

»Gut unterwegs ...«

Zum CityBahn-Bürgerentscheid in Wiesbaden

Aktuell

Kahlschlag statt Vorteile

»Gut unterwegs ...«, so würde Andreas Kowol, Stadtrat der Landeshauptstadt Wiesbaden, Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr, die geplante CityBahn mit ihrer Neubaustrecke quer durch Wiesbadener Alleen wohl gerne sehen – wenn nicht die erfolgversprechende Chance bestünde, durch massiven Gegenwind das Aus dieser Pläne zu erreichen.

Wiesbaden, eine Stadt der heißen Quellen, die ihren Ruf als Kurort zu begründen halfen, hat wunderschöne, überwiegend aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert stammende Alleen in der Innenstadt, die nicht zuletzt dafür sorgen, dass die Hitze im Sommer erträglich bleibt und sich der Verkehr besonders auf der vielbefahrenen Biebricher Allee, einer Rennstrecke für Motorradfahrer, noch hinnehmen lässt. Und genau diese Allee soll ca. 80 gesunde alte Bäume verlieren, um Platz für eine Hauptfahrstrecke der CityBahn zu schaffen: Es findet sich fast kein Haus- oder Grundstücksbesitzer in der Biebricher Allee, der sich nicht einer Bürgerinitiative gegen die Realisierung der CityBahn angeschlossen hat.

Und das sollen die Bürgerinnen und Bürger akzeptieren, und zwar nicht allein in der Biebricher Allee: zehn Jahre Staub, Dreck und Baustellenlärm, von morgens bis abends, sowie Wegfall der Bäume, um danach ein Szenario wie in der Mainzer Straße, einer nachgerade mehr als unwirtlich erscheinenden, gleichfalls hochfrequentierten Ein- und Ausfallstraße, tagtäglich ertragen und erleben zu müssen?

Die Bewohner und Grundstückseigentümer in der Biebricher Allee, ebenso wie große Teile der Bevölkerung im Stadtteil Biebrich, wollen keine CityBahn, da deren Bau und Betrieb nur Einschränkungen und Nachteile beinhaltet. In Biebrich resultiert jene breite Ablehnung im Übrigen auch aus der Tatsache, dass mit Verwirklichung des vorgesehenen Trassenverlaufs beinahe sämtliche straßenbegleitenden Parkplätze verschwinden, die dortigen Einzelhandelsgeschäfte also kaum noch erreichbar sein würden, was für die Inhaber der primär kleinen Läden und Handwerksbetriebe erhebliche bis existenzgefährdende Umsatzeinbußen zur Folge hätte.

Die Biebricher Allee wiederum, 1857 angelegt und auf fast kompletter Länge von 2,70 km beiderseits über eine Bepflanzung mit meistens sehr, sehr alten Bäumen verfügend, ist laut CityBahn-Konzeption als eine Haupttrasse mit zwei Haltestellen ausgewiesen, die nur zur Verknüpfung mit den übrigen (Bus-)Streckenverbindungen gedacht sein kann – deren Errichtung aber unweigerlich den Verzicht auf Ruhe, Frischluft und, natürlich, historisch gewachsene Strukturen bedeutet. Dass zudem entlang der gesamten Allee Hunderte von Anwohnerparkplätzen ersatzlos eliminiert werden würden, sei hier als ein weiteres Minus lediglich am Rande vermerkt. Der Denkmalschutzaspekt verdient hingegen eine nochmalige Erwähnung: Zahlreiche Gebäude und Grundstücke in der Biebricher Allee stehen unter Ensemblechutz, was die Planung jeglicher Umbau-

maßnahmen erschwert und im Vorfeld ihrer Durchführung eine Genehmigung durch die zuständigen Behörden erfordert. Die Frage, inwieweit sich dieser richtige und wichtige Ensembleschutz auf die Biebricher Allee als Ganzes erstrecken kann oder sogar muss, werden die betroffenen Anrainer deshalb prüfen lassen.

Fragen zur Entscheidung

Haus & Grund Hessen e.V., die Interessengemeinschaft der Haus- und Grundeigentümer, hat dazu im August-2020-Heft ihrer Mitgliederzeitschrift einen interessanten Beitrag von Wilfried Woidich, Vorsitzender von Haus & Grund Wiesbaden, veröffentlicht, der hier mit seiner Zustimmung in voller Länge wiedergegeben wird.

»Jetzt ist die Katze aus dem Sack: Als Zeitpunkt für den Bürgerentscheid über den Bau der geplanten CityBahn wurde der 1. November 2020 festgelegt. Außerdem wurde in einer hart umkämpften Abstimmung im Stadtparlament am 3. Juli 2020 die Fragestellung festgelegt. Das Stadtparlament musste zwischen vier Formulierungen, die vom Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden, der CDU-Fraktion, der Fraktion der Freien Wähler und Bürgerliste sowie der FDP vorgestellt worden waren, entscheiden. Mit 66 der 81 anwesenden Stadtverordneten kam dann die erforderliche Zwei-Drittel-Mehrheit für die vom Magistrat vorgeschlagene Fragestellung zustande. Diese lautet wie folgt:



Biebricher Allee mit sehr altem Baumbestand
© Paul Müller/Verlagsgruppe Wiederspahn



Breite Ablehnung seitens der Anwohner und Grundstückseigentümer
© Paul Müller/Verlagsgruppe Wiederspahn

›Soll der Verkehr in Wiesbaden, zur Vermeidung von Staus und weiteren Verkehrsbeschränkungen für den Autoverkehr, durch eine leistungsfähige Straßenbahn (CityBahn) von Mainz kommend über die Wiesbadener Innenstadt bis Bad Schwalbach weiterentwickelt werden, um Verkehrszuwächse aufzufangen und Umweltbelastungen (Luftverschmutzungen, Lärmbelastungen) zu verringern?‹
Wie schon befürchtet, ist diese Formulierung derart intransparent, dass die Wiesbadener Bürger entweder die Abstimmung verweigern oder erst gar nicht zur Wahl gehen oder aber völlig verunsichert falsch abstimmen werden. Insoweit hatten wir von Haus & Grund gefordert, dass eine allgemein verständliche Fragestellung, die sich auf die zu entscheidende Frage – CityBahn ja oder nein – beschränkt, zur Wahl gestellt wird. Bezüglich der nunmehr vom Stadtparlament verabschiedeten Fragestellung fällt das Urteil der Bürger über die Formulierung für den Bürgerentscheid über die Citybahn vernichtend aus. Die überwiegende Zahl der Leserbriefe im Wiesbadener Kurier lehnt die Fragestellung ab, da sie ihrer Auffassung nach ideologisch überfrachtet und suggestiv ist.

Ein Leserbrief bringt es wie folgt auf den Punkt: ›Die Fragestellung ist raffiniert suggestiv. Sie soll mir ein schlechtes Gewissen machen, wenn ich mit ›nein‹ stimme. Dann wäre ich ein Luftverschmutzer, also eine ›Umweltsau‹. Warum fragt man uns nicht einfach: ›Sind Sie für oder gegen die Citybahn?‹
Dieser Leserbrief bringt es auf den Punkt. Die Bürger werden verunsichert und können keine klare Aussage darüber treffen, ob sie für die CityBahn sind oder nicht. Die Fragestellung ist einfach zu lang und zu kompliziert und unseres Erachtens auch unkorrekt. Durch die geplante CityBahn werden keine Staus vermieden, sondern auf dem vorhandenen Raum für Autofahrer werden geradezu vermehrt Staus erzeugt. Unterschwellig wird bei einer derartigen Fragestellung unterstellt, dass der Wähler eine Zusatzerläuterung benötigt, um den Sinn der ganzen Angelegenheit zu verstehen. Anders ausgedrückt, man hält die Bürger in dieser Sache offenbar für uninformiert oder allgemein gar für blöd. Ob der Sache ›CityBahn‹ mit dieser Fragestellung bei dem anstehenden Bürgerentscheid am 1. November 2020 gedient ist, halten wir zumindest für fraglich.
Ungeachtet dessen können wir unsere Mitglieder nur auffordern, am 1. November 2020 zur Wahl zu gehen und über den Bürgerentscheid abzustimmen.‹

Stadt versus Bürger

Die Befürworter der CityBahn, angeführt vom Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende, SPD, und vorangetrieben von Stadtrat Andreas Kowol, Bündnis 90/Die Grünen, versuchen mit diesen Wahlzetteln, die Bürgerinnen und Bürger massiv zu beeinflussen. Dass mit den gleichen Fragen an immer neuen Standorten in Wiesbaden für den Bau geworben wird, kommt hinzu und zeigt im Grunde überdeutlich: Hier wird offenkundig nicht über ein strittiges Vorhaben fach- und sachkundig aufgeklärt, sondern manipulativ in die gewünschte Richtung gesteuert.
Ich hätte mir von einer Stadt wie Wiesbaden mehr Verständnis und Respekt für die berechtigten Bedürfnisse und Anliegen der Bürgerinnen und Bürger erwartet – gerade auch weil sie in den letzten Monaten Schauplatz diverser hausgemachter Schmutzschlachten war, die selbst in der überregionalen Tagespresse wenig schmeichelhaft kommentiert wurden und werden. Aber anscheinend fühlt man sich in dieser Stadt, zumindest in entsprechender Position, gut und sicher aufgehoben wie in einem Boot, in dem man gemeinsam residiert und sich gegenseitig vor den Widrigkeiten der Realität beschützt. Denn die CityBahn ist ja nicht das einzige Projekt, das dergestalt durchgepeitscht werden soll.
Aber die Zeiten sind vorbei, in denen Menschen alles über sich ergehen lassen mussten. Heute gibt es engagierte Anwälte, die sich gerne solcher Probleme annehmen. Und darauf setzen wir.

Elisabeth Wiederspahn