



Bündnis 90/Die Grünen im  
Ortsbeirat Mainz-Neustadt



FDP im Ortsbeirat Mainz-  
Neustadt



CDU im Ortsbeirat Mainz-  
Neustadt

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 14.09.2022

**Neue Straßenbahn: Innenstadtring entlang der Rheinallee**

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt spricht sich dafür aus, dass in den weiteren Planungen zum Ausbauprojekt „Meine Straßenbahnstadt: Innenstadtring“ die Rheinallee bevorzugt betrachtet wird.

Begründung

Mit dem hiesigen Antrag möchte der Ortsbeirat einen Impuls in den weiteren Bürgerbeteiligungsprozess geben. Dies auch daher, da bereits vielfältig die Frage an einzelne Mitglieder des Ortsbeirats herangetragen wurde, wie sie zu den Planungen des Straßenbahnausbaus stehen. Es gehört zu den Aufgaben politischer Vertreterinnen und Vertreter, den eigenen Standpunkt transparent zu machen, sofern sich diese bereits eine Meinung gebildet haben sollten.

Zunächst begrüßt der Ortsbeirat den weiteren Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes auch in der Neustadt. Die Erweiterung des Straßenbahnnetzes kann einen Beitrag zu einem komfortablen Nahverkehr und zur Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Mainz leisten.

Der Ortsbeirat begrüßt ebenso den umfassenden Bürgerbeteiligungsprozess, der mit der digitalen Auftaktveranstaltung am 17. März 2022 begann (Vorstellung der drei Varianten: Hindenburgstraße, Wallaustraße, Rheinallee) und im Juni mit der Durchführung der ersten Themenwerkstätten (1. Gastronomie und Gewerbe, 2. Grünflächen, Baum- und Denkmalschutz, 3. Verkehrsraumaufteilung, 4. ÖPNV-Nutzende und Anwohnende, 5. Öffentliches Leben und 6. Sicherheit und Barrierefreiheit) fortgesetzt wurde. Sowohl die Auftaktveranstaltung als auch die gut besuchten Themenwerkstätten haben dazu beigetragen, dass viele Bürgerinnen und Bürger sich informieren und austauschen und sich bereits ein gutes Bild von den drei Trassenvarianten machen konnte.

Der Auftaktveranstaltung und den bisherigen Werkstätten war unschwer zu entnehmen, dass eine große Mehrheit der Teilnehmenden die „Variante Rheinallee“ favorisieren und die anderen Trassen kritisch sehen.

Auch Mitglieder der Fraktionen des Ortsbeirats haben die Beteiligungsangebote genutzt, sich aktiv eingebracht, mitdiskutiert sowie anschließend intern und untereinander beraten. Auch hier hat sich hier recht ein klares Bild ergeben: aus mehreren städtebaulichen Gründen wird die Rheinallee bevorzugt. Dazu seien hier einige Gründe genannt:

- Hinsichtlich **Gastronomie und Gewerbe** ist die Rheinallee die geeignetere Variante, da Gewerbe insbesondere entlang der Rheinallee zu finden ist. Dazu gehört neben den Mainzer Stadtwerken der Zollhafen, wo neue Gewerberäume entstanden sind und noch immer entstehen. Eine Straßenbahn entlang der Rheinallee würde zudem, um etwas weiter zu denken, eine künftige Verlängerung bis zum Mombacher Kreisel ermöglichen, wodurch Gewerbe, Industrie und Einzelhandel auch entlang der Ingelheimer Aue mit hunderten Beschäftigten angeschlossen würden (dies erhält ggf. zusätzliche Relevanz auch vor dem Hintergrund, dass der Nordbahnhof perspektivisch stillgelegt wird).

Ähnliches würde wohl für die Gastronomie entlang der Rheinallee gelten. Die Gastronomie im Innenbereich der Mainzer Neustadt benötigt eher keinen Straßenbahnanschluss, da sie auch so bereits gut besucht ist und zu Fuß oder per Rad gut zu erreichen ist.

- Hinsichtlich des Themas **Grünflächen, Baum- und Denkmalschutzes** wäre die Variante durch die Rheinallee – vor allem im Vergleich zu Hindenburgstraße und Wallaustraße – nahezu konfliktfrei. Die Wallaustraße sowie die Hindenburgstraße sind deutlich schmaler, sodass für die Errichtung der Stromleitungen/-masten hier sehr wahrscheinlich Bäume weichen müssten.

Deutlich schwerwiegender wiegt bei der Hindenburgstraße vermutlich die Querung, Zerschneidung, Verkleinerung und damit deutliche Beeinträchtigung des Goetheplatzes. Der Goetheplatz ist – neben dem Rheinufer – die zentrale Naherholungsfläche der Neustadt, die mit annähernd 30.000 Einwohnern der einwohnerstärkste Mainzer Stadtteil ist, in der Frei- und Erholungsflächen aber knapper sind als irgendwo sonst in Mainz. Die fortschreitende Klimakrise erfordert gerade in dicht bebauten Innenstadtlagen ein Umdenken hin zu mehr öffentlichen unversiegelten und begrünten Flächen.

- Die Trasse in der Rheinallee würde hinsichtlich **ÖPNV-Nutzenden und Anwohnenden** die Wohngebiete zwischen Wallaustraße und Rhein mit hoher und zunehmender Bevölkerungsdichte (bspw. Neubau Karolin-Stern-Platz, Kommissbrotbäckerei, Zollhafen) anbinden, die aktuell am wenigstens durch Straßenbahninfrastruktur erschlossen sind bzw. am weitesten von bisheriger Straßenbahninfrastruktur entfernt liegen (> 500 m). Die Variante durch die Hindenburgstraße verläuft dagegen nahe an der bestehenden Trasse entlang des Kaiser-Wilhelm-Ringes (vor allem im nördlichen Bereich).

- Die Variante Rheinallee ist zudem mit großem Abstand diejenige Variante, die die geringsten Nutzungskonflikte im Hinblick auf die **Verkehrsraumaufteilung** mit sich bringt. Die Straßenraumaufteilung zwischen zu Fuß gehenden, Radfahrenden, KfZ-Verkehr und Straßenbahn lassen sich weder in der Hindenburgstraße noch in der Wallaustraße konfliktfrei gestalten. Die Hindenburgstraße ist die zentrale Fahrradroute durch die Neu- in die Altstadt von Mombach, Gonsenheim und Finthen. Der Ortsbeirat hat daher unlängst beschlossen, dass die Hindenburgstraße zur Fahrradstraße umgestaltet werden soll. Die Wallaustraße ist noch schmaler. Da Straßenbahnschienen für den Radverkehr zu den größten Unfallrisiken gehören, wären diese Routen für den Radverkehr kaum noch geeignet.

Bei der Variante Wallaustraße müsste die Querspange Wallau-/Neckarstr., die den Binnenverkehr und Schleichverkehr im Wohngebiet verhindern soll, entfernt werden. Dies hätte zur Folge, dass KfZ gerade in Stoßzeiten der Rheinallee über die Wallaustraße und

angrenzende Straßen ausweichen könnten, was Verkehr in die Wohngebiete verlagert und auch Konflikte für die Straßenbahn mit sich bringen könnte.

Ein weiteres Problem könnten in den engeren Straßen von Hindenburgstraße und Wallaustraße die Oberleitungen für die Feuerwehr darstellen (im Brandfall müssten ggf. die Oberleitungen gekappt werden, damit die Feuerwehr anleitern kann).

- Auch im Hinblick auf das Thema **öffentliches Leben** birgt die Rheinallee Vorteile, da hierdurch eine Erschließung der Rheinpromenade mitsamt den dortigen Erholungsflächen und temporären Festivitäten erfolgen würde. Im Gegensatz dazu überquert die Variante Hindenburgstraße – wie oben bereits skizziert – den Goetheplatz (oder in einer anderen Variante ggf. den Sömmeringplatz) und beeinträchtigt damit das öffentliche Leben. Die Variante durch die Wallaustraße würde über den Vorplatz Rabanus-Maurus-Gymnasiums und direkt am starkfrequentierten Frauenlobplatz vorbeiführen, dessen Spielfeld ggf. extra gesichert werden müsste.
- Hinsichtlich **Sicherheit und Barrierefreiheit** bestehen auf der breiten Rheinallee alle Möglichkeiten, diesen Anforderungen nachzukommen. Dies ist in den Varianten Hindenburgstraße aus oben teilweise genannten Gründen nicht konfliktfrei gegeben.

Für die Fraktionen

Marco Neef  
Bündnis 90/Die Grünen

Sigi Aubel  
Die Linke

Michael Hampel  
FDP

Karsten Lange  
CDU