



Pressespiegel

IHK Wiesbaden

**Entscheidung der Sondervollversammlung
zur City-Bahn am 29. September 2020 /
Bürgerentscheid am 1. November 2020**

Anzahl von Veröffentlichungen: 29

Radiobeitrag

- hr info 01.10.2020

Wirtschaft zur Citybahn

Die Citybahn in Wiesbaden ist ein Herzensprojekt vieler Politiker. Eine Straßenbahn fehlt der Großstadt als modernes Verkehrsmittel, das viele Menschen und problemlos auch Fahrräder und Kinderwagen transportiert. Sie soll von Bad Schwalbach über Taunusstein und Wiesbaden nach Mainz führen. Aber es gibt auch Gegner der Citybahn. Sie fürchten hohe Kosten und ein weniger schönes Bild der einstigen Kurstadt Wiesbaden. Jetzt hat sich die Wirtschaft auf der Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer positioniert. Sie ist mehrheitlich für eine Straßenbahn. Andrea Bonhagen über die Wirtschaft und die Citybahn.

Videobeitrag

- Wiesbadener Kurier, 20.10.2020

Podiumsdiskussion zur City-Bahn

Unter der Moderation von VRM-Chefredakteur Stefan Schröder diskutierten sowohl Befürworter als auch Gegner der City-Bahn im großen Saal der IHK Wiesbaden.



Pressespiegel

IHK Wiesbaden

**Entscheidung der Sondervollversammlung
zur City-Bahn am 29. September 2020 /
Bürgerentscheid am 1. November 2020**

Print-Beiträge

KOMMENTAR



Blick voraus

Nele Leubner
zur Alternativsuche

nele.leubner@vrm.de

Die Karten wurden neu gemischt – jetzt muss die Suche nach dem Plan B beginnen. Nachdem die Wiesbadener das Projekt City-Bahn im Bürgerentscheid mehrheitlich abgelehnt haben, müssen Alternativen gefunden werden. Das ist zuallererst Aufgabe von Politik und Verwaltung. Bereits jetzt zeichnet sich ab: Diese Lösungssuche wird nicht einfach werden. Immerhin gibt es hinsichtlich einer Grundvoraussetzung für Veränderungsprozesse – ungewohnte – Einigkeit in der Stadtgesellschaft: Die Verkehrssituation sollte nicht im aktuellen Zustand verharren, im wahrsten Sinne des Wortes im Stau stehen. Es wird aber auf jeden Fall nicht „der eine große Plan B“ werden. Wenn es diesen gäbe, läge er jetzt schon auf dem Tisch. Es hätte dafür ja bereits jahrelang während der ausufernden Diskussionen über die City-Bahn ausreichend Gelegenheit gegeben. Von daher ist es von den Parteien vermessen, und teilweise auch unredlich, am Tag nach dem Bürgerentscheid vor allem lautstarke Forderungen zu stellen. Natürlich ist jetzt bei der Alternativsuche Vollgas statt Schockstarre vonnöten. Am Ende wird es aller Voraussicht nach auf eine Kombination verschiedener Maßnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme hinauslaufen. Für alle Wiesbadener bleibt zu hoffen, dass das ausreicht, um den unrühmlichen Titel als Stauhauptstadt hinter sich zu lassen.

Alternativplan von Kowol gefordert

Reaktionen der Wiesbadener Rathaus-Fraktionen auf die im Bürgerentscheid abgelehnte City-Bahn

Von Lisa Marie Christ

WIESBADEN. Die Wiesbadener haben abgestimmt. Die Entscheidung gegen den Bau einer City-Bahn ist gefallen – und das sehr deutlich. Dieses Ergebnis müssen die Wiesbadener Politiker erst mal verdauen. Der FDP-Fraktion fällt das sichtlich leichter als anderen Fraktionen im Rathaus. „Gestern war ein guter Tag für unsere Stadt, die Wiesbadener Pendler und unsere Stadtfinanzen“, sagt der FDP-Fraktionsvorsitzende Christians Diers.

Die Kooperationspartner von SPD, CDU und Grünen stünden vor dem Scherbenhaufen einer verfehlten Verkehrspolitik. Ein Umdenken sei nun dringend notwendig. „Die Bürger haben überdeutlich für eine Politik votiert, die Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander ausspielt.“ Diers schießt damit gegen Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne), den er auffordert, Attacken gegen Autofahrer einzustellen. „Von der Kowolschen Verkehrspolitik sind bis heute nur Stau und Millionenkosten übriggeblieben, jedoch keine signifikanten Verbesserungen der Luftqualität.“ „Selten hat unsere Landeshauptstadt einen derart überforderten Dezernenten gesehen“, meint Diers. „Wenn Stadtrat Kowol nicht bereit ist, von nun an konstruktiv, transparent und ohne Mausechelen an der Wiesbadener Verkehrszukunft zu arbeiten, sollte er sich überlegen, ob er nicht besser seinen Platz räumt“, fügt Diers hinzu. Auch CDU und SPD müssten sich jetzt entscheiden.

Verkehrsdezernat soll zweitbeste Lösung prüfen

Die SPD werde in den kommenden Wochen intensiv über den Ausgang des Bürgerentscheids und die weiterhin bestehenden Verkehrsprobleme in der Stadt diskutieren, erklärt der SPD-Fraktionsvorsitzende Hendrik Schmehl. „Das Ergebnis ist natürlich enttäuschend. Das müssen wir mit Demut anerkennen. So deutlich habe ich es nicht erwartet.“ Dennoch sei es wichtig, dass das Ergebnis in dieser Deutlichkeit ausgefallen sei, da die Zahlen keine Fehlinterpretation über die Meinung der Stadtgesellschaft zuließen. Ein Votum für die City-Bahn hätte



Die Bürgerinitiativen Mitbestimmung City-Bahn (links) und Pro City-Bahn (rechts) haben bereits am Montag die Plakate aus dem Wahlkampf zur City-Bahn im Stadtgebiet abgehängt und eingesammelt. Fotos: René Vigneron



te sich die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen natürlich gewünscht, erklärt Christiane Hinninger, die Fraktionsvorsitzende der Grünen im Rathaus. „Jetzt müssen wir die anstehenden Aufgaben unter den neuen Bedingungen angehen.“ Es gelte nach wie vor, Maßnahmen zu ergreifen, um ein Dieselfahrverbot langfristig abzuwenden, den Verkehrsfluss in der Stadt zu verbessern und die Lebensqualität an den Hauptverkehrsachsen zu steigern, erklärt Hinninger. Uta Brehm, die Vorsitzende des Kreisverbands der Grünen, sagt dazu: „Das Verkehrsdezernat muss nun hart und bedacht daran arbeiten, Alternativen zu prüfen und die zweitbeste Lösung für den Verkehr in der Stadt zu finden.“ Viele Bürger im Innenstadtbereich hätten für eine City-Bahn abgestimmt, denen man eine Lösung für die Verkehrsprobleme anbieten müsse.

Brehm kritisiert auch die Positionierung der CDU-Fraktion im Vorfeld des Bürgerentscheids. Die CDU hatte nach einer internen Abstimmung bekannt gegeben, dass sie sich der Mehrheitsmeinung zur City-Bahn an-

schließen werde und hatte damit entgegen der Rathauskooperation entschieden. „Die CDU hat früh die Reißleine gezogen und sich aus der Verantwortung gestohlen“, sagt Brehm. Die Fraktion hätte dagegen ein Kompass für die eigenen Mitglieder und die Stadtgesellschaft sein müssen.

Der CDU-Kreisvorsitzende Ingrid Jung weist diese Kritik zurück: „Wir waren fast einstimmig der Meinung, dass die derzeitigen Planungen falsch sind, und haben uns entschieden, das Votum voll in die Hände der Bürger zu legen. Und dass das richtig war, hat der Sonntag gezeigt.“ Das beeindruckende Votum habe eine deutliche Ablehnung des Verkehrsprojekts gezeigt. Übergangsweise Lösungen wie Tangentiallinien im Busnetz – müssten nun endlich gefunden werden, um den Verkehr zu entlasten. Bernd Wittkowski, CDU-Fraktionsvorsitzender, ergänzt: „Wir erwarten, dass der Verkehrsdezernent seinen Alternativplan schnellstens offenbart und hoffen sehr, dass er auch auf diesen Ausgang des Bürgerentscheids vorbereitet gewesen ist.“

Dass das „Jahrhundertprojekt“ der Kooperation und mit diesem Ergebnis auch die Kooperation in Gänze krachend gescheitert sei, sagt Christian Bachmann, der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler. „Ein deutliches Zeichen dafür, dass dieser Zusammenschluss trotz Mehrheit im Stadtparlament schon lange nicht mehr den Bürgerwillen abbildet.“ Neben einer möglichen Reaktivierung der Aartalbahn und der seit langer Zeit geforderten Park&Ride-Parkplätze als Alternative fordern die Freien Wähler auch personelle Konsequenzen: „Kowol hat die City-Bahn nicht auf dem Gleis halten können und trägt für das Desaster die politische Verantwortung“, erklärt Bachmann.

Auch die Fraktion Linke&Piraten setzt auf einen zügigen Ausbau der Aartalbahn, sagt Brigitte Forßbohm, die planungspolitische Sprecherin der Fraktion. Die Kapazitäten des ÖPNV in Wiesbaden zu erhöhen, sei nun zwar schwierig, aber möglich mit einer weiteren Differenzierung des Bussystems.

Die AfD-Rathausfraktion stellt ebenfalls die Position des Verkehrsdezernenten infrage. Dass

Verkehrsdezernent Kowol betone, der Bürgerentscheid sei ihm wichtig gewesen, nachdem sich die Rathauskooperation dagegen gestraubt habe, die Macht an die Bürger zu geben, mute geradezu grotesk an. Der Entscheid dürfe daher durchaus auch als eine Abstimmung über die Verkehrspolitik von Kowol gewertet werden. „Es stellt sich die Frage, ob ein derart abgestrafter Verkehrsdezernent noch der Richtige für diesen Job ist“, meint Dennis Seldenreich, der verkehrspolitische Sprecher der AfD.

Die Bürgerliste fordert indes ein Gespräch von Gegnern und Befürwortern an einem runden Tisch, um eine gemeinsame Lösung für die drängenden Verkehrsprobleme zu finden. „So weiterzumachen wie bisher geht nicht“, meint Monika Becht, die Fraktionsvorsitzende der Bürgerliste. Vor allem die Gegner seien jetzt in der Pflicht, Alternativen vorzuschlagen.



QR-Code scannen und Videobeitrag zum Thema anschauen!



Kamerawagen in der Fußgängerzone

Für verwunderte Blicke sorgt seit Freitag dieser Anhänger in der Wiesbadener Innenstadt. An der Ecke Marktstraße/Neugasse steht der mit Kameras ausgestattete weiße Wagen und fällt auch durch laute Geräusche eines Stromgenerators auf. Es handelt sich dabei um ein Fahrzeug der Landespolizei, das den Bereich um den Hessischen Landtag zur Gefahrenabwehr per Video überwacht. In den vergangenen Wochen war es dort zu Protestaktionen gegen den Ausbau der A49 gekommen. Foto: Jörg Halisch

BLAULICHT

Unfallflucht in der Biebricher Allee

WIESBADEN (red). In der Biebricher Allee ist es am Sonntag gegen 7 Uhr zu einem Verkehrsunfall gekommen, bei dem ein silberfarbenes Fahrzeug mit Wiesbadener Kennzeichen von der Unfallstelle geflüchtet ist. Ein 20-jähriger Mann aus Wiesbaden fuhr mit seinem weißen Kia auf der Biebricher Allee in Richtung Biebrich. Als das silberne Fahrzeug von rechts aus der Tannhäuser Straße gekommen sei, habe es seine Vorfahrt

missachtet und ihn zum Ausweichen veranlasst. Dabei sei er gegen einen geparkten Mini Cooper gefahren. Weil nach der Kollision seine Bremsen versagt hätten, sei sein Fahrzeug weiter bergab gerollt und schließlich an einem großen Stein zum Stehen gekommen. Der Kia und der Mini mussten abgeschleppt werden. Es entstand ein Sachschaden von 15000 Euro. Hinweise erbittet der regionale Verkehrsdienst unter 0611-345-0.

Mann schlägt Frau mit Bierflasche

WIESBADEN (red). Nach einer Auseinandersetzung hat ein Mann am Freitag gegen 17.50 Uhr in der Helenenstraße eine Frau mit einer Bierflasche geschlagen. Diese erlitt eine Kopfverletzung und wurde vom Rettungsdienst vor Ort be-

handelt. Der Tatverdächtige sei etwa 60 Jahre alt, 1,65 Meter groß und mit einer kurzen Hose bekleidet gewesen. Er habe eine auffällige Lichterkette getragen. Die Ermittlungsgruppe des 1. Polizeirevierts bittet um Hinweise unter 0611-345-2140.

Dreister Dieb in der Schumannstraße

WIESBADEN (red). Von einem dreisten Dieb ist am Freitag gegen 15 Uhr ein 89-Jähriger bestohlen worden. Der Geschädigte versuchte, mit einem im Rollstuhl sitzenden Angehörigen die Treppe eines Friseurgeschäfts in der Alfred-Schumann-Straße zu überwinden, als er von einem Unbe-

kannten Hilfe angeboten bekam. Wenig später musste er feststellen, dass mit dem Unbekannten auch seine Geldbörse verschwunden war. Der Mann sei 1,70 Meter groß, trug kurze, dunkle Haare und hatte ein unrasiertes Gesicht. Hinweise nimmt die Polizei unter 0611-345-2140 entgegen.

Wirtschaft drängt auf Lösungen

Wiesbadener Wirtschaftsvertreter: Rasche Entscheidungen von der Politik über Zukunft des Verkehrs in Wiesbaden sind nötig

Von Nele Leubner

WIESBADEN. Auch außerhalb des Politikbetriebes äußern sich etliche Vertreter von Verbänden und Institutionen aus der Wirtschaft zum Ergebnis des Bürgerentscheids. Sabine Meder, die Hauptgeschäftsführerin der Industrie- und Handelskammer (IHK) Wiesbaden Rheingau-Taunus, erklärt: „Unsere IHK-Vollversammlung hatte sich mehrheitlich für eine City-Bahn ausgesprochen: Die Befürworter sehen die Straßenbahn als Beitrag, die Verkehrsprobleme unserer Region nachhaltig zu lösen und die Attraktivität der Wirtschaftsregion insgesamt zu stärken. Der Bürgerentscheid spiegelt vor allem die kritischen Stimmen der Unternehmer zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts wider. So wurde etwa bemängelt, dass noch keine Berechnung der Folgekosten und auch kein Finanzierungskonzept vorliegen. Auch wenn die Bürger nun gegen eine City-Bahn gestimmt haben – unser Wirtschaftsparlament hat

deutlich gemacht, dass es mit Blick auf die Verkehrsprobleme in unserer Region höchste Zeit zum Handeln ist.“

Deshalb erwarte die Wirtschaft „eine rasche Entscheidung der Wiesbadener Stadtverordneten über zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote“. Vor allem das Wiesbadener Umland müsse in den Blick genommen werden, betont Meder: „Der Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsmittel kommt eine zentrale Rolle zu. Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus wird als dringend notwendig erachtet, um dort Wachstums- und Entwicklungschancen zu heben.“

„Miteinander statt Gegeneinander in der Stadt“

Die Wiesbadener Handwerkskammer pocht nach dem negativen Votum zur City-Bahn ebenfalls auf eine Fokussierung möglicher Lösungen. Der Kammerpräsident Stefan Füll und Hauptgeschäftsführer



Sabine Meder, Hauptgeschäftsführerin IHK Wiesbaden Rheingau-Taunus. Archivfoto: Annika List



Stefan Füll, Präsident der Handwerkskammer Wiesbaden. Archivfoto: Jörg Halisch

Bernhard Mundschenk erklären: „Die klare Mehrheit gegen die City-Bahn gilt es als Demokraten selbstverständlich zu akzeptieren. Das eindeutige Bürgervotum schafft in der Zukunft Klarheit im Hinblick auf die Realisierung von Schienenprojekten. Anstatt wichtige Zeit mit kontraproduktiven Schuldzuweisungen und Ursachenforschungen zu vergeuden, gilt es jetzt, bezahlbare,

nachhaltige und zukunftsfähige Ideen für die Lösung der Verkehrsprobleme schnell und konsequent zu erarbeiten.“ Sie betonen hinsichtlich des rauen Umgangs, der in den vergangenen Wochen beim Thema City-Bahn in der Stadt geherrscht habe: „Es sollte klar sein: Die Sicherung der Mobilität in der Landeshauptstadt sowie in der ganzen Region kann nur im Miteinander und

nicht im Gegeneinander gelingen.“

Kritik, aber auch sehr konkrete Vorschläge machen der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Verein zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinhessen (ÖPNV-Verein) und der Fahrgastverband Pro Bahn in einer gemeinsamen Erklärung: Man bedaure „die rückwärts-gewandte Entscheidung vieler Wiesbadener, die sich gegen den Bau der City-Bahn ausgesprochen haben“. Schienenverbindungen um Wiesbaden müssten nun „umso mehr ausgebaut werden“. Beispielsweise sollten „die Pläne zur Reaktivierung der Aartalbahn auf ihrer gesamten Strecke verfolgt werden“. Da „bedarf es einer Verknüpfung der im oberen Teil bereits weit fortgeschrittenen Reaktivierungspläne des Landes Rheinland-Pfalz mit den Städten Bad Schwalbach, Taunusstein und der direkten Anbindung an Mainz und das Rhein-Main-Gebiet zur Entlastung der vielen Tausend Berufspendler“.

Seite: 38
Ressort: Rhein-Main-Zeitung

Nummer: 256
Auflage: 53.045 (gedruckt)¹ 47.582 (verkauft)¹
50.051 (verbreitet)¹

Seitentitel: Rhein-Main
Mediengattung: Tageszeitung

Reichweite: 0,250 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 07/2020

² von PMG gewichtet 07/2020

Nächster Halt Aartalbahn

RHEIN-MAIN Nach dem Scheitern der Citybahn suchen Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis nach anderen Optionen.

Von Robert Maus

Das überraschend deutliche Aus für die Citybahn sorgt neben den gegenseitigen Schuldvorwürfen auch für eine Diskussion über andere Optionen. Die Wiesbadener hatten den Bau der Bahn am Sonntag mit 62,1 Prozent abgelehnt (F.A.Z. vom Montag). Das stellt nicht nur die Verkehrsplanung in der Landeshauptstadt vor Probleme, sondern hat Auswirkungen auf die Mobilität im Westen des Rhein-Main-Gebiets. Die Planung sah vor, dass die Citybahn auch die Städte Taunusstein und Bad Schwalbach mit Wiesbaden und Mainz verbindet. Dazu hätte die Trasse der stillgelegten Aartalbahn genutzt werden sollen. Enttäuscht zeigte sich Rheingau-Taunus-Landrat Frank Kilian (parteilos) über das Ergebnis, das ihn gleichwohl nicht überrascht habe. Das Nein sei für ihn nach vielen Gesprächen mit Wiesbadenern absehbar gewesen. In Wiesbaden sei in einigen Stadtteilen mit mehr als 70 Prozent gegen die Citybahn gestimmt worden, obwohl deren Bürger von der Bahn im Gegensatz zu Einwohnern von Taunusstein und Bad Schwalbach, die kein Stimmrecht hatten, gar nicht betroffen gewesen wären, kritisierte Kilian das Verfahren: "Da liegt schlichtweg ein Fehler im System." Der Bürgerentscheid sei jedoch eine demokratische Entscheidung und damit ohne Wenn und Aber zu akzeptieren. Auf die Frage, ob eine Reaktivierung der Aartalbahn denkbar sei, antwortete der Landrat: "Da müssen wir drüber sprechen. Wir müssen gemeinsam mit Wiesbaden prüfen, inwiefern eine solche Schienenanbindung denkbar ist."

Für Wiesbadens Verkehrsdezernenten Andreas Kowol (Die Grünen) ist die Reaktivierung der Aartalbahn zwar eine prüfenswerte Option, er erläuterte im

Gespräch jedoch, dass mehrere Gutachten eine Förderung durch Bund und Land aufgrund eines schlechten Nutzen-Kostenwertes bisher so gut wie ausgeschlossen hätten. "Wir werden schauen müssen, welche Alternativen gibt es zur Citybahn, denn ein Plan B liegt nicht vor", sagte Kowol. Er sei nicht abgeneigt, eine Reaktivierung der Aartalbahn noch einmal auf ihre Machbarkeit hin zu prüfen. Wenn Kilian das aufgreife, müsse er aber auch sagen, ob der Kreis und die Taunus-Städte bereit sind, sich mit einem entsprechenden Anteil, also etwa 20 bis 30 Millionen Euro, an diesem Projekt zu beteiligen.

Die Hauptgeschäftsführerin der Wiesbadener Industrie- und Handelskammer, Sabine Meder, machte klar, dass die Wirtschaft nun von den Stadtverordneten eine "rasche Entscheidung" über Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote erwarte. Die Vollversammlung der Kammer hatte sich zuletzt mit Mehrheit für die Bahn ausgesprochen, nachdem sie diese zuvor noch abgelehnt hatte. "Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus wird als dringend notwendig erachtet, um dort Wachstums- und Entwicklungschancen zu heben", sagte die Hauptgeschäftsführerin.

Aus der rheinland-pfälzischen Landesregierung wird Zustimmung für eine mögliche Reaktivierung der Bahn signalisiert. Der Staatssekretär im Mainzer Verkehrsministerium, Andy Becht (FDP), kündigte an, sich für eine umsteigefreie Verbindung aus dem Aartal nach Mainz und Wiesbaden einsetzen zu wollen. Die derzeit laufende Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Aartalbahn von Limburg über Diez bis nach Bad Schwalbach solle überarbeitet werden.

Auch die Wiesbadener Fraktion von Linke und Piraten sucht nach Lösungen, um das Scheitern der Citybahn zu kompensieren. Fraktionsvorsitzender Hartmut Bohrer plädiert für mehr Fahrradwege und die Einführung des 365-Euro-Tickets für alle Bürger, bringt aber ebenfalls die Aartalbahn ins Spiel. "Die Aartalbahn könnte vom Taunus kommend über Dotzheim und Schierstein die am Rhein liegenden Stadtteile Wiesbadens anbinden und so auch den Pendlern aus dem Taunus Anschlüsse an die S-Bahn-Linien in Richtung Frankfurt und Mainz bieten", sagt Bohrer.

Die Freien Wähler sprechen von einer möglichen Reaktivierung der Aartalstrecke, fordern allerdings auch mehr Park- & Ride-Plätze an den Stadträndern. Hendrik Schmehl, Fraktionschef der Wiesbadener SPD, kann sich ebenfalls die Reaktivierung der Bahn vorstellen. Seiner Ansicht nach wäre es theoretisch möglich, die Aartalbahn aufgrund ihrer normalen Bahnspur über Dotzheim und den Wiesbadener Hauptbahnhof bis nach Frankfurt und Mainz fahren zu lassen. Pendler aus dem Taunus müssten dann nicht umsteigen, was die Fahrt attraktiver gestalte.

Schmehl weist aber auch darauf hin, dass ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor bisher immer ausgeschlossen worden sei, was eine Förderung durch Bund und Land unmöglich mache. Zudem sei die Strecke nicht elektrifiziert. Für die Taunussteiner SPD greift der Ruf nach der Aartalbahn zu kurz. "Ein cleverer Einsatz der Aartalbahn kann natürlich eine Option sein. Wir dürfen aber jetzt nicht den Fehler machen, auf ein Gesamtkonzept zu verzichten", sagte SPD-Chef Maximilian Faust. Er sprach sich für einen "Mix aus intelligenten Lösungen" aus, um den Verkehr zu

reduzieren. Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Die Grünen) bezeichnete das Aus für die Citybahn als höchst enttäuschend. Es belege zudem, dass Mehrheiten für die Verkehrswende nicht selbstverständlich seien, sondern mühsam erkämpft werden müssten. Der Mainzer Oberbürgermeister Michael Ebling (SPD) sagte, das ablehnende Votum zur Citybahn sei sehr bedauerlich und ein Rückschlag für die Verkehrswende in Rhein-Main.

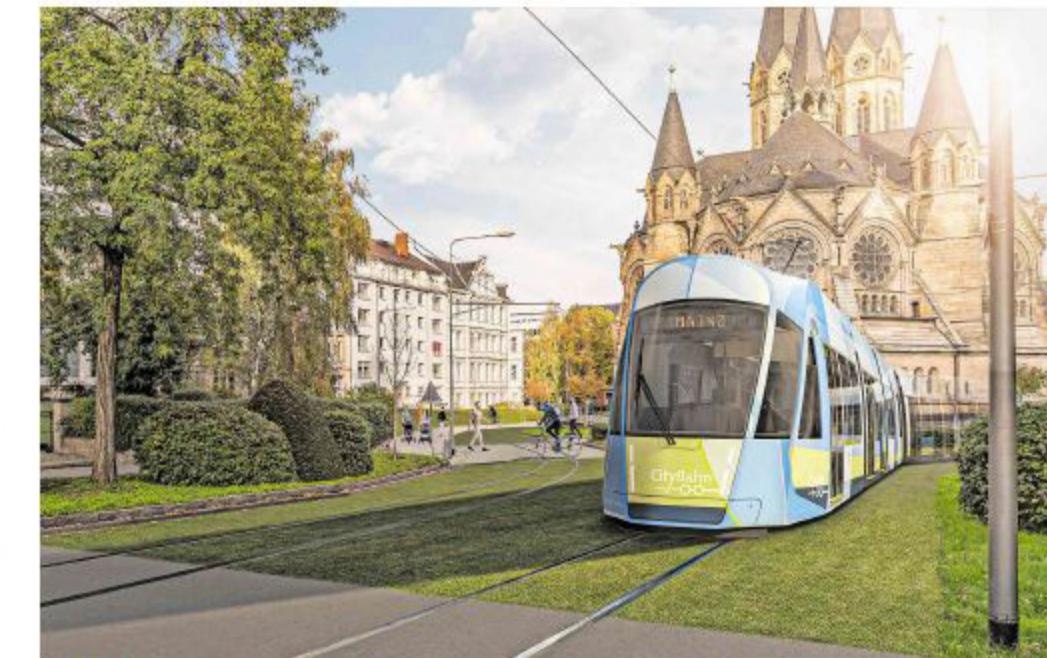
Abbildung: Liegenbleiber: Verrostete Schienen der früheren Aartalbahn am Bahnhof Eiserne Hand
Abbildung: Foto Marcus Kaufhold
Wörter: 764

Mehrheit lehnt Straßenbahn ab

WIESBADEN Mehr als 60 Prozent der Wiesbadener sprechen sich beim Bürgerentscheid gegen den Bau einer Citybahn aus. Es bleibt eng auf den Straßen der Landeshauptstadt.

In Wiesbaden wird der öffentliche Personennahverkehr auch künftig ohne Schienen auskommen müssen. Bei dem von der Stadtverordnetenversammlung initiierten Bürgerentscheid stimmten nach Auszählung aller Stimmen 62,1 Prozent der Wähler gegen den Neubau einer Straßenbahn und nur 37,9 Prozent dafür. Viele Beobachter hatten vor der Abstimmung, zu der insgesamt 210 000 wahlberechtigte Bürger aufgerufen waren, ein knappes Rennen erwartet. Doch schon bei der Auszählung der ersten der insgesamt 260 Stimmbezirke zeichnete sich ein klarer Sieg der Gegner eines schienengebundenen Nahverkehrs ab. Nicht nur in den Wohngebieten entlang der geplanten Strecke, sondern in fast allen Stadtteilen gab es eine deutliche Mehrheit gegen die Citybahn. Die Wahlbeteiligung lag bei 46,2 Prozent. Das für einen gültigen Bürgerentscheid geltende Quorum von rund 31 500 Stimmen wurde von beiden Lagern deutlich übertroffen.

Die Citybahn sollte über eine Distanz von rund 35 Kilometern Wiesbaden über den Rhein hinweg mit dem Nachbarn Mainz sowie über die Aartalbahntrasse mit Taunusstein und Bad Schwalbach verbinden. Bund und Land hatten signalisiert, 90 Prozent der aktuell mit 426 Millionen Euro taxierten Investitionskosten zu übernehmen. In den Wochen vor der Abstimmung hatten sich viele Institutionen und Gruppen für die Citybahn ausgespro-



Ausgebremst: Die neue Straßenbahnlinie in Wiesbaden – hier eine Simulation – wird nicht kommen.

Abbildung: dpa

chen, darunter die IHK, der DGB, ein Jugendbündnis und der Eswe-Betriebsrat als Vertreter der Busfahrer. Auch die Städte Mainz, Taunusstein und Bad Schwalbach hatten für das Projekt geworben, in dem Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD) eine „Jahrhundertchance“ für Wiesbaden gesehen hatte. Mende kommentierte, das bindende Votum sei zu akzeptieren: „Es ist, wie es ist.“ Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Die Grünen) nannte das Ergebnis „ausgesprochen beiderseitig“, Stadtentwicklungsdezernent Hans-Martin Kessler (CDU) sagte, Wiesbaden müsse sehr genau überlegen, wie es künftige neue Stadtquartiere überhaupt anbinden könne. Eine schlüssige Erklärung für das Ergebnis hatte keines der Magistratsmitglieder.

Die Fraktionschefin der Grünen, Christiane Hininger, sagte enttäuscht: „Die Citybahn kommt nicht, die Verkehrsprobleme bleiben.“ Christian Diers, der Fraktionsvorsitzende der FDP, zeigt sich hingegen sehr zufrieden: „Das ist ein deutliches Signal der Bürger gegen das Projekt Citybahn. Die ganzen Werbeausgaben der Stadt haben offenbar nicht viel genutzt. Das Ergebnis freut uns.“

„So deutlich hätte ich das Ergebnis nicht erwartet“, kommentierte Christian Bachmann, Fraktionsvorsitzender der Freien Wähler. Damit sei das „Jahrhundertprojekt“ der Kooperation „in Gänze krachend gescheitert“. Nun müsse über die mögliche Reaktivierung der Aartalbahn und mehr Pendler-Parkplätze an

den Stadträndern sowie eine besser getaktete Busanbindung gesprochen werden.

Enttäuscht reagierte Taunussteins Bürgermeister Sandro Zehner (CDU). „Die in Wiesbaden getroffene Entscheidung gegen die Citybahn bedauern wir sehr. Es ist eine vertane Chance, für Wiesbaden und die Region eine bezahlbare, moderne und nachhaltige Lösung für die aktuellen und sich abzeichnenden Verkehrsprobleme zu finden.“ Zehner kündigte an: „Wir werden jetzt in Gesprächen mit den Partnern und Verantwortlichen erörtern, wie wir dennoch zu einer zukunftsfähigen Mobilität in unserer Region kommen.“ Die Citybahn wäre ein wichtiger Baustein gewesen, aber nicht die einzige Option, so Zehner weiter. rohm/obo.



Nun fehlt ein Plan B

Von Oliver Bock

Aus und vorbei. Die Landeshauptstadt Wiesbaden gibt dem öffentlichen Nahverkehr auf der Schiene auf absehbare Zeit keine Chance. Die Entscheidung gegen die Rückkehr einer modernen Variante der 1955 abgeschafften Straßenbahn fiel deutlich aus. Die vielen Skeptiker, die keineswegs nur entlang der geplanten Schienentrasse wohnen, haben sich nicht überzeugen lassen. Weder von den kommunalen Verkehrsplanern noch von der Mehrheit der Stadtpolitiker einschließlich des Oberbürgermeisters. Weder vom Votum der IHK noch von den Drohungen der Deutschen Umwelthilfe, und auch nicht vom Wunsch der Busfahrer nach Entlastung durch eine Bahn. Die Klarheit des Votums überrascht, die Gründe sind vielfältig.

Wird nun also alles beim Alten bleiben, was eigentlich nicht beim Alten bleiben kann? Das Busnetz ist mit zuletzt 61 Millionen Fahrgästen an seinen Grenzen angelangt. Doch Wiesbaden wächst weiter. Im Zuge der Erstellung eines Mobilitätsleitbildes waren die Alternativen ausgiebig untersucht worden. Klares Ergebnis: Keine Variante ist so gut wie die Straßenbahn. Das verwunderte insofern nicht, als die gute alte Tram europaweit eine Renaissance erfährt. In Mainz nutzen heute deutlich weniger Bürger ihr eigenes Auto als in Wiesbaden.

Die Befürworter der Citybahn haben sich den Scherbenhaufen dieser deftigen Niederlage zum Teil selbst zuzuschreiben. Das lange Hin und Her um die Zulässigkeit der beiden Bürgerbegehren und um den Termin für den Bürgerentscheid, die keineswegs glückliche Kommunikation und die von vielen als „manipulativ“ kritisierte Fragestellung haben dem Projekt geschadet. Für Unmut sorgte zudem eine Politik der Verdrängung des Autos im Straßenraum. Mancher Wiesbadener nutzte den Stimmzettel als Denkmittel für den Umwelt- und Verkehrsdezernenten Kowol.

Nun wird Wiesbaden nicht umhinkommen, sein Busnetz weiter auszubauen und zu optimieren. Tangentialverbindungen zwischen den Ortsteilen werden dabei nicht genügen. Womöglich wird die Stadt überlange und teure Doppelgelenkbusse anschaffen müssen, um dem Strom der Fahrgäste Herr zu werden. Als „Plan B“ ist das aber dürftig. Am Sonntag war Ratlosigkeit zu spüren. Wiesbaden muss sich der Frage stellen, ob der geplante Stadtteil Ostfeld ohne Bahnanschluss dem Anspruch eines ökologisch-nachhaltigen Stadtquartiers gerecht werden kann. Und das Bundeskriminalamt wird genau überlegen, ob es eine neue Zentrale mit bis zu 7000 Arbeitsplätzen an einem Standort errichtet, den die Mitarbeiter nur mit Auto und Bus erreichen können.



Die Citybahn sollte künftig die Städte Mainz, Wiesbaden und Bad Schwalbach im Taunus verbinden. Daraus wird nun nichts.

DPA

KOMMENTAR Millionen verschenkt



Madeleine Reckmann

Welch ein trauriger Tag für Wiesbaden. Mit dem Negativvotum zur Citybahn vergibt die Landeshauptstadt die große Chance auf einen zukunftstauglichen öffentlichen Nahverkehr. Die Fördertöpfe von Bund und Land für baureife Schienenprojekte sind gerade gut gefüllt. Aber Wiesbaden greift nicht hinein und lässt eine einmalige Gelegenheit verstreichen. Die Stadt hätte eine Straßenbahn für zehn Prozent der Kosten bauen und ihren öffentlichen Nahverkehr modernisieren und stärken können – dieser Traum ist vorerst ausgeträumt.

Es ist auch ein trauriger Tag für die Vernunft. Die Anstrengungen der Citybahn-Befürworter:innen in Politik, der Verkehrsgesellschaft Eswe und der Bürgerschaft, die Menschen mit Sachargumenten zu überzeugen, haben nicht verfangen. Die vielen Diskussionsrunden, die Straßenwerbung und die Bürgerinformation im Netz haben einen Großteil der Menschen nicht erreicht.

Jetzt steht die Stadt vor dem Problem, das Mobilitätskonzept umzuschreiben. Nur mit Bussen wird sich die wachsende Pendlerzahl jedoch kaum bewältigen lassen. Die Verkehrswende erleidet einen Rückschlag und erheblichen Zeitverlust. Es ist auch ein trauriger Tag für die Region. Denn Mainz, Bad Schwalbach und Taunusstein hat das Votum Entwicklungsmöglichkeiten genommen. Pendler müssen weiterhin im Auto im Stau stehen. Für den Klimaschutz ist der Tag ein Desaster.

RAUSCHER

Perspektive



Tag drei der Quarantäne. Die Abläufe im Homeschooling schleifen sich ein. Die Siebenjährige brütet über Mathe, der Fünfjährige beackert Vorschulaufgaben. Zum Beispiel soll er ein Bild mit Alltagsgegenständen vervollständigen. Er malt eine Ampel mit zwei Lichtern. Der Vater schmunzelt. Soll er auf den Irrtum hinweisen? Konfuzius, der weise Chinese, sagte angeblich irgendwann zwischen 551-479 vor Christus: Wer einen Fehler gemacht hat und ihn nicht korrigiert, begeht einen zweiten. Also schulmeistert der Vater: „Du hast einen Kreis vergessen. Drei Lampen zieren die Lichtzeichenanlage.“ Kontert der Junior vorwurfsvoll: „Aber Papa, das ist doch eine Fußgängerampel.“

Wiesbaden sagt Nein zur Citybahn

Im Bürgerentscheid stimmt die Mehrheit gegen das Schienen-Projekt

VON MADELEINE RECKMANN

Die Prognosen haben sich bewahrheitet. In Wiesbaden wird es auf absehbare Zeit keine Citybahn geben. Die Mehrheit der Menschen, die sich gestern am Bürgerentscheid zur Citybahn beteiligt haben, möchte nicht, dass die Schienenbahn gebaut wird. 62,1 Prozent der Wähler:innen sagen „Nein“, zur Bahn; nur 37,9 Prozent sind dafür. Etwa 96.600 der 210.000 Wahlberechtigten haben ihre Stimme abgegeben. Das erforderliche Quorum wurde erreicht, die Wahlbeteiligung lag bei etwa 46 Prozent.

Mit ernsten Gesichtern stellen sich die Verantwortlichen im Rathaus gestern Abend der Presse. „Das ist eine Entscheidung, die es zu akzeptieren gilt“, sagt Wiesbadens Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD) sichtbar bedrückt, „das ist Demokratie.“ Nun gelte es Lösungen für die schwerwiegenden Verkehrsprobleme der Stadt zu finden. Er hoffe, dass der polarisierende

Wahlkampf nun beendet sei und die Menschen wieder aufeinander zuzugingen. Es seien einige Tage nötig, um das Ergebnis zu bewerten.

Beide Lager sollen wieder zusammenarbeiten

Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne), der wie kein anderer für die Citybahn steht, nannte das Ergebnis „ausgesprochen bedauerlich“. Auch ihm war die Enttäuschung anzusehen. Er hoffe, dass auch die Menschen, die gegen die Citybahn stimmten, mit der Stadt nach Verbesserungen für die Mobilitätsprobleme suchten. Stadtverordnetenvorsteherin Christa Gabriel (SPD) rief die Menschen dazu auf, die Politik anzusprechen.

„Wir müssen intensiv darüber nachdenken, welche Bedeutung ein schienengebundenes Verkehrsmittel noch hat“, sagte Baudezernent Hans-Martin Kessler (CDU). Es müsse auch bewertet werden, wieso die Kommuni-

kation nicht funktioniert habe. Im Vorfeld zum Bürgerentscheid hatte es harte Meinungsgefechte zwischen Gegnerinnen und Gegnern und Befürworterinnen und Befürwortern gegeben. Plakate beider Seiten waren übermalt oder beschädigt worden.

Betroffen von dem Ergebnis des Bürgerentscheids sind auch die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt Mainz und Taunusstein und Bad Schwalbach im Rheingau-Taunus-Kreis. Die Citybahn sollte auf einer 34 Kilometer langen Strecke von Mainz über Wiesbaden bis Bad Schwalbach fahren und dazu beitragen, dass sich die Städte zu einer Boomregion im Westen des Rhein-Main-Gebiets entwickeln. Alle Städte haben bereits Geld in die Vorplanungen gesteckt. Für Planung und Öffentlichkeitsarbeit haben alle beteiligten Gebietskörperschaften 15 Millionen Euro investiert.

Enttäuscht äußerte sich auch Sabine Meder, Hauptgeschäftsführerin der Industrie- und Handelskammer. „Unsere IHK-Voll-

versammlung hatte sich mehrheitlich für eine City-Bahn ausgesprochen: Die Befürworter sehen die Straßenbahn als Beitrag, die Verkehrsprobleme unserer Region nachhaltig zu lösen und die Attraktivität der Wirtschaftsregion insgesamt zu stärken.“ Die Wirtschaft erwarte nun eine rasche Entscheidung der Wiesbadener Stadtverordneten über zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote.

Der Fraktionsvorsitzende der Linken und Piraten, Hartmut Bohrer, der für den Bau der Citybahn eingetreten war, fordert jetzt den zügigen Ausbau der Aartalbahn, um die Innenstadt zu entlasten. Die freien Wähler teilen mit, dass die Wiesbadener SPD, CDU und Grünen die Zustimmung für intransparente Verfahren gaben.

Die Citybahn sollte das Rückgrat eines modernen Verkehrssystems bilden, das viele Menschen zum Umsteigen vom Auto auf Öffentliche Verkehrsmittel bewegen sollte.

Fahrraddemos zum Dannenröder Forst

Befürworter und Gegner des Ausbaus der A49 treffen aufeinander / Ruhiger Verlauf

Mit Fahrraddemonstrationen haben Umwelt- und Klimaschutzler am Samstag für eine Verkehrswende und gegen den Weiterbau der Autobahn A49 protestiert. An den Demonstrationen, die in Kassel und Gießen begannen, nahmen nach ersten Schätzungen insgesamt etwa 390 Personen teil, wie die Polizei mitteilte. Ziel der Fahr-

radstrecke war der Dannenröder Forst bei Homberg/Ohm, wo Baumfällungen für das Verkehrsprojekt bevorstehen.

Aufgerufen zu den Fahrraddemonstrationszügen hatte ein Bündnis gegen den Weiterbau der Autobahntrasse. Die Demonstration verlief trotz Aufeinandertreffen der Umweltschützer auf A49-Befürworter ruhig,

wie die Polizei mitteilte. Die Demonstranten hielten sich demnach an die vorgegebenen Routen und Durchsagen der Polizei.

Etwa 200 bis 250 A49-Befürworter waren nach Borken gekommen, um für das Bauprojekt zu demonstrieren. Auch in Schlierbach waren etwa 100 Befürworter des Bauprojekts vor Ort.

Der Ausbau der Autobahn A49 soll Kassel und Gießen direkter miteinander verbinden. Umwelt- und Klimaschutzler halten das Projekt für verfehlt, die Befürworter erhoffen sich dagegen weniger Verkehrsbelastung in den Dörfern der Region und eine bessere Verkehrsanbindung für Pendler und Unternehmen. dpa

Seite: 38
Ressort: Rhein-Main-Zeitung
Seitentitel: Rhein-Main
Mediengattung: Tageszeitung

Nummer: 254
Auflage: 53.045 (gedruckt)¹ 47.582 (verkauft)¹
50.051 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,250 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 07/2020

² von PMG gewichtet 07/2020

Wiesbadener entscheiden über die Citybahn

WIESBADEN Das Projekt spaltet die Bürgerschaft wie kaum ein anderes Vorhaben. Der Ausgang des Bürgervotums am Sonntag ist offen.

Von Robert Maus

Wer in den vergangenen Wochen mit dem Auto in der City unterwegs war, brauchte eine wahre Engelsgeduld. Die Staus wurden täglich länger, neue Umweltspuren, eine veränderte Verkehrsführung und zahlreiche Baustellen verursachten stellenweise ein Chaos. Böse Zungen behaupteten, dies sei von der Stadtspitze und insbesondere von Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Die Grünen) kurz vor dem Bürgerentscheid zur Citybahn am Sonntag inszeniert worden. Was ihnen wiederum den Vorwurf eintrug, Verschwörungstheorien zu verbreiten.

Der Zank ist symptomatisch für die Diskussion über die umstrittene Bahn: Die Stadtgesellschaft ist tief gespalten. Kowol weiß um die Vorwürfe und sagt von sich zwar, dass er "das ganz gut aushält". Dennoch hat er am Donnerstag in den sogenannten sozialen Medien einen langen Text zu seiner Politik und dem Luftreinhalteplan gepostet. Tenor: Die Maßnahmen waren notwendig, um das drohende Diesel-Fahrverbot abzuwenden.

Es steht Spitz auf Knopf, ob Wiesbaden eine Straßenbahn bekommt oder sich nach anderen Wegen umsehen muss, um die gravierenden Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Selbst die Politiker winken ab, wenn es darum geht, eine Tendenz vorherzusagen.

Die Citybahn soll vor allem Pendler dazu bewegen, vom Auto auf die Bahn umzusteigen. Die 35 Kilometer lange Strecke führt von Mainz über die Theodor-Heuss-Brücke nach Kastel, durch den Biebricher Ortskern zum Hauptbahnhof und von dort zur Ringkirche. Wie es dann weitergeht, steht noch nicht fest, die Planer favorisieren aber eine Streckenführung über die Dotzheimer

Straße zum stillgelegten Bahnhof und von dort weiter auf der ehemaligen Aartalbahntrasse. Im Gespräch ist auch ein Schlenker zu den Horst-Schmidt-Kliniken. Von Dotzheim aus geht es über die Eiserne Hand nach Taunusstein, die Aar entlang bis nach Bad Schwalbach.

Mainz, der Rheingau-Taunus-Kreis und die beiden Taunus-Städte sind klar für die Citybahn, der Kreis gehört zur eigens gegründeten Citybahn-Gesellschaft. "Die mit der modernen Bahnverbindung verbundene verbesserte ÖPNV-Anbindung an die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz wird nicht nur die Wiesbadener Hauptverkehrsachsen vom Autoverkehr entlasten und das Klima schonen, sondern auch die Lebensqualität für die Berufspendler aus dem Untertaunus deutlich steigern", meinen die Bad Schwalbacher Stadtverordneten.

Kritik am Bürgerentscheid gibt es aus dem Rheingau-Taunus-Kreis und aus Mainz, denn die Entscheidung der Wiesbadener habe Auswirkungen auf die gesamte Region, deren Bürger aber nicht abstimmen dürfen. Der Taunussteiner Rathauschef Sandro Zehner (CDU) schaltete Zeitungsanzeigen, um die Wiesbadener vom "Ja" zu überzeugen.

Die Kritik an dem Bahnprojekt, die insbesondere von zwei Bürgerinitiativen vorgetragen wird, gilt auch den Kosten. War 2016 noch von Ausgaben in Höhe von 305 Millionen Euro die Rede gewesen, sind es jetzt 426 Millionen. Das liegt nicht nur an höheren Baupreisen, sondern auch an der geänderten Streckenführung.

Da Bund und Land jedoch 90 Prozent der Kosten tragen, muss Wiesbaden nur einen Eigenanteil von rund 29 Millionen Euro tragen. Oberbürgermeister

Gert-Uwe Mende (SPD) spricht daher von einer Jahrhundertchance, auch Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Die Grünen) sieht eine "einmalige Chance, mit Millionenbeträgen von Bund und Land die regionale Wirtschaft durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur" anzukurbeln. Kritiker entgegenen, auch die Millionen von Bund und Land seien letztlich Steuern. Zu den 29 Millionen kommen für Wiesbaden außerdem noch 75 Millionen Euro dazu für den Kauf von 25 Schienenfahrzeugen.

Die Busfahrer sprachen sich zuletzt für die Bahn aus, weil das Busnetz längst an seine Grenzen stoße. Eine Studie der International School of Management verspricht ökonomische Vorteile und Wertsteigerungen von Immobilien in der Nähe der Bahn. Die IHK Wiesbaden, deren Vollversammlung die Bahn 2018 noch abgelehnt hatte, ist inzwischen für deren Bau. Der frühere Oberbürgermeister Achim Exner erteilte der Bahn eine Absage, während die ehemalige Bundesministerin Heidemarie Wieczorek-Zeul (beide SPD) an die Sozialdemokraten appellierte, in den Tagen vor der Abstimmung "möglichst viele Menschen in unserer Stadt" vom Votum für die Bahn zu überzeugen. Auch der DGB-Kreisverband spricht sich klar für die Straßenbahn aus.

In der CDU aber brodelt es. Der verkehrspolitische Sprecher der Rathausfraktion Hans-Joachim Hasemann-Trutzel ist von seinen Ämtern zurückgetreten, nachdem sich der Vorstand dafür ausgesprochen hatte, das Ergebnis des Bürgerentscheids auch dann zu akzeptieren, wenn das erforderliche Quorum verfehlt wird. Damit der Entscheid eine rechtsgültige Wirkung entfaltet, müssen 31 500 Wiesbadener für eine der beiden

Optionen stimmen. Ansonsten entscheiden die Stadtverordneten. Dadurch gewinnt die Entscheidung der CDU-Fraktion an Brisanz.

Die Mehrheit der Mitglieder der Wiesbadener Sektion des CDU-Wirtschaftsrats hat sich gegen die Citybahn ausgesprochen. Sie fordert einen "verkehrsmittelübergreifenden Gesamtplan". Die Deutsche Umwelthilfe hat der Stadt mit einer Klage gedroht, sollte sie die Vereinbarungen des Luftreinhalteplans nicht einhalten. Sie spricht sich für die Citybahn aus, mit deren Hilfe Diesel-Fahrverbote vermieden werden könnten - dabei ist die Bahn gar kein Bestandteil

des Luftreinhalteplans. Das hat wiederum die AfD auf den Plan gerufen, die den Brief der Umwelthilfe an Kowol als "Auftragsarbeit" bezeichnet. Die FDP kämpft seit 20 Jahren gegen Straßenbahnen und bleibt ihrer Linie treu.

Auch in der Bürgerschaft wird heftig über das Projekt gestritten. Plakate werden abgerissen und beschmiert. In den Wiesbadener-Facebook-Gruppen "Lust auf Wiesbaden" und "Wir sind Wiesbaden" tobt ein erbitterter Streit. Um die Frage, wie viele Bäume gefällt werden müssen, ist ein regelrechter Glaubenskrieg ausgebrochen, obwohl die endgültige Strecke noch nicht feststeht. "Ich

bin politisch nicht naiv, aber dass sich eine solche Diskussion um die Citybahn entwickeln würde, hätte ich nie gedacht", sagte ein Wiesbadener Lokalpolitiker am Rande der jüngsten Pro-Citybahn-Demonstration.

Dass nach dem Bürgerentscheid wieder Ruhe einkehrt, erscheint unwahrscheinlich. Dabei ist nicht nur der Administrator der Facebook-Gruppe "Wiesbaden Exklusiv" die oft unfairen Auseinandersetzungen leid: Er postete: "Ich bitte Euch alle, keine Posts für oder gegen die Citybahn zu platzieren. Es läuft aus dem Ruder. Frieden ist uns wichtiger."

Abbildung: Plakatschwemme: Befürworter und Kritiker der Citybahn werben entlang der Biebricher Allee für ihre Position.
Abbildung: Foto Marcus Kaufmann
Wörter: 936

Citybahn

Bürgerentscheid in Wiesbaden am 1. November: Es geht um das Mobilitätskonzept für die Zukunft



Der Stil der Citybahn-Gegner ruft viel Kritik hervor. Auf dem Plakat an der Biebricher Allee werden Politiker persönlich angegangen. M. MÜLLER

Der Brief der früheren Bundesministerin Heidemarie Wiczorek-Zeul an ihre Freunde und Freundinnen in der SPD ist ein glühender Appell, möglichst viele Menschen anzusprechen, für die Citybahn zu stimmen. Solche Appelle und Bekenntnisse häufen sich in den letzten Tagen. Der ehemalige hessische Minister für Landesentwicklung, Jörg Jordan (SPD), tritt für die Citybahn ein. Der Deutsche Gewerkschaftsbund, das Wiesbadener Jugendparlament, der Gestaltungsbeirat, Fridays for Future und andere sind für das Projekt.

Ein prominenter Gegner ist der frühere Wiesbadener SPD-Oberbürgermeister Achim Exner, der Wirtschaftsrat der CDU ist dagegen, die CDU-Biebrich tut auf Plakaten kund, dass sie nichts von dem Schienenbahnprojekt hält. Das Thema Citybahn spaltet die Stadtgesellschaft tief. Und kurz vor dem Bürgerentscheid versuchen beide Seiten, möglichst viele Menschen zu überzeugen.

In der Bevölkerung scheint sich einer Umfrage des Wiesbadener Kuriers zufolge Skepsis breitgemacht zu haben. Ob sich die Wiesbadener und Wiesbadenerinnen am Sonntag im Bürgerentscheid für „die Jahrhundertchance für eine menschengerechte Stadt“, wie Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD) es ausdrückt, aussprechen, ist mehr als fraglich.

In Straßburg und Kehl mag die Straßenbahn ein erfolgreiches Projekt sein, in Heilbronn, Oberhausen und Saarbrücken wurde sie vor Jahren wieder eingeführt, in Bordeaux und Nizza gilt sie als

Der harte Kampf um Sachlichkeit

Die Debatte über die Citybahn sorgt in der Stadt für Emotionen. Sie polarisiert seit den ersten Planungen / Von Madeleine Reckmann

vorbildlich – aber Wiesbaden sträubt sich wie gegen den Wahrhaftigen auf Schienen. Dabei bricht das Verkehrssystem unter der Belastung fast zusammen. Studien zufolge ist Wiesbaden eine der staureichsten Städte Deutschlands. Die Citybahn als Rückgrat eines modernen Verkehrssystems mit Elektro- und Wasserstoffbussen soll die wachsende Zahl an Pendlern zum Umsteigen auf die Öffentlichen bewegen.

IM WORTLAUT

„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 (Luftverschmutzung, Lärmbelastung) zu verringern?“

Diese Frage dürfen etwa 210 000 Wahlberechtigte aus Wiesbaden am Sonntag, 1. November, beantworten. mre

Das Thema ist seit den ersten Planungen 2017 toxisch aufgeladen. Den Verantwortlichen gelingt es nicht, die Vorbehalte aufzulösen. Die gegnerischen Argumente zur Citybahn erinnern inzwischen an die der Leute, die die Existenz von Corona leugnen. Viele erkennen die wissenschaftsbasierten Untersuchungen und Kontrollverfahren nicht an. Was soll man tun, wenn die Menschen auf der Straße und in digitalen Medien pauschal behaupten, dass Ergebnisse der Untersuchungen und die Planungen falsch seien? Wenn aus dem Kontext gerissene Zahlen und Argumente ständig wiederholt werden? Wenn der Eindruck vermittelt wird, als fabrizierten die Fachleute im Rathaus und den Ingenieurbüros nur Fehler?

Für Entsetzen sorgt der Stil. An Villen in der Biebricher Allee etwa hängen Banner, die Politiker massiv verunglimpfen. Kürzlich wurden Plakate mit der Botschaft aufgestellt, Rentner müssten wegen der Citybahn ihren Führerschein abgeben. Eine Lösung für die gravierenden Verkehrsprobleme der Stadt bleiben die Gegner

und Gegnerinnen indes schuldig. Alternativen, die Prüfungen standhalten, präsentieren sie nicht. Die Vertreter und Vertreterinnen aus Politik und der Citybahngesellschaft versuchen, besonnen mit Fakten und Sachlichkeit zu antworten – und hoffen auf Vernunft.

Auf der politischen Bühne macht sich die FDP von Beginn an als Vertreterin der gegnerischen Front stark. Später lehnt auch die AfD das Projekt ab. Zwei



Werbung für die Citybahn am Hauptbahnhof. MICHAEL SCHICK

Bürgerinitiativen sammeln 2019 Unterschriften für ein Bürgerbegehren. Das wird zwar nicht genehmigt, aber das Parlament verspricht einen Bürgerentscheid. Damals sind die Vertreter und Vertreterinnen der Kooperation (CDU, SPD, Grüne) noch der Ansicht, die Menschen mit Aufklärung überzeugen zu können. Aber intern herrscht Uneinigkeit. Von beherzter Aufbruchstimmung ist nichts zu spüren. Die Angst, dass das Projekt misslingen könnte, begleitet die Diskussion wie ein Gespenst. Bereits 2001 war die Stadtbahn gescheitert; FDP und CDU hatten sie aus Gründen der Koalitionsstrategie beerdigt. Der gegnerischen Seite ist es gelungen, die Anti-Stimmung von damals wiederzubeleben.

Corona verschiebt den Entscheid auf November

Um mehr Zeit für Aufklärung zu haben, fordern die Grünen, den Entscheid auf den Tag der Kommunalwahl 2021 zu legen. Die SPD will aber ihrem Versprechen nach einem Termin im Sommer 2020 nachkommen und setzt den früheren Termin durch. Die CDU hat keine einheitliche Linie und schlingert. Corona verschiebt den Abstimmungstermin von Juni auf November.

Wichtige Player wie die Geschäftsleute und die Industrie- und Handelskammer (IHK) positionieren sich ebenfalls gegen die Bahn. Zu teuer, zu viel Ärger während der Bauarbeiten und die Verschandelung des Stadtbilds führen sie an. Die Geschäftsleute werden mit einem Baustellen- und Entschädigungsmanagement versöhnt. Einen Wendepunkt stellt das Einlenken der IHK dar, als sie sich im September hinter das Projekt stellt und es zum zukunftsfähigen Verkehrssystem erklärt.

Auch Kommunikationsfehler werden gemacht. Das Mobilitätsleitbild wird nachgeschoben, als die Planungen schon laufen. Es folgt eine Bürgerbeteiligung unter wissenschaftlicher Führung – aber die Ergebnisse dringen nicht durch. Immer wieder wird Kritik laut, es fehle Transparenz. Die IHK fordert weitere Untersuchungen ein, die erst erstellt werden müssen. Die Studie zu den Effekten auf die Wirtschaft wird erst vor wenigen Tagen fertig.

„Ich bin guter Dinge, weil ich weiß, dass wir gute Argumente und alles getan haben, um den Menschen Fakten zu präsentieren“, sagt Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne). Es ist gut möglich, dass der erfolgswohnte Kowol, dem es mit Visionen und Detailversessenheit 2019 gelang, das Dieselfahrverbot abzuwenden, mit der Citybahn Schiffbruch erleidet. Denn Argumente und Fakten zu Technik, Kosten und Streckenverläufen haben die Planer genug geliefert. Ob das Projekt die Herzen erreicht, ist eine andere Frage.

Lob für Ausbau des Radwegenetzes

„Die Straße gehört uns allen“: „Stadtgespräch“ zum Thema Verkehr im Stadtmuseum am Markt

Von Hendrik Jung

WIESBADEN. Die Straße gehört uns allen. So lautet das Thema des dritten „Stadtgesprächs“ im Stadtmuseum am Markt (sam). Bis 8. November ist dort die Ausstellung „fahrradfahren fotografieren“ zu sehen. Eines der Probleme bei der Unterstützung von mehr Diversität bei der Nutzung der Mobilitätsformen wird bereits vor Betreten des Veranstaltungsorts deutlich sichtbar: Die vor dem sam zur Verfügung stehenden Radständer reichen nicht aus, obwohl nur rund zwanzig Personen an der Veranstaltung teilnehmen. Entsprechend groß ist der Anteil der Unterstützer des Radverkehrs bei der von Moderator Stephan Wiesehöfer von Anfang an auch auf das Publikum ausgeweiteten Diskussion.

Wartezeiten wegen überfüllter Busse

„Mit ‚weiter so‘ kommen wir nicht mehr weiter. Der motorisierte Individualverkehr hat keine Ausbauchance mehr, das Bussystem ist am Ende der Taktung“, meint Detlev Reymann, der Präsident der Hochschule Rhein-Main. Zumal er von seinen Studierenden zu hören bekomme, dass sie morgens teilweise vergeblich an der Haltestelle warteten, weil die Busse der Linie 14 überfüllt seien.

Da der eigentlich eingeladene Gesprächspartner kurzfristig absagen musste, übernimmt ausgerechnet Fahrrad-Botschafter Dirk Vielmeyer den Gegenpart. Provokant zieht er die Position des Verfechters des motorisierten Individualverkehrs durch. So bemängelt er in dieser Rolle etwa, dass man auf der Umweltspur auf dem ersten Ring kaum Fahrräder zirkulieren sehe, wenn man dort im Auto im Stau stehe. „Ich benutze die Umweltspur ungern,

weil sie mir nicht sicher genug ist“, räumt Moderator Wiesehöfer ein. Eine Einschätzung, die keineswegs von allen geteilt wird. „Die Situation hat sich um ein Vielfaches gebessert. Ich finde das Radwegenetz, wie es heute ausgebaut wird, sehr gut“, urteilt eine Teilnehmerin. Sie fahre schon ihr ganzes Leben lang in Wiesbaden Rad, teilweise sogar als Fahrradkurierein.

„Die Umweltspur ist frei und schnell“, findet auch Brit Scherer. Die Referentin für Verkehr und Mobilität im Verkehrsdezernat der Landeshauptstadt fahre mit dem Rad auch von ihrem Wohnort Rüsselsheim zur Arbeit. Die Expertin gibt dem Publikum beim Stadtgespräch Einblicke in den Stand der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans 2030. Im Radwegenetz sei der Lückenschluss entlang der Saarstraße fertiggestellt worden. In der Sonnenberger Straße würden dafür Parkplätze weichen müssen, aber die würden ohnehin überwiegend von Pendlern genutzt. Busschleusen sollen stellenweise dafür sorgen, dass der öffentliche Personennahverkehr nicht im Stau stehen bleibt. Dank des Programms Digi-V solle aber auch ein besserer Fluss im mobilisierten Individualverkehr erreicht werden. Dafür seien die Ampeln bereits ausgerüstet, nur über das Programm verfüge man noch nicht.

Angesichts von täglich 72.000 Kraftfahrzeugen auf dem Ersten Ring strebe man weiterhin eine Verlagerung des Verkehrs an, der die Innenstadt nur durchfahren wolle. „Die sollen den Zweiten Ring nutzen“, argumentiert Scherer.

Was schließlich die Schaffung zusätzlicher Fahrradständer angehe, sei man in der Verwaltung unter anderem auf die entsprechenden Beschlüsse durch die Ortsbeiräte angewiesen.

Was passiert nach dem Bürgerentscheid?

Lokalredakteurin Nele Leubner im Gespräch über mögliche Szenarien nach der Abstimmung

WIESBADEN (lea). 15 Prozent der Wahlberechtigten in Wiesbaden müssen am 1. November mit „Ja“ oder „Nein“ gestimmt haben, damit das Quorum für den Bürgerentscheid erreicht werden kann. Doch was passiert eigentlich, wenn das nicht geschieht? Geht der Bau der Straßenbahn direkt los, wenn genug Menschen dafür stimmen? Und was sind eigentlich die Alternativen, wenn das Verkehrsmittel abgelehnt wird? Darüber sprechen Lea Hellbach und unsere City-Bahn-Expertin Nele Leubner in der neusten Fol-



ge unseres Podcasts „Rheinhört“. Die beiden blicken hinter die Kulissen des Stimmkampfes der einzelnen Akteure, gehen Szenarien im Zusammenhang mit den möglichen Ergebnissen des Bürgerentscheids durch und reflektieren die Arbeit des Wiesbadener Kuriers. R(h)inhören lohnt sich!



QR-Code scannen und aktuellen Podcast anhören

Bahnen, Bäume, Bürgerwille

Bei der VRM-Podiumsdiskussion zur City-Bahn erleben die Zuschauer zwei intensive und sachliche Stunden

Von André Domes

WIESBADEN. Kontroverse Positionen waren abzusehen. Und für eine spannende und hochaktuelle Debatte sorgten schon das Thema City-Bahn und der nahe Termin des Bürgerentscheids am 1. November. So ein Podium wie am Dienstag hatten trotzdem weder die Diskutanten noch die Organisatoren des VRM-Talks schon einmal erlebt. Im Vorfeld der Podiumsdiskussion mit den Bürgerinitiativen für und gegen das Großprojekt hatte Corona nämlich gleich doppelt zugeschlagen: Zum einen fand die Debatte wegen der aktuellen Lage ohne Saal-

„Wer eine so suggestive Frage benötigt, um eine Zustimmung zu erreichen, der hat für meine Begriffe keine brauchbaren, stichhaltigen und überzeugenden Argumente.“

Sylvia Schob, BI Mitbestimmung

publikum im Großen Saal der Industrie- und Handelskammer statt. Zudem hatte sich im Kreis der BI „Pro City-Bahn“ ein Corona-Verdachtsfall ereignet, sodass die Diskutanten Matthias Lück und Martin Kraft per Video-Schleife von zu Hause aus teilnehmen mussten, um eventuelle Ansteckungsgefahren auszuschließen. Beides tat der Veranstaltung und auch dem regen Zuschauerinteresse

„Die Gegner haben es in zwei Jahrzehnten Diskussion in Wiesbaden nicht geschafft, ein eigenes Alternativkonzept zur Lösung des Problems vorzulegen.“

Martin Kraft, BI Pro City-Bahn

keinen Abbruch. In Spitzenzeiten bis zu 800 Zuschauer aus der gesamten Region verfolgten das Geschehen am Abend im Livestream. Die Aufzeichnung verbuchte schon am Folgetag etliche Tausend Aufrufe.

Die Zuschauer erlebten eine harte und engagierte, gleichzeitig aber sachliche Debatte, die sich in sechs Themenblöcken durch das komplexe Verkehrsprojekt durcharbeitete. Ob



Für die City-Bahn-Befürworter diskutierten die Aktiven der BI Pro City-Bahn Martin Kraft und Matthias Lück (oben links) bei der VRM-Podiumsdiskussion – um Ansteckungsrisiken zu minimieren, per Videokonferenz zugeschaltet. Sylvia Schob (unten rechts) und Klaus Duda (oben rechts) machten für die BI Mitbestimmung die Positionen der Gegner deutlich. Gastgeber und IHK-Präsident Christian Gastl (unten links) machte klar, was das Projekt für die regionale Wirtschaft bedeutet. Fotos: René Vigneron

Fotos: René Vigneron



Stadtgestaltung, die Auswirkungen auf Natur und Umwelt, ob Bau- und Betriebskosten oder die Prognosen zu Fahrgastzahlen und Verkehrszahlen – Immer wieder prallten grundverschiedene Sichtweisen aufeinander. Nicht zuletzt auch in der Frage, wie viele der Bäume in der Biebricher Allee der City-Bahn zum Opfer fallen würden. Die BI Mitbestimmung, die von 94 ausgeht, und etliche davon auch mit Plakaten vor Ort markiert hat, zeichnete das Bild einer mehr von Masten denn von Bäumen gesäumten Allee.

„Die City-Bahn bringt zusätzliche Gefahren in die Stadt, ohne dafür einen wirklichen Mehrwert gegenüber dem Bussystem zu liefern.“

Klaus Duda, BI Mitbestimmung

Eine „glatte Lüge“ unterstellte die BI Pro City-Bahn den Kontrahenten und sprach ihrerseits

von 42 Bäumen. Eine Zahl, die schon eher die Realität abbildet – sagte zumindest Kai Mumme, Gesamtprojektleiter der City-Bahn GmbH, der für die Seite der Planer am Podium teilnahm und an vielen Stellen Fakten zum aktuellen Planungsstand präsentierte. Ergänzt wurden die Ausführungen des Planers von Nele Leubner, die als Fachredakteurin des Wiesbadener Kuriers ihre Rechercheergebnisse teilte.

Die eigentliche Moderation des Abends übernahm VRM-Chefredakteur Stefan Schröder.

Der hatte nicht nur damit alle Hände voll zu tun, die Redezeiten im Blick und die Diskutanten im Zaum zu halten, sondern sorgte auch dafür, dass Zuschauerfragen aus den Livechats in die Debatte einfließen konnten.

Komplettiert, oder besser gesagt eröffnet wurde das Podium

„Die Masten für die Oberleitung stehen da heute schon. Zwischen den Bäumen und halten die Beleuchtung.“

Matthias Lück, BI Pro City-Bahn

aber vom Hausherrn der Veranstaltung. IHK-Präsident Christian Gastl erläuterte in einem Eingangsstatement, was die City-Bahn aus Sicht der regionalen Wirtschaft bedeutet und warum das erst unlängst gefallene „Ja“ zum Projekt für die IHK-Hauptversammlung alles andere als eine leichte Entscheidung gewesen ist.



QR-Code scannen und Videobeitrag zum Thema anschauen!



Wegen der Corona-Pandemie fand das Podium ohne Saalpublikum statt. Dank Übertragung ins Internet war das von VRM-Chefredakteur moderierte Geschehen trotzdem live zu verfolgen. Die Aufzeichnung steht weiter in der VRM-Mediathek zum Abruf bereit. Auch die IHK bietet auf ihrer Homepage Info-Videos zum Thema City-Bahn: www.ihk-wiesbaden.de/citybahn

Was bedeutet eine City-Bahn für die Wirtschaft?

Studie zeigt mögliche wirtschaftliche Auswirkungen des Schienenprojekts / Wertsteigerung für Immobilien erwartbar

Von Nele Leubner

WIESBADEN. Die City-Bahn – der Todesstoß für den örtlichen Einzelhandel? Mitnichten, sagt die Studie „Wirtschaftliche Effekte durch die City-Bahn für die Region Wiesbaden – Rheingau-Taunus-Kreis – Mainz“. Die Professorin Anna Quitt von der Frankfurter International School of Management hat den Prozess wissenschaftlich begleitet und die Ergebnisse der Studie gemeinsam mit der City-Bahn GmbH sowie der Industrie- und Handelskammer Wiesbaden/Rheingau-Taunus durchgeführt. Die Studie am Mittwoch im Rathaus vorgestellt.

Drei Kernthemen wurden in der Studie, die 40.000 Euro ge-

kostet hat, behandelt: „Potenziale beim Kundenkontakt“, „Gewinn an Attraktivität für die Wirtschaft“ sowie „Auswirkungen auf Immobilienwerte“. Quitt betont: „Die Ergebnisse beziehen sich nicht auf die Bauphase, sondern den Zeitraum danach.“

Direkter Effekt für Gewerbe nur im 400-Meter-Radius

Für Wiesbaden gibt es einige zentrale Aussagen zum Thema Immobilienwerte: So seien laut Quitt „Zugang zu Mobilität und Nahverkehr wesentliche Werttreiber bei Immobilien“. In der wissenschaftlichen Literatur werde deutlich, dass „Erweiterungen eines Busnetzes und der Neu-Anschluss von Buslinien keine

signifikanten Effekte auf Immobilienwerte“ habe, sagt Quitt. Je näher Immobilien an einer Schienentrasse liegen würde, desto höher sei die Wahrscheinlichkeit einer Wertsteigerung, sagt die Professorin. Wichtig sei da vor allem der Radius: Je näher die Immobilie an der Trasse liege, desto höher die Wahrscheinlichkeit einer Wertsteigerung.

Für Gewerbe und Wohnimmobilien gelten aber unterschiedliche Entfernungen als noch wirksam. Bei Gewerbeimmobilien gelte ein maximaler Radius von 400 Metern. Wenn in Wiesbaden die City-Bahn in der Innenstadt durch die Rheinstraße fahren würde – wie derzeit geplant – könnte das einen wirtschaftsfördernden sowie einen wertstei-

gernden Effekt für Immobilien beispielsweise in der Moritzstraße, der Luisenstraße, am Beginn der Kirchgasse und der Schwalbacher Straße haben. Für die Langgasse aber würde das schon nicht mehr funktionieren. Für Wohnimmobilien gelte ein Radius von 1000 Metern als sehr gut erschlossen. Die Nähe zur Haltestelle wirkte sich noch mal positiv aus. „Ein negativer Effekt kann hier natürlich sein, dass Mieten steigen“, sagt Quitt.

Hinsichtlich der von einer City-Bahn erwarteten Effekte für den Einzelhandel räumt die Studie die Annahme aus, dass Autofahrer mehr Umsatz bringen als ÖPNV-Nutzer: „Nach dieser Analyse ist das so nicht mehr haltbar“, sagt Quitt: „Richtig ist, dass die einzelnen

Einkäufe unterschiedlich sind und ein Kunde mit Pkw mehr auf einmal einkauft. Aber der Einkaufswert beider Gruppen pro Woche ist nahezu identisch“. Zudem werde die Bedeutung von Parkplätzen für die Umsatzhöhe im Einzelhandel oft überbewertet.

Sofern wie angenommen 20 Prozent der Bürger auf die City-Bahn „umsteigen“ würden, wäre laut einer Modellrechnung der Studie möglich, dass pro Haltestelle in der Innenstadt mit täglich 2260 potenzielle Kunden mehr als heute zu rechnen wäre. Wegen der regionalen Anbindung wäre ein möglicher Effekt der City-Bahn auch eine Zunahme von Kunden aus dem Umland in der hessischen Landeshauptstadt. ► SEITE 16

WIESBADENER KURIER

Herausgeber: Hans Georg Schnücker
Verlag: VRM GmbH & Co. KG, Erich-Dombrowski-Straße 2, 55127 Mainz (zugleich auch ladungsfähige Anschrift für alle im Impressum genannten Verantwortlichen), Postfach 3120, 55021 Mainz, Tel. (06131) 4830; Fax (06131) 485868; AG Mainz HRA 0535, ph.G: VRM Verwaltungs-GmbH.
Geschäftsführung: Joachim Liebler (Sprecher), Dr. Jörn W. Röper
Chefredaktion: Lutz Eberhard (Mitglied der Geschäftsleitung), Lars Hennemann (redaktionell verantwortlich, Darmstadt), Stefan Schröder, Alexandra Eisen (Stv.), Olaf Streubig (Stv.)
Mitglied der Chefredaktion: Andreas Härtel, Martin Schirring
Politik: Christian Matz (Ltg. und Reporterchef)
Wirtschaft: Ralf Heidenreich
Kultur: Johanna Dupré
Sport: Tobias Goldbrunner
Stadt- und Regionalredaktion: Olaf Streubig (Ltg.),

Sina-Andrea Schreiner, André Domes (Vertretung)
Bezirksausgaben: Sascha Kircher
Berliner Büro: Eva Quadbeck, Kristina Dunz
Chef vom Dienst: Klaus Kipper
Art Director: Stefan Vietten
Leben/Wissen: Monika Nielsen
Bildredaktion: Sascha Kopp
Leitung Content Development: Julia Lumma
Geschäftsleitung Markt: Michael Emmerich
Anzeigen: Marc Becker (verantwortlich)
Lesermarkt: Angela Harms
Logistik: Lars Groth
Druck: VRM Druck GmbH & Co. KG, Alexander-Fleming-Ring 2, 65428 Rüsselsheim. Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Haftung. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages.
Abonnementkündigungen müssen schriftlich bis zum 5. des Monats zum Monatsende im Verlag vorliegen. Bei Lieferungsbehinderungen ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt besteht kein Anspruch auf Entschädigung.
Anzeigenpreise laut Preisliste Nr. 48 ab 1. Januar 2020. Für private Gelegenheitsanzeigen gilt die Preisliste Nr. 18 vom 1. Januar 2020.



Herbst der Entscheidungen

Von Manfred Köhler

Bei der Diskussion um ein Umsteuern in der Verkehrspolitik ist viel vom Fahrradverkehr die Rede, aber viel wichtiger ist es, ob der Ausbau des Schienennetzes in der Region vorankommt. Eisen-, U- und Straßenbahnen sind bei jedem Wetter leistungsfähig, befördern die Bevölkerung jeglichen Alters und auch über Entfernungen, bei denen selbst trainierten Radfahrern die Puste ausgeht. Leider erweist sich der Bau von Schienestrecken als weitaus komplizierter als das Ziehen einiger Striche am Straßenrand für einen Fahrradweg.

Noch in diesem Herbst aber stehen zwei wichtige Entscheidungen an. Fünf Industrie- und Handelskammern mahnen, dass die Festlegung auf eine Trasse für die seit Jahren geplante Schnellfahrstrecke von Frankfurt nach Mannheim doch endlich erfolgen soll. Nichts anderes hat die Deutsche Bahn angekündigt, aber inzwischen ist schon Oktober, und noch ist nichts geschehen. Es hatte auch schon einmal geheißen, die Festlegung werde im Jahr 2019 erfolgen. Es ist eine heikle Entscheidung, sicher, namentlich die Anbindung Darmstadts an die Neubaustrecke, die fern der Universitätsstadt entlang der Autobahnen verlaufen soll, ist knifflig. Aber eine grundsätzliche Einigung über den genauen Verlauf der Schienen ist die Voraussetzung, um überhaupt in die detailliertere Planung einzusteigen.

Nicht weniger wichtig ist, wie sich die Wiesbadener am 1. November zur Einführung der Straßenbahn stellen. Auch hier hat sich die örtliche Kammer kürzlich nach langem Zögern zu dem Vorhaben bekannt. Es ist eine Jahrhundertchance für die Landeshauptstadt, den Stadtverkehr auf zukunftsfähige Grundlagen zu stellen. Die Zusammenarbeit mit dem Mainzer Straßenbahnbetrieb garantiert, dass sich die Kosten in Grenzen halten, die Trassierung ist so gewählt, dass Fahrgastpotentiale erschlossen werden, die Erfahrung aus anderen Städten weltweit lehrt, dass komfortable Schienenverkehrsmittel besser angenommen werden als Omnibusse. In Frankreich sind deshalb Dutzende Städte zur Straßenbahn zurückgekehrt, in Großbritannien einige, in Deutschland freut man sich, dass die Tram noch in so vielen Orten fährt, und zwar mit Erfolg. Wer wirklich möchte, dass weniger Pendler mit dem Auto fahren, wird am Ausbau der Schienennetze in der Region nicht vorbeikommen – weder in Wiesbaden noch zwischen Frankfurt und Mannheim.

■ **LEUTE DER WOCHE**

✚ **CHRISTIAN GASTL,**

Umdenker, steht an der Spitze der Industrie- und Handelskammer Wiesbaden, die nach langen Diskussionen nun endlich anerkennt, dass eine Straßenbahn zur Lösung der schwerwiegenden Verkehrsprobleme in der Landeshauptstadt beitragen kann. Unter Gastl hat sich die Einsicht durchgesetzt, dass die Citybahn dem Wirtschaftsleben Impulse geben wird und dass sie für die



Pendler dringend notwendig ist. Gut, dass sich die Kammer den Pro-Argumenten aufgeschlossen zeigt.

Sieben neue Corona-Fälle

WIESBADEN (red). Wiesbaden verzeichnet, Stand Donnerstag, 14.30 Uhr, 1082 Covid-19-Fälle, sieben mehr als am Vortag. 1008 Personen gelten als genesen (plus neun). 23 Menschen sind verstorben (unverändert). Derzeit sind 52 Personen erkrankt. Das Wiesbadener Corona-Ampelsystem meldet Grün. In den letzten sieben Tagen sind 32 Neu-Infizierte hinzugekommen. Aktuell liegt die Stadt bei elf Neu-Infizierten pro 100.000 Einwohner.

Drei Wiesbadener im CDU-Vorstand

WIESBADEN (os). Drei Vertreter der Wiesbadener CDU sind in den Landesvorstand ihrer Partei gewählt worden: Auf dem 115. Landesparteitag der hessischen CDU wurden der Bundestagsabgeordnete und Kreisvorsitzende Ingmar Jung und die Landtagsabgeordnete Astrid Wallmann erneut Beisitzer, Pilar May als Mitgliederbeauftragte bestätigt.



Scheidet im Groll aus der Wiesbadener CDU: Hans-Jörg Frommann. Archivfoto: Paul Müller

Auch Frommann verlässt die CDU

WIESBADEN (os). Die CDU-Fraktion in der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung verliert ein weiteres Mitglied: Hans-Jörg Frommann hat zum 30. September seinen Parteiaustritt erklärt und wird dem Stadtparlament als Fraktionsloser angehören. Zur Begründung sagt er auf Anfrage: „Die Querelen und Machenschaften rund um unseren ehemaligen Fraktionschef Bernhard Lorenz haben mich in der Vergangenheit sehr gestört. Ich dachte, es wird besser, aber der Umgang miteinander ist leider schlimm.“ Frommann war erst im Juli dieses Jahres für den zurückgetretenen Wolfgang Gores ins Rathaus nachgerückt. Er hatte der Stadtverordnetenversammlung schon von 2012 bis 2016 angehört.

Nicht mehr auf der Liste für die Kommunalwahl

Auf der Vorschlagsliste für Kommunalwahl 2021 wurde Frommann nicht berücksichtigt. „Wenn die Partei eine Verjüngung möchte, akzeptiere ich das natürlich“, sagt der 59-Jährige. Für seinen Austritt sei das aber nur ein Nebenaspekt gewesen. Der Rückzug aus der Politik erfolge auch, weil er als Auringer Ortsvorsteher zuletzt angefeindet worden sei. Frommann ist seit 2005 Ortsvorsteher, seit fast 20 Jahren sitzt er für die CDU im Ortsbeirat. Auch dieses Mandat behält er als fraktionsloses Mitglied bei. Kurz zuvor war bereits die Stadtverordnete Renate Kienast-Dittrich aus Partei und Fraktion ausgetreten. Die CDU hat seither nur noch 17 Sitze und zusammen mit der SPD (22 Sitze) keine Mehrheit mehr. Das stärkt die Rolle des Kooperationspartners die Grünen.

Einem Teil unserer heutigen Ausgabe liegen Prospekte der Firmen Möbel Segmüller und EKAMS TRAINING bei.

Streit um Maske im Unterricht

Schüler beschwerten sich über „Zwang“ in der Louise-Schroeder-Schule trotz Gerichtsurteil – Schulleiterin widerspricht

Von Erdal Aslan

WIESBADEN. Seit Beginn des Schuljahres steht fest: Das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes ist coronabedingt auf dem Schulgelände verpflichtend – jedoch nicht im Klassenraum, also nicht während des Unterrichts. Einige Oberstufenschüler eines Kurses der Louise-Schroeder-Schule berichten gegenüber dieser Zeitung aber, dass an der Berufsschule ein „Zwang“ auch im Unterricht ausgeübt werde.

Gericht: Keine „dringende Empfehlung“ erlaubt

Gegen die Maskenpflicht im Unterricht hatte Anfang September ein Schüler aus dem Rheingau-Taunus-Kreis erfolgreich vor dem Verwaltungsgericht geklagt. Schulen in Hessen dürfen laut Urteil eine einfache Bitte oder Empfehlung, aber keine „dringende Empfehlung“ zum Tragen einer Maske im Unterricht aussprechen. Weil es sonst eine Form des Zwanges sei. Zwar seien Schulen verpflichtet, einen Hygieneplan aufzustellen, aber für eine dringende Empfehlung gebe es keine Rechtsgrundlage.

Auf dieses Urteil hätten die 13-Klässler Schulleiterin Ute Stauch-Schauder hingewiesen, als sie die Schüler persönlich aufgefordert habe, eine Maske zu tragen: „Sie meinte, wenn wir uns weigern, müsse sie uns an eine andere Schule versetzen. Und die Lehrer müssten uns nicht unterrichten, wenn sie das nicht wollen.“ Das sei doch „deutlich eine dringende Empfehlung“. Es gebe auch eine E-Mail an die Lehrer, dass sie die Schüler auf das Tragen hinweisen sollen. Auf kritische Nachfragen sei die Schulleiterin nicht eingegangen, sondern hätte „genervt und respektlos“ reagiert. Wenn man nicht erken-



Eine Maskenpflicht herrscht in Hessen auf dem Schulgelände – jedoch nicht, wie hier auf dem Symbolfoto, im Unterricht.

Archivfoto: dpa

ne, wie sinnvoll die Masken seien, sei man auf unseriösen Webseiten unterwegs, habe sie unter anderem gesagt. „Wir tragen jetzt die Masken weiterhin den ganzen Tag, weil wir keinen Ärger wollen“, sagen die Schüler. Schulleiterin Ute Stauch-Schauder widerspricht auf Anfrage dieser Zeitung den Vorwürfen: „Wir empfehlen den Schülern eine Maske nur, wir drohen nicht mit

Sanktionen.“ Sie bestätigt aber, dass alle Schüler an ihrer Schule eine Maske im Unterricht tragen. „Wir haben hier eine besondere Situation: Hunderte Schüler arbeiten im Gesundheitsbereich, aber auch im Sozialbereich. Sie kommen also mit sehr vielen Menschen in Kontakt, deshalb sind besondere Schutzmaßnahmen nötig.“

Die meisten Schüler seien es gewohnt, auch in ihrem Berufsleben permanent eine Maske zu tragen, darunter medizinische Fachangestellte oder Altenpfleger. Die Ärzte, die an der Schule unterrichteten, empfahlen alle eine Maske und klärten die Schüler auf. Auf die Frage, ob sie den Schülern gesagt habe, dass sie sonst an der Friedrich-List-Schule unterrichtet werden müssten, sagt Stauch-Schauder:

AUSNAHMEN

► **Gesundheitsämter können laut des Hessischen Kultusministeriums im Einzelfall eine Pflicht zum Tragen des Mund-Nasen-Schutzes im Unterricht verfügen, um damit auf ein schulbezogenes Ausbruchsgeschehen reagieren zu können.**

Schubkarren, Schritttempo und die Wiesbadener Brezel

Warum wir die City-Bahn brauchen und nicht ständig im Kreis fahren wollen

WIESBADEN. Was war das wieder für eine verkehrsreiche Woche in Wiesbaden. Schubkarrenweise wurden Leserbriefe in unsere Redaktion gekarrt, denn die Umweltpur auf dem 1. Ring sorgt für Aufregung – und für reichlich Stau. Da bleibt für Verkehrsdezernent Andreas Kowol kaum Zeit, sich über das Signal der Industrie- und Handelskammer zu freuen. Die IHK-Vertreter haben mehrheitlich erkannt, dass eine Straßenbahn langfristig ohne Alternativen ist. Eines CO₂-armen Tages profitieren davon nicht nur die Umwelt und die gesamte Mobilität in unserer Stadt, sondern auch die regionale Wirtschaft. Hoffen wir mal, dass City-Bahn – trotz all der Pleiten, Pech und Pannen bei der Kommunikation des Projekts – irgendwann durch die Stadt fährt.

Auf ein positives Votum beim Bürgerentscheid wirken die aktuellen Szenarien auf beiden Ringen nicht gerade hin. Zwar wird immer wieder behauptet, ein geplantes Chaos auf den Straßen solle den Wählern die Notwendigkeit einer City-Bahn vor Augen führen. Doch diese Argumentation entbehrt jeglicher Logik. Denn ein gegenteiliges Stimmungsbild schiebt sich derzeit im Schritttempo über den Ring: Pendler wie Anwohner sind sauer und werden in ihrem Groll gegen die Verkehrsplaner eher gegen die City-Bahn stimmen. Stau als Wahlhilfe war daher kaum das Kalkül von Kowol und Co.. Ob die Umweltpuren zusammen mit den schlaunen



MEINE WOCHENSCHAU
Von Olaf Streubig

Ampeln (Digi-V) funktionieren und alles fließt, wird sich in ein paar Monaten weisen. Die ganze Chose muss uns aber auch anständig erklärt werden. Daran krankt es. Viele Wiesbadener wissen nicht, dass auf dem Mittelstreifen des 1. Rings ein durchgehender Fuß- und vor allem Radweg entstehen soll. Schließlich ist die Umweltpur in erster Linie eine Busspur für viele Tausend Fahrgäste (die dann nicht im Stau stehen), das muss-er deutlicher betont werden.

Freie Wähler (FW) und SPD kritisieren heftig, dass 52.000 Euro für „externe Kommunikationsdienstleistungen“ der Umweltpur ausgegeben wurden. „Es ist unglaublich, wie mit öffentlichen Geldern umgegangen wird“, schimpfte FW-Chef Christian Bachmann. Neuralgische Punkte wie das Landeshaus seien zunächst überhaupt nicht dargestellt worden, sieht SPD-Fraktionschef Hendrik Schmehl „ein kommunikatives Desaster“.

Nun soll's ein Kommunikationsprofil richten: Der Influencer

Andreas Rolle (Facebook-Gruppe „Lust auf Wiesbaden“) wurde beauftragt, die Verkehrspolitik verständlich zu machen. „Die Umweltpuren funktionieren gut“, schreibt er in einem Post, die digitale Verkehrssteuerung sei „genial“. In lockerem Stil erklärt Rolle anschaulich, woher all die Autos eigentlich kommen und betont: „Der Flow ist definitiv das Ziel.“ Ein lesenswerter Beitrag. Einziges Manko: Es fehlt der Hinweis, dass Rolle ein paar Tausend Euro von der Stadt einstreicht, um seine Follower in Richtung städtischer Verkehrspolitik zu leiten. „Influencer“, wie das neudeutsch heißt. An dieser Stelle soll nicht verschwiegen werden, dass auch das Magazin Sensor, das im Verlag dieser Zeitung erscheint, die Maßnahmen am 1. Ring gegen Geld bewirbt. Doch dort schreiben die Kollegen „Anzeige“ drüber. Wirkt vielleicht ein bisschen altmodisch, ist aber im Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) so geregelt. Werbung muss eindeutig als solche erkennbar sein.

Na ja, sehen wir es mal ganz pragmatisch: Wichtig ist, dass die Leute endlich verstehen, wohin die Reise gehen soll – egal ob zu Fuß, auf dem Rad oder im Auto. Und bitte, liebe Verkehrsplaner, auch wenn Sie die Rechtsabbieger an Landeshaus und Moritzstraße blitzschnell entschärfen (verboten) haben: Grübeln Sie bitte noch mal, ob es statt der Umwege in brezelartigen Mäandern noch eine andere Lösung für die Autofahrer gibt!

Unterricht ohne Schutz „eine Zumutung“

WIESBADEN (hol). Das Kollegium der Friedrich-Ebert-Berufsschule erinnert Kultusminister Alexander Lorz (CDU) in einem offenen Brief an seine Fürsorgepflicht für Lehrkräfte und Schüler. Die Regelungen im Hygieneplan 5.0 böten den Schulen keine Handhabe, sich angemessen gegen Infektionen zu schützen. Offiziell propagiere man zu Recht die AHA-Regeln, in der Schulwirklichkeit würden diese aber ins Gegenteil verkehrt. Es werde Lehrkräften nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts Wiesbaden (wir berichteten) schwer gemacht, die Maskenpflicht auf dem Schulgelände verständlich zu machen. Für viele Lehrkräfte sei es eine Zumutung, Schüler zu unterrichten, die keine Maske trügen.

Wenn es nicht bald eine andere Regelung gebe, „werden sehr viele der sogenannten Risikopersonen innerhalb kurzer Zeit den Antrag stellen, vom Präsenzunterricht befreit zu werden“. Berufsschulen seien mit anderen Schulformen nicht zu vergleichen, so die Verfasser des Briefes. Die Schüler seien genau in der Altersgruppe, die sich derzeit besonders häufig mit dem Coronavirus infiziere. Es wäre „sehr leicht“, das Risiko abzumildern, so die Lehrer. Auszubildende könnten etwa bei halbierten Klassenstärke im Wechsel Schule/Betrieb unterrichtet werden.

KORREKT

WIESBADEN (red). In der gestrigen Ausgabe hatten wir irrtümlich die Schließung von „Betty Barclay“ vermeldet. Tatsächlich ist die Boutique weiterhin geöffnet, renoviert wird nebenan. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen!

– Anzeige –

E-Busse auf Schleichfahrt

WIESBADEN Als Vorreiter in Deutschland will die Stadt eigentlich alle Busse auf Elektro- und Wasserstoffantrieb umstellen. Doch ganz ohne Diesel wird es wohl in naher Zukunft nicht gehen.

Von Oliver Bock

Allen Anfang ist schwer. Die Ausmusterung von mehr als 200 Diesel- und die Anschaffung von ebenso vielen Elektrobussen für den Fuhrpark der kommunalen Wiesbadener Verkehrstochter Eswe kommt nur zäh voran. Von einem Regelbetrieb kann noch immer keine Rede sein, wie aus der Antwort von Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Die Grünen) auf eine Anfrage der SPD-Stadtratsmitglied Nadine Ruf hervorgeht. Bislang sind erst zehn Elektrobusse des Herstellers Evobus der Daimler AG in Wiesbaden angekommen, von denen aktuell acht im Liniennetz eingesetzt werden. „Sehr zuverlässig“, hebt Kowol hervor.

Doch noch sind die Ladestationen im Eswe-Betriebshof nicht fertig, so dass die bislang in der Stadt stationierten Batteriebusse an mobilen Stationen aufgeladen werden, was länger dauert als an einer festen Ladeeinrichtung. Erst im Oktober soll die Ladeinfrastruktur mit zunächst 56 Ladepunkten so weit fertiggestellt sein, dass laut Kowol der „richtige Betrieb“ der Batteriebusse beginnen könne.

Wegen der Corona-Pandemie wird



Noch immer eine Rarität: einer der zehn Elektrobusse in Wiesbaden

Foto Cornelia Sick

„Kann Verkehrsprobleme der Region lösen“

WIESBADEN IHK will jetzt doch die Citybahn

Einen Monat vor dem Bürgerentscheid über die Citybahn in Wiesbaden hält die Industrie- und Handelskammer ihr 2018 gefälltes, negatives Votum nicht mehr aufrecht. Die Vollversammlung hat sich nun mehrheitlich für den Bau der Citybahn ausgesprochen, die Mainz und den Rheingau-Taunus-Kreis quer durch Wiesbaden miteinander verbinden soll. Nach Angaben der IHK votierten am Ende der „digitalen Sondersitzung“ 23 Mitglieder für das Jahrhundertprojekt, 15 dagegen. „Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen“, heißt es in dem Beschluss. Vorausgegangen war eine Befragung von Fachleuten und Gutachtern.

Allerdings dürfe die Citybahn nicht isoliert betrachtet werden, sondern nur als Teil eines Gesamtkonzepts zu Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion. Entscheidend sei die Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln. „Wir sehen die Citybahn keinesfalls als Allheilmittel“, sagt IHK-Präsident Christian Gastl, aber sehr wohl als „wichtiges Puzzle-Teil im Gesamtsystem“.

Laut IHK erhoffen sich die Befürworter der Straßenbahn durch die bessere Anbindung eine Belebung von Geschäften, Restaurants und Kulturinstitutionen. Außerdem seien Unternehmen für Mitarbeiter besser erreichbar, und Fachkräfte seien flexibler in ihrer Wohnortwahl. Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus sei dringend notwendig, um Wachstums- und Entwicklungschancen zu ergreifen und den Tourismus zu stärken. Zudem werde das Investitionsvolumen des Projekts der Gesamtwirtschaft Impulse geben.

Kritische Stimmen habe es vor allem im Hinblick auf die Bauphase und die Fi-

nanzierung und die Folgekosten gegeben. Betriebe entlang der Strecke müssten während der Bauzeit mit Umsatzeinbußen rechnen. Im Beschluss der IHK werden daher ein „Entschädigungsmanagement, ein Baustellenmarketing“ gefordert. Die Innenstadt müsse mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben. Sollte der Bürgerentscheid gegen die Citybahn ausgehen, erwartet die IHK eine rasche Entscheidung der Politik über zukunftsorientierte Verkehrsangebote.

Das Votum der IHK hat in Wiesbaden einiges Gewicht, auch wenn die Abstimmung am 1. November weiterhin als offen gilt. Zwischenzeitlich hat sich auch das Jugendparlament der Stadt mehrheitlich zur Citybahn bekannt und ist dem Bündnis „Jugend für die Citybahn“ beigetreten. Der Vorsitzende des Jugendparlaments, Noah Said, sieht in der Bahn eine „umweltfreundliche und nachhaltige“ Verbesserung des ÖPNV vor dem Hintergrund des ausgerufenen Klimanotstandes.

Unterdessen wirbt Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD) bei zahlreichen Terminen um Zustimmung. Alle Alternativen seien „signifikant schlechter“, sagte Mende bei einem Forum im Dotzheimer Bürgerhaus. Die in Bürgerhäusern und an Informationsständen meist nüchterne Diskussion um Einzelaspekte der Straßenbahn, um Streckenführung und um den Erhalt von Bäumen, steht im auffälligen Gegensatz zu den hitzigen und hochemotionalen Debatten in den sozialen Netzwerken, bei denen die Gegner häufig den Ton angeben. Für Mende aber ist die Bahn, die werktäglich 100 000 Fahrgäste befördert und 17 000 Autofahrten überflüssig machen soll, eine „Jahrhundertchance“ für Wiesbaden. obo.

IHK sagt Ja zur Citybahn

WIESBADEN Wirtschaft erkennt Schienenprojekt als Teil eines zukunftsfähigen Verkehrskonzepts an

VON MADELEINE RECKMANN

Die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer hat sich mehrheitlich für den Bau der Citybahn ausgesprochen. „Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebots ist“, heißt es in dem Beschluss der gewählten Repräsentanten der Wirtschaft in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis. In ihrer digitalen Sondersitzung am Dienstag stimmten 23 Mitglieder für die Citybahn, 15 dagegen, und eines enthielt sich.

Die Zustimmung zu dem Schienenprojekt markiert eine Wende. Vor zwei Jahren hatte sich das Gremium mit großer Mehrheit gegen den von den Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis angestrebten Bau einer Straßenbahn ausgesprochen und damit der allgemeinen Negativstimmung gegenüber dem Projekt noch einmal Schub gegeben. In Wiesbaden ist die Bahn bis heute hoch umstritten. Die Wiesbade-



Werbung für den Bau der Citybahn. Jetzt ist auch die IHK für den Bau des Schienenprojekts. MICHAEL SCHICK

ner und Wiesbadenerinnen stimmen am 1. November darüber ab, ob sie gebaut werden soll.

Vor zwei Jahren vermissten die Wirtschaftsvertreter eine Reihe von Studien, um das Vorhaben besser bewerten zu können. Dies wurde wohl als Warnung verstan-

den: Inzwischen liegen das ganzheitliche Mobilitätskonzept, das alle Verkehrsträger berücksichtigt, vor, eine Alternativenprüfung, ein finanzieller Vergleich von Straßenbahn und Doppelgleisenbussen, erste Ergebnisse zu wirtschaftlichen Effekten und an-

dere Studien. Zudem gebe es laut der IHK-Sprecherin Melanie Dietz Überlegungen, wie die Geschäfte an der Strecke während der Bauzeit entschädigt werden können.

All dies honorierte das Parlament der Wirtschaft wohl. Es sei einzig gewesen, dass die Ver-

kehrprobleme dringend einer Lösung bedürften und die Citybahn als ein Puzzleteil im Gesamtsystem gesehen werde, heißt es in der IHK-Mitteilung. Das Maßnahmenpaket von Stadt und Region zur Mobilität mit neuen Elektrobussen, dem digitalen Verkehrsmanagement, einer weiteren Bahnlinie nach Frankfurt und der Citybahn als Rückgrat finde große Zustimmung. Die Befürworter erhofften sich eine Belebung der Innenstädte. Außerdem seien die Unternehmen für Mitarbeiter besser erreichbar.

Aber es gibt auch kritische Stimmen zu den Kosten und zur Bauzeit. Eine Folgenkostenuntersuchung etwa fehle noch. Daher verlangen die IHK-Vertreter ein tragfähiges Finanzierungskonzept mit den Investitions-, Betriebs- und Instandhaltungskosten. Angemahnt wurde auch ein Baustellen- und Entschädigungsmanagement, um die Nachteile für die Geschäftsleute gering zu halten.

Das Hintergrundpapier „The big Picture: Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion Wiesbaden“ und Videoimpulse der Experten stehen unter: www.ihk-wiesbaden/city-bahn

Stadt hilft weiter in Krise

HANAU Sieben Millionen Euro bereitgestellt

Im Kampf gegen die Corona-Pandemie und deren Folgen hat Hanau ein weiteres eigenes Hilfspaket beschlossen. Wie die Stadtverordneten kürzlich einstimmig entschieden, soll das Paket sieben Millionen Euro umfassen. Zweieinhalb Millionen Euro davon sollen das Eigenkapital des Stadtkonzerns Beteiligungsholding Hanau stärken. Die Krise habe die Holding „wirtschaftlich stark belastet“, heißt es in der Begründung. Besonders betroffen seien die Gesellschaften Hanauer Straßenbahn, Bäder und Parkhaus. Sie litten unter erheblichen Einnahmeausfällen, die Bäder zum Beispiel wegen einer Schließung in den Monaten März bis Juni.

Für ein Lager für Hygiene- und Schutzartikel sind 2,3 Millionen Euro vorgesehen, 700 000 Euro für Zuschüsse, um die Schulen zu digitalisieren. Etwa 1,5 Millionen Euro werden in den Krisenstab fließen, den Angaben zufolge zum Teil für Personal- und Sachkosten. Darunter fallen auch die umstrittenen Ausgaben für die Krisen-PR, in deren Mittelpunkt oft OB Claus Kaminsky (SPD) stand. Zum Teil sollen mit dem Geld kurzfristige Maßnahmen wie das gerade gebildete Hygiene-Team bezahlt werden, das beispielsweise Gastronomen berät.

Um die Hilfen von Bund und Land zu ergänzen, hatte die Stadt bereits ein Paket beschlossen. Es soll Händler, Gastronomen, Dienstleister mit drei Millionen Euro unterstützen, Vereine und Initiativen mit zwei Millionen. gha

Viertel gerät in Schieflage

HANAU Probleme im Nordwesten nach Hausverkäufen / Stadt will Vorkaufsrecht

In Hanau-Nordwest sollen Immobilienspekulanten mehrere Häuser gekauft und sie überbelegt haben, um offenbar schnell Gewinn zu machen und mittelfristig die Preise zu drücken und weitere Gebäude günstiger kaufen zu können. Derzeit seien sie bereit, teilweise gut 50 000 Euro mehr zu bieten als andere Interessenten. Zu den Folgen der Veränderungen in der Gegend gehörten Vermüllung, Ausbeutung und Auseinandersetzungen mit Anwohnern.

Diese und andere Vorwürfe sind im Stadtparlament unter anderem von Ortsvorsteher Reiner Wegener (SPD) geäußert worden, nachdem Bürger sie an ihn herangetragen hatten. Das Viertel – konkret geht es vor allem um die Siedlung zwischen Bruchköbeler Landstraße und Fallbach – drohe in eine Schieflage zu geraten. Derweil stellt sich einer der dort auftretenden Geschäftsleute als seriöser Partner dar, der sich nichts zuschulden kommen lasse.

Um den Problemen entgegenzuwirken, haben die Stadtverordneten nun einstimmig beschlossen, dass Hanau in dem Quartier sogenannte städtebauliche Maßnahmen einleitet und eine Vorkaufssatzung aufstellt. Hanau werde nicht zulassen, dass das Viertel kaputtgemacht werde, sagte

Oberbürgermeister Claus Kaminsky (SPD).

Mit den Maßnahmen könnte die Stadt die Zukunft von Immobilien beispielsweise durch Vorgaben in Bebauungsplänen bestimmen. Mit einem Vorkaufsrecht wäre es möglich, auch gegen den Willen von Eigentümern Grundstücke und Häuser zu kaufen, etwa um vorher definierte Ziele zu verwirklichen. Ein Kauf auf diese Weise kann sich rechtlich allerdings sehr schwierig gestalten.

Studie beauftragt

Zunächst soll jetzt die städtische Bauprojekt Hanau GmbH eine „städtebauliche Voruntersuchung“ vor Ort durchführen lassen. Bei den Immobilien handelt es sich weitgehend um Ein- und Zweifamilienhäuser, die in den 1950ern bis 1980er Jahren gebaut wurden. Ein großer Teil davon steht auf großen, um die 500 Quadratmeter umfassenden Grundstücken – was sie besonders lukrativ macht, auch für eine Nachverdichtung. In der beschlossenen Vorlage heißt es, das „freie Spiel der Kräfte am Immobilienmarkt“ habe hier zu einer Dynamik geführt, die die soziale Ausgewogenheit gefährde und zu einer „Verdrängung etablierter Bewohnergruppen“ führen kann. gha

Szenen einer Horrorrehe

Prozess gegen einen Mann, der seine Frau vor den Augen der Kinder halbtot schlug

VON STEFAN BEHR

Seit Mittwoch muss sich der 27 Jahre alte Patrick S. wegen versuchten Totschlags, gefährlicher Körperverletzung, Sachbeschädigung und Beleidigung vor dem Frankfurter Landgericht verantworten. Der erste Verhandlungstag brachte nicht viel mehr als die Verlesung der Anklage – die allerdings präsenzierte Einblicke in eine Horrorbeziehung.

Offenbar war die Ehe zwischen S. und seiner 30 Jahre alten Frau eine Aneinanderreihung häuslicher Gewalt. Zwei Körperverletzungen sind mitangeklagt – bei einer davon prügelte S. auf seine Frau ein, die den gemeinsamen, ein Jahr alten Sohn auf dem Arm hielt, der dadurch einen Teil der Prügel abbekam.

Schon mehrfach war die Frau in Krankenhäusern behandelt worden und hatte stets Unfälle als Ursache ihrer Verletzungen angegeben.

Am 8. Januar dieses Jahres eskalierte laut Anklage die Situation in dem Einfamilienhaus in Weilrod. Patrick S., am Nachmittag schon betrunken, entdeckte auf dem Handy seiner Frau, dass diese – wohl aus guten Gründen – eine Beziehung mit einem anderen Mann hatte. Außer sich vor Wut verprügelte er sie und verließ dann das Haus, um sich weiter zu betrinken.

Als er am Abend telefonisch seine Rückkehr ankündigte, ließ

seine Frau aus Angst sämtliche Rolläden herunter und wählte den Notruf. S. ließ sich nicht stoppen, drückte einen Rolladen nach oben, zertrümmerte die Scheibe und stürzte sich auf seine Frau. Er schlug sie zu Boden, setzte sich auf die knapp 50 Kilo schwere und ihm hoffnungslos unterlegene Frau, schlug auf ihr Gesicht ein, würgte sie und beschimpfte sie als „kleine Nutte“. Die drei elf, neun und drei Jahre alten Töchter mussten zusehen, der einjährige Sohn schlief in einem anderen Zimmer. Auch die Elfjährige rief jetzt die Polizei an.

Zuerst erschienen allerdings Sanitäter am Tatort, die von S. ebenfalls attackiert wurden. Noch während sie versuchten, ihn von seiner Frau zu trennen, spuckte er dieser mehrmals ins Gesicht und nahm ihr Handy an sich. Beim Eintreffen der Polizei flüchtete er zunächst. Ehe er festgenommen werden konnte, bedachte er den Freund seiner Frau mit deren Handy per SMS mit etlichen Kraftausdrücken.

Die Frau erlitt mehrere Knochenbrüche im Gesicht sowie eine lebensgefährliche Lungenquetschung und musste zwei Wochen lang in einer Klinik verarztet werden.

Mittlerweile ist die Ehe geschieden, die Frau tritt in dem Prozess als Nebenklägerin auf. Die 22. Große Strafkammer hat bislang fünf Verhandlungstage bis Ende Oktober terminiert.

Die Vorstellungen, wie eine Citybahn durch Wiesbaden fahren könnte, und was sich auch in Sachen Stadtbild tun könnte, werden konkreter. Hier Eindrücke der Planungen an der Biebercher Allee und an der Ringkirche. Dort geht man derzeit von einer Bahnstrecke nur auf einer Seite aus, auf der anderen könnte ein verkehrsbefreiter Platz als neuer Lebensraum entstehen.



Die C-Frage

LETZTER ANLAUF FÜR EINE STRASSENBAHN IN WIESBADEN. CITYBAHN: JETZT ODER NIE? DIE STADTPOLITIK LÄSST DIE BÜRGER ENTSCHEIDEN. BEFÜRWORDER UND GEGNER KÄMPFEN ERBITTERT.

„Es gibt nur noch zwei Themen in Wiesbaden: Corona und Citybahn.“ Sascha Lenz muss es wissen. In seiner Altstadt-Bar hat er das Ohr „am Volk“. Während seine Gäste Pro und Contra zivilisiert diskutieren, fliegen sonst bei Kämpfern für oder gegen das „Jahrhundertprojekt“ regelmäßige die Fetzen. In den sozialen Medien geben üble Beschimpfungen und Anfeindungen den Ton an. Und inzwischen fliegen auch echte Fetzen. Einige der in der nun heißen Phase des Wahlkampfes massenhaft aufgehängten Plakate und Banner beider Seiten werden immer wieder abgerissen und zerstört.

Showdown: 1. November – Tag der Entscheidung

Der Tag der Entscheidung naht. Am 1. November können etwa 210.000 wahlberechtigte Wiesbadener*innen – in einem „Vertreterbegehren“, mit dem die Stadtverordneten die Entscheidung der Bürgerschaft überlassen – „Ja“ oder „Nein“ sagen zur City-Bahn. Allein die Fragestellung wurde heiß diskutiert. Zu lang, zu kompliziert, zu manipulativ, wird geschimpft. Die „BI pro Citybahn“ hat auf Instagram den Endlosatz für alle, die ihn nicht auf Anhieb kapieren, zusammengekratzt

auf die Grundsatzfrage: „Soll der Verkehr in Wiesbaden durch eine leistungsfähige Straßenbahn (Citybahn) weiterentwickelt werden?“.

Wo soll die denn hinführen?

„Citybahn verbindet“ – hinter dem Slogan der CityBahn GmbH verbirgt sich die Idee, dass die Straßenbahn, wenn sie denn, frühestens ab 2026, rollen sollte, nicht nur quer durch Wiesbaden unterwegs ist. Die nach Stand der – sich im laufenden Prozess immer wieder verändernden und angepassten – Planung insgesamt 34 Kilometer lange Strecke führt von Mainz aus über die Theodor-Heuss-Brücke entlang der Stadtteile Kastel und Amöneburg über Bieberich und in durch die Wiesbadener Innenstadt bis in den Rheingau-Taunus-Kreis nach Taunusstein und Bad Schwalbach.

Muss das denn sein?

„Wer mit offenen Augen durch diese Stadt geht, sieht, das geht so nicht weiter. Der Status quo ist keine Alternative“, sagt OB Mende und verweist auf verstopfte Straßen und zu Stoßzeiten überfüllte Busse. Kapazität, Komfort, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit, Emissionsminderung. Nachhaltigkeit sind seine Pro-Schlagworte. Noch

nie seien Alternativen so umfassend geprüft worden. Sie seien „allesamt signifikant schlechter, das ist nun wirklich nachgewiesen“, meint Mende. Sein Amtskollege von der anderen Rheinseite, der Mainzer OB Michael Ebling, ist ein gefragter Mann bei den Citybahn-Fans. Schließlich kann er eine Straßenbahn-Erfolgsgeschichte, die der dortigen „Mainzelbahn“, erzählen. Beide Rathauschefs marschierten bei der Demo der BI Pro Citybahn mit, dort erklärte Ebling: Die am stärksten ausgelasteten Busse seien jene, die beide Landeshauptstädte verbinden. „Die Antwort kann nicht sein ‚Sorry!‘“. Auch die Mainzelbahn sei intensiv diskutiert worden – „und dann hatten wir innerhalb weniger Monate weit über zwanzig Prozent mehr Nutzer*innen als angenommen“. In und aus Richtung Rheingau-Taunus erhofft man sich ein Umsteigen der Pendler, die derzeit mit ihren PKW die Wiesbadener Innenstadt verstopfen.

Teurer und doch günstiger

Nach einer neuen Kostenschätzung wird mit Baukosten von 426 Millionen Euro gerechnet – 2016 war man bei einer Machbarkeitsstudie noch von 305 Millionen ausgegangen. Hauptgrund seien „zahl-



Kampf um die Meinungshoheit: Massive Pro- und Contra-Plakatierungen in der Stadt.

reiche Planungsänderungen im Zuge des Bürgerbeteiligungsverfahrens“. Und trotzdem: Ein Hauptargument für das „Jetzt oder nie“ sind die momentanen Förderoptionen. Mit auf bis zu 75 Prozent erhöhten Fördersätzen des Bundes, zweckgebunden für den Ausbau von regionalen Schienenwegen, sowie Mitteln der Länder sei davon auszugehen, dass die Kommunen nur rund 10 Prozent stemmen müssen. Für die Stadt Wiesbaden sinke der Anteil gar trotz Kostensteigerung von bisher 36,38 auf 28,75 Millionen Euro. Voraussetzung: Der Nutzen-Kosten-Faktor NKU („volkswirtschaftlicher Nutzen übersteigt Kosten“) bleibt über 1,0. Derzeit liegt der nach streng standardisiertem Verfahren ermittelte Wert bei 1,5.

Wie sieht das denn aus?

Eine City-Bahn wird auch das Wiesbadener Stadtbild verändern. Voll des Lobes für die diesbezüglichen Pläne äußerte sich das externe Expertengremium Gestaltungsbeirat. „Wenn es gut gemacht wird, birgt die Citybahn die einmalige Chance, eine schöne Stadt

noch schöner zu machen“, befand die Vorsitzende Rena Wandel-Höfer, nachdem Sabine Elberfeld vom Stadtplanungsamt den Stand der Dinge und vielversprechende Bilder ganz neuer Stadtraum-Nutzungen präsentiert hatte.

Sorgen des Einzelhandels

Einzelhändler, die Baustellen-Beeinträchtigungen fürchten, beruhigt Verkehrsdezernent Andreas Kowol: „Wir legen großen Wert darauf, ihre Lebensfähigkeit, Erreichbarkeit und Funktion aufrechtzuerhalten.“ Auf Nachfrage von Ilka Guntrum, Vorsitzende des Gewerbevereins „Wiesbaden wunderbar“, sicherte er bei einer Informationsveranstaltung zu, man werde sich „mit den Auswirkungen für Gewerbe und Einzelhandel auseinandersetzen.“ Der Dezernent stellt auch Ausgleichszahlungen bei Umsatzverlusten in Aussicht: „Es macht keinen Sinn, für ein solches Projekt einen Teil des Einzelhandels zu verlieren.“ Im Gegenteil könne dieser von der Citybahn profitieren: „Ein Zuwachs an Attraktivität entlang der Strecke ist zu erwarten.“ Diesen Effekt sehen Experten auch für Immobilienbesitzer und sprechen von Wertsteigerungen, während diese selbst teilweise das Gegenteil befürchten. Die Biebercher Allee ist gepflastert mit „Nein zur Citybahn“-Plakaten. Wie man hört, nicht etwa von Mietern, sondern von den Hauseigentümern.

Materialschlacht und verhärtete Fronten

Erklärte Anti-Citybahn-Partei ist die Wiesbadener FDP. Anti-Bürgerinitiativen gibt es zwei: die BI Busse statt Citybahn und die BI Mitbestimmung Citybahn. Deren Sprecher Andreas Bausinger denkt offenbar in Unternehmernkatego-



rien. Sie seien als BI „mit großem Abstand der Marktführer in Bannern in Wiesbaden“. Er brandmarkt die nach seiner Einschätzung „über 3 Millionen starke Citybahn-Kommunikationswelle“ als Steuerverwendung. „Wiesbaden braucht sicherlich vieles, aber keine Citybahn“, sagt Bausinger. Nach Vorstellungen der BI in Sachen Alternativen gefragt, meint er: „Wir sehen es zunächst grundsätzlich nicht als unsere Aufgabe an, für Hunderttausende/Millionen von Euro Konzepte auszuarbeiten“. Er wertet gegen das „sogenannte Mobilitätsleitbild“ der Stadt, das seiner Ansicht nach „von Anfang an als reibungslos ablaufende PR-Agenturleistung zur Citybahn ausgelegt wurde“ und meint: „Es ist erschreckend, dass es bis letztes Jahr 3 ESWE-Geschäftsführer nicht geschafft haben, beispielhaft mal Schulbusse, tangentielle Linien, People-Mover, Doppeldeckerbusse (siehe VanHool), Reaktivierung der Aartalbahn, Umgehung von Taunusstein anzugehen, sondern wir stattdessen ein Buslinienetzplan aus 1969 verwalten.“ Bausinger setzt auf den Austausch sämtlicher Busse auf Elektro oder Wasserstoff/Brennstoffzelle. Damit würde der ÖPNV in absehbarer Zeit lokal emissionsfrei. Beim Bau einer City-Bahn fürchtet er „jahrelange umweltbelastende Großbaustellen und die Fällung einer Vielzahl von innerstädtischen, leistungsfähigen Bestandsbäumen“.

Die Baumfrage

Die „Baumfrage“ treibt viele um. Die Verantwortlichen beteuern, Sorgen seien unbegründet. „Jeder gefällte Baum wird neu gepflanzt, und zwar nicht irgendwo, sondern im Stadtgebiet und im besten Fall entlang der Bahnstrecke“, versichert Christian Jakobs von der Citybahn GmbH. Es werde sogar am Ende zu einer positiven Baumbilanz kommen und „grüner als vorher werden“. „Die Experten sind sich einig: Will eine Stadt wie Wiesbaden ihre Verkehrsprobleme in den Griff bekommen, braucht sie dafür ein leistungsstarkes, attraktives Nahverkehrsmittel wie eine Straßenbahn“, sagt Martin Kraft, der Vorsitzende der BI Pro Citybahn: „Solch eine Abstimmung darf man nicht der lauten Minderheit überlassen, die ohnehin jede spürbare Veränderung des Verkehrssystems ablehnt. Wer Verkehrswende und Lebensqualität in Wiesbaden voranbringen will, sollte sich bewusst sein, dass so eine Chance so schnell nicht wiederkommt.“ Er ist optimistisch, dass die „Saat des Wandels“ am Ende Früchte tragen wird. Die Frequenz der „Wir möchten Flyer und Banner abholen“-Besuche in seinem Büro steige rapide. Die Befürworter schließen sich zusammen. Klar für „Ja“ positioniert haben sich bislang neben SPD, Grünen und Linke auch DGB, Verkehrsclub Deutschland, BUND, Fri-

days for Future, Bündnis Verkehrswende und die Kirchen. Die Junge Union ruft dazu auf, sich über die Fakten zu informieren und zur Wahl zu gehen. Die IHK, das „Parlament der Wirtschaft“, wird Ende September ein Votum abgeben. Zu „Dafür“-Bekennern gehören auch Persönlichkeiten wie Museumsdirektor Andreas Henning, Hochschulpräsident Detlev Reymann, SVWW-Legende Alf Mintzel, Gastronom Abullah Zadran, Kreishandwerksmeister Siegfried Huhle oder Oscar-Preisträger Volker Schlöndorff. Studierendenparlament und Jugendwerksmeister Siegfried Huhle oder Oscar-Preisträger Volker Schlöndorff. Studierendenparlament und Jugendwerksmeister Siegfried Huhle oder Oscar-Preisträger Volker Schlöndorff. Studierendenparlament und Jugendwerksmeister Siegfried Huhle oder Oscar-Preisträger Volker Schlöndorff.

Ausführliche Version dieses Beitrags mit noch mehr Stimmen und Statements ab 6. Oktober auf www.sensor-wiesbaden.de

[Max Blossie](#)
[Fotos Dirk Fellinghauer, privat.](#)
[Visualisierungen: Stadtplanungsamt.](#)

UNSERE HOCHSCHULE IST KEIN WUNSCHKONZERT. DAFÜR ABER VOLLER WAHLMÖGLICHKEITEN.

Entscheide Dich jetzt für ein Studium an der Hochschule RheinMain. Wir coachen Dich zum Studien- und Berufserfolg: www.hs-rm.de



Im Weinhaus geht das Licht an
Einige Veränderungen in der
Wiesbadener Gastronomie. ► **WIESBADEN**

Jetzt kann gebaut werden
Im Baugebiet Bierstadt-Nord entstehen
demnächst Wohnhäuser. ► **WIESBADEN**

Baum coacht Schalke
Bundesligist präsentiert
neuen Trainer. ► **SPORT**

E 7323 A | Nr. 229 | 76. Jahrgang

www.wiesbadener-kurier.de

Donnerstag, 1. Oktober 2020 Preis: 2,30 Euro

WETTER

Wolken und kaum Sonne

18°

11°

Südwind

► **FERNSEHEN/WETTER**

HEUTE



Will you shut up, man?

US-Präsidentenwahlkandidat Joe Biden versucht mit einem ruppigen Spruch (übersetzt: „Können Sie mal den Mund halten, Mann?“), im ersten von drei Rededuellen mit Donald Trump dessen ständige Unterbrechungen zu stoppen.

► **POLITIK**

Bayern München gewinnt auch deutschen Supercup

Obwohl Borussia Dortmund nochmal ins Spiel zurückkommt, siegt am Ende einer munteren Partie in der leeren Allianz Arena der Rekordmeister 3:2.

► **SPORT**

Riester-Rente fällt oft unerwartet gering aus

Erkleckliche monatliche Zahlungen im Alter werden denen versprochen, die eine Riester-Rente abschließen. Im Laufe der Jahre stellt sich dann aber oft heraus: Der tatsächliche Ertrag hat mit den ursprünglichen optimistischen Prognosen nicht viel zu tun. Lohnt sich die Riester-Rente überhaupt?

► **HINTERGRUND**

Dicke Nase, großer Witz

Das Frankfurt Caricatura-Museum widmet sich der Komik des Duos Hauck und Bauer. Viel Spaß beim Besuch der Ausstellung ist garantiert.

► **KULTUR**

Immer mehr Alternativen zum Fleisch

Heute ist Weltvegetariertag. Am 1. Oktober wird auf die Vorzüge der fleischlosen Ernährung hingewiesen. Die Alternativen zu Rind, Schwein und Co. sind reichlich – und werden immer mehr.

► **AUS ALLER WELT**

KONTAKT

Zustellung/
Abonnement: 0611/355355
Fax: 0611/3555238
www.vrm-abo.de/aboservice
Privatanzeigen: 0611/355311
Online: www.vrm-anna.de
Redaktion: 0611/3555327
Fax: 0611/3555407
E-Mail: wiesbaden-lokales@vrm.de

www.facebook.com/wiesbadenerkurier

www.twitter.com/wknachrichten

Probeabo: 0611/355355

Langgasse 21
65183 Wiesbaden



Wir sind **VRM**

City-Bahn in aller Munde

Die Diskussion um den City-Bahn-Bau nimmt vor dem Bürgerentscheid in Wiesbaden an Fahrt auf: Während die Industrie- und Handelskammer den Bau nun befürwortet, wird über eine Trassenführung über Dotzheim diskutiert. Und heute tagt ein Akteneinsichtsausschuss. ► **WIESBADEN**

Foto: René Vigneron



Merkel ruft zum Durchhalten auf

Emotionaler Appell während der Haushaltsdebatte im Bundestag / Kanzlerin verteidigt hohe Neuverschuldung

BERLIN (dpa). Mit einem zutiefst emotionalen Appell hat Bundeskanzlerin Angela Merkel die Bevölkerung zum Durchhalten in der Corona-Krise aufgefordert. „Geben wir alle als Bürgerinnen und Bürger dieser Gesellschaft wieder mehr aufeinander acht“, bat die Kanzlerin im Bundestag. Sie erlebe derzeit, dass die Vorsicht der Menschen nachlasse. „Wir riskieren gerade alles, was wir in den letzten Monaten erreicht haben“, warnte die CDU-Politikerin.

Die steigenden Infektionszahlen seien ein Zeichen dafür, dass die Pandemie noch lange nicht vorbei sei. „Ich bin sicher: Das Leben, wie wir es kannten, wird zurückkehren.“

Die Familien werden wieder feiern, die Clubs und Theater und Fußballstadien wieder voll sein. Was für eine Freude wird das sein“, betonte Merkel. „Aber jetzt müssen wir zeigen, dass wir weiter geduldig und vernünftig handeln und so Leben retten können.“

Opposition kritisiert Regierungskurs in der Krise

Merkel sprach in der Generaldebatte des Bundestags zum Haushalt für das Jahr 2021. Die 66-Jährige betonte, angesichts der Pandemie könne sie keine Routine-Rede halten. Die Kanzlerin zeigte sich angesichts der zuletzt deutlich steigenden Corona-Zahlen ernsthaft besorgt.

Die Opposition kritisierte Merkels Regierungskurs in der Krise allerdings teils deutlich. FDP-Chef Christian Lindner und Grünen-Fraktionschef Anton Hofreiter mahnten an, es gebe noch immer keine vorausschauende Teststrategie. Linksfraktionschef Dietmar Bartsch warf Merkel vor, ihr sei die Autobranche wichtiger gewesen als die Schulen. AfD-Fraktionschefin Alice Weidel dagegen forderte die Bundesregierung auf: „Hören Sie auf, Panik zu schüren.“ Aus ihrer Sicht überzogene Maßnahmen hätten die Krise erst zur schwersten Rezession in der Geschichte Deutschlands gemacht.

Merkel verteidigte auch die im Haushalt vorgesehene Neu-

PRÜFSTEIN

► Kanzlerin Merkel warb auch dringlich für den Kampf gegen den Klimawandel und für die vorgeschlagene Reform der europäischen Asylpolitik. Sie sei dankbar für die Vorschläge der Brüsseler EU-Kommission. „Die Frage, wie wir das umsetzen, ist ein Prüfstein auch für den Zusammenhalt Europas“, betonte sie.

verschuldung von 96 Milliarden Euro. Man könne nun „schnell und kraftvoll“ auf die Krise reagieren, da es über Jahre Etats ohne Neuverschuldung gegeben habe, sagte sie. Finanzminister Olaf Scholz (SPD) plant für das kommende

Jahr erneut mit hohen Schulden, weil er Hilfsprogramme fortführen und zugleich keine Investitionen etwa in den Klimaschutz kürzen will. Ab 2022 will er zur Schuldenbremse zurückkehren.

SPD-Fraktionschef Rolf Mützenich betonte: „Das ist ein Haushalt mit Kraft und Ausdauer.“ Ohne Scholz wäre es nicht möglich gewesen, sich so gegen die Krise zu stemmen, sagte er – und warb für den Kanzlerkandidaten seiner Partei: „Olaf Scholz ist der richtige Kanzler für Deutschland.“ Lindner dagegen lehnte die Neuverschuldung ab. Die Linke fordert zur Bewältigung der Pandemiefolgen eine Vermögensabgabe.

Kahlschlag im Bistum Mainz

Schulen und Tagungshäuser vor Schließung

MAINZ (dpa). Wegen der sich weiter verschlechternden Finanzlage wird sich das Bistum Mainz von fünf der insgesamt 18 Schulen in seiner Trägerschaft trennen. Außerdem sollen drei Tagungshäuser geschlossen werden. Betroffen sind Standorte in den beiden Bundesländern Hessen und Rheinland-Pfalz. Bischof Peter Kohlgraf sprach am Mittwoch von „schmerzhaften Einschnitten“.

Für vier Schulen laufen den Angaben zufolge derzeit Gespräche zur Übernahme der Trägerschaft; bei der Mainzer Martinus-Schule Weißlilingasse, einer Grund- und Realschule plus, ist ein Ausbau des Realzweigs vorgesehen. Dagegen soll der Grundschulzweig der organisatorisch verbundenen Schule schrittweise verkleinert werden und ab dem

Schuljahr 2022/23 keine neuen Schülerinnen und Schüler mehr aufnehmen.

Geplant ist zudem die Schließung von Tagungseinrichtungen in Heppenheim und Niddatal-Ilbenstadt (Hessen) sowie in Bingen (Rheinland-Pfalz). Für alle betroffenen Beschäftigten soll nach individuellen Lösungen gesucht werden.

Das Bistum Mainz liegt zu etwa zwei Dritteln auf hessischem und zu einem Drittel auf rheinland-pfälzischem Gebiet. Allein von 2018 auf 2019 ist die Zahl der Kirchenmitglieder im Bistum um 16 000 gesunken. Der von Kohlgraf eingeschlagene sogenannte Pastorale Weg, mit dem sich die Diözese auf den tiefgreifenden Wandel einstellen will, sieht unter anderem auch die Zusammenführung von 134 örtlichen Einheiten auf 50 Pfarreien vor.

Debatte versinkt im Chaos

Donald Trump und Joe Biden liefern sich erstes Rededuell vor Präsidentenwahl

CLEVELAND (dpa). Die erste TV-Debatte von US-Präsident Donald Trump und Herausforderer Joe Biden ist von Chaos und persönlichen Angriffen bestimmt worden. Vor allem Trump fiel Biden immer wieder ins Wort und ließ ihn nicht ausreden. Biden bezeichnete den Amtsinhaber unter anderem als „Rassisten“, „Lügner“, „Putins Welpen“ und „den schlechtesten Präsidenten, den Amerika je hatte“. Bei den Wählern kam das Spektakel denkbar schlecht an: 69 Prozent sagten in einer Blitzzumfrage des Senders CBS, das Streitgespräch habe sie vor allem verärgert.

Von Biden hatten in der CBS-Umfrage 38 Prozent eine bessere Meinung nach der Debatte, von Trump nur 24 Prozent. TV-Debatten gelten im US-Wahlkampf auch in der Internet-Ära immer noch als wichtiges Event, um noch unentschlossene Wähler zu überzeugen.

Die TV-Debatte nährte erneut Befürchtungen, Trump könne eine mögliche Niederlage bei der Wahl nicht anerkennen. Der Präsident weigerte sich,

vor dem riesigen TV-Publikum zu versprechen, dass er sich nicht vor dem offiziellen Wahlergebnis zum Sieger erklärt. Biden hingegen tat das.

– Anzeige –

Einfach genießen
Für Druckfehler keine Haftung.
KW40 Gültig vom 01.10. bis 03.10.2020
Costa Rica: Ananas Extra Sweet Kl. I, je St.
Aktionspreis 1,11
In vielen Märkten Mo. – Sa. von 7 bis 22 Uhr für dich geöffnet. Bitte beachte den Aushang am Markt.
Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Aktionspreise sind zeitlich begrenzt. Verkauf nur solange der Vorrat reicht. Unser Unternehmen ist Bio-zertifiziert durch DE-ÖKO-006.

Mehr Fälle von Cyberkriminalität

WIESBADEN (dpa). Die Fälle von Cyberkriminalität haben 2019 deutlich zugenommen. Die Polizei registrierte im vergangenen Jahr 100 514 Taten – rund 15 Prozent mehr als 2018. Damit sei ein neuer Höchststand erreicht worden, teilte das Bundeskriminalamt (BKA) in Wiesbaden bei der Vorstellung des „Bundeslagebild Cybercrime 2019“ mit. Zur Cyberkriminalität zählen unter anderem Computerbetrug, Hacker-Angriffe auf Datenbanken oder Datendiebstahl. Die Kriminellen machten sich in den vergangenen Monaten auch die Coronavirus-Pandemie zu nutze, hieß es: Täter hätten beispielsweise in angeblichen Mails von staatlichen Stellen mit Informationen zu Corona Schadsoftware versteckt.

Ex-Audi-Chef vor Gericht

MÜNCHEN (dpa). Fünf Jahre nach der Aufdeckung des Dieselskandals hat die strafrechtliche Aufarbeitung vor Gericht begonnen. Der frühere Audi-Vorstandschef Rupert Stadler muss sich vor dem Landgericht München verantworten. Die Staatsanwaltschaft hat ihn und drei frühere leitende Audi-Ingenieure wegen Betruges angeklagt. Der Prozess findet wegen Corona unter erschwerten Bedingungen in einem großen Saal in der Justizvollzugsanstalt München-Stadelheim statt. Stadler könnten bis zu zehn Jahre Haft drohen.

Ungarn und Polen droht Strafe

BRÜSSEL (dpa). Eine Mehrheit der EU-Staaten hat ungeachtet von Drohungen aus Ungarn und Polen ein Verfahren zur Bestrafung von Verstößen gegen die Rechtsstaatlichkeit innerhalb der Union auf den Weg gebracht. Damit können nun Verhandlungen mit dem Europaparlament beginnen. Brisant ist der Mehrheitsbeschluss vom Mittwoch, weil Ungarn und Polen mit einer Blockade von wichtigen EU-Entscheidungen zum langfristigen Gemeinschaftshaushalt drohen, sollte der neue Rechtsstaatsmechanismus eingeführt werden.

Deutschland gibt weitere Millionen

NEW YORK (epd). Deutschland will sich weiter finanziell am internationalen Kampf gegen die Corona-Pandemie beteiligen. Die Bundesregierung werde zusätzliche 100 Millionen Euro für medizinische Maßnahmen zum Zurückdrängen von Covid-19 bereitstellen, sagte Bundeskanzlerin Merkel (CDU) per zugeschaltetem Video am Rande der UN-Vollversammlung in New York. Deutschland sei sich seiner internationalen Verantwortung bewusst und habe zuvor bereits 675 Millionen Euro für die internationalen Anstrengungen gegeben.

KOMMENTAR



Lackmustest

Olaf Streubig
zum IHK-Votum zur City-Bahn

olaf.streubig@vrm.de

Gewichtige Gegner werden zu prominenten Befürwortern – etwas Besseres hätte der City-Bahn auf den letzten Metern zum Bürgerentscheid kaum passieren können. Das Votum der Industrie- und Handelskammer wird dem Projekt Rückenwind geben. Seit sieben von acht Rathausfraktionen im Sommer 2016 die

Die IHK ist ein wichtiger Multiplikator

Forderungen nach einem schieneengebundenen Verkehrssystem unterzeichneten, gilt die IHK als kritische Instanz. Verstärkt wurde das durch einen gründlich missglückten City-Bahn-Werbeauftritt von Eswe-Geschäftsführer Hermann Zemlin bei der IHK sowie die klare Ablehnung der Straßenbahn in der Vollversammlung vor zwei Jahren. Es überrascht daher, wenn Unternehmer und IHK-Vizepräsident Theo Baumstark – bisher Gegner des Projekts – berichtet, diesmal für die City-Bahn votiert zu haben: „Ich wurde vom Saulus zum Paulus. Wer sich mit dem Thema beschäftigt, merkt, dass es keine Alternative für unsere Stadt gibt.“ Nun sind 23 zu 15 Stimmen keine überwältigende Mehrheit. Unbekannt bleibt nach der geheimen Abstimmung auch, wie viele Mitglieder der Vollversammlung vor zwei Jahren noch dagegen, diesmal dafür waren. Denn das Grenium setzt sich in der Zwischenzeit aus teils anderen Unternehmern zusammen. Dennoch ist ein Stimmungsumschwung klar erkennbar. Die IHK gilt in der Stadt als wichtiger Multiplikator und Meinungsmacher. Ein Lackmustest für den Bürgerentscheid ist ihr Votum daher allemal.

City-Bahn als Teil eines Gesamtkonzepts

IHK hofft auf Belebung der Innenstadt durch die Bahn, fürchtet aber Einbußen während der Bauphase

Von Lisa Marie Christ

WIESBADEN. Die Abstimmung der Industrie- und Handelskammer (IHK) sorgt für Aufsehen und für Diskussionen. Wie berichtet, hatten 23 Mitglieder der IHK-Vollversammlung für den Bau einer City-Bahn gestimmt. 15 Mitglieder waren bei einer Enthaltung dagegen. „Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebots ist und dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen“, heißt es wörtlich in dem Beschluss. Die City-Bahn dürfe dabei nicht isoliert betrachtet werden, sondern als Teil eines Gesamtkonzepts.

Befürworter innerhalb der Vollversammlung erhoffen sich eine Belebung von Geschäften, Restaurants und Kultureinrichtungen durch eine verbesserte Anbindung. Kritische Stimmen gab es dagegen wegen fehlender Berechnung der Folgekosten einer City-Bahn und der Finanzierungskonzepte Betriebe entlang der Strecke müssten während der Bauzeit mit Umsatzeinbußen rechnen.

Doch die Vorbehalte sind offenbar gesunken: Im September 2018 hatte sich die Vollversammlung in einem Zwischenbeschluss noch mit einer Mehrheit von 30 zu sechs Stimmen, bei drei Enthaltungen, gegen das Projekt ausgesprochen. Vera Gebhardt von der Tecmata GmbH in Biebrich hatte damals gegen die City-Bahn gestimmt

und ist nun eine Befürworterin. „Ich habe meine Meinung im Vergleich zur letzten Abstimmung geändert“, berichtet Gebhardt. „Ich habe zwar immer noch Bauchweh, wenn ich an die City-Bahn denke, und sehe viele Mängel. Aber ich sehe auch, dass sich im Mobilitätskonzept der Stadt etwas ändern muss.“ Die vielen fachlichen Gespräche rund um die City-Bahn hätten sie erkennen lassen, dass eine immens intelligente und auf Fakten basierte Untersuchung durchgeführt worden sei. „Die City-Bahn bringt Probleme, ja. Aber bei dieser Komplexität des Projekts kann nicht alles zu 100 Prozent planbar sein“, so Gebhardt.

Andreas Voigtländer, Inhaber von Hut Mühlenbeck in der Innenstadt, sieht das anders: „Trotz hoher Förderung von Bund und Land bleiben immer noch große Kosten für die Stadt übrig. Und die sind an anderen Stellen besser eingesetzt.“ Die City-Bahn sei eine langfristig starke Lösung. Mit dem Busverkehr sei man wesentlich flexibler, was bestimmte Trassen betreffe, so Voigtländer. „Und jetzt legen wir uns auf eine feste Trasse fest, was mehr Stau und Zugangsschwierigkeiten für manche Ortschaften bedeuten könnte.“ Die Stadt sollte kreativ über andere Wegenachdenken. Das Bussystem sei da generell der beste Weg.

i Entscheidungsgrundlage für die Wirtschaftsvorteile waren auch Impulsvorträge von Experten, die auf www.ihk-wiesbaden.de/abrufbar.sind

Elf Neu-Infizierte

Corona-Ampelsystem steht weiterhin auf Grün

WIESBADEN (red). In Wiesbaden gibt es (Stand: Mittwoch, 30. September, 14.30 Uhr) 1075 positiv getestete Covid-19-Fälle. Das sind elf mehr als am Vortag. 999 Personen gelten als genesen (plus acht). 23 Menschen sind

gestorben. Insgesamt sind derzeit 54 Personen erkrankt. Das Corona-Ampelsystem steht weiterhin auf Grün. Aktuell liegt Wiesbaden bei 11,3 Neu-Infizierten pro 100.000 Einwohner in den vergangenen sieben Tagen.

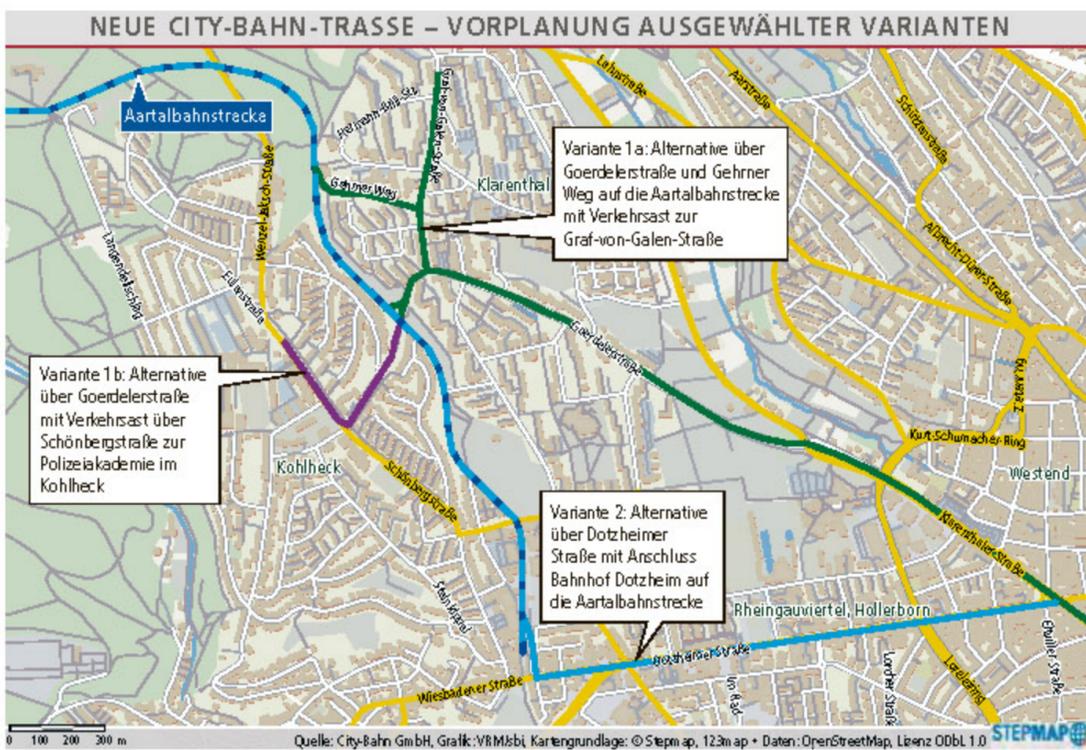
Diskussionen um Dotzheimer Trasse

Bürger im Haus der Vereine über Streckenführung der City-Bahn informiert / Kritik vom Dotzheimer Ortsvorsteher

Von Lisa Marie Christ

WIESBADEN. Soll die Trasse der City-Bahn über die Dotzheimer Straße oder doch über die Klarenthaler Straße führen? Die City-Bahn GmbH hat im Zuge der Planung rund um das Mobilitätsprojekt mehrere Alternativen geprüft. Der ursprüngliche Planungsauftrag an das Unternehmen hatte sich auf die Streckenführung nach Klarenthal mit Anbindung der Hochschule Rhein-Main fokussiert, wie Martin Pächer, Projektleiter der City-Bahn GmbH, erklärt. Ein späterer Auftrag brachte dann auch eine Variante nach Dotzheim ins Spiel. Das Verkehrsdezernat hatte nach einer Prüfung beschlossen, auch diese Variante weiter zu verfolgen.

Die Priorität liege daher aktuell bei der Trassenführung durch Dotzheim. „Dotzheim hat eine hohe Busbelastung. Und die Nachverdichtung im Stadtteil spielt aus stadtplanerischer Sicht eine große Rolle“, erklärt Pächer auch mit Blick auf das an die Dotzheimer Straße angrenzende Künstlerviertel. Dass bei der bevorzugten Streckenführung durch die Dotzheimer Straße die Hochschule Rhein-Main nicht direkt mit angebunden wäre, sei zwar richtig, so Pächer. Ein Verkehrsast zur Hochschule könne optional gebaut werden. Entscheidend seien dabei die politischen Entscheidungen zum Hochschulstandort und zur finalen Trassenführung.



Um diese Planungen ging es auch bei einer Veranstaltung zur City-Bahn mit Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD) und Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne) im Dotzheimer Haus der Vereine am Dienstagabend. Gemeinsam mit Andrej Müller vom Stadtplanungsamt und Christian Jakobs, Projektingenieur der City-Bahn GmbH, wurden

Bürgern vor Ort und per Livestream die neuesten Planungen vorgestellt. Jene Planungen, die den Ortsbeiräten Dotzheim, Klarenthal und Rheingauviertel/Hollerborn bereits Anfang September dargelegt worden waren. Jakobs erklärte, dass bei einer Streckenführung über die Dotzheimer Straße bis zum Bahnhof Dotzheim auch eine zusätzliche Verlan-

gerung in Richtung Schelmengraben mit Anbindung der Helios-Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken geplant sei. Die City-Bahn würde dabei hinter dem Dotzheimer Bahnhof auf die Strecke der Aartalbahn geführt.

Offene Fragen beim Dotzheimer Ortsvorsteher

Die Planungen in Richtung Schelmengraben wurden nötig, da der Nutzen-Kosten-Faktor bei einer Strecke lediglich bis zum Dotzheimer Bahnhof in einen Grenzbereich gekommen wäre, wie Martin Pächer bestätigt. Dadurch wäre die Förderung durch Bund und Land gefährdet gewesen. Der zusätzliche Ast in den Schelmengraben hätte dabei einen Mehrwert gezeigt. „Diese Äste nun zu kombinieren, ist die große Kunst. Aber diese Stabilität des Faktors muss sein, deswegen mussten die Planungen auch jenseits des Bahnhofs gehen“, sagt Pächer.

Dotzheims Ortsvorsteher Harald Kuntze (Grüne) hat indes noch einige offene Fragen: „Mir ist nicht ganz klar, wie die Kliniken angebunden werden sollen“, sagt er. Die Haltestelle sei am Rewe-Parkplatz in

der Ludwig-Ehrhard-Straße vorgesehen, wie den Ortsbeiräten bei einem früheren Termin mitgeteilt wurde. „Das ist aber nicht wirklich eine Anbindung für Menschen, die in die Kliniken müssen.“ Auch bei der Debatte mit dem Verkehrsdezernenten im Haus der Vereine war Kuntze nicht zufrieden mit der Aussage von Andreas Kowol, dass bis zum Sommer 2021 die Linienführung entschieden sein müsse. „Dass die Trasse nach Dotzheim relativ bald feststehen muss, ist klar. Aber wie der Zweig in den Schelmengraben verlaufen könnte, muss in einer offenen Debatte geklärt werden“, so der Ortsvorsteher. „Ich will keine Biebricher Situation bei uns haben und einen Aufstand der Bürgerschaft riskieren.“ Das könne nicht innerhalb eines halben Jahres entschieden werden, das brauche Zeit.

Die nächsten Schritte nach dem Bürgerentscheid am 1. November wären bei einem positiven Ausgang eine detailliertere Planung der Linienführung, sagt Martin Pächer. Die Planungen würden erst nach dem Entscheid weiter vertieft werden.



Die City-Bahn könnte über dem Bahnhof Dotzheim auf die Aartalbahnstrecke fahren. Foto: René Vigneron

„Eine Reihe falscher Behauptungen“

Eswe Verkehr widerspricht den schweren Vorwürfen der FDP / Sitzung des Akteneinsichtsausschusses wird mit Spannung erwartet

Von Olaf Streubig

WIESBADEN. Im Streit um den Abschlussbericht des Akteneinsichtsausschusses City-Bahn gibt es eine neue Wendung. In einem internen Papier widerspricht jetzt Eswe Verkehr den heftigen Vorwürfen der FDP-Fraktion. Die Ausführungen der FDP enthielten „eine Reihe falscher Behauptungen“, heißt es in dem sechsseitigen Schreiben an den Magistrat, das dieser Zeitung vorliegt. Sachverhalte würden „nicht korrekt wiedergegeben oder falsch interpretiert. Der dadurch bewusst gestellte Eindruck ist gänzlich falsch“.

Kowol: Kein Verstoß gegen EU-Vergaberecht

Dienstleister von Eswe Verkehr würden von der FDP zu Unrecht kritisiert. Eswe-Geschäftsführer Jörg Gerhard und Hermann Zemlin haben die Stellungnahme unter-

schrieben, die über den Magistrat an die Mitglieder des Akteneinsichtsausschusses verschickt wurde. In einer mit Spannung erwarteten Sitzung dürfte darüber am Donnerstag kontrovers diskutiert werden.

Bei der vergangenen Sitzung des Ausschusses hatte, wie berichtet, die FDP-Fraktion den Entwurf eines Abschlussberichts vorgelegt. Darin wurde unter anderem die Vergabepaxis von Kommunikations- und Rechtsberatungsleistungen scharf kritisiert. Abgerechnete Leistungen seien zum Teil gar nicht erbracht worden. Die Kommunikationsagentur RCC soll zudem dem Parteitag der Wiesbadener CDU unterstützt und die Kosten über Eswe Verkehr abgerechnet haben. Städtisches Geld sei zweckentfremdet worden, lautete damals der Vorwurf. Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD) kündigte sogleich eine Prüfung der Vorgänge durch das städtische Revisionsamt an. Ergebnisse dieser Untersuchung stehen

noch aus. Vor allem die Mängel bei verschiedenen Vergaben dürften dabei Thema sein.

Eswe Verkehr und Aufsichtsratsvorsitzender Andreas Kowol (Grüne) hatten eingeräumt, dass es Verstöße gegen unternehmensinterne Regelungen gegeben habe, nicht aber gegen EU-Vergaberecht. Der Vorwurf, Vergaben seien von Geschäftsführer Hermann Zemlin aufgrund von politi-

schem Druck vorgenommen worden, sei „völlig unbegründet“, betont Eswe Verkehr und legt in dem Papier die genauen Abläufe dar. Eine Beratung und Unterstützung der CDU habe es zu keinem Zeitpunkt gegeben. Vielmehr sei mit allen politisch relevanten Kräften mehrmals gesprochen worden, auch mit der FDP. Auch die Vergaben bei Rechtsdienstleistungen seien nicht zu bean-

standen, betont die Eswe Verkehrsgesellschaft. Da es um sensible Geschäftsvorgänge ging, seien auch Vergaben in Volumina von mehr als 50.000 Euro ohne Ausschreibungen in Ausnahmefällen möglich. Die FDP hatte diese Praxis angeprangert.

Vertreter anderer Fraktionen nahmen damals in der Ausschusssitzung übrigens keine Stellung – hätten sie auch gar nicht deziidiert gekannt. Zum einen, weil die FDP ihren Berichtsentwurf erst in der Sitzung als Tischvorlage präsentierte. Zum anderen, weil außer der FDP-Fraktion keine andere Partei ausführlich die Akten studiert hatte. Das räumten Vertreter anderer Fraktionen im Nachgang kleinlaut ein. In der Zwischenzeit haben auch andere Fraktionen Einblick genommen, die Kooperation aus SPD, CDU und Grünen will nun einen eigenen Entwurf für einen Abschlussbericht vorschlagen, heißt es aus dem Rathaus.

AKTENEINSICHT CITY-BAHN

- Die **Stadtverordnetenversammlung** hat im Mai 2019 die Einrichtung eines Akteneinsichtsausschusses zum Thema City-Bahn beschlossen. Der Prüfauftrag wurde vom zuständigen Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr im Juni 2019 konkretisiert. In den Räumen von Eswe Verkehr konnten Akten rund um die Vergaben von Aufträgen für das Projekt City-Bahn eingesehen werden.
- Bereits im **Revisionsbericht**

der kommunalen WVV Wiesbaden Holding, Dachgesellschaft von Eswe Verkehr, der im September 2019 öffentlich wurde, bemängelten die Prüfer aus Konzernrevision, Wirtschaftsprüfern und Steuerberatern unter anderem „freihändige Vergaben ohne Wettbewerb“, „Verstöße gegen stadtinterne Regelungen bei der Vergabe“ sowie teilweise mangelhafte Dokumentation der Vergabevorgänge.

Sechs genesen,
sechs infiziert

WIESBADEN (red). In Wiesbaden gibt es (Stand: Dienstag, 29. September, 14.40 Uhr) 1064 positiv getestete Covid-19-Fälle. Das sind sechs mehr als am Vortag. 991 Personen gelten als genesen (plus sechs). Die Zahl der Todesfälle liegt weiter bei 23. Insgesamt sind derzeit 51 Personen erkrankt. Das Corona-Ampelsystem steht weiterhin auf Grün. Aktuell liegt Wiesbaden bei 10,7 Neu-Infizierten pro 100.000 Einwohner in den vergangenen sieben Tagen.

Die Servicenummer des Gesundheitsamts ist unter 0611-312828 erreichbar, und zwar montags bis freitags von 8 bis 12 und von 13 bis 16 Uhr.

Corona an
Berufsschulen

WIESBADEN (hol). Fünf Schulen, darunter drei Berufsschulen, sind derzeit in Wiesbaden vom Coronavirus betroffen. Wie berichtet, ist die Fritz-Gansberg-Grundschule geschlossen. An der IGS Rheingauviertel sind wegen zweier positiv getesteter Personen mehr als 80 Schüler und Lehrkräfte in Quarantäne. An der Louise-Schroeder-Schule ist wegen eines Corona-Falls eine Klasse in Quarantäne, dort sind eine Klasse und eine Lehrkraft unter Quarantäne. An der Friedrich-List-Schule, wo es zwei Fälle gibt, sind zwei Klassen und vier Lehrkräfte in Quarantäne, so die Pressestelle und das Gesundheitsamt der Stadt auf Anfrage dieser Zeitung.

Einem Teil unserer heutigen Ausgabe liegen Prospekte der Firmen Karstadt und Matratzen Concord GmbH bei.

Fenster auf – die Heizung läuft

Wie die Wiesbadener Schulen kurz vor den Herbstferien für ausreichend frische Luft sorgen wollen

Von Anke Hollingshaus
und Philipp Durillo

WIESBADEN. Eine Klasse der E-Phase (11. Klasse) an der Martin-Niemöller-Schule hat sich mit Decken beholfen. Bei Ikea preiswert erstanden, nachdem in der Klasse abgestimmt worden war. Etwa die Hälfte der Schülerinnen und Schüler wollte die Decken. Diese liegen nun über den Beinen der Elftklässler, die Fenster sind weiterhin geöffnet.

Das ist kurz vor den Herbstferien noch an vielen Wiesbadener Schulen so. Auch in Naurod an der Wickerbach-Grundschule. Ganz neu gebaut und mit eingebauten CO₂-Meldern ausgestattet. Diese gehen Schulleiterin Angelika Wolf, ihren Kolleginnen und der Schülerschaft allerdings gehörig auf die Nerven, „denn sie sind viel zu empfindlich eingestellt“. Die Schule ist im Kontakt mit dem Hochbauamt, um Abhilfe zu schaffen. Nur wenn Fenster und Türen geöffnet seien, schlugen die eingebauten Melder nicht an, so die Schulleiterin.

Auch Tom Schwarze, Leiter der Riehlschule, nutzt die CO₂-Messung. Er läuft mit einem mobilen Gerät durch die Klassenräume. Und ist sehr angetan: „Es ist Wahnsinn, wie schnell sich die Werte verbessern, sobald man für Durchzug sorgt“, erzählt der Leiter der Biebricher IGS. Dort stehen derzeit die Fenster auf, die Türen ebenso. Und die Heizung läuft. „Das geht nicht anders“, sagt Schwarze. Noch ist nicht die Kälte das größte Problem beim Lüften. „Es ist der Lärm.“ Laubbläser und auch der Autoverkehr beeinträchtigen den Unterricht.

CO₂-Messgeräte werden von Wissenschaftlern auch als Corona-Warnanlagen empfohlen. Denn je weniger Frischluft im



Wann immer es vertretbar ist, wird in den Klassenräumen gelüftet.

Foto: Sascha Kopp

Raum, desto leichter haben es die Aerosole, die mittlerweile als Hauptursache für Ansteckungen gelten.

Das Land Hessen wird wohl am heutigen Mittwoch einen neuen Hygieneplan veröffentlichen. Ob zum Lüften etwas drinsteht, ist noch unklar. Im bisher gültigen Plan von August wird eine Stoßlüftung beziehungsweise Querlüftung alle 45 Minuten gefordert. Wenn möglich auch öfter während des Unterrichts, heißt es dort.

Auch in den Berufsschulen ist das Lüften großes Thema. Andreas Kirschner, Leiter der Friedrich-Ebert-Schule: „Epidemiologisch ist es die einzige sinnvolle Gegenmaßnahme. Ich schaue in größter Sorge auf die kommen-

de Zeit. Alle hängen sich zu den Herbstferien.“ Im Winter kann er sich „Daunenjacke und Ski-ausrüstung im Unterricht“ vorstellen. Auch ökologisch werde es ein Desaster, weil parallel zum Lüften die Heizung laufe. „Noch haben wir von keiner verantwortlichen Stelle eine Idee erahnen können, wie diese Zeit ablaufen soll. Wir brauchen Lösungen“, fordert der Schulleiter.

Nicole Achzet, mit der Leitung der Schulze-Delitzsch-Schule beauftragt, will weiterhin für Stoßbelüftung sorgen. Außerdem sei man mit dem Hochbauamt in Kontakt, „damit wir alle Heizkörper selbst regulieren können“.

Ute Stauch-Schauder, Leiterin der Louise-Schröder-Schule, plä-

diert dafür, zwischendurch vielleicht die Klassenräume kurz zu verlassen, damit gut gelüftet werden könne. „Gegebenenfalls müssen wir die Heizleistung anheben, um schnell auf akzeptablere Temperaturen zu kommen.“

Martin Buchwaldt, Leiter der Gutenbergschule, hat seit dieser Woche auf Stoßlüften umgestellt. Ein- bis zweimal pro Unterrichtsstunde würden die Fenster bei gleichzeitig geöffneter Raumtür mindestens fünf Minuten geöffnet, berichtet Buchwaldt. Auch nach jeder Stunde werde intensiv gelüftet. Dass dies wirkt, beweisen Probenmessungen mit CO₂-Ampeln. Die Heizung ist bereits in Betrieb. „Wir empfehlen entsprechende Kleidung für die Zeit des

Stoßlüftens, auch wenn die Raumtemperatur recht schnell wieder den Ausgangszustand erreicht.“

In der Grundschule Sauerland ist es nicht in allen Räumen möglich, durch Lüften für Durchzug zu sorgen. Dort wurden Deckenluken eingebaut, berichtet Christian Lahr aus dem Schuldezernat. Die Kultusministerkonferenz hat sich wie berichtet kürzlich mit dem Thema befasst und das Bundesumweltamt um eine Expertise gebeten. Lahr: „Es ist zu begrüßen, dass das umfassend diskutiert wird. Wir warten diese Expertise auch ab.“

Wenn diese Woche geschafft ist, starten in Hessen erst einmal die Herbstferien.

IHK spricht sich
für City-Bahn aus

WIESBADEN (os). Die Vollversammlung der Wiesbadener Industrie- und Handelskammer (IHK) hat sich am Dienstagabend mehrheitlich für die City-Bahn ausgesprochen. Das berichten Teilnehmer aus der nichtöffentlichen Videokonferenz, an der sich knapp 100 Vertreter der regionalen Wirtschaft beteiligten. Von den stimmberechtigten Mitgliedern der Vollversammlung votierten nach Informationen dieser Zeitung bei einer Enthaltung 23 für das Straßenbahn-Projekt, 15 dagegen. Noch deutlichere Zustimmung gab es für die Anbindung der City-Bahn an den Rheingau-Taunus-Kreis.

Als Entscheidungsgrundlage hatte die IHK den Unternehmern Hintergrundpapiere bereitgestellt und Experteninterviews online veröffentlicht. Die IHK vertritt die Interessen von 37.000 Unternehmen in der Region und hatte sich exakt vor zwei Jahren bei einem „Zwischenbeschluss“ noch deutlich gegen die City-Bahn positioniert. Damals stimmten in der Vollversammlung nur sechs Vertreter für das Projekt, 30 dagegen, drei enthielten sich der Stimme. Nach der damaligen Faktenlage sah das IHK-Gremium in der City-Bahn kein „geeignetes Mittel zur nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme in der Wirtschaftsregion“. Vor dem Bürgerentscheid am 1. November gibt es nun eine neue Bewertung.

E-Tickets fürs
Freizeitbad

WIESBADEN (red). Nach Verzögerungen bei den Umrüstungsarbeiten können von nun an E-Tickets auch für das Freizeitbad Mainzer Straße gebucht werden – und zwar unter www.mattiaquacard.de, meldet die Stadt.

Video widerlegt Angeklagten

Busfahrer geschlagen: Schöffengericht verurteilt 38-Jährigen zu Freiheitsstrafe

Von Erdal Aslan

WIESBADEN. Es ist ein peinlicher Moment für den Angeklagten, als das Überwachungsvideo eines Eswe-Busses im Schöffengericht des Amtsgerichts gezeigt wird. Ramazan T. schaut auf die Leinwand und schlägt die Hände vor das Gesicht. Der 38-jährige Türkischstämmige hatte kurz davor ausgesagt, dass der Busfahrer „mit Fäusten“ auf ihn losgegangen sei. Das Video zeigt eindeutig, dass die Aggression von T. ausging und er mehrmals auf den 58-Jährigen einschlug – in dessen Fahrersitz.

T. muss sich bei der siebenstündigen Verhandlung gleich wegen mehrerer Delikte aus den vergangenen zwei Jahren verantworten: unter anderem wegen Waffenbesitz, Beleidigung, Nötigung, gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr, Körperverletzung. Oft sind Messer (T.: „Ich bin kein Fan von Waffen“) und Alkohol mit im Spiel. Seine Ex-Freundin hat er zum Beispiel in deren Wohnung gewürgt und ein

Messer an den Hals gehalten. In einigen Fällen gilt der alkoholisierte Zustand schuld mindernd, sodass die Gesamtstrafe nicht noch härter ausfällt: Zwei Jahre und neun Monate Freiheitsstrafe lautet das Urteil. Somit um sechs Monate höher, als Staatsanwalt Jan Hellwig gefordert hatte.

Der Fall mit dem Busfahrer gilt als die „gravierendste“ Tat. T. kann nicht belegen, dass er in dieser Nacht alkoholisiert war. „Ich habe keinen Alkoholgeruch wahrgenommen, ich habe ihn sehr aggressiv erlebt“, sagt der griechische Busfahrer mithilfe eines Dolmetschers. T. sei als letzter Fahrgast am 5. April auf einem Sitz der Linie N11 eingeschlafen. „Ich habe ihn gefragt, wo er aussteigen möchte, damit ich ihn wecken kann“, schildert der Busfahrer. T. sei erbost aufgewacht, habe aber nicht geantwortet. Auf dem Video ist zu sehen, dass T. kurz darauf zur Corona-Absperrung vor dem Busfahrer läuft und wütend etwas ruft. Er habe seine Familie beschimpft und ihm gedroht, dass

das sein letzter Tag sei, sagt der Busfahrer. Kurz darauf duckt sich T. unter der Absperrung hindurch und versucht, noch während der Fahrt anzugreifen. Mit seiner 1-Liter-Bierflasche verfehlt er ihn nur knapp. Der Busfahrer bremst einige Male scharf, um weitere Angriffe abzuwenden. Als er schließlich anhält, schlägt T. auf ihn ein. Der Busfahrer ist gefangen in seinem Sitz. „Irgendwann musste ich zurückschlagen“, sagt der 58-Jährige.

Er erleidet Verletzungen im Gesicht und am Oberarm, seine Brille geht zu Bruch. Auch T. ist von der mehrminütigen Auseinandersetzung gezeichnet, irgendwann steigt er erschöpft aus. „Ich habe 20 Tage Schmerzen gehabt und war zweieinhalb Monate in psychiatrischer Behandlung“, berichtet der Busfahrer. „Nach meinem Dafürhalten haben Sie nichts falsch gemacht“, sagt der Richter und reagiert auf die Aussage des Pflichtverteidigers Ibrahim Gültekin, der Fahrer hätte einfach den Nothilfeknopf drücken können. Nach der Aussage des Busfahrers entschuldigt sich T., wie er es auch bei anderen Zeugen an diesem Tag macht. Er sei in dieser Zeit von vielen Menschen enttäuscht gewesen. Er fleht den Richter um eine weitere Chance an.

Richter Fabian Schicke sieht bei dem schon mehrfach Vorbestraften keinen Grund dafür: „Sie haben ein massives Problem mit Alkohol. Sie suchen häufig die Schuld bei anderen, dabei müssen Sie an sich selbst arbeiten. Wir müssen die Gesellschaft vor Ihnen schützen.“ Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig.

– Anzeige –

HIT RADIO FFH

WÜNSCH DIR WAS DANN KRIEGSTE DAS!

Hit Radio FFH

JETZT MITMACHEN AUF FFH.de



Wegen mehrerer Delikte musste sich der Mann verantworten. Foto: dpa



Pressespiegel

IHK Wiesbaden

**Entscheidung der Sondervollversammlung
zur City-Bahn am 29. September 2020 /
Bürgerentscheid am 1. November 2020**

Online-Beiträge

Nach Bürgerentscheid IHK Wiesbaden sieht „Höchste Zeit zum Handeln“

Nach dem Bürger sich gegen die City-Bahn entschieden haben drängt die IHK Wiesbaden auf eine rasche Entscheidung zu zukunftsgerichteter Verkehrsinfrastruktur. Der Untertaunus darf nicht abgehängt werden.

Die Wiesbadener Bürger haben am Sonntag mit gut 61 % gegen eine City-Bahn im Stadtgebiet entschieden. **Hauptgeschäftsführerin Sabine Meder** kommentiert die Entscheidung:

„Unsere **IHK-Vollversammlung** hatte sich mehrheitlich für eine City-Bahn ausgesprochen: Die Befürworter sahen die Straßenbahn als Beitrag, die Verkehrsprobleme unserer Region nachhaltig zu lösen und die Attraktivität der Wirtschaftsregion insgesamt zu stärken. Der Bürgerentscheid spiegelt vor allem die kritischen Stimmen der Unternehmer zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts wieder – so wurde etwa bemängelt, dass noch keine Berechnung der Folgekosten und auch kein Finanzierungskonzept vorliegen. Auch wenn die Bürger nun gegen eine City-Bahn gestimmt haben – unser Wirtschaftsparlament hat deutlich gemacht, dass es mit Blick auf die Verkehrsprobleme in unserer Region höchste Zeit zum Handeln ist. Die Wirtschaft erwartet eine rasche Entscheidung der Wiesbadener Stadtverordneten über zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote. Dabei spielt die Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsmittel eine zentrale Rolle. Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus wird als dringend notwendig erachtet, um dort Wachstums- und Entwicklungschancen zu heben - damit die Region nicht abgehängt wird.“

IHK-Vollversammlung Mehrheit war für den Bau einer City-Bahn

Die **IHK-Vollversammlung** hatte sich am 29. September mehrheitlich für den Bau einer City-Bahn in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis ausgesprochen. In einer digitalen Sondersitzung stimmten 23 der gewählten Repräsentanten der Wirtschaft für den Bau einer Citybahn, 15 dagegen, es gab eine Enthaltung. „Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist und dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen“, heißt es in dem Beschluss. Vorausgegangen war eine intensive Befragung von Fachexperten und Gutachtern zu offenen Punkten der Wirtschaft, an der sich 90 Unternehmerinnen und Unternehmer beteiligten, darunter neben den abstimmungsberechtigten Mitgliedern der Vollversammlung auch Vertreter aus den fachlichen Ausschüssen der **IHK Wiesbaden**.

Teil eines Gesamtkonzepts zu Mobilität und Verkehr

Einig war sich das Parlament der Wirtschaft, dass die City-Bahn nicht isoliert betrachtet werden dürfe, sondern als Teil eines Gesamtkonzepts zu Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion – entscheidend sei eine Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln. „Wir sehen die City-Bahn keinesfalls als Allheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme“, sagte **IHK-Präsident Dr. Christian Gastl**, „aber als wichtiges Puzzle-Teil im Gesamtsystem“. Breite Unterstützung gab es aus dem Gremium für das umfassende Maßnahmenpaket von Stadt und Region zu Mobilität und Verkehr.

In 2018 deutliche Mehrheit dagegen

Pro- und Contra-Stimmen zur City-Bahn hatte die **IHK Wiesbaden** bereits 2018 eingeholt, unter anderem in der gemeinsamen Informationsveranstaltung „City-Bahn – Chancen und Risiken für die Wirtschaft“ mit der IHK Rheinhessen und den Handwerkskammern Wiesbaden und Rheinhessen. Vor zwei Jahren – im September 2018 – hatte sich das Parlament der regionalen Wirtschaft in einem Zwischenbeschluss noch mit einer Mehrheit von 30 zu 6 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, gegen das Projekt ausgesprochen: Die gewählten Unternehmerinnen und Unternehmer kritisierten seinerzeit, dass für ein Projekt in dieser Größenordnung viele Voraussetzungen noch nicht geklärt seien und forderten das Stadtparlament Wiesbaden und den Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises auf, offene Aspekte zu klären. Die **IHK** hatte den anschließenden Prozess begleitet und sich konstruktiv-kritisch bei Mobilitäts- und Verkehrsthemen eingebracht.

Und dann beerdigen die Bürger das grüne Herzensprojekt

Jahrelange Planungen sind plötzlich obsolet: Die Bürger von Wiesbaden haben den Bau einer neuen Straßenbahn abgelehnt. Vor allem die Grünen machten sich dafür stark. Vor dem Entscheid hatte die Partei noch versucht, eine Beteiligung der Einwohner zu vermeiden.

Diese Klatsche hatten Wiesbadens Verkehrsplaner nicht erwartet, zumindest nicht in dieser Heftigkeit: Bei einem Bürgerentscheid lehnten mehr als 62 Prozent der Wähler eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Geschichte der hessischen Landeshauptstadt ab.

Dabei hatte der Gemeinderat die 40 Kilometer lange „City-Bahn“ zuvor mit gewaltiger Zustimmung auf die Strecke gebracht. Und Hessens grüner Verkehrsminister Tarek Al-Wazir hatte sich in Berlin beim Bund für das „kluge und überfällige Projekt“ gewaltig ins Zeug gelegt.

Mit Erfolg: 90 Prozent der Kosten von – nach letzten Schätzungen – 426 Millionen Euro wollten der Bund und das Land übernehmen. Doch nach einer jahrelangen, tief gespaltenen Debatte sagten Wiesbadens Einwohner jetzt kühl „Nein, danke“. Und die Grünen stehen in der Landeshauptstadt samt Umgebung vor den Scherben ihrer Verkehrspolitik.

Geplant war eine Straßenbahntrasse, die südlich bis Mainz und über die Wiesbadener City bis ins nordwestlich gelegene Taunus-Kurstädtchen Bad Schwalbach hätte reichen sollen. Sie sollte die immense Verkehrsbelastung senken – und mit ihr auch die hohen Luftbelastungswerte. Wiesbaden gehört laut der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zu den staureichsten Städten Deutschlands, entsprechend schlecht ist oft die Luft. Bisher fahren dort nur Busse, eine Trasse quer durch die Stadt müsste also komplett neu verlegt werden.

Den Wählerwillen lieber ignorieren?

Doch Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Grüne) war sich sicher, dass viele Pendler in der seit Jahren wachsenden Stadt auf die Öffentlichen umsteigen würden. Und auch das Bundeskriminalamt (BKA) sollte besser angebunden werden, wenn es tatsächlich in einem geplanten neuen Stadtteil Wiesbadens eine neue Zentrale für seine mehr als 7000 Beschäftigten baut. Bisher sind die BKA-Mitarbeiter auf zehn Gebäude im gesamten Stadtgebiet verteilt.

Ohne Bürgerentscheid wäre die „City-Bahn“ vermutlich also umgesetzt worden, denn dagegen gestemmt hatten sich lediglich die FDP und die AfD. Viele andere Institutionen hatten zuletzt dafür getrommelt, von der **Handelskammer** bis zu den Gewerkschaften, Fridays for Future und dem Betriebsrat der Busfahrer.

Zumindest die Fraktionen von SPD, Grünen, CDU und Linkspartei müssen sich nun aber fragen, wie sehr sie tatsächlich den Wählerwillen repräsentieren bei ihrer Verkehrspolitik. Oder ob sie, um ihre Ziele durchzusetzen, künftig womöglich lieber eine Einbindung der Bürger zu vermeiden versuchen.

Ausgerechnet die Grünen, die viel von Partizipation sprechen, hatten genau das in Wiesbaden getan. Wohl in ungueter Ahnung, dass das Votum nicht nach ihrem Wunsch ausgehen könnte, verzögerte die Partei lange die Terminfindung und eine Einigung auf die Formulierung der Abstimmungsfrage.

Grünen-Fraktionschefin Christiane Hinner sprach sich für eine Befragung erst im Jahr 2021 aus, verteidigte sich aber gegen den Vorwurf der Blockade oder Verzögerungstaktik: Ihre Partei wolle lediglich „sicherstellen, dass auch in Corona-Zeiten ein vernünftiges Bürgerentscheid-Verfahren mit einer entsprechenden Bürgerinformation stattfinden kann“.

Doch Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD), der das Projekt zwar unbedingt umsetzen wollte, aber auf keinen Fall ohne das Plazet der Bürger, widersprach: Ein Votum erst nach dem Planfeststellungsbeschluss sei weder vermittelbar noch redlich.

Und so haben die Wiesbadener tatsächlich das ambitionierte Vorhaben, das Mende eine „Jahrhundertchance für eine menschengerechte Stadt“ nannte, ungerührt beerdigt. Jahrelange Planungen und sämtliche Bürgerbeteiligungen, bei denen mehr als 10.000 Vorschläge aus der Bevölkerung berücksichtigt wurden, sind damit obsolet.

Eine Fahrbahn hätte umgewidmet werden sollen

Neben den hohen Kosten, die voraussichtlich weiter aus dem Ruder laufen würden, kritisierten Gegner unter anderem die Aussicht auf jahrelange Dauerbaustellen im Zentrum der Kurstadt. Außerdem wurde die Straßenbahnlösung als zu langsam und damit nicht attraktiv für Pendler befunden. Zwischen Mainz und dem Wiesbadener Hauptbahnhof beispielsweise verkehre eine S-Bahn, die deutlich schneller sei.

Ein Argument war auch, dass das Gleisbett nicht für Autos befahrbar sein sollte und daher die Bahn zu viel Platz beanspruche. Das werde zum Verkehrsinfarkt entlang der Trasse führen, und im Endeffekt zum vermehrten CO₂-Ausstoß. So mancher Wähler dürfte aber mit seinem Nein auch dem grünen Verkehrsdezernenten Kowol gezeigt haben, was er von der jüngsten Umwidmung einer Fahrbahn am Innenstadtring zu einer Umweltspur hielt: nichts nämlich.

Während ein paar Kilometer entfernt im Dannenröder Forst Klimaaktivisten gegen einen Autobahnausbau protestieren, schafften es die Grünen-Verkehrsplaner in Wiesbaden also nicht, die Bevölkerung mitzunehmen – ein Problem allerdings, mit dem Wiesbaden nicht alleinsteht.

In Aachen war 2013 die „Campusbahn“ bei einem Bürgerentscheid krachend durchgefallen, obwohl der Rat das 240-Millionen-Euro-Projekt mit 90 Prozent Mehrheit beschlossen hatte. In Nordbaden war die Vision von einer durchgängigen Straßenbahnlinie zwischen Schwetzingen und Heidelberg bei einem Bürgerentscheid gekippt worden – mit 70 Prozent der abgegebenen Stimmen und einer sensationellen Wahlbeteiligung von 61 Prozent.

In Tübingen würde Oberbürgermeister Boris Palmer (Grüne) gern eine „ISS“ bauen, eine Innenstadtstrecke zur geplanten Regionalstadtbahn. Doch auch im ökologisch geprägten Studentenstädtchen am Neckar machen Bürgerinitiativen Stimmung gegen die „ISS“ und werfen Palmer sogar Foulspiel vor: Der Bremse bei der Beschaffung weiterer Elektrobusse – das sei eine „Vorabfestlegung“ für die Stadtbahn. Der geplante Bürgerentscheid wurde gerade verschoben – vorerst auf 2021.

Wiesbadener sammeln neue Verkehrsideen als Reaktion auf den Bürgerentscheid

Auch wenn die Citybahn nicht kommt muss der Verkehr in Wiesbaden neu strukturiert werden. Viele Wiesbadener haben schon erste Ideen gesammelt - das Thema Schiene ist dabei für viele noch nicht ganz vom Tisch.

Wohl kaum ein Thema sorgt in Wiesbaden heute für so viel Gesprächsstoff wie das gestrige - eindeutige - Nein zur Citybahn. Doch auch außerhalb der Stadtgrenzen wird über den Bürgerentscheid und seine Auswirkungen auf die Region gesprochen. „Die in Wiesbaden getroffene Entscheidung gegen die Citybahn bedauern wir in Taunusstein sehr“, sagt der Taunussteiner Bürgermeister Sandro Marc Zehner (CDU) nach der Veröffentlichung des Wahlergebnisses. Er bezeichnet den Ausgang als „vertane Chance, für Wiesbaden und die Region eine bezahlbare, moderne und nachhaltige Lösung für die aktuellen und sich abzeichnenden Verkehrsprobleme zu finden.“ Dabei bedauert er, dass das Projekt jetzt auch im Taunus scheitert. „Wir werden jetzt in Gesprächen mit den Partnern und Verantwortlichen eruieren, wie wir dennoch zu einer zukunftsfähigen Mobilität in unserer Region kommen“, kündigt er an.

Und tatsächlich ist klar, dass sich auch ohne Citybahn etwas an der momentanen Verkehrssituation ändern muss. „Wir haben eine Vielzahl von Aufgaben, gerade in der Mobilität, die wir lösen müssen“, kündigte Wiesbadens Verkehrsdezernent Andreas Kowol schon am Sonntagabend an (wir berichteten). Wie genau diese Lösungen konkret aussehen werden, muss in den kommenden Wochen erarbeitet werden. Deshalb sieht auch die Bürgerinitiative Pro Citybahn (BI Pro) ihre Arbeit nach der Wahl noch nicht als beendet an. In einem Facebookpost kündigen die Mitglieder an: „Wer werden natürlich die Entwicklung des Wiesbadener Verkehrs weiter kritisch, aktiv und konstruktiv begleiten. Wie genau, wird sich in den kommenden Tagen rütteln.“

Alternativen auf Schienen

„Das Thema Schiene ist noch nicht vom Tisch.“ - Hans-Martin Kessler, CDU

Stadtentwicklungsdezernent Hans-Martin Kessler (CDU) sieht vor allem auf die Stadtverordnetenversammlung große Aufgaben zukommen, wenn neue Lösungen her müssen. „Es wird keine Citybahn geben wie sie geplant war. Das wird uns vor schwierige Aufgaben stellen, insbesondere was neue Siedlungsgebiete angeht.“ Dabei betont er auch, dass die Stadt immer weiter wächst, und mehr Anwohner nicht automatisch mehr Verkehrsteilnehmer bedeuten dürfen. Dabei betont er: „Das Thema Schiene ist noch nicht vom Tisch.“ Er sieht es als Aufgabe der Politik, nach alternativen Strecken und Verkehrsträgern Ausschau zu halten, die einerseits komfortabel, andererseits aber auch leistungsstark sind.

Dabei haben sich viele Wiesbadener bereits erste Gedanken darüber gemacht, wie die Zukunft des Verkehrs in der Stadt aussehen könnte. Eine immer wiederkehrende Idee ist dabei die Reaktivierung der Aartalbahn. So fordert Christian Hill, Vorsitzender der CDU-Fraktion im Ortsbeirat Westend. „Die Parteien im Rathaus müssen sich nun schleunigst darauf verständigen, alles Notwendige zu veranlassen, die Aartalbahn auf ihrer angestammten Strecke und Spurbreite zu reaktivieren.“ Ein direkter Anschluss in die Innenstadt wäre dabei jedoch nicht möglich.

Trotzdem sieht auch Brigitte Forßbohm, planungspolitische Sprecherin der Fraktion Linke und Piraten eine große Chance in der alten Linie. „Die Aartalbahn könnte vom Taunus kommend über Dotzheim und Schierstein die am Rhein liegenden Stadtteile Wiesbadens anbinden und so auch für Pendler aus dem Taunus Anschlüsse an die S-Bahn-Linien in Richtung Frankfurt und Mainz bieten“, sagt sie und schätzt die Möglichkeit als ein zeitsparendes Angebot für Pendler aus dem Taunus ein.

Parkdeck in Schierstein und Busse in die Stadt

Eine weitere Idee reift unterdessen im Stadtteil Schierstein. Dort schlägt der CDU-Stadtbezirksverband ein mehrgeschossiges Parkdeck unter der Schiersteiner Brücke vor. Eine ergänzende Schnellbuslinie, so die Idee, könnte Pendler und auch Besucher der Stadt schnell von der Autobahn aus in die Innenstadt bringen und gleichzeitig den Individualverkehr entlasten.

*„Wir sehen die City-Bahn keinesfalls als Allheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme.“ - **Christian Gastl, IHK***

Auf einen guten Anschluss in die Innenstadt hoffen auch die Vertreter der **Industrie- und Handelskammer (IHK)**. Sie hatten im Vorfeld lange über das Projekt diskutiert. „Wir sehen die City-Bahn keinesfalls als Allheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme“, sagte **IHK-Präsident Christian Gastl** in der Planungsphase, „aber als wichtiges Puzzle-Teil im Gesamtsystem“. Wichtig sei den **IHK-Vertretern**, dass eine Lösung gefunden wird, die den Untertaunus gut mit der Landeshauptstadt verbindet, um so auch Wirtschaftsströme aufrecht zu erhalten.

Das ist auch Ziel der Freien Wähler. Sie bezeichnen die Entscheidung am Tag nach der Wahl als „besonders bedauerlich für die Nachbarkommunen aus dem Untertaunus.“ Als Alternative schlagen sie neben der Reaktivierung der Aartalbahn mehr Park and Ride Parkplätze an den Stadträndern und besser getaktete Busanbindungen nach Wiesbaden vor.

Wiesbaden lebt, 04.11.2020

IHK Wiesbaden: „Höchste Zeit zum Handeln“

Der Bürgerentscheid spiegelt vor allem kritische Stimmen zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts wieder, so die IHK.

Die **IHK-Vollversammlung** hatte sich am 29. September mehrheitlich für den Bau einer City-Bahn in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis ausgesprochen (wir berichteten) In einer digitalen Sondersitzung stimmten 23 der gewählten Repräsentanten der Wirtschaft für den Bau einer Citybahn, 15 dagegen, es gab eine Enthaltung.

„Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist und dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen.“ – Beschluss der **IHK Vollversammlung**.

Vorausgegangen war eine intensive Befragung von Fachexperten und Gutachtern zu offenen Punkten der Wirtschaft, an der sich 90 Unternehmerinnen und Unternehmer beteiligten, darunter neben den abstimmungsberechtigten Mitgliedern der Vollversammlung auch Vertreter aus den fachlichen Ausschüssen der **IHK Wiesbaden**.

„Wir sehen die City-Bahn keinesfalls als Allheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme aber als wichtiges Puzzle-Teil im Gesamtsystem.“ – Dr. Christian Gastl, IHK-Präsident

Einig war sich das Parlament der Wirtschaft, dass die City-Bahn nicht isoliert betrachtet werden dürfe, sondern als Teil eines Gesamtkonzepts zu Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion – entscheidend sei eine Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln. Breite Unterstützung gab es aus dem Gremium für das umfassende Maßnahmenpaket von Stadt und Region zu Mobilität und Verkehr.

Hauptgeschäftsführerin Sabine Meder kommentiert

*„Unsere **IHK-Vollversammlung** hatte sich mehrheitlich für eine City-Bahn ausgesprochen: Die Befürworter sahen die Straßenbahn als Beitrag, die Verkehrsprobleme unserer Region nachhaltig zu lösen und die Attraktivität der Wirtschaftsregion insgesamt zu stärken. Der Bürgerentscheid spiegelt vor allem die kritischen Stimmen der Unternehmer zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts wieder – so wurde etwa bemängelt, dass noch keine Berechnung der Folgekosten und auch kein Finanzierungskonzept vorliegen. Auch wenn die Bürger nun gegen eine City-Bahn gestimmt haben – unser Wirtschaftsparlament hat deutlich gemacht, dass es mit Blick auf die Verkehrsprobleme in unserer Region höchste Zeit zum Handeln ist. Die Wirtschaft erwartet eine rasche Entscheidung der Wiesbadener Stadtverordneten über zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote. Dabei spielt die Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsmittel eine zentrale Rolle. Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus wird als dringend notwendig erachtet, um dort Wachstums- und Entwicklungschancen zu heben – damit die Region nicht abgehängt wird.“*

Pro- und Contra-Stimmen zur City-Bahn hatte die **IHK Wiesbaden** bereits 2018 eingeholt, unter anderem in der gemeinsamen Informationsveranstaltung City-Bahn – Chancen und Risiken für die Wirtschaft mit der IHK Rheinhessen und den Handwerkskammern Wiesbaden und Rheinhessen. Vor zwei Jahren – im September 2018 – hatte sich das Parlament der regionalen Wirtschaft in einem Zwischenbeschluss noch mit einer Mehrheit von 30 zu 6 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, gegen das Projekt ausgesprochen: Die gewählten Unternehmer kritisierten seinerzeit, dass für ein Projekt in dieser Größenordnung viele Voraussetzungen noch nicht geklärt seien und forderten das Stadtparlament Wiesbaden und den Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises auf, offene Aspekte zu klären. Die **IHK** hatte den anschließenden Prozess begleitet und sich konstruktiv-kritisch bei Mobilitäts- und Verkehrsthemen eingebracht.

Nur die City stimmt für die Bahn – Wiesbadener*innen lassen „Jahrhundertprojekt“ Citybahn krachend scheitern

Lange Gesichter im Rathaus: Der Zug ist abgefahren. Mit deutlicher Mehrheit und mit unerwartet hoher Wahlbeteiligung haben sich Wiesbadener Bürger*innen am Sonntag gegen die Citybahn entschieden. 62,1% stimmten beim Bürgerentscheid mit „Nein“, nur 37,9% mit „Ja“. Die Wahlbeteiligung lag bei 46,2%. Die Diskussionen sind mit dem Entscheid nicht beendet, die Emotionen kochen weiter hoch.

Schon um kurz nach 18 Uhr wurden im Stadtverordnetensitzungssaal des Rathauses, das an diesem Abend nur für Politiker und Medien geöffnet war, erste Ergebnisse auf die Leinwand projiziert. Schnell bildete sich ein roter Teppich der Ablehnung, der rapide anwuchs und am Ende nur kleine grüne Fleckchen der Zustimmung enthielt. Beim genauen Hinsehen zeigte sich: Nur die „City“ stimmte für die Bahn, die OB Gert-Uwe Mende als „Jahrhundertprojekt“ und „Jahrhundertchance“ bezeichnet hatte. Pro-Mehrheiten gab es nur in den Bezirken Mitte (53,4%), Rheingauviertel (51,1%) und Westend/Bleichstraße (63,3%). Nun ist das Projekt krachend gefloppt, außer Spesen – der verantwortliche Verkehrs- um Umweltdezernent Andreas Kowol bezifferte am Wahlabend die bisherigen Kosten für Planung und Kommunikation auf etwa 15 Millionen Euro – nichts gewesen.

Mainz und Rheingau-Taunus-Kreis gucken in die Röhre

Insgesamt haben 96.693 der insgesamt 209.204 Wiesbadener Wahlberechtigten ihre Stimme abgegeben. Die von ihnen getroffene Entscheidung, die nun für mindestens drei Jahre bindend ist, betrifft auch die vorgesehenen „Citybahn-Gebiete“ Mainz und Rheingau-Taunus-Kreis, deren Bürger*innen aber nicht mit abstimmen durften. Der Mainzer OB Michael Ebling (SPD) bezeichnete das Resultat als „sehr schade“ und „vertane Chance“, die dortige Verkehrsdezernentin Katrin Eder (Grüne) sagte, sie sie „fassungslös“.

Contra-Hochburgen waren bei der Wiesbadener Abstimmung unter anderem Sonnenberg mit 71,5% Nein-Stimmen und dazu noch einer besonders hohen Wahlbeteiligung (60,2), Biebrich (71,5% Nein, 47,1% Beteiligung) und Schierstein (70,2 / 47,1), aber auch abgelegene Orte wie Medenbach (71,8). In den AKK-Stadtteilen war die Ablehnung unterschiedlich, bei generell niedriger Wahlbeteiligung: Amöneburg 69,1 Nein/ 30% Beteiligung, Kastel 57,1/36,3, Kostheim 58,7/31,8.

Enttäuscht und einsilbig gaben sich am Wahlabend OB Gert-Uwe Mende (SPD) und die Dezernenten Andreas Kowol (Grüne) und Hans-Martin Kessler (CDU) sowie Stadtverordnetenvorsteherin Christa Gabriel (SPD). Die Frage nach Gründen für die deutliche Niederlage wollte der Oberbürgermeister nicht beantworten. Es wäre „vermessend, das ohne Faktengrundlage zu tun“. Einzig, dass „die Argumentation der Gegner bei der Mehrheit verfangen hat“ und man dies „in gewisser Demut hinnehmen“ müsse, ließ sich Mende entlocken. Dezernent Kowol meinte, es sei „schwierig gewesen, mit sachlichen Argumenten zu überzeugen“. Er dankte ausdrücklich der BI Pro Citybahn für ihr „unglaubliches bürgerschaftliches Engagement“. Alle betonten, dass das Ergebnis zu akzeptieren sei und man nun sehen müsse, wie man damit und mit den Herausforderungen umgehe.

IHK fordert schnelles Handeln

„Unsere **IHK-Vollversammlung** hatte sich mehrheitlich für eine City-Bahn ausgesprochen“, erinnert **IHK-Hauptgeschäftsführerin Sabine Meder**. Der Bürgerentscheid spiegele vor allem die kritischen Stimmen der Unternehmer zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts wieder. Auch wenn die Bürger nun gegen eine City-Bahn gestimmt haben, erwarte die Wirtschaft nun „eine rasche Entscheidung der Wiesbadener Stadtverordneten über zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote.“ Dabei spiele die Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsmittel eine zentrale Rolle: „Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus wird als dringend notwendig erachtet, um dort Wachstums- und Entwicklungschancen zu heben – damit die Region nicht abgehängt wird.“

Emotionen kochen weiter hoch

Die vor allem von Mende und Gabriel geäußerte Hoffnung, dass sich nach dem äußerst emotionalen und polarisierenden Wahlkampf nun schnell die Wogen glätten und man zurück zu sachlichen Gesprächen finde, dürfte sich nicht so rasch erfüllen. Schon am Wahlabend auf dem Rathausflur, wo sich Vertreter*innen verschiedener Rathausparteien sowie der Pro- und Contra-Bürgerinitiativen

tummelten, wurde neben sachlichen Statement auch weiter gegifft. Als grinsende Sieger präsentierte sich das FDP-Trio Chris Diers, Lucas Schwalbach und Alexander Winkelmann, die mit ihrer Partei und Rathaus-Fraktion das Projekt Citybahn massiv bekämpft haben – mitunter auch mit Mitteln, die manche für fragwürdig hielten, aber mit eindeutigem Erfolg. Und in den sozialen Medien hat man auch keineswegs den Eindruck, dass die Diskussionen nun beendet seien. Im Gegenteil, eher hat man das Gefühl, sie fangen jetzt erst richtig an. Es bleibt spannend abzuwarten, worüber Stadtpolitik und Stadtgesellschaft in Sachen Verkehr und Mobilität in den nächsten Tagen, Wochen und Monaten diskutieren werden – und in welchem Stil.

Wiesbadener Wirtschaftsvertreter überzeugt von Citybahn

Vor zwei Jahren noch dagegen

Die Vollversammlung der **Industrie- und Handelskammer Wiesbaden** hat sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, dass die Citybahn in Wiesbaden gebaut wird. Zu Beginn der Planung des Projekts hatten die Wirtschaftsvertreter noch viele Bedenken gegen die Straßenbahn gehabt.

23 Mitglieder des Gremiums stimmten für den Bau der Bahn, 15 dagegen, ein Mitglied enthielt sich. „Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist und dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen“, heißt es wörtlich in dem Beschluss.

Die **IHK** sei sich einig gewesen, dass es mit Blick auf die Verkehrsprobleme in der Region höchste Zeit sei, zu handeln. Die Citybahn sei dabei als Teil eines Gesamtkonzepts zu sehen, verbunden mit anderen Verkehrsmitteln. Sie sei zwar kein „Allheilmittel“, so **IHK-Präsident Christian Gastl**, aber ein wichtiges Teil-Element. Die Befürworter der Straßenbahn unter den Wirtschaftsvertretern erhoffen sich eine Belebung von Geschäften, Restaurants und Kultureinrichtungen durch eine verbesserte Anbindung. Außerdem seien Unternehmen für Mitarbeiter besser erreichbar, Fachkräfte seien flexibler in ihrer Wohnortwahl – damit könne ihre Attraktivität als Arbeitgeber steigen. Besonders für den Untertaunus könne die Bahn wichtige Impulse für die Wirtschaft bringen.

Kritische Stimmen gab es vor allem zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts – so wurde etwa bemängelt, dass noch keine Berechnung der Folgekosten und auch kein Finanzierungskonzept vorliegen. Betriebe entlang der Strecke müssten während der Bauzeit mit Umsatzeinbußen rechnen – wenn sich diese verlängere, könne das gerade für Einzelhändler entlang der Strecke das Aus bedeuten, so die Gegner des Projekts im Wirtschaftsparlament.

Zwei Jahre zuvor, im September 2018, hatte die **IHK** schon ein Mal über die Citybahn abstimmen lassen. Damals hatte sich noch eine Mehrheit der Mitglieder (30 zu 6 Stimmen) gegen das Verkehrsprojekt ausgesprochen. Die gewählten Unternehmer kritisierten seinerzeit, dass für ein Projekt in dieser Größenordnung viele Voraussetzungen noch nicht geklärt seien. Diese seien jetzt größtenteils geklärt.

busundbahn.de, 01.10.2020

INFRASTRUKTUR

Citybahn Wiesbaden: Industrie- und Handelskammer spricht sich für das Projekt aus

Die Vollversammlung der **Industrie- und Handelskammer (IHK) Wiesbaden** hat sich mehrheitlich für den Bau der Citybahn ausgesprochen, meldet die „Frankfurter Rundschau“.

„Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebots ist“, heiÙe es in dem Beschluss. Vor zwei Jahren war das Schienenprojekt noch von der **IHK** abgelehnt worden.

„Straßenbahn kann Teil der Lösung der Verkehrsprobleme sein“ – IHK erklärt Positionierung pro City-Bahn

Die **IHK-Vollversammlung** hat Position bezogen – die gewählten Repräsentanten der regionalen Wirtschaft haben sich am Dienstagabend, wie bereits kurz berichtet, mehrheitlich für den Bau einer City-Bahn in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis ausgesprochen. „Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist und dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen“, heißt es wörtlich in dem Beschluss. In ihrer digitalen Sondersitzung fast genau einen Monat vor dem Bürgerentscheid am 1. November stimmten 23 Mitglieder des Gremiums für den Bau einer Citybahn, 15 dagegen, es gab eine Enthaltung.

Vorausgegangen war eine intensive Befragung von Fachexperten und Gutachtern zu offenen Punkten der Wirtschaft, an der sich 90 Unternehmerinnen und Unternehmer beteiligten, darunter neben den abstimmungsberechtigten Mitgliedern der Vollversammlung auch Vertreter aus den fachlichen Ausschüssen der **IHK Wiesbaden**, die insgesamt die Interessen von 37.000 Unternehmen in der Region vertritt.

„Höchste Zeit zum Handeln“ – City-Bahn kein Allheilmittel, sondern Puzzle-Teil

Das Parlament der Wirtschaft war sich einig, dass es mit Blick auf die Verkehrsprobleme in der Region höchste Zeit zum Handeln ist. Dabei dürfe die City-Bahn nicht isoliert betrachtet werden, sondern als Teil eines Gesamtkonzepts zu Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion – entscheidend sei eine Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln.

„Wir sehen die City-Bahn keinesfalls als Allheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme“, sagte **IHK-Präsident Dr. Christian Gastl**, „aber als wichtiges Puzzle-Teil im Gesamtsystem“. Breite Unterstützung gab es aus dem Gremium für das umfassende Maßnahmenpaket von Stadt und Region zu Mobilität und Verkehr.

Befürworter erhoffen sich Belebung von Geschäften, Gastronomie, Kultur – und größere Attraktivität als Arbeitgeber

Die Befürworter der Straßenbahn unter den Wirtschaftsvertretern erhoffen sich eine Belebung von Geschäften, Restaurants und Kultureinrichtungen durch eine verbesserte Anbindung. Außerdem seien Unternehmen für Mitarbeiter besser erreichbar, Fachkräfte seien flexibler in ihrer Wohnortwahl – damit könne ihre Attraktivität als Arbeitgeber steigen. So wäre die Straßenbahn eine zusätzliche, emissionsarme Verkehrsachse nach Mainz und würde zudem das Aartal mit Städten wie Taunusstein und Bad Schwalbach besser erschließen. Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus wird von der Mehrheit des Gremiums als dringend notwendig erachtet, um dort Wachstums- und Entwicklungschancen zu heben und den Tourismus zu stärken. Vom Investitionsvolumen des Projekts erhoffen sich die Befürworter der City-Bahn positive Impulse für die Gesamtwirtschaft.

Kritische Stimmen zu Bauzeit und Finanzierung

Kritische Stimmen gab es vor allem zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts – so wurde etwa bemängelt, dass noch keine Berechnung der Folgekosten und auch kein Finanzierungskonzept vorliegen. Betriebe entlang der Strecke müssten während der Bauzeit mit Umsatzeinbußen rechnen – wenn sich diese verlängere, könne das gerade für Einzelhändler entlang der Strecke das Aus bedeuten, so die Gegner des Projekts im Wirtschaftsparlament. Ein weiterer Diskussionspunkt war die Frage, wie sich die Verlegung von Schienen auf den Verkehrsfluss auswirkt und ob eine Straßenbahn mit neuen technischen Entwicklungen im Bereich der Mobilität mithalten kann. Weiterhin wurde hinterfragt, ob nicht zunächst kurzfristig realisierbare Maßnahmen wie Digitalisierungsprojekte greifen sollten. Auch sei überhaupt nicht klar, wie die Lebenswirklichkeit in Mobilitätsfragen in 20 Jahren aussehe.

Innenstadt muss mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben

Als Grundlage für seine Entscheidung betonte das Gremium, dass Investitions-, Betriebs- und Instandhaltungskosten realistisch eingeschätzt und mit einem tragfähigen Finanzierungskonzept hinterlegt werden müssen. Da eine City-Bahn stadtbildprägend sein kann, müssten City-Bahn-Fahrzeuge und Haltestellen stadtbildverträglich gestaltet sein. Weiter heißt es in dem Beschluss: „Um Beeinträchtigungen für Gewerbebetriebe während der Bauzeit zu minimieren, müssen ein

Entschädigungsmanagement, ein Baustellenmanagement und ein Baustellenmarketing eingeführt werden. Die Innenstadt muss mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben.“

Sollte sich der Bürgerentscheid in Wiesbaden gegen eine City-Bahn aussprechen oder eine erforderliche Mehrheit nicht erreicht werden, erwarten die Vertreter der heimischen Wirtschaft eine rasche Entscheidung der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung über zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote.

Meinungsumschwung nach Contra City-Bahn-Votum vor zwei Jahren

Vor genau zwei Jahren – im September 2018 – hatte sich das Parlament der regionalen Wirtschaft in einem Zwischenbeschluss noch mit einer Mehrheit von 30 zu 6 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, gegen das Projekt ausgesprochen: Die gewählten Unternehmerinnen und Unternehmer kritisierten seinerzeit, dass für ein Projekt in dieser Größenordnung viele Voraussetzungen noch nicht geklärt seien und forderten das Stadtparlament Wiesbaden und den Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises auf, offene Aspekte zu klären. Die **IHK** hatte den anschließenden Prozess begleitet und sich konstruktiv-kritisch bei Mobilitäts- und Verkehrsthemen eingebracht.

„Jetzt liegen Antworten auf viele Fragen der Wirtschaft vor“, sagte **IHK-Präsident Gastl** bei der virtuellen Sitzung im September 2020. Um einen Überblick über alle laufenden und geplanten Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr zu geben und diese in einen aktuellen Gesamtkontext zu stellen, hatte die **IHK** bereits vorab in elf Videoimpulsen Experten aus der Verwaltung und Gutachter zu Wort kommen lassen und diese über ihre Homepage für alle zugänglich gemacht. Dort findet sich auch ein Hintergrundpapier zu laufenden und geplanten Verkehrsprojekten in der Wirtschaftsregion.

IHK-Vollversammlung: Mehrheit stimmt für die City-Bahn

In der Sondersitzung am Dienstag der IHK-Vollversammlung hat sich die Mehrheit für den Bau einer City-Bahn ausgesprochen. Eine Straßenbahn kann Teil der Lösung der Verkehrsprobleme sein. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll mit allen Verkehrsmitteln sichergestellt werden.

Die **IHK** hatte vor über einer Woche das Hintergrundpapier „The Big Picture: Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion Wiesbaden“ sowie die Video-Impulse der Experten auf ihrer Homepage veröffentlicht.

Mehrheit für Bau der Citybahn

Die **IHK-Vollversammlung** hat nun Position bezogen – die gewählten Repräsentanten der regionalen Wirtschaft haben sich mehrheitlich für den Bau einer City-Bahn in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis ausgesprochen.

In ihrer digitalen Sondersitzung am Dienstag, 29. September, stimmten 23 Mitglieder des Gremiums für den Bau einer Citybahn, 15 dagegen, es gab eine Enthaltung.

Im Vorfeld intensive Befragung

„Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist und dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen“, heißt es wörtlich in dem Beschluss. Vorausgegangen war eine intensive Befragung von Fachexperten und Gutachtern zu offenen Punkten der Wirtschaft, an der sich 90 Unternehmerinnen und Unternehmer beteiligten, darunter neben den abstimmungsberechtigten Mitgliedern der Vollversammlung auch Vertreter aus den fachlichen Ausschüssen der **IHK Wiesbaden**.

IHK fordert Gesamtkonzept zu Mobilität und Verkehr

Das Parlament der Wirtschaft war sich einig, dass es mit Blick auf die Verkehrsprobleme in der Region höchste Zeit zum Handeln ist. Dabei dürfe die City-Bahn nicht isoliert betrachtet werden, sondern als Teil eines Gesamtkonzepts zu Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion – entscheidend sei eine Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln.

Gastl: Belebung der Innenstadt durch verbesserte Anbindung

„Wir sehen die City-Bahn keinesfalls als Allheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme“, sagte **IHK-Präsident Dr. Christian Gastl**, „aber als wichtiges Puzzle-Teil im Gesamtsystem“. Breite Unterstützung gab es aus dem Gremium für das umfassende Maßnahmenpaket von Stadt und Region zu Mobilität und Verkehr.

Die Befürworter der Straßenbahn unter den Wirtschaftsvertretern erhoffen sich eine Belebung von Geschäften, Restaurants und Kultureinrichtungen durch eine verbesserte Anbindung. Außerdem seien Unternehmen für Mitarbeiter besser erreichbar, Fachkräfte seien flexibler in ihrer Wohnortwahl – damit könne ihre Attraktivität als Arbeitgeber steigen. So wäre die Straßenbahn eine zusätzliche, emissionsarme Verkehrsachse nach Mainz und würde zudem das Aartal mit Städten wie Taunusstein und Bad Schwalbach besser erschließen. Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus wird von der Mehrheit des Gremiums als dringend notwendig erachtet, um dort Wachstums- und Entwicklungschancen zu heben und den Tourismus zu stärken. Vom Investitionsvolumen des Projekts erhoffen sich die Befürworter der City-Bahn positive Impulse für die Gesamtwirtschaft.

Kritische Stimmen gab es vor allem zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts – so wurde etwa bemängelt, dass noch keine Berechnung der Folgekosten und auch kein Finanzierungskonzept vorliegen. Betriebe entlang der Strecke müssten während der Bauzeit mit Umsatzeinbußen rechnen – wenn sich diese verlängere, könne das gerade für Einzelhändler entlang der Strecke das Aus bedeuten, so die Gegner des Projekts im Wirtschaftsparlament. Ein weiterer Diskussionspunkt war die Frage, wie sich die Verlegung von Schienen auf den Verkehrsfluss auswirkt und ob eine Straßenbahn mit neuen technischen Entwicklungen im Bereich der Mobilität mithalten kann. Weiterhin wurde hinterfragt, ob nicht zunächst kurzfristig realisierbare Maßnahmen wie Digitalisierungsprojekte greifen sollten. Auch sei überhaupt nicht klar, wie die Lebenswirklichkeit in Mobilitätsfragen in 20 Jahren aussehe.

Als Grundlage für seine Entscheidung betonte das Gremium, dass Investitions-, Betriebs- und Instandhaltungskosten realistisch eingeschätzt und mit einem tragfähigen Finanzierungskonzept hinterlegt werden müssen. Da eine City-Bahn stadtbildprägend sein kann, müssten City-Bahn-Fahrzeuge und Haltestellen stadtbildverträglich gestaltet sein. Weiter heißt es in dem Beschluss: „Um Beeinträchtigungen für Gewerbebetriebe während der Bauzeit zu minimieren, müssen ein Entschädigungsmanagement, ein Baustellenmanagement und ein Baustellenmarketing eingeführt werden. Die Innenstadt muss mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben“, erklärt **Gastl**.

Bei Ablehnung City-Bahn rasche Entscheidung über Alternativen

Sollte sich der Bürgerentscheid in Wiesbaden gegen eine City-Bahn aussprechen oder eine erforderliche Mehrheit nicht erreicht werden, erwarten die Vertreter der heimischen Wirtschaft eine rasche Entscheidung der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung über zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote.

2018 war die Mehrheit noch gegen das Projekt

Pro- und Contra-Stimmen zur City-Bahn hatte die **IHK Wiesbaden** bereits 2018 eingeholt, unter anderem in der gemeinsamen Informationsveranstaltung „City-Bahn – Chancen und Risiken für die Wirtschaft“ mit der IHK Rheinhessen und den Handwerkskammern Wiesbaden und Rheinhessen. Vor genau zwei Jahren – im September 2018 – hatte sich das Parlament der regionalen Wirtschaft in einem Zwischenbeschluss noch mit einer Mehrheit von 30 zu 6 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, gegen das Projekt ausgesprochen: Die gewählten Unternehmerinnen und Unternehmer kritisierten seinerzeit, dass für ein Projekt in dieser Größenordnung viele Voraussetzungen noch nicht geklärt seien und forderten das Stadtparlament Wiesbaden und den Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises auf, offene Aspekte zu klären. Die **IHK** hatte den anschließenden Prozess begleitet und sich konstruktiv-kritisch bei Mobilitäts- und Verkehrsthemen eingebracht.

Gastl: Viele Antworten auf Fragen liegen vor

„Jetzt liegen Antworten auf viele Fragen der Wirtschaft vor“, sagte **IHK-Präsident Gastl** bei der virtuellen Sitzung im September 2020. Um einen Überblick über alle laufenden und geplanten Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr zu geben und diese in einen aktuellen Gesamtkontext zu stellen, hatte die **IHK** bereits vorab in elf Videoimpulsen Experten aus der Verwaltung und Gutachter zu Wort kommen lassen und diese über ihre Homepage für alle zugänglich gemacht. Dort findet sich auch ein Hintergrundpapier zu laufenden und geplanten Verkehrsprojekten in der Wirtschaftsregion.

IHK-Vollversammlung: Mehrheit für die City-Bahn

„Eine Straßenbahn kann für Wiesbaden Teil der Lösung der Verkehrsprobleme sein“ – Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln sichern.

Das Parlament der Wirtschaft war sich am Dienstag, 29. September einig, dass es mit Blick auf die Verkehrsprobleme in der Region höchste Zeit zum Handeln ist. Und so haben gestern 23 Mitglieder der kurzfristig eingeräumten Sondersitzung für den Bau einer City-Bahn gestimmt. Bei einer Enthaltung haben 15 Mitglieder dagegen gestimmt. Immer wieder wurde betont, dass die City-Bahn nicht isoliert betrachtet werden dürfe, sondern als Teil eines Ganzen. Entscheidend dabei sei die Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln.

*„Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist und dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen.“ – Beschluss der **IHK-Vollversammlung***

Dem Beschluss vorausgegangen war eine intensive Befragung von Experten und Gutachtern zu offenen Punkten der Wirtschaft, an der sich 90 Unternehmer beteiligten. Darunter neben den abstimmungsberechtigten Mitgliedern der Vollversammlung auch Vertreter aus den fachlichen Ausschüssen der **IHK Wiesbaden**. Breite Unterstützung gab es aus dem Gremium für das umfassende Maßnahmenpaket von Stadt und Region zu Mobilität und Verkehr. Die Befürworter der Straßenbahn erhoffen sich mit der City-Bahn eine Belebung von Geschäften, Restaurants und Kultureinrichtungen durch eine verbesserte Anbindung.

*„Wir sehen die City-Bahn keinesfalls als Allheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme aber als wichtiges Puzzle-Teil im Gesamtsystem.“ – **IHK-Präsident Dr. Christian Gastl***

Mit der City.-Bahn seien Unternehmen für Mitarbeiter besser erreichbar, Fachkräfte seien flexibler in ihrer Wohnortwahl – damit könne ihre Attraktivität als Arbeitgeber steigen. So wäre die Straßenbahn eine zusätzliche, emissionsarme Verkehrsachse nach Mainz und würde zudem das Aartal mit Städten wie Taunusstein und Bad Schwalbach besser erschließen. Eine leistungsfähige Schienenanbindung des Untertaunus wird von der Mehrheit des Gremiums als dringend notwendig erachtet, um dort Wachstums- und Entwicklungschancen zu heben und den Tourismus zu stärken. Vom Investitionsvolumen des Projekts erhoffen sich die Befürworter positive Impulse für die Gesamtwirtschaft.

*„Um Beeinträchtigungen für Gewerbebetriebe während der Bauzeit zu minimieren, müssen ein Entschädigungsmanagement, ein Baustellenmanagement und ein Baustellenmarketing eingeführt werden. Die Innenstadt muss mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben.“ – Beschluss der **IHK-Vollversammlung***

Kritische Stimmen gab es vor allem zur Bauzeit und der Finanzierung des Projekts – so wurde etwa bemängelt, dass noch keine Berechnung der Folgekosten und auch kein Finanzierungskonzept vorliegen. Betriebe entlang der Strecke müssten während der Bauzeit mit Umsatzeinbußen rechnen – wenn sich diese verlängere, könne das gerade für Einzelhändler entlang der Strecke das Aus bedeuten, so die Gegner des Projekts im Wirtschaftsparlament. Ein weiterer Diskussionspunkt war die Frage, wie sich die Verlegung von Schienen auf den Verkehrsfluss auswirkt und ob eine Straßenbahn mit neuen technischen Entwicklungen im Bereich der Mobilität mithalten kann. Weiterhin wurde hinterfragt, ob nicht zunächst kurzfristig realisierbare Maßnahmen wie Digitalisierungsprojekte greifen sollten. Auch sei überhaupt nicht klar, wie die Lebenswirklichkeit in Mobilitätsfragen in 20 Jahren aussehe.

Bürgerentscheid

Als Grundlage für seine Entscheidung betonte das Gremium, dass Investitions-, Betriebs- und Instandhaltungskosten realistisch eingeschätzt und mit einem tragfähigen Finanzierungskonzept hinterlegt werden müssen. Da eine City-Bahn stadtbildprägend sein kann, müssten City-Bahn-Fahrzeuge und Haltestellen stadtbildverträglich gestaltet sein. Sollte sich der Bürgerentscheid in Wiesbaden gegen eine City-Bahn aussprechen oder eine erforderliche Mehrheit nicht erreicht werden,

erwarten die Vertreter der heimischen Wirtschaft eine rasche Entscheidung der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung über zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote.

Stimmungswechsel

Pro- und Contra-Stimmen zur City-Bahn hatte die **IHK Wiesbaden** bereits 2018 eingeholt, unter anderem in der gemeinsamen Informationsveranstaltung City-Bahn – Chancen und Risiken für die Wirtschaft mit der IHK Rheinhessen und den Handwerkskammern Wiesbaden und Rheinhessen. Vor genau zwei Jahren – im September 2018 – hatte sich das Parlament der regionalen Wirtschaft in einem Zwischenbeschluss noch mit einer Mehrheit von 30 zu 6 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, gegen das Projekt ausgesprochen: Die gewählten Unternehmerinnen und Unternehmer kritisierten seinerzeit, dass für ein Projekt in dieser Größenordnung viele Voraussetzungen noch nicht geklärt seien und forderten das Stadtparlament Wiesbaden und den Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises auf, offene Aspekte zu klären. Die **IHK** hatte den anschließenden Prozess begleitet und sich konstruktiv-kritisch bei Mobilitäts- und Verkehrsthemen eingebracht.

Experten–Videoimpulse

Jetzt liegen Antworten auf viele Fragen der Wirtschaft vor, sagte **IHK-Präsident Gastl** bei der virtuellen Sitzung. Um einen Überblick über alle laufenden und geplanten Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr zu geben und diese in einen aktuellen Gesamtkontext zu stellen, hatte die **IHK** bereits vorab in elf Videoimpulsen Experten aus der Verwaltung und Gutachter zu Wort kommen lassen und diese über ihre Homepage für alle zugänglich gemacht. Dort findet sich auch ein Hintergrundpapier zu laufenden und geplanten Verkehrsprojekten in der Wirtschaftsregion.

Das Hintergrundpapier „The Big Picture: Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion Wiesbaden“ sowie die Video-Impulse der Experten dokumentiert die **IHK** auf ihrer Homepage unter: www.ihk-wiesbaden/city-bahn.

sensor Wiesbaden, 29.09.2020

Meinungsumschwung bei der IHK: Vollversammlung spricht sich für die Citybahn aus

Das Votum dürfte manche überraschen: Die Vollversammlung der **IHK**, das „Parlament der regionalen Wirtschaft“, hat sich heute Abend mehrheitlich für die Citybahn ausgesprochen. 23 Mitglieder des Gremiums stimmten für den Bau einer Citybahn, 15 dagegen, es gab eine Enthaltung. Noch vor zwei Jahren hatte sich die **IHK-Vollversammlung** gegen das Großprojekt ausgesprochen – mit damals 30 Nein-Stimmen, 6 Ja-Stimmen, 3 Enthaltungen. Das damalige Ergebnis war ausdrücklich als „Zwischenbeschluss“ gewertet worden, verbunden mit einigen „Hausaufgaben“ an die Planer und Verantwortlichen. Diese haben offenbar ihre Hausaufgaben überzeugend erledigt, so dass es heute zu einem klaren Meinungsumschwung kam. Im Vorfeld hatte die **IHK** auch – ausdrücklich für jedermann zugängliche – Videoimpulse veröffentlicht mit Statements unterschiedlicher Fachleute zu verschiedenen Aspekten des Großprojektes und des Themas Zukunft der Mobilität insgesamt. Der ausführliche Beschluss mit näheren Statements und Forderungen wird am Mittwochmittag (30.09.) veröffentlicht, wie **IHK-Sprecherin Melanie Dietz** auf sensor-Anfrage mitteilte. Zuletzt hatten sich schon das Wiesbadener Jugendparlament und das Studierendenparlament der Hochschule RheinMain für die Citybahn ausgesprochen.



Pressespiegel

IHK Wiesbaden

**Entscheidung der Sondervollversammlung
zur City-Bahn am 29. September 2020 /
Bürgerentscheid am 1. November 2020**

Social-Media-Beiträge

Post auf Facebook – Wiesbaden aktuell (04.11.2020)



Wiesbadenaktuell.de ist in Wiesbaden.

4. November um 21:49 · 🌐



Nach Bürgerentscheid IHK Wiesbaden sieht „Höchste Zeit zum Handeln“

Nach dem Bürger sich gegen die City-Bahn entschieden haben drängt die IHK Wiesbaden auf eine rasche Entscheidung zu zukunftsgerichteter Verkehrsinfrastruktur. Der Untertaunus darf nicht abgehängt werden.

Weitere Informationen erhalten Sie im Artikel <http://www.wiesbadenaktuell.de/.../nach-buergerentscheid...>



1 Mal geteilt

Post auf Facebook – Wiesbadener Kurier (22.10.2020)

 **Wiesbadener Kurier** 
22. Oktober um 09:03 · 

Die City-Bahn sorgte für viel Diskussionsstoff - Bei unserem Livestream zur Podiumsdiskussion in Wiesbaden wurden die sechs Themenschwerpunkte diskutiert. Ein wichtiger Aspekt war dabei auch die Situation der Bäume. Hier die komplette Aufzeichnung des Livestreams:
<https://bit.ly/2TdLsPn>



  19 7 Kommentare

Matthias Lück

Zitat des Abends: "Die CityBahn ist unsozial, weil sie nur Singles nützt." 😊

Käthe Springer

Matthias Lück und diese Aussage von der ach so sozialen FDP- au weia

Sascha U Deisel

Matthias Lück Manchmal frage ich mich, ob Personen wie Frau Schob wirklich das glauben, was sie da erzählen.

Petra Bermes

Sehenswert!

Thomas Ackermann

Der Autoverkehr hat ja auch seine Hintergründe und hat jetzt keine Möglichkeit mehr. Schade, daß genau ab da das Video endet. Ich finde, daß das der ursächliche Grund für die Meinungsverschiedenheiten ist und hätte mir da gerne die weitere Diskussion angesehen. Ideologie vs. Realität, Umwelt, sprich Klimaziele vs Realität. Wie gestaltet man eine Veränderung des kompletten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenlebens? Wer trägt die Schuld? Wer muss es ausbaden? Wer entscheidet über die Agenda der Veränderung?

Felix Drews

<https://www.facebook.com/DieCi.../videos/810274036439900/>... fand ich gestern noch informativer!

Volker Hötzel

Martin Kraf Ringkirche neuer Drogenhotspot mehr nicht. Marktplatz ? so ein Träumer

Kommentare zum Post von Wiesbaden aktuell auf Facebook (30.09.2020)



Christine Maxeiner

Wenn die CityBahn wirklich gebaut wird gehen die Geschäfte in der Innenstadt endgültig kaputt. Während der Bauzeit werden sich die Kunden neue Läden suchen, bei denen sie und ihr Auto Willkommen sind und da werden sie dann auch bleiben. Schade um unsere Fußgängerzone

Jan-Philipp Jahnke

So ein Blödsinn, schau mal nach Erfurt, da fährt die Straßenbahn gleich durch mehrere Straßen der Fußgängerzone. In Frechen und Freiburg ist es das gleiche! Das Gegenteil ist der Fall!

Marvin Schleinitz

Jan-Philipp Jahnke jetzt solltest du mal die Städte vergleichen und bedenken das in Wiesbaden sehr viel Wohlstand lebt und keiner von denen wird seinen AMG, Ferrari, oder anderen Supersportwagen für die Citybahn stehenlassen und die Städte die aufgezählt hast habe ein Straßenbahnnetz und nicht nur eine unsinnige Mega Strecke hin und zurück das ist keine Straßenbahn sondern eine zuglinie die durch unsere Stadt fahren soll.

Georg Schuster

woher kommen die Zahlen das man sagen kann das die Mehrheit für die City Bahn ist ich bin gegen die City Bahn das Geld in Schulen Kitas und für die Rentner wäre sehr sinnvoller

Volker Weirauch

Ja zu einer U-Bahn . Aber von mir ein Dickes Nein zur Citybahn. Ja zu einem Stadttunnel wie in Bonn Bad Godesberg .

Die Straßenbahn bringt für den Straßenverkehr nur Probleme. Wir Handwerker brauchen ja schon fast 45 min von Bierstadt bis in die City (Morgens) . Und die Kundschaft hat die Kosten dadurch

Jan-Philipp Jahnke

Für eine U-Bahn ist Wiesbaden wohl von der Topographie nicht geeignet. Da würde ein Adhäsionsbetrieb, alle Systemeigenschaften eines U-Bahnnetzes überblickend, nicht funktionieren. Eine sinnvolle Alternative wäre die unterirdische Verlängerung der S-Bahn bis unter den Marktplatz, sodass ein Umstieg in das ÖPNV-Netz in alle Ortsteile Wiesbadens ermöglicht wird. Dies ist gegenwärtig am Hbf nicht der Fall! Diese Idee wird aber an der bereits bestehenden Tiefgarage scheitern. Ein Hoch auf die Autostadt!

Markus Fritz

Volker Weirauch kannst du mir mal sagen wie das gehen soll eine U-Bahn in unterhalb der Wiesbaden zu bauen ja so blöd kann nur eine Seite wo keine Ahnung hat mal ganz ehrlich wenn ich so ein Spruch höre damit die müsst mir die selbst mal auf unendlich U-Bahn legen und mal drüber fahren damit sie mal wissen wie das ist das kann ja wohl nicht wahr sein so viel dummes Zeug was hier gemacht wird wow

Tanja Wötzel

Komisch das alle Nein sagen, aber das Ergebnis was anderes sagt. Ist wie mit der Corona app, alle schreien sie Nein, aber wurde über 5 Mio mal runter geladen. Aber Hauptsache mal wichtig machen mit dem Wort "Nein" könnte mich echt amüsieren 🤔

Gabriele Bauer

Nein zur City Bahn 😊 dabei bleibe ich auch

Petra Volkmann

Gabriele Bauer wir auch und wir sind schon einige .. Familie Freunde Nachbarn und Bekannte 😊 von allen klares Nein

Günny Willecke

Gabriele Bauer wir auch. Definitiv nein zur Citybahn

Ismail El Ghazi

Pete O Jack wenn ich Ja wähle, bekomme ich was umsonst im Good Times? Also ich wähle eh für die Citybahn. Aber ein bonus drink wäre geil 🤔

Gernot On-Demand

Gabriele Bauer

I c h bleibe auch beim N e i n !

Pete O Jack

Jessica Weilacher Kulic versteh die Sturheit und Arroganz bei manchen nicht. Klare Argumente hab ich selten gelesen. Alles selbst ernannte Statiker von den Citybahn wenn gewisse Menschen von der Oberschicht denken. Sie sie sind allmächtig. Schiss haben ihren Porsche und Maybach zum nicht mehr nutzen zu können. Dann wird es bei mir lächerlich. Wenn ja Geld keine Rolle spielt gibt auch Taxis.

Pete O Jack

Was bringt es dann für Vorteile 24 std alle 10 min ! Haufen Pendler die zwischen Mainz - Wiesbaden überwiegend Studenten. Arbeiter und Schichtarbeiter. Die Brücke über Rhein die packt das locker. Da hat damals sich schon die Firma Frankenbach aus Kastel beteiligt bei der Sanierung. Zweitens zwischen Mainz - Wiesbaden fehlt eh eine Brücke die zweite seit Jahren. Ihr müsst es mal so sehen nicht jeder Arbeiter hat Auto oder nen Führerschein. Selbst viele Polizisten pendeln und müssen zur

hessischen Polizei Akademie. Wo bekommt man es später geboten nach Bad Schwalbach zu kommen die Idee geht ja noch viel weiter Ginsheim und Gustavburg, rüsselsheim . Überlegt mal was Arbeitsplätzen entstehen dadurch was für es Bau bedeutet usw. das ist doch schon genau durchdacht zwischen Bund und Ländern. In welcher Freiheit fühlt sich dann der eine oder andere bedroht. Schon mal das Verkehrs gesehen in Mainz-Kastel seit Jahren die ehemalige Pariser Allee heute besser bekannt als boelkestrasse b455. Da haben sich Jahre lang die Hochheimer gewehrt wegen Luft Verschmutzung und gegen den Ausbau. Erst gejammert wegen dem Flughafen Frankfurt. Aber vor 30-40 Jahren die Grundstücke zum Spot Preise bekommen Bauland. Hochheim Umgebung. Das ist ja auch der Ausbau Gewerbe Gebiet Petersweg Mainz-Kastel. Die Autobahnen sind für das heutigen Güterverkehr und Autos schon lange nicht mehr ausgelegt. Die schiersteiner Brücke und Salzbach Tal Brücke dauern noch. Seht es doch positiv das jeder nicht es Geld hat für Elektro Auto. Hier wird investiert in die Standorte dann wird gemeckert.

Markus Fritz

Gabriele Bauer liebe Frau Bauer ich frage mich was der Blödsinn zwar soll aber ist in Ordnung das könnte die dummen Leute sagen die wo keine Ahnung von irgendetwas haben das ist die Zukunft und nicht wir wollen nicht zurück und nicht baden wurde nicht nur für die Autos gebaut sondern auch wie einer Straßenbahn und die wo in den Bussen fahren müssen mittlerweile festgestellt haben dass es unmöglich ist alle Fahrgäste zu bedienen da in der City waren maximal zwei oder drei gelenkt Züge der Busse benutzen werden können die Falle natürlich nicht weg die werden in dem Moment da natürlich auch woanders da eingesetzt aber hauptpunkt ist erste mal die vielen Bürger und Mitbürger friedlich von a nach b zu bringen in einer großen Menge

Pete O Jack

Was bringt es dann für Vorteile 24 std alle 10 min ! Haufen Pendler die zwischen Mainz - Wiesbaden überwiegend Studenten. Arbeiter und Schichtarbeiter. Die Brücke über Rhein die packt das locker. Da hat damals sich schon die Firma Frankenbach aus Kastel beteiligt bei der Sanierung. Zweitens zwischen Mainz - Wiesbaden fehlt eh eine Brücke die zweite seit Jahren. Ihr müsst es mal so sehen nicht jeder Arbeiter hat Auto oder nen Führerschein. Selbst viele Polizisten pendeln und müssen zur hessischen Polizei Akademie. Wo bekommt man es später geboten nach Bad Schwalbach zu kommen die Idee geht ja noch viel weiter Ginsheim und Gustavburg, rüsselsheim . Überlegt mal was Arbeitsplätzen entstehen dadurch was für es Bau bedeutet usw. das ist doch schon genau durchdacht zwischen Bund und Ländern. In welcher Freiheit fühlt sich dann der eine oder andere bedroht. Schon mal das Verkehrs gesehen in Mainz-Kastel seit Jahren die ehemalige Pariser Allee heute besser bekannt als boelkestrasse b455. Da haben sich Jahre lang die Hochheimer gewehrt wegen Luft Verschmutzung und gegen den Ausbau. Erst gejammert wegen dem Flughafen Frankfurt. Aber vor 30-40 Jahren die Grundstücke zum Spot Preise bekommen Bauland. Hochheim Umgebung.

Marcus Voigt

Das Ganze ist doch ein verspäteterer Aprilscherz! Die Sache ist längst entschieden und der Bürger wird wieder für dumm verkauft.

Marco von Wiesbaden

Marcus Voigt Bravo 👍🗉 genau so sieht's aus

Markus Fluck

Andi Hölzer Also das Wahlamt freut sich sicherlich über ehrenamtliche Wahlhelfer 😊
Da kann man live dabei sein und Demokratie hautnah erleben 😊

Jutta Polzer

Seit wann gibt es in Deutschland/bei Wahlen noch eine Demokratie???? Merkel hat es doch allen vorgemacht, wie man mauschelt

Markus Fritz

Marcus Voigt wieso sollen die Bürgerinnen für dumm verkauft werden nur durch Sofa Bürger die wohl meinen sie beim abschaffe zu lösen haben es zu verdanken dass das Thema 20 Jahre andauert das könnte schon längst fertig sein aber so dumme Leute gibt's natürlich auch die vom Blusen und Blasen keine Ahnung haben

Sarah Wilhelmi

Jaja alles gelogen. Niemand den man fragt will die sch... Citybahn.

Die verarschen uns nach strich und Faden. Haben alles schon geplant und fragen dann die Bürger nach ihrer Meinung.

Ist ja als wenn wir erst das Haus bauen und dann stellen wir den Bauantrag... alles ein Kasperletheater in Wiesbaden. Hoffe dass dann so wenige damit fahren dass sie sich nicht rentiert und dann gibt es wieder Streiks weil die Löhne zu gering sind. Schon klar...

Franziska Frey

Nein zur City Bahn. Die Stadt wird immer mehr verschandelt!

Desiree Mitchell

Ja zur Citybahn meine Stimme bekommt ihr auch 😊

Kostas Josè Sa

Gabriele Bauer wo liegt den ihr Problem ? Bei jeden ja kommt so ein Smiley von ihnen ?

Was machen sie wenn die Citybahn in Fahrt kommt und es gebaut wird ? Ketten sie sich an die Citybahn ??? Hahah

Desiree Mitchell

Kostas Josè Sa es muss auch solche geben . Sie wird kommen egal wie viel wütend Smileys jemand schickt sie kommt 😊😊😊

Kostas Josè Sa

Desiree Mitchell und genau wegen solchen negativ eingestellten Menschen muss es kommen haha

Desiree Mitchell

Kostas Josè Sa genau ☹️ und wird es auch bin mir ganz sicher .

Kostas Josè Sa

Desiree Mitchell jede schöne Stadt hat eine Citybahn warum müssen die Wiesbadener immer Zurück in die Steinzeit haha

Desiree Mitchell

Kostas Josè Sa aber ehrlich endlich modern flexibel mehr Platz für Schüler/in. Ich bin Mama und habe jedesmal Panik weil die Busse zu überfüllt sind .

Chris Schwaab

Desiree Mitchell auch? 😊 Der war gut. Als ob die Wahl entschieden wäre.

Desiree Mitchell

Chris Schwaab ja ach auch 😊

Chris Schwaab

Desiree Mitchell lass uns für diese Millionen lieber eine neue Busspur errichten 😊

Chris Schwaab

Kostas Josè Sa äähhh Steinzeit ist eine Strassenbahn. Finde den Fehler

Chris Schwaab

Desiree Mitchell was ist daran "modern" und "flexibel"? Strassenbahnen gibt es bereits seit 100 Jahren und wurden succesive mit Bussen kompensiert.

Norbert Tolle

"Kostas Josè Sa Desiree Mitchell jede schöne Stadt hat eine Citybahn warum müssen die Wiesbadener immer Zurück in die Steinzeit haha..." Sos so... Wann war das zum letzten mal? Also, als die Wiesbadener zurück in die Steinzeit gingen? Oder meinen sie, daß Wiesbaden allmählich mit all den Neandertalern aus aller Welt zurück in die Steinzeit geht? Und in welcher schönen Stadt gibt es eine Citybahn? Und denken sie nicht, daß eine Citybahn zu bauen, nur um es den "negativ eingestellten" Menschen mal so richtig zu zeigen, wäre eventuell der falsche Weg, weil auch einfach zu teuer?

Desiree Mitchell

Chris Schwaab modern in Wiesbaden 😊

Desiree Mitchell

Chris Schwaab ja Chef du hast mit allem recht . Und ja so wird es sein so wird es kommen . Ich freue mich darauf 😊

Ismail El Ghazi

Och Leute, ihr wisst doch wie das ist. Veränderung ist immer böse! 😊

Jetzt lasst euch von der gefährlichen Gabi endlich einschüchtern. Kann ja wohl nicht sein!!! 🗑

Nicole Horn

Ich sag auch JA!

Martin Spengler

Für mich klares Nein! Ein Ausbau vorhandener Infrastruktur auf jeden Fall. Wie es Mainz gemacht hat. Aber ein Neubau wie in Wiesbaden ist wirtschaftlicher Unsinn in meinen Augen.

Sascha U Deisel

Martin Spengler Die volkswirtschaftliche Nützlichkeit des Projektes ist erwiesen. Hinzu kommt, dass die Citybahn eben doch ein Ausbau vorhandener Infrastruktur ist, denn sie wird an das Mainzer Straßenbahnnetz angeschlossen und nutzt deren Depot mit.

Norbert Tolle

Woran mag das liegen, daß 95% der Befürworter von egal welchem angeblich technologisch alternativen Unfug nach 1990 geboren wurden?

Martin Spengler

Sehr geehrter Herr Fritz, bevor Sie anfangen andere Menschen als „dumm“ zu bezeichnen, bitte ich Sie höflichst Ihren Text so umzugestalten, dass man ihn nicht nur lesen, sondern auch verstehen kann. Sonst könnte es passieren, dass man Sie für „dumm“ hält

Aldo Bratti

☹️👉 klar, erst versetzt der Kowol die Stadt in ein absolutes Verkehrschaos um die Citybahn als Heilbringer darzustellen? Für wie dumm, hält der Autohasser Kowol die Bevölkerung. Wenn das Ding wirklich gebaut wird, ist es nicht mal, wenn Kowol in Rente geht, fertig. Und die Kosten sprengen jegliche Vorstellungskraft. 🙄👉

Lambes Tim

Aldo Bratti wäre ja schön wenn er nur in Rente geht. Aber genauso wie der gerich kriegt er eine fette Pension. 100prozent aus Steuern finanziert. Der setzt sich nur bei der Einweihung mit dem pöbel in die Bahn. Selbst Kim in Nordkorea hat einen schönen Fuhrpark, während seine Genossen auf offener Straße sterben.

Chris Schwaab

So geht Manipulation 😊 Mehrheit stimmt gegen Citybahn

Pete O Jack

Chris Schwaab gewollte Verdrehung der Tatsache wenn ich dich nicht einige Zeit kennen würden ! Ich weiß wie du es ja meinst mit der Citybahn. 🖕

Irmgard Konrad

DIESE BAHN IST MIR SO LIEB WIE MAGENSCHMERZEN! WAS SOLL DAS? WIE VIELE BÄUME MÜSSEN WEG. WO DOCH DIE GRÜNEN SO FÜR DEN UMWELTSCHUTZ SIND. AUSSERDEM IN SO EINER KLEINSTADT WIE WIESBADEN, , IST ES GERADEZU LÄCHERLICH SO EIN PROJEKT ZU STARTEN, WER VERSPRICHT SICH DA SEIN GELDSÄCKEL ZU FÜLLEN? WENN ICH MIR VORSTELLE, DURCH DIE BIEBRICHER ALLEE, SAUST DIESE BAHN , SEID IHR , DIE DAS BEFÜRWORTEN NOCH NORMAL?ABER SICHER WERDET IHR DAS DING DURCHZIEHEN, OBWOHL DIE ÜBERWIEGENDE ZAHL DER BÜRGER DAGEGEN IST! FROHES PLANEN UND SCHAFFEN!!

Angie Brak

Eine Schande so eine schöne Stadt zu verhunzen mit Leitungen und schienen 🤔🤔🤔
Ich war immer wieder froh wenn ich Mainz nicht betreten musste

Michael Fiegler

Kann ein Teil der Lösung sein. 😊

KÀif KhÀn

Jaaaa Zur CityBahn 😊😊😊😊

Kostas Josè Sa

Gabriele Bauer darf nicht jeder selbst entscheiden? Müssen alle ihrer Meinung sein ?

Jutta Polzer

Wer ja dazu sagt, ist ein Geldverschwender öffentlicher Gelder, die dringend woanders benötigt werden. Ausserdem ist die City-Bahn Umweltschändung in höchstem Maße. Ich kenne jemanden, der die City-Bahn will. Wenn man dann sieht, wer in der City-Bahn GmbH das sagen hat, ist schon alles klar. Vorrangig die ESWE. Dann können sie die Fahrpreise noch mehr anheben. Es sagt ja auch niemand, was eigentlich ein Ticket kosten soll. Pro Fahrt 7,00 €???????

Jörg Brandmayer

Jutta Polzer , boah habe ich Posts wie Ihren satt! Diese unqualifizierten Verallgemeinerungen sind in meiner Wahrnehmung eine Frechheit. „... wer dafür ist ist ein Geldverschwender ... wer dafür ist muss sofort sein Auto verkaufen ... wer dafür ist, ist gegen den Ausbau von Schulen ...“ Jeder Wahlberechtigte hat eine Stimme und kann ganz frei entscheiden, was er damit macht. Was manche Leute hier glauben, mit welcher Berechtigung sie hier Urteile über die Meinung anderer Menschen fällen können ist echt abenteuerlich. Gehen Sie zur Abstimmung, kreuzen Sie Nein an und gut ist.

Petra Pedi Schmidt

Das Ergebnis war mir schon vor Wochen klar...! 😊

Angelina Miller

Larissa Knaack wir werden dann ja mega Spaß haben! 😊 Jahrelange Baustelle vor unserer Arbeitsstelle und vom Stau mal ganz abgesehen....

Larissa Knaack

Angelina Miller das wird die reinste Katastrophe 😊

Pete O Jack

Das ist wie Veganer denken ihr Essen produziert kein co2 ! Danke habe fertig.

Dorothee Scheid

Klar entscheidet die IHK dafür.... was denn sonst!???

Eike Stefan Goimonbaatar Kreft

Ja zur Citybahn, wider allen Unkenrufen, Falsch- und Fehlinformationen sollte man die Zeichen der Zeit erkannt haben.

Da heißt es für das Schiff "Wiesbaden", Leinen los und Segel setzen. Schiffe im Hafen sind sicher, aber dafür wurden Schiffe nicht gebaut. Ebenso sollten wir nicht verstarren, sondern die Vorteile und Fakten sehen...

Ja zur Zukunft

Ja zur Citybahn

Benjamin Biallas

Von mir gibt es ein klares Ja. Als ich keine Lust auf Merkel hatte habt ihr sie auch gewählt. So jetzt drück ich euch als Rache die Citybahn rein. Das habt ihr jetzt davon. (Natürlich nur ein Scherz)

Stefan Stef K'jah Kempf

Klares Nein zur Bimmelbahn. Löst keinerlei Probleme und ist nichts als ein politisches Instrument.

Marvin Schleinitz

Hoffentlich kommt die City Bahn auch wenn ich dagegen bin und hoffentlich wird es auch das Milliarden Grab das es verspricht zu werden.

Matthias Lück

Spannend und lesenswert ist die ausführliche Begründung der IHK.

Stefan Ullrich

Hoffentlich wird der Blödsinn am 1. November abgelehnt.

Tony Natu

Wenn das scheiß Ding kommt heißt es wieder Baustellen ohne Ende und davon haben wir ja anscheinend nicht genug 🗑️🗑️🗑️🗑️🗑️

Wolfgang Steiger

Ich sag immer wieder Nein zur Citybahn 🗑️🗑️🗑️🗑️

Sascha Petri

Ich bleibe auch beim NEIN zur Citybahn.

Vincenzo Casali

Also ich freue mich, wem es nicht passt soll laufen oder bus fahren, man muss doch nicht immer alles negativ sehen ohne das die Bauarbeiten überhaupt angefangen haben usw

Peter Semmel

Mein Nein zur Citybahn bleibt bestehen

Tim Bögel

Klares ja zur CityBahn 🗑️

Heinz Heß

Von mir gibt es ein klares NEIN

Nora Mitchell

Auf jeden Fall NEIN zur Citybahn

Rafi Akbari

Wir werden noch besser mit Bahn

Wolfgang Klemm

Viel eher bräuchte Wiesbaden einen Flugplatz😊

Jürgen Schmidt

Ein Teil der Lösung der Verkehrsprobleme könnte ein neuer Verkehrsdezernent und der Rückbau aller in der letzten Zeit implementierten schwachsinnigen Umbauten sein.

Ute Heitz

Nein zu citybahn

Sebo Lo

Nein zur citybahn

Klaus Kohlenberg

Was ist das am 1.11. wert?

Jürgen Schmidt

Ich bin für die Abschaffung jeglichen Individualverkehrs. Sollen die Deppen ,die glauben arbeiten zu müssen um ihren lebensunterhalt zu bestreiten, doch sehen wie sie klar kommen. Wenn ich schon höre " Wir müssen Pendeln" am Arsch die Räuber. Nix musst du. Warum denn nicht locker auf den Staat gelebt? Leute seid doch Mal geschmeidig wir habens doch😊👉

Spass aus😊

Georg Bewie

Und immer wieder nein zur citybahn

Kommentare zum Post des Wiesbadener Kuriers auf Facebook (30.09.2020)

Andreas Schmauzinger

Dabei ist doch der Tenor des s.g. Mobilitätsleitbilds (eine PR/Agenturleistung zur Citybahn) eindeutig, aus Wiesbaden einen zweiten Fall von Berlin zu machen. Mit einer Kaufkraft von 90, anstatt 110 und einer Bevormundung in allen Bereichen, Enteignung und Altersdiskriminierung. #CitybahnNeinDanke

Bastian Appleton

Andreas Schmauzinger Enteignung und Altersdiskriminierung durch ne Straßenbahn? Wie das?

Michael Kaiser

Andreas Schmauzinger was ein Schmarrn

Simon Hild

Blödsinn

Nic Ne

Andreas Schmauzinger waren sie beim Mobilitätsleitbild dabei oder woher wissen sie das so genau?

San Ra

Andreas Schmauzinger wieso hören sich immer mehr Leute hier wie Opfer an? Meistens Männer.

Andreas Schmauzinger

Bastian Appleton Siehe Kurzbericht Planfeststellungsverfahren 03 2020; es werden entlang der Strecke Grundstücksteile in Beschlag genommen, falls nicht zum Verkauf bereit sowie siehe Mobilitätsleitbild Senioren ab 65 J. dazu gedrängt/genötigt, bitte ihren Führerschein abzugeben, bekommen dann zB ein Jahr Bus fahren umsonst. Im Umkehrschluss kommen dann so Citybahn Aktivisten an die Haustür und fragen die Senioren, warum sie es noch nicht gemacht haben. Das ist nur einer der Punkte, wie zB das sie ihren Bestandschutz für Wohnungen ab dem 2.OG verlieren, weil der zweite Fluchtweg für die Feuerwehr durch die neuen Oberleitungen nicht mehr gewährleistet ist, komplette Stadt Tempo 30 etc etc..Offenbar haben Sie sich bisher nicht wirklich mit dem Thema beschäftigt !! Oder sich nur von dem PR Zirkus beeinflussen lassen.

Bastian Appleton

Andreas Schmauzinger Senioren werden gedrängt und genötigt? Es ist ein Angebot... Davon abgesehen steht da noch nix fest. Also mal bei den Fakten bleiben und keine Panik schüren. Dass im Zweifel enteignet werden KANN ist bei Bauprojekten üblich. Auch bei Straßen. Oder was glauben Sie, wo Straßen gebaut werden?

Zum Thema Wohnraum ab dem 2ten Stock - in Deutschland gibt es in sehr vielen Städten Schienenverkehr. Und das sind nicht alles Bungalows. Da würde ich mal nicht auf die Panikmache reinfallen.

Durch Wiesbaden bin ich noch nie zügig gekommen, da wäre Tempo 30 eher kein Hindernis. Zumal mittlerweile genug Mathematiker, Physiker, Verkehrsforscher in Theorie und Praxis die Vorteile davon belegt haben.

Was sagen Sie eigentlich dazu, dass wir Autofahrer die Stadt am meisten Geld kosten, während die ÖPNV Nutzer in Wiesbaden ihre Mobilität zu 79% refinanzieren?

Andreas Schmauzinger

Wie steht nix fest ? Für 500k ein MLB abdrucken und in der IHK und sonst wo überall "verkaufen" und dann den Drückeberger ? Ihr seid nicht nur überteuert, sondern auch echt schlecht !

Bastian Appleton

Andreas Schmauzinger Wir?

Benjamin Wieder

Andreas Schmauzinger daraus ein Nötigen und Drängen zu machen erfordert schon sehr viel inneren Hass und Pessimismus.

Micha Christe

Was will ER UNS sagen?

Matt SP

Dann hofft mal weiter...

Ul Christl

Jetzt wird mit Medienhilfe getrommelt.

Katharina Philipp

Fakt ist das für Wiesbaden und das Umland, die Bus und Zugsverbindungen eine Katastrophe sind. Nicht einmal die HSK hat eine gute Taktung über den HBF obwohl die Leute danach fragen und das jeden Tag

Andrea Wi



Post auf Facebook – Wiesbadener Kurier (30.09.2020)

 **Wiesbadener Kurier** 
1 Std. · 

"Etwas Besseres hätte der City-Bahn auf den letzten Metern zum Bürgerentscheid kaum passieren können", meint Olaf Streubig zum IHK-Votum.
Mehr zum Thema: <https://www.wiesbadener-kurier.de/.../ihk-vertreter...>





WIESBADENER-KURIER.DE
Kommentar zum IHK-Votum zur City-Bahn: Lackmustest
Gewichtige Gegner werden zu prominenten Befürwortern – etwas B...

  9

 Gefällt mir  Kommentieren  Teilen 

Kommentar zum Artikel „IHK-Vertreter hoffen auf Belebung durch City-Bahn“ auf wiesbadener-kurier.de (30.09.2020)

Thomas Kettenbach

vor 15 Stunden

Ehrliche Diskussion

Nach der profunden Darstellung der Fakten kann niemand mehr behaupten, dass es eine adäquate Alternative zur Citybahn gibt. Das Bussystem ist wie bereits das Straßennetz bereits nahezu an der Grenze der Leistungsfähigkeit, das ist gut belegt, diese Alternative ist keine. Man kann die Citybahn ablehnen, weil man nach Abwägung zu dem Schluss gekommen ist, dass man lieber bereit ist die absehbaren, massiven Verkehrsprobleme und deren Begleiterscheinungen zu ertragen - eine legitime Haltung. Das wäre auch der Ausgangspunkt einer ehrlichen Diskussion; diese Diskussion durch das "Prinzip Hoffnung" zu ersetzen ist es nicht.

Kommentare auf wiesbadener-kurier.de (29.09.2020)

Ulla Bai

vor 10 Stunden

Weiser Beschluss

Es ist schön zu lesen, dass Vertreter der Wirtschaft sich mit deutlicher Mehrheit für einen besseren und attraktiveren ÖPNV in Wiesbaden ausgesprochen haben!

Christian Rathgeber

vor 7 Stunden

Gut

Endlich normale Leute. Will nur hoffen, dass die Mehrheit der Wiesbadener genauso intelligent entscheidet.

Thomas Kettenbach

vor 4 Stunden

Eine gute Entscheidung

Ein Votum gegen den Stillstand! Wunderbar, dass hier in Wiesbaden Klimaschutz, Lebensqualität und Wachstum keine Gegensätze sind.

Stephan Kyrieleis

vor einer Stunde

Späte Erkenntnis

Erfreulich, dass die IHK offenbar ihre Skepsis gegen das Projekt Citybahn aufgegeben hat. Die Erkenntnis kommt leider spät - hoffentlich nicht zu spät. In andere Städten (z.B. Berlin und Frankfurt) fordern Industrie- und Handelskammern schon länger den Ausbau bestehender Straßenbahnnetze. Dort wurde schon längst erkannt, welche Standortfaktoren ein leistungsfähiges Nahverkehrsangebot und damit einhergehend mehr Lebensqualität in den Städten ist. Dort hat der Handel gemerkt, dass es nicht nur darauf ankommt wieviel Geld die Kunden ausgeben, sondern auch wie oft sie vorbei kommen. Das ist bei Menschen, die mit Bus oder Bahn in die Innenstadt fahren, viel häufiger der Fall als bei Autonutzern. Letzten Endes konsumieren sie so mehr als Kunden, die nur alle paar Wochen mit dem Auto in die Stadt fahren.

Kommentare zum Post des Wiesbadener Kuriers auf Twitter (29.09.2020)



@RadlerInWI

Sehr gut. Die #CityBahn wird #Wiesbaden zu einer echten Großstadt machen. Längst überfällig. Danke @ihkwiesbaden für die gute Vorarbeit trotz enger Timeline! #jazurcitybahn

@marq_us

„Noch deutlichere Zustimmung gab es für die Anbindung der City-Bahn an den Rheingau-Taunus-Kreis.“ Ui, noch toller, da Familie da wohnt, also jenseits der Stadt. Lese ich aber zum ersten Mal. Weiß da jemand genaueres? Strecke etc?
@viasgmbh (@Stadt_Eltville) rentnerunfreundlich.

@TKettenbach

Viele Infos auf <http://citybahn-verbindet.de> Sehr gut und sachlich aufbereitet.

@marq_us

Richtig, vielen Dank. „Taunusstein und Bad Schwalbach“, für die wäre das auch großartig, als Taunus-Teil des Rheingau-Taunus. Der Rheingau selbst kann sich - gerade in Eltville, Bahn fährt ja - nur besseren Service und Bahnhof wünschen. Man springt aus Zug da in den Abgrund etc..

@marq_us

Seit Jahren bedauert meine Mutter bspw, dass Direktbus Kiedrich (auch Höhengemeinde)-Wiesbaden nicht mehr fährt. In Eltville Umstieg in Zug schwer, plus stinkende Unterführung mit Treppe. All diese kleinen sch.. Unaufmerksamkeiten. In Tram steigt man einfach so ein. #barrierefrei

@RadlerInWI

Richtig viel Infos gibt es natürlich noch bei @ProCityBahn

<http://procitybahn.de>, auch mit Blick über den Tellerrand Zwinkerndes Gesicht. Und der Rhein-Taunus-Kreis erarbeitet auch ein Mobilitätskonzept. Da können Bürger:innen sich beteiligen.

@12Bong17

Schlauer als Ihr Holzköpfe vom Kurier. Man, wann merkt Ihr Schreiber eigentlich, dass es hier um viele hundert Millionen Euro geht, die für die Region und die Infrastruktur gesichert werden müssen. Alte Gebäude und heißes Wasser ernähren die Stadt schon lange nicht mehr.

Kommentare zum Post des Wiesbadener Kuriers auf Facebook (29.09.2020)



Rene Feldes

Ist ja auch eine sinnvolle Sache

David Bar

Super - eine weise Entscheidung!

Johannes Markus Müller

Weil es nach Abwägung der Faktenlage und Herausnahme aller Emotionen auch die einzig sinnvolle Entscheidung ist. Außer man ist rückwärtsgewandt bzw. für den Stillstand - im wahrsten Sinne des Wortes.

Nils Güthe

Polemik pur

Matthias Lück

Nach dem Jugendparlament letzte Woche und dem StuPa der HSRM die nächste, gute Nachricht. Sehr schön - freut mich, zu sehen, dass Fakten am Ende doch überzeugen!

Alexander Müller

...und vllt ergibt noch irgendeine Umfrage ein Ergebnis pro Citybahn. Alles komplett belanglos, es zählt einzig der 01.11.2020!

Matthias Lück

Das Votum der @IHK Wiesbaden finde ich nicht belanglos. Sowohl die IHK als auch das StuPa und das JuPa sind Repräsentationsorgane für wichtige Gruppen. Aber gut, jedem seine Meinung 😊

Alexander Müller

Stimmt, wir wissen jetzt vielleicht, das 23 Menschen am 01.11 pro und 15 contra wählen....na hoppala, das ist doch mal eine Info. Bin sehr gespannt auf das Votum des Zentralrats der Fliesentischbesitzer!

Matthias Lück

Irgendwie haben Sie das mit der Repräsentation falsch verstanden. Egal - reden Sie es ruhig weiter klein. Mich freut dieser eindeutige und überwältigende Sinneswandel der IHK.

Matthias Lück

@Nils Güthe: Ist die Frage grade tatsächlich, wen die Vollversammlung der IHK, das Jugendparlament und das Studierendenparlament repräsentieren? Steckt doch sogar in deren Namen drin 

IHK Wiesbaden

Die IHK-Vollversammlung wird alle 5 Jahre von den Unternehmen in der Wirtschaftsregion Wiesbaden gewählt - die Unternehmerinnen und Unternehmer, die sich da ehrenamtlich engagieren, repräsentieren alle Unternehmensgrößen und Wirtschaftszweige: <https://bit.ly/2GhJ8no>

Volker Hötzel

Michael Kaiser was ein Blödsinn, am Ende hat die FDP und die CDU BIEBRICH die Geldverbrennungsnaschiene verhindert

Martin Kraft

Die Wirtschaft merkt halt, dass sich dringend etwas ändern muss und dass die CityBahn und das im Leitbild skizzierte Gesamtkonzept, der mit Abstand vielversprechendste Vorschlag ist, der dazu auf dem Tisch liegt. Diejenigen, die dieses Projekt so vehement ablehnen haben außer ein paar unverbindlichen Ideen bis heute nichts vorgelegt, was man als durchdachtes und realisierbares Alternativkonzept bezeichnen könnte. Wiesbaden kann es sich gerade im Hinblick auf seine Zukunftsfähigkeit nicht leisten, diese Chance nochmal liegen zu lassen. Ein weiteres Jahrzehnt Stillstand im Verkehr wäre ökologisch wie ökonomisch nicht zu verantworten. Bleibt zu hoffen, dass diejenigen, die am 1.11. abstimmen ähnlich weitblickend sind, wie die IHK.

Connie Hill

Be prepared for collisions with cars!

Marcus Müller

Connie Hill Be sure that even Wiesbaden's people are able to learn. If they really wanna do so!

San Ra

Connie Hill we know much about collisions of cars with cars, of bikes with cars, and people with cars. So thank you for your advice, will it be much different from the ones beforementioned?

Andreas Schmauzinger

Die aktuelle Simulation der Citybahn, Sperrungen und Behinderungen wohin man nur schaut, spricht hingegen ein anderes Bild. Naja, hat es sich ja wenigsten klein bisschen gelohnt noch den ein oder anderen Citybahn Vertreter in die Vollversammlung zu hieven. Am Ende des Tages allerdings nur eine Meinung von diversen. Entscheiden werden die Wähler/-innen.

Daniel Winter

Überraschend deutlich zudem. Auch die Wirtschaft versteht, dass die CB die Stadt und Region stärken wird.

Alexander Müller

59% ist also überraschend deutlich? Ich wette die Prozentzahl der Ablehnung wird dann gigantisch deutlich sein 😊

Fehnhus Ihrhove

Die IHK hat schon längst durchkalkuliert, wieviel Arbeitsplätze die Bahn bringt. Also ist das nicht überraschend.

Ingo Schulz

Nein zu City Bahn. Schaut doch einfach mal nach Mainz die haben jeden Tag mit Staus zu kämpfen und haben auch eine Straßenbahn und keine Lösung. Also was soll das mit der CityBahn. Für die Anwohner die in der Bauphase betroffen sind eine reine Katastrophe ganz zu Schweigen von dem Lärm, Staus und die Bäume die dadurch gefällt werden müssten. Hr. Kowol hat in seiner nur kurzen Amtszeit ein Verkehrschaos in Wiesbaden angerichtet. Also was soll das mit der CityBahn? Es muss nicht immer alles verschlimmbessert werden.

Daniel Winter

Ingo Schulz Die Wirtschaft und die UnternehmerInnen sagen mittlerweile mehrheitlich Ja zur Bahn, die Mehrheit der Stadtverordneten, die Mehrheit des Jugendparlaments, sämtliche Umweltschutzorganisationen und viele anerkannte Verkehrsplaner ebenso. Alle aus jeweils unterschiedlichen Beweggründen. Aber alle sollen falsch liegen und Sie wissen es besser?

Matthias Lück

Stellen Sie sich Mainz mal vor mit 25% mehr Autos unterwegs. Genau das wäre nämlich der Fall.

Jan Hegenberg

Also ist eine ÖPNV-Maßnahme für Dich nur erfolgreich, wenn es danach gar keine Staus mehr gibt? Müssten wir nach dieser Prämisse dann nicht auch das Wiesbadener Bussystem abschaffen? Ist ja im Prinzip derselbe Denkfehler, als würde ein Soldat mit schusssicherer Weste angeschossen und ab dann keine mehr tragen, weil das ja trotzdem wehgetan hat.

Ingo Schulz

Die City Bahn ist ein Fass ohne Boden. Warum ist man so erpicht darauf auf Biegen und Brechen ein Projekt durch zu winken, was überhaupt nicht gebracht wird.. Alles auf Kosten der Anwohner und Autofahrer die über einen sehr langen Zeitraum den Kopf hinhalten müssen. Erklärt das mal Bitteschön dem Anwohner oder Autofahrer. Die Zündschnur wird immer kürzer werden und der Unmut wird immer größer. Statt zu entlasten wird die Stadt immer mehr belastet. Und die Innenstadt von Wiesbaden wird bald, wenn es so weitergeht mit der Verkehrspolitik ganz an Attraktivität verlieren. Super macht weiter so 🙌📱

Petr Mejzlik

Jan Hegenberg oder alle Autos in der Innenstadt verbieten, dann gibt es überhaupt keine Staus mehr 😊

Ingo Schulz

Super Idee 💡 Dann gibt es auch keine Innenstadt mehr wo Kunden einkaufen möchten.

Martin Kraft

Schon interessant, dass sich (so weit ich das sehe) bisher weder die FDP Wiesbaden noch die BI Mitbestimmung Citybahn Wiesbaden öffentlich zur richtungsweisenden Entscheidung der IHK geäußert haben. Den vorherigen Beschluss wurden von dieser Seite ja massiv ausgeschlachtet. Diesmal versucht man ihn wohl eher tot zu schweigen, damit bloß keiner in der Klientel merkt, dass man durchaus auch aus wirtschaftlichen Gründen für eine Straßenbahn in Wiesbaden sein kann.

Alexander Müller

Liegt vielleicht daran, dass sie dasselbe tun müssten wie die Befürworter nach dem ersten Votum der IHK: Relativieren, tadeln, beschwichtigen. Ich bin explizit auf Ihre Äußerungen nach dem 01.11.2020 im Falle einer Ablehnung gespannt 😊

Martin Kraft

Investieren Sie doch mal einen Teil Ihrer Siegesgewissenheit darein, denn Wiesbadenern zu erklären, was passieren soll, wenn keine Straßenbahn käme, Alexander Müller. Obwohl, 2001 hat die FDP denen ja auch das blaue vom Himmel runterversprochen. Und passiert ist dann fast nix... ..außer natürlich, dass unserer Verkehrsprobleme immer weiter gewachsen sind.

Alexander Müller

Wenn die Bahn nicht kommt, wird es einen interessanten Wahlkampf zur Kommunalwahl geben! Dann wird sich zeigen welche Partei am ehesten in der Lage ist, Probleme gezielt zu analysieren, benennen und Lösungen dafür zu finden. Ich habe keine Ahnung, welche Partei da Favorit sein wird 🤔

Matthias Lück

Alexander Müller Der Wahlkampf wird so oder so interessant.

Boris Ertl

Martin Kraft Ich bin kein Wiesbadener, aber was soll man denen den erklären, wenn keine Straßenbahn kommt? Glaube so intelligent sind die Wiesbadener bestimmt, um das selbst zu verstehen. Gibt ja schlimmere Bildungs-Ghettos als Wiesbaden. Aber gut, den Minderbemittelten sagt man einfach "Es gibt keine Citybahn, bleibt alles wie bisher". Dafür brauchts keine besondere Pädagogik. Finde es übrigens immer recht minderbemittelt, wenn man einem städtischen Projekt einen politischen Anstrich geben möchte. Aus der Ferne betrachtet gehe ich davon aus, dass es in jeder Partei Freunde und Gegner von dieser Citybahn gibt. Davon mal ab, Alexander Müller bist du in der FDP gelandet??? Ich bin schockiert 😊

Alexander Müller

FDP? Ich? Nö! Warum? 😊

Boris Ertl

Ich hab schon gezweifelt, weil der Herr Schwach so ne Andeutung gemacht hat. Weitermachen, lese gerne die Kommentare zur Citybahn, hast beim besten Bowser der Welt gelernt. Das macht mich stolz 😊

Sebo Lo

Nein zur. City Bahn 🐾

Matthias Lück

Mich interessieren da ja immer die Gründe 😊

Jan Hegenberg

Vielleicht hat die IHK auch einfach abgewogen zwischen City-Bahn und der ansonsten am ehesten wahrscheinlichen Alternative eines Rapid Transit Bus-Systems, das ebenfalls Baustellen verursachen würde, aber weniger effektiv und viel teurer für Wiesbaden wäre. Ist ja dann eine reine Kostenabwägung.

EL Marco

Manche Menschen sind halt Total Verblödet und merken nicht was dahinter steckt... Was ist den mit der alten Bahnstrecke die seit Jahren stillgelegt ist... warum benutzt man die nicht... weil die Politiker sich dann weniger Geld in die Taschen stecken können...alles verlogene Menschen....

Henry Hamm

Wer sich zu den Ergebnissen Kowolscher Planung etwas informieren möchte, möge sich nach Naurod in die Obergasse begeben. Mit sehr viel Geld wurde ein ästhetisch und funktionell sehr unbefriedigender Bereich geschaffen. Ich würde Herrn Kowol keine größere Planung anvertrauen.

Jiří Peška

Straßenbahn in der Stadt mit Vorfahrt. Ja. So funktioniert es in Tschechien.

Jürgen Bechstein

Jiří Peška oder in Karlsruhe. Ich weiß gar nicht wieso sich die FDP gegen das bisschen S Bahn auflehnt. Hier mal das Karlsruher Streckennetz. Funktioniert gut und effizient.

Sebo Lo

Nein zur. City Bahn

Matthias Lück

Mich interessieren da ja immer die Gründe

Connie Hill

Be prepared for collisions with cars!

Marcus Müller

Connie Hill Be sure that even Wiesbaden's people are able to learn. If they really wanna do so!

San Ra

Connie Hill we know much about collisions of cars with cars, of bikes with cars, and people with cars. So thank you for your advice, will it be much different from the ones beforementioned?

Andreas Schmauzinger

Die aktuelle Simulation der Citybahn, Sperrungen und Behinderungen wohin man nur schaut, spricht hingegen ein anderes Bild. Naja, hat es sich ja wenigsten klein bisschen gelohnt noch den ein oder anderen Citybahn Vertreter in die Vollversammlung zu hieven. Am Ende des Tages allerdings nur eine Meinung von diversen. Entscheiden werden die Wähler/-innen.

Michael Kaiser

Ein Stich ins Herz der FDP. Sogar ihr Klientel ist dafür.

Volker Hötzel

Michael Kaiser was ein Blödsinn, am Ende hat die FDP und die CDU BIEBRICH die Geldverbrennungsmaschine verhindert

Fehnhus Ihrhove

Die IHK hat schon längst durchkalkuliert, wieviel Arbeitsplätze die Bahn bringt. Also ist das nicht überraschend.

Martin Kraft

Schon interessant, dass sich (so weit ich das sehe) bisher weder die FDP Wiesbaden noch die BI Mitbestimmung Citybahn Wiesbaden öffentlich zur richtungsweisenden Entscheidung der IHK geäußert haben.

Den vorherigen Beschluss wurden von dieser Seite ja massiv ausgeschlachtet. Diesmal versucht man ihn wohl eher tot zu schweigen, damit bloß keiner in der Klientel merkt, dass man durchaus auch aus wirtschaftlichen Gründen für eine Straßenbahn in Wiesbaden sein kann.

Alexander Müller

Liegt vielleicht daran, dass sie dasselbe tun müssten wie die Befürworter nach dem ersten Votum der IHK:

Relativieren, tadeln, beschwichtigen

Ich bin explizit auf Ihre Äußerungen nach dem 01.11.2020 im Falle einer Ablehnung gespannt

Martin Kraft

Investieren Sie doch mal einen Teil Ihrer Siegesgewissenheit darein, denn Wiesbadenern zu erklären, was passieren soll, wenn keine Straßenbahn käme, Alexander Müller. Obwohl, 2001 hat die FDP denen ja auch das blaue vom Himmel runterversprochen. Und passiert ist dann fast nix... ..außer natürlich, dass unserer Verkehrsprobleme immer weiter gewachsen sind.

Alexander Müller

Wenn die Bahn nicht kommt, wird es einen interessanten Wahlkampf zur Kommunalwahl geben! Dann wird sich zeigen welche Partei am ehesten in der Lage ist, Probleme gezielt zu analysieren, benennen und Lösungen dafür zu finden.

Ich habe keine

Matthias Lück

Alexander Müller Der Wahlkampf wird so oder so interessant.

Boris Ertl

Martin Kraft Ich bin kein Wiesbadener, aber was soll man denen den erklären, wenn keine Straßenbahn kommt? Glaube so intelligent sind die Wiesbadener bestimmt, um das selbst zu verstehen. Gibt ja schlimmere Bildungs-Ghettos als Wiesbaden. Aber gut, den Minderbemittelten sagt man einfach "Es gibt keine Citybahn, bleibt alles wie bisher". Dafür brauchts keine besondere Pädagogik. Finde es übrigens immer recht minderbemittelt, wenn man einem städtischen Projekt einen politischen Anstrich geben möchte. Aus der Ferne betrachtet gehe ich davon aus, dass es in jeder Partei Freunde und Gegner von dieser Citybahn gibt. Davon mal ab, Alexander Müller

Alexander Müller

FDP? Ich? Nö! Warum?

Boris Ertl

Ich hab schon gezweifelt, weil der Herr Schwach so ne Andeutung gemacht hat. Weitermachen, lese gerne die Kommentare zur Citybahn, hast beim besten Bowser der Welt gelernt. Das macht mich stolz

David Bar

Super - eine weise Entscheidung!

Rene Feldes

Ist ja auch eine sinnvolle Sache

Thomas Laut

Das kommt auf's Konzept an. Viele Städte machen den Fehler, Tram- und Busnetze parallel zu betreiben. Dabei ist regelmäßig die Tram das Rückgrat des ÖPNV in Städten, mit entsprechenden Buslinien als Verteiler in den Quartieren.

Johannes Markus Müller

Weil es nach Abwägung der Faktenlage und Herausnahme aller Emotionen auch die einzig sinnvolle Entscheidung ist. Außer man ist rückwärtsgewandt bzw. für den Stillstand - im wahrsten Sinne des Wortes.

Matthias Lück

Nach dem Jugendparlament letzte Woche und dem StuPa der HSRM die nächste, gute Nachricht. Sehr schön - freut mich, zu sehen, dass Fakten am Ende doch überzeugen!

EL Marco

Manche Menschen sind halt Total Verblödet und merken nicht was dahinter steckt... Was ist den mit der alten Bahnstrecke die seit Jahren stillgelegt ist... warum benutzt man die nicht... weil die Politiker sich dann weniger Geld in die Taschen stecken können...alles verlogene Menschen....

Post auf Twitter – Wiesbaden lebt (29.09.2020)

 **wiesbaden_lebt** @wiesbaden_lebt · 22 Std.

IHK-Vollversammlung: Mehrheit für die City-Bahn #Wiesbaden
#Wiesbadenlebt #citybahn



IHK-Vollversammlung: Mehrheit für die City-Bahn | ...
IHK-Vollversammlung: Mehrheit für die City-Bahn |
wiesbaden-lebt.de

   1 

Post auf Facebook - Wiesbaden lebt (29.09.2020)



Wiesbaden lebt
18 Std. · 🌐

Stimmungswechsel. Die Vollversammlung der [IHK Wiesbaden](#) hat sich auf ihrer Sondersitzung von Dienstagabend mehrheitlich für die City-Bahn ausgesprochen. Das entspricht auch unserem Stimmungsbarmeter, einer nicht repräsentativen Umfrage, bei dem über 700 User in den letzten Wochen auf [Wiesbaden lebt!](#) ihr Votum abgegeben haben.



WIESBADEN-LEBT.DE
IHK-Vollversammlung: Mehrheit für die City-Bahn | Wiesbaden lebt

1.103 Erreichte Personen 119 Interaktionen [Beitrag bewerben](#)

👍👎👏 30 1 Mal geteilt

👍 Gefällt mir 💬 Kommentieren ➦ Teilen 📌

Alle Kommentare ▾

 Kommentiere als Wiesbaden lebt 😊 📷 📧 🗨️

 **Gisela Michaelis**
25 🤔🤔🤔
Gefällt mir · Antworten · Nachricht · 16 Std.

 **Patrick Ernst**
Echt jetzt?
Gefällt mir · Antworten · Nachricht · 16 Std.

 **Peter Semmel**
Wetterföhnchen hatte man früher gesagt. 🤔
Gefällt mir · Antworten · Nachricht · 11 Std.

 **Stephan Maus**
Bezahlt 🤔
Gefällt mir · Antworten · Nachricht · 13 Std.

Post auf Twitter – ProCityBahn (29.09.2020)

 **ProCityBahn** @ProCityBahn

Breaking News: Die @ihkwiesbaden spricht sich #für das Projekt #CityBahn aus. Die Wirtschaft hat offensichtlich erkannt wie wichtig ein guter #ÖPNV für die Zukunft unserer Region ist!

 **sensor Wiesbaden** @sensorWI · 14 Std.
Meinungsumschwung bei der IHK: Vollversammlung spricht sich für die Citybahn aus sensor-wiesbaden.de/meinungsumschw...

7:27 nachm. · 29. Sep. 2020 · Twitter Web App

9 Retweets 3 Zitierte Tweets 37 „Gefällt mir“-Angaben

 **ProCityBahn** @ProCityBahn · 14 Std.
Antwort an @ProCityBahn

Für alle die interessiert, was da alles an Gesamtkonzept geliefert wurde, hier nochmal die Videos zur IHK-Vollversammlung:

 **IHK Wiesbaden** @ihkwiesbaden · 21. Sep.
Für unsere #IHKVollversammlung zur #CityBahn in #Wiesbaden Ende September haben wir 📺 11 Kurzvideos zu #Mobilität und #Verkehr in unserer Wirtschaftsregion produziert 📺 bit.ly/2HjIQNg.
#GemeinsamBewegen


GemeinsamBewegen
„Allein die City-Bahn zu thematisieren, würde zu kurz greifen - wir zeichnen ein Gesamtbild, das es noch nicht gegeben hat.“
Dr. Christian Goett
Präsident der IHK Wiesbaden

 1  1  6 

 **ProCityBahn** @ProCityBahn · 14 Std.
Sorry, das war die Pressemeldung. Die Videos sind hier:


The Big Picture: Mobilität und Verkehr in der Wirtschaft...
Wie werden sich Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion Wiesbaden bis 2030 verändern? U...
ihk-wiesbaden.de

Post auf Twitter – sensor Wiesbaden (29.09.2020)



 **sensor Wiesbaden**
@sensorWI

Meinungsumschwung bei der IHK: Vollversammlung spricht sich für die Citybahn aus

 Meinungsumschwung bei der IHK: Vollversammlung spricht si...
Das Votum dürfte manche überraschen: Die Vollversammlung der IHK, das „Parlament der regionalen Wirtschaft“, hat sich ...
sensor-wiesbaden.de

7:16 nachm. · 29. Sep. 2020 · WordPress.com

5 Retweets 2 Zitierte Tweets 21 „Gefällt mir“-Angaben

Post auf Facebook - Sensor Wiesbaden (29.09.2020)