



Stadtverwaltung Mainz | Amt 12 | Postfach 3820 | 55028 Mainz

61.01 – Stadtplanungsamt – Abt. Verkehr

Amt für Stadtentwicklung,
Statistik und Wahlen
Hans Schiller
Stadtentwicklung

Postfach 3820
55028 Mainz
Zitadelle Bau E | Zimmer 313

Tel 0 61 31 - 12 30 72
Fax 0 61 31 - 12 29 26
hans.schiller@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Stadtverwaltung Mainz
61 - Stadtplanungsamt

Eingang: 11. Dez. 2017

W. Dez.	z. d. lfd.	Wvl.	R
0	1	2	3
0	1	2	3
0	1	2	3

Mainz, 7. Dez. 2017

Trassenplanung Citybahn Mainz-Wiesbaden

hier: Anmerkungen zu der Vorstellung der Trassenalternativen am 6.12.17

Sehr geehrte Damen und Herren,

neben die technischen, räumlichen, städtebaulichen, umfeld- und umweltspezifischen Rahmenbedingungen der Trassenfindung für die Citybahn gehört, auch wie im Protokoll der Sitzung am 6.12. vermerkt, die Betrachtung der nutzungseffizienten Quell- und Zielbeziehungen der Bahn. Dabei sind die Trasse einerseits als auch die spätere daraus entstehende Bedienqualität im Gesamtnetz andererseits die entscheidenden Parameter für die Gesamtattraktivität.

Unter diesem Blickwinkel halten wir die Trasse „Große Bleiche“ für die geeignete Variante. Sie deckt die verschiedenen Fahrgastquellen und -ziele in der Innenstadt vergleichsweise breit ab. Von dieser Trasse aus können die Einkaufsmöglichkeiten und die Arbeitsplätze der Innenstadt genauso erschlossen werden wie die Wohnbevölkerung und die Schulstandorte in der nördlichen Innenstadt, dem Bleichenviertel und der südlichen Neustadt. Mit einer Trasse über die Ludwigstraße würden die Arbeitsplätze im Regierungs- und Gerichtsviertel sowie die Wohnbevölkerung und die Schulstandorte im Bleichenviertel und in der südlichen Neustadt kaum erfasst. Mit einer Trasse über die Kaiserstraße hingegen würden die Einkaufslagen der Innenstadt nur sehr randlich erschlossen.

Sorgen bereitet in jeder Variante, aber insbesondere für die Vorzugsvariante „Große Bleiche“ die Haltestellenplanung. Zwischen Binger Straße und Brückenkopf Kastel ist nur eine zentrale Haltestelle zwischen Flachsmarktstraße/Bauhofstraße und Löwenhofstraße/Schießgartenstraße vorgesehen. Wenn man davon ausgeht, dass im späteren Gesamtangebot eine Reihe von Buslinien entfällt, weil dies sowohl Wirtschaftlichkeit als auch Verkehrs- und Immissionsaspekte verlangen, ist eine nicht unwesentliche Verschlechterung der bisherigen kleinräumigen Anbindungsqualität zu befürchten. Immerhin weist die Große Bleiche zur Zeit drei Bushaltestellen auf. Diese großformatige Haltestellenplanung wird der kleinteiligen städtebaulichen Struktur und Nutzung der Mainzer Innenstadt nicht gerecht. Wir regen an, die Zahl der Haltestellen zu erhöhen. Sollte dies aus technischen/städtebaulichen Gründen nicht möglich sein, sollte die vorgesehene Doppeltraktion der Straßenbahnzüge überdacht werden. Zwar sind Haltestellen für Straßenbahnen häufig im groß-

räumigen Maßstab angelegt. Diese werden dann aber von einem abgestimmten Busnetz begleitet, das die Fahrgäste zu den kleinteiligen Zielen bringt. Daraus würde jedoch in Mainz kein größerer Vorteil in wirtschaftlicher oder umweltspezifischer Hinsicht erwachsen, als dies mit einer engmaschigeren Haltestellenfolge der Citybahn möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Kerbeck

Stadtverwaltung Mainz | Amt 60 | Postfach 3820 | 55028 Mainz

I. Schreiben an:

ECOS c/o CityBahn GmbH
Herrn Michael Kraus
Gustav-Stresemann-Ring 1
65189 Wiesbaden

Bauamt
Dr. Kathrin Nessel
Abt. Denkmalpflege

Postfach 3820
55028 Mainz
Zitadelle | Bau E | Zimmer 301
Am 87er Denkmal

Tel 0 61 31 - 12 22 30
Fax 0 61 31 - 12 20 44
kathrin.nessel@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 21.02.2018

CityBahn Mainz/Wiesbaden; Trassenvorschläge, denkmalfachliche Belange

Aktenzeichen: 15 40 28 City

Sehr geehrter Herr Kraus,

im Rahmen des Koordinierungsgesprächs am 06.12.2017 hatten Sie um denkmalschutzrechtliche Rückäußerung zu den vorgelegten Trassenvorschlägen (Ihre E-Mail vom 07.12.2017) gebeten. Wir haben die gemäß § 2 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz (DSchG) erforderliche frühzeitige Beteiligung der Denkmalfachbehörde auf Grundlage der vorgelegten Trassenvarianten vorgenommen.

Von allen Planungsvarianten sind Belange des Denkmalschutzes betroffen. Auf Grund der betroffenen Kulturdenkmäler ist daher entweder eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 13 Abs. 1 DSchG oder eine Genehmigung nach § 22 Abs. 3 DSchG aufgrund des rechtskräftigen Grabungsschutzgebietes „Altstadt - Römisches Kastell“ gesetzlich nötig. Es sind hierbei prinzipiell zwei Arten von Eingriffen in das Kulturdenkmal zu unterscheiden:

1. Eine direkte Beeinträchtigung der Denkmalsubstanz durch dauerhafte Eingriffe, Abbruch sowie schädigende Erschütterungen, wobei der Gleiskörper und die Haltestellen sowie deren Nähe zu den Kulturdenkmälern eine erhebliche Rolle spielen,
2. indirekte Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Kulturdenkmäler durch bauliche Anlagen der CityBahn-Trasse (Leitungsmasten, Lichtsignalanlagen, Haltestellen, Architektur etc.).

Geschütztes Kulturdenkmal Theodor-Heuss-Brücke und Rampen

Bei sämtlichen Trassenvorschlägen ist das Einzeldenkmal Theodor-Heuss-Brücke und dessen Rampenanlagen auf der Mainzer Seite sowie die Umgebung der Einzeldenkmäler Zeughaus (Staatskanzlei) und Deutschhaus (Landtag) betroffen.

Aus denkmalfachlicher Sicht ist hierbei zu beachten, dass die Brücke als Kulturdenkmal für die rheinseitige Stadtsilhouette von größter Bedeutung ist, so dass Gleise, Masten, Oberleitungen und Signale so auszubilden sind, dass diese in Gestaltung und Farbgebung so unauffällig wie eben möglich in Erscheinung treten. Hierfür sind entsprechende Simulationen für eine abschließende denkmalschutzrechtliche Stellungnahme vorzulegen. Sicherlich wäre eine technische Lösung ohne zusätzliche Mastanlagen aus denkmalpflegerischer Sicht zu begrüßen.

Außerdem ist über ein Gutachten zu klären, inwieweit sich die zusätzliche Belastung durch die 70 m langen Züge der Doppeltraktion auf das Kulturdenkmal auswirkt und ob sich durch die zusätzlichen Erschütterungen der Bahnen schädliche Wirkungen auf die historische Konstruktion des Kulturdenkmals entfalten können, die den Erhalt möglicherweise gefährden könnten.

Variante Linienführung Kaiserstraße doppelgleisig

Für die Maßnahme ist eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 13 Abs. 1 DSchG erforderlich aufgrund der betroffenen Kulturdenkmäler:

- Denkmalzone Kaiserstraße
- Kaiserstraße 56 (Christuskirche und Pfarrhäuser)
- Kaiserstraße 5 (Stadthaus, Kreyßigflügel)
- Schottstraße 1
- Schottstraße 3 - 5
- Bahnhofplatz 4
- Kaiserstraße 31
- Kaiserstraße 35
- Kaiserstraße 37
- Kaiserstraße 49
- Kaiserstraße 63
- 117er Ehrenhof 2 (Rabanus-Maurus-Gymnasium)

Außerdem ist in Teilen der Trasse das Grabungsschutzgebiet „Altstadt - Römisches Kastell“ betroffen, daher ist außerdem in Teilen eine Genehmigung nach § 22 Abs. 3 DSchG erforderlich. Es ist in diesem Bereich mit Funden und Befunden im Sinne des § 16 DSchG zu rechnen.

Die Linienführung sieht in der Vorplanung eine vollständige Wegnahme des Grünbereichs zwischen Christuskirche und Einmündung in die Kaiserstraße/Rheinallee vor. Stattdessen ist eine Haltestelle vorgesehen. Es handelt sich hierbei um einen erheblichen Eingriff und Teilzerstörung der geschützten Denkmalzone „Kaiserstraße“, da hier der ehemalige Boulevardbereich erheblich überformt und zerstört wird. Gleiches gilt für die Wegnahme des historischen Pflasterbereichs und der Baumreihe auf der Nordseite des historischen Boulevards bzw. deren erhebliche Beeinträchtigung durch Gleiskörper und Leitungsführung.

Die unmittelbare Führung der Straßenbahntrasse neben dem denkmalgeschützten Ensemble der Christuskirche mit seinen Pfarrhäusern, die einen städtebaulichen Höhepunkt innerhalb des denkmalgeschützten Boulevards der Kaiserstraße bilden, stellt darüber hinaus eine erhebliche dauerhafte und nicht nur vorübergehende Beeinträchtigung des Kulturdenkmals dar. Es würde dadurch eine extreme Überformung des historischen Boulevards der geschützten Denkmalzone „Kaiserstraße“ erfolgen.

Dem geschilderten erheblichen Eingriff in die Denkmalsubstanz stehen die Belange des Denkmalschutzes entgegen. Daher kann im Benehmen mit der Denkmalfachbehörde die gesetzlich erforderliche denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 13 Abs. 1 DSchG für die vorgelegte Trassenführung nicht erteilt werden.

Auch liegen keine überwiegenden anderen Belange vor (siehe § 13 Abs. 2 Nr. 2 DSchG), die diesen massiven Eingriff rechtfertigen könnten. Die alternativen Trassenführungen über Große Bleiche und Ludwigsstraße, die aus denkmalschutzrechtlicher Sicht als genehmigungsfähig eingeschätzt werden, belegen die Möglichkeit einer Eingriffsminimierung nach § 2 Abs. 4 DSchG.

Wir verweisen darüber hinausgehend auf die in der Vorplanung nicht näher ausgeführten Leitungsmasten und Signalanlagen sowie Haltestellenarchitekturen, die zu einer erheblichen Veränderung des Erscheinungsbildes der Denkmalzone „Kaiserstraße“ und der noch erhaltenen denkmalgeschützten Gebäude führen werden.

Hinsichtlich der potentiellen materiellen Beschädigung von Kulturdenkmalen durch Erschütterung ist grundsätzlich darauf zu achten, dass sowohl die Errichtung des Gleisbetts als auch der dauernde Betrieb der Bahn so erschütterungsarm wie eben möglich auszugestaltet sind. Für die gesondert zu benennenden Objekte wäre die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens anzuraten. Als besonders fragil werden die Erkervorbauten einiger der Kulturdenkmäler im Hinblick auf dauerhafte Erschütterungen eingestuft.

Variante Linienführung Kaiserstraße zweigleisig

Für die Maßnahme ist eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 13 Abs. 1 DSchG erforderlich. Von der Maßnahme direkt bzw. indirekt folgende Kulturdenkmäler betroffen:

- Denkmalzone „Kaiserstraße“
- Kaiserstraße 56 (Christuskirche und Pfarrhäuser)
- Kaiserstraße 70/Ernst-Ludwig-Straße (Historische Werbeanlage im Putz) und Gebäude
- Kaiserstraße 5 (Stadthaus, Kreyßigflügel)
- Schottstraße 3 - 5
- Kaiserstraße 2
- Kaiserstraße 18
- Kaiserstraße 22
- Kaiserstraße 24, 24A
- Kaiserstraße 38
- Kaiserstraße 52
- Kaiserstraße 60
- Kaiserstraße 64
- Kaiserstraße 66
- Parcusstraße 3
- Parcusstraße 5
- Parcusstraße 6
- Parcusstraße 7

Außerdem ist in Teilen der Trasse das Grabungsschutzgebiet „Altstadt - Römisches Kastell“ betroffen, daher ist außerdem in Teilen eine Genehmigung nach § 22 Abs. 3 DSchG erforderlich. Es ist in diesem Bereich mit Funden und Befunden im Sinne des § 16 DSchG zu rechnen.

Wie bereits im vorherigen Abschnitt erwähnt, sieht die Vorplanung eine vollständige Wegnahme des Grünbereichs zwischen Christuskirche und Einmündung Kaiserstraße/Rheinallee vor, wobei es sich um einen erheblichen massiven Eingriff in die Denkmalzone der Kaiserstraße und den ehemaligen Boulevardbereich handelt (s. o.). Durch die zweigleisige Führung würde in erheblichem Maße Substanz und Erscheinungsbilds des baumgesäumten Boulevards beeinträchtigt (s. o.).

Wie auch in der ersten Planungsvariante Kaiserstraße liegen hier keine überwiegend anderen Belange vor (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 DSchG), die diesen massiven Eingriff in das Kulturdenkmal rechtfertigen könnten, die alternativen Trassenführungen über Große Bleiche und Ludwigsstraße belegen die Möglichkeit einer Eingriffsminimierung nach § 2 Abs. 4 DSchG.

So wäre hier ebenfalls eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung im Benehmen mit der Denkmalfachbehörde nicht erteilbar.

Wie oben wäre hinsichtlich der potentiellen materiellen Beschädigung von Kulturdenkmalen durch Erschütterung grundsätzlich darauf zu achten, dass sowohl die Errichtung des Gleisbetts als auch der dauernde Betrieb der Bahn so erschütterungsarm wie eben möglich auszugestaltet sind. Für die gesondert zu benennenden Objekte wäre die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens anzuraten.

Von der genannten Variante wäre zusätzlich zu den Sandsteinerkern die als Einzeldenkmal geschützte Jugendstilwerbeanlage am Kulturdenkmal Kaiserstraße 70 hervorzuheben. Das bereits vorhandene Rissbild ist seit Jahren zwar stabil, es ist jedoch davon auszugehen, dass bei dauerhaften Erschütterungen die Putzschichten des Kulturdenkmals Werbeanlage nachhaltig gefährdet werden können.

Variante Linienführung Große Bleiche eingleisig

Für die Maßnahme ist eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 13 Abs.1 DSchG erforderlich. Betroffen sind die Kulturdenkmäler:

- St. Peter, Petersplatz 9
- Große Bleiche 49/51 (Landesmuseum Mainz)
- Neubrunnen, Neubrunnenplatz
- Kurfürstliches Schloss
- Große Bleiche 15
- Münsterplatz 2-4

Außerdem ist das Grabungsschutzgebiet „Altstadt - Römisches Kastell“ betroffen, daher ist außerdem eine Genehmigung nach § 22 Abs. 3 DSchG erforderlich. Es ist in diesem Bereich mit Funden und Befunden im Sinne des § 16 DSchG zu rechnen.

Die Variante ist aus denkmalfachlicher Sicht vorstellbar. Sie ist vor einer abschließenden Stellungnahme genauer zu untersuchen.

Im Wesentlichen handelt es sich bei den direkten Eingriffen dieser Trassenvariante um die gegebenenfalls schädliche Wirkungen durch Erschütterungen bei nahe am Gleiskörper liegenden Kulturdenkmälern, die gegebenenfalls durch technische Maßnahmen am Gleiskörper reduziert oder vollständig ausgeschlossen werden können. Hier wären entsprechende Untersuchungen/Gutachten vorab vorzulegen (s.o.). Hierbei wird vor allen Dingen der Neubrunnen als das fragilste Kulturdenkmal in diesem Zusammenhang eingeschätzt. Hier sind gegebenenfalls restauratorische Sicherungen erforderlich vor Baubeginn und regelmäßigen Kontrollen während der Bauphase und des späteren Betriebes.

Maßgeblich wird durch die geplante Trasse die städtebauliche Wirkung der Peterskirche entlang der Großen Bleiche durch die geplanten Hochleistungsmasten entlang der Straße reduziert werden. Es sind hier vor einer abschließenden Stellungnahme Simulationen zu den zu erwartenden Hochleistungsmasten (Haltestellenarchitekturen etc.) vorzulegen. Wir verweisen auf die Hinweise der Denkmalfachbehörde zur Theodor-Heuss-Brücke.

Variante Linienführung Ludwigsstraße

Für die Maßnahme ist eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 13 Abs. 1 DSchG erforderlich. Betroffen sind die Kulturdenkmäler:

- Eisenturm, Rheinstraße 59
- St. Quintin, Quintinsstraße 1
- Alte Universitätsstraße 17
- Gutenbergplatz, Gutenberg-Statue
- Gutenbergplatz 7 (Staatstheater)
- Gutenbergplatz 1
- Osteiner Hof, Schillerplatz 1
- Bassenheimer Hof, Schillerplatz 3

Außerdem ist das Grabungsschutzgebiet „Altstadt - Römisches Kastell“ betroffen, daher ist außerdem eine Genehmigung nach § 22 Abs. 3 DSchG erforderlich. Es ist in diesem Bereich mit Funden und Befunden im Sinne des § 16 DSchG zu rechnen.

Im Wesentlichen handelt es sich bei den direkten Eingriffen in dieser Trassenvariante um gegebenenfalls schädliche Wirkungen durch Erschütterungen bei nah am Gleiskörper liegenden Kulturdenkmälern, die gegebenenfalls durch technische Maßnahmen am Gleiskörper reduziert oder vollständig ausgeschlossen werden können (s. o.).

Die Variante ist aus denkmalfachlicher Sicht vorstellbar. Sie ist jedoch im Einzelnen genauer zu untersuchen. Hinweise zum erschütterungsarmen Bau im Betrieb der Strecke sowie der allgemeinen Hinweise zur Gestaltung bereits erfolgt.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dr. Nessel

- II. vor Auslauf Herrn Brod z. K. und Wvl.: 10.03.2018
- III. Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, Schillerstraße 44, 55116 Mainz, z. K.
- IV. Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Große Langgasse 29, 55116 Mainz, z. K.
- V. 61 - Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen, Herrn Kron, z. K.

Handwritten blue mark

Stadtverwaltung Mainz
61 - Stadtplanungsamt
68 20 01
Eingang: 28. Feb. 2018

Antw. Dez.	z. d. Hfd. A				Wvl.				R				
Abt.:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SG:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SB:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Handwritten blue scribble

Handwritten blue text: "weiter?"

Handwritten red text: "68. 2"

Aktz.: 61 26 Alt Allgemein

Stadtverwaltung Mainz 61 - Stadtplanungsamt 68 20 01 Eingang: 14. Feb. 2018									
Antw. Dez.	z d /id A			Wvl.			R		
Abt.:	0	1		2		3		4	
SG:	0	1	2	3	4	5	6	7	8
SB:	0	1	2	3	4	5	6	7	8

Vermerk für Herrn Kron 61.1

City-Bahn Wiesbaden-Mainz

Stellungnahme von 61.2 und 61.0.1 zu den am 06.12.2017 vorgestellten Trassenvarianten

1. Allgemeine Anmerkungen:

Moderne Straßenbahnen sind vergleichbar mit Nahverkehrszügen (Dimension, längere Kapazität, Technik, Haltestelleneinrichtungen, Sicherheitsanforderungen etc.). Die aus Wiesbaden kommenden CityBahn-Züge sind mit 2 x 35 m deutlich länger als die Mainzer Straßenbahnzüge, verbunden mit einem deutlichen Platzbedarf. Das trifft auch auf die geplante Trassenführung der CityBahn zumindest im Abschnitt der Mainzer Innenstadt zu. Runtergebrochen auf die tatsächliche Situation vor Ort im Innenstadtgefüge ergeben sich zahlreiche Probleme, die man bereits frühzeitig im Rahmen der Vorlage für den Sonder-Verkehrsausschuss in der 12. KW 2018 offen ansprechen sollte.

2. Trassenvarianten:

Die in Diskussion stehenden 3 Trassenvarianten betreffen die 3 wichtigsten Straßenzüge in der Mainzer Innenstadt, die senkrecht zum Rhein verlaufen. Diese Straßenzüge sind alle „städtebaulich in Szene“ gesetzt, jeweils mit einer der 3 Hauptkirchen der Stadt als Blickfang: Die Ludwigsstraße mit dem Dom, die Große Bleiche mit St. Peter und die Kaiserstraße mit Christuskirche.

Die Freihaltung dieser Blickbeziehungen waren in der Vergangenheit stets wichtige, städtebaulich wertvolle Güter. Sie wurden städtebaulich stets mit Nachdruck verteidigt, so z.B.

- die Höhenbeschränkung entlang der Ludwigsstraße im Rahmen der LUFO und der beabsichtigten Bebauung der Pavillonzwischenräume oder
- das Freihalten des Platzes vor der Peterskirche als städtebauliche Vorgabe zum Wettbewerb Neubebauung Allianzhaus oder
- die zwingende Beibehaltung der Bauflucht am Dr. Günter Storch Platz im Rahmen der Gespräche zur Vermarktung der LBBW-Liegenschaften Große Bleiche 54-56.

Die Inszenierung dieser Straßenzüge, die Blickbeziehungen auf bedeutsame Kirchenbauten und die städtebaulichen Bemühungen in der Vergangenheit werden mit der City-Bahn bei allen 3 Trassenvarianten auf eine harte Probe gestellt.

Hinzukommt der Deutschland weit einmalige Stadteingang nach Mainz über die Theodor-Heuss-Brücke mit Blick auf den Landtag.

67.

Gerade die Anlage von Haltestellen in Mittellage (darauf gehen wir später noch ein) werden zu deutlichen Veränderungen des öffentlichen Straßenraumes führen.

3. Veränderungen im öffentlichen Straßenraum:

Bei Haltestellen in Mittellage muss zwischen das Lichtraumprofil sich begegnender Straßenbahnzüge zusätzlich ein ca. 5 m breiter Streifen für den Haltestellenbereich vorgehalten werden.

Der öffentliche Straßenraum muss dafür komplett umgebaut werden und erhält ein völlig neues Gesicht. Die künftige Straßenraumgestaltung wird stark verkehrstechnisch dominiert sein. Auf einer Länge von bis zu 80 m kann so eine Barriere mit hoher Trennwirkung (Bahnsteige mit Hochbord, Schienentrasse quasi in leichter Troglage, Oberleitungsfahrdrähte mit Abspannseilen und Abspannmasten, Wartehäuschen in Mittellage mit Informationsanzeigen, Absturzsicherungen zu den beiderseits vorbeiführenden Fahrspuren des MIV) entstehen. Hier sind sehr hohe gestalterische Anforderungen gegeben. Die Gewährleistung des 2. Rettungsweges über die Drehleiter der Feuerwehr für bestehende Gebäude wird die Situation weiter deutlich verkomplizieren und ggf. den ohnehin eingegengten gestalterischen Spielraum zusätzlich beschränken.

3.1 Anregungen zur Problemminderung:

3.1.1 Kontaktlose Stromübertragung durch Mittelleiter

Zumindest die durch den Fahrdrabt verursachten gestalterischen und technischen Probleme sollten durch die Anwendung der innovativen Technik der kontaktlosen Stromübertragung über unterirdische Kabel, die unter der Trasse liegen, deutlich gemindert werden. Beim Überfahren zieht der Straßenbahnzug über ein magnetisches Feld entsprechende Energie. Verwirklicht ist dieses System bereits in Bordeaux. Stichwort „durch die Stadt oben ohne“. Siehe hierzu:

<https://www.welt.de/wirtschaft/article13143251/Strassenbahnen-fahren-kuenftig-oben-ohne.html>
<https://www.heise.de/tr/artikel/Die-Tram-oben-ohne-1256929.html>

Die Vorteile dieses Systems liegen auf der Hand:

- Absoluter Gewinn für das Stadtbild sowohl in gestalterisch empfindlichen Innenstadtbereichen als auch am Städteingang Theodor-Heuss-Brücke. Es ist davon auszugehen, dass die bundesweit einmalige Qualität dieses Städteingangs, die Blickbeziehung auf die historischen Gebäude des Landtags und der Staatskanzlei von Rheinland-Pfalz sowie die denkmalgeschützte Theodor-Heuss-Brücke durch die Oberleitung nachhaltig gestört würden.
- Keine Oberleitung, keine Abspannungen, die in Konflikt mit bestehenden Baumreihen stehen werden. Im Bereich Große Bleiche / Binger Straße existieren rund 100 Bäume !
- Keine Probleme mit dem zweiten Rettungsweg durch Anleitern der Feuerwehr. Die mit der herkömmlichen Oberleitungstechnologie getätigten Erfahrungen beim Umbau der Bahnhofstraße bekräftigen diese Forderung. Es wird dringend empfohlen, den 2. Rettungsweg einschließlich der notwendigen Aufstellflächen und Zufahrten für die Feuerwehr für alle Trassenvarianten als Entscheidungsgrundlage darzustellen.
- Keine Probleme mit der Höhe der Motivwagen beim Rosenmontagsumzug,

Da es sich um eine Neubaustrecke handelt, dürften die Mehrkosten zudem vertretbar sein. Wenn mit der CityBahn zukunftsfähige Verkehrsmittel geschaffen werden, müssen auch das Zubehör und die Ausführung nach dem Stand der Technik erfolgen.

Die eher zögerliche und abweisende Haltung der beauftragten Planer bei der letzten Arbeitsgruppensitzung am 10.01.2018 ist zu hinterfragen. Ggf. müssen dahingehend andere/zusätzliche Zuschussmöglichkeiten geprüft werden, die den Einsatz moderner Technik sicherstellen.

3.1.2 Alternative zum Mittelbahnsteig

Das Hochbord der Haltestelle und die Troglage der Schienen bedeuten ein nicht barrierefreies „Auf und Ab“. Wir schlagen vor, nach dem Vorbild der Voltastraße in Frankfurt, City-West, die beiderseits an der Haltestelle vorbeiführenden IV-Spuren auf der Länge des Haltestellenbereiches auf das Bahnsteig- und Gehwegniveau anzuheben. Die Straßenbahn selbst liegt in leichter Troglage und gestattet so ein barrierefreies Einsteigen. Sobald die Straßenbahn anhält, wird die seitlich vorbeiführende MIV-Fahrbahn signalgesteuert verkehrsfrei geschaltet. Die Fahrbahn kann so von den am Fahrbahnrand wartenden Fahrgästen mühelos gequert werden. Wartebereiche und alle technischen Infrastrukturelemente für Fahrgäste verbleiben am Fahrbahnrand. Auf Bahnsteige in Mittellage kann verzichtet werden. Die beiliegenden Fotos aus Frankfurt belegen, dass sich die Haltestelle so relativ unauffällig ins Straßenbild einfügt.

3.1.3 Verzicht auf Doppeltraktion

Die geplante Doppeltraktion erfordert Haltestellen mit bis zu 80 m Länge. Insbesondere in der dicht bebauten, mittelalterlichen Stadtstruktur der Mainzer Innenstadt führt dies unweigerlich zu Konflikten. Haltestellen in dieser Größenordnung sind stadträumlich kaum zu integrieren. Ein Verzicht auf Doppeltraktion zugunsten kürzerer Straßenbahnen ermöglicht eine wesentliche bessere Integration der Haltestellen auch in städtebaulich sensiblen Bereichen. Mehr Haltestellen sind möglich, wodurch eine bessere Vernetzung mit der Mainzer Innenstadt erfolgen kann.

3.1.4 Qualität Haltestellenausstattung

Die zukünftige Haltestellenausstattung muss sich der stadträumlichen Qualität unterordnen. Am Beispiel der neugebauten Bahnhofstraße zeigte sich, dass insbesondere die Informationsstelen ein Problem darstellen. Entwickelt für die Mainzelbahn wurden in der Bahnhofstraße Stelen eingesetzt, die nicht baugleich wie beabsichtigt, sondern als vergrößerte Variante eingesetzt wurden und deutlich zu groß erscheinen. Bei der neuen Trasse ist darauf zu achten, dass von den Stelen, Wartehallen etc. keine störende Wirkung ausgeht.

4. Freihalten der Straßenbahntrasse:

Sowohl bei Haltestellen in Randlage als auch in Mittellage darf nach derzeitigem Kenntnisstand unterhalb der StraB-Schienen keine technische Infrastruktur verlegt sein, d.h. in derzeit noch nicht abschätzbarem Umfang müssen Ver- und Entsorgungsleitungen verlegt werden. Es wird ein unterirdischer Verdrängungseffekt stattfinden. Es ist davon auszugehen, dass damit der gesamte Straßenraum (Straße, Geh- und Radwege, Parkstreifen, Baumstandorte etc.) großflächig verändert werden. Baumpflanzungen am Straßenrand werden dadurch kaum noch möglich sein. Dies bedeutet - stadtplanerisch gesehen -, dass die komplette Straßenoberfläche, von Hausfassade zu Hausfassade einer Neuplanung/ Freiraumplanung bedarf. Inwieweit diese Kosten in die NKA eingeflossen sind, ist uns nicht bekannt. Auch dahingehend sind zusätzliche Fördermöglichkeiten zu untersuchen.

5. Anmerkungen zu den Varianten

Aus Sicht der Abt. Stadtplanung ist die Trasse durch die **Große Bleiche** die favorisierte Variante: Wir empfehlen die Haltestelle am Dr.-Günther-Storch-Platz nach Vorbild der Voltastraße, Frankfurt auszubauen (vgl. Anlage).

Im Vergleich zur Großen Bleiche finden sich bei den beiden anderen Varianten deutlich größere städtebauliche Probleme:

Beide Planungsansätze zur Linienführung in der **Kaiserstraße** werden nur mit einem massiven Verlust des stadtbildprägenden Baumbestandes realisiert werden können. Zudem sind die Baumreihen und die Grünflächen Bestandteil der Denkmalzone Kaiserstraße. Die Vertreterin der Denkmalpflege hat am 10.01.2018 bereits mitgeteilt, dass eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nicht in Aussicht gestellt werden könne.

Darüber hinaus ist die Kaiserstraße ein wichtige Verbindung für den MIV. Beschneidet man diese Funktion durch Wegnahme von Fahrspuren, wird sich der Verkehr andere Wege suchen und dabei ggf. empfindliche Nutzungen an anderer Stelle beeinträchtigen. Auch läge die Straßenbahntrasse zu weit von der eigentlichen Innenstadt entfernt.

In der **Trassenvariante Altstadt/ Ludwigsstraße (LU)** ist im Abschnitt zwischen Gutenbergplatz und Große Langgasse eine Haltestelle mit Bahnsteigen in Seitenlage vorgesehen, wobei die Bahnsteige dort vorgesehen sind, wo heute 2 von 3 Baumreihen stehen. Ohne Bäume wird die LU jedoch die ihr im LUFO zugedachte Funktion einer „Flaniermeile unter Bäumen“ oder eines „Boulevard“ nicht mehr erfüllen können. Auch im Bereich der heutigen Pavillonzwischenräume wird die Bebauung zukünftig bis zur Bauflucht der aktuellen Erdgeschossbebauung vorrücken. Zwischen dem Hochbord der Haltestelle und der Gebäudeflucht verbliebe dann nur ein schmaler Gehweg, ohne jegliche Großzügigkeit.

Es ist schwer vorstellbar, dass wesentliche Ergebnisse des langwierigen Partizipationsprozesses des LUFO, die nun im Zusammenhang mit der neuen Entwicklung Karstadt aufgegriffen werden sollen, vor dem Hintergrund der CityBahn einfach fallen gelassen werden. Aus diesen Gründen sehen wir die Trassenvariante Altstadt/Ludwigsstraße sehr kritisch. Abgesehen davon hat diese Variante, wie die Diskussion am 10.01.2018 gezeigt hat, weitere Schwachpunkte hat: So bietet sie auf der relativ langen Fahrt durch die City nur eine Haltestelle an und fährt an Rathaus, Rheingoldhalle und Brandzentrum, allesamt publikumsintensive Einrichtungen, ohne Halt vorbei. Auch wenn ein zusätzlicher Halt in der Quintinsstraße möglich wäre, würden dadurch die städtebaulichen Nachteile im Haltestellenbereich LU nicht ausgeglichen.

6. Engpass Binger Straße:

Die Binger Straße nimmt bei alle Trassenvarianten eine Schlüsselposition ein. Eine Zustimmung der Stadt Mainz zur CityBahn bedeute im Umkehrschluss, dass die im Sommer beschlossene Herausnahme der Straßenbahntrasse aus der Maßnahmenliste des Förderprogramms „Aktive Stadtzentren“ wieder rückgängig gemacht werden muss.

7. Fotorealistische Darstellungen:

Es wird empfohlen, für alle städtebaulich relevanten Bereiche fotorealistische Darstellungen / Visualisierungen anzufertigen und den politischen Gremien als Entscheidungsgrundlage vorzulegen.

Mainz, 06.02.2018
61-Stadtplanungsamt

Strobach

Anlage: Haltestellen in der Voltastraße Frankfurt/Main



Voltastraße
Frankfurt am Main, Hessen
Google, Inc.
Street View - Juli 2008





Voltastraße
Frankfurt am Main, Hessen
Google, Inc.
Street View - Juli 2008

Voltastraße
Voltastraße
EXPER



Voltastraße

Frankfurt am Main, Hessen



Google, Inc.

Street View - Juli 2008

Sch...



Voltastraße



straße