Baustelle und wegen des in der Planung vergessenen Platzbedarfs mehr als gefährdet. Das Mikroklima des grünen Rathenauplatzes in der Innenstadtmitte von Biebrich wird dauerhaft zerstört. Weit entfernte Ersatzpflanzungen und Rasengleise können das nicht ausgleichen.

26 Bäume in der Straße der Republik und der Robert-Krekel-Anlage sind entgegen anders lautender Behauptungen höchst gefährdet. Man muss nur die Pläne ganz im Details betrachten. Die Bäume mit den Nummern 70 bis 96 stehen alle ganz oder teilweise im besonderen Bahnkörper und sind meist in Richtung Fahrbahn geneigt. Der Bau kann nicht ohne Fällungen funktionieren!

Die Haltestelle Herzogsplatz (Barrierefreiheit wegen Grundstückszufahrten fraglich) nimmt den gesamten Raum zwischen Diltheystraße und August-Wolff-Straße ein. Die Gleise liegen straßenbündig in der genau dort verengten Fahrbahn. Dies wird bei jedem Stopp einer Straßenbahn 12 Mal pro Stunde oder eines Busses, der die innerstädtischen Haltestellen (z.B. Ärztehaus an der Robert-Krekel-Anlage, Rathaus usw.) ca. 6 Mal pro Stunde versorgt, Verkehrsstaus auslösen.

Anstelle der vielen wegfallenden Parkplätze in Stettiner Straße, Rathenauplatz und Straße der Republik wurden Parkhäuser am Dyckerhoff-Sportplatz und am Glarus-Kreisel versprochen, weit weg von den Wohnorten der betroffenen Anwohner und mit völlig ungeklärter Finanzierung. Parkhäuser am Rand der Innenstadt oder Mitnutzung der Parkplätze in der Galateatiefgarage oder der HLNUG zu versprechen ist nett, ist aber nur nicht einklagbare heiße Luft.

Ein sehr großes Risiko für die Anwohner in Biebrich stellen (neben den üblichen, bekannten Einwänden gegen Straßenbahnbauten) die Baukosten dar. In der Adolf-Todt-Straße und der Stettiner Straße ist die Hälfte der Gleise straßenbündig nicht förderungsfähig geplant. Die ungeplanten zusätzlichen Baukosten am Rathenauplatz werden die Förderbeträge weit übersteigen.

Bei der auch durch Corona geschwächten Finanzlage der Stadt ist die Umlage von Kostensteigerungen auf die Anwohner über Straßenneubaugebühren sehr wahrscheinlich, mindestens nicht ausgeschlossen. Die netten Absichtserklärungen, Straßenneubaugebühren nicht erheben zu wollen, sind wertlos. Politiker, die Straßenneubaubeiträge nicht erheben, machen sich strafbar. Das Land Hessen darf gemäß Urteil des Verwaltunsgerichtshofs zudem Gemeinden sogar zwingen, diese Gebühren von den Anliegern einzutreiben.

Ein Nein zu diesem (schlecht gemachten) Citybahn-Projekt ist kein Drama. Ein Nein am1.11. schafft eine Denkpause für 3 Jahre. Der ÖPNV in Wiesbaden braucht eine vollständige Neukonzeption mit bedarfsgerechten Buslinien und einer vernünftig geplanten Straßenbahn. Es braucht mehr echte Bürgerbeteiligung als in diesem auf Fördermillionen für Schienen beschränkten Projekt. Deshalb sollten nach einem Nein die Verantwortlichen bei Stadt und ESWE, die die das heutige veraltete, nie reformierte Busnetz verantworten, Platz machen für neue frische Gesichter und Ideen. Der heutige Zustand sollte nicht mit Schienen für Jahrzehnte in Eisen gelegt werden.

Vor allem nicht in Biebrich!

Die vielen Nachteile der Citybahn-Planung für Biebrich überwiegen die geringen Vorteile bei weitem. Eine Straßenbahn durch eine dichtbebaute alte Innenstadt und begrünte Plätze zu bauen macht wenig Sinn. Weil am 1.11. nur eine Entweder/Oder-Entscheidung möglich ist, fordere ich die Ortsbeiräte auf, sich eindeutig zu positionieren und den Bürgerinnen und Bürgern ein "Nein" zu empfehlen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Kreiner, Rathenauplatz 8, 65203 Wiesbaden, 015228563881

Im Anhang: vier detaillierte Haltestellenpläne