

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0600/2018
Amt/Aktenzeichen 61/61/68	Datum 29.03.2018	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 10.04.2018			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	19.04.2018	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	19.04.2018	Ö
Verkehrsausschuss	Entscheidung	19.04.2018	Ö

Betreff: CityBahn Mainz-Wiesbaden – Öffentlichkeitsbeteiligung mittels Online-Dialog und Infomesse
Mainz, 05.04.2018 gez. Eder Katrín Eder Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder der **Verwaltungsbesprechung**, der **Verkehrsausschuss** sowie die **Ortsbeiräte Mainz-Altstadt** und **Mainz-Neustadt** nehmen den aktuellen Sachstand der Variantendiskussion im Rahmen der Vorplanung zur Kenntnis.

Der **Verkehrsausschuss** beschließt, die vorliegenden Planungsstände für die Trassenvarianten Kaiserstraße, Große Bleiche und Ludwigsstraße in einem Online-Dialog und in einer Infomesse am 23.04.2018 und 24.04.2018 öffentlich zur Diskussion zu stellen.

Problembeschreibung / Begründung:

0. Vorbemerkung

Diese Beschlussvorlage hat den Zweck, die städtischen Gremien der Stadt Mainz über den aktuellen Planungsstand zum Projekt ‚CityBahn‘ zu informieren und die vorliegenden Planungen in einem Online-Dialog sowie in einer Infomesse der Öffentlichkeit zur Diskussion zu stellen. Die Verwaltung weist darauf hin, dass auch in dieser Gremien- und Öffentlichkeitsinformation noch keine Festlegung hinsichtlich der weiter zu vertiefenden Linienführungsvariante erfolgen soll. Vielmehr sollen die Erläuterungen und Einschätzungen der Fachämter zu den einzelnen Varianten eine sachgerechte Diskussion unter Benennung von Auswirkungen und Konsequenzen ermöglichen.

Die Verwaltung beabsichtigt, erst nach Rücklauf und Auswertung der Kommentare aus der Öffentlichkeit und Politik eine Vorschlagsvariante für die Vertiefung der Entwurfsplanung zu empfehlen. Hierzu wird die Verwaltung eine weitere Beschlussvorlage für die Gremienrunde Mitte Juni (Stadtrat 13.06.2018) einbringen. Danach werden die von der CityBahn GmbH beauftragten Planungsbüros die Leistungsphase 3 für die Vorschlagsvariante erarbeiten.

1. Sachverhalt

Nachdem der Stadtrat in seiner Sitzung am 07.02.2018 nach Vorlage der Machbarkeitsbetrachtung mit großer Mehrheit beschlossen hatte, mit dem Projekt CityBahn in die Planungsphase einzutreten, hatten die Verwaltung und die CityBahn-GmbH das planende Konsortium, bestehend aus den Büros Schüssler-Plan, Mailänder Consult und DB Engineering & Consulting, mit der vertiefenden Betrachtung der drei Planungskorridore Kaiserstraße, Große Bleiche und Ludwigsstraße beauftragt.

Bereits seit Ende 2017 wurden die vorhandenen Planungsansätze in den unterschiedlichsten Fachdisziplinen vertieft beleuchtet. Hierzu tagte im zweiwöchentlichen Turnus eine Koordinierungsrunde bestehend aus folgenden Ämtern:

12 - Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen

37 - Berufsfeuerwehr

60.4 - Bauamt, Abt. Untere Denkmalbehörde

61.1 - Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen

61.2 - Stadtplanungsamt, Abt. Stadtplanung mit Stabsstelle Stadtbildpflege/Öff. Beleuchtung

61.3 - Stadtplanungsamt, Abt. Straßenbetrieb

67 - Grün- und Umweltamt

Bis zum 21.03.2018 konnten die einzelnen Linienführungsvarianten so weitreichend planerisch bearbeitet werden, dass nun eine Aussage über die grundsätzliche technische Machbarkeit und Genehmigungsfähigkeit der Linienführungsoptionen einschließlich ihrer Untervarianten möglich ist.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass für keinen Korridor ein generelles Ausschlusskriterium vorliegt. Lediglich eine Untervariante in der Kaiserstraße scheidet auf Grund der nicht verhältnismäßigen Auswirkungen in Bezug auf Grüneingriff sowie Denkmalschutz aus.

Gleichwohl wurde eine Vielzahl von Aspekten herausgearbeitet, die je nach Blickwinkel entweder begünstigend wirken oder in Bezug auf nachteilige Auswirkungen sorgfältig abzuwägen sind.

2. Lösung

2.1. Grundsätzliche Aspekte

Bevor auf die Linienführungsvarianten im Einzelnen eingegangen wird, sollen einige grundsätzliche Aspekte, die von den Fachdisziplinen vorgetragen wurden, erwähnt werden:

2.1.1 Liegenschaften/Baurecht/Widmung

Die Linienführungsvarianten befinden sich nahezu vollständig im öffentlichen Verkehrsraum, so dass kein Grunderwerb von privater Seite erforderlich ist. Lediglich im Bereich des Günter-Storch-Platzes könnte ein geringfügiger Flächenerwerb notwendig sein. Insofern sind auch praktisch alle Flächen als Verkehrsfläche ausgewiesen, sodass auch keine grundsätzlichen bauplanungsrechtlichen Änderungen notwendig sind.

Einige in der Diskussion befindlichen Abschnitte sind bereits im aktuellen Flächennutzungsplan enthalten. Die Linienführungsoptionen befinden sich nur in wenigen Bereichen im Geltungsbereich von Bebauungsplänen, deren Regelungsaussagen sich zudem meist nur auf die Gebäude beziehen. Eine Bauleitplanung ist nicht erforderlich. Grundsätzlich ist bei Straßenbahnneubauprojekten ein Planfeststellungsverfahren vorzusehen. Dieses wird von den jeweils zuständigen Behörden betrieben (in Rheinland-Pfalz: Landesbetrieb Mobilität in Speyer). Die Behörde wägt dabei die öffentlichen Belange sowie die Einwendungen betroffener Bürgerinnen/Bürger sowie Institutionen gegeneinander ab.

2.1.2 Verkehr

Die Achse Kaiserstraße/Theodor-Heuss-Brücke ist eine Bundesstraße, auch die Rheinstraße/Peter-Altmeier-Allee ist eine klassifizierte Straße (L 431). Gemäß Landesstraßengesetz ist die Zuständigkeit in Bezug auf Straßenbaulast und straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, wie bei allen kreisfreien Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern, der Stadt Mainz übertragen. Dennoch kann sich die Landesstraßenbehörde im oben erwähnten Planfeststellungsverfahren äußern.

Die Ludwigsstraße ist hingegen eine Fußgängerzone, in der der ÖPNV nur mit einer Ausnahmege-
nehmigung und mit besonderen Auflagen zugelassen ist.

Aus Sicht der städtischen Verkehrsverwaltung steht die Frage der Leistungsfähigkeit des verbleibenden Verkehrsnetzes im Vordergrund.

Nicht unerheblich ist die Frage, ob und ggf. wie parallel verlaufender Radverkehr mit den Schienenwegen abgewickelt werden kann. Insbesondere an Haltestellen können sich hieraus erhebliche Konflikte ergeben.

Weiterhin bedeutsam und damit eine zentrale Beurteilungsgrundlage für die Bewertung der mit der CityBahn einhergehenden Eingriffe ist die Frage, ob und in welchem Maße sich der MIV¹ in den Stadtgebieten von Mainz und Wiesbaden durch das ergänzende Angebot einer CityBahn räumlich verlagern wird. Insbesondere dort, wo eigene Gleiskörper auf Flächen vorgesehen werden, die bislang dem MIV zur Verfügung standen, ist mit Modellbetrachtungen und Umlegungen nachzuweisen, dass auch künftig die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Verkehrsnetzes gegeben ist.

¹ MIV = Motorisierter Individualverkehr

2.1.3 Städtebau und Stadtentwicklung

Sowohl seitens der Abteilung 61.2 (Stadtplanung) des Stadtplanungsamtes als auch des Amtes 12 – Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen liegt eine umfassende Stellungnahme zu grundsätzlichen Aspekten und Einschätzungen der vorgelegten Planungsoptionen vor. Sie können im Detail der Anlage 1 entnommen werden.

Aus städtebaulicher Sicht ist hervorzuheben, dass die Notwendigkeit der Stromzuführung, sofern sie wie derzeit mit einem oberirdischen Fahrdrabt vorgesehen ist, Auswirkungen auf den Stadtraum haben wird. Bereits auf der Theodor-Heuss-Brücke, die für alle Linienführungsoptionen gleichermaßen befahren werden muss, stellt die angemessene Integration von Fahrleitungsmasten eine große Herausforderung dar. Auch in den weiterführenden Abschnitten im Mainzer Stadtgebiet ist diese Thematik nicht zu untersuchen. Neben gestalterischen und denkmalpflegerischen Aspekten, sind die Belange des Brandschutzes² bei oberirdischen Fahrleitungsdrähten zu lösen. Die städtischen Planungen in der Bahnhofstraße zeigten, dass die Gewährleistung des zweiten Rettungsweges bei vorhandenen Fahrleitungen eine sehr schwierige und komplexe Aufgabe sein kann aber gelöst werden kann.

Das Stadtplanungsamt hat an die CityBahn-GmbH Beispiele von anderen Städten³ herangetragen, wo die Stromversorgung in städtebaulich sensiblen Bereichen mit einer straßenbündigen Stromschiene bereitgestellt wird.

Vonseiten der Stadtentwicklung wurde darauf hingewiesen, dass in allen Linienführungsvarianten nur eine vergleichsweise geringe Anzahl an Haltestellen vorgesehen sei. Dies ist nicht zu bestreiten und begründet sich zum einen mit der Zielsetzung, die CityBahn, die ja insbesondere als Städteverbindung gedacht ist, als Verkehrsmittel mit geringen Reisezeiten zu etablieren. Eine zu große Haltestellendichte wäre hier kontraproduktiv, sodass sowohl die CityBahn GmbH als auch die städtische Verkehrsverwaltung einen Haltestelleneinzugsradius von 400 bis 500 m als vertretbar einschätzen (zum Vergleich: Bushaltestellen 200 bis 300 m).

Daneben sprechen auch noch technische Zwänge gegen eine zu enge Taktung von Haltestellen: Wegen der angestrebten Doppeltraktion (Kopplung zweier Straßenbahnfahrzeuge mit einer Gesamtlänge von ca. 60-70 m) finden sich nur in begrenztem Umfang Bereiche, in denen Bahnsteige mit ausreichender Länge barrierefrei platziert werden können (siehe hierzu auch Kapitel „Fahrzeuggröße und- konstruktion sowie Haltestellen“ weiter unten). Zum Thema alternative Fahrzeuglängen und Integration in das bestehende Verkehrsnetz und ein historisches Stadtbild hat das Stadtplanungsamt auf bereits heute existierende Beispiele – mit kürzeren Straßenbahnzügen - hingewiesen.⁴

2.1.4 Vorbeugender Brandschutz

Fahrdrähte und Fahrleitungsmasten beeinträchtigen grundsätzlich den Spielraum zum Aufstellen von Löschfahrzeugen sowie das Anleitern. Grundsätzlich schätzt die Berufsfeuerwehr alle Varianten bislang als denkbar ein. Allerdings kann das Amt 37 in der derzeitigen Planungsphase keine generellen Aussagen darüber treffen, ob einerseits brandschutztechnische Probleme ausgeschlossen werden können, andererseits diesbezügliche Aspekte ein K.O.-Kriterium darstellen. Vielmehr muss entlang der zu diskutierenden Schienenwege im Einzelfall geprüft werden, ob z.B. ein zweiter Rettungsweg vorhanden oder denkbar ist, welche Einstiegshöhen ggf. noch mit herkömmlichen Anstellleitern erreicht werden können und in welchen Winkelsegmenten die Fahrdrähte das Anleitern verhindern.

² s.a. 2.1.4

³ https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Bordeaux

⁴ https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Bordeaux#Typ_Citadis_402

In der weiteren planerischen Vertiefung wird hier ein Brandschutzgutachten analog der Vorgehensweise beim Umbau der Bahnhofstraße zu erstellen sein. Für die weitere Bearbeitung ist eine Arbeitsgruppe Brandschutz gebildet worden, in dem die Berufsfeuerwehren der Städte Wiesbaden und Mainz und die Feuerwehren des Rheingau-Taunus-Kreises die Brandschutzaspekte mit den planenden Büros weiter vertiefen. Erste wertvolle Erkenntnisse hat ein Testeinsatz der Wiesbadener Feuerwehr gebracht, der am 20.03.2018 in der Klarenthaler Straße in Wiesbaden stattgefunden hat.

2.1.5 Unterirdische Leitungen

Unterhalb von Straßenbahngleisen dürfen keine Leitungen liegen, da hierdurch Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen unzumutbar erschwert werden. Lediglich unvermeidbare Kreuzungen der Schienentrasse sind zulässig. Die Leitungs koordinierungsstelle im Stadtplanungsamt trägt seit geraumer Zeit alle Erkenntnisse über unterirdische Leitungen zusammen. Die MSW/Mainzer Netze haben sich in Bezug auf eventuell notwendige Leitungsverlegungen dahingehend geäußert, dass dies grundsätzlich mitgetragen werde, weist aber je nach Linienkorridor auf den spürbar unterschiedlichen Aufwand hin.

Wie bereits vermutet, ist die ÖPNV-Trasse der Ludwigsstraße nach derzeitigem Sachstand weitgehend von Leitungen freigehalten.

2.1.6 Grün und Umwelt

Für das Amt 67 sind die Aspekte „Eingriff in Grünsubstanz“ sowie „Lärm/Erschütterungen“ von Belang.

Grundsätzlich wird der Erhalt des Baumbestands in der Kaiserstraße gefordert. Bzgl. der weiteren Linienvarianten wird ein möglichst geringer Verlust an Baumbestand angestrebt. Die Beurteilung des Baumwertverlusts aus klimaökologischer, natur- und artenschutzfachlicher sowie freiraumplanerischer Sicht stellt sich für die einzelnen Linienführungsvarianten differenziert dar und wird zu gegebener Zeit in die Planung einzubringen sein

Die Vermeidung von Lärm und Erschütterungen stellt ein Schutzgut dar, das ebenfalls zu berücksichtigen ist. Das Thema Lärm bezieht sich dabei vorrangig auf Emissionen von Rad und Schiene und hat vor allem bei engen Kurvenfahrten Bedeutung. Auch Erschütterungen sind durchgängig zu beachten und stehen zudem in Wechselwirkung mit den nachfolgenden Aspekten des Denkmalschutzes.

2.1.7 Denkmalschutz

Die untere Denkmalschutzbehörde beurteilt in Abstimmung mit der Fachbehörde des Landes die Auswirkungen der einzelnen Planungsvarianten unter anderem in Bezug auf Kulturdenkmäler, (z.B. eine Reihe denkmalgeschützter Gebäude, aber auch Einzelobjekten wie der Neubrunnen, der Eisenturm oder die Gutenbergstatue). Unter anderem ist hier das Thema der Erschütterungen bedeutsam, die zu Schäden an Kulturdenkmälern führen könnten (z.B. Sandsteinfassaden an Gebäuden) relevant. Darüber hinaus sind auch die optischen Wechselwirkungen und Beeinträchtigungen auf das Erscheinungsbild der Kulturdenkmäler durch die technische Infrastruktur in Form von Fahrleitungsmasten, Fahrdrähten, Signalisierungsanlagen und Beschilderungen im Streckenverlauf sowie an Haltestellen zu beachten. Weiterhin ist zu erwähnen, dass einige Abschnitte der Linienführungsvarianten im Grabungsschutzgebiet „Altstadt Römisches Kastell“ liegen und in diesen Bereichen mit Funden und Befunden zu rechnen ist. In Anlage 1 ist eine aus-

fürliche Stellungnahme der Denkmalbehörde zu diesen Aspekten beigefügt.

2.1.8 Zuschussfähigkeit

Die CityBahn soll unter weitreichender Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden. Förderfähig aus Sicht des Bundes sind dabei i.d.R. aber nur Streckenabschnitte, die als eigener Gleiskörper ausgebildet werden, d.h. straßenbündige Schienenstrecken müssten sodann über das Land Rheinland-Pfalz bezuschusst werden. Insofern strebt die CityBahn-GmbH an, möglichst weitreichend abseits des MIV zu trassieren um die Fördermittel des Bundes zu erhalten

Die grundsätzliche Bezuschussungsfähigkeit wird mittels einer standardisierten Bewertung (Verfahren 2016) nachgewiesen. Dies ist ein bundesweit einheitliches Verfahren, bei dem die Kosten den Nutzeneffekten gegenübergestellt werden. Bei einem Quotienten größer 1,0 ist grundsätzlich eine Förderfähigkeit gegeben. Für dieses Verfahren werden die planerischen Eingangsgrößen wie beispielsweise die Bevölkerungsentwicklung, die Verkehrsentwicklung, die Fahrzeuggröße, die Fahrtenhäufigkeit und die Reisezeit zugrunde gelegt. Das Bundesverkehrsministerium fordert hier sehr verbindliche Angaben. Die ersten Ergebnisse der standardisierten Bewertung wurden in einer gemeinsamen Sitzung des Verkehrsausschusses Mainz und Wiesbaden im Dezember 2017 vorgestellt. Von einer Zuschussfähigkeit wird ausgegangen.

2.1.9 Fahrzeuggröße und- konstruktion sowie Haltestellen

Die erste Ausbaustufe der CityBahn hat zum Ziel, eine leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Landeshauptstädten herzustellen. In weiten Abschnitten wird sie die Gemeinschaftstlinie 6 von MVG und ESWE ersetzen, die heute für beide Städte die nachfragestärkste Buslinie darstellt.

Um für diese Nachfrage ausreichende Kapazität bereitstellen zu können, ist die weiter oben angesprochene Doppeltraktion unterstellt. Hieraus ergeben sich Bahnsteiglängen, die im Vergleich zu heute doppelt so groß sind. Die Maßgabe, diese barrierefrei auszubauen (d.h. mit einem durchgängigen Hochbord mit 24 cm Stufe) schränkt die Möglichkeiten in Seitenlage erheblich ein. Zum einen muss der Abschnitt zwischen einmündenden Straßen ausreichend lang sein, zum anderen sollten dort möglichst keine Grundstückszufahrten liegen, weil dort eine Absenkung des Bords notwendig wäre.

Weiterhin muss sich der Bahnsteig in geradlinigen Streckenabschnitten befinden. In Kurvenbereichen ergeben sich beim Halt unterschiedliche Abstände zwischen Straßenbahnfahrzeug und Bahnsteigkante, sodass der barrierefreie Einstieg nicht durchgängig gewährleistet werden kann. Diese Randbedingungen schränken den Spielraum bei der Suche nach Haltestellenpositionen spürbar ein oder führen zu Kompromissen bei der Barrierefreiheit. Andererseits bieten die neuen Fahrzeuge der CityBahn Einstiegstüren auf beiden Fahrzeugseiten und ermöglichen so Bahnsteige in Mittellage. Hieraus ergeben sich wiederum Planungsoptionen, die bei den bisher in Mainz zum Einsatz kommenden Straßenbahnfahrzeugen nicht bestehen.

Überlegungen auf Basis der zuvor erwähnten Zwangsbedingungen, generell mit kleineren Fahrzeugen oder auf Mainzer Seite nur mit Einfachtraktion zu fahren, würden die Eingangsgrößen, auf deren Grundlage die Standardisierte Bewertung durchgeführt wurde, erheblich beeinflussen, so dass derartige Überlegungen momentan nicht zur Debatte stehen.

2.2. Beschreibung der Linienführungsvarianten

Allen Varianten gemeinsam ist der Verlauf in Mittellage der Theodor-Heuss-Brücke. In Bezug auf die vorzustellenden Inhalte der Infomesse gibt es hier keine Alternativen.

Die Auf- und Abfahrt auf die Brücke erfolgt in einer Richtung auf der bestehenden Fahrbahn, in der Gegenrichtung auf einer anzubauenden eigenen Schienentrasse. Dieser Anbau ist für alle Varianten im Prinzip gleich und lediglich für die Variante Ludwigsstraße spiegelbildlich. Das betrifft auch die damit einhergehenden Eingriffe in den Grünbestand sowie das Erfordernis einer baulichen Konstruktion zur Abfangung des anzubauenden Gleiskörpers, sodass dieser Aspekt in der Variantendiskussion für den weitergehenden Linienverlauf nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Beurteilungs- und entscheidungsrelevant sind im Variantenvergleich jedoch die Verläufe, die sich jeweils an die Brückenrampen auf „Nullniveau“ anschließen. Diese werden nun im Folgenden beschrieben.

2.2.1. Kaiserstraße

Im Anschluss an die Brückenrampe muss bei dieser Variante auf einem längeren Abschnitt die Peter-Altmeier-Allee befahren werden. Hier entstehen auf dieser zentralen rheinparallelen Verbindungsachse Wechselwirkungen mit dem MIV, die im Detail näher zu untersuchen wären. Nach Einbiegen in die Kaiserstraße kommt für die weiteren Diskussionen nur die Seitenlage unter Inanspruchnahme der rechten Fahrspuren in Betracht. Eine **Gleislage auf der inneren Fahrbahn** oder gar **auf dem Grünstreifen** zwischen den Fahrbahnen wird aus denkmalpflegerischer Sicht ausgeschlossen (siehe Anlage 1). Auch aus Sicht des Grün- und Umweltamtes ist diese Gleislage nicht vertretbar, da von dem Verlust aller Bäume ausgegangen werden muss. Insofern wird diese Untervariante in der Infomesse nur nachrichtlich dargestellt und klar vermerkt, dass diese für die weiteren Betrachtungen ausscheidet.

Eine durchgängige **Gleislage jeweils am rechten Fahrbahnrand** der Richtungsfahrbahnen wird von der Denkmalpflege nicht grundsätzlich ausgeschlossen (Anmerkung: Diese Option wird im Nachgang zur beigefügten Stellungnahme der Abt. Denkmalpflege vom 21.02.2018 noch einmal gesondert beurteilt). Auch in Bezug auf den Brandschutz werden keine K.O.-Kriterien gesehen, wenngleich die Machbarkeit – wie auch bei den anderen Varianten von der Detailprüfung und der eventuellen Notwendigkeit und Machbarkeit der Herstellung eines zweiten Rettungswegs abhängt. Außerdem ist eine große Anzahl schutzbedürftiger Gebäude zu verzeichnen, weshalb ein weitreichender Schutz gegenüber Erschütterungsausbreitungen hier besonders wichtig ist.

Verkehrlich ist anzumerken, dass bei einem separaten Gleiskörper jeweils eine Richtungsfahrbahn für den MIV entfallen würde. Darüber hinaus ließe sich der Radverkehr nur schwer auf der Straße abwickeln. Es stellt sich auch die Frage, ob das Längsparken über die Gleisanlage hinweg noch praktikabel ist.

Bei der Betrachtung dieser Linienführungsoption ist auch zu bedenken, dass die technische Aufsichtsbehörde bei Fahrzeugquerungen > 100 Kfz/Tag eine technische Sicherung in Form einer Signalanlage fordert. Daher müssten an allen Einmündungen in die Kaiserstraße mindestens so genannte „Rot-Dunkel-Anlagen“ errichtet werden. Auch hier wären die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sorgfältig zu prüfen.

Bereits die Machbarkeitsstudie zeigte, 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.

Hier ist jedoch im Gegensatz zum vorangegangenen Streckenabschnitt eine Linienführung auf der Innenseite der Richtungsfahrbahnen möglich.

Eine Haltestellenlage ist längenmäßig im Abschnitt zwischen Rheinallee und Christuskirche möglich, eine weitere im Abschnitt zwischen Bauhofstraße und Schießgartenstraße (stadtauswärts) bzw. Leibnizstraße und Gartenfeldstraße (stadteinwärts).

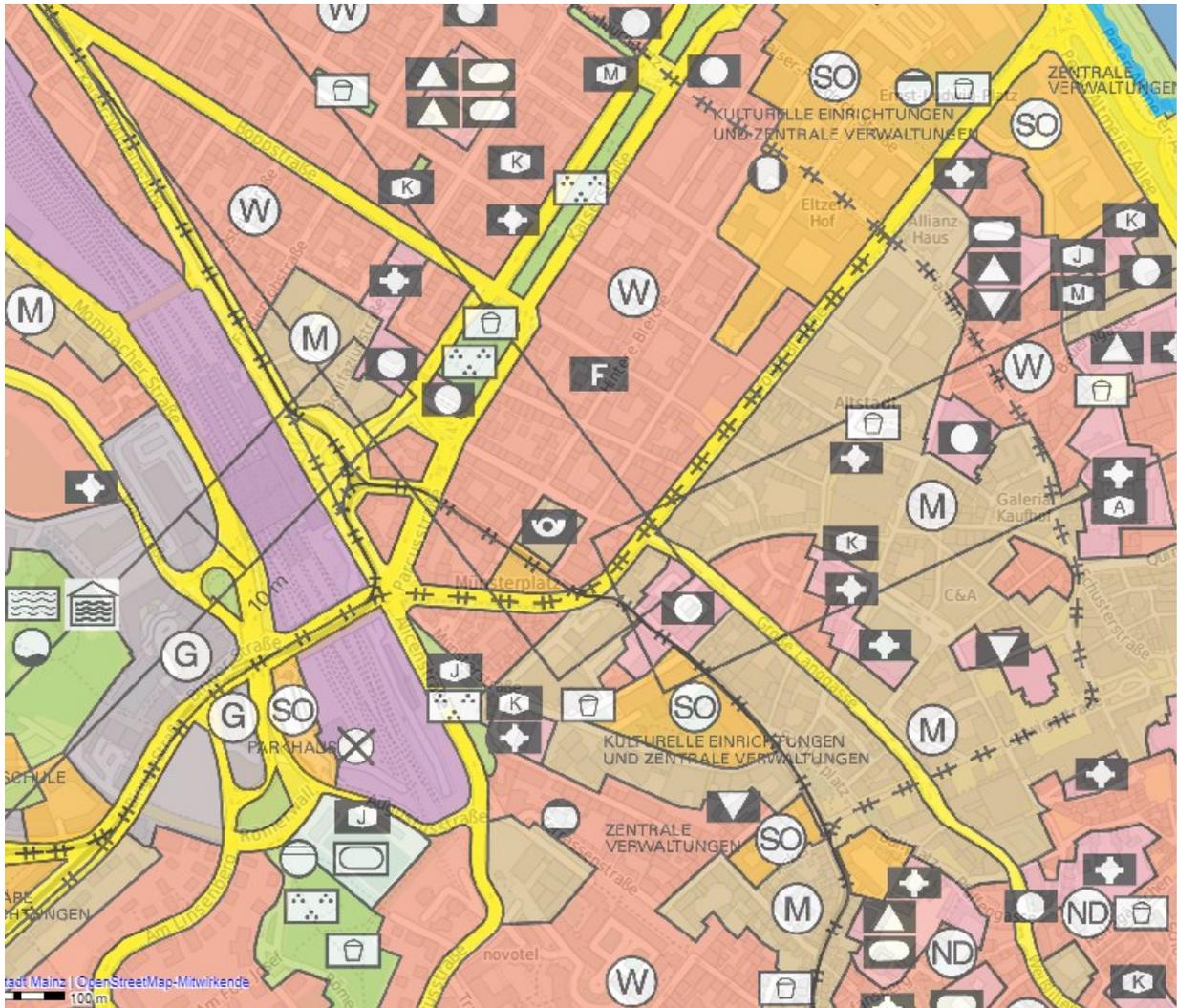
Vollständig barrierefreie Haltestellen lassen sich in beiden Bereichen wegen der vielen Hofzufahrten trotzdem nur schwierig unterbringen.

Wie schon in der vorangegangenen Beschlussvorlage, ist 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. Auch ist keine Haltestelle im Bereich Bahnhofstraße möglich, sodass nur an den Haltestellen in Nähe Bauhofstraße und dann wieder am Hauptbahnhof-West zu- und ausgestiegen werden könnte.

Die Planungsstände für die Linienführung auf der jeweils rechten Seitenlage sind in den Anlagen 2 und 3 dargestellt. Anlage 4 zeigt exemplarisch die im Weiteren nicht mehr zu verfolgende Planungsoption einer Gleislage an den Innenrändern der Fahrbahnen.

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 Alicenbrücke (Anschluss an das vorhandene Straßenbahnnetz) dar. Gegenüber den beiden anderen Planungsalternativen



ist es hier nicht notwendig, parallel zur Rheinstraße/Peter-Altmeier-Allee zu fahren, da diese Achse direkt gekreuzt wird.

Die Große Bleiche hat für das Bleichenviertel und den Bereich Richtung Kaufhof/ Fußgängerzone eine wichtige Erschließungsfunktion im MIV. Dementsprechend sind auch rund drei Viertel der Verkehrsmengen in der Großen Bleiche Quell- und Zielverkehre, u.a. auch zu den Parkhäusern Römerpassage und Balthasar-Maler-Platz. Trotzdem verbleibt ungefähr ein Viertel der Verkehrsmengen, die die Große Bleiche als Transitstrecke zwischen Alicenplatz und Theodor-Heuss-Brücke nutzen und von daher auf die Kaiserstraße verlagert werden könnten.

Dies würde auch dem Planungsziel des Forums Regierungsviertel gerecht werden, das vorsieht, 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.

Vor diesem Hintergrund hat das Planungsteam für den Abschnitt entlang des Regierungsviertels eine hinsichtlich des MIV sehr zurückgenommene Straßenraumgestaltung entwickelt. Es soll ein „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ nach StVO vorgesehen werden, der durch einen nivea-

gleichen Ausbau eine weitreichende Mischnutzung ermöglicht. Ziel ist es dabei neben einem Gewinn an Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität auch die Große Bleiche als Durchgangsstrecke unattraktiv zu machen, so dass auch bei den weiteren Streckenabschnitten bis zur Umbach maximal Tempo 30 vorgesehen ist. Dies ermöglicht, den Radverkehr auf die Straße zu verlegen, wie es in Tempo 30-Zonen nach StVO mittlerweile der Regelfall sein soll.

Die bereits am Beginn vorgesehene Gleisführung in Mittellage soll sich auch durch die weiteren Abschnitte der Großen Bleiche fortsetzen. Auf Höhe Dr.-Günther-Storch-Platz ist eine Haltestelle in Mittellage möglich, die das Fließen des übrigen Verkehrs auf der Fahrspur ermöglicht. Alternativ untersucht wurde auch eine Schienenführung in Seitenlage, die aber Behinderungen des fließenden Verkehrs an den Haltestellen mit sich bringen würde. Auch die Radfahrerführung wäre schwieriger. Geprüft wurde auch eine Haltestelle nach Vorbild der Voltastraße in Frankfurt, bei der der Haltestellenbereich als sogenannte „Zeitinsel“ ausgebildet ist. Hier wird der übrige Verkehr für den Zeitraum des Fahrgastwechsels angehalten, sodass die Fahrgäste über die Fahrbahn hinweg die Straßenbahn erreichen können. Die Fahrbahn wird in solchen Bereichen angehoben, damit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist. Vorteil dieser Haltestellenausbildung wäre ein geringerer Eingriff in die Fläche des Dr.-Günther-Storch-Platzes bzw. bessere Möglichkeiten, die Bäume entlang des Landesmuseums erhalten zu können. Auch diese Planungsoption soll dargestellt und zur Diskussion gestellt werden (siehe Anlage 5).

An die Haltestelle schließt sich ein kurzer Bereich mit gemeinsamer Fahrbahnnutzung an, bevor am Neubrunnenplatz erneut eine Mischverkehrsfläche vorgesehen ist. Auch dies soll den Platzcharakter hervorheben, gleichzeitig aber auch noch eine Durchlässigkeit der lokalen Erschließung ermöglichen. Nach erneuter Gleislage im Straßenkörper wird die Trasse jenseits des Münsterplatzes wieder in Mittellage geführt und analog eine Haltestelle vorgesehen. Hier sei angemerkt, dass auch Haltestellen in Seitenlage geprüft wurden. Allerdings würden sich diese über die Einmündungen der Hintere Bleiche erstrecken, sodass dann am Bahnsteig keine durchgängige Barrierefreiheit gewährleistet werden könnte. Auch die Verträglichkeit einer Führung der am stärksten frequentierten Radverkehrsstrecken der Stadt über die Haltestellenbereiche hinweg ließe sich nur schwer bewerkstelligen.

Ungeachtet der abschließenden Entscheidung hinsichtlich Mittel- oder Seitenlage bedürfen die dargestellten Planungsüberlegungen (vgl. Anlage 6) einer vertieften Betrachtung in Bezug auf die Leistungsfähigkeit, da der Abschnitt zwischen Umbach/Gärtnergasse und Alicenbrücke eine wesentlich höhere Verkehrsbedeutung und –belastung im städtischen Netz hat, als der vorangegangene Bereich.

Seitens der Feuerwehr besteht auch hier vertiefter Bedarf zu prüfen, ob Oberleitungen und Abspannmaste einen Feuerwehreinsatz behindern könnten.

Hinsichtlich der Bestandsleitungen haben die Mainzer Netze bereits erklärt, dass bei dieser Trassenvariante der größte Aufwand an Leitungsumlegungen entsteht.

Eine Verlagerung der Leitungen von der Mittel- in die Seitenlage würde einen sehr weitreichenden tiefbautechnischen Eingriff bewirken, wodurch auch der vorhandene Baumbestand spürbar betroffen wäre. Nachvollziehbarerweise strebt das Grün- und Umweltamt grundsätzlich einen möglichst weitreichenden Erhalt an. Es sei jedoch festzustellen, dass sich vor allem im Abschnitt zwischen Schießgartenstraße/ Löwenhofstraße und Umbach manche der vorhandenen Bäume nur mäßig entwickelt haben und eine Neuordnung bei gleichzeitiger Standortoptimierung den Eingriff vertretbar erscheinen lassen könnten. Das Stadtplanungsamt sieht in einem Umbau von ‚Fassade zu Fassade‘ die große Chance einer stadtgestalterischen und funktionalen Aufwertung der Großen Bleiche.

Denkmalpflegerisch sind auch hier Objekte wie z.B. der Neubrunnen, aber auch Gebäude wie St. Peter oder das Landesmuseum zu beachten.

2.2.3 Quintinsstraße/Ludwigsstraße

Bei dieser Linienführungsvariante verkehrt die CityBahn auf der südlichen Brückenrampe und muss dann vor dem Hilton-Hotel und der Rheingoldhalle in Mittellage der Rheinstraße geführt werden. Erschließungstechnisch wäre von Vorteil, dass die Bahn den zentralsten Bereich der Mainzer Innenstadt durchquert. Auch in Bezug auf Wechselwirkungen und Beeinträchtigungen für den MIV ist diese Route verkehrlich am wenigsten problematisch. Lediglich die Quintinsstraße ist moderat vom MIV belastet, die weiteren Abschnitte sind Fußgängerzone.

Schwierig ist allerdings die Positionierung der Haltestellen. Zunächst müsste von einer Verlagerung oder sogar Aufgabe der Haltestelle „Rheingoldhalle/Rathaus“ vor dem Eisenturm ausgegangen werden.

Auch im Abschnitt von der Alten Universitätsstraße bis zur Haltestelle Höfchen gibt es keine ausreichend langen geradlinigen Streckenabschnitte, die notwendig sind, um einen durchgängigen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten (wie erwähnt, variieren in Kurvenbereichen die Spalte zum Einstieg in die Bahn an Bahnsteigen erheblich). Selbst die Möglichkeiten einer Haltestelle im Bereich Quintinsstraße nördlich der Tiefgaragenzufahrt Am Brand sind längenmäßig begrenzt. In der Ludwigsstraße ist erst auf Höhe des Karstadt-Areals eine Haltestelle vertretbar (eine Haltestelle am Gutenbergplatz wird aus städtebaulichen Gründen nach wie vor nicht in Erwägung gezogen).

Die Anordnung von Haltestellen in den vorbeschriebenen Bereichen hätte aus betrieblichen Gründen des ÖPNV eine weitere gravierende Konsequenz: Die derzeitige Haltestelle „Höfchen“ könnte nicht aufrechterhalten werden, da haltende Busse die CityBahn massiv behindern würden. Von daher müssten auch die Bushalte vor die Quintinsstraße bzw. Karstadt verlegt werden. Der direkte räumliche Bezug der Haltestelle zum Markt ginge von daher ein Stück weit verloren.

Aufgrund der CityBahn wird die Anzahl der Busfahrten in der Ludwigsstraße nur unwesentlich zurückgehen. Neben den fast 1000 Bussen am Tag würden zusätzlich im 10-Minutentakt 70 m lange Straßenbahnzüge verkehren, was bei Staus und weiterer Zunahme des ÖV unweigerlich zu einer größeren Trennwirkung zwischen südlicher und nördlicher Innenstadt führen wird - zumal in einer Fußgängerzone. Bei diesem Planfall müssten somit einige Buslinien aus der Ludwigsstraße heraus genommen und alternativ geführt werden.

Städtebaulich wird eine Haltestelle vor dem Karstadtgebäude als sehr problematisch eingeschätzt. Das Stadtplanungsamt, Abteilung Stadtplanung, sieht hier einen Zielkonflikt mit den Ergebnissen des Ludwigsstraßen-Forums (LUF0), da die Bahnsteige dort vorgesehen sind, wo heute 2 von 3 Baumreihen stehen. Ohne Bäume wird die Ludwigsstraße jedoch die ihr im LUF0 zugeordnete Funktion einer „Flaniermeile unter Bäumen“ oder eines „Boulevard“ nicht mehr erfüllen können. (siehe Stellungnahme in Anlage 1). Neben der stadtplanerischen Komponente wäre dieser Eingriff auch aus freiraumplanerischer Sicht sehr bedenklich.

Zudem wären die Auswirkungen an Tagen mit Großveranstaltungen, die einen Straßenbahnbetrieb ausschließen gravierend für das Gesamtsystem CityBahn. Mittlerweile addiert sich die Anzahl von Veranstaltungen auf der Ludwigsstraße und dem Gutenbergplatz auf ca. 40 bis 60 Tage im Jahr. Vorhersehbare Ausfallzeiten der Straßenbahn in dieser Größenordnung stellen für die CityBahn GmbH praktisch ein Ausschlusskriterium dar, oder die Zahl der Veranstaltungen müssten reduziert werden.

In Bezug auf den Brandschutz schätzt die Feuerwehr die Trassenführung jedoch als am wenigsten problematisch ein. Günstig ist weiterhin der Umstand, dass Leitungen nur in überschaubarem Umfang (vorrangig Quintinsstraße) zu verlegen wären. Aus Sicht des Denkmalschutzes sowie des Grün- und Umweltamtes wird diese Linienführung als vertretbar bewertet.

Es sei angemerkt, dass sich eine Reihe der kritischen Äußerungen der Fachämter bei der Variante Quintinsstraße/Ludwigsstraße aus der derzeit als gesetzt anzusehenden Doppeltraktion ergibt, hier insbesondere aus der notwendigen Neuordnung der Haltestellen und der daraus entstehenden Folgewirkungen. Die Schienentrasse selbst erscheint nach den vorliegenden Rückmeldungen hingegen vergleichsweise unproblematisch. Die Verwaltung regt hier für die Diskussion der Öffentlichkeitsbeteiligung an, diese Linienführung auch als Option für eine zweite Ausbaustufe des CityBahn-Netzes zu sehen. Es ist davon auszugehen, dass Netzerweiterungen auch auf Wiesbadener Seite nicht zwingend eine durchgehende Doppeltraktion begründen. Beim Einsatz von Straßenbahnfahrzeugen mit herkömmlicher Länge könnte z.B. auch die aktuelle Haltestelle „Höfchen“ genutzt werden, und es wäre ein Anschluss des Gleises in Richtung Hechtsheim denkbar, wo für eine „große“ CityBahn keineswegs ausreichend lange Haltestellen geschaffen werden können.

Eine bereits vorhandene Gleistrasse durch die Innenstadt an anderer Stelle böte für eine Linienführung über die Ludwigsstraße zudem eine betriebliche Ausweichmöglichkeit, die perspektivisch für ein leistungsfähiges Straßenbahnnetz in Mainz wichtig wäre.

2.2.4 Weiterführende Streckenabschnitte

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, stellt die Haltestelle Hauptbahnhof-West eine große Herausforderung dar. In Anlage 6 sind erste planerische Überlegungen enthalten, die belegen, dass auch hier eine ausreichend lange Bahnsteiganlage möglich ist.

2.2.5. Fazit

Die Beschreibung der Varianten zeigt, dass kein Linienführungskorridor grundsätzlich ausscheidet. Lediglich die Gleisführung in Mittellage in der Kaiserstraße kann definitiv nicht weiterverfolgt werden. Die übrigen Optionen und Untervarianten eignen sich also, um in die weitere politische und insbesondere öffentliche Diskussion eingebracht zu werden.

3. Weitere Vorgehensweise und Ausblick

3.1. Inhalt und Ablauf der Bürgerbeteiligung

Mit dieser Beschlussvorlage soll Einvernehmen darüber erzielt werden, mit welchen Inhalten die Öffentlichkeitsbeteiligung in Form eines Online-Dialogs sowie der geplanten Infomesse am 23. und 24.04.2018 stattfinden soll. Neben den Plandarstellungen, wie sie dem Anhang zu entnehmen sind, sollen auch die für die Beurteilung der Alternativen relevanten Aspekte stichwortartig aufgelistet werden.

Die Präsentationsstruktur und der Ablauf der Infomesse lassen sich sehr anschaulich dem als Anlage 7 beigefügten Foliensatz entnehmen.

3.2. Weitere Schritte

Neben der Auswertung der Rückmeldungen aus Online-Dialog und Infomesse wird die Verwaltung

in den kommenden Wochen gemeinsam mit der CityBahn GmbH und dem Fachplanerkonsortium die Planungen vertiefen und dabei weiterhin folgende Fragestellungen im Fokus behalten:

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

Eine der zentralen Fragestellungen ist der Leistungsfähigkeitsnachweis der auszuwählenden Variante. Bei der Beurteilung stehen sowohl Entlastungswirkungen als auch Verdrängungseffekte motorisierter Verkehrsströme im Zentrum der Betrachtung. Diese Wirkungen lassen sich belastbar nur über einen modellbasierten Ansatz abbilden. Dabei ist es von Bedeutung, für einen definierten Planungshorizont, neben den zukünftigen strukturellen auch die städtebaulichen Entwicklungen der beiden Landeshauptstädte zu ermitteln, um diese in einem weiteren Schritt in eine Gesamtverkehrsnachfrage Mainz-Wiesbaden-Umland zu überführen. Auf Basis dieser Gesamtverkehrsnachfrage lassen sich durch Verkehrsumlegung die Verkehrsbelastungen im MIV vergleichen, die aus den unterschiedlichen Szenarien (Prognosebelastungen ohne bzw. mit CityBahn) resultieren. Darüber hinaus ist abzuleiten, welche Strecken und Knoten in den MIV-Verkehrsnetzen der beiden Städte durch etwaige Verlagerungswirkungen im MIV ggf. an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Insbesondere Letzteres leitet über zu den Detailbetrachtungen zur Leistungsfähigkeit einzelner Netzausschnitte mittels mikroskopischer Simulation (VISSIM), so dass am Ende des Planungsprozesses ein Leistungsfähigkeitsnachweis für die Vorschlagsvariante vorliegt.

Die City-Bahn GmbH hat frühzeitig das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (ZIV) in Darmstadt mit der o.g. Modellbearbeitung beauftragt. In zahlreichen Arbeitssitzungen mit Vertretern der Städte Mainz und Wiesbaden wurden in einem sehr umfangreichen Prozess die bestehenden Verkehrsmodelle der VDRM (Verkehrsdatenbasis Rhein-Main), des VEP Wiesbaden und das MIV-Modell der Landeshauptstadt Mainz zusammengeführt und plausibilisiert. Dazu mussten die Verkehrsnetze, die Struktur der Verkehrszellen und eben auch die absehbaren städtebaulichen Entwicklungen aufbereitet, plausibilisiert und schließlich in ein Gesamtmodell "Mainz-Wiesbaden Prognose Planfall CityBahn" integriert werden. Dieses Modell bündelt sämtliche Erkenntnisse zukünftiger Verkehrsentwicklungen in beiden Städten. Der Gutachter hat hierzu eine Vielzahl von Informationen und Planungsstände gesichtet und in das Verkehrsmodell überführt.

3.3. Zeitplan

Entgegen der skizzierten Vorgehensweise aus der Beschlussvorlage vom Februar dieses Jahres hat die Verwaltung zwischenzeitlich erkannt, dass ein Stadtratsbeschluss über eine auszuwählende Vorplanungsvariante nicht schon im Mai 2018 möglich ist. Da aber vor der Sommerpause am 13.06.2018 noch einmal der Stadtrat tagt, wurde dieser Termin für eine Beschlussfassung ins Auge gefasst. Die vorbereitende Gremienbeteiligung mit den betroffenen Ortsbeiräten und dem Verkehrsausschuss wird wieder in einer gemeinsamen Sitzung stattfinden, die für den 12.06.2018 terminiert ist.

Unter der Voraussetzung eines Beschlusses für eine der Vorplanungsvarianten kann die vertiefende Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 HOAI) direkt im Sommer 2018 eingeleitet werden. Das Planungskonsortium ist aufgefordert, die für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens notwendigen Ausarbeitungen bis zum 30.03.2019 vorzulegen.

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

4. Alternativen

Vertagung der weiteren Verfahrensschritte ‚Vertiefung der Maßnahme‘ mit der Konsequenz, dass die Planungsstände zwischen Mainz und Wiesbaden zeitlich weit voneinander abweichen und so die zeitnahe Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens in Frage gestellt wäre.

Bei einer nicht rechtzeitigen Entscheidung für die Fortführung des CityBahn-Projekts könnten im Extremfall die baurechtlichen und/oder förderrechtlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sein. Damit wäre längerfristig die Chance vergeben, einen weiteren Meilenstein zum Ausbau des städtischen ÖPNV-Netzes realisieren zu können.

5. 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 direkten Kosten. Inwieweit für die Stadt Mainz Kosten bei ergänzenden Maßnahmen im öffentlichen Raum entstehen (z.B. für Stadtraumgestaltung) und welche Förderkulissen zur Verfügung stehen, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden.

6. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine