

**Juristische Stellungnahme zur Frage der Zulässigkeit des  
Bürgerbegehrens „Besser ohne CityBahn - BI Mitbestimmung“**

Das vorliegende Bürgerbegehren „Besser ohne CityBahn - BI Mitbestimmung“ erfüllt alle Voraussetzungen des § 8b HGO und ist daher zuzulassen.

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
- ein von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH in Auftrag gegebenes Gutachten (66 Seiten) 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.
- eine Kurzfassung der Langfassung des Gutachtens Landau/Simon

Eine Auseinandersetzung mit der Meinungsäußerung RA Strauch ist nicht Gegenstand der nachfolgenden Stellungnahme.

Die im Schreiben des Rechtsanwaltes Foerstemann vom 04.02.2019 auf Seite 21 unter a) - e) dargestellten Schlussfolgerungen sind ebenfalls Gegenstand des Gutachtens Landau/Simon, das ausführlich auf 66 Seiten die in Frage kommenden juristischen Gesichtspunkte darstellt.

Die nachfolgende Stellungnahme zum Gutachten Landau/Simon (Lang- und Kurzfassung) beinhaltet daher auch die Stellungnahme zum Schreiben des RA Foerstemann vom 04.02.2019, so dass eine gesonderte Stellungnahme zum letztgenannten Schreiben entbehrlich ist.

### **I. Zu dem Gutachten Landau/Simon (Langfassung) im Einzelnen:**

Die Stellungnahme orientiert sich an der Gliederung des Gutachtens.

*Die kursiven Textstellen geben Zitate aus dem Gutachten wieder.*

#### **A. Sachverhalt:**

Juristisch ist der Aufbau des Sachverhaltes nicht korrekt. Es wird nicht ein für ein Gutachten oder ein Urteil üblicher Aufbau gewählt, in dem unstrittige Tatsachen von streitigen Behauptungen getrennt dargestellt werden.

Stattdessen führen die Verfasser auf S.2 d. G. (des Gutachtens) aus:

*Die CityBahn soll ab dem Jahr 2022 zwischen dem Hauptbahnhof in Mainz und der Hochschule RheinMain in Wiesbaden verkehren und täglich bis zu **100.000 Fahrgäste** befördern.*

Es handelt sich dabei um eine unbewiesene **Behauptung** und nicht um eine Tatsache. Die Zahlen sind einer PowerPointPräsentation der PTV Transport Consult GmbH entnommen, die der Öffentlichkeit am 12. Dezember 2017 im Rahmen einer Veranstaltung präsentiert wurde (Anlage 1).

Quelldaten dieser Untersuchung wurden bis heute weder der Öffentlichkeit noch den Stadtverordneten offengelegt. Die Bürgerinitiative Mitbestimmung CityBahn (BI) bezweifelt sowohl die Rechengrundlage als auch die Erreichbarkeit der behaupteten Beförderungsleistung von ca. 100.000 Fahrgästen pro Tag.

Im Gutachten wird weiter formuliert:

*Das Immissionsminderungspotential der CityBahn wird auf jährlich rund **4.500 Tonnen CO2** geschätzt (Seite 2 d.G.).*

Es handelt sich um eine unbewiesene **Behauptung** und nicht um eine Tatsache. Diese **4.500 Tonnen CO2** werden auf den Seiten 2, 19, 54 und 62 d.G. wiederholt, ohne diese mit einem Quellennachweis zu unterlegen.

Es handelt sich schlicht um Annahmen des Auftraggebers, der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH.

**Die darauf basierenden juristischen Schlussfolgerungen sind weder zwingend noch unzweifelhaft.**

Im Gegenteil, es wird fahrlässig der Anschein einer nicht vorhandenen Gewissheit erweckt, um die darauf basierenden Schlussfolgerungen juristisch korrekt erscheinen zu lassen.

Das Gutachten ist insoweit mangelhaft.

Auf Seite 3 d.G. wird eine weitere **Behauptung** als **Tatsache** dargestellt:

*Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Standardisierten Bewertung der Version 2016 hat bezogen auf die Gesamtstrecke einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,5 (Stand: Dezember 2017) ergeben, sodass der gesamtwirtschaftliche Nutzen der CityBahn die voraussichtlichen Kosten des Projekts übersteigt. **Der Bau der CityBahn ist damit auch grundsätzlich förderfähig.***

Die Zahlen sind einer PowerPointPräsentation der PTV Transport Consult GmbH entnommen, die der Öffentlichkeit am 12. Dezember 2017 im Rahmen einer Veran-

staltung präsentiert wurde (Anlage 1). Quelldaten dieser Untersuchung wurden bis heute weder der Öffentlichkeit noch den Stadtverordneten offengelegt. Nach Kenntnis der BI ist eine Klage der FDP-Fraktion über die Vorlage der Quelldaten zur NKU vor dem VG Wiesbaden anhängig.

In der „Standardisierten Bewertung - Version 2016 Verfahrensanleitung“ wird auf S. 10 (Anlage 2) ausgeführt:

„Maßgeblich für die Beurteilung der Förderwürdigkeit eines Vorhabens ist der Zeitpunkt der Entscheidung über die Zuwendungen. Zu diesem Zeitpunkt muss der Nutzen-Kosten-Indikator unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen und Kosten den Schwellenwert von 1,0 (Nutzen-Kosten-Verhältnis) übersteigen. **Dieser Zeitpunkt liegt i. d. R. nach Planfeststellung eines Vorhabens**, sodass normalerweise Kostenberechnungen für die Investitionen auf der Grundlage der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 nach HOAI) bzw. der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5 nach HOAI) vorliegen und somit weitgehend abgesichert sind. **Um aufwändige Planungskosten rechtfertigen zu können, wird oftmals planungsbegleitend bereits in früheren Planungsphasen eine Prüfung der Aussicht auf Förderwürdigkeit mit Hilfe des Standardisierten Bewertungsverfahrens vorgenommen. Wegen der signifikant geringeren Kostensicherheit empfiehlt es sich hierbei, Sensitivitätsbetrachtungen mit Zuschlägen zu den Investitionskosten vorzunehmen.** Regelungen der jeweiligen Haushaltsordnungen legen nahe, dass auch bei signifikanten Kostensteigerungen während der Bauzeit eine Überprüfung des Nutzen-Kosten-Indikators erforderlich sein kann.“

Zu Verfahrensschritt 9: Folgekostenrechnung

„... Während die Erstinvestitionen für die Errichtung der Verkehrsweginfrastruktur des ÖPNV durch Zuwendungen gefördert werden, sind die Kosten für den Erhalt der Infrastruktur und den darauf abzuwickelnden Betrieb langfristig von den betref-



fenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern aufzubringen. **Somit ist die Investition gesamtwirtschaftlich nur zu rechtfertigen, wenn die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger willens und in der Lage sind, die Folgekosten für den Erhalt der Infrastruktur und den Betrieb langfristig zu tragen.**

Zur Klärung der dauerhaften Finanzierbarkeit der Folgekosten ist grundsätzlich ergänzend zu der für den Investitionsentscheid benötigten gesamtwirtschaftlichen Bewertung eine **Folgekostenrechnung** durchzuführen. In dieser Folgekostenrechnung werden die finanziellen Auswirkungen des Investitionsvorhabens und des hiermit verbundenen Betriebskonzeptes sowohl auf den Infrastrukturbetreiber als auch auf den Aufgabenträger aufgezeigt. Einen entsprechenden Anwenderleitfaden enthält Teil C.

**Auf die Durchführung einer Folgekostenrechnung kann nur in zu begründenden Ausnahmefällen in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber verzichtet werden.“**

Das Gutachten Landau/Simon unterlässt es, darauf hinzuweisen, dass bis heute weder **Sensitivitätsberechnungen** noch **Folgekostenberechnungen** vorliegen. Die Autoren verschweigen weiterhin, dass der behauptete Nutzen-Kosten-Quotient von 1,5 (Stand Dezember 2017) eine signifikant geringere Kostensicherheit aufweist. Stattdessen suggerieren die Autoren, die CityBahn sei *damit auch grundsätzliche förderfähig*.

Das Gutachten ist insoweit unvollständig und mangelhaft.

Korrekt ist die Darstellung im Sachverhalt, dass die Stadtverordnetenversammlung mit Beschluss Nr.0069 vom 16.02.2017 ausgeführt hat:

*„Die Stadtverordnetenversammlung bewertet die Beschlüsse unter 1.-4. nicht als Grundsatzbeschlüsse. Somit sind diese Beschlüsse nicht „endgültig fristauslösend“ im Zusammenhang mit § 8b HGO. Erst nach erfolgter Vor- und Entwurfsplanung können weitere Gremienbeschlüsse der Stadtverordnetenversammlung folgen.“*

Dies wird mit Beschluss Nr.0590 vom 21.12.2017 nochmals bestätigt.

Die Autoren des Gutachtens, das im Januar 2019 erstellt wurde, unterlassen es, im Sachverhalt auf die Tatsache hinzuweisen, dass mit Schreiben vom 04.10.2018 der Unterzeichner das Muster einer Unterschriftenliste mit der Bitte um Prüfung dem Rechtsamt der Stadt Wiesbaden vorlegte (Anlage 3).

Darauf antwortete der Magistrat - Rechtsamt - der Stadt Wiesbaden mit Schreiben vom 22.01.2019 (Anlage 4). Die BI übernahm die Hinweise des Rechtsamtes der Stadt Wiesbaden und änderte sowohl die Fragestellung, als auch Teile der Begründung und des Kostendeckungsvorschlages (Anlage 5 - Änderung in rot markiert).

Die tatsächlich verwendete Unterschriftenliste ist als Anlage 6 beigelegt.

Die Vorlage des Musters und die Antwort des Rechtsamtes ist für die juristische Beurteilung von entscheidender Bedeutung.

Das Gutachten ist insoweit unvollständig und mangelhaft.

## **B. Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens gegen das Projekt CityBahn**

### **I.- II.**

Die Feststellung im Gutachten, dass weder im Rheingau-Taunus-Kreis noch in Mainz ein Bürgerbegehren rechtlich zulässig ist, ist korrekt.

### **III.**

#### **1. Wichtige Angelegenheit der Gemeinde**

Es handelt sich um eine wichtige Angelegenheit der Gemeinde:

*Mithin handelt es sich bei den Fragen der Planung und Realisierung der CityBahn um wichtige Angelegenheiten der Stadt Wiesbaden nach § 8b Abs. 1 HGO, die grundsätzlich einem Bürgerbegehren zugänglich sind (Seite 11 d.G.).*

## **2. Formale Anforderungen an ein Bürgerbegehren**

### **a) Schriftliche Einreichung beim Gemeindevorstand**

Die Unterlagen wurden im Original in Schriftform am 18. März 2019 um 15:00 Uhr bei der Stadt Wiesbaden eingereicht.

### **b) Unterschriftenquorum**

Das notwendige Quorum ist nach der Feststellung des Wahlamtes vom 09.04.2019 um 2.760 Unterschriften übertroffen.

### **c) Erforderliche Angaben und Form der Unterstützungsunterschriften**

Nach der Feststellung des Wahlamtes vom 09.04.2019 ist diese gewahrt.

### **d) Eindeutige Fragestellung mit zulässigem Inhalt**

Die Darstellung im Gutachten Landau/Simon ist korrekt. Entscheidend ist:

*An die Formulierung der Frage des Bürgerentscheids dürfen insoweit jedoch keine höheren Anforderungen als an Beschlüsse der Gemeindevertretung gestellt werden (VGH Kassel, NVwZ-RR 1996,409 (410) (Seite 13 d.G.).*

### **e) Begründung des Bürgerbegehrens**

Die Darstellung im Gutachten Landau/Simon ist korrekt. Entscheidend ist:

*Insgesamt dürfen an die Begründung jedoch keine zu hohen Anforderungen gestellt werden (VG Darmstadt, Urteil vom 24. Januar 2018 - 3 L 5117/17.DA -, Rn. 4, juris.), denn regelmäßig handelt es sich um eine Angelegenheit, über die in der Öffentlichkeit bereits kontrovers diskutiert wird und bei der die Argumente für und wider eine der möglichen Entscheidungen bekannt sind (Bennemann, in: Rauber/Rupp u.a., HGO, § 8b, Nr. 4.2) (Seite 14 d.G.).*

#### f) Kostendeckungsvorschlag

Hier ist für den vorliegenden Fall zu beachten, dass das Begehren auf einen Verzicht der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens (Genehmigung) und der Realisierung der CityBahn (Bau und Betrieb) gerichtet ist. Gegenstand der Fragestellung des Bürgerbegehrens ist **nicht** die Aufhebung der bereits beschlossenen Planung der CityBahn bzw. die Vornahme einer bestimmten Investition (z.B. 200 neue E-Busse) in Wiesbaden.

*Grundsätzlich dürfen die Anforderungen an den Kostendeckungsvorschlag jedoch nicht überspannt werden, sodass überschlägige und geschätzte, aber schlüssige Angaben genügen, weil die Initiatoren eines Bürgerbegehrens regelmäßig nicht über das Fachwissen einer Behörde verfügen und weil Bürgerbegehren andernfalls weitgehend leer liefen (VGH Kassel, Beschluss vom 18.03.2009 – 8 B 528/09 -, Rn. 54, juris mit Verweis auf OVG Lüneburg, Beschluss vom 11.08.2003- 10 ME 82/03-, Rn. 2, juris; VG Darmstadt, Urteil vom 24.01.2018- 3 L 5117/17.DA-, Rn. 4, juris; VG Kassel BeckRS 2013,46244; vgl. Rügen, NWVB1. 2003,87 (91)).*

*Auf einen Kostendeckungsvorschlag darf nur ausnahmsweise verzichtet werden, wenn durch die erstrebte Maßnahme eindeutig keine Kosten entstehen (Vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 21.04.2015 - 1 S 1949/13 -, Rn. 72, juris) oder eine begehrte Maßnahme offensichtlich günstiger als ein von der Gemeinde beschlossenes Vorhaben ist (VGH Mannheim, Urteil vom 21.04.2015 - 1 S 1949/13 -, Rn. 72; Schmidt/Kneip, HGO, § 8b Rn. 19).*

Die Autoren führen im Gutachten auf Seite 16/17 aus:

*Selbst bei dem Beschluss, die Planungsarbeiten zu einem Vorhaben einzustellen und auf die Realisierung zu verzichten, sind die Kosten regelmäßig nicht mit Null anzusetzen, denn bereits betriebener Planungsaufwand würde sich als nutzlos erweisen und aufgrund möglicherweise bereits abgeschlossener Verträge könnten bei der Gemeinde Verbindlichkeiten verbleiben, denen keine Gegenleistungen mehr gegenüberstehen. Zu den Kosten im Rahmen ei-*



nes Kostendeckungsvorschlags gehören deshalb auch die Aufwendungen, die entstehen, wenn sich eine Gemeinde infolge eines erfolgreichen Bürgerentscheids aus bereits geschlossenen Verträgen lösen muss oder sich in diesem Zusammenhang aus anderen Gründen schadensersatzpflichtig macht (Rückabwicklungskosten).

Dafür müsste der Kostendeckungsvorschlag zunächst die Kosten benennen, die mit dem begehrten Ziel, die Planung der CityBahn einzustellen und auf die Realisierung des Vorhabens zu verzichten, verbunden sind. Hierzu würden insbesondere eventuelle Rückabwicklungskosten bzw. Schadensersatzzahlungen für bereits geschlossene Verträge in Bezug auf die CityBahn in Betracht kommen. (Seite 18 d.G.)

Diese Auffassung steht im **Widerspruch** zu den nachfolgenden Entscheidungen.

Der VGH BW hat in der Entscheidung vom 08.04.2011, 1 S 303/11, Rn. 17 (Anlage 7) zum Erfordernis eines Kostendeckungsvorschlags ausgeführt:

„Ein Vorschlag für die Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme dürfte hier **entbehrlich** sein, da mit dem Bürgerbegehren letztlich der **Verzicht auf eine finanzielle Beteiligung** der Antragsgegnerin an dem Bau eines Hallen- und Wellnessbades durch einen privaten Investor begehrt wird, Kosten mithin nicht entstehen. **Etwasige Schadensersatzansprüche können nicht zu dem Erfordernis eines Kostendeckungsvorschlags führen.** Dies ergibt sich schon aus dem Wortlaut des § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO, der einen Vorschlag für die **Deckung der Kosten der „verlangten Maßnahme“** vorsieht. Eventuelle Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Nichtdurchführung einer Maßnahme sind davon **nicht** erfasst (vgl. VG Sigmaringen, Urteil vom 20.01.2009 - 7 K 3298/08 -, juris).“

Die Formulierung des § 8b III 2 HGO ist identisch mit § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO.

In einer weiteren Entscheidung des VGH BW vom 30.09.2010, 1 S 1722/10, Rn. 25 (Anlage 8) wird dazu ausgeführt:

„Der Regelungszweck in § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO, die Effizienz und die Sparsamkeit kommunaler Aufgabenwahrnehmung zu gewährleisten, steht der Zulassung des Bürgerbegehrens zum jetzigen Zeitpunkt nicht entgegen. **Die Bauarbeiten haben noch nicht begonnen, so dass noch keine Baukosten, sondern lediglich Planungskosten angefallen sind. Dass diese möglicherweise vergeblich getätigt worden sind, ist hinzunehmen, da wie aufgeführt - bürgerschaftliches Engagement sinnvollerweise erst in einem Stadium erwartet werden kann, in dem sich das Für und Wider eines Projekts einigermaßen verlässlich beurteilen lässt.**

Diese auf den vorliegenden Einzelfall anwendbare und anzuwendende Rechtsprechung lassen die Gutachter Landau/Simon unberücksichtigt.

Das Gutachten ist insoweit mangelhaft.

Zwangsläufig sind die daraus abgeleiteten juristischen Folgen im Ergebnis falsch.

Im Gutachten Landau/Simon wird ferner ausgeführt:

*Die Gemeinde hat im Zweifel den Initiatoren des Bürgerbegehrens die erforderlichen Angaben zur Höhe der Kosten zu machen und die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen.*

In diesem konkreten Einzelfall wurde der Kostendeckungsvorschlag mit Schreiben des Unterzeichners vom 04.10.2018 (Anlage 3) der Stadt Wiesbaden zur Prüfung vorgelegt. Im Schreiben des Magistrates vom 22.01.2019 (Anlage 4) wird der Kostendeckungsvorschlag nicht gerügt.

Der allgemeine rechtliche Grundsatz von „Treu und Glauben“ gilt auch im Verwaltungsrecht. Das Bundesverwaltungsgericht (Beschluss vom 01.04.2004 - 4 B 17.04 -) hat hierzu Folgendes ausgeführt:

„Das Gebot, sich so zu verhalten, wie Treu und Glauben es verlangen, gehört im Verwaltungsrecht zu den sogenannten allgemeinen Grundsätzen.“

Darüber hinaus ist das „Verbot widersprüchlichen Verhaltens“ im vorliegenden Fall ebenfalls zu berücksichtigen. Dies gilt in gleicher Weise für das Gebot der „Selbstbindung“ der Verwaltung.

Die Gutachter Landau/Simon vertreten die Auffassung, dass **Kosten, die aus einer Kostenzusammenstellung der pmc projectmanagement consultants (Stand: 31.12.2018)** stammen und bisher weder den Stadtverordneten, noch dem Magistrat, geschweige denn den Bürgern mitgeteilt wurden, im Kostendeckungsvorschlag der BI hätten Berücksichtigung finden müssen!

*Auf der Grundlage einer Kostenzusammenstellung mit Stand 31.12.2018 sind für die Planung der CityBahn bis zum Jahr 2017 für Planungs- und Gutachterkosten, Bürgerinformation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Personalkosten und sonstige Kosten insgesamt 2.525.105 Euro angefallen. (CityBahn Wiesbaden Kostenzusammenstellung, pmc projectmanagement consultants (Stand: 31.12.2018). Für das Jahr 2018 waren weitere 4.572.650 Euro eingeplant. Insgesamt sind somit im Rahmen der bisherigen Planung bereits Kosten in Höhe von 7.097.755 Euro entstanden, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Projekt CityBahn stehen. Abhängig vom Zeitpunkt eines Bürgerbegehrens fallen im Jahr 2019 weitere Kosten in Höhe von insgesamt 13.941.315 Euro an, worin bereits 2.490.000 Euro für Baukosten enthalten sind (vgl. Kostenzusammenstellung Stand 31.12.2018).*

Diese Auffassung der Autoren Landau/Simon ist rechtsfehlerhaft, da in sich bereits un schlüssig.

Selbst wenn die BI dem Rechtsamt im Schreiben am 04.10.2018 eine konkrete Frage zu den angefallenen Kosten für Planung, etc. gestellt hätte, hätte die BI darauf keine Antwort erhalten können, da es sich um Angaben handelte, die frühestens - wenn überhaupt - im I. Quartal 2019 dem Magistrat vorlagen.

Die BI hätte noch nicht bekannte Informationen und Kosten im Kostendeckungsvorschlag aufnehmen müssen?

Die Gutachter Landau/Simon fahren fort mit den Behauptungen:

*Ohne die Realisierung der CityBahn würde beispielsweise die Anschaffung zusätzlicher Elektro-Busse im Umfang von etwa 30 Fahrzeugen erforderlich, um das Ziel der emissionsfreien Neuaufstellung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Wiesbaden erreichen zu können (Diese Information wurde einer vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten vertraulichen Projektstudie entnommen. Die Weitergabe dieser Information fällt in den Verantwortungsbereich des Auftraggebers). Aufgrund wesentlich kürzerer Wiederbeschaffungszyklen von E-Bussen im Vergleich zu den im Falle der Realisierung der CityBahn eingesetzten Straßenbahnfahrzeugen sowie den für die zusätzlichen E-Busse notwendig werdenden Investitionen in aufwendige bauliche Lösungen für die Lade- und Abstellinfrastruktur würde sich diese notwendig werdende Alternatiomaßnahme als weniger wirtschaftlich erweisen und die Stadt Wiesbaden zu höheren jährlichen Zuschüssen für den ohnehin defizitär arbeitenden öffentlichen Personennahverkehr zwingen. (Diese Information wurde einer vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten vertraulichen Projektstudie entnommen. Die Weitergabe dieser Information fällt in den Verantwortungsbereich des Auftraggebers.) Die Investitions- und Betriebskosten p.a. (betrachtet auf 30 Jahre) fallen bei der CityBahn unter Berücksichtigung des unterschiedlichen Grades der Eigenfinanzierung deutlich niedriger aus als beim Einsatz zusätzlicher E-Busse (Diese Information wurde einer vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten vertraulichen Projektstudie entnommen. Die Weitergabe dieser Information fällt in den Verantwortungsbereich des Auftraggebers). Diese (Mehr-)Kosten müssten unter Umständen in einem Kostendeckungsvorschlag dargestellt werden.*

Von der BI wird demnach nicht nur erwartet, noch nicht bekannte Kosten zu erfassen, sondern darüber hinaus auch die *Informationen einer vom Auftraggeber zur*



*Verfügung gestellten vertraulichen Projektstudie zu* kennen und in den Kostendeckungsvorschlag einzustellen.

Das entzieht sich einer juristischen Bewertung, da unbekannte, vertrauliche Kosten nicht aufgenommen werden können.

Darüber hinaus sind die angeblichen, nicht nachprüfbaren Behauptungen, die als Tatsachen im Gutachten Landau/Simon unterstellt werden, **offensichtlich falsch**.

Auf einer Informationsveranstaltung der CityBahn am 06.08.2018 in der IHK Wiesbaden hat der Geschäftsführer der TransCare GmbH, Ralf Jahncke, einen Vortrag unter dem Titel „Ist die City-Bahn alternativlos“ gehalten. Gegenstand war u. a. der Kostenvergleich zwischen der CityBahn auf der einen und E-Bussen auf der anderen Seite.

Dabei kommt der Referent zu dem Ergebnis, dass die CityBahn eine „**gigantische anachronistische Fehlinvestition**“ darstellt (Anlage 9).

**„Die LifeCycleCosts der CityBahn liegen bei einem Mehrfachen dessen, was ein Sitzplatz im E-Mobilitätsnetz kosten wird!“**

Diese nicht vertraulichen, öffentlichen Informationen wurde den Gutachtern Landau/Simon entweder von der Auftraggeberin nicht zur Verfügung gestellt oder fahrlässig nicht berücksichtigt.

In beiden Fällen führt dies zu einem auch in diesem Punkt mangelhaften Gutachten.

#### **g) Benennung der Vertrauenspersonen**

Die notwendigen Angaben zu den Vertrauenspersonen sind auf der Unterschriftenliste enthalten.

#### **h) Frist des § 8b Abs.4 S.1 HGO**

Ist im vorliegenden Fall zu verneinen.

### 3. Ausschlussfrist des § 8b Abs.3 S. 1 Halbs. 2 HGO

Korrekt ist die Feststellung:

*Ein kassatorisches Bürgerbegehren liegt vor, wenn sich das Begehren gegen einen Beschluss der Gemeindevertretung richtet, indem es die Entscheidung der Gemeindevertretung korrigieren, aufheben oder ergänzen möchte. (Seite 22 d.G.)*

Die herangezogene Entscheidung des VGH Kassel, Beschluss vom 13.07.2004 - 8 TG 1067/04 -, befasst sich mit einem Sachverhalt, der mit dem vorliegenden nicht vergleichbar ist:

„Die StaVO der Antragsgegnerin hatte mit Beschluss vom 21. September 2001 die Vorschrift des § 3 Abs. 2 der Hauptsatzung dahin geändert, dass die Zahl der Stadträte/innen von acht auf neun erhöht und die Stelle eines/r weiteren Stadtrates/ rätin hauptamtlich verwaltet wird; daraufhin war mit Wirkung zum 1. Januar 2002 ein weiterer hauptamtlicher Stadtrat gewählt worden. Nachdem dieser am 28. September 2003 zum Bürgermeister gewählt worden ist, soll die zum 1. April 2004 freigewordene Stelle des hauptamtlichen Stadtrates neu besetzt werden. (VGH, a.a.O. RN 2, 3)

Das Bürgerbegehren benennt folgende zu entscheidende Frage:

**Sind Sie dafür, dass die Stelle des/der weiteren hauptamtlichen Stadtrats/Stadträtin nicht wiederbesetzt und zur Abschaffung der Stelle die nachstehende Satzung in Kraft gesetzt wird? (VGH, a.a.O. RN 5, 6)“**

Das Gutachten Landau/Simon zitiert aus der vorstehenden Entscheidung:

*Ein Bürgerbegehren ist nicht nur dann kassatorisch, wenn es ausdrücklich die (rückwirkende) Aufhebung eines Beschlusses der Gemeindevertretung fordert, sondern es reicht aus, dass es in seiner Zielsetzung auf dessen Korrektur ausgerichtet ist, für die bereits entschiedene Angelegenheit eine abweichende Sachentscheidung begehrt bzw. die durch den Beschluss ge-*

*troffene Regelung durch eine wesentlich andere ersetzen möchte. (VGH Kassel, Beschluss vom 13.07.2004 - 8 TG 1067/04 -, Rn. 44 m.w.N., juris;)*

Dieses Zitat ist unvollständig, da die RN 44 konkret auf den dort zu entscheidenden Einzelfall verweist:

**„Wenn ein Bürgerbegehren eine Verkleinerung der so abstrakt-generell festgelegten Magistratsgröße auch nur für die Zukunft anstrebt, ist es im Sinne des § 8 b Abs. 2 Satz 1, 2. HS HGO gegen den der Regelung in der Hauptsatzung zu Grunde liegenden Beschluss der Gemeindevertretung gerichtet.** Ein sog. kassatorisches Bürgerbegehren ist nämlich nicht nur dann anzunehmen, wenn es ausdrücklich die (rückwirkende) Aufhebung eines Beschlusses der Gemeindevertretung fordert, sondern inhaltlich auch dann, wenn es in seiner Zielsetzung auf dessen Korrektur ausgerichtet ist, für die bereits entschiedene Angelegenheit eine abweichende Sachentscheidung begehrt bzw. die durch den Beschluss getroffene Regelung durch eine wesentlich andere ersetzen will.“ (VGH Kassel, Beschluss vom 13.07.2004 - 8 TG 1067/04 -, Rn. 44 m.w.N., juris;)

In dem vom VGH Kassel entschiedenen Fall richtete sich das Bürgerbegehren mit der gestellten Frage konkret gegen eine bereits ergangene Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung, nämlich die Zahl der Stadträte zu erhöhen.

Dieser Sachverhalt ist gerade nicht vergleichbar mit der hiesigen Fragestellung, die sich **nicht** gegen die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung (Vorplanung und Entwurfsplanung) richtet, sondern gegen das „Ob“ einer CityBahn, worüber noch **kein Beschluss** herbeigeführt ist.

Weiter führen die Autoren Landau/Simon korrekt aus:

*Dagegen handelt es sich um ein initiatorisches Bürgerbegehren, wenn eine in der Gemeinde*

*neue Thematik aufgegriffen und zur Entscheidung gebracht werden soll (Dünchheim, in: Dietlein/Ogorek, BeckOK Kommunalrecht Hessen, § 8b HGO Rn 6; Bennemann, in: Rauber/Rupp u.a, HGO, § 8b, S. 157). Ein initiatorisches, fristfreies Bürgerbegehren kann daher nur ein von der Gemeindevertretung bisher „noch unbestelltes Feld bearbeiten“ und damit ausschließlich gemeindliche Aktivitäten anstoßen (VGH Kassel, Beschluss vom 18.03.2009- 8 B 528/09-, Rn. 67, Beschluss vom 13.07.2004 - 8 TG 1067/ 04 -, Rn. 52, juris; OVG Münster, Beschluss vom 28.01.2003 - 15 A 203/02 -, Rn. 5, juris.)*

In der Entscheidung VGH Kassel, Beschluss vom 18.03.2009 - 8 B 528/09 -, wird der Begriff „unbestelltes Feld“ verwendet. Auch hier ist der zugrunde liegende Sachverhalt nicht mit dem Sachverhalt des Bürgerbegehrens „Besser ohne CityBahn“ vergleichbar:

„Das vorliegende Bürgerbegehren stellt zwar entgegen der Auffassung der Antragsteller kein sogenanntes initiierendes Bürgerbegehren dar, das gemeindliche Aktivitäten in einem bisher nicht behandelten Regelungsbereich neu anstoßen, also ein bisher "unbestelltes Feld ... bearbeiten" will (vgl. Hess. VGH, Beschluss vom 13. Juli 2004 - 8 TG 1067/04 - HGZ 2004 S. 418 ff. = juris Rdnr. 59), **es richtet sich vielmehr - wie oben ausgeführt - gegen den bereits in allen Einzelheiten vereinbarten und schon notariell beurkundeten Anteilkaufervertrag mit NetJets**, der zur Wirksamkeit noch der Zustimmung der Gemeindevertretung der Antragsgegnerin bedarf, **so dass es in seiner Zielrichtung auf die Korrektur dieser bereits (weitgehend) entschiedenen Angelegenheit** durch Verhinderung des unmittelbar bevorstehenden zustimmenden Beschlusses der Gemeindevertretung gerichtet, also als vorbeugend-kassatorisches Bürgerbegehren anzusehen ist.“

Dieser Sachverhalt ist ebenfalls nicht vergleichbar mit der hiesigen Fragestellung, die sich **nicht** gegen die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung (Vorplanung



und Entwurfsplanung) richtet, sondern gegen das „Ob“ einer CityBahn, worüber noch **kein Beschluss** herbeigeführt ist.

**Entscheidend ist die Beurteilung des hier vorliegenden Einzelfalls.**

*Ob ein kassatorisches oder ein initiatorisches Bürgerbegehren vorliegt, ist eine Frage des Einzelfalls (VG Gießen, Beschluss vom 26.03.2004 - 8 G 539/04 -, Rn. 1, juris.)*

Das Gutachten Landau/Simon stellt auf Seite 24 die Frage:

*Fraglich ist, welcher von mehreren Beschlüssen im Rahmen eines gestuften Entscheidungsverfahrens Gegenstand eines Bürgerbegehrens sein kann. Daran schließt sich die Frage an, welcher dieser Beschlüsse die Ausschlussfrist des § 8b Abs. 3 S. 1 Halbs. 2 HGO in Gang setzt und welche Reichweite dem Ausschluss im Rahmen eines gestreckten bzw. gestuften Entscheidungsverfahrens zukommt.*

Weiter wird auf Seite 25 korrekt festgestellt:

*Bei der geplanten CityBahn handelt es sich um ein kommunales (Groß-)Projekt, für das ein gestuftes Entscheidungsverfahren vorgesehen ist.*

*Es bestehen somit zahlreiche Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden, die sich im Wesentlichen auf die Einleitung der Planung der CityBahn sowie die Gründung und Beteiligung an der CityBahn GmbH beziehen. (Seite 26 d.G)*

Daraus ziehen die Autoren Landau/Simon den Schluss:

*Ein Bürgerbegehren, das die Intention verfolgen würde, das Projekt CityBahn insgesamt verhindern zu wollen bzw. einen künftigen (Grundsatz-)Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden zur CityBahn anzufechten, würde insoweit kein „noch unbestelltes Feld“ bearbeiten und damit nicht eine Aktivität der Stadt Wiesbaden anstoßen. Es würde vielmehr von seiner Zielsetzung - wenn auch nur mittelbar - auf die Korrektur bereits vorliegender Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden zur CityBahn abzielen.*

Diese Schlussfolgerung ist falsch. Es wird in die Fragestellung der BI etwas hineingelesen, das dort nicht steht.

Das Bürgerbegehren richtet sich mit seinem Ziel weder direkt noch mittelbar gegen die Korrektur bereits vorliegender Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung. Dies ist mit aller Deutlichkeit der Tatsache zu entnehmen, dass die ursprüngliche im Muster der Unterschriftenliste (Anlage 3, 5) enthaltene Fragestellung noch den Begriff „Planung“ beinhaltet.

Der Magistrate antwortete im Schreiben vom 22. Januar 2019 auf die gestellte Frage, **„Gibt es aus anderen Gründen Bedenken gegen die Zulässigkeit des beabsichtigten Bürgerbegehrens?“**:

„§ 8b Abs. 3 Satz 1 2. Halbsatz HGO könnte der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens zumindest für den Teilaspekt **„Planung“** entgegen stehen, falls die von der Stadtverordnetenversammlung zur Planung der CityBahn getroffenen Entscheidungen insoweit Grundsatzentscheidungen darstellen und die jeweils maßgebliche 8-Wochen-Frist seit der jeweiligen Beschlussfassung verstrichen ist.“ (Anlage 4)

Entsprechend wurde die Fragestellung in der Unterschriftenliste **geändert** und der Begriff der **Planung gestrichen**. (Anlage 5, 6)

Damit ist unmissverständlich klargestellt, dass sich das Bürgerbegehren **nicht** gegen die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung (Vorplanung und Entwurfsplanung) richtet, sondern gegen das **„Ob“** einer CityBahn, worüber noch **kein Beschluss** herbeigeführt ist, weder ein sog. „Grundsatzbeschluss,“ noch ein „Projektabschlussbeschluss“, oder ein „weichenstellender Beschluss“.

Tatsache ist, 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.**

Alle Beschlüsse enthalten den Zusatz, es sei kein Grundsatzbeschluss gefasst worden. Darauf muss der Bürger vertrauen dürfen.

Es ist dem Bürger auch nicht zuzumuten, einen etwaigen Grundsatzbeschluss abzuwarten, da nach derzeitigem Stand dieser Beschluss erst nach Einreichung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren gefasst werden wird.

So werben die Landeshauptstadt Wiesbaden und ESWE Verkehr in der Broschüre „CityBahn verbindet Dialog und Planung“ mit Beginn des Planfeststellungsverfahrens in 2019 (Anlage 10). Auch in diversen Medien sowie auf öffentlichen Veranstaltungen gibt Prof. Zemlin, Geschäftsführer der CityBahn GmbH, den idealen Termin für ein Bürgerbegehren mit 2020 an, so dass das Planfeststellungsverfahren bereits abgeschlossen ist (siehe z.B. Artikel Wiesbadener Kurier vom [16.05.2018](#) / [08.02.2018](#), [Anlage 11](#)).

In diesem Fall würde ein Bürgerbegehren ins Leere laufen, da ein laufendes Planfeststellungsverfahren nach herrschender Meinung ein Bürgerbegehren ausschließt. Das initiierte Bürgerbegehren ist diesem Szenario, dass die Stadtverordnetenversammlung in derselben Sitzung den Grundsatzbeschluss zur CityBahn fasst und zugleich die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beschließt, zuvorgekommen.

An dieser Stelle wird auf den Beschluss des VGH Mannheim vom 30.09.2010, AZ: 1 S 1722/10, hingewiesen, in dem ein Bürgerbegehren trotz gefasstem Grundsatzbeschluss und abgelaufener Frist für zulässig erachtet wird.

Hierzu führt der VGH aus:

„Die Bürger sind, auch wenn ein erster, die eigentliche Planung einleitender Grundsatzbeschluss bereits bürgerentscheidungsfähig sein mag, nicht gehalten, bereits in einem Stadium gegen ein Vorhaben vorzugehen, in dem sich das Für und Wider noch nicht einigermaßen verlässlich beurteilen lässt (VGH Mannheim a.a.O. Rn. 28).“

Nach den Beschlüssen zur Vor- und Entwurfsplanung der CityBahn war das Für und Wider ebensowenig verlässlich zu beurteilen.

Ebenfalls für die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens spricht der bereits zitierte Beschluss des VGH Kassel vom 18.03.2009, AZ 8 B 528/09. Dort heißt es:

„Der vorbeugende Rechtsschutz und die Vorwegnahme der Hauptsache sind hier aber unter dem Gesichtspunkt effektiven Rechtsschutzes gemäß Art. 19 Abs. 4 GG ausnahmsweise zulässig, weil es den Antragstellern nicht zuzumuten ist, **den Zustimmungsbeschluss der Gemeindevertretung der Antragsgegnerin abzuwarten und erst dagegen nachträglich mit einem kassatorischen Bürgerbegehren vorzugehen. Sie würden dadurch zwar nicht in ihrer persönlichen Existenz gefährdet, das von ihnen initiierte Bürgerbegehren würde aber in seiner "Existenz vernichtet", weil selbst ein erfolgreicher Bürgerentscheid den zur Wirksamkeit des Anteilskaufvertrages führenden Beschluss der Gemeindevertretung nicht mehr rückwirkend aufheben könnte und das Bürgerbegehren deshalb gegenstandslos würde** (vgl. Hess. VGH, Beschluss vom 17. November 2008 a.a.O. juris Rdnrn. 32 ff.).

Die anderen unter § 4 Nr. 4.2 des Anteilskaufvertrages geregelten Vollzugsbedingungen liegen nicht in der Entscheidungsbefugnis der Antragsgegnerin oder stellen



bloße Vollzugshandlungen dar, die nicht in die Kompetenz der Gemeindevertretung und damit auch nicht in die eines Bürgerentscheids fallen.

**Diese Unzumutbarkeit nachträglichen Rechtsschutzes ist im Rahmen der Abwägung auch der Antragsgegnerin und nicht den Antragstellern zuzurechnen, weil sie durch die Verfahrens- und Vertragsgestaltung der Antragsgegnerin herbeigeführt worden ist (VGH Kassel a.a.O. Rn. 73).“**

Ebenso verhält es sich mit dem vorliegenden Bürgerbegehren zur CityBahn.

Nach Einreichung des Planfeststellungsantrags ist es nicht mehr möglich, ein Bürgerbegehren zu initiieren. Auf Grund der bisherigen Äußerungen der politisch Verantwortlichen besteht die ganz konkrete Gefahr, dass mit dem Beschluss zur Realisierung der CityBahn auch der Beschluss zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in der derselben Stadtverordnetenversammlung 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 und das Recht auf Durchführung eines Bürgerbegehrens unterlaufen werden.**

Dieses Szenario wird jedoch immer wahrscheinlicher, da mit der CityBahn mittelbar zusammenhängende Baumaßnahmen bereits begonnen wurde und zwar in der Rampenstraße in Mainz-Kastel:

Die Bäume (und Büsche) am Kransand in Kastel wurden gerodet, da dort ein (gläserner) Aufzug als barrierefreie Verbindung zwischen Kastel Bahnhof und CityBahn gebaut wird. Exakt dies ist in der Machbarkeitsstudie der DB Netze vom 30.08.2018 beschrieben.

Der Weg vom Haltepunkt der Züge bis zum Aufzug ist nicht optimal, da er sehr lang ist. Die Alternative wäre eine Rampe (geht aus der oben erwähnten Machbarkeitsuntersuchung hervor), die zwar einen Neigungswinkel hätte, aber dafür nicht gewartet werden müsste. Ist der Aufzug defekt, gibt es keinen barrierefreien Zugang zum Mittelgleis des Bahnhof Kastel. Der Aufzug stellt keine (direkte) Verbindung zwischen Kastel Bahnhof und Haltestelle Brückenkopf her.

Dieser Aufzug ignoriert die aktuellen Laufwege der Menschen, soll aber im Hinblick auf die geplante Haltestelle der CityBahn genau an dieser Stelle gebaut werden.

Da man sich für den Aufzug entschieden hat - wegen der besseren Anbindung an die CityBahn - muss die Rampenstraße verbreitert werden. Diese notwendige Verbreiterung soll soweit verlängert werden, dass dort die Haltestelle der CityBahn angelegt werden kann (siehe Sitzungsvorlage der LH Wiesbaden Nr. 18-V-05-0016 vom 10. Oktober 2018, S. 4).

Dies erklärt auch die Rodung des gesamten Baumbestands an dieser Stelle und nicht nur die für den Bau des Aufzugs notwendige Teilrodung der Bäume.

Um die Verbreiterung der Rampenstraße realisieren zu können, ist eine Stützwand Voraussetzung, die dort gebaut wird, wo die gerodeten Bäume standen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der LH Wiesbaden Nr. 0400 vom 08.11.2018, dort Nr. 2).

Diese Maßnahmen (Stützwand, Geländekonstruktion, Böschungsgestaltung und Planungs- und Gutachterkosten) werden aus dem Investitionsbudget von ESWE Verkehr und der CityBahn GmbH gezahlt (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der LH Wiesbaden Nr. 0400 vom 08.11.2018, dort Nr. 4). Dies, obwohl die DB Station & Service AG mit in Kraft treten des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes zum 01.05.2002 wie alle Verkehrsträger per Gesetz verpflichtet ist, schrittweise Barrierefreiheit herzustellen. Der Bahnhof Kastel liegt vollständig in der Zuständigkeit der DB Station & Service AG.

Die CityBahn GmbH versucht Fakten zu schaffen und ist nicht gewillt, das Ergebnis eines Bürgerbegehrens abzuwarten.

Nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs darf eine Gemeinde grundsätzlich nicht durch beschleunigte Durchsetzung ihrer Interessen und Verzögerung des Verfahrens des Bürgerbegehrens Fakten schaffen, die eine objektive Zwangslage zu ihren Gunsten herbeiführen oder dem Bürgerbegehren die Grundlage entziehen, sie muss danach vielmehr grundsätzlich das Recht ihrer Bürger auf Durchführung von Bürgerbegehren und Bürgerentscheid beachten. (VGH Kassel vom 17.11.2008, AZ 8 B 1806/18, Rn. 42).

Die HGO sieht keine aufschiebende Wirksamkeit von Bürgerbegehren vor. Gerade deswegen ist die BI gezwungen, **initiiierend** gegen das Projekt CityBahn vorzugehen, bevor es endgültig umgesetzt wird bzw. ein Bürgerbegehren gegen einen etwaigen Grundsatzbeschluss ins „Leere“ läuft.

Für ein initiiierendes Bürgerbegehren spricht auch das Verhalten der Geschäftsführung der CityBahn GmbH und des Verkehrsdezernenten Kowol.

Der Verkehrsdezernent Kowol und die Geschäftsführung argumentieren seit Monaten öffentlich (ganz aktuell in der Veranstaltung am 02.04.2019 der Handwerkskammer im Museum) und in der Presse damit, dass die Beurteilung, ob die CityBahn gebaut werden soll, abschließend und umfassend erst zu dem Zeitpunkt erfolgen könne, wenn die Genehmigungsreife erreicht sein wird. Das bedeutet nichts anderes, als dass der Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Zeitpunkt der „Planungsreife“ fertig gestellt und jederzeit eingereicht werden kann.

Die im Gutachten Landau / Simon aufgestellte Behauptung - ohne einen Nachweis aus der Rechtsprechung -

*Es stellt sich darüber hinaus nicht als unzumutbar dar, wenn die Bürgerschaft im Rahmen gestufter Entscheidungsverfahren hinsichtlich eines Bürgerbegehrens auf das Zuwarten auf einen bürgerbegehrensfähigen Beschluss hinsichtlich der Unterschriftensammlung verwiesen wird ...*

*Initiatorische Bürgerbegehren im Rahmen gestufter Entscheidungsverfahren sind deshalb grundsätzlich ausgeschlossen (Seite 28 d.G.) .*

wird durch die vorstehenden Ausführungen und die konkret bestehende Gefahr des Unterlaufens eines zulässigen Bürgerbegehrens durch die Stadtverordnetenversammlung widerlegt.

Auch auf die Gefahr der Wiederholung hin muss nochmals darauf hingewiesen werden, dass die Stadtverordnetenversammlung mit Beschluss 0069 vom 16.02.2017 und Beschluss 0590 ausdrücklich erklärte, dass diese keine Grundsatzbeschlüsse im Sinne des § 8b III S.1 Halbs.2 HGO darstellen. **Darauf müssen die Bürger und auch die Vertrauenspersonen vertrauen dürfen.**



Ferner wurde ein Muster der Unterschriftenliste dem Magistrat - Rechtsamt - zur Prüfung vorgelegt und auf entsprechenden Hinweis wurde die Fragestellung in der Unterschriftenliste **geändert** und der Begriff der **Planung gestrichen**. (Anlage 5, 6)  
**Auch darauf müssen die Vertrauenspersonen vertrauen dürfen.**

Die allgemeinen, rechtlichen Grundsätze von „Treu und Glauben“ und dem „Verbot widersprüchlichen Verhaltens“ gelten auch im Verwaltungsrecht.

Darüber hinaus ist im vorliegenden Fall das Gebot der „Selbstbindung der Verwaltung“ ebenfalls zu berücksichtigen.

**Das in diesem konkreten Einzelfall vorliegende Bürgerbegehren ist als ein zulässiges, initiiertes Bürgerbegehren zu bewerten.**

#### **4. Ausschlussgründe nach § 8b Abs.2 HGO**

##### **a) Ausschlussstatbestand des § 8b Abs.2 Nr.5a HGO**

*Der Ausschlussstatbestand des § 8b Abs. 2 Nr. 5a HGO ist somit nicht einschlägig. (Seite 39 d.G.)*

##### **b) Ausschlussstatbestand des § 8b Abs.2 Nr.7 HGO**

###### **(1) Verstoß gegen vertragliche Verpflichtungen**

Im Gutachten wird auf Seite 40 korrekt ausgeführt:

*Es ist deshalb zunächst zu prüfen, ob ein verbindlicher Vertrag vorliegt, und sofern dies bejaht wird, ob für diesen Vertrag eine Kündigung oder ein Rücktritt zulässig ist oder ein Anspruch auf Vertragsanpassung bzw. -aufhebung besteht.*

Die abgeschlossenen Verträge führen nicht zu einer Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens.:

*Die der Zustimmung zum Abschluss des Konsortialvertrages und des Gesellschaftsvertrages zur CityBahn sowie der Beauftragung der WW Wiesbaden Holding GmbH hinsichtlich der Endverhandlung des Konsortialvertrags zugrundeliegende Prämisse war somit der Vorbehalt einer Grundsatzentscheidung zu dem Projekt CityBahn als Ganzes, die unter Umständen im Rahmen eines Bürgerentscheids herbeigeführt werden soll.*

*Ein erfolgreicher Bürgerentscheid gegen das Projekt CityBahn hätte nach § 8b Abs. 7 S. 1 HGO die Wirkung eines endgültigen Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden. Sofern die Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden noch einen Ausstieg aus dem Projekt CityBahn beschließen darf, kann diese Entscheidung auch noch im Rahmen eines Bürgerentscheids herbeigeführt werden. (Seite 47 d.G.)*

...

*Ein Recht zur außerordentlichen Kündigung muss in der vorliegenden Konstellation insbesondere auch deshalb angenommen werden, da ansonsten der Vorbehalt der Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden, im Rahmen eines noch ausstehenden Grundsatzbeschlusses über das Gesamtprojekt CityBahn zu entscheiden, wirkungslos wäre und sich die WVV Wiesbaden Holding GmbH ansonsten widersprüchlich zu der Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung im Rahmen der Endverhandlung des Konsortialvertrages verhalten hätte. Ein erfolgreicher Bürgerentscheid gegen das Projekt CityBahn hätte nach § 8b Abs. 7 S. 1 HGO die Wirkung eines endgültigen Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden. Insofern darf hinsichtlich der Möglichkeit einer außerordentlichen Kündigung des Konsortial- und Gesellschaftsvertrages nichts anderes gelten. 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. (Seite 49 d.G.)*

**(2) Verstoß gegen den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit**

Nein, das Bürgerbegehren ist nicht auf eine Entscheidung gerichtet, 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. (Seite 51 d.G.)*

**(3) Verstoß gegen § 47 Abs.6 BImSchG**

Das Gutachten Landau/Simon untersucht die Frage,

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

Dies ist nicht der Fall da die CityBahn bis heute nicht Bestandteil des Luftreinhalteplans ist.

**II. Zu dem Gutachten Landau/Simon (Kurzfassung) im Einzelnen:**

Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf diejenigen Punkte, die aus Sicht des Unterzeichners erläuterungsbedürftig sind. Im Übrigen wird auf die jeweilige Kommentierung zur Langfassung des Gutachtens verwiesen.

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

**Ja, die Fragestellung ist 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 beschlos-*

sen werden soll. (Seite 3 d. KG.)

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

**Ja, die Begründung erfüllt die Voraussetzungen.**

*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. (Seite 5 d. KG.)*

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

**Ja, dies ist der Fall.**

*Die Gestaltung der Unterschriftenliste genügt den gesetzlichen Anforderungen. (Seite 17 d. KG.)*

**Erfüllt der Kostendeckungsvorschlag die gesetzlichen Voraussetzungen?**

**Ja, dies ist der Fall.**

Auf die Ausführungen in dieser Stellungnahme S.7ff wird verwiesen.

Die Prof.Landau/Prof.Simon übernehmen völlig ungeprüft und ohne dies in Frage 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 Alternatiomaßnahmen **gezwungen sein, die empfindliche (Mehr-)Kosten hervorrufen könnten**. Diese (Mehr-)Kosten für eine erzwungene Alternatiomaßnahme müssten in einem Kostendeckungsvorschlag dargestellt werden, worauf der vorliegende Kostendeckungsvorschlag jedoch gänzlich verzichtet.“

Die vorstehend aufgestellten Behauptungen der ESWE Verkehr, dass „geprüfte Alternativen zur Bewältigung des Fahrgastanstiegs“ vorliegen und dass für „einen zukunfts- und leistungsfähigen, emissionsfreien ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden die Realisierung der CityBahn notwendig ist“, dass die CityBahn ein „systemrelevanter Bestandteil“ ist, sind ohne Substanz, 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.

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.

### III.Ergebnis:

**Das vorliegende Bürgerbegehren „Besser ohne CityBahn - BI Mitbestimmung“ erfüllt alle Voraussetzungen des § 8b HGO und ist daher zuzulassen.**

Wiesbaden, 15.04.2019

  
Harald M. Weber  
Rechtsanwalt

  
Katharina Gerstmann  
Rechtsanwältin

# VORHABEN CITYBAHN BAD SCHWALBACH - WIESBADEN - MAINZ

## Standardisierte Bewertung

Anlage ..... 1

12. Dezember 2017

Petra Strauß, PTV Transport Consult GmbH





# VORHABEN CITYBAHN – Nutzen-Kosten-Untersuchung

## Verkehrliche Wirkungen - Fahrgastaufkommen



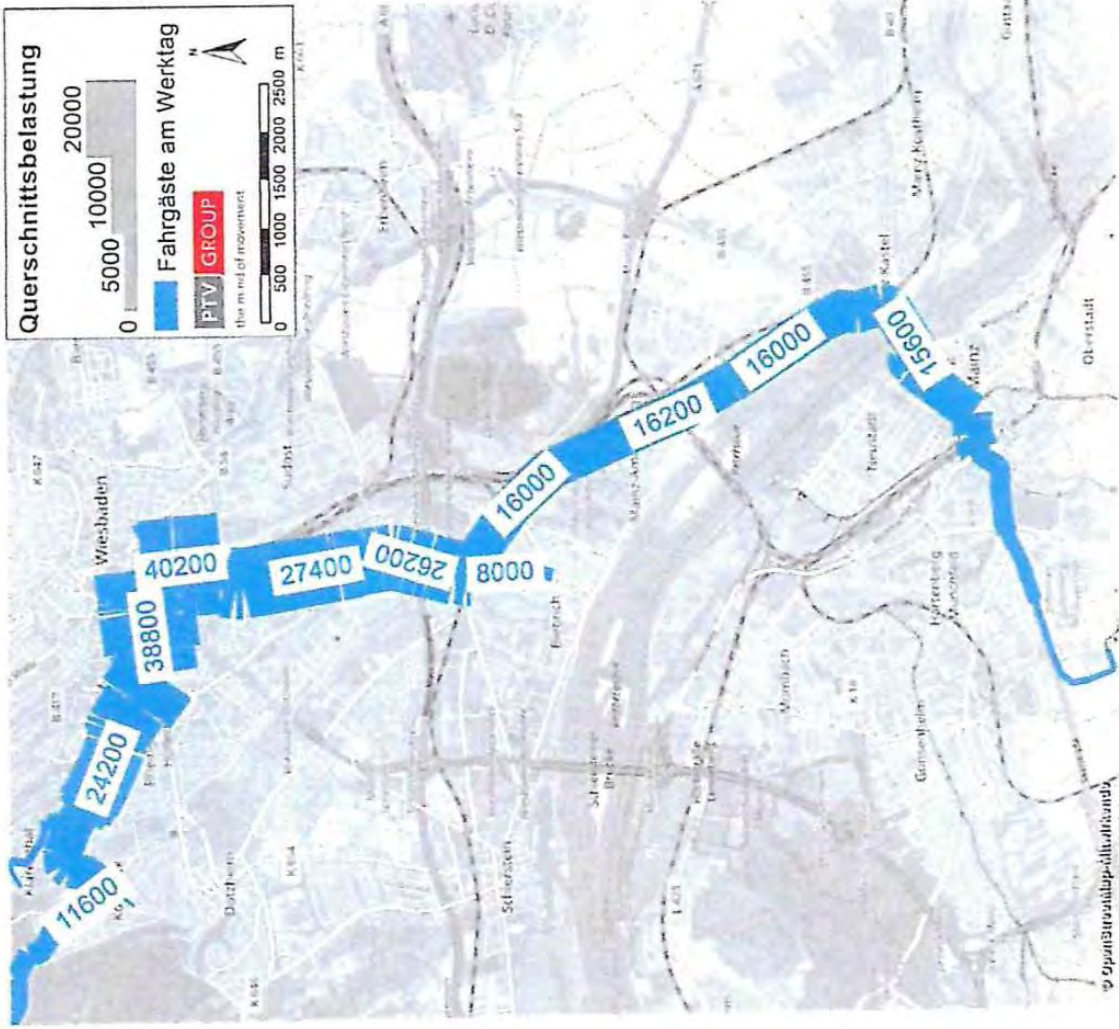
ca. 17.000 vermiedene  
Personenfahrten im Pkw

- ca. 36 Mio. Pkw-km pro Jahr
- ca. 4.500 tCO<sub>2</sub> pro Jahr



- über 20.000 neue Fahrgäste  
im ÖPNV
- Fahrgäste CityBahn am  
Werktag: ca. 100.000

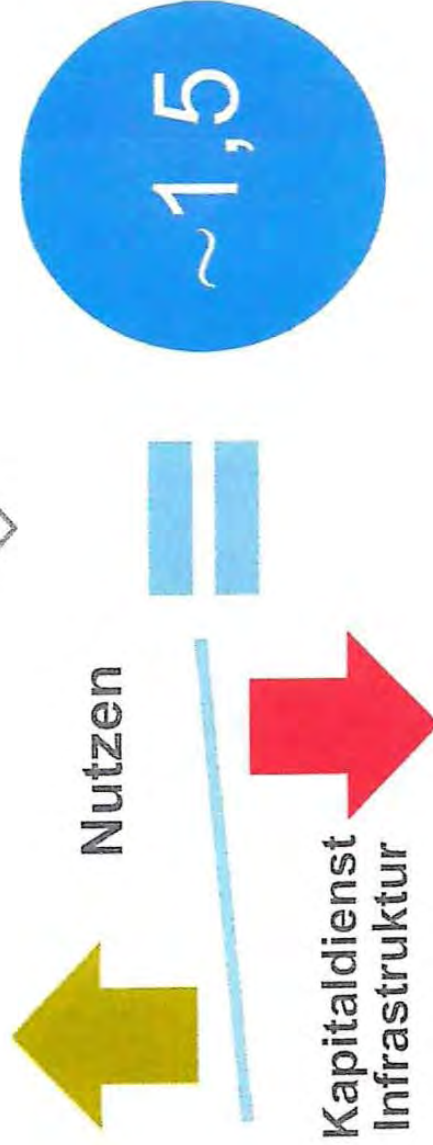
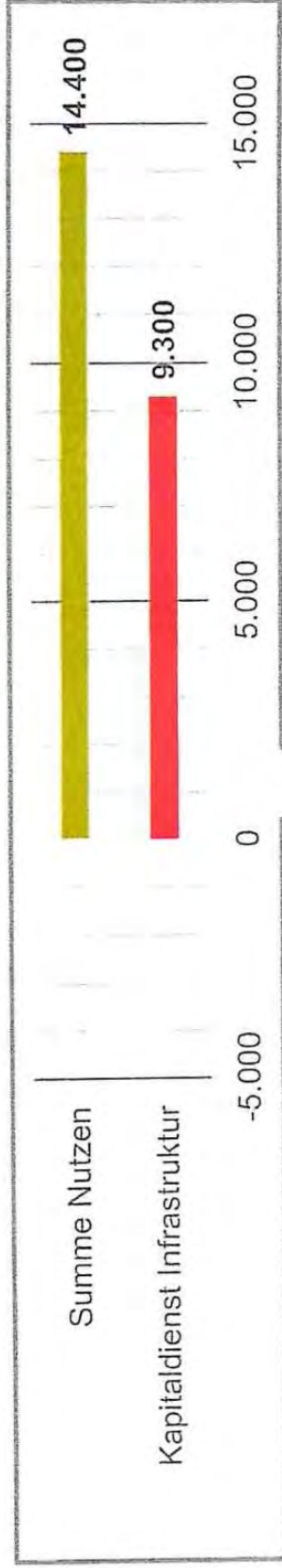
Nachfrageprognose anhand  
Prognoseverfahren der  
Standardisierten Bewertung  
Ergebnis Verkehrsmodellrechnung





VORHABEN CITYBAHN – Nutzen-Kosten-Untersuchung  
Nutzen-Kosten-Quotient Stand 12/2017

Bad Schwalbach Bf. – Taunusstein – Wiesbaden – Mainz Hochschule



# Standardisierte Bewertung

von Verkehrswegeinvestitionen  
im schienengebundenen  
öffentlichen Personennahverkehr

Version 2016

## Verfahrensanleitung

---

Erstellt im Auftrag des  
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur  
im Rahmen des Forschungsprojekts FE 70.893/2014

durch  
ITP Intraplan Consult GmbH, München



## Standardisierte Bewertung

von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

Maßgeblich für die Beurteilung der Förderwürdigkeit eines Vorhabens ist der Zeitpunkt der Entscheidung über die Zuwendungen. Zu diesem Zeitpunkt muss der Nutzen-Kosten-Indikator unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen und Kosten den Schwellenwert von 1,0 (Nutzen-Kosten-Verhältnis) übersteigen. Dieser Zeitpunkt liegt i. d. R. nach Planfeststellung eines Vorhabens, sodass normalerweise Kostenberechnungen für die Investitionen auf der Grundlage der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 nach HOAI) bzw. der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5 nach HOAI) vorliegen und somit weitgehend abgesichert sind. Um aufwändige Planungskosten rechtfertigen zu können, wird oftmals planungsbegleitend bereits in früheren Planungsphasen eine Prüfung der Aussicht auf Förderwürdigkeit mit Hilfe des Standardisierten Bewertungsverfahrens vorgenommen. Wegen der signifikant geringeren Kostensicherheit empfiehlt es sich hierbei, Sensitivitätsbetrachtungen mit Zuschlägen zu den Investitionskosten vorzunehmen. Regelungen der jeweiligen Haushaltsordnungen legen nahe, dass auch bei signifikanten Kostensteigerungen während der Bauzeit eine Überprüfung des Nutzen-Kosten-Indikators erforderlich sein kann.

Die Durchführung von Sensitivitätsbetrachtungen ist in Kapitel B.6 erläutert.

### Zu Verfahrensschritt 9: Folgekostenrechnung

Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung einer Investition in die ÖPNV-Infrastruktur wird davon ausgegangen, dass die darauf abgewickelten Betriebsleistungen des Mitfalls dauerhaft angeboten werden. Während die Erstinvestitionen für die Errichtung der Verkehrswegeinfrastruktur des ÖPNV durch Zuwendungen gefördert werden, sind die Kosten für den Erhalt der Infrastruktur und den darauf abzuwickelnden Betrieb langfristig von den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern aufzubringen. Somit ist die Investition gesamtwirtschaftlich nur zu rechtfertigen, wenn die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger willens und in der Lage sind, die Folgekosten für den Erhalt der Infrastruktur und den Betrieb langfristig zu tragen.

Zur Klärung der dauerhaften Finanzierbarkeit der Folgekosten ist grundsätzlich ergänzend zu der für den Investitionsentscheid benötigten gesamtwirtschaftlichen Bewertung eine Folgekostenrechnung durchzuführen. In dieser Folgekostenrechnung werden die finanziellen Auswirkungen des Investitionsvorhabens und des hiermit verbundenen Betriebskonzeptes sowohl auf den Infrastrukturbetreiber als auch auf den Aufgabenträger aufgezeigt. Einen entsprechenden Anwenderleitfaden enthält Teil C.

Auf die Durchführung einer Folgekostenrechnung kann nur in zu begründenden Ausnahmefällen in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber verzichtet werden.

## B.2 Dokumentation einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Regelverfahren der Standardisierten Bewertung

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Regelverfahren der Standardisierten Bewertung eines bestimmten Vorhabens (kurz „Standardisierte Bewertung eines Vorhabens“) ist in geeigneter Form zu dokumentieren. Dazu gehören

- ein (Erläuterungs-)Bericht in der Gliederung dieser Anleitung,
- die Formblätter zur Standardisierten Bewertung sowie
- ein Anhang mit Plänen, soweit diese aus Formatgründen nicht in den Bericht integriert werden können.

Der Bericht muss ein Inhaltsverzeichnis und ein Planverzeichnis beinhalten.

Harald M. Weber  
Matterhornstr. 17  
65199 Wiesbaden

An das  
Rechtsamt  
Herrn von Jagow  
Wilhelmstraße 32

65183 Wiesbaden

04.10.2018

Betr.: Bürgerbegehren gem. § 8b HGO „Besser ohne CityBahn - BI Mitbestimmung“

Sehr geehrter Herr von Jagow,

als Bürger der Stadt Wiesbaden beschäftigt mich die Thematik der Citybahn sehr. Ich bin der Auffassung, dass bei diesem für Wiesbaden in jeder Hinsicht wichtigen Projekt die Bürgerinnen und Bürger darüber abstimmen sollten, ob sie dieses Projekt unterstützen oder nicht.

Ich beabsichtige daher, von der Möglichkeit eines Bürgerbegehrens Gebrauch zu machen und möchte die dafür notwendigen Voraussetzungen schaffen.

Das Ergebnis meiner Überlegungen überreiche ich in Anlage als Muster eines Unterschriftenbogens zum Sammeln der gem. § 8b III S.3 HGO notwendigen Unterschriften.

Ich lege dem Rechtsamt dieses Muster mit der Bitte um Stellungnahme zu folgenden Fragen vor:

- 1) Führt das Bürgerbegehren zu einem Bürgerentscheid, bei dem eine mit „Ja“ oder „Nein“ zu beantwortende Fragestellung vorgeschlagen ist?
- 2) Liegt ein zwingender Ausschlussgrund nach der Negativliste des § 8b II HGO, insbesondere unter Beachtung des VG Wiesbaden, Urteil v. 08.12.2015 - Az. 7 K 564/15.WI - vor?



3) Gibt es aus anderen Gründen Bedenken gegen die Zulässigkeit des beabsichtigten Bürgerbegehrens?

Ich erwarte keine Beratung des Rechtsamtes dahingehend, wie die Frage des Bürgerbegehrens, die Begründung, etc. konkret formuliert werden sollte - obwohl ich dies als Bürger begrüßen würde -, sondern lediglich die Auskunft, ob gegen die Zulässigkeit der formulierten Frage (vgl. VG Wiesbaden, a.a.O) und des Bürgerbegehrens selbst (Negativkatalog, Begründung, Kostendeckungsvorschlag) rechtliche Bedenken bestehen.

Die sich möglicherweise daraus ergebenden Folgen für die Formulierung bzw. den Inhalt der Begründung, etc., werden von mir zu beurteilen sein.

Die erbetene Stellungnahme beinhaltet letztlich lediglich die teilweise Vorwegnahme einer vom Rechtsamt durchzuführenden Prüfung gem. § 8b HGO, ob die formellen Voraussetzungen für die Zulassung des Bürgerbegehrens gegeben sind, sofern das Bürgerbegehren schriftlich beim Magistrat eingereicht wird.

Die Abgabe einer solchen Stellungnahme scheint mir auch für die Bürger der Stadt Wiesbaden nicht nur sinnvoll, sondern geradezu geboten.

Den Bürgern der Stadt sollte die größtmögliche Rechtssicherheit gegeben werden, dass sie mit ihrer Unterschrift ein zulässiges Begehren unterstützen, wozu das Rechtsamt mit der Stellungnahme beitragen würde.

Ich lasse mich dabei von der Aussage des Oberbürgermeisters von Mainz (Bibelturm) leiten, dass es zu keiner irreführenden Fragestellung kommen sollte, um dem Sinn und Zweck eines Bürgerentscheids in unserer Demokratie Rechnung zu tragen.

Da ich mich bis 23.10.2018 im Ausland befinde, bitte ich bei etwaigen Rückfragen mich per email: [hmww@icloud.com](mailto:hmww@icloud.com) zu kontaktieren. Ich würde mich sehr freuen, die Stellungnahme bis Ende Oktober zu erhalten, da ich mit der Sammlung der Unterschriften im November 2018 beginnen möchte.

Ich bitte höflich um Bestätigung des Zugangs des Schreibens an meine o.g. email-Adresse.

Mit freundlichen Grüßen

  
Harald M. Weber

# - MUSTER -

## Bürgerbegehren „Besser ohne Citybahn“ - B1 Mitbestimmung Citybahn

Mit meiner Unterschrift beantrage ich die Durchführung eines Bürgerentscheids nach § 8b HGO zu folgender Frage:

**„Sollen die Maßnahmen für Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb einer Citybahn in Wiesbaden, soweit für die Landeshauptstadt Wiesbaden tatsächlich zulässig und rechtlich zulässig, gestoppt werden?“**

### **Begründung:**

- Es sind mind. 240 Mill. € für Planung und Bau der Strecke zu erwarten, wovon der Wiesbadener Haushalt anteilig für Bau 25 Mill. € und für Baunebenkosten ca. 46 Mill. €, d.h. insgesamt ca. 71. Mill. € finanzieren muss. Zum Vergleich, die Stadt Wiesbaden plant für die nächsten beiden Jahre zwar 90 Mill. € für Schulsanierungen, der Sanierungsstau an Wiesbadener Schulen liegt aber bei geschätzten 400 Mill. €! Besser Schulsanierung als CityBahn!
  - Die Citybahn hilft nicht vor drohenden Dieselfahrverboten, da sie frühestens ab 2025 fertig gestellt sein wird. Wiesbaden muss jetzt handeln mit einem Ausbau des Radwegenetzes, der Optimierung der Busstrecken/Busspuren und der Umstellung auf E-Busse.
  - Der Bau der Citybahn wird das einmalige historische Stadtbild Wiesbadens nachteilig verändern. Der Citybahn werden viele jahrzehntealte Bäume im Bereich der Klarenthalerstraße, der Rheinstraße und der Bleibrücker Allee zum Opfer fallen.
  - Die Citybahn ist nicht zukunftsorientiert, da sie auf einem Gleisbett fährt, das nur(!) von der Citybahn genutzt wird. Zukünftigen Verkehrsentwicklungen, wie autonomes Fahren und digitale Steuerung des Individualverkehrs steht sie mit einem starren, eigenem Gleiskörper im Weg!
  - Die IHK Vollversammlung hat mit 30 von 36 Stimmen am 19.09.2018 die derzeitige Citybahn abgelehnt, da u.a. Alternativen, z.B. Einsatz größerer Busse nicht geprüft wurden. Eine seriös kalkulierte und transparente Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt bis heute nicht vor.
  - Der Bau der Citybahn wird über Jahre hinweg zu massiven Verkehrsstörungen, Umweltbelastungen, Umsatzverlusten des Einzelhandels und Störungen in Handel und Dienstleistungsbereich führen.
- Nach Ansicht der Vertrauenspersonen wurden mögliche Alternativen zum Bau einer Citybahn für einen effizienten und umweltfreundlichen Busverkehr gepaart mit dem Ausbau des Radwegenetzes sowie der digitalen Steuerung des Individualverkehrs im Stadtgebiet bis heute nicht untersucht. Deshalb muss der Bau der Citybahn verhindert werden, damit zukunftsorientierte, flexible Lösungen für die Verkehrs- und Stadtentwicklung in Wiesbaden gefunden werden.
- Kostendeckungsvorschlag:**  
Ein Stopp des Projektes Citybahn, würde im Ergebnis dazu führen, dass alle laufenden Planungen (Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) und damit verbundenen Verträge (Kommunikation, Bürgerbeteiligung, etc.) sofort beendet werden. Die Kündigung der Verträge führt zu Honoraransprüchen der Auftragnehmer. Diese sind durch die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung 0069 und 0590 und die damit verbundenen Finanzmittel gedeckt. Eventuell darüber hinausgehende notwendige Finanzmittel können in gleicher Weise, wie im Beschluss 0069 geschehen, durch die WWV Wiesbaden Holding GmbH zur Verfügung gestellt werden, die wiederum durch Einsparungen im Wirtschaftsplan 2018/2019 ESWE Verkehr zum größten Teil erbracht werden können.

Als Vertrauenspersonen werden benannt:

Harald Weber, Matherhornstr.17, 65199 Wiesbaden ;.....

**Unterschriftenliste (eintragungsberechtigt sind alle wahlberechtigten Deutschen und EU-Bürger ab 18 Jahren mit Erstwohnsitz in Wiesbaden):**

Lfd. Nr	Vorname	Name	Straße	PLZ, Ort	Geburtsdatum	Datum, Unterschrift
---------	---------	------	--------	----------	--------------	---------------------

Unterschriftenlisten bitte bis (Datum) zurück schicken an (Adresse) Kontakt: Name, Telefon, Email Informationen: (Internetseite)



Landeshauptstadt Wiesbaden | Amt 30 | Postfach 39 20 | 65029 Wiesbaden

Der Magistrat  
Rechtsamt  
- Amtsleitung -

Anlage ..... 4 .....

Herrn  
Harald M. Weber  
Matterhornstraße 17  
65199 Wiesbaden

Wilhelmstraße 32\*  
65183 Wiesbaden  
Sachbearbeiter/-in: Herr von Jagow  
Zimmer Nr.: 204  
Telefon: 0611 31-3390  
Telefax: 0611 31-3955  
E-Mail: 30.rechtsamt@wiesbaden.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Unser Zeichen  
30 vj-schö

Datum  
22. Januar 2019

Bürgerbegehren gem. § 8b HGO „Besser ohne CityBahn - BI Mitbestimmung“  
Ihr Schreiben vom 4. Oktober 2018

Sehr geehrter Herr Weber,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 4. Oktober 2018.

Gemäß § 8b Abs. 3 S. 5 Hessische Gemeindeordnung (HGO) unterrichtet der Gemeindevorstand die Initiatoren eines möglichen Bürgerbegehrens auf Wunsch vor der Sammlung der Unterschriften über die einzuhaltenden gesetzlichen Bestimmungen.  
Wir bewerten die von Ihnen geäußerte Bitte um Stellungnahme zu drei Fragestellungen als ein derartiges, an den Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden gerichtetes Anliegen, das jedoch - aus den von Ihnen dargelegten Gründen - über eine bloße Unterrichtung über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgeht.

Im Hinblick auf die nachstehende Beantwortung der Fragen bitten wir daher zu beachten, dass es sich hierbei um die Rechtsauffassung des Magistrats der Landeshauptstadt Wiesbaden handelt; über die Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens entscheidet jedoch gemäß § 8b Abs. 4 S. 2 HGO die Gemeindevertretung, d.h. in der Landeshauptstadt Wiesbaden die Stadtverordnetenversammlung. Die Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung wird durch den Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden zwar vorbereitet; die Stadtverordnetenversammlung ist bei ihrer Entscheidung aber nicht an die Rechtsauffassung des Magistrats gebunden.

Dies vorausgeschickt nehmen wir zu den drei Fragestellungen in Ihrem Schreiben vom 4. Oktober 2018 wie folgt Stellung:

/2

Unsere Servicezeiten:  
Mo, Di, Do 8.30-12.30 u. 13.30-16.00 Uhr  
Mi 8.00 - 18.00 Uhr  
Fr 8.30 - 13.00 Uhr  
Service-Tel.: 0611-31 3030  
Sammelnummer und Auskunft: 0611 31-0

Bankverbindungen der Stadt Wiesbaden:  
Nassauische Sparkasse Wiesbaden  
IBAN: DE10510500150100000008 BIC: NASSDE55  
Postbank Frankfurt/Main  
IBAN: DE74500100600002680608 BIC: PBNKDE  
Gläubiger-ID: DE56ZZZ00000004102  
USt-ID: DE 113823704

\*erreichbar von den ESWE-Haltestellen:  
Friedrichstraße  
Demsches Gelände  
Wilhelmstraße



**Frage 1**

Führt das Bürgerbegehren zu einem Bürgerentscheid, bei dem eine mit „Ja“ oder „Nein“ zu beantwortende Fragestellung vorgeschlagen ist?

Wir gehen davon aus, dass die von Ihnen im Rahmen des Bürgerbegehrens beabsichtigte Fragestellung „Sollen die Maßnahmen für Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb einer Citybahn in Wiesbaden, soweit für die Landeshauptstadt Wiesbaden tatsächlich möglich und rechtlich zulässig, gestoppt werden?“ mit „Ja“ oder „Nein“ beantwortet werden kann.

**Frage 2**

Liegt ein zwingender Ausschlussgrund nach der Negativliste des § 8b II HGO, insbesondere unter Beachtung des VG Wiesbaden, Urteil vom 8.12.2015 - Az. 7 K 564/15.WI - vor?

Unter der Voraussetzung, dass die in dem von Ihnen vorgelegten Muster (Anlage zum Schreiben vom 4. Oktober 2018) genannten Fakten nicht in wesentlicher Hinsicht unzutreffend sind, liegen u.E. trotz eines hohen Anteils an (ausschließlich) wertenden Textbestandteilen keine Ausschlussgründe vor, die im dem zurückliegenden Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Wiesbaden betreffend das Bürgerbegehren gegen Windkraftanlagen auf dem Taunuskamm, Urteil vom 8.12.2015 - Az. 7 K 564/15.WI - entscheidungserheblich gewesen sind.

Auch sonstige zwingende Ausschlussgründe nach der Negativliste des § 8b II HGO sind nach unserer Auffassung nicht einschlägig.

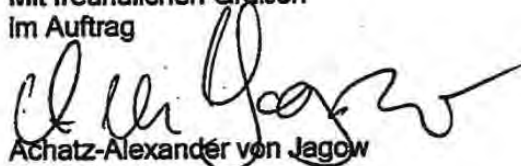
Wir weisen aber darauf hin, dass für die Errichtung der City-Bahn die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Personenbeförderungsgesetz erforderlich ist und in diesem Zusammenhang - auch presseöffentlich - die Auffassung vertreten wurde, dass die Planfeststellungspflicht eines solchen Verfahrens einen Ausschlussgrund für einen Bürgerentscheid bilde, weil der Bundesgesetzgeber für alle Planfeststellungsverfahren die Form der Bürgerbeteiligung abschließend geregelt habe. Wenn der Bundesgesetzgeber dies abschließend geregelt habe, stünde es dem Land Hessen nicht zu, eine weitergehende Möglichkeit der Beteiligung in Form einer Abstimmung zu schaffen. Dementsprechend schließe die Rheinland-pfälzische Gemeindeordnung - anders als die hessische - einen Bürgerentscheid bei Vorhaben aus, für die ein Planfeststellungsverfahren erforderlich sei.

**Frage 3**

Gibt es aus anderen Gründen Bedenken gegen die Zulässigkeit des beabsichtigten Bürgerbegehrens?

§ 8b Abs. 3 Satz 1 2. Halbsatz HGO könnte der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens zumindest für den Teilaspekt „Planung“ entgegen stehen, falls die von der Stadtverordnetenversammlung zur Planung der Citybahn getroffenen Entscheidungen insoweit Grundsatzentscheidungen darstellen und die jeweils maßgebliche 8-Wochen-Frist seit der jeweiligen Beschlussfassung verstrichen ist.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag



Achatz-Alexander von Jagow  
Ltd. Magistratsdirektor

## Bürgerbegehren „Besser ohne Citybahn“ – BI Mitbestimmung\_Citybahn

Mit meiner Unterschrift beantrage ich die Durchführung eines Bürgerentscheids nach § 8b HGO zu folgender Frage:

„Sollen die Maßnahmen für **Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb einer Citybahn in Wiesbaden, soweit für die Landeshauptstadt Wiesbaden tatsächlich möglich und rechtlich zulässig, gestoppt werden?**“

### **Begründung:**

- Es sind mind. 240 Mill. € für Planung und Bau der Strecke zu erwarten, wovon der Wiesbadener Haushalt anteilig für Bau 25 Mill. € und für Baunebenkosten ca. 46 Mill. €, d.h. insgesamt ca. 71 Mill. € finanzieren muss. Zum Vergleich, die Stadt Wiesbaden plant für die nächsten beiden Jahre zwar 90 Mill. € für Schulsanierungen, der Sanierungsstau an Wiesbadener Schulen liegt aber bei geschätzten 400 Mill. €! Besser Schulsanierung als CityBahn!
- Die Citybahn hilft nicht vor drohenden Dieselfahrverboten, da sie frühestens ab 2025 fertig gestellt sein wird. Wiesbaden muss jetzt handeln mit einem Ausbau des Radwegenetzes, der Optimierung der Busstrecken/Busspuren und der Umstellung auf E-Busse.
- Der Bau der Citybahn wird das einmalige historische Stadtbild Wiesbadens nachteilig verändern. Der Citybahn werden viele jahrzehntealte Bäume im Bereich der Klarenthalerstraße, der Rheinstraße und der Biebricher Allee zum Opfer fallen.
- Die Citybahn ist nicht zukunftsorientiert, da sie auf einem Gleisbett fährt, das nur(!) von der Citybahn genutzt wird. Zukünftigen Verkehrsentwicklungen, wie autonomes Fahren und digitale Steuerung des Individualverkehrs steht sie mit einem starren, eigenem Gleiskörper im Wege!
- Die IHK Vollversammlung hat mit 30 von 36 Stimmen am 19.09.2018 die derzeitige Citybahn abgelehnt, da u.a. Alternativen, z.B. Einsatz größerer Busse nicht geprüft wurden.
- Eine seriös kalkulierte und transparente Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt bis heute nicht vor!
- Der Bau der Citybahn wird über Jahre hinweg zu massiven Verkehrsstörungen, Umweltbelastungen, Umsatzverlusten des Einzelhandels und Störungen in Handel und Dienstleistungsbereich führen.

Nach Ansicht der Vertrauenspersonen wurden mögliche Alternativen zum Bau einer Citybahn für einen effizienten und umweltfreundlichen Busverkehr gepaart mit dem Ausbau des Radwegenetzes sowie der digitalen Steuerung des Individualverkehrs im Stadtgebiet bis heute nicht untersucht. Deshalb muss der Bau der Citybahn verhindert werden, damit

zukunftsorientierte, flexible Lösungen für die Verkehrs- und Stadtentwicklung in Wiesbaden gefunden werden.

### **Kostendeckungsvorschlag:**

Ein Stopp des Projektes Citybahn, würde im Ergebnis dazu führen, dass alle laufenden Planungen (Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) und damit verbundenen Verträge (Kommunikation, Bürgerbeteiligung, etc.) sofort beendet werden. Die Kündigung der Verträge führt zu Honoraransprüchen der Auftragnehmer. Diese sind durch die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung 0069 und 0590 und die damit verbundenen Finanzmittel gedeckt. Eventuell darüber hinausgehende notwendige Finanzmittel können in gleicher Weise, wie im Beschluss 0069 gesehen, durch die WVV Wiesbaden Holding GmbH zur Verfügung gestellt werden, die wiederum durch Einsparungen im Wirtschaftsplan 2018/2019 ESWE Verkehr zum größten Teil erbracht werden können.

Als Vertrauenspersonen werden benannt:

Harald Weber, Matherhornstr.17, 65199 Wiesbaden ;.....

**Unterschriftenliste (eintragungsberechtigt sind alle wahlberechtigten Deutschen und EU-Bürger ab 18 Jahren mit Erstwohnsitz in Wiesbaden):**

Lfd. Nr	Vorname	Name	Straße	PLZ,Ort	Geburtsdatum	Datum, Unterschrift
---------	---------	------	--------	---------	--------------	---------------------

Unterschriftenlisten bitte bis (Datum) zurück schicken an (Adresse)Kontakt: Name, Telefon, Email Informationen: (Internetseite)



## Bürgerbegehren „Besser ohne Citybahn“ - BI Mitbestimmung Citybahn



Mit meiner Unterschrift beantrage ich die Durchführung eines Bürgerentscheids nach § 8b HGO zu folgender Frage:

**„Sollen die Maßnahmen für Genehmigung, Bau und Betrieb einer Citybahn in Wiesbaden, soweit für die Landeshauptstadt Wiesbaden tatsächlich möglich und rechtlich zulässig, gestoppt und eingestellt werden?“**

### **Begründung:**

- Es fallen mind. 256 Mio. € (Stand Nov. 2016) für Planung, Bau der Strecken/Eswe-Gelände auf Wiesbadener Stadtgebiet an, wovon der Wiesbadener Haushalt anteilig für Bau 31 Mio. €, für Baunebenkosten ca. 46 Mio. €, d.h. insgesamt ca. 77. Mio. € finanzieren muss. Hinzu kommen anteilige Anschaffungskosten für die Fahrzeuge in Millionenhöhe. Angesichts der Erfahrungen mit der Mainzlinie muss mit Kostensteigerungen von deutlich über 30 % gerechnet werden. Der Bau und der Betrieb einer „Citybahn“ ist eine der größten Belastungen der Landeshauptstadt Wiesbaden auf Jahrzehnte (jährl. Betriebs-/Unterhaltungskosten), dieses Geld fehlt für Schulen, Kitas, Kultur, Sport, Sauberkeit und Sicherheit in der Stadt Wiesbaden.
- Die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Abschnitt „Theodor-Heuss-Brücke/Hochschule RheinMain, Standort Kurt-Schumacher-Ring, W1“ ist beauftragt. Ein Planfeststellungsverfahren ist noch nicht eingeleitet.
- Die Annahme (Stand12/2017) werktäglich würden ca. 100.000 Fahrgäste die Citybahn nutzen und ca. 17.000 tägliche PKW Fahrten durch Wiesbaden vermieden, ist nicht mit nachprüfbaren Zahlen öffentlich belegt.
- Der Bau der Citybahn wird das historische Stadtbild Wiesbadens dauerhaft nachteilig verändern.
- Der Citybahn werden ca. 100 Stück Jahrzehnte alte Bäume nur entlang der Klarenthaler Straße, der Rheinstraße und der Bleibrücker Allee zum Opfer fallen.
- Die Citybahn ist nicht zukunftsorientiert, da sie auf einem Gleiskörper fährt, der nur(!) von der Citybahn genutzt werden kann. Zukünftigen Verkehrsentwicklungen, wie z.B. weiterer Ausbau von Busspuren, Fahrradwegen, autonomes Fahren und digitale Steuerung des Individualverkehrs steht sie mit einem starren, ca. 6,70 m breiten eigenem Gleiskörper im Wege! Die zur Verfügung stehenden Verkehrswege werden für andere Verkehrsmittel entlang der Streckenführung der Citybahn im Bereich des eigenen Gleiskörpers um mindestens 6,70 m Breite verringert.
- Die IHK Vollversammlung hat mit 30 von 36 Stimmen am 19.09.2018 die derzeitige Planung der Citybahn abgelehnt, da u.a. Alternativen, (z.B. Einsatz größerer Busse, besseres Radwegenetz) nicht geprüft wurden. Eine seriös kalkulierte und transparente Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt bis heute nicht vor. In ähnlicher Weise ablehnend hat sich der Einzelhandelsverband und der Haus & Grund Wiesbaden e.V. zur Citybahn geäußert.
- Der Bau der Citybahn wird über Jahre hinweg zu massiven Verkehrsstörungen, Umweltbelastungen und Störungen für den Einzelhandel, Handwerks-/Dienstleistungs-/Logistikbetriebe führen.

Nach Ansicht der Vertrauenspersonen wurden mögliche Alternativen zum Bau einer Citybahn für einen effizienten und umweltfreundlichen Busverkehr, gepaart mit dem Ausbau des Radwegenetzes sowie der digitalen Steuerung des Individualverkehrs im Stadtgebiet, bis heute nicht untersucht. Dies wird durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 08.11.2018 - Mobilitätsleitbild - gerade bestätigt. Der Bau der Citybahn soll verhindert werden, damit andere zukunftsorientierte, flexible Lösungen für die Verkehrs- und Stadtentwicklung in Wiesbaden gefunden werden können. **Die Citybahn ist nicht notwendig.**

### **Kostendeckungsvorschlag:**

Ein Stopp und Einstellen des Projektes Citybahn würde dazu führen, dass alle laufenden Planungen (Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung) und damit verbundenen Verträge (Architekten/Ingenieure, Kommunikation/Werbung, Bürgerbeteiligung, etc.) sofort beendet werden. Die Beendigung der Verträge führt zu Honoraransprüchen der Auftragnehmer. Diese sind durch die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung 0069, 0294 und 0590 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.

Als Vertrauenspersonen werden benannt: 1) Harald Weber, Matternhornstr. 17, 65199 Wiesbaden, 2) Andreas Bausinger, Igstadler Str. 21, 65191 Wiesbaden, 3) Katharina Gerstmann, Frankfurter Str. 9, 55252 Mainz-Kastel

**Unterschriftenliste (eintragungsberechtigt sind alle wahlberechtigten Deutschen und EU-Bürger ab 18 Jahren mit Erstwohnsitz in Wiesbaden):**

	Name	Vorname	Straße, Hausnummer	PLZ, Ort	Geburtsdatum	Datum, Unterschrift
1						
2						
3						
4						
5						

Anlage 6

**Gericht:** Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 1. Senat  
**Entscheidungsdatum:** 08.04.2011  
**Rechtskraft:** ja  
**Aktenzeichen:** 1 S 303/11  
**ECLI:** ECLI:DE:VGHBW:2011:0408.1S303.11.0A  
**Dokumenttyp:** Beschluss  
**Quelle:** 

**Norm:** § 21 Abs 3 GemO BW  
**Zitiervorschlag:** Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 08. April 2011 - 1 S 303/11 -, juris

---

### Zulässigkeit eines kassatorischen Bürgerbegehrens

#### Leitsatz

1. Richtet sich ein Bürgerbegehren gegen einen Beschluss des Gemeinderats (sog. kassatorisches Bürgerbegehren), so muss innerhalb der Frist von sechs Wochen nach Bekanntgabe des Gemeinderatsbeschlusses das Bürgerbegehren nach den Erfordernissen des § 21 Abs. 3 GemO (juris: GemO BW) zustande gekommen sein. (Rn.19)
2. Dabei können für das erforderliche Quorum nur die Unterschriften berücksichtigt werden, die nach dem Gemeinderatsbeschluss geleistet wurden.(Rn.23)

#### Fundstellen

ESVGH 61, 228-235 (Leitsatz und Gründe)  
VBIBW 2011, 388-391 (Leitsatz und Gründe)  
Verfahrensgang

vorgehend VG Karlsruhe, 21. Januar 2011, 5 K 3560/10, Beschluss  
Diese Entscheidung wird zitiert

#### Rechtsprechung

Vergleiche Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 1. Senat, 27. Juni 2011, 1 S 1509/11

#### Tenor

Die Beschwerde der Antragstellerin gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Karlsruhe vom 21.01.2011 - 5 K 3560/10 - wird zurückgewiesen.

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens.

Der Streitwert für das Beschwerdeverfahren wird auf 5.000,- EUR festgesetzt.

#### Gründe



l.

- 1 Die Antragstellerin ist Mitunterzeichnerin eines am 29.09.2010 eingereichten Bürgerbegehrens zu der Frage: „Sind Sie dagegen, dass sich die Stadt S. bei ihrer derzeitigen Verschuldung zu einer jährlichen Zahlung von rd. 1 Mio. EUR über zwei Jahrzehnte verpflichtet, damit ein Privatunternehmen ein Hallen- und Wellnessbad errichten und betreiben kann?“.
  
- 2 Mit Bescheid vom 02.11.2010 lehnte die Antragsgegnerin auf der Grundlage des entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses vom 26.10.2010 den Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheids mit der Begründung ab, dass die gesetzlich vorgeschriebene 6-Wochenfrist nicht eingehalten sei. Der Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2010 zu diesem Projekt sei nicht mehr bürgerbegehrensfähig gewesen und hinsichtlich der vorangegangenen bürgerbegehrensfähigen Gemeinderatsbeschlüsse sei die gesetzliche Frist nicht gewahrt. Außerdem fehle der notwendige Kostendeckungsvorschlag. Schließlich sei es rechtlich zweifelhaft, ob Unterschriften, die bereits vor dem besagten Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2010 gesammelt und eingereicht worden seien, als Unterschriften gegen diesen Gemeinderatsbeschluss gewertet werden könnten und insoweit das geforderte Quorum erreicht sei. Die Antragstellerin erhob hiergegen am 06.11.2010 Widerspruch, über den noch nicht entschieden worden ist.
  
- 3 Am 13.12.2010 beantragte die Antragstellerin beim Verwaltungsgericht Karlsruhe, im Wege der einstweiligen Anordnung vorläufig festzustellen, dass das am 29.09.2010 eingereichte Bürgerbegehren zulässig ist. Nach ihrer Auffassung könnten für ein kassatorisches Bürgerbegehren auch schon vor der fraglichen Beschlussfassung des Gemeinderats Unterschriften gesammelt werden. Diese Stimmen seien auf das zu erreichende Quorum anrechenbar. Andernfalls könne eine Gemeinde durch geschickte Beschlussfassung bereits gesammelten Unterschriften ihre Wirksamkeit nehmen. Die Bürger hätten nicht bereits gegen die Beschlüsse des Gemeinderats vom 21.07.2009 und 27.04.2010 vorgehen müssen. Erst mit seinem Beschluss vom 28.09.2010 habe der Gemeinderat der Antragsgegnerin grünes Licht für die Realisierung des Projekts Bäderpark gegeben. Davon seien auch die Gemeinderäte selbst ausgegangen. Das Für und Wider des projektierten Vorhabens habe erst in der Sitzung des Gemeinderats vom 28.09.2010 verlässlich beurteilt werden können. Die dort vorgelegten vertraglichen Regelungen und die Eckpunkte hätten gegenüber früher gravierende Unterschiede aufgewiesen. Außerdem habe es völlig neue Vertragsbestandteile gegeben. Schließlich habe es keines Kostendeckungsvorschlages bedurft. Das Bürgerbegehren sei auch ausreichend begründet.
  
- 4 Das Verwaltungsgericht Karlsruhe hat - dem Antrag der Antragsgegnerin entsprechend - mit Beschluss vom 21.01.2011 - 5 K 3560/10 - den Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz abgelehnt und ausgeführt, es fehle an der Glaubhaftmachung eines Anordnungsanspruchs. Zwar spreche mehr dafür als dagegen, dass die in § 21 Abs. 3 Satz 1 bis 4 GemO normierten Voraussetzungen für die Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens erfüllt sind. Es bestünden jedoch erhebliche Zweifel daran, dass das Bürgerbegehren das nach § 21 Abs. 3 Satz 5 GemO erforderliche Quorum von 2.500 Stimmen erreicht habe. Die vor dem hier maßgeblichen Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2010 bereits ab dem 07.07.2010 von den Bürgern für ein geplantes initiiertes Bürgerbegehren geleisteten

Unterschriften könnten ein Bürgerbegehren, das sich in der Sache nunmehr gegen diesen Gemeinderatsbeschluss richtet, nicht tragen. Dieses initiierte Bürgerbegehren wäre aller Voraussicht nach unzulässig gewesen, weil es sich der Sache nach gegen den vorangegangenen sog. Eckpunktebeschluss des Gemeinderats vom 27.04.2010 richtet habe. Als kassatorisches Bürgerbegehren wäre es daher als verspätet ausgeschlossen und deshalb als unzulässig zu qualifizieren gewesen. Die Annahme, die im Rahmen eines gemäß § 21 Abs. 3 Satz 3 Halbs. 2 GemO unzulässigen Bürgerbegehrens verbrauchten Unterschriften könnten nachträglich für ein kassatorisches Bürgerbegehren quasi umgewidmet werden, sei nicht derart naheliegend, um das offenkundige Vorliegen eines Anordnungsanspruchs bejahen zu können.

- 5 Zur Begründung der hiergegen eingelegten Beschwerde trägt die Antragstellerin vor, das Verwaltungsgericht habe zu Unrecht angenommen, das erforderliche Quorum gemäß § 21 Abs. 3 Satz 5 GemO sei nicht erreicht. Eine Auslegung der Regelung, zu der sich das Verwaltungsgericht veranlasst gesehen habe, sei nicht erforderlich, weil das Gesetz insoweit eindeutig sei und nur darauf abstelle, dass das Bürgerbegehren innerhalb von sechs Wochen eingereicht sein müsse. Zudem sei die einschränkende Auslegung mit Sinn und Zweck des Gesetzes nicht vereinbar. Die Ausschlussfrist diene nur dazu, Effizienz und Sparsamkeit der gemeindlichen Aufgabenwahrnehmung zu sichern; dies erfordere jedoch gerade keine einschränkende Auslegung. Für die Unterzeichner eines Bürgerbegehrens spiele es keine Rolle, ob sie sich mit ihrer Unterschrift für ein initiiertes Bürgerbegehren oder gegen einen noch bevorstehenden oder einen bereits ergangenen Gemeinderatsbeschluss einsetzen.
  - 6 Die Antragsgegnerin ist der Beschwerde entgegengetreten.
  - 7 Wegen der Einzelheiten des Sachverhalts und des Beteiligtenvorbringens wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der Verwaltungsvorgänge der Antragsgegnerin verwiesen.
- II.
- 8 Die fristgerecht erhobene und begründete sowie inhaltlich den Anforderungen des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO entsprechende Beschwerde der Antragstellerin ist zulässig, aber nicht begründet.
  - 9 Nach der neueren Rechtsprechung des Senats (Beschl. v. 27.04.2010 - 1 S 2810/09 -, VBIBW 2010, 311; Beschl. v. 30.09.2010 - 1 S 1722/10 -, VBIBW 2011, 26 f.) schließt der Umstand, dass ein Bürgerbegehren keine aufschiebende Wirkung hat, die Stellung eines Antrags auf Erlass einer einstweiligen Anordnung mit dem Ziel, die Durchführung eines Bürgerbegehrens bzw. Bürgerentscheids zu sichern, nicht aus. Zulässig ist eine vorläufige gerichtliche Feststellung, dass das Bürgerbegehren zulässig ist.
  - 10 Die begehrte vorläufige Feststellung der Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn die Zulässigkeit bereits im einstweiligen Rechtsschutzverfahren mit solcher Wahrscheinlichkeit bejaht werden kann, dass eine gegenteilige Entscheidung im Hauptsacheverfahren praktisch ausgeschlossen werden kann und der mit dem Hauptsacheverfahren verbundene Zeitablauf voraussichtlich eine Erledigung

des Bürgerbegehrens zur Folge hätte. Anordnungsgrund und Anordnungsanspruch müssen in einem das übliche Maß der Glaubhaftmachung übersteigenden deutlichen Grad von Offenkundigkeit auf der Hand liegen (Senatsbeschl. v. 27.04.2010 und 30.09.2010, a.a.O.).

- 11 Daran gemessen dürfte zwar ein Anordnungsgrund zu bejahen sein, weil mit der Realisierung des Vorhabens unmittelbar nach Unterzeichnung der mit Beschluss vom 28.09.2010 durch den Gemeinderat der Antragsgegnerin genehmigten Verträge und der erforderlichen Genehmigung der Rechtsaufsichtsbehörde begonnen werden soll. Für den Fall, dass zu einem späteren Zeitpunkt im Hauptsacheverfahren die Antragsgegnerin rechtskräftig verpflichtet würde, das Bürgerbegehren für zulässig zu erklären, könnten bis dahin die Baumaßnahmen für den Neubau eines Hallen- und Wellnessbades, für das sich die Antragsgegnerin vertraglich zu einem jährlichen Zuschuss in Höhe von 1,05 Mio. EUR über 22 Jahre verpflichtet hat, so weit fortgeschritten sein, dass ein nachfolgender Bürgerentscheid angesichts vollendeter Tatsachen das Abstimmungsverhalten der Bürger beeinflussen und damit das Recht der Bürger wirkungslos machen könnte. Die - rechtlich zulässige - Schaffung vollendeter Tatsachen käme daher einem drohenden Rechtsverlust gleich.
- 12 Die Antragstellerin hat jedoch einen den oben genannten Anforderungen gerecht werdenden Anordnungsanspruch nicht glaubhaft gemacht (vgl. § 123 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 VwGO i.V.m. § 920 Abs. 2 ZPO). Zwar dürfte keiner der in § 21 Abs. 2 GemO genannten Ausschlussstatbestände gegeben sein (1.). Die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens dürfte jedoch daran scheitern, dass nicht alle der in § 21 Abs. 3 normierten Zulässigkeitsvoraussetzungen vorliegen (2.).
- 13 1. Allerdings dürfte keiner der Ausschlussstatbestände des § 21 Abs. 2 GemO greifen. Nach dieser Vorschrift findet ein Bürgerentscheid u.a. nicht statt über die Haushaltssatzung einschließlich der Wirtschaftspläne der Eigenbetriebe der Kommunalabgaben, Tarife und Entgelte (§ 21 Abs. 2 Nr. 4 GemO). Auch wenn mit der gestellten Frage des Bürgerbegehrens die finanzielle Beteiligung der Antragsgegnerin an einem Projekt eines Privatunternehmers angesprochen ist, ist damit nicht unmittelbar die Haushaltssatzung oder ein Wirtschaftsplan eines Eigenbetriebes betroffen. Es geht bei der Fragestellung auch nicht um Kommunalabgaben, Tarife und Entgelte im Sinne der Regelung, sondern allein um die grundsätzliche Entscheidung darüber, ob sich die Antragsgegnerin mit einem jährlichen Zuschuss in Höhe von 1,05 Mio. EUR über einen Zeitraum von 22 Jahren an der Errichtung eines Hallen- und Wellnessbades eines privaten Investors beteiligt.
- 14 2. Es dürften jedoch, wie das Verwaltungsgericht in jeder Hinsicht zutreffend ausgeführt hat, nicht alle der in § 21 Abs. 3 GemO genannten Voraussetzungen für die Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens erfüllt sein.
- 15 Nach § 21 Abs. 3 GemO kann die Bürgerschaft über eine Angelegenheit des Wirkungsbereiches der Gemeinde, für die der Gemeinderat zuständig ist, einen Bürgerentscheid beantragen (Bürgerbegehren). Ein Bürgerbegehren darf nur Angelegenheiten zum Gegenstand haben, über die innerhalb der letzten drei Jahre nicht bereits ein Bürgerentscheid aufgrund eines Bürgerbegehrens durchgeführt worden ist. Das Bürgerbegehren muss



schriftlich eingereicht werden; richtet es sich gegen einen Beschluss des Gemeinderats, muss es innerhalb von 6 Wochen nach der Bekanntgabe des Beschlusses eingereicht sein. Das Bürgerbegehren muss die zur Entscheidung zu bringende Frage, eine Begründung und einen nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbaren Vorschlag zur Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme enthalten. Es muss von mindestens 10 v.H. der Bürger unterzeichnet sein, höchstens jedoch in Gemeinden mit nicht mehr als 50.000 Einwohnern von 2.500 Bürgern.

- 16 Diese Voraussetzungen liegen nur zum Teil vor;
- 17 Die finanzielle Beteiligung der Antragsgegnerin bei dem Neubau eines Wellness- und Hallenbades ist eine Angelegenheit des Wirkungskreises der Gemeinde, die in die Zuständigkeit des Gemeinderats fällt. Angelegenheiten des Wirkungskreises der Gemeinde sind solche, die in der Gemeinde wurzeln oder einen spezifischen Bezug zu ihr haben und die von der Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 GG umfasst sind (vgl. Kunze/Bronner/Katz, Gemeindeordnung für Baden-Württemberg, RdNr. 3 zu § 21). Hierzu gehört auch die Entscheidung, sich finanziell an dem Neubau eines Bades eines privaten Investors auf dem Gemeindegebiet zu beteiligen, statt ein eigenes Vorhaben zu realisieren und/oder vorhandene Bäder zu sanieren. Das schriftlich eingereichte Bürgerbegehren enthält auch die zur Entscheidung zu bringende Frage. Die Begründung des Antrags, an die keine hohen Anforderungen gestellt werden dürfen (vgl. Senatsurt. v. 25.10.1976 - I 561/76 -, ESVGH 27, 73 f.; vgl. auch Kunze/Bronner/Katz, Gemeindeordnung Baden-Württemberg, RdNr. 20 zu § 21; Urt. d. Verwaltungsgerichts Stuttgart v. 17.07.2009 - 7 K 3229/08 -, VBIBW 2009, 432 f.), dürfte ebenfalls ausreichend sein. Innerhalb der letzten drei Jahre ist ein Bürgerentscheid aufgrund eines Bürgerbegehrens zu der gleichen Frage nicht durchgeführt worden. Ein Vorschlag für die Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme dürfte hier entbehrlich sein, da mit dem Bürgerbegehren letztlich der Verzicht auf eine finanzielle Beteiligung der Antragsgegnerin an dem Bau eines Hallen- und Wellnessbades durch einen privaten Investor begehrt wird, Kosten mithin nicht entstehen. Etwaige Schadensersatzansprüche können nicht zu dem Erfordernis eines Kostendeckungsvorschlags führen. Dies ergibt sich schon aus dem Wortlaut des § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO, der einen Vorschlag für die Deckung der Kosten der „verlangten Maßnahme“ vorsieht. Eventuelle Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Nichtdurchführung einer Maßnahme sind davon nicht erfasst (vgl. VG Sigmaringen, Urteil vom 20.01.2009 - 7 K 3298/08 -, juris).
- 18 Das Bürgerbegehren ist aber deshalb unzulässig, weil es als sog. kassatorisches Bürgerbegehren (2.1) die 6-Wochenfrist nach Bekanntgabe des Beschlusses gemäß § 21 Abs. 3 Satz 3, 2. Halbs. GemO zu beachten hatte, die Bürger aber ihre Unterschriften nicht mit dem erforderlichen Quorum (§ 21 Abs. 3 Satz 5 GemO) nach Bekanntgabe des angegriffenen Gemeinderatsbeschlusses geleistet haben (2.2).
- 19 2.1 Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, richtet sich das Bürgerbegehren gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2010 und ist damit als kassatorisches Bürgerbegehren anzusehen. Dieser Beschluss des Gemeinderats ist grundsätzlich einem Bürgerbegehren zugänglich. Nach der Rechtsprechung des beschließenden Senats ist jeder „weichenstellende“ Grundsatzbeschluss, der eine Planung einleitet oder eine Planungsstufe abschließt, „bürgerbegehrensfähig“ (vgl. Senatsurt. v. 18.06.1990 -



1 S 657/90 -, juris, Urt. v. 13.04.1993 - 1 S 1076/92 -, juris; Beschl. v. 27.04.2010 - 1 S 2810/09 -, VBIBW 2010, 311 f. und Beschl. v. 30.09.2010 - 1 S 1722/10 -, VBIBW 2011, 26 f.). Vorliegend handelt es sich um einen die vorangegangene Projektplanung abschließenden Beschluss des Gemeinderats. Denn erst mit diesem Beschluss hat der Gemeinderat, wie auch in der Presse berichtet wurde, „grünes Licht“ für die Realisierung des Projekts Bäderpark gegeben. Der Gemeinderat nahm in der öffentlichen Sitzung vom 28.09.2010 den Wirtschaftlichkeitsvergleich zur Kenntnis und stellte als Ergebnis fest, dass die Realisierung des Hallen- und Wellnessbades mit dem privaten Investor gegenüber einer Eigenrealisierung zu einer jährlichen Ersparnis für die Antragsgegnerin führt. Außerdem wurde festgestellt, dass die Verwaltung ihrem Auftrag nachgekommen ist und sämtliche in der Gemeinderatssitzung vom 27.04.2010 beschlossenen Vertragseckpunkte zum Bau und Betrieb des Hallen- und Wellnessbades in Verträge mit dem privaten Investor gefasst hat. Der Gemeinderat nahm insoweit zur Kenntnis, dass sämtliche in der Gemeinderatssitzung vom 27.04.2010 beschlossenen Eckpunkte (zu denen auch die mit dem Bürgerbegehren angegriffene Zuschussleistung durch die Antragsgegnerin gehört) in unterschriftsreifen Verträgen ausformuliert wurden und vor Vollzug dem Gemeinderat in nicht-öffentlicher Sitzung vorgelegt werden. Daraus ergibt sich, dass erst mit dem Beschluss des Gemeinderats vom 28.09.2010 die finanzielle Beteiligung der Antragsgegnerin an dem Projekt Bäderpark verbindlich gefallen ist. In der anschließenden nicht-öffentlichen Sitzung des Gemeinderats wurden die endverhandelten Verträge mit den darin vorgesehenen Änderungen genehmigt.

- 20 Entgegen der Auffassung der Antragsgegnerin dürften die vorangegangenen Gemeinderatsbeschlüsse gegenüber dem Streitgegenständlichen Bürgerbegehren keine Sperrwirkung gemäß § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO entfalten.
- 21 Der Gemeinderat der Antragsgegnerin beschloss in seiner öffentlichen Sitzung vom 23.06.2009, zum Zwecke der Markterkundung einen öffentlichen Teilnahmewettbewerb zur Vorbereitung der Durchführung einer europaweiten Ausschreibung für Planung, Neubau und Betrieb eines Hallenbades mit optionalem Wellness-, Sauna-, Gesundheits- und / oder Therapiebereich durchzuführen. In seiner Sitzung vom 21.07.2009 beschloss er die Durchführung einer europaweiten Ausschreibung im Verhandlungsverfahren mit den drei erstplatzierten Bewerbern des Teilnahmewettbewerbs aufgrund zuvor bestimmter Rahmenbedingungen. Auf der Grundlage der Auswertung der Ergebnisse aus dem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb wurde sodann ein Verhandlungsverfahren mit den drei erstplatzierten Bietern durchgeführt. In der Sitzung vom 27.04.2010 beschloss der Gemeinderat der Antragsgegnerin, das Verhandlungsverfahren mit der Feststellung des erstplatzierten Bieters abzuschließen und die Verwaltung zu beauftragen, anhand vom Gemeinderat bestimmter vertraglicher Eckpunkte die Verträge endzuverhandeln und die nicht berücksichtigten Bieter hierüber zu informieren (Vorlage Nr. 35/2010). Die Zuschussleistung durch die Antragsgegnerin bildete dabei einen wesentlichen Eckpunkt für die beschlossene Beauftragung der Verwaltung der Antragsgegnerin, nunmehr nach Beendigung des Verhandlungsverfahrens die Verträge mit dem erstplatzierten Bieter und jetzigen Investor unter Einhaltung der Eckpunkte „endzuverhandeln“.
- 22 Diese Gemeinderatsbeschlüsse mögen jeder für sich gesehen bürgerbegehrensfähig gewesen sein. Sie sperren jedoch nicht ein Bürgerbegehren, das sich gegen einen Gemeinderatsbeschluss richtet, mit dem der Gemeinderat schließlich nach abschließender Über-

prüfung der Einhaltung der Bedingungen aus dem sog. Eckpunktebeschluss grünes Licht für die Verwirklichung des Vorhabens gibt und damit für die Bevölkerung erkennbar die mit der Durchführung eines öffentlichen Teilnahmewettbewerbs begonnene Planung abschließt (vgl. Urteil des Senats vom 18.06.1990 - 1 S 657/90 -, BWGZ 1992, 599 ff.; Senatsurteil vom 13.04.1993 - 1 S 1076/92 -, juris; Senatsbeschluss vom 30.09.2010 - 1 S 1722/10 -, a.a.O.). Gerade in bürgerentscheidsfähigen Gemeindeangelegenheiten ergeben in der Regel mehrere, das Vorhaben stufenweise vorantreibende Entscheidungen des Gemeinderats, die neue sachliche Gesichtspunkte aufweisen und den Meinungs- und Willensbildungsprozess der Bürger beeinflussen können (vgl. auch Sapper, VBIBW 1983, S. 89 ff.). Daher kann auch ein Gemeinderatsbeschluss, der - wie hier - die Planungsstufe abschließt, die Ausschlussfrist für die Einreichung eines Bürgerbegehrens wieder in Lauf setzen.


- 23 2.2 Richtet sich danach - auch nach dem erklärten Willen der Organisatoren der Bürgerinitiative „Bürgerbegehren Bäderparadies“ - das Bürgerbegehren in zulässiger Weise gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2010, so muss es nach der gesetzlichen Bestimmung in § 21 Abs. 3 Satz 3, 2. Halbs. GemO innerhalb von sechs Wochen nach der Bekanntgabe des Beschlusses eingereicht und in diesem Zeitraum von der in § 21 Abs. 3 Satz 5 GemO vorgegebenen Anzahl der Bürger unterzeichnet sein. Diesen Anforderungen dürfte das vorliegende Bürgerbegehren nicht genügen.
- 24 Rein zahlenmäßig war das erforderliche Quorum von 2.500 gültigen Unterschriften zwar bei Einreichung des Bürgerbegehrens am 29.09.2010 erreicht, der weit überwindende, wenn nicht sogar der gesamte Anteil der Unterschriften ist aber nicht nach dem mit dem Bürgerbegehren angegriffenen Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2010 geleistet worden, sondern bereits in den Wochen davor „vorsorglich für den Fall eines eventuellen Gemeinderatsbeschlusses“, wie es in dem Schreiben der Bürgerinitiative vom 29.09.2010 heißt, mit dem das Bürgerbegehren eingereicht wurde. Bereits mit Schreiben vom 21.06.2010 hatten Vertreter der Bürgerinitiative die Antragsgegnerin über die zunächst beabsichtigte Durchführung eines sog. Initiierenden Bürgerbegehrens informiert und in diesem Zusammenhang mit gleicher Fragestellung begonnen, Unterschriften zu sammeln, die nunmehr nach dem Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2010 für das am 29.09.2010 eingereichte kassatorische Bürgerbegehren vorgelegt wurden.
- 25 Eine solche Vorgehensweise ist mit der gesetzlichen Ausgestaltung des § 21 Abs. 3 GemO nicht vereinbar. Soll ein Gemeinderatsbeschluss durch einen mit dem Bürgerbegehren bezweckten Bürgerentscheid zu Fall gebracht und ersetzt werden, so setzt dies einen bereits existenten Gemeinderatsbeschluss voraus. Denn nur gegen einen solchen kann sich das Bürgerbegehren im Sinne der Fristenregelung richten. Aus der auf die Bekanntgabe des Beschlusses abstellenden 6-Wochenfrist in § 21 Abs. 3 Satz 5 GemO folgt, dass nicht nur die Einreichung der Unterschriften innerhalb der vorgegebenen Frist erfolgen muss, sondern dass die Bürger vor ihrer Unterschriftsleistung auch Gelegenheit zur Kenntnis des angegriffenen Gemeinderatsbeschlusses hatten und damit die vorgegebene Anzahl von Unterschriften auch innerhalb dieser Frist geleistet werden muss. Dies ergibt sich aus dem Regelungszusammenhang sowie Sinn und Zweck der Regelung. Die bürgerschaftliche Entscheidungsbildung orientiert sich regelmäßig am jeweils aktuellen Planungsstand. Der Sach- und Informationsstand der Bürgerschaft kann sich aufgrund in einer öffentlichen Sitzung des Gemeinderats für und wider ein Vorhaben ausgetauscht

ter Argumente ändern und den einen oder anderen Bürger dazu bewegen, sich entgegen seiner früheren Absicht nicht mehr mit seiner Unterschriftsleistung für die Durchführung eines Bürgerentscheids einzusetzen oder auch umgekehrt. Nichts anderes gilt für den vorliegenden Fall, in dem in der Gemeinderatssitzung vom 28.09.2010 auch aus der Sicht der Bürgerinitiative noch die verbindliche Klärung von Fragen zur geplanten finanziellen Beteiligung der Antragsgegnerin an dem Projekt des privaten Investors zu erwarten war. Gerade wenn die Bürgerinitiative im Zusammenhang mit der Anerkennung des Gemeinderatsbeschlusses vom 28.09.2010 als bürgerbegehrensfähig damit argumentiert, dass das Für und Wider des projektierten Vorhabens sich erst in der Sitzung des Gemeinderats vom 28.09.2010 habe verlässlich beurteilen lassen, so muss sie sich im vorliegenden Zusammenhang auch entgegenhalten lassen, dass eine Unterschriftensammlung auf Vorrat, ohne dass die Bürgerschaft Kenntnis vom abschließenden Entscheidungsprozess des Gemeinderats hat, mit Sinn und Zweck des Bürgerbegehrens kaum zu vereinbaren sein dürfte. Es spricht daher alles dafür, dass das Quorum jeweils innerhalb der Ausschlussfrist erreicht werden muss und ein Stimmensammeln zu einem Bürgerbegehren „auf Vorrat“ unzulässig ist (vgl. auch Sapper, VBIBW 1983, 89 ff. <94>; offen gelassen Senatsurteil v. 14.11.1983 - 1 S 1204/83 -, NVwZ 1985, 288 ff.). Die von Geitmann ( vgl. VBIBW 2007, 321 ff.<324>), der für eine Abschaffung der Ausschlussfrist eintritt, vertretene gegenläufige Auffassung, würde die gesetzliche 6-Wochenfrist bei kassatorischen Bürgerbegehren leerlaufen lassen. Mit dem Zuwarten auf eine vorhersehbare und erneut bürgerbegehrensfähige Beschlussfassung, bevor mit der Unterschriftensammlung begonnen wird, wird der Bürgerschaft auch nichts Unzumutbares angedonnen. Die gesetzliche Ausschlussfrist, die von vier auf sechs Wochen erweitert wurde, mag zwar immer noch knapp bemessen sein, ist aber der Rechtssicherheit und dem Grundsatz der Effizienz und Sparsamkeit der gemeindlichen Aufgabenwahrnehmung geschuldet und ermöglicht es bei entsprechender Vorbereitung und Information der Bürgerschaft in hinreichendem Maße, das erforderliche Quorum an Unterschriften innerhalb der Frist zu sammeln.

- 26 Ohne Erfolg wendet die Antragstellerin schließlich hiergegen ein, dass eine Gemeinde damit durch „geschickte Beschlussfassung“ zuvor auf Vorrat für ein initiiertes Bürgerbegehren gesammelten Unterschriften „ihre Wirksamkeit nehmen“ könnte. Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, wäre ein Initiertes Bürgerbegehren mit der genannten Fragestellung aller Voraussicht nach unzulässig gewesen, weil es sich der Sache nach gegen den vorangegangenen sog. Eckpunktebeschluss des Gemeinderats vom 27.04.2010 gerichtet hat. Als kassatorisches gegen diesen Gemeinderatsbeschluss gerichtetes Bürgerbegehren wäre es aber als verspätet ausgeschlossen und deshalb als unzulässig zu qualifizieren gewesen. Es bedarf daher keiner weiteren Klärung, wie im Falle eines zulässigen, nicht fristgebundenen initiierten Bürgerbegehrens zu entscheiden wäre, wenn vor Einreichung der bereits gesammelten Unterschriften der Gemeinderat dem von den Bürgern initiierten Vorhaben eine Absage erteilt.
- 27 Von einem offensichtlich zulässigen Bürgerbegehren kann danach keine Rede sein.
- 28 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.



- 29 Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1, § 52 Abs. 1 und 2, § 53 Abs. 2 Nr. 1, § 63 Abs. 2 GKG.
- 30 Der Beschluss ist unanfechtbar.

**Gericht:** Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 1. Senat  
**Entscheidungsdatum:** 30.09.2010  
**Rechtskraft:** ja  
**Aktenzeichen:** 1 S 1722/10  
**ECLI:** ECLI:DE:VGHBW:2010:0930.1S1722.10.0A  
**Dokumenttyp:** Beschluss  
**Quelle:**   
**Norm:** § 21 Abs 3 S 3 GemO BW  
**Zitiervorschlag:** Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 30. September 2010 - 1 S 1722/10 -, juris

---

### **Sperrwirkung eines Grundsatzbeschluss des Gemeinderats gegenüber einem Bürgerbegehren**

#### **Leitsatz**

Ein die Planung eines Vorhabens einleitender weichenstellender Grundsatzbeschluss des Gemeinderats entfaltet keine Sperrwirkung gegenüber einem Bürgerbegehren in derselben Angelegenheit, wenn die Ausgestaltung des Vorhabens noch derart offen war, dass sich das Für und Wider nicht zumindest einigermaßen verlässlich beurteilen ließ.(Rn.15)

#### **Fundstellen**

DVBl 2010, 1440-1442 (red. Leitsatz und Gründe)

VBIBW 2011, 26-28 (Leitsatz und Gründe)

BWGZ 2012, 85-87 (Leitsatz und Gründe)

Verfahrensgang

vorgehend VG Karlsruhe 8. Kammer, 7. Juli 2010, 8 K 1363/10, Beschluss

Diese Entscheidung wird zitiert

#### **Rechtsprechung**

Vergleiche Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 1. Senat, 27. Juni 2011, 1 S 1509/11

#### **Literaturnachweise**

Irmtraud Bock, BWGZ 2012, 91 (Anmerkung)

#### **Tenor**

Auf die Beschwerden der Antragsteller wird der Beschluss des Verwaltungsgerichts Karlsruhe vom 07. Juli 2010 - 8 K 1363/10 - geändert.

Im Wege der einstweiligen Anordnung wird vorläufig festgestellt, dass das am 19. Januar 2010 eingereichte Bürgerbegehren zulässig ist.

Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens in beiden Rechtszügen.

Der Streitwert für das Beschwerdeverfahrens wird auf 5.000,-- EUR festgesetzt.

## Gründe

### I.

- 1 Die Antragsteller sind Mitunterzeichner eines am 19.01.2010 eingereichten Bürgerbegehrens zu der Frage, „ob in der Stadt Nagold den Schlossberg hinauf zur Burg Hohennagold eine Treppe errichtet werden soll“.
- 2 Mit Bescheid vom 17.03.2010 lehnte die Antragsgegnerin auf der Grundlage des entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses vom 16.03.2010 den Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheids mit der Begründung ab, dass die Sechswochenfrist nach § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO nicht eingehalten worden sei. Das im Januar 2010 eingereichte Bürgerbegehren richte sich gegen den Beschluss des Gemeinderats vom 22.07.2008, mit dem dieser den Rahmenplan für die Daueranlagen zur Landesgartenschau 2012 beschlossen habe.
- 3 Mit Widerspruchsbescheid vom 01.06.2010 wies das Regierungspräsidium Karlsruhe die hiergegen eingelegten Widersprüche der Antragsteller als unbegründet zurück. Zur Begründung wurde ausgeführt, das Bürgerbegehren sei deshalb unzulässig, weil es sich gegen den Beschluss des Gemeinderats vom 22.07.2008 richte und nicht innerhalb der in § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO bestimmten Frist von sechs Wochen eingereicht worden sei. Bei dem Beschluss vom 22.07.2008 habe es sich um einen weichenstellenden Grundsatzbeschluss des Gemeinderats auch hinsichtlich der Errichtung der Schlossbergtreppe gehandelt. Mit der Zustimmung zum Rahmenplan habe der Gemeinderat eine Grundsatzentscheidung über das Ob der Errichtung der im Rahmenplan enthaltenen Anlagen und damit auch der Treppe zur Burg Hohennagold getroffen. Mit dem Rahmenplan sei der Standort der Treppe festgelegt und lediglich unter den Vorbehalt der Grundstücksverfügbarkeit gestellt worden. Die Festlegung des Verlaufs der Treppe sei bereits ausreichend konkret gewesen. Der Gemeinderat habe auch über den Kostenrahmen entschieden. In der nicht öffentlichen Klausurtagung des Gemeinderats am 05.07.2008 seien die jeweils veranschlagten Einzelbeträge für die Maßnahmen genannt worden. Für alle Daueranlagen sei seinerzeit von Kosten in Höhe von 18,9 Mio. EUR ausgegangen worden. Darin seien auch die Kosten der Schlossbergtreppe enthalten. Seit dem Beschluss vom 22.07.2008 habe der Gemeinderat keine weiteren inhaltlichen Beschlüsse zum Rahmenplan der Landesgartenschau 2012 bzw. zum Bau der Treppe zur Burg Hohennagold gefasst, die Anknüpfungspunkt für das vorliegende Bürgerbegehren sein könnten. Der Beschluss vom 22.07.2008 habe nach Ablauf der Sechswochenfrist des § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO Sperrwirkung entfaltet gegenüber Bürgerbegehren, die sich inhaltlich gegen diesen Beschluss richteten. Diese Sperrwirkung hätte nur durch den Eintritt einer wesentlich veränderten neuen Sachlage oder durch eine erneute Befassung des Gemeinderats, die die Frist nach § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO für ein Bürgerbegehren wieder in Gang setze, durchbrochen werden können. Diese Voraussetzungen seien vorliegend nicht gegeben. In der weiteren Konkretisierung der Planung bezüglich der Treppe sei bereits begrifflich



keine wesentliche Veränderung der Sachlage zu sehen, da sich diese innerhalb der Vorgaben des Rahmenplans bewege.

- 4 Das Verwaltungsgericht hat mit Beschluss vom 07.07.2010 die Anträge der Antragsteller, im Wege der einstweiligen Anordnung vorläufig festzustellen, dass das am 19.01.2010 eingereichte Bürgerbegehren zulässig ist, abgelehnt. Es fehle an der Glaubhaftmachung eines Anordnungsanspruchs. Das Bürgerbegehren sei aller Voraussicht nach unzulässig, weil es nach Ablauf der in § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO vorgeschriebenen Frist eingereicht worden sei.
- 5 Zur Begründung der hiergegen eingelegten Beschwerden tragen die Antragsteller vor, ein Anordnungsgrund sei gegeben, weil mit den Bauarbeiten nach Erteilung der noch ausstehenden naturschutzrechtlichen Befreiung durch das Regierungspräsidium Karlsruhe noch im Herbst 2010 begonnen werden solle. Der Anordnungsanspruch sei zu bejahen, weil das Bürgerbegehren sich nicht gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 22.07.2008 richte. Dieser Gemeinderatsbeschluss habe lediglich die Vorplanung betroffen. Inzwischen sei das Spätstadium der Planung erreicht. Eine Vielzahl von Ausgestaltungsfragen sei zwischenzeitlich geklärt. Erst jetzt könne das Für und Wider der Treppenanlage durch das Naturschutzgebiet abschließend und umfassend beurteilt werden. Es handele sich daher um ein initiiertes Begehren, welches nicht gegen einen Beschluss des Gemeinderats gerichtet sei.
- 6 Die Antragsgegnerin ist der Beschwerde entgegengetreten.
- 7 Wegen der Einzelheiten des Sachverhalts und des Beteiligtenvorbringens wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der Verwaltungsvorgänge der Antragsgegnerin sowie des Regierungspräsidiums Karlsruhe verwiesen.

## II.

- 8 Die fristgerecht erhobenen und begründeten sowie inhaltlich den Anforderungen des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO entsprechenden Beschwerden der Antragsteller sind zulässig und begründet.
- 9 Nach der neueren Rechtsprechung des Senats (Beschl. v. 27.04.2010 - 1 S 2810/09 - VBIBW 2010, 311) schließt der Umstand, dass ein Bürgerbegehren keine aufschiebende Wirkung hat, die Stellung eines Antrags auf Erlass einer einstweiligen Anordnung mit dem Ziel, die Durchführung eines Bürgerbegehrens bzw. Bürgerentscheids zu sichern, nicht aus. Zulässig ist eine vorläufige gerichtliche Feststellung, dass das Bürgerbegehren zulässig ist. Eine solche gerichtliche Entscheidung ist geeignet, die Position der Antragsteller zu verbessern. Mit der vorläufigen gerichtlichen Feststellung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens lässt sich zum einen ein Warneffekt für die Antragsgegnerin dahingehend erzielen, sich während der Dauer eines etwaigen Hauptsacheverfahrens der Risiken bewusst zu sein, die mit weiteren Vollzugsmaßnahmen einhergehen, wenn ihren Maßnahmen gegebenenfalls nachträglich die Grundlage entzogen wird und ihr hierdurch finanzielle Nachteile entstehen können. Zum anderen ist damit ein Appell für die

Antragsgegnerin verbunden, auf die der Bürgerschaft nach § 21 Abs. 3 GemO zustehenden Kompetenzen bei ihrem weiteren Vorgehen Rücksicht zu nehmen.

- 10 Die begehrte vorläufige Feststellung der Zulässigkeit eines Bürgerbegehrens kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn die Zulässigkeit bereits im einstweiligen Rechtsschutzverfahren mit solcher Wahrscheinlichkeit bejaht werden kann, dass eine gegenteilige Entscheidung im Hauptsacheverfahren praktisch ausgeschlossen werden kann und der mit dem Hauptsacheverfahren verbundene Zeitablauf voraussichtlich eine Erledigung des Bürgerbegehrens zur Folge hätte. Anordnungsgrund und Anordnungsanspruch müssen in einem das übliche Maß der Glaubhaftmachung übersteigenden deutlichen Grad von Offenkundigkeit auf der Hand liegen (Senatsbeschl. v. 27.04.2010, a.a.O.).
- 11 Daran gemessen ist ein Anordnungsgrund zu bejahen, weil mit der Realisierung des Vorhabens unmittelbar nach Erteilung der beim Regierungspräsidium Karlsruhe bereits beantragten naturschutzrechtlichen Befreiung begonnen werden soll. Für den Fall, dass zu einem späteren Zeitpunkt im Hauptsacheverfahren die Antragsgegnerin rechtskräftig verpflichtet würde, das Bürgerbegehren für zulässig zu erklären, könnten bis dahin die Baumaßnahmen soweit fortgeschritten sein, dass ein nachfolgender Bürgerentscheid, soweit er überhaupt noch rechtlich möglich wäre, jedenfalls angesichts vollendeter Tatsachen das Abstimmungsverhalten der Bürger beeinflussen und damit das Recht der Bürger wirkungslos machen würde. Die - rechtlich zulässige - Schaffung vollendeter Tatsachen käme daher einem drohenden Rechtsverlust gleich.
- 12 Die Antragsteller haben des Weiteren einen den oben genannten Anforderungen gerecht werdenden Anordnungsanspruch glaubhaft gemacht (vgl. § 123 Abs. 1 Satz 2 u. Abs. 3 VwGO i.V.m. § 920 Abs. 2 ZPO).
- 13 Nach § 21 Abs. 3 GemO kann die Bürgerschaft über eine Angelegenheit des Wirkungsbereiches der Gemeinde, für die der Gemeinderat zuständig ist, einen Bürgerentscheid beantragen (Bürgerbegehren). Ein Bürgerbegehren darf nur Angelegenheiten zum Gegenstand haben, über die innerhalb der letzten drei Jahre nicht bereits ein Bürgerentscheid aufgrund eines Bürgerbegehrens durchgeführt worden ist. Das Bürgerbegehren muss schriftlich eingereicht werden; richtet es sich gegen einen Beschluss des Gemeinderats, muss es innerhalb von sechs Wochen nach der Bekanntgabe des Beschlusses eingereicht sein. Das Bürgerbegehren muss die zur Entscheidung zu bringende Frage, eine Begründung und einen nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbaren Vorschlag zur Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme enthalten. Es muss von mindestens 10 v.H. der Bürger unterzeichnet sein, höchstens jedoch in Gemeinden mit nicht mehr als 50.000 Einwohnern von 2.500 Bürgern.
- 14 Die Errichtung einer Treppe zur Burg Hohennagold als Teilprojekt der im Zuge der Landesgartenschau 2012 geplanten Daueranlagen ist eine Angelegenheit des Wirkungsbereiches der Gemeinde, die in die Zuständigkeit des Gemeinderats fällt. Das schriftlich eingereichte Bürgerbegehren enthält auch die zur Entscheidung zu bringende Frage und eine ausreichende Begründung. Ein Vorschlag für die Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme war hier entbehrlich, da mit dem Bürgerbegehren letztlich der Verzicht auf

eine Baumaßnahme begehrt wird. Mit 2.830 gültigen Unterschriften ist die erforderliche Anzahl von Unterzeichnern erreicht.

- 15 Schließlich steht die Ausschlussfrist des § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens nicht entgegen. Der Gemeinderatsbeschluss vom 22.07.2008 entfaltet gegenüber dem streitgegenständlichen Bürgerbegehren keine Sperrwirkung gemäß § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO. Der Beschluss lautet:
- 16 1. Der Gemeinderat beschließt einstimmig den Rahmenplan für die Daueranlagen zur Landesgartenschau 2012, wie in Anlage 1 zur Drucksache 169/2008 dargestellt.
- 17 2. Der Gemeinderat nimmt ferner davon Kenntnis, dass die dadurch entstehenden und in der Drucksache erläuterten Kosten in ihrer Finanzierung noch nicht endgültig gesichert sind. Die Finanzierung ist in der mittelfristigen Finanzplanung 2009 bis 2012 nachzuweisen.
- 18 Gegenstand des Rahmenplans ist u. a. die streitige Treppenanlage als wesentlicher Teil des Gesamtkonzepts der Landesgartenschau. Die Treppenanlage ist im Rahmenplan sowohl in der zeichnerischen als auch in der textlichen Darstellung enthalten. In den im Rahmenplan enthaltenen Plänen ist der Verlauf der geplanten Treppe eingezeichnet und mit der Bezeichnung „Schlossbergtreppe“ versehen. Im Erläuterungsbericht zum Rahmenplan heißt es unter der Überschrift Schlossberg:
- 19 „Der serpentinartig geführte Weg tangiert in jeder zweiten Kehre die neue Schlossbergtreppe, die von der Gartenterrasse an der Minigolfanlage geradlinig (unter Berücksichtigung der Grundstücksverfügbarkeit) auf die Burg führt. Die Treppe ist Teil einer Achse, die sich vom keltischen Grabhügel „Krautbühl“ über die bestehende Freibadbrücke bis zur Burg Hohennagold hinauf spannt, die damit deutlich besser an den Park und die Stadt angebunden wird.“
- 20 Der Rahmenplan wurde in der Zeit vom 14.07.2008 bis 31.07.2008 zur Information der Bürger im Foyer des Rathauses der Stadt Nagold ausgestellt. Hierauf war auf der Nagoldseite des Schwarzwälder Boten - dem öffentlichen Bekanntmachungsorgan der Antragsgegnerin - hingewiesen worden. Im Vorfeld der Gemeinderatssitzung vom 22.07.2008 berichtete auch die Presse über den Inhalt des Rahmenplans und erwähnte dabei ausdrücklich auch die „direkte Stufenverbindung zur Burg“ (Bericht im Schwarzwälder Boten vom 16.07.2008). In einem weiteren Bericht des Schwarzwälder Boten vom 25.07.2008 wurde über den Beschluss des Gemeinderates vom 22.07.2008 berichtet und der Inhalt des Rahmenplans erläutert. In dem Bericht heißt es, der Gemeinderat habe eine „erste verbindliche Planung für die Landesgartenschau 2012“ getroffen. Der „Treppenaufgang zur Burg“ wurde in dem Pressebericht ausdrücklich erwähnt.
- 21 Aus der zeichnerischen Darstellung im Rahmenplan war allein der Verlauf der geplanten Treppe erkennbar. Auch aus dem Erläuterungsbericht war kein Aufschluss über die geplante Dimension der Treppe, das Baumaterial etc. zu erlangen. Das Protokoll der Klausurtagung des Gemeinderats vom 05.07.2008 belegt ebenfalls, dass man sich über die Ausführung der Treppe noch keine Gedanken gemacht hatte. Im Bericht des Schwarz-



wälder Boten vom 25.07.2008 ist ausdrücklich davon die Rede, dass der Gemeinderat eine erste verbindliche Planung für die Landesgartenschau 2012 getroffen habe. Bei dieser Sachlage handelt es sich bei dem Gemeinderatsbeschluss vom 22.07.2008 um einen die eigentliche Planung einleitenden weichenstellenden Grundsatzbeschluss im Sinne der Rechtsprechung des Senats (Urt. v. 18.06.1990 - 1 S 657/90 - BWGZ 1992, 599), der zwar bürgerentscheidsfähig ist, aber gegenüber dem auf einer späteren Planungsstufe eingereichten Bürgerbegehren keine Sperrwirkung entfaltet, weil sich das Für und Wider des Vorhabens erst jetzt einigermaßen verlässlich beurteilen lässt.

- 22 Die Bürger sind, auch wenn ein erster, die eigentliche Planung einleitender Grundsatzbeschluss bereits bürgerentscheidungsfähig sein mag, nicht gehalten, bereits in einem Stadium gegen ein Vorhaben vorzugehen, in dem sich das Für und Wider noch nicht einigermaßen verlässlich beurteilen lässt (vgl. in diesem Sinne bereits Senatsurteil vom 18.06.1990, a.a.O.; ähnlich auch Sapper, VBIBW 1983, 89 <93 f.>). Dies war hier indes im Juli 2008 noch nicht der Fall. Aus dem Rahmenplan ergab sich lediglich der ungefähre Verlauf der geplanten Treppe sowie die ungefähren Gesamtkosten für die zu erstellenden Außenanlagen zur Landesgartenschau 2012, nicht aber die Kosten für die Schlossbergtreppe. Die nähere Ausgestaltung der Treppe war völlig offen. Das Baumaterial (Holz, Stein oder Stahl) war noch nicht festgelegt. Nicht erkennbar war, dass zur Verankerung der Treppe an der Hanglage des Berges 27 Betonstreiferfundamente von beträchtlicher Tiefe und Breite erforderlich sein würden. Die weitere Ausgestaltung der Treppe mit 1,80 m Breite, einer mindestens 5 m breiten Schneise durch das Waldgebiet, mittigem Stahlrohr und Beleuchtung war ebenfalls noch offen. Ebenso wenig war bekannt, dass umfangreiche Bastionen/Mauern und Sichtplätze geplant sind, die mit 266.000,- EUR netto zu Buche schlagen. Erst nach Einreichung des Bürgerbegehrens wurde den Initiatoren Einsicht in die Planungsunterlagen gewährt. Damit ist erst jetzt ein Planungsstadium erreicht, in dem sich die Vor- und Nachteile des Vorhabens einigermaßen verlässlich beurteilen lassen.
- 23 Für die Bürgerschaft war im Sommer 2008 auch nicht erkennbar, dass der Gemeinderat mit dem die Planung einleitenden Beschluss bereits beabsichtigt haben könnte, über die Errichtung der Schlossbergtreppe abschließend zu entscheiden und dass eine weitere Befassung des Gemeinderats, die (erneut) die Möglichkeit eines Bürgerbegehrens eröffnen würde, nicht zu erwarten sei. Die Berichterstattung dürfte bei den interessierten Bürgerinnen und Bürgern vielmehr den Eindruck geweckt haben, dass der Gemeinderat sich nach Abschluss der Planungen nochmals mit dem Vorhaben befassen und zu gegebener Zeit grünes Licht für die Realisierung geben werde. Dies gilt umso mehr, als in der Presse nicht darüber berichtet wurde, dass der Gemeinderat am gleichen Tag - in nicht-öffentlicher Sitzung - die weiteren Planungen auf die Landesgartenschau Nagold 2012 GmbH übertragen und den Gesellschaftervertrag beschlossen hat, in dem die Übertragung dieser Aufgaben enthalten ist. Über die Gründung der Landesgartenschau Nagold 2012 GmbH wurde erst in Artikeln vom 05.08.2008 und vom 07.08.2008 berichtet. Dass diese GmbH umfassend für die weiteren Planungen zuständig sein würde, ließ sich diesen Presseartikeln indes nicht entnehmen. Die Bürgerschaft konnte nach alledem davon ausgehen, dass - wie bei gestreckten Planungsverfahren üblich - der Gemeinderat sich mehrfach mit der Angelegenheit befassen werde, insbesondere nach Abschluss der Planungen einen Projektbeschluss fassen werde, der grünes Licht für die Realisierung gibt.

- 24 Der Umstand, dass die weiteren Planungen, die Durchführung der Landesgartenschau und alle damit verbundenen Maßnahmen durch notariellen Vertrag auf die Landesgartenschau Nagold 2012 GmbH übertragen wurden, führt nicht zu einer Verkürzung der bürgerschaftlichen Mitgestaltungsrechte. Der Vertrag vermag an der gesetzlichen Zuständigkeit des Gemeinderats nichts zu ändern. Dementsprechend gehen auch die Antragsgegnerin und die Widerspruchsbehörde davon aus, dass der Gemeinderat berechtigt wäre, das Verfahren wieder an sich zu ziehen und ein Projektbeschluss über die Realisierung der Schlossbergtreppe zu treffen, weil es sich um eine Angelegenheit des Wirkungskreises der Gemeinde handelt, die in die Zuständigkeit des Gemeinderats fällt. Dann sind aber auch die Voraussetzungen für ein Bürgerbegehren nach § 21 Abs. 3 GemO gegeben. Eine neue Sechswochenfrist nach § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO wurde nicht in Lauf gesetzt, weil die Detailplanung nicht vor Einreichung des Bürgerbegehrens bekannt gegeben wurde.
- 25 Der Regelungszweck in § 21 Abs. 3 Satz 3 GemO, die Effizienz und die Sparsamkeit kommunaler Aufgabenwahrnehmung zu gewährleisten, steht der Zulassung des Bürgerbegehrens zum jetzigen Zeitpunkt nicht entgegen. Die Bauarbeiten haben noch nicht begonnen, so dass noch keine Baukosten, sondern lediglich Planungskosten angefallen sind. Dass diese möglicherweise vergeblich getätigt worden sind, ist hinzunehmen, da - wie aufgeführt - bürgerschaftliches Engagement sinnvollerweise erst in einem Stadium erwartet werden kann, in dem sich das Für und Wider eines Projekts einigermaßen verlässlich beurteilen lässt.
- 26 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.
- 27 Die Streitwertfestsetzung beruht auf den §§ 63 Abs. 2 Satz 1, 47 Abs. 1 Satz 1, 52 Abs. 2, 53 Abs. 2 Nr. 1 GKG. Eine Reduzierung des Auffangstreitwerts im vorliegenden Eilverfahren kommt nicht in Betracht, weil mit Blick auf den strengen materiellen Prüfungsmaßstab die Entscheidung faktisch einer Vorwegnahme der Hauptsache nahe kommt.
- 28 Dieser Beschluss ist unanfechtbar.



## Ist die City-Bahn alternativlos?

**Ralf Jahncke**

Geschäftsführer, TransCare GmbH, Wiesbaden



IHK Wiesbaden

Anlage

9

Informationsveranstaltung "City-Bahn" am 06. August 2018

**TransCare**  
We change logistics



### III) Wiesbaden – ... gigantische anachronistische Fehlinvestitionen!

#### Citybahn

Berücksichtigung der Life Cycle-Kosten

	Straßenbahn	E-Busse ( 18m + 12m)	Differenz
LCC total	1.000.000.000 EUR	350.000.000 EUR	660.000.000 EUR
LCC ohne Infra	385.000.000 EUR	285.000.000 EUR	100.000.000 EUR
<b>Kosten pro Platzkilometer</b>		15,0 ct/plkm	4,9 ct/plkm
<i>ohne Infrastrukturkosten</i>		5,7 ct/plkm	4,2 ct/plkm

#### Wichtigste Parameter der Kalkulation

- Afa Bahn 30/Bus 15 Jahre
- Sitzplätze Bahn 220/18m Bus 135/12m Bus 90
- Gesamtkosten Infra 500 vs. 50 Mio. €
- Km-Leistung p.a. 50.000km
- Instandhaltung 4%/2% für Fzge/Infra
- Zins 2,5%
- GVFG Mittel 85% auf Infra
- Weitere Details siehe Excel Kalkulation – wir legen Zahlen offen

Investitionen	500 Mio. EUR
Betriebsdauer	30-50 Jahre

LCC (LifeCycleCosts)

(exkl. Opportunitätskosten des Verbrauchs von Flächen, die für andere Nutzung entfallen)



**Kosten pro Sitzplatzkilometer**

**liegen beim Mehrfachen dessen, was ein Sitzplatz im E-Mobilitätsnetz kosten wird!**

Kostenvergleich Straßenbahn - Bus

TransCare GmbH

Status: 29.7.2018

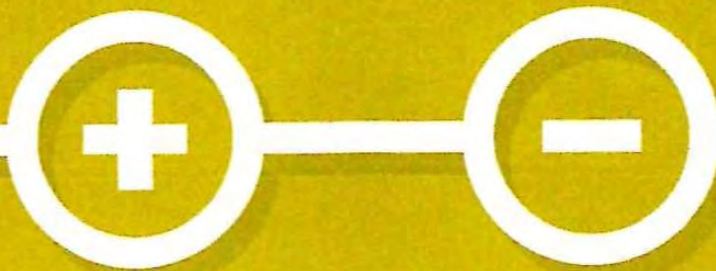
		Strassenbahn	E-Bus (1,1m + 1,2m)	Differenz
<b>Fahrzeuge</b>	Fahrzeugkapazität	220 Plätze	120 Plätze	
	Kosten pro Stück	3.000.000 EUR	300.000 EUR	
	Anzahl Fahrzeuge	26	48	
	Gesamtkosten	78.000.000 EUR	14.400.000 EUR	
	Gesamtkapazität	5.720 Plätze	5.760 Plätze	
	Abschreibung	30 a	15 a	
	Restwert	0%	0%	
	Zinsen	2,50%	2,50%	
	Versicherung	1%	1%	
	<b>Gesamtkosten pro Jahr</b>	<b>7.475.000 EUR</b>	<b>1.860.000 EUR</b>	
	<i>Abschreibung</i>	<i>2.600.000 EUR</i>	<i>960.000 EUR</i>	
	<i>Zinsen</i>	<i>975.000 EUR</i>	<i>120.000 EUR</i>	
	<i>Versicherung</i>	<i>780.000 EUR</i>	<i>144.000 EUR</i>	
<i>Instandhaltung</i>	<i>3.120.000 EUR</i>	<i>576.000 EUR</i>		
<b>Leistung</b>	Fahrzeugtouren pro Tag	100	184	
	Streckenlänge	34,1 km	34,1 km	
	Einsatztage pro Jahr	300 d	300 d	
	Fahrzeugkilometer pro Jahr	1.023.000 km	1.882.320 km	
	Laufleistung pro Fahrzeug	39.346 km	39.215 km	
	Sitzplatzkilometer pro Jahr	225.060.000 plkm	225.878.400 plkm	
<b>Fahrer</b>	Kosten pro Fahrer und Jahr	60.000 EUR	50.000 EUR	
	Benötigte Fahrer	78	144	
	<b>Gesamtkosten pro Jahr</b>	<b>4.680.000 EUR</b>	<b>7.200.000 EUR</b>	
<b>Energie</b>	Verbrauch pro Fahrzeug-km	4 kWh/km	1,5 kWh/km	
	Kosten pro Einheit	0,15 EUR/kWh	0,15 EUR/kWh	
	Kosten pro Fahrzeug-km	0,60 EUR	0,23 EUR	
	<b>Gesamtkosten pro Jahr</b>	<b>613.800 EUR</b>	<b>423.522 EUR</b>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Gesamtkosten</b>	<b>500.000.000 EUR</b>	<b>34.100.000 EUR</b>	
	<i>Baukosten</i>	<i>500.000.000 EUR</i>	<i>34.100.000 EUR</i>	
	Abschreibung	50 a	50 a	
	Annahme Instandhaltungskosten auf Investition	2%	2%	
	Ansatz Wegelkosten Bus		0,14 EUR/km	
	Zins auf Invest gem. GVFG	937.500 EUR		
	<b>Gesamtkosten pro Jahr</b>	<b>20.937.500 EUR</b>	<b>1.627.525 EUR</b>	
	<i>Bau</i>	<i>10.000.000 EUR</i>	<i>682.000 EUR</i>	
	<i>Instandhaltung</i>	<i>10.000.000 EUR</i>	<i>682.000 EUR</i>	
	<i>Zins/Wegelkosten</i>	<i>937.500 EUR</i>	<i>263.525 EUR</i>	
<b>Kostenübersicht pro Jahr</b>	<b>Gesamt</b>	<b>33.706.300 EUR</b>	<b>11.111.047 EUR</b>	
	<i>Fahrzeuge</i>	<i>7.475.000 EUR</i>	<i>1.860.000 EUR</i>	
	<i>Fahrer</i>	<i>4.680.000 EUR</i>	<i>7.200.000 EUR</i>	
	<i>Energie</i>	<i>613.800 EUR</i>	<i>423.522 EUR</i>	
	<i>Infrastruktur</i>	<i>20.937.500 EUR</i>	<i>1.627.525 EUR</i>	
<b>Kosten pro Platzkilometer</b>	<b>ohne Infrastrukturkosten</b>	<b>15,0 ct/plkm</b>	<b>4,9 ct/plkm</b>	
		<b>5,7 ct/plkm</b>	<b>4,2 ct/plkm</b>	
Lebenszyklus	1 x 30 Jahre	2 x 15 Jahre		
<b>LCC total</b>	<b>1.011.189.000 EUR</b>	<b>333.331.404 EUR</b>	<b>677.857.596 EUR</b>	
<b>LCC ohne Infrastrukturkosten</b>	<b>383.064.000 EUR</b>	<b>284.505.660 EUR</b>	<b>98.558.340 EUR</b>	





Ergebnisse des  
Bürgermitwirkens  
in Wiesbaden

# CityBahn verbindet Dialog und Planung





# 5 Die nächsten Schritte

## 2016

### Machbarkeitsstudie

- Prüfung des Bedarfs eines neuen Schienensystems
- Machbarkeitsuntersuchung einer exemplarischen Variante

## 2017

### Vorplanung, Nutzen-Kosten-Untersuchung und frühe Bürgerbeteiligung

#### Vorplanung

- Planer betrachten mögliche Varianten des Linienverlaufs
- Vorschlagslinienführung als Grundlage der frühen Bürgerbeteiligung

#### Nutzen-Kosten-Untersuchung

- Gutachter untersuchen das Vorhaben nach standardisiertem Bewertungsverfahren
- Berücksichtigung von Kriterien wie Reisezeiten von ÖPNV-Fahrgästen, vermeintliche Pkw-Fahrten, Klima- und Umweltwirkungen, Verkehrssicherheitsaspekte und die Kosten des ÖPNV-Betriebs

## 2018

### Frühe Bürgerbeteiligung

- Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung samt Vorschlagslinienführung
- Bürgerinnen und Bürger stellen Fragen, gehen mit Planern in den Dialog und geben Anregungen zur Ausarbeitung der Vorschlagslinienführung

### Entwurfs- und Genehmigungsplanung

- Planer erstellen Unterlagen für den Planfeststellungsantrag
- Anregungen der Bürgerinnen und Bürger gehen in die Entwurfsplanung ein
- Ingenieurbüros erarbeiten ein detailliertes und realisierbares Konzept für die Linienführung inklusive Haltestellen sowie wichtiger Verknüpfungspunkte
- Berechnung der Kosten für die festgelegte Variante
- Förderanträge werden beim hessischen und thüringischen Verkehrsministerium eingereicht

## ab 2019

### Planfeststellungsverfahren

- Öffentliche Auslage der Unterlagen (gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung)
- Einreichen von Einwendungen von Privatpersonen und Naturschutzverbänden
- Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange sowie Fachbehörden
- Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden und Trägern öffentlicher Interessen; abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

An allen Planungs- und Ausarbeitungsschritten werden die Bürgerinnen und Bürger zur Mache, Wissens- und dem Risikogau-Tausch-Kreis intensiv beteiligt. Eine jeweils aktuelle Übersicht des Verfahrensstandes finden Sie im Internet unter [www.ctybahn-verbindet.de](http://www.ctybahn-verbindet.de).

**Illustrationen:**  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.

**Illustrationen:**  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.

**Illustrationen:**  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.  
© ian, B. B. D. U. S. D. U. P. H. E. D.





# ESWE VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH

**Wir machen Wiesbaden mobil!**



## Zeitplan – Übersicht Meilensteine

- Politische Gremien – Beschlusslage
- / 21.12.2017: Beschluss der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung zur Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Abschnitt Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule Rhein Main, sowie der vorbehaltliche Beschluss zur Vorplanung im Abschnitt der Hochschule bis zur Stadtgrenze (Aartalbahn).
  - / 07.02.2018: Beschluss der Mainzer Stadtverordnetenversammlung zum Einstieg in die Planungsphase zur CityBahn sowie zur Durchführung der Vorplanung und Öffentlichkeitsarbeit auf Mainzer Seite.
  - / 08.03.2018: Beitritt des Rheingau-Taunus-Kreises in die CityBahn GmbH.
- Planung
- / Abschluss Vorplanung Wiesbaden: 04/2018
  - / Abschluss Vorplanung Mainz: 06/2018/Beginn Vorplanung bis Bad Schwalbach
  - / Fertigstellung Entwurfsplanung: 03/2019
  - / Beginn Planfeststellung im 2. Halbjahr 2019



**City-Bahn: Wiesbadener Parlament vertagt Beschluss über Vertreterbegehren und Bürgerentscheid**  
 Das Stadtparlament hat nach einer mehrstündigen teils hitzigen Debatte die Abstimmung über einen Bürgerentscheid zur City-Bahn vertagt. Über den von der FDP eingebrachten Antrag soll erneut beraten werden, wenn die Entwurfsplanungen für das Groß-Projekt vorliegen. Das dürfte Ende 2019 der Fall sein.  
 Von Manfred Kispel. Erschienen am 08.07.2018 um 12:08 Uhr, zuletzt geändert am 02.01.2019 um 15:24 Uhr  
 Jetzt teilen:



Fotomontage einer Straßenbahn von Mainz nach Wiesbaden. Foto: Harald Kaster, Montage: VRM/sb

WIESBADEN - Das Stadtparlament hat nach einer mehrstündigen teils hitzigen Debatte die Abstimmung über einen Bürgerentscheid zur City-Bahn vertagt. Über den von der FDP eingebrachten Antrag soll erneut beraten werden, wenn die Entwurfsplanungen für das Groß-Projekt vorliegen. Das dürfte Ende 2019 der Fall sein. Für die Vertagung stimmten die Kooperationsparteien SPD, CDU, Grüne sowie die AfD. Die anderen Fraktionen stimmten dagegen. Die Infomessen, die öffentlichen Diskussionen und die Presseberichterstattung hätten gezeigt, dass bei den Bürgern der dringende Wunsch bestehe, grundsätzlich über den Bau und den Betrieb der City-Bahn abzustimmen, hatte die FDP den Antrag begründet.

Der FDP-Antrag, der einem schon im November gescheiterten Antrag stark ähnelte, sah ein sogenanntes Vertreterbegehren vor. Dieses wird, so sieht es die Hessische Gemeindeordnung seit 2016 vor, mit einer Zwei Drittel-Mehrheit vom Parlament in Gang gesetzt. Die Fraktion Linke/Piraten hatte in einem eigenen Antrag gefordert, einen solchen Bürgerentscheid erst nach Vorlage der Genehmigungsplanung in die Wege zu leiten. Das wäre voraussichtlich im Jahr 2020 der Fall. Dann lägen alle Fakten, aber auch die Kosten auf dem Tisch. Einen ähnlichen Änderungsantrag war auch von der AfD gekommen.

Kein Zeitdruck



Christiane Hinninger (Grüne) hatte darauf hingewiesen, dass kein Zeitdruck bestehe. Derzeit stünde das Projekt noch am Anfang der Planungen, nicht einmal Streckenverlauf und Haltestellen seien festgelegt. Der FDP warf sie vor, „realisierbare und funktionsfähige Alternativen“ schuldig zu bleiben.

Nadine Ruf, Fraktionsvorsitzende der SPD, bekräftigte, dass die Rathaus-SPD „zur City-Bahn steht.“ Wörtlich sagte sie: „Wir glauben, dass ein Bürgerentscheid respektive ein Vertreterbegehren über die City-Bahn der richtige Weg ist“. Der FDP warf sie vor, „so einen Popanz aufzuführen“. Das habe nichts mit Bürgerbeteiligung zu tun. Niemand könne sagen, wann der richtige Zeitpunkt für einen Bürgerentscheid sei. Bernd Witkowski von der CDU fragte, „warum sollten wir uns schon heute schon auf eine bestimmte Form der Bürgerbeteiligung festlegen?“ Oberbürgermeister Sven Gerich (SPD) erklärte, er sei für ein Vertreterbegehren. **Dies aber erst, wenn die Genehmigungsplanung fertig sei.**



# Bürgerbegehren zur City-Bahn

WK 4/1/2019

Initiative in Wiesbaden beginnt mit  
dem Sammeln von Unterschriften

Von Matthias Laux

WIESBADEN. 6227 Unterschriften – so viele werden aller Voraussicht nach notwendig sein, damit das Bürgerbegehren aus Sicht der Bürgerinitiative (BI) „Mitbestimmung City-Bahn“ erfolgreich ist. Letztere beginnt nach eigenen Angaben Mitte Januar mit dem Sammeln von Unterschriften für einen Bürgerentscheid über die City-Bahn, der parallel zur Europa- und Oberbürgermeisterwahl Ende Mai 2019 stattfinden soll. Ziel sei es, so heißt es, eine hohe Wahlbeteiligung zu erzielen – und damit eine „breite demokratische Entscheidung“ in Sachen City-Bahn herbeizuführen.

## Verkehrsdezernent Kowol: Zeitpunkt ist sehr zweifelhaft

Mittels eines von der BI aktuell initiierten Bürgerbegehrens kann dann in der Folge, die notwendige Anzahl von Unterschriften vorausgesetzt, ein Bürgerentscheid am 26. Mai beantragt werden. Die Mindestanzahl (drei Prozent der Wahlberechtigten Wiesbadens) an benötigten Unterschriften richtet sich nach der Zahl der Wahlberechtigten zur jüngsten Kommunalwahl: Wiesbaden verzeichnete demnach 207 552 Stimmberechtigte im Jahr 2016. Drei Prozent davon wären – aufgerundet – 6227 Unterschriften, lauten die jetzigen Rechnungen aus dem

Rathaus. „Wir haben beschlossen, in Kürze mit dem Sammeln der notwendigen Unterschriften zum Initiieren eines Bürgerentscheids zu beginnen. Daran ändert auch der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 8. November 2018, ein umfassendes Mobilitätsleitbild zu entwickeln und umzusetzen, nichts“, heißt es aktuell aus den Reihen der BI. Man habe nach eigenen Angaben seit September 2017 schriftlich mehrfach vergeblich versucht, die Stadtverordnetenversammlung und die Rathauskooperation (CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen) zu einem freiwilligen Vertreterbegehren zu bewegen. „Das Gespräch mit der BI wird und wurde von der Rathaus-Kooperation bezüglich Bürgerentscheid nicht gesucht“, erklärt die Bürgerinitiative ihre Entscheidung für ein umgehendes Bürgerbegehren.

Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne) sagte: „Es ist das gute Recht von Bürgerinnen und Bürgern, Unterschriften für oder gegen verschiedene Projekte zu sammeln. Ob der Zeitpunkt dafür jetzt der richtige ist, ist allerdings sehr zweifelhaft. Denn mit dieser Aktion wird das Gesamtprojekt emissionsfreier ÖPNV, in dem die City-Bahn ein Baustein ist, infrage gestellt. Dieses Gesamtprojekt steht als maßgeblicher Bestandteil im Luftreinhalteplan.“



Entscheiden jetzt die Wiesbadener Bürger über die City-Bahn?  
Montage: vrm/sbi, Fotos: Sascha Kopp, majonit - stock.adobe, styleuneeed



# Bürgerentscheid zur Citybahn soll kommen

FHZ

4/1/2019

## Bürgerinitiative verliert Geduld mit Stadtpolitik

obo. WIESBADEN. Die Geduld der Bürgerinitiative „Mitbestimmung Citybahn“ ist zu Ende. Sie will nicht länger darauf warten, dass die Fraktionen in der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung vielleicht im Jahr 2020 ein Vertreterbegehren in Gang setzen, und beginnt nach dem Ende der Ferien Mitte Januar mit dem Sammeln von Unterschriften für einen Bürgerentscheid. Dieser solle zum Termin der Europawahl und der Oberbürgermeisterwahl Ende Mai stattfinden, um eine hohe Wahlbeteiligung zu erreichen. Mit dem Initiativbegehren solle eine Abstimmung ermöglicht werden über das „größte verkehrspolitische Vorhaben der Stadt Wiesbaden, das mit langfristigen und gravierenden Auswirkungen für das Stadtbild, die Finanzen und den Individualverkehr verbunden“ sei.

Aus Sicht der Bürgerinitiative wurden bislang die Auswirkungen eines Straßenbahn-Neubaus auf Handel, Handwerk, Logistik, Dienstleistungen und Gebäude vernachlässigt. Dies habe zur Ablehnung des Projekts durch die IHK, den Einzelhandelsverband und den Verein Haus & Grund Wiesbaden geführt. Viele Anwohner und Hauseigentümer entlang der künftigen Strecke fühlten sich mit ihren Fragen zum Individualverkehr und den Auswirkungen einer Bahn alleingelassen. Alle seit Herbst 2017 begonnenen Versuche, die Stadtverordneten zu einem freiwilligen Vertreterbegehren zu bewegen, seien vergeblich gewesen.

Obwohl die Entwurfs- und Genehmigungsplanung derzeit mit Hochdruck vorangetrieben werde und die Planung der Streckenführung nahezu abgeschlossen sei, werde von der Kooperation aus CDU, SPD und Grünen alles unternommen, die mehrfach versprochene Abstimmung der Bürger über die Citybahn in die ferne Zukunft zu verschieben oder zu verhindern. Eine klare und eindeutige Position für einen Bürgerentscheid hätten bislang nur die FDP-Fraktion und Bürgermeister Oli-

ver Franz (CDU) bezogen. Die Initiative wirft der Kooperation in der Stadtverordnetenversammlung fehlende Bereitschaft zur Transparenz vor. Das zeige sich an der Weigerung, alle Zahlen, Daten und Berechnungen offenzulegen.

Zudem habe der CDU-Fraktionsvorsitzende Bernhard Lorenz versucht, die Forderung nach einem Bürgerentscheid als juristisch „unzulässig“ in Zweifel zu ziehen. Die Bürgerinitiative hat die Frage, die sie den Bürgern vorlegen will, dem Rechtsamt zur Prüfung eingereicht. Nach Informationen dieser Zeitung gibt es zwar eine positive Antwort, die der Magistrat aber noch nicht freigegeben hat. Dem Vernehmen nach gibt es ernste Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Kooperation. Dabei geht es auch um die Frage, ob ein Bürgerbegehren zu einem Bauvorhaben, für das ein Planfeststellungsverfahren als Beteiligungsinstrument vorgesehen ist, zulässig ist. Zudem könnten die bisherigen politischen Beschlüsse auch so interpretiert werden, dass eine Grundsatzentscheidung pro Citybahn schon gefallen ist und ein Bürgerbegehren längst hätte gestartet werden müssen. Der Magistrat will sich Mitte Januar abermals mit dem Thema befassen. Die Bürgerinitiative wertet das als „offensichtliches Taktieren und Hinhalten“. Die Kooperation spiele auf Zeit und wolle den „Bürgerentscheid“ ausbremsen.

Umwelt- und Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Die Grünen) hält es für nicht nachvollziehbar, dass die Bürgerinitiative nun die Geduld verloren hat. Im Zuge der Erarbeitung eines Verkehrsleitbilds würden noch einmal alle Alternativen zur Citybahn geprüft und die Fragen der IHK beantwortet. Zudem bedeute das Bürgerbegehren ein „Problem“ vor dem Hintergrund des Verfahrens über ein Diesel-Fahrverbot, denn die Citybahn sei Teil des Gesamtkonzepts zur Luftreinhaltung. Kowol hat daher große Zweifel, dass der nun angestrebte Termin für einen Bürgerentscheid richtig und sinnvoll ist.



## Unabsehbar

Matthias Laux zum Start eines Bürgerbegehrens zur City-Bahn

matthias.laux@orm.de

Die Konsequenzen, die sich aus dem aktuellen Vorhaben der Bürgerinitiative (BI) „Mitbestimmung City-Bahn“ ergeben, sind vollkommen unabsehbar. Dies gilt, wohlgeachtet und ausnahmslos, für alle Beteiligten. Mit dem Vorstoß, einen Bürgerentscheid über dieses verkehrspolitische Großprojekt parallel zur Wiesbadener Oberbürgermeisterwahl in wenigen Monaten zu forcieren, scheint

die Zukunft der City-Bahn unsicherer denn je. Bevor jedoch über den Ausgang einer solchen Bürgerabstimmung zum jetzigen Zeitpunkt völlig unversichert spekuliert wird, sollte den Verantwortlichen – sowohl im Rathaus als auch in den außerparlamentarischen Reihen – klar sein, was auf dem Spiel steht: Die Wochen, die vor uns liegen, können nichts weniger als eine historische Zäsur in der eigenständigen Mobilitätsgeschichte der Stadt Wiesbaden bereithalten. Zunächst gilt es hingegen aufseiten der BI, die formellen Hausaufgaben zu erledigen, die sich aus den Vorgaben der Hessischen Gemeindeordnung stellen: Die zu entscheidende Frage etwa, die sich auf den Listen zur geplanten Unterschriftensammlung wiederfindet, muss so formuliert sein, dass sie mit „Ja“ oder „Nein“ beantwortet werden kann. Eines ist vor dieser Zusatzung indes unbestritten: Der Kampf um die Stimmen hat genau jetzt begonnen – deutlich früher als es vielen Protagonisten lieb sein dürfte.

### ZITAT DES TAGES

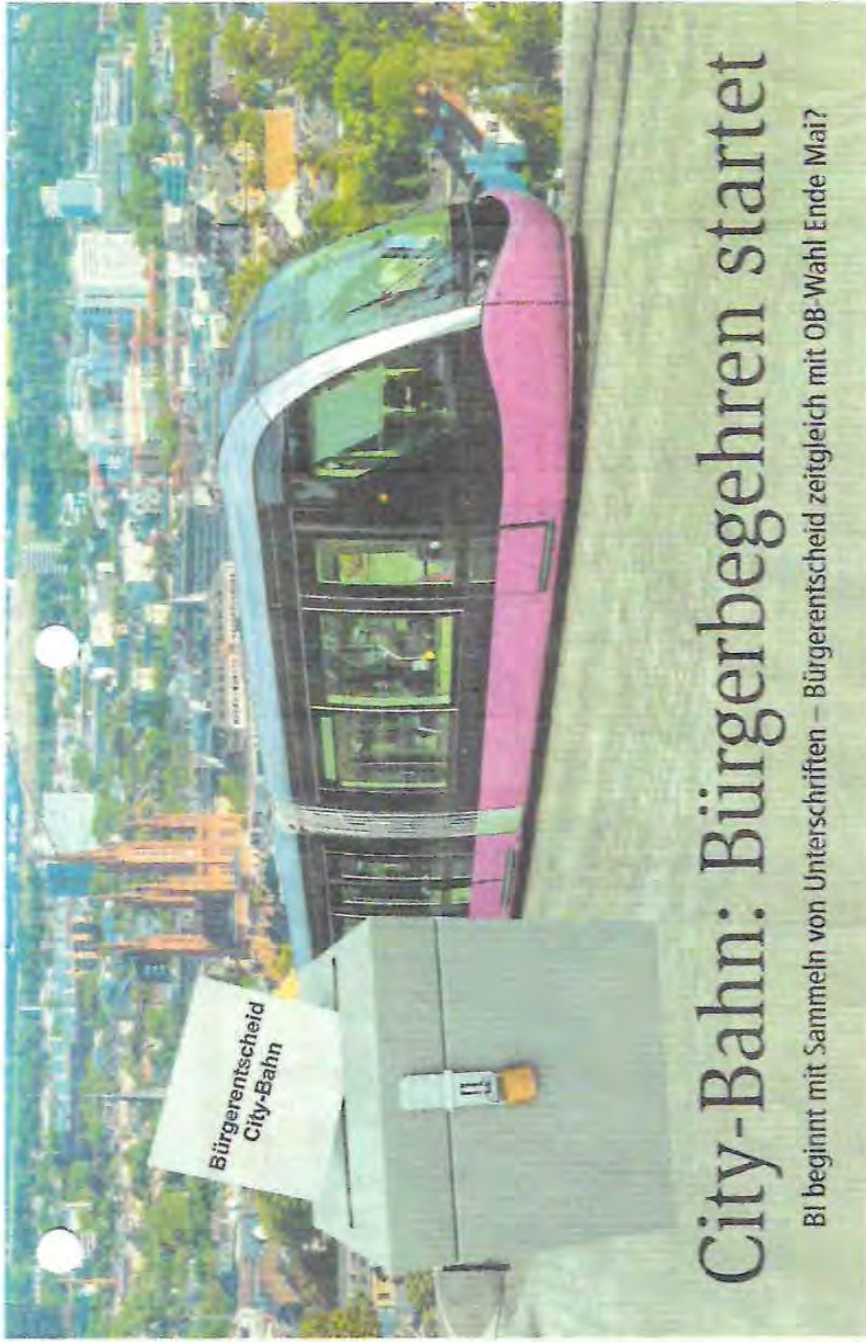
Mit dieser Aktion wird das Gesamtprojekt emissionsfreier ÖPNV, in dem die City-Bahn ein Baustein ist, infrage gestellt.

Andreas Kowol, Verkehrsdezernent, zum Bürgerbegehren

### BLAULICHT

## Auseinandersetzung in Gaststätte

WIESBADEN (red). Kurz vor Mitternacht ist es am Mittwoch zu einer Auseinandersetzung in einer Gaststätte in der Bahnhofstraße gekommen. Dabei wurden zwei Personen verletzt, teilt die Wiesbadener Polizei mit. Ein 37-jähriger Mann betrat die Gaststätte und griff aus noch nicht ermittelten Gründen an



# City-Bahn: Bürgerbegehren startet

BI beginnt mit Sammeln von Unterschriften – Bürgerentscheid zeitgleich mit OB-Wahl Ende Mai?

Fotomontage: vmi/sbl, Fotos: mojolo - stock.adobe.com, style/uneeid - stock.adobe, bbisferrari - stock.adobe.com

Ein umfassendes Mobilitätsleitbild zu entwickeln und umzusetzen, nichts“, heißt es aktuell aus den Reihen der BI. Man habe nach eigenen Angaben seit September 2017 schriftlich mehrfach vergeblich versucht, die Stadtverordnetenversammlung und die Rathauskooperation (CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen) zu einem freiwilligen Vertreterbegehren zu bewegen. Bis auf eine Abmahnung des amtierenden Oberbürgermeisters Sven Gerich (SPD) habe es nicht eine einzige schriftliche Reaktion der politisch Handelnden gegenüber der BI gegeben, heißt es weiter. „Das Gespräch mit der BI wird und wurde von der Rathauskooperation bezüglich Bürgerentscheid nicht gesucht. Obwohl mit Hochdruck die Entscheidung vorangetrieben wird und

**Kowol: „Zeitpunkt ist sehr zweifelhaft“**

Wir haben beschlossen, in Kürze mit dem Sammeln der notwendigen Unterschriften zum Initiieren eines Bürgerentscheids zu beginnen. Daran ändert auch der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 8. November 2018,

die Planung der Streckenführung nahezu abgeschlossen ist, wird von der Kooperation weiterhin alles unternommen, eine mehrfach versprochene aktive Abstimmung der Bürger über die City-Bahn in die ferne Zukunft zu verschieben beziehungsweise zu verhin-dern“, erklärt die Bürgerinitiative ihre Entscheidung für ein umgehendes Bürgerbegehren. Stadtoberhaupt Gerich befindet sich momentan im Urlaub – und war demzufolge für eine zeitnahe Stellungnahme nicht erreichbar. Dagegen äußerte sich Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne) auf Anfrage dieser Zeitung wie folgt: „Es ist das gute Recht von Bürgerinnen und Bürgern, Unterschriften für oder gegen verschiedene Projekte zu sammeln. Ob der Zeitpunkt dafür jetzt der richtige ist, ist allerdings sehr zweifelhaft. Denn

mit dieser Aktion wird das Gesamtprojekt emissionsfreier ÖPNV, in dem die City-Bahn ein Baustein ist, infrage gestellt. Dieses Gesamtprojekt steht als maßgeblicher Bestandteil im Luftreinhalteplan. Die städtische Position in der Gerichtsverhandlung zum Dieselfahrverbot am 13. Februar wird daher mit dieser Unterschriften-sammlung geschwächt. Das muss jedem bewusst sein. Zudem haben wir im Rahmen des Mobilitätsleitbilds eine umfangreiche Alternativenprüfung angestoßen. Wir sprechen hier von einem unabhängigen, fachlichen Ergebnis, nicht von Bauchgefühl. Dieser Prozess, der von einem parteiübergreifenden Antrag von SPD, CDU, Grünen und FDP ausging und der auch von der IHK eingefordert worden ist, wird mit diesem Vor-

Wx 4/1/2019



# „Ich war immer für ein Vertreterbegehren“

## City-Bahn: Oberbürgermeister Gerich äußert sich erstmals zu einem möglichen Bürgerentscheid

Von Matthias Laux

**WIESBADEN.** „Ich halte den Zeitpunkt für das Bürgerbegehren beziehungsweise den Bürgerentscheid als zu früh gewählt.“ Wiesbadens Oberbürgermeister Sven Gerich (SPD) hat sich erstmals zu dem jüngsten Vorstoß der Bürgerinitiative (BI) „Mitbestimmung City-Bahn“ geäußert, demzufolge ab Mitte Januar mit dem Sammeln von Unterschriften für einen zeitnahen Bürgerentscheid über die City-Bahn begonnen werden soll.

„Die Planungen sind nicht abgeschlossen“, sagt Gerich. „Das heißt, es fehlt derzeit eine aussagekräftige Entscheidungsgrundlage sowohl für ein Vertreterbegehren, für das ich mich von Anfang an ausgesprochen habe, als auch für ein Bürgerbegehren. Die Stadtverordnetenversammlung hat deshalb beschlossen, dass erst nach Vorliegen der Entscheidungsgrundlage und vor weiteren Schritten, also vor der Grundsatzentscheidung des Stadtparlaments und vor dem Genehmigungsverfah-

ren, ein Vertreterbegehren durchgeführt werden soll. Ich war immer für die City-Bahn und auch für ein von der Stadtverordnetenversammlung eingeleitetes Vertreterbegehren.“

Aus Sicht der Bürgerinitiative „Bürger Pro City-Bahn“ ist das in der vergangenen Woche proklamierte BI-Vorhaben „zum jetzigen Zeitpunkt kontraproduktiv“. So werde die im November beschlossene Entwicklung des Mobilitätsleitbildes torpediert und eine Abstimmung auf Basis unvollständiger Informationen erzwungen.

„Wer angesichts der noch laufenden Entwurfsplanungen und der im Umlauf befindlichen Fehlinformationen einen Bürgerentscheid herbeiführen will, kann eigentlich nur wollen, dass die Bürgerinnen und Bürger ohne ausreichende Informationen an der Urne stehen.“ Sollte die BI ‚Mitbestimmung‘ eine konkrete und realisierbare Handlungsalternative in ihrem Bürgerbegehren unterbreiten, so sei man „gerne bereit, diese konstruktiv zu diskutieren“.



# Zwei Begehren, ein Entscheid?

City-Bahn: Dass zwei Bürgerinitiativen getrennt voneinander Unterschriften sammeln, sorgt für Konfusion

Von Matthias Laux

**WIESBADEN.** Verwirrt, diffus, unübersichtlich, vertrackt – die Liste der Attribute, die Experten in Sachen direkter Demokratie in den Sinn kommen, wenn sie derzeit auf die hessische Landeshauptstadt blicken, sie ließe sich derart bedenkenlos fortsetzen.

Dass parallel zwei Bürgerbegehren mit dem gleichen Ansinnen – im Wiesbadener Fall einem Bürgerentscheid bezüglich der City-Bahn – getrennt voneinander um Unterschriften bunlen, ist selbst für Forschung und fachkundige Beobachter eine absolute Seltenheit.

Klar ist lediglich: Stimmberechtigte Bürger können sich grundsätzlich gleichzeitig bei mehreren Bürgerbegehren eintragen. Das gilt auch dann, wenn die jeweils unterbreiteten Fragestellungen miteinander nicht vereinbar sein sollten. Doch welche Konsequenzen könnte dieses Szenario nach sich ziehen? Führen zwei Bürgerbegehren, die beide die notwendige Anzahl an Unterschriften sammeln, automatisch zu zwei Bürgerentscheiden? Und welche der beiden Abstimmungen käme dann zuerst? Zurückhaltend formuliert: Die Meinungen darüber sind keinesfalls eindeutig.

Liste bereits dem städtischen Rechtsamt vor

■ Sind beide Begehren juristisch zulässig? Um eine valide Diskussionsgrundlage der beschriebenen Fragen zu bekommen, muss pro forma davon ausgegangen werden, dass beide Begehren zulässig sind. Heißt: Sowohl der Vorstoß der Bürgerinitiative (BI) „Mitbestimmung City-Bahn“ als auch jener der BI „Busse statt City-Bahn!“ würden nach Einreichung im Rathaus einer juristischen Prüfung standhalten. Die BI „Mitbestimmung City-Bahn“ gibt an, das bereits berücksichtigt zu haben: „Die Unterschriftenliste lag im Entwurf dem Rechtsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Beurteilung vor und die Stellungnahme des Rechtsamtes



Auf Stimmenfang am Dernschen Gelände: die BI „Mitbestimmung City-Bahn“ auf der Jagd nach Signaturen.

Foto: Jörg Halisch

wurde in der Endfassung der Unterschriftenliste berücksichtigt.“

■ Ist ein Bürgerentscheid über zwei Begehren „unsinnig“? „Da die Begehren in der Hauptsache das gleiche Ziel haben – unabhängig von den Unterschieden der Formulierung – wäre es letztlich unsinnig, über beide Begehren einen Bürgerentscheid durchzuführen“, urteilt Theo Schiller. Der seit 2007 emeritierte Politikprofessor an der Marburger Philipps-Universität erklärt: „Jeder Wiesbadener könnte zwar beide Begehren unterschreiben und auch im Bürgerentscheid für beide Begehren stimmen. Das würden jedoch keineswegs alle Abstimmenden tun. Somit käme es wohl zu einer Aufsplitterung der Stimmen und das Zustimmungsquorum von 15 Prozent könnte für beide verfehlt werden.“

■ Ist ein zweiter Bürgerentscheid überhaupt möglich? „Meiner Ansicht nach wären die beiden

Bürgerinitiativen gut beraten, zu kooperieren. Das erhöht die Chancen, erfolgreich zu sein. Es wird in den möglichen Fristen nur zu einem Entscheid kommen können“, betont Matthias Klarebach, langjähriges Vorstandsmitglied des Vereins „Mehr Demokratie Hessen“.

Andererseits gelte: „Wer zuerst die rund 6300 Unterschriften abgibt und im Verfahren früher zum Entscheid kommt, wird einen Bürgerentscheid mit anschließender Bindefrist erreichen; das heißt, der zweite Entscheid ist dann nicht mehr möglich. Aber einreichen kön-

nen sie beide. Das zweite Bürgerbegehren muss warten, ob das erste genehmigt wird.“

■ Wie entscheidet die Stadtverordnetenversammlung? In dem Fall, dass beide Bürgerbegehren gültig wären, läge der Ball im Spielfeld der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung. Welche Handlungs- und Beschlussmöglichkeiten hätte die Wiesbadener Gemeindevertretung? „Nicht möglich wäre sicherlich, einfach eines der beiden Begehren auszuwählen und das andere wegzulassen“, sagt Schiller. „Da die Abstimmung über beide jedoch keinen Sinn ergeben würde, hätte die Gemeindevertretung wohl die Pflicht, den Initiatoren zu empfehlen, sich auf die Auswahl eines Begehrens zu verständigen. Vielleicht möchte aber die Mehrheit der Stadtverordneten den Effekt erreichen, dass die Stimmen sich aufsplitten und keines der Bürgerbegehren das Zustimmungsquorum erreicht.“

## KRITIK: „UNKLARE FAKTENLAGE“

► Der Verein „Bürger Pro City-Bahn“ hat sich deutlich gegen den Beginn der Unterschriftensammlungen der beiden Bürgerinitiativen positioniert: „Bevor eine endgültige Entscheidung über das Projekt City-Bahn gefällt werden kann, müssen erst noch wichtige und entscheidungsrelevante Details erarbeitet werden. Beispielsweise gibt es bisher keine Aussagen darüber, wie das Busnetz mit der City-Bahn aussieht – also wie sich Pendelwege und -zeiten in den Stadtteilen verändern, die nicht an der Trasse

liegen. Es gibt keine konkreten Informationen über die Verkehrsführung mit der City-Bahn, über die konkret betroffenen Bäume und Parkplätze und über den Ablauf der Baustellen“, heißt es in einem aktuellen Schreiben.

► Der Verein befürchtet, dass das Ansinnen, „einen Bürgerentscheid zu erzwingen, ohne dass diese Fakten auf dem Tisch liegen, eine Entscheidung auf unklarer Faktenlage, auf Basis von Emotionen, Angstszenarien und Bauchgefühl provoziert. Demokratische Legitimierung sieht anders aus.“



# Viele unterschreiben gegen die City-Bahn

Zwar steckt das Wiesbadener Verkehrsprojekt noch mitten in der Entwurfsplanung, doch schon jetzt wird auf ein Bürgerbegehren hingearbeitet. Und das von gleich zwei Initiativen.

obo. WIESBADEN. Die Bürgerinitiative „Mitbestimmung City-Bahn“ sieht sich auf gutem Weg zu einem Bürgerentscheid über das Verkehrsprojekt. Drei Wochen nach dem Beginn des Initiativbegehrens habe man mehr als die Hälfte der notwendigen Zahl von 6300 Unterschriften beisammen, bestätigte gestern Vorstandsmitglied Harald Weber. Inzwischen habe sich der Rücklauf ausgeglichener Unterschriften per Post kontinuierlich erhöht. Trotz der widrigen Wetterbedingungen sei der Zuspruch in den Stadtteilen und in der Innenstadt größer als am Wochenende zuvor gewesen. Weber sieht „ein starkes Bedürfnis der Wiesbadener Bürger nach einem Bürgerentscheid“. Dieses Signal sei auch in der Kommunalpolitik angekommen. Für die bevorstehenden drei Samstage sind weitere Infostände am Marktplatz und am Marktplatz angekindigt.

Wer durch die Stadt geht, stößt auch auf Unterschriftensammler der Initiative „Ein Herz für Wiesbaden – Busse statt City-Bahn“. Auch sie wollen durch einen Bürgerentscheid das Straßenbahnprojekt verhindern. Zwar sind beide Initiativen nicht glücklich darüber, die Bürger mit parallelen Bitten um Unterschriften zu verwirren, doch gab es keinen Konsens über einen gemeinsamen Vorstoß. Die beiden Initiativen machen daraus eine Tugend und stellen das gemeinsame Ziel in den Vordergrund. Daher sollen die Bürger auch beide Begehren unterstützen.

Wie die Kommunalpolitik damit umgehen wird, wenn zwei Bürgerbegehren jeweils mit einer ausreißenden Zahl ge-



Endstation Bad Schwalbach: Im Untertannus hofft man auf die City-Bahn

Foto: Kerstin

prüfter Unterschriften zu dem Thema vorliegen, muss sich erst noch zeigen. Um auf der sicheren Seite zu sein, wollen beide Initiativen deutlich mehr als die geforderten 6300 Unterschriften dem Wahlamt vorlegen. Die zweite Hürde ist die rechtliche Zulässigkeit der Formulierungen, über die von den Stadtverordneten zu befinden ist. „Soll die Landeshauptstadt Wiesbaden ihre hundertprozentige Tochtergesellschaft, die WVV Wiesbaden Holding GmbH, antworten, sich aus dem Projekt Citybahn zurückziehen?“ Diese Frage will die Bürgerinitiative „Mitbestimmung City-Bahn“ den Bürgern vorlegen. Die Frage der Bürgerinitiative „Mitbestimmung City-Bahn“ lautet hingegen: „Sollen die Maßnahmen für Genehmigungs-Bau und Betrieb einer City-Bahn in Wiesbaden, soweit für die Landeshauptstadt Wiesbaden tatsächlich möglich und rechtlich zulässig, gestoppt und eingestellt werden?“ Diese Fragestellung geht auch auf eine Vorprüfung durch das kommunale Rechtsamt zurück, die sich der Magistrat zu eigen macht hat. Mit der nun gewahl-

ten Formulierung steht sich die Initiative daher auf der rechtlich sicheren Seite.

Die Stadtverordnetenversammlung wird ihre Entscheidung über die Zulässigkeit in beiden Fällen auf Basis einer rechtlichen Bewertung treffen. Das kann die Einschätzung des Rechtsamts sein, muss es aber nicht. Auch andere Gütlicher wie beispielsweise die häufig mit diesen Fragen befassten Rechtsexperten des Hessischen Stadtags sind möglich. Sollte die Zulässigkeit in Frage gestellt werden, ist immer noch ein „Ratsbegehren“ auf Beschluss der Stadtverordneten möglich. Dass die Bürger abstimmen sollen und dürfen, ist politisch weitgehend unstrittig, der Zeitpunkt allerdings schon.

Der Verein „Bürger Pro City-Bahn“ steht vor allem die Initiative der Bürgerinitiative „Busse statt City-Bahn“ kritisch, weil diese es „mit Fakten nicht so genau nimmt“. Deren Behauptung, es würden entlang der Trasse einige tausend Parkplätze „ersatzlos wegfallen, sei falsch und trage dazu bei, dass die Trassen „deutlich polarisiert und emotional“ geführt

werden. Bei der Bürgerinitiative „Mitbestimmung City-Bahn“ vermissen die Straßenbahn-Befürworter einen „eigenen, realistischen und konstruktiven Vorschlag zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs“ in der Landeshauptstadt. Ziel sei lediglich, das City-Bahn-Projekt zu blockieren.

Abnehmend wie die meisten Fraktionen in der Stadtverordnetenversammlung kritisiert der Verein den Zeitpunkt der beiden Bürgerbegehren, weil das Vorhaben noch mitten in der Entwurfsplanung stecke und keine belastbaren Zahlen zum aktuellen Planungsstand vorlägen. Das provokative eine Entscheidung „auf unklarer Faktulage, auf Basis von Emotionen, Angstszenarien und Bauchgefühl“. Dass sich die City-Bahn-Gegner nicht auf ein gemeinsames Vorgehen hätten verständigen können, sei „grotesk“. Angesichts wachsender Bevölkerungszahlen und steigender Mobilität, vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der drohenden Klimakrise könne sich Wiesbaden stillstehend im Verkehr nicht leisten. Die City-Bahn sei ein „essentieller Baustein auf dem Weg zu einer lebenswerteren, verkehrsmitteln und grüneren Stadt“.

Do es geht nicht nur um die Stadt. Der Rheingau-Taunus-Kreis will in zwei Wochen die nächsten Beschlüsse zur City-Bahn fassen. Dabei geht es um die Aufteilung der Planungs- und Nebenkosten mit den Anliegerkommunen Tannweiler Einwohnerzahlen. Zudem will der Kreistag die Streckenverlängerung über den Bad Schwalbacher Bahnhof hinaus bis zum zentralen Schmidbergplatz mit Zwischenstopp an der Heimbacher Straße als Anbindung an das Kreishaus beschließen. Das beeinflusst den positiven Nutzen-Kosten-Faktor der Gesamtstrecke nicht und würde zusätzlich rund 17 Millionen Euro kosten sowie jährlich 700 000 Euro mehr für Unterhaltung, Zins und Tilgung. Davon hätte der Kreis nach der bisherigen Kostenaufteilung und der Förderung von Bund und Land nur 2,1 Millionen Euro zu tragen. Das würde sich aus Sicht des Kreises lohnen, weil zusätzlich 700 Fahrgäste täglich für die City-Bahn gewonnen werden könnten.

FR7  
5/2/2019



# Wahlamt soll Begehren zügig prüfen

FRZ

19/3/2019

## 10 000 Unterschriften gegen Citybahn

obo. WIESBADEN. Zwei durchsichtige Plastikboxen voller Unterschriftsbögen haben Vertreter der Bürgerinitiative „Mitbestimmung Citybahn“ gestern im kleinen Festsaal des Rathauses an Oberbürgermeister Sven Gerich (SPD) übergeben. Knapp 10 000 Bürger haben nach Darstellung der Initiative mit ihrer Unterschrift die Forderung nach einem Bürgerentscheid über das Verkehrsprojekt unterstützt. Wie viele es genau waren, prüft von heute an das Wahlamt im Rathaus. Das Rechtsamt wendet sich der Frage zu, ob das Bürgerbegehren rechtlich zulässig ist. Daran gibt es, wie berichtet (F.A.Z. vom Samstag), erhebliche Zweifel renommierter Juristen. Gerich kündigte eine „möglichst zügige“ Prüfung an, doch werde der Vorgang vermutlich „einige Wochen“ dauern. Das Wahlamt werde für die Prüfung personell verstärkt.

Nach Ansicht der Bürgerinitiative belegt die Unterschriftensammlung, dass „ein nicht unerheblicher Anteil der Wiesbadener Bevölkerung“ die Auffassung teilt, ein Bürgerentscheid sei notwendig und dass die Bürger nicht nur über das „Wie“, sondern auch das „Ob“ entscheiden wollten. Die laufende Planung solle daher gestoppt werden. Der Sprecher der Bürgerinitiative, Harald Weber, erwartet einen Bürgerentscheid im Herbst. Laut Kommunalwahlgesetz ist der Bürgerentscheid frühestens drei und spätestens sechs Monate nach der Entscheidung der Stadtverordneten über die Zulässigkeit anzusetzen. Denkbar ist, dass sich die Stadtverordneten am 23. Mai mit dem Thema befassen. Dann auch gleich noch mit dem zweiten Bürgerbegehren der Bürgerinitiative „Busse statt City-Bahn!“, das zwar die gleiche Zielrichtung hat, aber ein anderes Vorgehen umfasst. Heute wird Gerich dazu rund 11 000 Unterschriften entgegennehmen. Notwendig wären jeweils 6300 Unterschriften wahlberechtigter Wiesbadener Bürger.

Gerich sagte gestern, Bürgerbegehren seien ein Teil des demokratischen Prozesses, und er erkenne das Engagement der Bürger an, auch wenn er zum Verkehrsprojekt Citybahn „diametral anderer Meinung“ sei. Gleichwohl vertrete er nach wie vor die Ansicht, dass die Bürger am Ende die Entscheidung treffen sollten, wenn alle Details „bis auf den letzten Punkt und Komma“ auf dem Tisch lägen. Die heftige Debatte in sozialen Netzwerken über den Bericht dieser Zeitung zu einem negativen Rechtsgutachten im Hinblick auf die Zulässigkeit hatte Gerich allerdings am Wochenende zu der Bemerkung veranlasst: „Dann wird es jetzt Zeit für ein von der Stadtverordnetenversammlung initiiertes Ratsbegehren.“



# Busspur als Alternative zur City-Bahn?

Verkehrsdezernent Andreas Kowol im Interview zu den Vor- und Nachteilen von Bussen und Straßenbahnen

**WIESBADEN.** In Biebrich wurde gerade im Ortsbeirat diskutiert, im Stadtkern, auf Rathaus-, Stettiner Straße und der Straße der Republik, separate Busspuren einzurichten, um den ÖPNV flüssiger durch die engen Biebricher Straßen zu bringen. Die Idee der SPD wurde zwar von den übrigen Fraktionen im Ortsgremium abgelehnt, Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne) meint dazu: „Für die Verkehrssituation in Biebrich war der SPD-Vorschlag völlig richtig, eine Alternative zur City-Bahn ist das aber nicht.“

Herr Kowol, könnte man nicht in der gesamten Stadt einfach Busspuren einrichten, statt die City-Bahn zu bauen?

Nein, dafür reicht schon der Platz im Wiesbadener Straßenraum nicht aus. Die Rechnung ist ganz einfach: Eine Busspur benötigt mindestens 3,50 Meter in der Breite. Die City-Bahn-Schiene würde nur drei Meter benötigen – also einen Meter weniger in beide Fahrtrichtungen. Wenn man flächendeckend in der Stadt Busspuren bauen würde, würde das beispielsweise in der Biebricher Allee oder der Rheinstraße den Wegfall vieler Bäume bedeuten. Busse benötigen außerdem mehr Platz hinsichtlich Sicher-



In der engen Rathausstraße müssten für eine extra Busspur Parkplätze am Straßenrand weichen.

Foto: René Vigneron

sich aufgrund der hohen Beanspruchung der Straßenbelag schnell an. Beim Einsatz von Elektro-Bussen ist das Problem wegen der schweren Akkus sogar noch gravierender.

Haben sich die fünf eingerichteten Umweltspuren, beispielsweise auf dem Ersten Ring, in Ihren Augen bewährt?

Ja, das läuft grandios gut. Im Vorfeld wurde ja von einigen Seiten prognostiziert, wenn man dem Autoverkehr eine Spur wegnähme, würde der gesamte Verkehr kollabieren. Das ist offensichtlich nicht eingetroffen. Man muss aber dazu sagen, dass die Kombination der Umweltspuren – Busse und Radfahrer auf einer Fahrspur – nicht mehr funktioniert, sobald der Radverkehr signifikant zunimmt.

Welche Vorteile hat ein schienengebundenes System gegenüber Bussen?

Zum einen können mehr Fahrgäste in einem Fahrzeug transportiert werden. Es ist auch, eine gute Dämpfung vorausgesetzt, leiser als ein Dieselbus – ganz zu schweigen

von dem Schadstoffausstoß eines Dieselmotors natürlich. Ein Schienenfahrzeug hat ein deutlich attraktiveres Fahrgefühl, die Fahrdynamik ist besser als bei einem ruckelnden Bus. Eine Bahn hat auch mehr Türen zum bequemerem Ein- und Aussteigen und die City-Bahn wäre barrierefrei.

Und die Nachteile?

Eine Straßenbahn ist ein schweres Fahrzeug, welches einen deutlich anspruchsvolleren Unterbau benötigt als eine normale Straße. Und es ist ein

starrs System, im Unterschied zu einem Bus kann ein Fahrzeug auf einer Schiene natürlich keine Umleitung fahren, beispielsweise bei einem Verkehrsunfall.

Was wäre, wenn die Schienen zugeparkt werden?

Ich möchte mal den Liefersdienst-Fahrer sehen, der auf Schienen parkt, um ein Paket abzugeben. Das ist eine ganz andere Hemmschwelle, als eine Fahrspur, einen Radweg oder eine Busspur zuzuparken. Das wird auch viel rigorosier gehandelt.

Geht es auch darum, mit der City-Bahn, die ja größere Kapazitäten hätte als Busse, Personalkosten für Fahrer einzusparen? Ist es einfacher, eine City-Bahn zu lenken, als den Bus?

Ziel der City-Bahn ist es nicht, Busfahrer einzusparen! Ja, es wird immer schwieriger, Busfahrer zu finden, und man könnte mit einem Fahrer mehr Fahrgäste transportieren. Denn in einer Bahn können viermal so viele Fahrgäste transportiert werden, wie in einem Bus. Aber es fahren ja auch weiter-

hin Busse. Beim Straßenbahnfahren benötigt es etwas weniger manuelle Bedienung und – weil die Schienen ja fest sind – weniger Stress durch die Interaktion mit den übrigen Verkehrsteilnehmern.

Zu Beginn der Woche haben zwei Bürgerinitiativen gegen die City-Bahn ihre Unterschriftenlisten abgegeben. Fühlen Sie sich davon unter Druck gesetzt?

Nein. Mir zeigt das vor allem, dass wir die Beteiligung der Öffentlichkeit verbessern müssen. Die Bürgerinitiativen sind auch eingeladen, am diesjährigen Prozess, ein neues Mobilitätsleitbild für die Stadt zu entwickeln, sich mit ihren Ideen zu beteiligen. Wir schauen uns gerne alle möglichen Alternativen zu der City-Bahn an: von Oberleitungsbussen bis hin zu Seilbahnen. Meinetwegen prüfen wir auch eine Reaktivierung der Aartalbahn, obwohl ich hier skeptisch bin, wenn ich an die negativen Ergebnisse der vergangenen Prüfungen denke.

Das Interview führten Nele Leubner und Matthias Laux.

## INTERVIEW

heitszuständen und Schleppkurven als ein schienengebundenes System wie die City-Bahn. In vielen der schmalen Wiesbadener Straßen wäre es darüber hinaus gar nicht möglich, Busspuren einzurichten, weil es nur eine oder zwei Fahrspuren gibt. Und hier staut es sich ja in der Regel.

Was spricht außer dem Faktor Platz noch gegen die flächendeckende Einführung von Busspuren?

Abgesehen von der Fläche sind auch die Kosten ein Faktor, der gegen Busspuren spricht: Busspuren sind nämlich ein teurer Spaß. 3-4000 Euro kostet der Bau eines Meters Busspur. Wegen des hohen Gewichts der Busse braucht es mehr als den normalen Straßenasphalt, nämlich eine Betonfahrbahn, ansonsten hebt



Verkehrs- und Umweltdezernent Andreas Kowol. Foto: Stadt