



Antwort zur Anfrage Nr. 0925/2020 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend  
**Straßenbahnabschnitt Binger-Straße (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Im Zeichen des Klimawandels steigen immer mehr Menschen in Mainz auf umweltfreundliche Verkehrsmittel um. Die Mainzer Mobilität verzeichnet seit vielen Jahren steigende Fahrgastzahlen. Nicht zuletzt die Erfolgsgeschichte der „Mainzelbahn“ zeigt den hohen Stellenwert und die Beliebtheit, die das Verkehrsmittel Straßenbahn in der Mainzer Bevölkerung genießt. So wünschen sich viele Bürgerinnen und Bürger wie auch die drei Ortsbeiräte Oberstadt, Weisenau und Hechtsheim eine Anbindung des Heiligkreuz-Viertels an das Tram-Netz. Um künftige Zuwächse im ÖPNV noch bedienen zu können, sind darüber hinaus weitere Straßenbahntrassen notwendig.

Der Bahnhofsvorplatz ist jedoch bereits heute vor allem in den Stoßzeiten an seinen Kapazitätsgrenzen angekommen. Um zusätzliche Angebote im ÖPNV schaffen zu können und das Straßenbahnnetz weniger störungsanfällig zu machen, ist eine Entlastung dieses Knotenpunktes von zentraler Bedeutung für die Mobilität der Mainzer Bürgerinnen und Bürger.

*1. Welche verkehrlichen Überlegungen stehen hinter den Planungen zum neuen Straßenbahnabschnitt?*

Folgende Überlegungen stehen hinter den Planungen einer Schienendirektverbindung zwischen Alicenplatz und Münsterplatz:

Streckenverläufe, die sich von Bretzenheim kommend in die Große Bleiche oder nach Hechtsheim fortsetzen, können so direkt geführt werden und müssen nicht über den Bahnhofsvorplatz geleitet werden. Dies führt zu deutlich kürzeren Reisezeiten sowie einer Entlastung der bestehenden Haltestellen am Hauptbahnhof bei. Generell können Verbesserungen im Verkehrsablauf erreicht werden, weil die zweimalige Querung der Hauptachse Kaiserstraße-Parcusstraße-Aliceplatz durch die Straßenbahnfahrzeuge entfällt.

Für die angestrebte CityBahn ist diese Direktverbindung für beide aktuell zur Debatte stehenden Varianten, d.h. sowohl für die Route über die Große Bleiche als auch über die Ludwigsstraße dienlich. Doch auch für das bestehende Netz bzw. weitere Strecken innerhalb der Stadt Mainz bringt dieser Lückenschluss mehr Kapazität und eine Attraktivitätssteigerung des Straßenbahnsystems und eine höhere Variabilität der Linienführungen der bestehenden Linien. Es sei hier daran erinnert, dass der Flächennutzungsplan diesen Abschnitt mit Weiterführung in der Großen Bleiche bereits beinhaltet.

*2. Welche Kosten entstehen durch den Bau des neuen Streckenabschnitts?*

Aktuell liegen noch keine Planungen vor, die eine seriöse Abschätzung der Baukosten ermöglichen. Da in jedem Fall eine Haltestelle vorgesehen ist, sind umfangreiche Eingriffe in den bestehenden Verkehrsraum zu erwarten, die ggf. in einer Überplanung des gesamten Quer-

schnitts zwischen den Häuserkanten mündet. Von daher ist mit Baukosten in einer Größenordnung zu rechnen, die nach der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) die Maßnahme förderfähig macht. Die MVG wird zur entsprechenden Zeit einen Förderantrag stellen.

*3. Wie stellen sich die kalkulierten Fahrgastzahlen für diesen Streckenabschnitt dar?*

Auch diese Frage kann derzeit nur bedingt beantwortet werden. Eine Untersuchung liegt noch nicht vor, und mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans in Mainz ab dem Fahrplan 2020 haben sich deutliche Veränderungen gerade für diesen Abschnitt ergeben. Die Linien 52 und 53, die von Lerchenberg bzw. Bretzenheim nach Hechtsheim verkehren, weisen aktuell ein Fahrgastaufkommen von ca. 9.000 Fahrgästen in der Bahnhofsstraße auf, für die Buslinien 6, 64, 65 und 78 liegen für die Binger Straße noch keine Werte seit der Fahrplanumstellung vor.

*4. Wie schätzt die Verwaltung die Auswirkungen der komplexeren Streckenführung auf die Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV ein? Ist mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen zu rechnen?*

Nein, im Gegenteil erwarten Verwaltung und MVG eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Die Verwaltung rechnet insofern nicht mit einem Fahrgastrückgang, vielmehr wird ein Fahrgastzuwachs erwartet, da sich die Reisezeiten zu den Haltestellen Münsterplatz und Schillerplatz aus Richtung Bretzenheim bzw. auf der Straßenbahnachse von Hechtsheim über die Oberstadt und die Innenstadt, Universität bis hin zum Lerchenberg verringern.

*5. Mit welchen Auswirkungen auf den fließenden Verkehr ist durch den neuen Straßenbahnabschnitt und die dort geplanten Haltestellen zu rechnen?*

Hinzuweisen ist zunächst auf die Entlastung der neuralgischen Kreuzung Parcusstraße/Bahnhofsstraße von den Straßenbahnlinien, die dann über die neue Trasse geführt werden.

Die Auswirkungen des Streckenabschnitts auf den Individualverkehr werden zurzeit durch eine die Leistungsfähigkeitsbetrachtung geprüft, die die MVG in Auftrag gegeben hat. Hierbei werden unter anderem verschiedene Optionen für die Haltestellenanordnung untersucht.

*6. Wurden alternative Streckenführungen geprüft?*

Weitere Optionen für einen direkten Lückenschluss zwischen Alicenplatz und Münsterplatz stehen nicht zur Verfügung.

*7. Wann ist mit einer ganzheitlichen Infrastrukturplanung für Mainz zu rechnen?*

Die Stadt Mainz betreibt eine ganzheitliche Infrastrukturplanung. Die Wechselwirkungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten werden bei allen Vorhaben stets berücksichtigt. Der Flächennutzungsplan der Stadt Mainz sieht eine Reihe von ÖPNV-Trassen für einen möglichen Straßenbahnausbau vor. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft hat in Zusammenarbeit mit der Verkehrsverwaltung in Bezug auf weitere Ausbauschritte des Mainzer Straßenbahnnetzes Voruntersuchungen eingeleitet, die grundlegende Fragestellungen für eine Nutzen-Kosten-Untersuchung klären wird. Ziel ist dabei unter anderem, die Aussichten für eine Förderfähigkeit verschiedener in Frage kommenden Streckenführungen oder Korridore sowie Punkte, die grundsätzlich einer Machbarkeit entgegenstehen können, zu klären. Die abgeschätzten Nut-

zen-Kosten-Quotienten können dann ggf. auch als Maßstab für die Priorisierung der Planungen zu allen in Diskussion stehenden Straßenbahntrassen in Mainz dienen.

Mainz, 28.05.2020

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete