

Anlage

**Problembeschreibung/Begründung zur Vorlage (Vorlagen-Nr.: OB-005/10) über die Entscheidung zum Antrag der Initiative ProTramCottbus auf Durchführung eines Bürgerentscheids**

1. Sachverhalt

Mit schriftlichem Antrag vom 15. Dezember 2009 der Initiative ProTramCottbus, vertreten durch Frau Jana Böttcher, Herr Dieter Schuster sowie Herr Joachim Nächilla, auf Durchführung eines Bürgerentscheids überreichten die Initiatoren dem Kommunalwahlleiter eigenen Angaben zufolge 1460 Unterschriftenlisten mit insgesamt 13.944 Unterschriften der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Cottbus. Ausweislich des schriftlichen Antrags der vorbenannten Initiative sollte die für die Durchführung eines Bürgerentscheids maßgebliche Frage wie folgt lauten:

*„Sind Sie dafür, dass*

*- unter Beteiligung von Verkehrsexperten, Fahrgast- und Umweltverbänden ein weiterführendes Gutachten zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus Teil: Zielnetz ÖPNV 2020 - erstellt wird, welches*

*a) Finanzierung, Entwicklung der Wirtschaftlichkeit, Fahrgastgewinne und volkswirtschaftlichen Nutzen von Streckenerweiterungen der Cottbuser Straßenbahn, einschließlich Anpassung des Busverkehrs, überprüft;*

*b) konkret mindestens folgende Streckenerweiterungen (einschließlich Streckenvarianten) untersucht:*

- 1. Anbindung Fachhochschule, Behördenzentrum Sachsendorf und Lausitzpark,*
- 2. Anbindung Campus Brandenburgische Technische Universität einschließlich der benachbarten Einrichtungen und Wohngebiete,*
- 3. Anbindung des Hauptbahnhofs, Erschließung der Spremberger Vorstadt und des Carl-Thiem-Klinikums;*

*- die Auswahl der Gutachterfirma ebenfalls unter Beteiligung von Verkehrsexperten, Fahrgast- und Umweltverbänden erfolgt und*

*- die Ergebnisse des Gutachtens vollumfänglich zu veröffentlichen sind und als Grundlage für eine breite öffentliche Diskussion um die künftige Ausrichtung des ÖPNV und der langfristigen Rolle der Straßenbahn in Cottbus dienen? “*

Zur Begründung des Antrags führten die Initiatoren folgendes an:

*„1. Gutachten für Streckenerweiterungen*

*Bisherige städtische Gutachten und Planungen zu einem wirtschaftlicheren ÖPNV in Cottbus lassen die Option eines Ausbaus des Straßenbahnnetzes und einer damit verbundenen Gewinnung von Fahrgästen ungeprüft (Ausnahme: Erweiterung Sachsendorf - Lausitzpark/Groß Gaglow). Auf eine geringere ÖPNV Nachfrage wird mit einem Streckenrückbau reagiert, ohne sich den Herausforderungen einer Nachfragesteigerung durch eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes zu stellen. Die bisherigen Planungen zum Verkehrskonzept der Stadt Cottbus, Teil: Zielnetz ÖPNV 2020 lassen eine Abwärtsspirale erkennen, die den Verlust von weiteren Fahrgästen nicht aufhalten wird. Deshalb soll mit der Einreichung dieses Bürgerbegehrens die ausführliche Auseinandersetzung mit dem Ausbau und der attraktiveren Gestaltung des Straßenbahnnetzes angestoßen werden.*

*Ein rentables Tram-Streckennetz kann nach Expertenmeinungen erst ab ca. 20-25 km<sup>1</sup> betrieben werden. Die geplanten Stilllegungen Bonnaskenplatz-Schmellwitz/Anger und Bahnhof Jessener Str. verkürzen das derzeitige Streckennetz von 23,7 km auf ca. 19,5 km. Damit wird der Rentabilitätsgrenzwert in Cottbus bereits unterschritten. Die künftige Notwendigkeit weiterer Streckenstilllegungen ist daher schon zum jetzigen Zeitpunkt absehbar. Dieser Tendenz kann nur entgegen gewirkt werden, wenn eine Streckenstilllegung auf der einen Seite eine Erweiterung des Netzes auf der anderen Seite nach sich zieht. Die Cottbuser Straßenbahn hat nach unserer Ansicht Potenzial; wenn solche Streckenerweiterungen sinnvoll und an den Bedarf der Cottbuser Bevölkerung angepasst vorgenommen werden.*

*Ein solcher Bedarf ist vor allem und mindestens für drei weitere Strecken feststellbar:*

*a) Streckenerweiterung Wendeschleife Sachsendorf - Lausitzpark/Groß Gaglow  
Diese Verbindung würde die Fachhochschule Lausitz, das Behördenzentrum Sachsendorf, das Einkaufszentrum Lausitzpark und das anliegende Gewerbegebiet mit Media Markt und UCI-Kino anbinden. Hier ist ein hohes Fahrgastpotenzial abschätzbar.*

*Die Wirtschaftlichkeit einer Streckenerweiterung in Richtung Lausitzpark/Groß Gaglow wurde bereits durch den PTV Bericht geprüft und als Vorzugsvariante eingestuft*

*b) Durch eine Streckenerweiterung vom Bahnhof durch die Welzower oder Tranitzer Straße über das Herzzentrum/Haupteingang Carl-Thiem-Klinikum bis hin zur bestehenden Wendeschleife Thiemstraße können vor allem Fahrgäste (Personal/Besucher/Patienten des CTK, Einwohner der umliegenden Wohngebiete) gewonnen werden, die über die bestehende Busverbindung noch nicht ausreichend angebunden werden. Das Parkplatzproblem im Bereich Leipziger Straße, Senftenberger Straße und Finsterwalder Straße könnte eingedämmt werden. Die Einwohner der Spremberger Vorstadt bekämen eine bessere Verkehrsanbindung sowohl in das Stadtzentrum als auch zum Lausitzpark. Zugleich wäre bei Verkehrsproblemen im Abschnitt Thiemstraße zwischen Calauer Str. und Hufelandstraße eine doppelgleisige Umgehung möglich.*

c) Eine Streckenerweiterung in Richtung Norden mit einer Anbindung der BTU Cottbus, des Max-Steenbeck-Gymnasiums, des neuen Polizeihauptgebäudes und der Wohnbereiche in der Hallenser, Lieberoser, Rostocker und Schweriner Straße sowie in der Gagarinstraße mit einem Verbindungspotenzial zum geplanten Technologiepark verspricht ebenfalls mehr Fahrgäste und eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Zudem kann die Investitionsbereitschaft von Investoren durch eine gut ausgebaute Infrastruktur im Bereich des geplanten Technologieparks erhöht werden.

Die Finanzierung der Netzerweiterungen kann über Fördermittel nach der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Förderung von Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr (RiLi ÖPNV - Invest) erfolgen, wie das Land Brandenburg auf die kleine Anfrage 2807 des SPD-Abgeordneten Jens Klocksinn vom 19.03.2009 mitteilte.

Gegner der Straßenbahn führen deren hohe Wartungs- und Beschaffungskosten an und meinen, der Einsatz von Bussen sei im Vergleich deutlich günstiger als ein Straßenbahnsystem.

Demgegenüber ist unter Experten anerkannt, dass - je nach Parametrisierung und Kalkulation sowie unter Beachtung der Eigenschaften und internen Wechselwirkungen - beide Systeme zu einem rein wirtschaftlich mindestens ebenbürtigen Ergebnis führen!

Das PTV Gutachten zieht an dieser Stelle methodisch falsche Vergleiche, weil es den Ersatz von 27 Meter langen Straßenbahnzügen durch kurze Standardbusse ausweist.

Außer Standardbussen, sind auch kurze Straßenbahnen vergleichsweise kostengünstiger in Anschaffung und Betrieb als lange Straßenbahnzüge. Solche Kurz-Bahnen können, wie der Bus, effizient einen zeit- oder streckenweise geringeren Bedarf abdecken. Vorzugswürdig ist die Beschaffung eines Tram-Typs, bei welchem die Züge modular aus Kopf, Heck und Zwischenteilen zusammengestellt werden können. Bei ohnehin erforderlichen Neuanschaffungen von Straßenbahn-Fahrzeugen in den nächsten Jahren könnten solche Trams in den Cottbuser ÖPNV Betrieb eingegliedert werden.

Bei der Anschaffung von Tram-Neufahrzeugen werden in den nächsten Jahren ebenfalls Einsparungen möglich. Der französische Alstom-Konzern, mit Siemens und Bombardier einer der größten Tram-Hersteller auf dem Weltmarkt, entwickelt eine Billigstraßenbahn, die mit 30 % unter dem bisher verkauften Kostenniveau bisher verkaufter Bahnen liegen soll. Bei einer Betriebsdauer der Straßenbahn von 30 Jahren ist hier eine Kostenangleichung gegenüber dem Bus möglich, der alle 10-15 Jahre ausgetauscht werden muss. Sollte außerdem die vom, ehemaligen Brandenburger Infrastrukturminister Dellmann in der Lausitzer Rundschau vom 28.08.2009 vorgeschlagene Überarbeitung der Förderrichtlinien zum ÖPNV zum Tragen kommen und damit der Erwerb neuer Straßenbahnen, mit Hilfe von Fördermitteln möglich sein, ist unter Beachtung der unterschiedlichen Laufzeiten möglicherweise sogar die Tram die kostengünstigere Variante gegenüber dem Bus.

Eine weitere Möglichkeit, Kosten für die Straßenbahn auch langfristig transparent kalkulierbar zu halten, ist ein Angebot von Siemens: Seit kurzem bietet mit Sie-

*mens ein Bahnsystemanbieter Dienstleistungen in genau den Bereichen an, die fixkostenintensiv sind: Wartungsleistungen für Infrastruktur und Fahrzeuge. Auch bietet Siemens neue Fahrzeuge zum Leasen an.*

*Andere Städte, wie Gera und Jena haben es bereits vorgemacht. Auch diese Städte haben, wie Cottbus, mit den typisch ostdeutschen demographischen Problemen, wie Bevölkerungsrückgang und Überalterung zu kämpfen. Während in Cottbus jedoch der Wohnungsrückbau entlang des Schienennetzes betrieben, das straßenbahnnahe Hallenbad „Splash“ zugunsten der straßenbahnfernen „Lagune“ aufgegeben wurde und auch die Polizei eine zentrale Wache weitab der Tram erhalten soll, haben diese Städte Straßenbahn und Stadtumbau aufeinander abgestimmt, Strecken erweitert und Taktzeiten attraktiv gestaltet. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Obwohl Gera, ebenso wie Cottbus, rund ein Viertel seiner Einwohner verlor, ist der Anteil der ÖPNV Nutzer um 17% gestiegen. Der Geraer Verkehrsbetrieb deckt heute etwa 79% seiner Kosten. In Cottbus sanken die Fahrgastzahlen allein zwischen 2003 und 2007 um 17%; Cottbusverkehr hat einen Kostendeckungsgrad von gerade 51%. Hätte Cottbus in der Zeit nach der Wende durch einen fahrgastorientierten Ausbau des Tram-Netzes einen, Gera-ähnlichen Kostendeckungsgrad erreicht, müsste die Stadt jetzt jährlich an Stelle von 9 Mio Euro nur rund 4 Mio Euro für den ÖPNV zuschießen; im Vergleich dazu fallen die geplanten Einsparungen gemäß Verkehrskonzept der Stadt Cottbus, Teil: Zielnetz ÖPNV 2020 in Höhe von 0,5 bzw. 1 Mio Euro jährlich doch sehr bescheiden aus. Auch andere Städte wie Görlitz Zwickau und Frankfurt/Oder haben das Potenzial der Straßenbahn erkannt und ihre Netze in den letzten Jahren erweitert oder Erweiterungen geplant. Andere bereuen bereits Teilstreckenstilllegungen. So beurteilte die Oberbürgermeisterin der Stadt Brandenburg a. d. Havel kürzlich in einem TV-Interview die 2002 in ihrer Stadt vorgenommene Einstellung einer Teilstrecke als „Fehler“.*

*Demographische Veränderungen, wie Rückgang und Alterung der Bevölkerung sollten nicht als Verlust, sondern endlich als Chance begriffen werden. Gerade für ältere Menschen, die nicht (mehr) Auto oder Rad fahren, ist ein gut funktionierender und auf ihre Bedürfnisse angepasster ÖPNV die einzige Möglichkeit, um mobil zu bleiben und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.*

*Auch aus Umweltgesichtspunkten ist ein Ausbau des Straßenbahnnetzes sinnvoll. Dem Problem der hohen Feinstaubbelastung in der Cottbuser Innenstadt kann durch eine Reduzierung der Busse und vermehrten Einsatz von Straßenbahnfahrzeugen erfolgreich begegnet werden.*

*Wer sich hier durch verbesserte Dieselfilter in Bussen oder durch einen Einsatz von Elektrobussen in Sicherheit wägt, vergisst, dass der Großteil, der Feinstaubproduktion eines Busses nicht durch dessen Abgasausstoß entsteht, sondern vor allem durch den Brems-, Kupplungs- und Reifenabrieb. Wenn sich bereits eine Feinstaubschicht in Bodennähe befindet, kommt eine weitere Feinstaubbelastung durch die Aufwirbelung von Staub während der Fahrt hinzu. Ein Nachteil, der ganz klar für einen Einsatz von Straßenbahnen spricht. Das Land Brandenburg bestätigt in der Antwort auf die kleine Anfrage des SPD-Abgeordneten Jens Klöcksin, dass „unter Zugrundelegung konventioneller Antriebe, Kraftstoffe und primärer Energieträger die Straßenbahn bei gleicher Auslastung beim Kolendioxidausstoß sowie bei der Emission von Stickoxiden und Partikel deutlich besser abschneidet, als der Bus.“*

*Aus diesen Gründen ist ein weiteres Gutachten notwendig, welches die Wirtschaftlichkeit der genannten Streckenerweiterungen unter Einbeziehung der vorhandenen Strecken überprüft. Erfolgversprechende Streckenerweiterungen des Gutachtens sollen in den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus - Teil Zielnetz ÖPNV 2020 aufgenommen werden.*

## *2. Auswahl der Gutachterfirma*

*Um Angebote und Dienstleister vor Auftragsvergabe fachgerecht zu beurteilen und die Qualität des Gutachtens zu sichern, soll die Auswahl der Gutachtenfirma, innerhalb des gesetzlichen Rahmens transparent gestaltet werden und Meinungen von Verkehrsexperten, Umwelt- und Fahrgastverbänden eingeholt und angemessen berücksichtigt werden.*

## *3. Vorstellung der Öffentlichkeit*

*Fahrgäste können nur gewonnen werden, wenn bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV die Belange der Cottbuser Einwohner berücksichtigt werden. Deshalb ist das Ergebnis einer breiten öffentlichen Diskussion zugänglich zu machen. Die Diskussionsinhalte sind bei der Auswertung des Gutachtens zu beachten.*

### *Kostendeckungsvorschlag:*

*Ein erweitertes Gutachten wird ca. 50.000 bis 75.000 Euro kosten. Diese Kosten werden durch eine für diesen Zweck gebundene einmalige kommunale Zuschussreduzierung in gleicher Höhe für Cottbusverkehr im Jahr 2010 gedeckt. Diese Zuschussreduzierung wird durch Kosteneinsparungen infolge der beschlossenen Optimierung des Zielnetzes ÖPNV 2020 gelingen, insbesondere durch den Ausschluss von Bus-Parallelverkehren. Möglich ist auch, eine Gegenfinanzierung durch Reduzierung von Sachverständigen-, Gerichts- und ähnlichen Kosten (Kostenstelle 655000) im Verwaltungshaushalt in gleicher Höhe.“*

## 2. Rechtliche Bewertung

Der vorliegende Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheids der Initiative Pro-TramCottbus ist unzulässig. Die in § 15 Abs. 1 BbgKVerf ausgewiesenen Voraussetzungen eines zulässigen Bürgerbegehrens liegen nicht vor.

Nach § 15 Abs. 1 S. 1 BbgKVerf kann die Bürgerschaft über eine Gemeindeangelegenheit, die in der Entscheidungszuständigkeit der Gemeindevertretung oder des Hauptausschusses liegt, einen Bürgerbescheid beantragen (Bürgerbegehren).

a) Die vorliegende Fragestellung der Initiatoren des Bürgerbegehrens begründet keine Entscheidungskompetenz der Gemeindevertretung oder des Hauptausschusses.

Entsprechend § 28 Abs. 1 BbgKVerf ist die Gemeindevertretung für alle Angelegenheiten der Gemeinde zuständig, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist.

Nach § 28 Abs. 2 BbgKVerf sind solche gesetzlich beschriebenen Fälle im Rahmen des Zuständigkeitskataloges aufgezeigt, die dort benannten Angelegenheiten sind allein der Organkompetenz der Gemeindevertretung vorbehalten.

In Anbetracht dieses Entscheidungskataloges (vgl. § 28 Abs. 2 Nr. 1 bis 25 BbgKVerf) findet sich allerdings keine Kompetenz zur Beauftragung eines – wie hier geforderten – qualifizierten Gutachtens.

Als anderweitige gesetzliche Bestimmung kommt vorliegend vielmehr § 54 Abs. 1 Nr. 5 BbgKVerf in Betracht, wonach der Hauptverwaltungsbeamte die Geschäfte der laufenden Verwaltung zu führen hat. Der Begriff „Geschäfte der laufenden Verwaltung“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff.

Laufende Verwaltungsgeschäfte werden im Allgemeinen als Angelegenheiten angesehen, die aufgrund ihrer Häufigkeit und Regelmäßigkeit zu den herkömmlichen und üblichen Aufgaben der Verwaltung gehören (vgl. *Schumacher Kommentar BbgKVerf Stand Juli 2009 zu § 54 Ziff. 7.1*).

Die Beauftragung eines qualifizierten Gutachtens mit einer finanziellen Auswirkung von 50.000,00 € bis 75.000,00 € gehört zu den Geschäften der laufenden Verwaltung. Aufgrund der Häufigkeit und Regelmäßigkeit derartiger Rechtsgeschäfte wäre als Anhaltspunkt die Festlegung der Wertgrenze in der Hauptsatzung der Stadt Cottbus heranzuziehen.

Nach § 8 der Hauptsatzung entscheidet die Stadtverordnetenversammlung Cottbus über Vermögensgeschäfte, sofern der Wert 250.000,00 € nicht unterschreitet. Da Entscheidungen bis zu dieser Wertgrenze nach Satz 2 des § 8 der Hauptsatzung der Hauptausschuss trifft, sofern es sich eben nicht um Geschäfte der laufenden Verwaltung handelt (§ 54 Abs. 1 Nr. 5 BbgKVerf).

Nach der internen Dienstanweisung über die Zuständigkeiten und die Form von Unterschriftenleistungen sowie die Unterzeichnung von Verpflichtungserklärungen, Fortschreibungsstand: 19.11.2008 werden jedenfalls Verpflichtungserklärungen mit finanziellen Auswirkungen in Höhe von 100.000,00 € als Geschäft der laufenden Verwaltung angesehen, mit der Folge, dass derartige Rechtsgeschäfte in alleiniger Zuständigkeit des Hauptverwaltungsbeamten abgeschlossen und folglich nicht dem Hauptausschuss zur Entscheidung vorgelegt werden.

Eine Zuständigkeit des Hauptausschusses wäre folglich nicht gegeben.

Im Ergebnis wäre somit die Kompetenz zur Beauftragung eines weiterführenden Gutachten bei dem Hauptverwaltungsbeamten im Rahmen der Geschäftsführung laufender Verwaltung. Weder die Zuständigkeit der Gemeindevertretung noch die des Hauptausschusses sind begründet. Infolge dessen handelt es sich bei dem Cottbuser Bürgerbegehren nicht um eine Gemeindeangelegenheit, die in der Entscheidungszuständigkeit der Gemeindevertretung oder des Hauptausschusses liegt. Da das Bürgerbegehren keine Gemeindeangelegenheit betrifft, die in Entscheidungszuständigkeit der Gemeindevertretung oder des Hauptausschusses liegt, ist es demzufolge unzulässig.

b) Im Weiteren ergibt sich die Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens aus nachfolgenden Erwägungen:

(1) Das Bürgerbegehren muss auf die Herbeiführung einer Entscheidung der Gemeindevertretung zielen, eine Fragestellung, die lediglich einer Entscheidungsvorbereitung dient, ist unzulässig (OVG Münster, Urteil vom 05.02.2002, Az.: 15 A 1965/99, NVWBL 2002, 346).

Mit der im Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheids durch die Initiative Pro-TramCottbus gestellte Frage wird *keine* Entscheidung durch die Gemeindevertretung beansprucht.

Die Fragestellung zielt auf die Beauftragung eines „qualifizierten“ Gutachtens ab. Mit der in der Fragestellung verwendeten Formulierung „...ein weiterführendes Gutachten zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus – Teil: Zielnetz ÖPNV 2020...“ scheinen die Initiatoren selbst davon auszugehen, dass mit dem in Auftrag gegebenen „Gutachten“ nicht eine Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung Cottbus herbeigeführt werden soll, sondern erst mit dem (anschließenden) Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan.

Die Auftragserteilung zur Erstellung eines weiterführenden Gutachtens soll demnach als „Vorstufe“ und Entscheidungsgrundlage für den anstehenden Beschluss über das Verkehrsentwicklungskonzept herhalten. Eine Entscheidung über den von der Gemeindevertretung zu beschließenden Beschlussgegenstand „Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus – Teil: Zielnetz ÖPNV“ geht hiermit nicht einher. Selbst für den Fall, dass eine Beauftragung zur Erstellung eines weiterführenden Gutachtens erfolgen sollte, wäre nach Vorlage dieses Gutachtens eine (endgültige) Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung Cottbus über den betreffenden Verkehrsentwicklungsplan notwendig (vgl. auch Schumacher, Kommentar BbgKVerf Stand Juli 2009 zu § 15 Ziff. 7.3, S. 20).

(2) Die zur Entscheidung zu bringende Frage eines Antrages auf Durchführung eines Bürgerentscheids muss eindeutig und aus sich heraus verständlich formuliert sein. Der Gegenstand der Entscheidung muss sich stets unzweideutig aus dem Text ergeben, lässt der Text eine auf eine konkrete Sachentscheidung gerichtete Fragestellung nicht erkennen, ist das Bürgerbegehren unzulässig (vgl. OVG Münster, Urteil vom 23.04.2002, Az.: 15 A 5594/00, NVwZ-RR 2002, 766).

Soweit die hier zur Entscheidung gestellten Fragen unter Anstrich 1 (Erstellung Gutachten) und 2 (Auswahl Gutachter) die *Einbeziehung von „Verkehrsexperten, Fahrgast- und Umweltverbänden“* betreffen, kommen an einer konkreten Fragestellung Zweifel auf.

Im Rahmen seiner Zuständigkeit nach § 54 Abs. 1 Nr.2 BbgKVerf, wonach der Hauptverwaltungsbeamte u.a. die Beschlüsse der Gemeindevertretung auszuführen hat, muss der Hauptverwaltungsbeamte wissen, in welcher Weise er einen erfolgreichen Bürgerentscheid, dem gemäß § 15 Abs. 5 S. 1 BbgKVerf die Wirkung eines endgültigen Beschlusses der Gemeindevertretung zukommt, durchzuführen hat. Die Grenze einer zulässigen Fragestellung ist dann überschritten, wenn Begriffe verwendet werden, die mehrdeutig ausgelegt werden könnten. Die abstimmenden Bürger muss erkennen können, für oder gegen was sie ihre Stimme abgeben (BayVGH, Beschluss vom 08.04.2005, KommJur 2005, 377f.).

Nach einer Entscheidung des Verwaltungsgerichts Minden (Urteil vom 27.03.2006, Az.: 3 K 2415/04, zit. nach Juris) gewährleistet nur eine eindeutige Umschreibung des Entscheidungsgegenstandes im Bürgerbegehren, dass eine dem Bürgerbegehren entsprechende Entscheidung des Rates oder ein erfolgreicher Bürgerentscheid dem Willen der Bürgerschaft entsprechen. Der Text des Bürgerbegehrens darf vor der Durchführung des Bürgerentscheids allenfalls in redaktioneller, nicht aber in inhaltlicher Hinsicht überarbeitet werden, vgl. Bayerischer VGH, Urteil vom 16. März 2001 - 4 B 99.318 -, BayVBl. 2001, 565 f.; Sächsisches OVG, Beschluss vom 28. Juli 1998 - 3 S 111/98 -, SächsVBl. 1998, 272 ff. (273), wobei auf den Sinn abzustellen ist, in dem die Unterzeichner die Frage auf Grund der damaligen Sachlage verstehen konnten oder mussten. Anderenfalls fehlt es an dem durch die Unterschriftsleistung erklärten Willen der Bürger zur Unterstützung des Bürgerbegehrens mit dem veränderten Inhalt.

Ungeachtet dessen, ob die abstimmenden Bürger die Begriffe „Fahrgast- und Umweltverbände“ inhaltlich einordnen und möglicherweise einer jeweiligen Verbandsstruktur zuordnen könnten, würde diese Ein- bzw. Zuordnung bei dem Begriff „Verkehrsexperte“ nicht gelingen. Zwar sind an die sprachlichen Formulierungen der zur Entscheidung gestellten Frage grundsätzlich keine hohen Anforderungen zu stellen (BayVGH Entscheidung vom 19.02.1997 – BayVBl 1997, S. 276ff), die Rechtsprechung hält die „wohlwollende Tendenz“ der Auslegung einer Frage für gerechtfertigt, jedoch kann auch eine unter der Prämisse „wohlwollende Tendenz“ ausgerichtete Auslegung nicht ergründen, welche „Verkehrsexperten“ bei der Erstellung des geforderten Gutachtens (Anstrich 1 der Fragestellung) sowie bei der Gutachterausswahl (Anstrich 2 der Fragestellung) einbezogen werden sollten.

Dies führt zu dem Ergebnis, dass die Fragestellung unzulässig ist

(3) Entsprechend § 15 Abs. 1 S. 6 BbgKVerf sind auf dem Bürgerbegehren eine Vertrauensperson und eine stellvertretende Vertrauensperson zu benennen; im Übrigen gilt § 31 des Brandenburgischen Kommunalwahlgesetzes entsprechend. Diese Voraussetzungen erfüllt das vorliegende Bürgerbegehren nicht.

Das Bürgerbegehren enthält hierzu folgende Formulierung:

**„Initiatoren:** Mit der Einreichung des Bürgerbegehrens werden folgende Personen beauftragt:

1. Dieter Schuster, Sielower Str. 3-4, 03044 Cottbus,
2. Jana Böttcher, Sielower Str. 52, 03044 Cottbus,
3. Joachim Nächilla, Görlitzer Str. 16, 03046 Cottbus“

Ausdrücklich findet sich in dieser Formulierung keine Benennung einer Vertrauensperson bzw. einer stellvertretenden Vertrauensperson als solche.

Für den Fall, dass die Benennung der Vertrauensperson bzw. Stellvertreter fehlt, sieht § 31 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 BbgKWahlG vor, dass der erste Unterzeichner als Vertrauensperson, der zweite als ihr Stellvertreter gilt.

Fraglich ist, inwieweit das zwingende Gebot, eine Vertrauensperson sowie deren Stellvertreter zu benennen (vgl. § 15 Abs. 1 Satz 6 BbgKVerf) überhaupt die Möglichkeit einräumt, auf die Vorschrift des § 31 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 BbgKWahlG zurückzugreifen. Denn die Vorschrift trifft im Satz 1 die Aussage, dass für Kommunalwahlen Vertrauenspersonen bzw. Stellvertreter benannt werden sollen, infolge dessen die Benennung von Vertrauenspersonen bzw. Stellvertreter im Regelfall aufgibt, ausnahmsweise demnach hiervon abgewichen werden darf. Folglich wird für den (Ausnahme-) Fall als gesetzliche Rechtsfolge der Erstunterzeichner als Vertrauensperson fingiert sowie der Zweitunterzeichner als dessen Stellvertreter. Wenn nach der vorstehenden Auslegung Satz 2 des § 31 BbgKWahlG nur im Zusammenhang mit Satz 1 (diesen) Sinn macht, kann folglich der in § 15 Abs. 1 Satz 6 BbgKVerf normierte Verweis auf § 31 BbgKWahlG („...im Übrigen...“) nur dahingehend verstanden werden, dass mit Ausnahme der Sätze 1 und 2 des § 31 BbgKWahlG dieser (lediglich) zur Anwendung kommen soll.

Im Text des hier vorliegenden Bürgerbegehrens fehlt allerdings (lediglich) die Bezeichnung einer der aufgeführten Personen als Vertrauensperson sowie als Stellvertreter. Mit der Formulierung „...mit der Einreichung ... werden *beauftragt*...“ soll deutlich gemacht werden, dass die benannten Personen die zur Unterschrift gebetenen Bürger bei der Einreichung des Bürgerbegehrens vertreten sollen. Damit wird ein Vertretungsverhältnis hinreichend deutlich gemacht.

Mit der vorgenannten Auslegung sind Vertretungsberechtigte (Vertrauenspersonen) genannt, allerdings *keine* stellvertretungsberechtigten Personen.

Mit der Auflistung der drei benannten Personen sind diese *nicht* im Sinne einer Rangfolge gekennzeichnet. Entsprechend § 15 Abs. 1 S. 6 BbgKVerf sind aber auf dem Bürgerbegehren eine Vertrauensperson und eine stellvertretende Vertrauensperson zu benennen.

Dies führt zu dem Ergebnis, dass mangels formgerechter Angabe der Vertrauensperson/stellvertretende Vertrauensperson das Begehren unzulässig ist.

(4) Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 7 BbgKVerf muss jede Unterschriftenliste den vollen Wortlaut der Frage einschließlich des Kostendeckungsvorschlags enthalten; § 81 Abs. 3 Nr. 2 bis 4 des BbgKWahlG gilt entsprechend.

Die dem Kommunalwahlleiter am 15. Dezember 2009 überreichten Unterschriftenlisten enthalten diese gesetzlichen Anforderungen nicht.

Nach § 81 Abs. 3 Satz 3 Nr. 2 bis 4 BbgKWahlG *muss* jeder Unterschriftsbogen (*hier: Unterschriftenliste*) enthalten:

2. den Namen, Vornamen, Tag der Geburt, ständigen Wohnsitz und die Anschrift der unterzeichnenden wahlberechtigten Person in deutlich lesbarer Form,
3. die handschriftliche Unterschrift der unterzeichnenden wahlberechtigten Person,
4. das Datum der Unterschriftsleistung.

Aus den dem Kommunalwahlleiter überreichten Unterschriftenlisten ist der *ständige Wohnsitz* der unterzeichnenden wahlberechtigten Person nicht aufgeführt. Die Unterschriftenlisten entsprechen daher nicht zwingenden gesetzlichen Vorgaben.

Zwar werden nach § 15 Abs. 1 Sätze 8, 9 BbgKVerf in Verbindung mit § 81 Abs. 4 Nr. 3 bis 8 und Abs. 5 BbgKWahlG Ungültigkeitskriterien vom Gesetzgeber aufgeführt, wonach einzelne, nicht abschließend genannte, Eintragungen als ungültig angesehen werden. Jedoch beziehen sich diese Kriterien auf *Eintragungen*, demnach auf (teilweise fehlerhafte) Unterschriftenleistungen der wahlberechtigten Bürger in vorgegebenen Unterschriftenlisten, die insgesamt zur Ungültigkeit der Unterschrift führen. Voraussetzung dieser Ungültigkeitsfeststellung ist allerdings eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Unterschriftenliste, auf der der wahlberechtigte Bürger seine Unterschrift leisten kann. Mit dem Fehlen der Angabe „ständiger Wohnsitz“ entsprechend § 15 Abs. 1 Satz 7 Halbsatz 2 BbgKVerf in Verbindung mit § 81 Abs. 3 Satz 3 Nr. 2 BbgKWahlG sind die überreichten Unterschriftenlisten fehlerhaft, das Bürgerbegehren aus diesem Grunde unzulässig.

(5) Schließlich ist das Bürgerbegehren ebenso nach § 15 Abs. 3 BbgKVerf unzulässig. Danach findet ein Bürgerentscheid in den genannten Fällen der Nr. 1 bis 10 nicht statt.

Mit der Antragstellung auf Durchführung eines Bürgerbegehrens verfolgen die Initiatoren das Ziel, dass die Gemeindevertretung, obwohl hierfür nicht zuständig, über die Beauftragung zur Erstellung eines Gutachtens entscheiden soll. Somit verfolgen die Initiatoren ein Ziel, das nicht von den Vorschriften der Kommunalverfassung (s. o.) gedeckt ist.

Im Ergebnis ist daher das von der Initiative ProTramCottbus eingereichte Bürgerbegehren unzulässig.