

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt

CityBahn: keine Züge durch die Altstadt!

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 30. Januar 2019

Der Ortsbeirat Altstadt spricht sich dafür aus:

Der Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes wird begrüßt. Eine Streckenführung von Mainz-Altstadt über Mainz-Kastel nach Wiesbaden kann die Mobilität bereichern und Luftschadstoffe verringern. Jedoch muss eine „CityBahn“ in Mainz maßvoll und mainzgerecht sein. Das bedeutet:

1. **Eine CityBahn in Mainz in Form eines mehr als 70 Meter langen Zuges wird entschieden abgelehnt:** keine „Doppeltraktion“ (zwei große Straßenbahnen aneinandergelagert mit einer Kapazität von 480 Fahrgästen)! Stattdessen kann eine CityBahn in Mainz nur in Form einer „normalen“ Straßenbahn (etwa 36 m Länge) gebaut und betrieben werden.
2. **Eine einzige Haltestelle zwischen Münsterplatz und Mainz-Kastel ist zu wenig.** Der Mainzer Einzelhandel darf nicht abgeschnitten werden: Es muss eine Haltestelle im Bereich der „Citymeile“ geben, nämlich am Neubrunnenplatz. Auch das Schloss (zukünftig Kongresszentrum) darf nicht abgekoppelt werden.
3. **Um das Stadtbild zu schonen, muss in der Altstadt einschließlich der gesamten Theodor-Heuss-Brücke auf Oberleitungen verzichtet werden.**
4. **Das Nadelöhr „Kasteler Kreisel“ muss unverzüglich umgebaut werden,** um endlich die Staus auf der Theodor-Heuss-Brücke aufzulösen. Nur so kann der Bevölkerung gezeigt werden, dass die Brücke tatsächlich die Kapazität hat, zusätzlich eine Straßenbahn aufzunehmen. Dabei muss der fußgängerfreundliche Zugang zum Bahnhof Mainz-Kastel große Beachtung bekommen.
5. **Eine Bedarfsanalyse und eine neue Nutzen-Kosten-Rechnung sind unverzichtbar.** Hierbei muss berücksichtigt werden, dass in der Altstadt kein Platz für Züge ist.
6. **Die mit der Planung beauftragten Gesellschaften müssen Vorschläge untersuchen und veröffentlichen, wie in Mainz auf Züge verzichtet werden kann:** z. B. Trennung des Zuges (Doppeltraktion) in Mainz-Kastel in zwei normale Straßenbahnen, die alle 5 Minuten nach Mainz fahren.

Ein Großprojekt wie die CityBahn gelingt nur durch eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung. Dies umfasst weit mehr als bloße Bürgerinformation. Aus den Bibturm-Erfahrungen müssen Konsequenzen gezogen werden: Mainz benötigt eine neue politische Kultur. Dies erfordert die Bereitschaft aller Beteiligten, auch der Verwaltung, ihre Positionen zu überdenken. Vorzeitige Festlegungen darf es nicht mehr geben.

Das Mainzer Verkehrsdezernat muss künftig gegenüber Wiesbaden die Mainzer Interessen artikulieren. Es ist entschieden zurückzuweisen, dass Wiesbaden bereits Planungen für das Mainzer Stadtgebiet vorgelegt hat. Sollte Wiesbaden auf seiner für Mainz überdimensionierten Planung bestehen, ist vonseiten der Stadt Mainz das Projekt CityBahn als gescheitert zu erklären.

Begründung:

Über 70 Meter lange Züge benötigen laut Stadtplanungsamt etwa 80 Meter lange Haltestellen. Dies brächte eine Reihe von Problemen und Nachteilen:

- Zu einer zeitgemäßen Verkehrsplanung gehört, dass sich zusätzliche Verkehrslinien mit den vorhandenen verbinden lassen, in diesem Fall z. B. dass sie über den Münsterplatz/Hauptbahnhof hinaus an die Universität oder das ZDF fahren können. Die geplanten langen Züge verlangen jedoch überall für die Citybahn 80 Meter lange „Großhaltestellen“: nicht nur in der Altstadt, sondern auch auf den übrigen Strecken. Es ist gar nicht sicher, ob die dafür nötigen Flächen überhaupt bereitgestellt werden könnten. Sicher ist jedoch, dass diese teuren Umbauten zu vielen unnötigen Baustellen mit Verkehrsbehinderungen führen würden.
- In der Altstadt müsste laut Stadtplanungsamt weitgehend auf Haltestellen verzichtet werden: In der „Vorzugsvariante Große Bleiche“ wäre zwischen Münsterplatz und Mainz-Kastel nur eine einzige Haltestelle möglich (Landesmuseum), weil an allen anderen Stellen der Platz nicht ausreicht. Am Schloss und am Neubrunnenplatz könnte die CityBahn nicht halten. Sollen deswegen auf der Großen Bleiche weiterhin Busse eingesetzt werden? Das stellt die Sinnhaftigkeit des Projekts dann grundsätzlich in Frage!
- Die CityBahn würde für die Mainzer eine optimale Verbindung ins Wiesbadener Einzelhandelszentrum schaffen. Umgekehrt würden aber die Wiesbadener **keine** Verbindung ins Mainzer Einzelhandelszentrum erhalten, weil die CityBahn nicht an der „Mainzer City-Meile“ (Neubrunnenplatz oder Höfchen) halten könnte. Dem Mainzer Einzelhandel würde ein Wettbewerbsnachteil entstehen.

Würde dagegen eine Trennung des langen Zuges in zwei eigene Straßenbahnen in Mainz-Kastel erfolgen und die Bahn im Abstand von 5 Minuten weiter in Richtung Mainz-Altstadt fahren, ergäbe sich ein deutlicher Attraktivitätsvorteil für die neue Straßenbahnlinie. Dies würde das eigentliche Ziel fördern, möglichst viele Autofahrten einzusparen, damit in der Altstadt eine wesentliche Verkehrs-entlastung mit Luftverbesserung entsteht.

Andreas Behringer, SPD-Fraktion