müsste zur Vermeidung von Irrtümern ein Vorbehalt in die Fragestellung aufgenommen werden, dass die Realisierung der bezeichneten Straßenbahn von einer Fördermittelvergabe durch Hessen, Rheinland-Pfalz und den Bund abhängig wäre.

Schließlich gehört zur objektiven Wahrheit bei der Finanzierung auch noch dazu, dass die laufenden Betriebskosten einer Straßenbahn die Einnahmen aller Voraussicht nach deutlich übersteigen werden, d.h. der Betrieb einer Straßenbahn wird zu Verlusten führen. Solche Verluste sind derzeit nicht bezifferbar. Sie werden allerdings nicht durch irgendwelche Fördermittel von Bund und Land bis auf Null kompensiert, sondern den städtischen Haushalt direkt oder indirekt auf Dauer belasten.

← 18.3.2020 – Aus aktuellem Anlaß – Corona, der MIV und die Lehren für die Zukunft

16.8.2020 – Eine kleine Allegorie →

[Impressum](#)

[Datenschutz](#)

[Links](#)

Copyright © 2020 Bürgerentscheid CityBahn Wiesbaden – Website der
Bürgerinitiative Mitbestimmung Citybahn