

CDU –Fraktion  
ÖDP  
FDP

Vorlage-Nr. 1385 / 1-2014

**Stellungnahme zur Antwort auf ANFRAGE Nr. 1275/2014  
und weiterführende Anfrage:**

**Messung der Verkehrsströme und innerörtliche Verkehrslenkungskonzepte anlässlich der Trassenführung der Mainzelbahn in Mainz-Bretzenheim**

Es sei vorangestellt, dass die Antwort vom 24.09.2014 auf die vorbezeichnete Anfrage nicht hinreichend konkret ist. Vielleicht gelingt eine verbindlichere Beantwortung – für die wir dankbar wären – anhand der nachstehenden weiterführenden Fragen.

Zur Antwort vom 24.09.2014

Darf die Antwort der Beigeordneten so verstanden werden, dass Untersuchungen über die Auswirkungen der Trassenführung Ostergraben/ Marienbornerstraße auf die innerörtlichen Seitenstraßen (z.B. Hans-Böckler-Straße, Essenheimerstraße, Ludwig-Nauth-Straße/An der Wied) weder durch die Verwaltung durchgeführt, noch durch den Betreiber beauftragt wurden und als Grund dieses Säumnis angeführt wird; dass man der unbelegten Auffassung sei, dass „Verdrängungseffekte“ nicht zu befürchten wären?

1. Wenn die Verkehrsdichte und Verkehrsströme in Bezug auf den Abfluss in die Seitenstraßen zur Marienbornerstraße nicht gemessen wurden, stellt sich die Frage, wie die Verwaltung auf den Gedanken kommt, dass bei einer Doppelt-rassierung (Straßenbahn und bisheriger Straßenverkehr) keine „Verdrängungseffekte“ entstünden. Wie, wenn nicht durch Darstellung und Prüfung eines innerörtlichen Verkehrsszenarios, hat die Verwaltung die Frage der „Verdrängungseffekte“ für den Bretzenheimer Streckenabschnitt geprüft und auf welcher belastbarer Datenbasis hat die Verwaltung ihre Feststellung „keine Verdrängungseffekte“ getroffen. Wir bitten um eine verifizierbare Erklärung ihrer Annahme.
2. Ist die Antwort der Verwaltung so zu verstehen, dass im „Gesamttrassenverkehrsmodell“ die innerörtliche Verkehrsverdichtung in Bretzenheim durch den Betrieb der Mainzelbahn bzw. mögliche „Verdrängungseffekte“ in den innerörtlichen Bretzenheimer Verkehrsströmen nicht geprüft wurden?
3. Inwiefern besteht – aus Sicht der Verwaltung – eine signifikante Relevanz des angewandten Gesamttrassenverkehrsmodells für die Verkehrsdichtebewertung des innerörtlichen Verkehrs in Bretzenheim während der Bauphase und des Betriebes der Mainzelbahn?

4. Aus welchem Grund unterblieb – z.B. im Rahmen einer UVP – die Folgenabschätzung des Baus und Betriebs der Mainzelbahn für den innerörtlichen Verkehr in Bretzenheim? Dabei bitten wir zu berücksichtigen, dass sich gerade in Bretzenheim die neuralgischen Punkte der Trassenführung auf einer relativ kurzen Ausbaustrecke verdichten. U.A. sind an der Ecke „Am Ostergraben/Marienborner Straße“ mit den Haltestellen „Ludwig-Nauth-Straße“ und „Marienborner Straße/Hans-Böckler Straße“ mit den Haltestellen „Hans-Böckler Straße“ morgens und nachmittags viele Schüler unterwegs, die besonders gefährdet erscheinen.
5. In der Antwort vom 24.09.2014 wird angeführt, „...Im Übrigen sind bereits heute entlang der Achse Marienborner Straße – Am Ostergraben Busse unterwegs, sodass der Straßenbahnverkehr diese Verkehre überwiegend ersetzt.“ Diese Einlassung bitten wir zu erläutern und zu konkretisieren. Was bedeutet für Sie „überwiegend ersetzen“? Wie stellen Sie sich die Taktung im Schul- und Berufsverkehr vor? Gerade beim Schulverkehr scheint es doch erhebliche Probleme zu geben.
6. Wie und auf welcher Datenbasis wurde die behaupteten „kurzzeitigen Unstetigkeiten“ verifiziert und wie wurden die innerörtlichen Auswirkungen auf die innerörtlichen Verkehrsströme in Bretzenheim untersucht?
7. Die Antwort im Schreiben vom 24.09.2014 zur 3. Frage bezieht sich nur auf die Bauphase. Dies beantwortet unsere Anfrage nur zum Teil, da die Frage auch auf die Phase nach Inbetriebnahme der Mainzelbahn bezieht. Wir bitten, unsere Fragen vollständig zu beantworten.

30. September 2014

gez. Manfred Lippold  
CDU-Fraktionssprecher

gez. Dr. Peter Schenk  
ÖDP

gez. Uwe Marschalek mag. rer. publ.  
FDP