

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0121/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 15.01.2018	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 23.01.2018

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	24.01.2018	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	31.01.2018	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	06.02.2018	Ö
Stadtrat	Entscheidung	07.02.2018	Ö

Betreff:

CityBahn Mainz-Wiesbaden

- a) Grundsatzentscheidung zum Einstieg in die Planungsphase im Stadtgebiet Mainz
- b) Sachstandsbericht zur Machbarkeit, Linienführungsdiskussion und zum Vorplanungsstand

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 17.01.2018

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 23.01.2018

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Die **Ortsbeiräte Mainz-Altstadt und Neustadt** sowie der **Verkehrsausschuss** befürworten/der **Stadtrat** beschließt den Einstieg der Stadt Mainz in die Planungsphase zur Verbindung der Wiesbadener CityBahn-Trasse mit dem Mainzer Straßenbahnnetz.
2. Die **Ortsbeiräte Mainz-Altstadt und Neustadt** sowie der **Verkehrsausschuss** befürworten/der **Stadtrat** beschließt, die Verwaltung mit einer Fortführung und Vertiefung der konzeptionellen Ansätze zu beauftragen und das im Auftrag der CityBahn GmbH tätige Konsortium bei der Erstellung der Vorplanung sowie der Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und zu unterstützen.

3. Die **Ortsbeiräte Mainz-Altstadt und Neustadt** sowie der **Verkehrsausschuss** und der **Stadtrat** nehmen den Sachstand zur grundsätzlichen Machbarkeit sowie zu den konzeptionellen Überlegungen zur CityBahn zur Kenntnis.

0. Vorbemerkung

Diese Beschlussvorlage hat den Zweck, die städtischen Gremien der Stadt Mainz mit einer Ausarbeitung der Verkehrsverwaltung der Stadt Mainz über den **Sachstand** zum Projekt ‚City-Bahn‘ umfassend zu informieren, einen **Grundsatzbeschluss** zum Einstieg in Planungsaktivitäten auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Mainz einzuholen und die Verwaltung zu beauftragen, mit dem Konsortium der CityBahn-GmbH die **weiteren Planungsschritte** zu erarbeiten. Die Verwaltung weist darauf hin, dass der derzeitige Planungs- und Erkenntnisstand weder für eine Grundsatzentscheidung über das Projekt an sich, noch hinsichtlich der Linienführungsvarianten dienen kann und soll.

1. Planung einer neuen Straßenbahntrasse von Wiesbaden nach Mainz ‚CityBahn‘

„Die Vision vom emissionsfreien Verkehr fußt auf drei Säulen: Als wichtigsten Baustein für die Mobilität der Zukunft in der Region planen ESWE Verkehr und Mainzer Mobilität ein neues Schienenkonzept: Die CityBahn soll ab 2022 zwischen Mainz Hauptbahnhof und der Hochschule RheinMain verkehren und täglich bis zu 98.000 Fahrgäste transportieren. Als weitere Pfeiler tragen Elektro- und Brennstoffzellenbusse die Vision vom emissionsfreien Verkehr. Kürzere Strecken sollen im Wiesbadener Stadtverkehr ab 2019 komplett von Elektrobussen übernommen werden. Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb kommen auf Linien zum Einsatz, die aufgrund großer Distanzen und der langen Umlaufzeiten einen hohen Energiespeicherbedarf haben....“¹. Auch in Mainz wird der verstärkte Einsatz von Bussen mit Batteriebetrieb und/oder Brennstoffzellentechnik angestrebt.

Wiesbaden und Mainz morgen

Schon 2022 soll Wiesbaden die erste Stadt in Deutschland mit emissionsfreiem Öffentlichen Personennahverkehr sein – auch Mainz plant die Verkehrswende.

Der Öffentliche Personennahverkehr in Wiesbaden und Mainz soll attraktiver werden. Gleichzeitig wünschen wir uns eine saubere Region mit mehr Lebensqualität. Um das zu erreichen, soll der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert werden. Dieser attraktive Mix von Verkehrsangeboten soll künftig immer mehr Autofahrer zum Umstieg bewegen. Dazu treiben ESWE Verkehr und Mainzer Mobilität den Ausbau von Fahrradmietstationen, Carsharing-Angeboten und Anruf-Sammel-Taxis voran und schaffen neue Mobilitätsstationen.

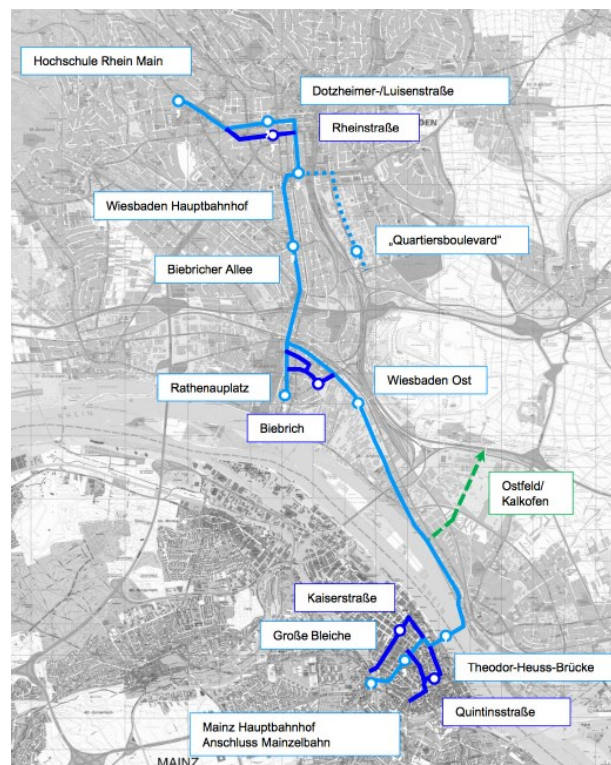
1. PARK-AND-RIDE-STATIONEN
2. DIE CITYBAHN
3. FAHRRÄDER UND E-BIKES
4. SAMMEL-TAXIS
5. DIE BÜSFLOTTE
6. CARSHARING

¹ Quelle: <https://www.citybahn-verbindet.de/die-vision/>

1.1 Gesamtkonzept CityBahn WI – MZ

Folgende Argumente sprechen nachdrücklich für eine zeitnahe Erarbeitung eines schlüssigen Gesamtkonzepts für eine emissionsarme Verknüpfung der beiden Städte:

„Das Bevölkerungswachstum der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz hat sich sehr viel stärker entwickelt als noch vor 15 Jahren angenommen. Mehr Menschen benötigen mehr Arbeitsplätze, Bildungsangebote und Fläche. Die Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten in Wiesbaden, Mainz und im Untertaunus bringt eine steigende Nachfrage nach Mobilität mit sich. Die wachsenden Hochschulen sorgen für weitere Einpendler und Zuzügler. Das führt dazu, dass die Verkehrssysteme Pkw und Bus die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben. Die CityBahn wird zwei große Probleme der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz lösen: Erstens unterstützt sie ESWE Verkehr und Mainzer Mobilität dabei, die seit Jahren kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen zu bewältigen, da die bereits bestehende Bus-Taktung keine weiteren Fahrten zulässt. Zweitens wird die CityBahn einen großen Beitrag dazu leisten, die Schadstoffbelastung in der Luft effektiv zu senken und somit weitere Überschreitungen der Grenzwerte für hochgiftige Stickoxide zu vermeiden. In Zukunft soll sie täglich 98.000 Fahrgäste transportieren.“²



Quelle: <https://www.citybahn-verbindet.de/presse/?L=0#variantenbetrachtung-vorplanung>

1.2 Blick auf Mainz - Historie

Die elektrifizierte Straßenbahn hat in Mainz eine mittlerweile mehr als 100-jährige Tradition und stellte in der Vergangenheit stets eine wesentliche Stütze des städtischen ÖPNV dar. Seit dem Zeitpunkt der größten Ausdehnung Ende der 1920er Jahre schrumpfte das Liniennetz bis in die 1970er Jahre hingegen deutlich, sodass nur noch die Linien 50/51 zwischen Hechtsheim und Finthen sowie 52 (Hechtsheim – Bretzenheim) übrig blieben.

Bereits in den 1990er Jahren wurden jedoch unter anderem durch den Einbau des „Gleisdreiecks“ am Hauptbahnhof sowie den zweigleisigen Ausbau des Endastes Finthen-Poststraße und der Gaustraße erste infrastrukturelle Verbesserungen realisiert. Nach dem Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 2003, die Straßenbahn dauerhaft zu erhalten und auszubauen, stellte der Bau der „Mainzelbahn“ mit Inbetriebnahme im Jahr 2016 einen Meilenstein dar.

Parallel zu den dargestellten Entwicklungen auf Mainzer Seite fanden ebenfalls in den 1990er Jahren auf Wiesbadener Seite Überlegungen statt, die Aartalbahn zwischen Bad Schwalbach

² Quelle: <https://www.citybahn-verbindet.de/faq/?L=0#Gesamtnetz-1>

und Wiesbaden zu reaktivieren und über die Innenstadt sowie die AKK-Gemeinden nach Mainz zu verlängern. Aufgrund verschiedener hinlänglich bekannter politischer Entwicklungen wurde das Projekt in Wiesbaden im Jahr 2001 zunächst auf Eis gelegt. Auch verschiedene weitere Anläufe zur Wiederaufnahme der Projektidee scheiterten in den Folgejahren. Erst 2016 zeichnete sich eine Perspektive ab, dieses Vorhaben mit einer umfassenden Förderung im Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GFVG) angehen zu können.

1.3 Aktueller Planungsstand CityBahn WI - MZ

Eine im Jahr 2017 beauftragte Machbarkeitsstudie bzw. erste Vorplanungsergebnisse hatten zum Ergebnis, dass grundsätzlich geeignete und bezuschungsfähige Linienführungen gefunden werden können. Weiterhin ermittelten die Gutachter, dass die Theodor-Heuss-Brücke statisch für einen Straßenbahnbetrieb ertüchtigt werden kann. Zudem erfolgte eine verkehrliche Prüfung, ob und gegebenenfalls mit welchen Maßnahmen der Kasteler Hochkreisel in seiner Leistungsfähigkeit erhalten werden kann.

Vor diesem Hintergrund beauftragten die Projektverantwortlichen eine so genannte „Standardisierte Bewertung“. Mit diesem Verfahren kann ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Indikator von ÖPNV-Projekten ermittelt werden. Hierdurch wird eine vergleichbare Bewertung nach einheitlichen Maßstäben erreicht. Außerdem werden in diesem Zusammenhang insbesondere nicht nur betriebswirtschaftliche Effekte berücksichtigt, sondern auch volkswirtschaftliche, gesellschaftliche und umweltbezogene Wirkungen einbezogen. So finden über anerkannte Umrechnungsverfahren auch Aspekte wie Reisezeitgewinne, positive Umweltauswirkungen oder niedrigere Unfallraten Eingang in die vergleichende Bewertung. Grundsätzlich förderfähig ist eine Maßnahme, wenn der Nutzen-Kosten-Indikator größer 1 ist, d.h. der erzielbare gesamtwirtschaftliche Nutzen die zu tätigen Investitionen übersteigt.

Während in Wiesbaden der Planungsfortschritt mittlerweile dem Vorplanungsstand (Leistungsphase 2 nach HOAI) entspricht, d.h. die Variantendiskussion mit den Fachverwaltungen bereits weit vorangeschritten ist, steht dies auf Mainzer Seite noch aus. Für Mainz ergeben sich folgende Fragestellungen, die in den nächsten Monaten fachlich vertieft, politisch diskutiert und mit der Bürgerschaft partizipiert werden müssen:

- Grundsatzentscheidung zum Projekt ‚CityBahn‘ auf Mainzer Stadtgebiet
- Entscheidung zur Linienführung auf Mainzer Stadtgebiet³
- Systementscheidungen: Lage der Gleise in Straßenrandlage oder Mittellage; Planung und Gestaltung der öffentlichen Bereiche, die durch Infrastruktur- und Gleisbauarbeiten einer endgültigen Wiederherstellung bedürfen
- Prüfung der Möglichkeiten zum teilweisen Verzicht auf Oberleitungen in Denkmalschutz-zonen und stadtgestalterisch sensiblen Bereichen (Bsp. Nizza, Bordeaux)
- Beratung über weitere verkehrsplanerische Maßnahmen (z.B. Diskussion einer weiteren Rheinbrücke) zur Optimierung und Erweiterung des CityBahn-Konzepts.

³ Unter der höchstwahrscheinlichen Annahme, dass die CityBahn von Wiesbaden kommend das Mainzer Stadtgebiet über die Theodor-Heuss-Brücke erreicht, ergeben sich 3 zu vertiefende Alternativtrassen:

A) Große Bleiche - Binger Straße, Verknüpfung mit dem bestehenden Netz auf der Alicebrücke;
B) Quintinsstraße - Ludwigsstraße, Verknüpfung mit dem bestehenden Netz am Schillerplatz;
C) Kaiserstraße - Parcusstraße, Verknüpfung mit dem bestehenden Netz auf der Alicebrücke.

Wie schon beim Planungs- und Entscheidungsprozess zur Mainzelbahn beabsichtigt die Verwaltung, die städtischen Gremien über jede wesentliche Etappe des Erkenntnisgewinns zu informieren und die Zustimmung zu den weiteren Prozessschritten einzuholen. Wie eingangs erwähnt, wird mit der aktuellen Beschlussvorlage weder ein Votum über die eigentliche Realisierung der Maßnahme auf Mainzer Stadtgebiet vorweggenommen noch erfolgt eine detaillierte Festlegung über den Streckenverlauf in der Mainzer Innenstadt sowie der erforderlichen Folgemaßnahmen⁴. Dies wird Gegenstand weiterer Beschlussvorlagen bzw. einer weiteren Vorlage über die Zustimmung der Stadt Mainz zu den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren sein. Die städtischen Gremien haben selbstverständlich jeweils umfassend Gelegenheit, zu dem fortgeschriebenen Planungsstand Stellung zu beziehen und über den Fortgang des Planungsprozesses zu entscheiden.

1.4. Organisation, Planungsprozess und Zuständigkeiten ‚CityBahn‘

Am 03.08.2017 wurde von der Mainzer Stadtwerke AG und der WVV Wiesbaden Holding GmbH die CityBahn GmbH notariell gegründet. Beide Gesellschafter halten jeweils 50 % des Stammkapitals. Die Gesellschafter Mainzer Stadtwerke AG und WVV Wiesbaden Holding GmbH haben dem Rheingau-Taunus-Kreis eine Beteiligung an der CityBahn GmbH angeboten.

Für die zentralen verkehrsplanerischen Aspekte ist zurzeit ein Konsortium aus Schüssler-Plan aus Frankfurt, den Planungsbüros Mailänder Consult (MIC) aus Karlsruhe sowie Deutschen Bahn Engineering & Consulting GmbH beauftragt. Verschiedene Büros unterstützen in Fachfragen dieses Konsortium, wie z.B. PTV Group Karlsruhe (u.a. Standardisierte Bewertung; Nachfrageprognosen etc.). Für die Kommunikation der Planungsfortschritte nach innen und außen ist das Essener Büro CP/Compartner beauftragt.

Die finanzielle Förderung der Maßnahme erfolgt zu wesentlichen Teilen über das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Daneben leisten auch die Verkehrsministerien des Landes Zuschüsse. Mit den zuständigen Stellen auf beiden Ebenen führt die CityBahn-GmbH derzeit intensive Gespräche.

Um Baurecht zu erzielen, ist für Straßenbauneubauvorhaben nach dem Personenbeförderungsgesetz ein sogenanntes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Der Ablauf und insbesondere die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der „Träger öffentlicher Belange“ sind im Verwaltungsverfahrensgesetz vorgegeben. Genehmigende Behörde ist in Rheinland-Pfalz der Landesbetrieb Mobilität in Speyer, in Hessen das Regierungspräsidium Darmstadt. Ein Planfeststellungsentwurf bezieht sich im Wesentlichen auf den Entwurfsplanungsstand (Leistungsphase 3 nach HOAI – Honorarordnung für Architekten und Ingenieure). Da dieser voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte 2018 erarbeitet wird, steht die CityBahn-GmbH mit den zuständigen Stellen der Länder noch nicht in Kontakt.



Quelle: <https://www.citybahn-verbindet.de/presse/?L=0#planungsprozess-citybahn>

⁴ Als Folgemaßnahmen sind z.B. die Gestaltung der öffentlichen Räume im Rahmen einer Freiflächen- und Verkehrsplanung anzusehen, die in Folge von Infrastruktur- und Gleisbauarbeiten zwingend notwendig werden.

2. CityBahn – Die Belange von Mainz

Nachdem in der gemeinsamen Verkehrsausschusssitzung der Städte Wiesbaden und Mainz am 12.12.2017 verschiedene Aspekte zur grundsätzlichen Machbarkeit des Projektes CityBahn von Wiesbaden nach Mainz vorgestellt wurden, nimmt diese Beschlussvorlage Bezug auf die speziellen Mainzer Belange und grundsätzliche Bedenken, die von den verschiedenen Seiten in die öffentliche Diskussion eingebracht wurden.

Hinsichtlich der vielfach angeregten zusätzlichen Rheinbrücke ist voranzustellen, dass es nicht förderlich wäre, diesbezügliche Überlegungen in einen zwingenden Kontext mit dem CityBahn-Projekt zu stellen. Angesichts der Erstellungskosten im mindestens hohen zweistelligen Millionen-Euro-Bereich würde ein Brückenbauwerk das Ergebnis der standardisierten Bewertung und damit die Förderfähigkeit massiv in Frage stellen. Außerdem dürfte eine neue Rheinbrücke kaum innerhalb eines Planungs- und Bauzeitraumes von unter 10 Jahren machbar sein. Die Forderung nach einer benutzbaren neuen Rheinbrücke vor Betriebsaufnahme der CityBahn würde das Projekt CityBahn derart belasten, dass ein Scheitern des Projektes CityBahn im angedachten Zeitplan äußerst wahrscheinlich erscheint. Gleichwohl führt die Verwaltung derzeit erste Gespräche, um den Gedanken einer ergänzenden rheinüberschreitenden Verkehrsverknüpfung parallel und unabhängig zur laufenden Planung CityBahn Wiesbaden – Mainz ergebnisoffen zu prüfen.

2.1 Fragestellungen auf dem Mainzer CityBahn-Abschnitt

Für den weiteren Planungsprozess sind auf Mainzer Seite folgende Fragestellungen von besonderer Bedeutung:

- Optimierung der Leistungsfähigkeit des Hochkreisels Kastel
- Überprüfung und Optimierung der Leistungsfähigkeit der Stadteingänge wie der Theodor-Heuss-Brücke oder ggf. der Binger Straße
- Linienverläufe zwischen Rampenanschluss Theodor-Heuss-Brücke und Hauptbahnhof
- Integration der Bahnsteige für Doppeltraktion (min. 70 m in geradem Gleisabschnitt) im Neubaustreckenabschnitt sowie Möglichkeiten des Umbaus der bestehenden Haltestellen zwischen Hauptbahnhof und Hochschule
- Prüfung, in welchem Umfang unterirdisch verlaufende Infrastrukturleitungen im Zuge neuer Gleistrassen verlegt werden müssen
- Berücksichtigung von Denkmalschutz und Stadtgestaltungsthemen: Prüfung des Verzichts in Teilbereichen auf die Oberleitungen und Masten, so wie es in Nizza und in der gesamten Innenstadt von Bordeaux praktiziert wird; Gestaltung und Wiederherstellung der öffentlichen Flächen im Umfeld von Gleisbaumaßnahmen

2.1.1 Theodor-Heuss-Brücke

Das statische System der Theodor-Heuss-Brücke wurde unter der Annahme des Lastfalls „Begegnung zweier CityBahnen“ geprüft. Unter anderem ergab sich der Bedarf, die Brückenaufleger zu verstärken, die Fahrbahnverbindung am Bogenscheitel zu verstärken sowie Nietverbindungen durch Schrauben zu ersetzen und erforderlichenfalls durch zusätzliche Schweißnähte zu verstärken. Dieses Ergebnis wurde durch einen unabhängigen Prüferingenieur

nachvollzogen und bestätigt, dass die baustatische Ertüchtigung der Brücke gewährleistet werden kann. Art und Umfang der Maßnahmen werden in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Detail ermittelt.

2.1.2 Leistungsfähigkeit des Hochkreisels Kastel und Abbau des Rückstaus auf die Peter-Altmeier-Allee

Der vierspurige Querschnitt der Theodor-Heuss-Brücke (freie Strecke) verkraftet grundsätzlich das Verkehrsaufkommen von ca. 45.000 Kfz/Tag im Querschnitt. Limitierend wirken sich jedoch die Knotenpunkte an den Rampenanschlüssen aus, wo sich weitere Verkehrsströme verflechten.

Am Kasteler Hochkreisel beeinflussen die aktuellen Verkehrsregelungen sehr spürbar das Verkehrsgeschehen. Hierdurch werden sogar Störungen im Verkehrsablauf auf linksrheinischer Seite erzeugt, die mit dem Hochkreisel nur indirekt zusammenhängen:
Nach Überquerung des Rheins aus Richtung Mainz steht auf Höhe der Haltestelle für die am stärksten belastete Wegebeziehung - nämlich in Richtung Boelckestraße- lediglich ein Fahrstreifen für die Einfahrt in den Kreisverkehr zur Verfügung. Darüber hinaus müssen die Verkehrsteilnehmer einen Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) kreuzen. In Kombination führen diese beiden Regelungen zu einer in Spitzenzeiten massiven Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit. Da dann ein großer und kontinuierlicher Fußgängerstrom zwischen der Bushaltestelle und dem Bahnhof Kastel vorliegt und dieser am Überweg bevorrechtigt ist, kommt es zu ständigen Behinderungen mit Stop-and-Go-Vorgängen. Die fehlende Signalisierung schließt darüber hinaus in der praktischen Handhabung aus, dass zweispurig in den Kreisverkehr eingefahren werden kann. Es entsteht somit regelmäßig ein erheblicher Rückstau auf die Brücke zurück.

Bei sehr großen Rückstauerscheinungen, die sich auch noch auf die Rampenauffahrt aus Richtung Rheingoldhalle erstrecken, entsteht folgender ungünstiger Effekt: Verkehrsteilnehmer, die von der Kaiserstraße/Rheinallee kommend nach Hessen fahren wollen, können vor dem Landtag nicht unbehindert auf die Rampe auffahren, es bilden sich auch hier Rückstaus. Dies führt wiederum zu Beeinträchtigungen für diejenigen Verkehrsteilnehmer, die von Hessen kommend in Richtung Süden fahren wollen. Somit blockieren sich die Verkehre in einem spürbaren Maße selbst, wovon auch der ÖPNV sehr negativ betroffen ist.

Begegnet werden kann der Ursache dieser Kettenreaktion durch Bündelung des Fußgängerstroms am Hochkreisel mit einer Signalanlage, sodass dieser als Pulk auf die Kreisverkehrszufahrt geführt wird (siehe Anlage 1). Die Signalisierung ermöglicht zudem, den Verkehr auf zwei parallelen Spuren auf die Kreisfahrbahn zuzuführen. Mit dem hierdurch erzielbaren Abbau der Rückstauerscheinungen lassen sich auch die Verkehrsabläufe auf der linksrheinischen Seite verbessern. Die Bedenken, die CityBahn stünde mit dem IV im Stau, relativieren sich damit.

Positiv ist anzumerken, dass die CityBahn die Fahrbeziehung in Richtung Hessen am Hochkreisel nicht beeinträchtigt. Um die CityBahn von und auf die Theodor-Heuss-Brücke zu leiten, sind lediglich Signale am Kreisverkehr in Richtung Mainz notwendig.
Des weiteren ist zu beachten, dass eine CityBahn mehrere Busse auf der Theodor-Heuss-Brücke ersetzt.

2.2 Linienverläufe zwischen Rampenanschluss Theodor-Heuss-Brücke und Hauptbahnhof

Zwischen der Theodor-Heuss-Brücke und dem Hauptbahnhof/Alicebrücke kommen drei Korridore in Frage:

- Kaiserstraße/Parcusstraße bzw. Schottstraße
- Große Bleiche/Binger Straße
- Quintinsstraße/Ludwigsstraße

Für alle Varianten liegen zwar erste planerische Überlegungen vor, es müssen aber vor der weiteren Vertiefung folgende grundsätzliche Fragestellungen beleuchtet werden:

- Vorhandene Leitungen im Untergrund
- Oberleitungen und Brandschutzaspekte
- Verhältnismäßigkeit des Eingriffs in die Grünschubstanz
- Denkmalpflegerische Aspekte

Für die drei Linienvarianten liegen folgende Ersteinschätzungen der Fachplaner der CityBahn-GmbH sowie der Mainzer Fachämter vor:

2.2.1 Kaiserstraße/Parcusstraße bzw. Schottstraße

Eine Gleislage jeweils am rechten Fahrbahnrand der Richtungsfahrbahnen birgt das Problem, dass die erforderliche Bahnsteiglängen (70 m plus Rampen) wegen der zahlreichen Grundstückszufahrten nicht barrierefrei, d.h. ohne Absenkungen realisiert werden können. Weiterhin könnten die Oberleitungen und die Abspannmasten im Brandfall ein Problem für das Anleiten an die Gebäude darstellen.

Bei Führung der Straßenbahn auf der linken (inneren) Fahrbahn mit Bahnsteig zum zentralen Grünstreifen wäre von einem weitreichenden Verlust der Baumallee auszugehen. In diesem Zusammenhang ist auch anzumerken, dass der Verlauf der Straßenränder in der Kaiserstraße denkmalgeschützt ist.

Als weiteres Ergebnis der Planungsüberlegungen konnte festgestellt werden, dass die CityBahn nicht über die Schottstraße an den Hauptbahnhof angeschlossen werden kann, da ein Gleisanschluss über die vorhandene Straßenbahnhaltestelle verlaufen würde. Es bliebe als Alternative dann lediglich die Führung über die Parcusstraße, was wiederum einen Gleisanschluss in Richtung der Kaiserringe erschwert (Kurvenradien).

Aus funktionaler Sicht ist abschließend noch anzumerken, dass eine Führung der CityBahn über die Kaiserstraße keine umsteigefreie Erreichbarkeit der Fußgängerzone ermöglichen würde und so der Vorteil gegenüber der S-Bahn-Verbindung zwischen den beiden Hauptbahnhöfen verloren ginge.

2.2.2 Große Bleiche/Binger Straße

Diese Route wurde bereits vor rund 20 Jahren im Rahmen der Stadtbahn Mainz-Wiesbaden in die Diskussion gebracht. Sie ist auch Inhalt des gültigen Flächennutzungsplans der Stadt Mainz und stellt die streckenmäßig kürzeste Variante zwischen Brückenkopf und Alicebrücke (Anschluss an das vorhandene Straßenbahnnetz) dar.

Die Trassierung der Gleisstrecke ist hier vergleichsweise unproblematisch, da keine engen Kurven befahren werden müssen. Allerdings ist auch hier zu prüfen, ob Oberleitungen und Abspannmaste den Feuerwehreinsatz behindern könnten.

Im Detail noch nicht geklärt sind die Fragen von Bestandsleitungen im Untergrund sowie die Möglichkeit bzw. die Kosten einer Verlegung bei Erfordernis.

Ausreichend dimensionierte Haltestellenbereiche lassen sich in dieser Achse leichter finden, allerdings sind die Spielräume auch hier begrenzt. Im Bereich von der Klarastraße bis zum Münsterplatz sind die Abstände zwischen den einmündenden Straßen bzw. die Straßenraumbreiten zu gering, um dort die Haltestellen in der geforderten Länge unterzubringen. Hier entstünde zudem das Problem, dass viele der dringend benötigten Ladezonen entfallen würden.

Bewerkstelligen ließen sich Haltestellenpositionen indes im Bereich des „Dr.Günter-Storch-Platzes“ sowie in der Binger Straße. Für beide Positionen sind Haltestellen sowohl in Mittel- als auch Randlage denkbar.

Aus stadtgestalterischer Sicht besteht in der Großen Bleiche/Binger Straße der größte Bedarf bzw. die Chance einer stadträumlichen Aufwertung. Im Rahmen einer grundsätzlichen, freiraumplanerischen Umgestaltung als Folge der CityBahn-Trasse könnten Überlegungen zur Tragen kommen, Durchgangsverkehre zu vermeiden, die Verkehrswege jedoch weiterhin zur Quartiers- und ÖPNV-Erschließung zu nutzen. In diesem Kontext könnten auch die Planungen des Forums Regierungsviertel umgesetzt werden, die vorsehen, den MIV in der Großen Bleiche im Bereich Ernst-Ludwig-Platz/Deutschhausplatz zu reduzieren und mit einer neuen Platzgestaltung das Kurfürstliche Schloss/ Ernst-Ludwig-Platz/ Deutschhausplatz/ Platz der Mainzer Republik stadträumlich aufzuwerten. (Vorlage 0962/2009, BSA vom 18.6.2009)

2.2.3 Quintinsstraße/Ludwigsstraße

Bei dieser Linienführungsvariante verkehrt die CityBahn auf der südlichen Brückenrampe. Vorteil wäre, dass die Bahn den zentralsten Bereich der Mainzer Innenstadt durchqueren würde. Problematisch ist allerdings die Positionierung der Haltestellen. Im Abschnitt von der Alten Universitätsstraße bis zur Haltestelle Höfchen gibt es keine ausreichend langen geradlinigen Streckenabschnitte, die notwendig sind, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten (an Bahnsteigen in Kurvenbereichen variieren die Spalte zum Einstieg in die Bahn erheblich).

Möglichkeiten für Haltestellen sehen die Fachplaner daher nur im Bereich der Quintinsstraße nördlich der Tiefgaragenzufahrt Am Brand und in der Ludwigsstraße auf Höhe des Karstadtareals (eine Haltestelle am Gutenbergplatz wird aus städtebaulichen Gründen nicht in Erwägung gezogen).

Nachteilig für eine Führung der CityBahn durch die Ludwigsstraße sind die zahlreichen Veranstaltungen, die traditionell dort stattfinden: Fastnacht, Johannisnacht, Marathon, um nur die Größten zu nennen. An Tagen mit Großveranstaltungen wäre kein Straßenbahnbetrieb möglich, was sehr nachteilig für das Gesamtsystem CityBahn wäre.

Am Schillerplatz schließt diese Variante der Neubauplanung an das vorhandene Gleisnetz an. Bei Doppeltraktion bis zur Hochschule müssen die bereits bestehenden Haltestellen verlängert werden. Während dies bei den Haltestellen Universität, Friedrich-v.-Pfeiffer-Weg und Plaza ohne gravierendes Umbauerfordernis möglich ist, stellen die Haltestellen Schillerplatz und Hauptbahnhof-West hier eine große Herausforderung dar. Auch dies wird in der weiteren Planungserarbeitung zu beleuchten sein.

2.3 Weitere Überlegungen

In der bisherigen Diskussion wurde wiederholt auch angesprochen, ob Ringverkehre und/oder Ein-Richtungsverkehre möglich und sinnvoll sein könnten. Hierzu vertreten die städ-

tischen Stadt- und Verkehrsplaner die Auffassung, dass die aktuell geplante CityBahn-Trasse nur der Anfang eines weiteren Schienenstreckenbaus in der Mainzer Innenstadt darstellt. Im Flächennutzungsplan der Stadt Mainz sind weitere Achsen als schienengebundene ÖPNV-Trassen verzeichnet, so z.B. die Schusterstraße/Flachmarktstraße und die Weiterführung in die Mainzer Neustadt über Bauhofstraße und Hindenburgstraße. Insofern markiert die zu gegebener Zeit anstehende Entscheidung über einen der drei dargestellten Linienwege nicht das Ende weiterer Überlegungen, im Gegenteil: machbare Varianten, die in der ersten Ausbaustufe der CityBahn nicht zum Tragen kommen, stellen eine aussichtsreiche Perspektive für mittel- bis längerfristige Erweiterungen dar. Ein-Richtungsverkehre bieten vor diesem Hintergrund wenige Vorteile.

3. Fazit

Folgende Gründe sprechen für eine grundsätzliche Weiterverfolgung des Projektgedankens ‚CityBahn‘ mit dem Ziel eines zeitnahen Ausbaus des Straßenbahnnetzes in Mainz:

Elektromobilität im ÖPNV stellt die **nachhaltigste** und am **wenigsten angreifbare Technik** in Bezug auf Emissionsarmut dar. Von daher würde der Ersatz einer beträchtlichen Anzahl von Bussen - selbst wenn diese mit modernster Filtertechnik ausgestattet sind - die Stadt Mainz in eine wesentlich bessere Position bringen, um Luftschadstoffgrenzwerte besser einzuhalten und damit ggf. Fahrverbote bzw. –einschränkungen abzuwenden, die im Zuge des derzeit anhängigen Gerichtsverfahrens mit der Deutschen Umwelthilfe drohen. Wie schon bei der Straßenbahntrasse zum Lerchenberg wäre die erneute Inangriffnahme einer Straßenbahntrasse ein **hervorragendes gesellschaftspolitisches Signal** nach innen und außen, dass die Stadt Mainz und deren Tochtergesellschaften besonders umweltverträgliche Verkehrsmittel im ÖPNV nachdrücklich fördern.

Wie schon bei der Mainzelbahn liegen erneut **sehr günstige Voraussetzungen für eine Bezuschussung** durch Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vor. Es zeichnet sich ab, dass der Nutzen-Kosten-Quotient deutlich über 1 liegen wird. Eine zügige Vertiefung der Planung ist dabei notwendig, um das Baurecht mittels Planfeststellungsverfahren zu erhalten, was schlussendlich Voraussetzung für die Gewährung der Zuschüsse ist.

Mit der Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge –selbstverständlich wieder in Niederflurtechnik- und dem Bau neuer Haltestellen eröffnen sich Möglichkeiten, die **barrierefreie Nutzung** öffentlicher Verkehrsmittel **weiter zu optimieren**. Sowohl die neu zu bauenden Haltestellen als auch der Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof West tragen dazu bei, den Zielerreichungsgrad des gesetzlichen Auftrags einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 zu erhöhen.

Durch das Verfahren der **Planfeststellung** wird sichergestellt, dass alle geltenden **Gesetze und Bestimmungen ausreichend gewürdigt** werden. Alle vorgebrachten Hinweise, Wünsche und Anregungen, gegebenenfalls aber auch Kritik und Bedenken werden in diesem Verfahren beachtet und im Bedarfsfall durch die überordneten Behörden auf Landesebene abgewogen. Darüber hinaus sichert das Verfahren eine umfassende **Bürgerbeteiligung**.

Der Bau neuer Gleisanlage innerhalb der Stadtstraßen erfordert, dass dort die vorhandene Tiefbauinfrastruktur vor dem eigentlichen Gleisbau entflichtet werden muss. Es ist davon auszugehen, dass der **gesamte Straßenraum** (Straße, Geh- und Radwege, Parkstreifen, Baumstandorte etc.) **großflächig verändert** werden - alleine schon im Hinblick auf die Freilegung der Straßenbahntrasse von der in der Erde liegenden Leitungsinfrastruktur. Dies bedeutet -

stadtplanerisch gesehen -, dass die komplette Straßenoberfläche, von Hausfassade zu Hausfassade einer Neuplanung/ Freiraumplanung bedarf. Hier bietet sich für die Stadt Mainz eine **einmalige Chance**, öffentliche **Verkehrs- und Freiräume neuzugestalten und nachhaltig aufzuwerten**. Mögliche öffentliche Förderungen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeklärt – es erscheint aber durchaus wahrscheinlich, dass eine Förderkulisse, vergleichbar mit den Projekten aus dem IEK/ Aktive Stadtzentren auch für die Umbaubereiche einer Straßenbahntrasse zum Tragen kommt.

4. Weiteres Vorgehen und Ausblick

Die Verwaltung weist darauf hin, dass der derzeitige Planungs- und Erkenntnisstand weder für eine Grundsatzentscheidung über das Projekt an sich noch hinsichtlich der Linienführungsvarianten dienen kann und soll. Vielmehr soll mit den städtischen Gremien **Einvernehmen** darüber erzielt werden, dass die **Planungen** insbesondere u.a. in Bezug auf folgende offene Fragestellungen **vertieft** werden:

- Prüfung der Linienführungsvarianten auf bislang noch nicht erkannte „K.O.-Faktoren“ oder Sprungkosteneffekte, die aus Themen wie z.B. Brandschutz, Leitungen, Denkmalschutz entstehen könnten
- Vergleichende Gegenüberstellung der Linienführungsvarianten in Bezug auf Auswirkungen auf den allgemeinen Verkehrsablauf und die Grünsubstanz sowie hinsichtlich der Stadtentwicklung und Stadtgestaltung
- Möglichkeiten zur Integration der Haltestellenbahnsteige in den öffentlichen Verkehrsraum

4.1 Geplante weitere Schritte

- 10.KW Sondersitzung des Verkehrsausschusses Mainz
=> Abgabe eines fortgeschriebenen Sachstandes zur Vorplanung und Abstimmung der Inhalte, die in Bürgerbeteiligung eingespeist werden sollen
- 12.KW Gemeinsame Bürgerbeteiligung in den Stadtteilen Altstadt und Neustadt
=> Sammeln von Kritik und Anregungen
- 15.KW Akteurskonferenz (CityBahn-GmbH, Verwaltungen, Planungsbüros)
=> Vorstellung und Auswertung des Ergebnisses der Bürgerbeteiligung gegenüber der Öffentlichkeit und den Interessenvertretern
- 17.KW Gemeinsame Sitzung der Ausschüsse Verkehr/Planung in Mainz und Wiesbaden
=> Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung, Empfehlung für die Vorzugsvariante
- 03.05. Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden
- 09.05. Stadtratssitzung Mainz
=> Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung, Beschluss für die Vorzugsvariante

4.2 Grober Gesamtzeitplan

Der weitere Planungsprozess könnte sich nach einem zustimmenden Beschluss zu den Vorplanungen im Mai 2018 unter Annahme realistischer Zeitabläufe wie folgt darstellen:

Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lp 3-4) ⁵	ca. 6 Monate	fertig bis 12/2018
Planfeststellungsverfahren/Förderbescheid	ca. 18 Monate	06/2020
Ausführungsplanung (Lp 5)	ca. 6 Monate	12/2020
Vorbereitung und Durchführung der Vergabe	ca. 9 Monate	09/2021
Baudurchführung	ca. 18 Monate	04/2023

Mit dem sich hieraus abgeleiteten Planungs- und Realisierungszeitraum von 6,5 Jahren nach Einleitung der Machbarkeitsstudie (Dezember 2016) ergibt sich ein vergleichbarer Zeithorizont wie bei der Mainzelbahn (Grundsatzbeschluss zur Aufnahme von Planungstätigkeiten im April 2010 bis Inbetriebnahme Dezember 2016).

Der dargestellte Zeitplan verdeutlicht, dass die Arbeiten für die Gleisanlagen voraussichtlich erst Ende 2021 angegangen werden können. Bis dahin soll der 6-spurige Ausbau der Schiersteiner Brücke in jedem Fall abgeschlossen sein. Somit wäre sichergestellt, dass nicht an beiden Brücken gleichzeitig Verkehrsbehinderungen zu erwarten wären. Auch die in naher Zukunft anstehenden Umbaumaßnahmen in der Mainzer Innenstadt (Große Bleiche, 2. BA Bahnhofstraße/ Münsterplatz, Boppstraße) sollen deutlich vor Ende 2021 abgeschlossen sein, sodass ein nahtloser Anschluss oder gar eine Überlagerung von verkehrlichen Großbaustellen weniger zu befürchten ist.

Abschließend sei erwähnt, dass analog zum Mainzelbahnprojekt mit jeder Gremienbeteiligungsrunde die Möglichkeit besteht, über die Fortführung des Projekts zu beraten und eventuelle „Kurskorrektoren“ vorzunehmen. Ein finaler Beschluss zur Realisierung der Maßnahme ist erst nach Vorliegen des Planfeststellungsbescheids vorgesehen.

5. Alternativen

Verzicht oder Vertagung der planerischen Vertiefung der Maßnahme mit der Gefahr, dass bei einer späteren Entscheidung für einen CityBahn-Anschluss nach Wiesbaden die baurechtlichen und/oder förderrechtlichen Voraussetzungen nicht mehr geschaffen werden können. Damit wäre längerfristig die Chance vergeben, einen weiteren Meilenstein zum Ausbau des städtischen ÖPNV-Netzes realisieren zu können.

6. Kosten/Finanzierung

Sämtliche Kosten im Zusammenhang mit der Erarbeitung von Planungen, Untersuchungen und Gutachten, die zur Einleitung der weiteren Planungsschritte erforderlich sind, werden seitens der CityBahn GmbH getragen. Der Stadt Mainz entstehen in diesem Zusammenhang keine Kosten. Inwieweit für die Stadt Mainz Kosten bei ergänzenden Maßnahmen im öffentlichen Raum entstehen (z.B. für Leitungsverlegung oder Stadtraumgestaltung) und welche Förderkulissen zur Verfügung stehen, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden. Die Verwaltung empfiehlt der Stadtspitze, diesbezüglich möglichst zeitnah mit den zuständigen Stellen des Landes in einen Dialog einzutreten.

7. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

⁵ Lp = Leistungsphase gem. HOAI, Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Aktuell ist nicht davon auszugehen, dass mit der Maßnahme geschlechtsspezifische Auswirkungen einhergehen.