

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1520/2022
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 03.11.2022	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 08.11.2022

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	24.11.2022	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	24.11.2022	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	24.11.2022	Ö
Stadtrat	Kenntnisnahme	30.11.2022	Ö

## Betreff:

Erweiterung des Mainzer Straßenbahnnetzes – Lückenschluss Binger Straße zwischen Alicenplatz und Münsterplatz;  
hier: Abschluss der Entwurfsplanung; Kenntnisnahme der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Dem Bürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 04.11.2022

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

Mainz, 09.11.2022

gez. Beck

Günter Beck  
Bürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss/der Bau- und Sanierungsausschuss/die Ortsbeiräte Altstadt und Neustadt/der Stadtrat** nehmen den Stand der Planungen zur Straßenbahnerweiterung - Lückenschluss Binger Straße zwischen Alicenplatz und Münsterplatz als Grundlage für die Genehmigungsplanung und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Kenntnis.

## Sachverhalt

### 1. Sachverhalt

Gemäß dem Antrag 0943/2020 „Das Straßenbahnnetz weiter ausbauen“ ist neben großräumigen Neuerschließungen wie der nördlichen Neustadt und dem Heiligkreuzviertel auch der Lückenschluss Binger Straße zwischen Alicenplatz und Münsterplatz zu entwickeln. Wesentliches Ziel dieser Maßnahme ist es, eine Entlastung für den ÖPNV-Sternverkehr am Hauptbahnhof zu schaffen. Bereits heute ermöglicht dieser Abschnitt der Binger Straße die direkte Durchbindung für fünf Buslinien.

Neben der eigentlichen Gleistrassenplanung soll die Maßnahme auch dazu genutzt werden, die Straßenraumgestaltung, die im Wesentlichen dem „Leitbild der autogerechten Stadt“ entspricht, an die heutigen wie auch zukünftige Mobilitätsansprüche anzupassen. Als zentrale Zufahrtsachse aus nordwestlicher Richtung in die Innenstadt wird die Binger Straße ihrer Bedeutung für die gewachsenen Anforderungen des Umweltverbundes nicht mehr gerecht. So war und ist es allgemeiner Konsens, dass die derzeit für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen (vier Fahrspuren und beidseitige Parkstreifen) zugunsten des Umweltverbundes sowie zur Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Begrünung umverteilt werden sollen. All diese Aspekte waren in den vergangenen Monaten Gegenstand einer umfassenden ganzheitlichen Betrachtung.

### 2. Lösung

Im Frühjahr 2022 hatte die Verwaltung den städtischen Gremien den Vorplanungsstand, der die unter 1. erwähnten Erwartungen an die Planung bestmöglich berücksichtigt, zur Kenntnis gegeben. Der nun vorgelegte Entwurfsplanungsstand spiegelt die wesentlichen Aspekte der Vorplanung vollumfänglich wider, es haben sich keine grundsätzlichen Änderungen ergeben. Im Folgenden werden die bisherigen Ergebnisse der Planungs koordinierungen skizziert.

#### Verkehrsführung

Wie bereits im Verkehrsausschuss im März dargelegt, kann auf einen der aktuell vier MIV-Fahrstreifen verzichtet werden. Vorausgesetzt wurde hierbei, den Durchgangsverkehr auf Höhe Ernst-Ludwig-Platz zu unterbinden und lediglich die notwendigen Parkgaragenzufahrten vorzuhalten. Künftig soll nur noch der ÖPNV und der Radverkehr durchgebunden werden. Auch Qualitäten für den Fußverkehr können so aufgewertet werden. Mit dieser Verkehrsmengenreduzierung auf der Achse Binger Straße – Große Bleiche hat sich grundsätzlich ein Fahrstreifen als ausreichend leistungsfähig erwiesen. Dies bestätigen auch die Modellbetrachtung und die Simulation, die schon zum gegenwärtigen Planungsstand eine ausreichende Leistungsfähigkeit zeigen.

An den signalgeregelten Knotenpunkten sind jeweils zwei parallele Fahrstreifen notwendig, um die Leistungsfähigkeit zu erreichen und den erforderlichen Stauraum bei Rotsignal zu bieten. Dies führte zu der jeweils richtungsbezogenen 2+1-Fahrstreifenlösung (wie heute schon stadteinwärts).

Wie in der Gremieninformation im Frühjahr bereits angesprochen, können und sollen zu gegebener Zeit weitere verkehrsreduzierende Maßnahmen gemäß dem Auftrag aus den Untersuchungen zum „Integrierten Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz“ (IEK) geprüft werden. Sofern sich mittel- bis längerfristig die Verkehrsbelastungen weiter reduzieren lassen, ist die vorgelegte Planung gleichwohl grundsätzlich „aufwärtskompatibel“, d.h., Fahrstreifen des MIV können zurückgebaut oder für andere Verkehrsarten umgewidmet werden ohne Änderungen an der Gleistrasse vor-

nehmen zu müssen. Unter anderem prüft die Verwaltung hierbei verkehrsreduzierende Maßnahmen im Bereich Quintinsstraße/Schusterstraße/Flachmarktstraße für den MIV. Die gewonnenen Erkenntnisse wird die Verwaltung voraussichtlich zur nächsten Gremieninformation (Kenntnisnahme der Ausführungsplanung) vorlegen.

### Verkehrsplanerische Vertiefung

Abweichend von dem im März vorgestellten Vorentwurf werden die Einmündungsbereiche der Hinteren Bleiche sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite auf Gehwegniveau angehoben. Die Durchfahrt für den MIV ist damit weiterhin möglich, dieser ist jedoch wartepflichtig. Durch diese Ausgestaltung wird eine durchgängige Rad- und Fußverkehrsführung entlang der Binger Straße ermöglicht.

Die Breite der angehobenen Fahrbahn der Zeitinsel-Haltestelle wurde mit 3,50m so dimensioniert, dass in Abhängigkeit von der weiteren Mobilitätsentwicklung künftig auch eine Umweltspur realisierbar wäre.

In Gegenrichtung (stadtauswärts) werden die beiden MIV-Fahstreifen, die im Bereich zwischen Gärtnergasse und Bahnhofstraße aus Gründen der Leistungsfähigkeit notwendig sind, bereits auf Höhe der Gleisquerung auf eine Fahrspur reduziert. Hierdurch kann die stadtauswärtige Radverkehrsführung im Bereich des Münsterplatzes nach Süden verschwenkt werden, sodass die Fußverkehrsflächen rund um das „Flugdach“ vergrößert werden können.

### Radverkehr

Der stadteinwärts fahrende Radverkehr wird zwischen Alicenplatz und Hinterer Bleiche auf der Südseite der Binger Straße auf einem 2,50m breiten Radweg geführt. Zur Vermeidung von Behinderungen durch haltende Fahrzeuge wird dieser durch ein Rundbord baulich von der Fahrbahn abgesetzt.

Am Knotenpunkt Hintere Bleiche steht dem Radverkehr eine signalisierte Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Hinterer Bleiche Nord zu Verfügung. Diese soll dem heute viel kommunizierten Bedarf der links abbiegenden Radverkehrsbeziehung ein gesichertes Einfahren ermöglichen. Die weiterführende Achse Hintere Bleiche können Radfahrende als schnelle Verbindung Richtung Norden/Rheinufer nutzen und den hochfrequentierten Knotenpunkt am Münsterplatz umfahren. Gleiches gilt für die Anbindung des rechts abbiegenden Radverkehrs über die Hintere Bleiche und Münsterstraße. Ergänzend zu den Planungen in der Binger Straße selbst, wird diese neue Alternativroute planerisch auch im weiteren Verlauf, d.h. entlang der Hinteren Bleiche und den Querungen der Bahnhofstraße sowie Gärtnergasse vertieft betrachtet.

Im anschließenden Bereich zwischen Hinterer Bleiche und Münsterplatz wird der stadteinwärts fahrende Radverkehr auf einem 1,75m breiten Schutzstreifen geführt. Dieser verläuft über den angehobenen Fahrbahnbereich der Zeitinsel, senkt sich zu deren Ende aber nicht wie der äußere MIV-Fahstreifen wieder auf Fahrbahnniveau ab, sondern bleibt auf Gehwegniveau. Hierdurch wird der Radverkehr auf Höhe der Bushaltestelle auf dem 1,75m breiten Radweg vor dem Haltestellenwartebereich entlanggeführt. Um Konflikte beim Fahrgastwechsel an der Bushaltestelle zu vermeiden, wird bei herannahenden Bussen die Radverkehrs-Signalisierung auf Höhe der Hinteren Bleiche rot geschaltet, sodass kein Radverkehr nachfließen kann. Durch die Anbindung der Hinteren Bleiche bedeutet dies jedoch keinen Komfortverlust für den Radverkehr. Die Zeit der Rotphase kann genutzt werden, um in die Hintere Bleiche einzufahren und so parallel zur Kaiserstraße und Großen Bleiche den gewünschten Weg fortzusetzen. Hinter der Bushaltestelle wird der Radverkehr mittels Rampe wieder auf die Fahrbahn abgesenkt und geht in den Bestands-Radfahrestreifen des Münsterplatzes über.

Der von Norden aus der Große Bleiche kommende, stadtauswärtige Radverkehr wird im Vorfeld des Knotenpunkts Münsterplatz wie aktuell als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau als „Protected Bike-Lane“ geführt. Nach der Querung Bahnhofstraße wird der Radverkehr auf Gehwegniveau angehoben. Durch diese Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich können Konflikte mit dem dort hohen Fußverkehrsaufkommen vermieden werden, was gegenüber dem heutigen Zustand eine spürbare Verbesserung darstellt.

Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr auf einem durchgängig 2,50 m breiten Radweg bis zum Knotenpunkt Alicenplatz geführt. Diese großzügige Breite trägt der geländebedingten Steigung der Binger Straße in Richtung Alicenplatz Rechnung: Je nach Radmodell ergeben sich aufgrund der Fahrdynamik Pendelbewegungen, wodurch bei bergauf führenden Radwegen mehr Platz benötigt wird.

Durch die Anhebung der Einmündungsbereiche der Hinteren Bleiche auf Seitenraumniveau wird eine durchgängige Radverkehrsführung beidseitig der Binger Straße erzielt.

### Brandschutz

Um den Belangen des Brandschutzes gerecht zu werden, müssen für alle Gebäude ohne bauseitigen zweiten Rettungsweg Flächen für die Feuerwehr vorgesehen werden. Dies betrifft sowohl nahezu die gesamte Südseite der Binger Straße als auch den Bereich westlich der Hinteren Bleiche auf der Nordseite. Auf den hierfür notwendigen Flächen können keine festen Einbauten vorgesehen werden. Insbesondere die Einrichtung von Baumstandorten ist dort nicht möglich.

### Ladezonen/ Lieferverkehr

Auch wenn in Bezug auf das Platzangebot die Möglichkeit bestünde, wird auf die Einrichtung einer Ladezone auf der Südseite der Binger Straße (Fahrtrichtung stadteinwärts) oberhalb der Hinteren Bleiche verzichtet. Begründet ist dies mit dem Gefährdungspotential, das entsteht, wenn die Lieferfahrzeuge zur Anfahrt über den Radweg fahren müssten.

Im weiteren Verlauf der Binger Straße ist die Einrichtung von Ladezonen, z.B. zwischen Hinterer Bleiche und Bilhildisstraße wegen der dort vorgesehenen ÖPNV-Haltestellen nicht möglich. Daher werden Ladezonen jeweils in dem nördlich und südlich an die Binger Straße angrenzenden Bereich der Hinteren Bleiche vorgesehen. Die Planungen sehen entsprechende Flächen in direkter Nachbarschaft der Einmündungen vor. Diese Bereiche werden in einer Ebene ausgebaut, um ausreichend Platz für Verkehrsströme im Begegnungsverkehr zu schaffen. Eine weitere Ladezone steht an der Einmündung Bilhildisstraße/Münsterplatz zur Verfügung.

Die Erreichbarkeit der Hofzufahrten, die u.a. auch für die Anlieferung von Material zu Produktionswerkstätten dienen, ist über die angehobene Fahrbahn der dynamischen Haltestelle gewährleistet.

### Öffentliches Grün/ Baumstandorte

Der aktuelle Baumstandbestand in der Binger Straße lässt sich nicht vollständig in eine zielorientierte Neuplanung integrieren. 9 Bäume müssen daher gefällt werden. Von den 12 nach Rechtsverordnung notwendigen Ersatzpflanzungen können 8 Baumstandorte auf der Nordseite der Binger Straße neu angelegt werden. Darüber hinaus werden 4 weitere Bäume im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsplanung an einer noch festzulegenden Stelle als Ausgleichsmaßnahme gepflanzt.

Die Dächer der Fahrgastunterstände in der Binger Straße werden begrünt.

### Wandanker/ Maststandorte

Zur Freihaltung des Straßenraums von Abspannmasten wird angestrebt, die notwendigen Oberleitungen ausschließlich mit Wandverankerungen zu befestigen. Hierzu steht die Mainzer Mobili-

tät bereits in Kontakt mit den Eigentümer:innen der betroffenen Gebäude. Auf den Einsatz von Abspannmasten wird lediglich zurückgegriffen, wenn die Verwendung von einzelnen Wandverankerungen technisch nicht realisierbar ist.

### Weitere Vorgehensweise:

#### *Baurecht*

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft beabsichtigt gemäß dem Zeitplan, bis Ende 2022 das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird Baurecht und die Voraussetzungen geschaffen, konkret den Zuschussantrag bei Bund und Land stellen zu können. Das Planfeststellungsverfahren wird vom Landesbetrieb Mobilität als zuständige Behörde durchgeführt. Gemäß dem Verwaltungsverfahrensgesetz werden im Rahmen des Verfahrens alle Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur Stellungnahme aufgefordert und die Pläne zur Einsichtnahme für Jedermann öffentlich ausgelegt. Auch die Stadt Mainz wird sich zu den vorgelegten Planungen als TÖB nochmals äußern, wobei auf Grund der sehr engen Abstimmung der Planung zwischen MVG und Stadt kein grundsätzlicher Dissens zwischen der Planung und den beteiligten städtischen Ämtern zu erwarten ist. Gleichwohl sei betont, dass bis zur Aufforderung zur Stellungnahme (voraussichtlich im Frühjahr 2023) noch ergänzende Anregungen und/oder Bedenken geäußert werden könnten, die anschließend abzuwägen und gegebenenfalls einzuarbeiten wären. Die Beteiligung der Fachausschüsse erfolgt nach Vorliegen der Stellungnahmen aus den Fachämtern im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

Es sei angemerkt, dass im vorliegenden Projekt anders als bei der Planung der „Mainzelbahn“ die Inanspruchnahme von privaten Grundstücken nicht erforderlich ist, sodass mit einem zeitlich überschaubaren Genehmigungsverfahren zu rechnen ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Vorplanung in der planerischen Vertiefung der vergangenen Monate bestätigt wurde und keiner grundsätzlichen Änderung bedurfte. Die dargestellten Abweichungen stellen praktisch durchweg Verbesserungen bzw. Optimierungen der vorhandenen Ansätze dar.

#### *Öffentlichkeits- und Gremienbeteiligung*

Wie bereits angesprochen, erfolgt im Planfeststellungsverfahren unter anderem die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die Offenlage der Pläne mit der Möglichkeit zur Formulierung von Bedenken und Anregungen für alle, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden. In diesem Rahmen werden neben den technischen Plänen auch die Ergebnisse der umwelttechnischen Untersuchungen, der Eingriffs- und Ausgleichsplanung, der Lärmschutzaspekte und gegebenenfalls weitere Fachgutachten zur Einsicht gegeben.

Alle nicht planfeststellungs- und zuschussrelevanten Aspekte können auch noch während des Verfahrens oder im Anschluss während der Ausführungsplanung vertieft werden. Dies betrifft z.B. Fragen der Straßenraumgestaltung abseits der für die Verkehrsabläufe zwingend erforderlichen Flächen.

#### *Zeitplan*

Nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss und Vorliegen der Zuschussbewilligung werden die städtischen Gremien noch einmal über die Ausführungsplanung informiert.

November 2022	Gremienbeschlüsse Entwurfs-/Genehmigungsplanung
Dezember 2022	Einreichung der Planfeststellungsunterlagen

Anschließend kann von einer Verfahrensprozessdauer von ca. 12 Monaten ausgegangen werden, sodass mit einem Planfeststellungsbeschluss Anfang 2024 zu rechnen ist.

### **3. Alternativen**

Grundsätzlich ist die Straßenbahntrasse mit einer Haltestelle auch unter Beibehaltung einer vierspurigen Lösung für den MIV möglich. Angesichts der vielfältigen Anforderungen an diesen Straßenabschnitt mit jeweiligem Platzbedarf sind so allerdings die dringend notwendigen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr nicht umsetzbar. Auch eine städtebauliche Aufwertung wäre so nicht möglich.

Der Bau der Straßenbahntrasse mit Haltestelle ist auch mit einer durchgehenden Reduzierung auf zwei Fahrspuren für den MIV und den ÖPNV umsetzbar. Damit verbunden ist aber ein erheblicher Verlust an Leistungsfähigkeit für den MIV, der zu Stauerscheinungen und deutlichen Verlagerungseffekten auf benachbarte Verkehrsachsen führt. Die Verkehrsqualität für den ÖPNV wäre zu Spitzenzeiten nicht ausreichend und die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Quell- und Zielverkehre des MIV erheblich einschränkt.

### **4. Ausgaben / Finanzierung**

Die Kosten der Planungen und Gutachten, die für die Herstellung des Baurechtes notwendig sind, werden von der MVG getragen.

### **5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

Keine Auswirkungen.

### **6. Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Förderung des Umweltverbunds durch Umplanung bestehender Verkehrsflächen einen wichtigen Baustein einer klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrsentwicklung dar.

Der in der Beschlussvorlage vorgestellte Straßenbahn-Lückenschluss durch die Binger Straße steigert durch die Entlastung des ÖPNV-Knotenpunkts am Hauptbahnhofsvorplatz sowie Fahrzeitverkürzungen die Attraktivität des ÖPNV-Angebots in Mainz. Zudem werden bestehende Verkehrsflächen für den Fußverkehr und für den Radverkehr erweitert und aufgewertet. Durch diese Maßnahmen wird die Nutzungsmotivation des Umweltverbunds gesteigert und damit die nachhaltige Mobilität gefördert.

Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.

### **Finanzierung**