



Antwort zur Anfrage Nr. 0602/2015 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Nordkopfbahnhof (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1:

Hält die Verwaltung an ihrem Beschlussvorschlag aus dem Jahr 2010 fest, wonach ein Haltepunkt in diesem Bereich nicht unterstützt werden sollte? Wenn ja, warum?

Aus verkehrlicher Sicht stand und steht die Verwaltung dem Projekt grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Als wesentlicher Grund für die Ablehnung der Konzeptidee wurde in der Beschlussvorlage vom Dezember 2010 angeführt, dass die Stadt Mainz derzeit und auch künftig nicht in der Lage ist, den üblicherweise zu leistenden Komplementäranteil bei Zuschussmaßnahmen aufbringen zu können, der im vorliegenden Fall mehrere Millionen Euro beträgt.

Daraufhin fanden mit dem rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium Gespräche statt, in denen das Land gegenüber der Stadt Mainz das besondere Interesse an dem Haltepunkt betonte und in Aussicht stellte, nach Finanzierungswegen in einem für die Stadt Mainz tragbarem Modus zu suchen.

Im Anschluss wurde eine ältere Potenzialabschätzung aktualisiert und zwischen Ministerium und Stadt abgeglichen. Hieraus leitete sich erneut ein verkehrlicher Nutzen sowohl für Umsteiger aus dem Landkreis als auch aus den nördlichen Mainzer Stadtteilen ab. Es bleibt aber unverändert festzuhalten, dass die Platzierung des Haltepunktes städtebauliche Herausforderungen mit sich bringt. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass sich der Bismarckplatz und dessen Umfeld in Richtung Hauptbahnhof in einiger Entfernung liegen. Sowohl der Umstieg zwischen den Schienenstrecken als auch zum städtischen ÖPNV würde vorrangig im Bereich Hattenbergstraße stattfinden.

Ungeachtet dessen könnte ein Bahnhof Nordkopf zu einer Aufwertung und Belebung des dortigen Umfelds beitragen. Im Hinblick auf die dann gute Anbindung an das regionale Schienennetz wären insbesondere flankierende verkehrliche Einrichtungen des Umweltverbundes bzw. der Intermodalität denkbar, z.B. Park and Ride, Bike and Ride/MVG MeinRad, Car-Sharing oder die Anlage eines Fernbusterminals. Durch die funktionale Aufwertung des Umfelds könnte dann im Idealfall eine Sekundärsiedlung weiterer Dienstleistungseinrichtungen im Umfeld bis zur Zwerchallee/Hattenbergstraße bzw. bis zum Bismarckplatz entstehen.

Die Verwaltung weist daraufhin, dass die Aufwertung des Bismarckplatzes eine eigenständige Maßnahme im Förderprogramm ‚Soziale Stadt 2014-2017‘ ist und hat direkt – schon aus Gründen der großen Distanz zum geplanten Nordkopf – mit der Planung des neuen Haltepunktes wenige Berührungspunkte. Der Bau, die Andienung und städtebauliche Anbindung eines neuen Haltes Nordkopf, der mitten in der Gleislage positioniert ist, stellt eine sehr große planerische Herausforderung dar. Zunächst müssen vertiefende Untersuchungen vorgenommen werden.

Frage 2:

Welche planerische Verankerung bzw. welche baulichen Vorkehrungen gibt es bereits bezüglich der Einrichtung eines Bahnhofs in dem Gebiet?

Das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium hatte bereits in der Entwurfsphase des Überwerfungsbauwerks Nordkopf Mainz eine Planung in Auftrag gegeben, mit der die Anlage soweit modifiziert wurde, dass eine Integration eines Umsteigebahnhofs langfristig möglich bleibt.

Frage 3:

Wie steht die Verwaltung angesichts der Anbindung des Zollhafenareals zum aktuellen Nordbahnhof?

Der heute bestehende Bahnhof Mainz-Nord hat für die umliegenden Gewerbebetriebe und künftig für das Areal Zoll- und Binnenhafen eine wichtige Funktion. Auch bei Bau eines Umsteigebahnhofs Mainz-Schott (Nordkopf) würde sich die Verwaltung für einen dauerhaften Erhalt des Haltepunktes Mainz-Nord einsetzen. Die Bahn hatte jedoch bei der Diskussion vor rund vier Jahren mitgeteilt, dass bei einem Neubau eines Haltepunktes Nordkopf der bestehende S-Bahn-Halt ‚Mainz Nord‘ geschlossen würde, da die Entfernung zwischen beiden Haltepunkten zu gering wäre.

Frage 4:

Bislang wurden in dem Bereich keine lärmindernden Maßnahmen ergriffen. Müsste es bei einer Realisierung eines neuen Haltepunktes zu solchen Maßnahmen kommen?

Die Beurteilung des Lärmschutzes beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn erfolgt nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV). Danach ist eine Änderung wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird. In diesen Fällen sind bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Zuerst ist demnach die Frage zu beantworten, ob die Errichtung eines Haltepunktes einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung darstellt.

Hierzu führt der Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung, Teil IV, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Eisenbahnbundesamt, Dezember 2012, aus:

„Ein baulicher Eingriff ist dann erheblich, wenn hierdurch äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau, und Oberleitung/ Stromschiene eingegriffen wird“. Der „Bau eines Bahnsteiges ohne Gradienten- und/oder Lageänderung der Gleise“ wird dort als Beispiel für nicht erhebliche bauliche Eingriffe aufgeführt. In einem solchen Fall würden keine Lärmschutzmaßnahmen resultieren. In einem Fall mit deutlichen Gradienten- und/oder Lageänderung müssen die o.g. Kriterien der Verkehrslärmschutzverordnung im Verfahren geprüft werden.

Mainz,

Gez.: Katrin Eder
Beigeordnete