

Vorlage-Nr. 0587/2019

CityBahn: keine Züge durch die Altstadt!

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 3. April 2019

Der Ortsbeirat Altstadt möge beschließen:

Der Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes über Mainz-Kastel nach Wiesbaden kann die Mobilität bereichern und Luftschadstoffe verringern. Jedoch muss eine „CityBahn“ in Mainz maßvoll und mainzgerecht sein.

Die CityBahn in ihrer derzeit geplanten Form lehnt der Ortsbeirat Altstadt entschieden ab: 70 Meter lange Züge mit einer Kapazität von 480 Fahrgästen passen nicht unseren dicht bebauten Stadtteil. Für ausreichend lange Haltestellen lassen sich fast keine Standorte finden. Das Ergebnis wäre eine CityBahn, die zwar durch die Altstadt fährt, aber kaum hält. Dies wäre absurd. Deshalb kann eine CityBahn in Mainz nur in Form einer „normalen“ Straßenbahn (etwa 36 m Länge) betrieben werden.

Das Mainzer Verkehrsdezernat muss endlich die Mainzer Interessen gegenüber Wiesbaden 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. 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 in der gesamten Stadt führen würden.
- In der Altstadt müsste laut Stadtplanungsamt weitgehend auf Haltestellen verzichtet werden: Z. B. 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.

Ein Großprojekt wie die CityBahn gelingt nur durch eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung. Dies umfasst weit mehr als bloße Bürgerinformation. Neben Fragen zur Finanzierung und Streckenführung bleiben auch Fragen unbeantwortet, wie sich die CityBahn auf vorhandene Buslinien, Straßen- und Wegeführungen auswirken wird. Aus den Bibelturm-Erfahrungen müssen Konsequenzen gezogen werden: Mainz benötigt eine neue politische Kultur. Dies erfordert die Bereitschaft aller Beteiligten, auch des Verkehrsdezernats, ihre Positionen zu überdenken. Vorzeitige Festlegungen darf es nicht mehr geben.

Andreas Behringer, SPD-Fraktion