

Antwort zur Anfrage Nr. 1385/2014 der CDU-Ortsbeiratsfraktion betreffend **Messung der Verkehrsströme und innerörtliche Verkehrskonzepte** anlässlich der Trassenführung der Mainzelbahn in Mainz- Bretzenheim

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die Anfrage 1275/2014 vom 15.09.2014 wurde grundsätzlich zur Ortsbeiratssitzung am 24.09.2014 seitens der Verwaltung beantwortet. Alle drei Fraktionen haben daraufhin mit Datum vom 30.09.2014 eine Stellungnahme eingereicht, die wie folgend beantwortet wird:

Im Februar 2010 hat das Ingenieurbüro Heinz+Feier/Wiesbaden im Auftrag der MVG den Schlussbericht zur Standardisierten Bewertung der Straßenbahn zum Lerchenberg (heute Mainzelbahn) vorgelegt. Im Rahmen dieser Untersuchung, basierend auf einem ganz Mainz umfassenden Verkehrsmodell, wurden die Auswirkungen verschiedener Planfälle im ÖPNV-Netz und MIV-Netz untersucht. In der Anlage 2-2a (relevantes MIV-Netz im IST-Zustand, und identisch mit dem MIV-Netz der Prognose in Anlage 2-6) der Untersuchung ist dabei das gesamte in Bretzenheim berücksichtigte Netz dargestellt. Dies umfasst die nachfolgend dargestellten Straßenzüge



Damit wird deutlich, dass in die untersuchten Umlegungen und Planfälle, das gesamte für Bretzenheim relevante Straßennetz eingeflossen ist und die Auswirkungen der Mainzelbahn auf den gesamten Stadtteil Bretzenheim untersucht wurden. Zu diesem Gutachten, das als Basis für die Bundes- und Landeszuschüsse zum Straßenbahnausbau auch seitens der zuständigen Landes- und Bundesbehörden fachlich anerkannt wurde, hat die städtische Verkehrsverwaltung umfangreiche Verkehrsdaten dem Gutachter bereitgestellt und zu einer intensiven Bearbeitung zwischen MVG, Gutachter und Verwaltung beigetragen.

Auch wenn innerhalb des Gutachtens kein explizit innerörtliches Szenario Bretzenheim untersucht wurde, so reflektiert das Ergebnis des Gutachtens dennoch die Auswirkungen auf den gesamten Trassenkorridor der Mainzelbahn, einschließlich des tangierten, umliegenden Straßennetzes, also auch der für Bretzenheim relevanten Straßenzüge wie in der Abbildung dargestellt. Dabei haben sich keine signifikanten Verdrängungseffekte infolge der Straßenbahn gezeigt.

Es liegt insofern seitens der Verwaltung kein Säumnis vor. Die gestellten Fragen 1-3 sind durch das Vorgesagte damit beantwortet.

Zu 4:

Es ist nochmals festzustellen, dass eine Folgenabschätzung der Mainzelbahn eben gerade NICHT unterblieb, sondern im Rahmen der vorgenannten Standardisierten Bewertung abgearbeitet wurde. Diese ist dann auch in das anschließend durchgeführte Planfeststellungsverfahren zur Schaffung von Baurecht für die Mainzelbahn als maßgebende Verkehrsuntersuchung eingeflossen. Wäre diese Untersuchung nicht ausreichend und/oder aussagekräftig gewesen, hätte dies die zuständige Aufsichts-/Planfeststellungsbehörde angemerkt und bemängelt. Dies war aber nicht der Fall, so dass die der Mainzelbahn zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchungen als vollumfänglich ausreichend bezeichnet werden dürfen.

Zu 5:

Im Rahmen der v. g. Standardisierten Bewertung für die Mainzelbahn wurde in den einzelnen Planfällen jeweils ein ergänzendes Busnetz seitens der MVG erarbeitet und dem Gutachter zur Einarbeitung bereitgestellt. Dieses Busnetz ist quasi auf die Straßenbahn „zugeschnitten“, d.h., so konzipiert, dass unwirtschaftliche Parallelverkehre weitgehend vermieden werden. Die bemängelte Verwaltungsantwort vom 24.09.2014 ist in diesem Sinn zu verstehen.

Zu 6:

Alle maßgebenden Knotenpunkte entlang des Trassenverlaufs (wie bspw. A.-Schweitzer-Str./Uni, K3/Ackermannweg, Marienborner Str./Haifa Allee) sind im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und der Planfeststellung auch auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht worden. Dabei sind die relevanten Spitzenstunden des Vor- und Nachmittags eingeflossen und damit sowohl des MIV, als auch der Straßenbahn mit ihrer dichtesten Taktfrequenz. Dabei sind im Rahmen des gängigen Regelwerks kurzfristige Überlastungen durchaus möglich und im Kontext der Verkehrsqualität, des „level of service“, auch akzeptabel. Diese kurzfristigen Überlastungsspitzen bauen sich dann aber binnen weniger Phasenumläufe der betroffenen Lichtsignalanlagen wieder ab. Dies ist gewährleistet und seitens der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt und anerkannt.

Die in der Antwort der Verwaltung vom 24.09.2014 genannten „kurzzeitigen Unstetigkeiten“ sind in diesem Sinn zu verstehen.

Zu 7:

Hinsichtlich der Bauphase ist die ursprüngliche Frage 3 der Anfrage 1275/2014 bereits eindeutig beantwortet.

Da sich, wie vor aufgezeigt und in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, keine signifikanten Veränderungen und/oder Verdrängungsverkehre im MIV-Netz infolge der Mainzelbahn in Bretzenheim ergeben, hat sich die Frage der Erarbeitung eines Verkehrslenkungskonzeptes für die Verwaltung nicht gestellt. Aufgrund der bereits erwähnten Untersuchungsergebnisse ist dies auch nicht erforderlich. Alle neuen Haltestellen der Straßenbahn und die damit verbundenen Zu-/Abgänge sind den neuesten Richtlinien entsprechend geplant und werden entsprechend realisiert. Damit ist ein Höchstmaß an Sicherheit für die NutzerInnen gewährleistet.

Abschließend und ergänzend darf noch einmal festgehalten werden, dass es infolge der Mainzelbahn weder in Bretzenheim noch in Marienborn zu signifikanten innerörtlichen Verkehrsverlagerungen kommen wird. Vielmehr wird die Mainzelbahn nicht zuletzt dadurch wirtschaftlich, dass sie neue Fahrgäste requiriert, insbesondere auch als Umsteiger, die in ihrer Mobilitätswahl vom MIV zum ÖPNV wechseln. Damit wird es auch zu Entlastungen im Straßennetz kommen.

Die Verwaltung legt dieser Antwort noch ergänzend eine Zusammenstellung von Verkehrsdaten in Bretzenheim bei, die entlang der Trassenführung der Mainzelbahn die Veränderungen der Verkehrsbelastungen in den letzten Jahrzehnten aufzeigen. Damit soll deutlich werden, dass der Stadtteil Bretzenheim mit dem Bau der Westumgehung 1981 und dann später der Haifa Allee ganz wesentlich von Fremd- und Durchgangsverkehr entlastet wurde. Seit damals – vor allem aber innerhalb der letzten 10 Jahre - stellen sich die Verkehrsbelastungen als stabil, teilweise mit leicht sinkender Tendenz dar, trotz der zwischenzeitlich stattgefundenen strukturellen Gebietserweiterungen und Gewerbeansiedlungen im Stadtteil.

Mainz, 26.11.2014

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete