

Mainz, 26.05.2020

Antrag **0943/2020** zur Sitzung Stadtrat am **03.06.2020**

gem. Antrag: Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen! (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FDP)

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird nach dem großen Erfolg der „Mainzelbahn“ beauftragt, gemeinsam mit den Mainzer Stadtwerken und der Mainzer Verkehrsgesellschaft das Straßenbahnnetz in Mainz weiter zu entwickeln. Dabei sollen folgende Strecken geplant und realisiert werden. Begleitend zu den Planungen der konkreten Straßenbahnprojekte erfolgt jeweils eine umfassende Bürgerbeteiligung:

1. Die Verbindungsspanne Aliceplatz – Münsterplatz: Die Spange ermöglicht eine Entlastung des Hauptbahnhofs als ÖPNV-Knoten. Diese Strecke wäre gleichzeitig Bestandteil einer CityBahn von Mainz über Wiesbaden bis in den Rheingau-Taunus-Kreis. Besonders berücksichtigt werden muss bei den Planungen die Verkehrsbedeutung der Binger Straße als wichtige Radverkehrsachse.
2. Eine Anbindung des neuen Heiligkreuzviertels mit Teilen der Oberstadt und von Weisenau: Die Erschließung wird zur Stärkung des Umweltverbundes für die große Zahl der neuen Bürger*innen im verdichteten Baugebiet sowie in angrenzenden Teilen der Oberstadt und Weisenau eine sehr attraktive ÖPNV-Anbindung gewährleisten. Vor die Planungen wird eine Machbarkeitsstudie vorgeschaltet.
3. Der Innenstadtring mit Neustadterschließung: Damit erfolgt ein Attraktivitätszuwachs des gesamten Straßenbahnnetzes in Mainz durch eine heute fehlende zentrale Erschließung der Innenstadt (u.a. Höfchen) und eine attraktive Erschließung des einwohnerstärksten Stadtteiles Neustadt.
4. Ergänzend zu den genannten Maßnahmen wird eine Studie für die längerfristige Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes, auch mit möglichen Anbindungen des rheinhessischen Umlandes, unter Berücksichtigung der geänderten GVFG-Förderung erarbeitet.

Begründung:

Die Straßenbahn ist heute schon ein wichtiges Element des ÖPNV in Mainz. Der Fahrgastzuwachs auf den Straßenbahnlinien liegt über der allgemeinen Entwicklung. Die Straßenbahn ist sehr stadtverträglich, emissionsfrei, CO₂-neutral und hat eine deutlich höhere Kapazität als der Bus. Sie ist als „großstädtisches“ Verkehrsmittel zudem für viele Fahrgäste deutlich attraktiver als Busse. Die Erfolgsgeschichte der Mainzelbahn, mit den Fahrgastzuwächsen in den Stadtteilen Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg nach der Inbetriebnahme zeigt dies. Deshalb setzen viele Städte in Europa und auf der ganzen Welt seit einigen Jahren und Jahrzehnten wieder verstärkt auf den Ausbau des schienengebundenen ÖPNV mit Straßenbahnen.

Mit dem novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes sind die Fördermöglichkeiten für den Straßenbahnausbau drastisch verbessert worden. Das betrifft die Fördermöglichkeiten, die deutlich mehr Spielraum für stadtverträgliche Planungen eröffnen und vor allem die Höhe der Fördermittel, die schrittweise von 330 Mio. € im Jahr auf 2 Mrd. € im Jahr versechsfacht werden.

Die Straßenbahnen haben dann den größten Erfolg, wenn viele Fahrgäste den ÖPNV nutzen:

Der kurze Abschnitt Binger Straße wird für den Mainzer ÖPNV eine erhebliche Verbesserung durch eine Entlastung des Bahnhofsvorplatzes bewirken, der heute in der Morgenspitze mit 3 Fahrzeugabfahrten in der Minute seine Kapazitätsgrenze erreicht hat. Gleichzeitig verkürzt sich, bei Aufrechterhaltung der Umsteigebeziehungen, für viele Fahrgäste die Fahrtzeit in die Innenstadt und so auch die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Der Innenstadtring bietet sich als Maßnahme an, weil in der Mainzer Neustadt das Potenzial für die Nutzung des ÖPNV besonders hoch ist und eine Verstärkung der Kapazität durch ein schienengebundenes System an dieser Stelle eine deutliche Steigerung der Nachfrage zur Folge hat..

Die Anbindung des Heiligkreuzviertels als neuem verdichtetem Quartier erfordert eine attraktive und leistungsfähige ÖPNV-Erschließung damit der ÖPNV auf Dauer den erforderlichen Stellenwert für die Bewohner*innen des autoarmen geplanten Bereiches geben zu können.

Die Diskussion um eine Anbindung des rheinhessischen Umlandes und einer längerfristigen Weiterentwicklung des Mainzer Straßenbahnnetzes erfordert fachliche Grundlagen, die in Form einer Studie erarbeitet werden sollen.

Sylvia Köbler-Gross (Stadtratsfraktion BÜDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Alexandra Gill-Gers (SPD-Stadtratsfraktion)

David Dietz (FDP-Stadtratsfraktion)