

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1079/2021
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 24.06.2021	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Finthen	Kenntnisnahme	29.06.2021	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0627/2021 Ortsbeiratsfraktion Freie Wähler Mainz-Finthen; hier: Straßenbahn Strecke 50 im Teilabschnitt Finthen für den Straßenverkehr umbauen

Mainz, 28.06.2021

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat Mainz-Finthen** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachstandsbericht:

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Bei der Trasse handelt es sich um eine schnelle Direktverbindung für die Straßenbahn aus der Innenstadt zur Römerquelle. Die Trasse ist dabei für die Straßenbahn konzipiert und nicht für den KFZ-Verkehr befahrbar. Durch die ausschließliche Befahrbarkeit der Trasse durch die Straßenbahn wird die Umwelt mithin am meisten geschont. Einerseits ist die Fahrt mit der Straßenbahn durch schnellere Reisezeiten im Vergleich zum PKW attraktiver, andererseits erfolgt durch Schotter- und Rasengleis keine Versiegelung der Trasse, wie es bei einer Asphaltierung der Fall ist. Ökologische Aspekte zur Begründung des Ausbaus des Individualverkehrs anzuführen, ist aus Sicht der MVG völlig ungeeignet.

Mit einem Ausbau des heute unabhängigen Bahnkörpers zu einem straßenbündigen Bahnkörper sind erhebliche rechtliche Hürden zu nehmen. Mit einem einfachen Asphaltieren bei Erneuerung der Gleise ist es nicht getan. Es wäre u.a. gutachterlich zu prüfen, ob Konflikte durch Schallemissionen entstünden. So verändert sich die Schallreflexion der Straßenbahn alleine durch die glatte Oberfläche des Asphalts im Vergleich zum rauen Schotter oder einem Rasengleis. Der PKW-Verkehr wäre noch hinzuzurechnen.

Auch mit einem einfachen Einleiten des entstehenden Oberflächenwassers in den Aubach wäre es nicht getan. Hier müssen Berechnungen über 30- oder 50-jährige Starkregenereignisse erstellt werden, die gegenüber den Genehmigungsbehörden eine Standsicherheit der Gleistrasse unter den neuen Rahmenbedingungen nachweisen. Weitere Auswirkungen auf Flora, Fauna, Erschütterung sowie verkehrstechnische Untersuchungen müssten erstellt und genehmigt werden, dies nach Einschätzung der MVG im Rahmen eines baurechtlichen Genehmigungsverfahrens. Hier sei seitens der Verwaltung ergänzt, dass die Trasse am Rande eines Landschaftsschutzgebietes verläuft.

Da die vorgeschlagene Maßnahme für die MVG weder in umwelttechnischen noch in verkehrlichen Belangen Vorteile birgt, wird die MVG die entsprechend des FWG-Antrages erforderlichen Maßnahmen nicht einleiten. Hinzu kommt, dass die Sanierung der Strecke zeitnah geplant ist und erforderliche Genehmigungsverfahren weit über diesen Horizont herausgehen würden. Aus bautechnischer Sicht sei angemerkt, dass sich der Trassenaufbau eines straßenbündigen Bahnkörpers stark von einem reinen Gleiskörper unterscheidet und die Aussage, es sei ein einfaches „Mitasphaltieren“ zu geringen Kosten möglich, nicht zutrifft.

Bezüglich des Linienkonzeptes ist seitens der MVG anzuführen, dass Finthen momentan durch die Buslinien als gut erschlossen angesehen werden kann. Gerade dadurch, dass der Stadtteil zu großen Teilen durchfahren und nicht nur tangiert wird, werden viele direkte Verbindungen ermöglicht. Die Straßenbahnen sowie die restlichen Buslinien im Süden bieten eine fahrzeitoptimierte Alternative in die Innenstadt. Ein Schienenersatzverkehr bringt hingegen nur geringe Nachteile hinsichtlich der Erschließung – für einige Fahrgäste sogar Vorteile.

Die angesprochene Ringlinienführung hätte einige Nachteile hinsichtlich der Erschließung. So kann beispielsweise keine Fahrt gegen den Ring vorgenommen werden, sodass wesentliche Verbindungen nur in eine Richtung möglich sind. Das abwechselnde Befahren des Ringes in beide Richtungen würde hingegen eine Halbierung der Taktfolge je Ringrichtung bedeuten.

Auch betrieblich gesehen bringt eine Ringlinienführung einige Nachteile mit sich. So benötigt jede Fahrt einen festen Endpunkt, an dem Pufferzeiten zum Ausgleich von Verspätungen und der Erfüllung von sozialen Bedürfnissen des Fahrpersonals bereitgestellt werden können. Außerdem müssen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden. Die Errichtung eines Endpunktes auf einem Ring würde eine größere Wartezeit von Fahrgästen auf dem Ring bedeuten und rechtlich gesehen sogar einen Aus- und erneuten Wiedereinstieg der Fahrgäste erfordern. Daher plant die Mainzer Mobilität nur dort Ringverkehre, wo eine Erschließung anders nicht möglich ist oder kein Wendevorgang stattfinden kann.

Im Bereich der Römerquelle ist dies aus den genannten Gründen so der Fall. Allerdings verkehrt die 78 bereits jetzt mit nur 2 Minuten Wendezeit, sodass eine Vergrößerung des Rings mit dem vorhandenem Fahrzeugeinsatz und damit auch finanziellen Aufwand nicht leistbar wäre.

Die Mainzer Mobilität positioniert sich aus der genannten Vielzahl an Nachteilen klar gegen eine Asphaltierung der Gleistrasse.