



Wir nehmen zunächst Bezug auf die Presseinformation unserer Bürgerinitiative vom 15.09.2017 sowie auf den offenen Brief an den Magistrat der LH Wiesbaden vom 06.11.2017, jeweils auch einsehbar über die Website [www.mitbestimmung-citybahn](http://www.mitbestimmung-citybahn) unter „Aktuelles“.

Am 07.12.2017 hat sich unsere Bürgerinitiative mit einem Brief an die Stadtverordneten der LH Wiesbaden gewandt und nun auch diesen im Hinblick auf die für den 12.12.2017 angekündigte Präsentation einer aktualisierten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) unsere Anliegen nochmals verdeutlicht. In diesem Brief haben wir unter anderem folgendes ausgeführt:

*Neben unserer Hauptforderung, dass die Wiesbadener Bürger bei dem Projekt Citybahn über das „Ob“ einer Citybahn mitbestimmen sollen, ist eine weitere Hauptforderung das Herstellen einer klaren Transparenz und Ehrlichkeit über die zukünftigen Folgen, die eine positive Entscheidung der Stadtverordneten zum Projekt Citybahn für die Wiesbadener Bürgern/innen zwangsläufig haben würde.*

*Pressemeldungen und Aussagen wie, die Citybahn „kostet die Stadt Wiesbaden € 19 Millionen und sei ein Schnäppchen“, sind schlicht unwahr.*

*Es wird bewusst den Bürgern der Eindruck vermittelt, dass die Vorstellung einer (sehr wahrscheinlich) positiven NKU (am 12.12.2017) der Auslösung von Fördermitteln durch Bund und Land gleichkommt. Mitnichten. Ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator  $> 1$  stellt keine Garantie für Subventionen dar und ersetzt auch sonst nicht das Prüfungsverfahren des Zuwendungsgebers. Maßgeblich für die Beurteilung der Förderwürdigkeit eines Vorhabens ist allein der Zeitpunkt der Entscheidung über die Zuwendungen. Dieser Zeitpunkt liegt i. d. R. nach*

*Planfeststellung eines Vorhabens, weil erst dann 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. (Quelle, Standardisierte Bewertung Version 2016, Verfahrensanleitung, S.10, 1.Absatz).*

*Demnach muss aller Voraussicht nach bei Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine weitere aktualisierte NKU erstellt werden. Es ist zu erwarten, dass dieses Verfahren sich infolge zahlreicher Einwendungen in die Länge zieht und dass die Baukosten der Citybahn bis zu diesem Zeitpunkt weiter steigen werden. So geht der Rheingau-Taunus-Kreis von Mehrkosten von bis zu 40 % aus (siehe Tagespresse). Ob eine aktualisierte NKU in ca. 4 – 5 Jahren noch einen positiven Nutzen-Kosten-Indikator  $> 1$  erbringen würde, muss auch nach dem 12.12.17 als ungewiss angesehen werden!*

*Es wäre also angebracht, dass man den Wiesbadener Bürgern/-innen reinen Wein einschenkt und ihnen heute offen und ehrlich sagt, dass man nun zwar weitere Millionenbeträge für Planungskosten sowie für „Kommunikation“ (Werbung?) ausgeben möchte, jedoch ohne echte Gewissheit darüber zu haben, ob und wie das Projekt Citybahn tatsächlich später gefördert wird und welche restlichen Kosten unsere Stadt selbst tragen müsste. Die Realität öffentlicher Bauprojekte lehrt uns, dass die Kostenschätzungen vor Baubeginn nicht den tatsächlichen Kosten am Ende entsprechen (Mainzelbahn, Stuttgart 21, BER, etc.).*

*Das Projekt Citybahn wird in der öffentlichen Debatte meist verkürzt als eine erste Teilstrecke zwischen der Fachhochschule und der Theodor-Heuss-Brücke dargestellt. Alleine für die Einrichtung dieser Teilstrecke berechnet die Stadtkämmerei nach Abzug der denkbaren Fördermittel den Eigenanteil der LH Wiesbaden mit rund 80 Mio. €. Darin sind noch nicht die späteren Unterhaltungskosten für diese Teilstrecke eingerechnet, die in die Millionen gehen werden. Es ist auch nicht transparent dargestellt geschweige denn berechnet, welche weiteren Kosten auf unsere Stadt bei der beabsichtigten Erweiterung der Gleisstrecke in Klarenthal und im Kohlheck zukommen.*

*Da aber der „erste Baustein“ zwischen Bad Schwalbach über Wiesbaden zum HBF Mainz laut Nahverkehrsplan 2015 nur Teil eines künftigen „Citybahn-Gesamtnetzes“ sein soll, gebietet es auch hier die Ehrlichkeit, die Bevölkerung über das Gesamtkonzept und die in Wiesbaden beabsichtigte Verkehrswende weitreichend aufzuklären, welche unter dem Strich mit Sicherheit ein Milliardenprojekt wäre.*

*Laut den kürzlich veröffentlichten „Wiesbadener Stadtanalysen 2016“ sind ca. 67,2 % der Befragten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (sehr) zufrieden und nur ca. 8,2 % (sehr) unzufrieden. Bei den Wünschen nach Verbesserungen im ÖPNV haben lediglich ca. 3 % der Befragten angegeben, die Schaffung eines Schienenverkehrssystems zu wünschen*

*Sollte die Mehrheit der Stadtverordneten die Auffassung vertreten, in Wiesbaden müsse mit der Citybahn ein solches Schienenverkehrssystem neu eingerichtet und damit unsere Stadt und der städtische Haushalt über viele Jahrzehnte an eine solche Verkehrstechnologie gebunden werden, dann bedeutet dies nicht, dass dies dem Bürgerwillen entspricht, da die Citybahn bei der letzten Kommunalwahl kein Thema war und die Bürger/innen darüber nicht abstimmen konnten.*

*Die Citybahn sollte somit nur mit der ausdrücklichen Zustimmung und einer mehrheitlichen Akzeptanz der Wiesbadener Bürger/innen realisiert werden!*

*Wir appellieren daher an die Stadtverordneten, sich nicht einer etwaigen Fraktionsdisziplin zu unterwerfen, sondern ihrem Gewissen zu folgen und die Möglichkeit eines Bürgerentscheids herbeizuführen, ob die Bürger/-innen die Einrichtung einer Citybahn und eine Verkehrswende in Wiesbaden wünschen. (§8b HGO: Auch die Gemeindevertretung kann anstelle einer eigenen Entscheidung die Durchführung eines Bürgerentscheids beschließen; der Beschluss bedarf der Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der gesetzlichen Zahl der Mitglieder [Vertreterbegehren]).*

gez. Andreas Bausinger, Harald Weber, Stefan Wolter