

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1603/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 19.10.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 31.10.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	14.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	21.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	22.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	23.11.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	29.11.2023	Ö

**Betreff:**  
Straßenbahnerweiterung Uniklinik

Mainz, 20.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

Mainz, 31.10.2023

gez. Haase

Nino Haase  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Die **Ortsbeiräte** nehmen zur Kenntnis, **der Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt im Rahmen von Teilprojekt 3 der Straßenbahnnetz-Erweiterung die Ausweitung des Untersuchungsgebiets auf den Korridor Hauptbahnhof-West – Linsenbergl/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze.

Die Sachstände zu den Bürgerbeteiligungsverfahren der Teilprojekte 2 und 3 sowie zur Vorgehensweise im Rahmen der Verkehrsuntersuchung werden zur Kenntnis genommen.



## Sachverhalt

### Bisherige Ausgangslage im Teilprojekt 3 (Erschließung Heiligkreuz-Viertel)

Wie bekannt, hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 03.06.2020 mit dem Antrag 0943/2020 die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit den Mainzer Stadtwerken und der Mainzer Verkehrsgesellschaft das Straßenbahnnetz in Mainz weiterzuentwickeln. Neben dem Lückenschluss durch die Binger Straße, der sich bereits im Genehmigungsverfahren befindet, umfasste der Antrag auch die Planung und Realisierung eines Innenstadtrings mit Neustadterschließung sowie die Anbindung des neuen Heiligkreuz-Viertels mit Teilen der Oberstadt und von Weisenau.

In der Frühphase der Überlegungen zum Teilprojekt 3 (Erschließung Heiligkreuz-Viertel) wurde zunächst unterstellt, dass die Streckenführung vom Schillerplatz über die Gaustraße in Richtung Pariser Straße über die bestehende Straßenbahntrasse erfolgt und sich erst dann die verschiedenen Trassenvarianten in Richtung Heiligkreuz-Viertel eröffnen. Dies war im März 2023 auch Grundlage des digitalen Auftakterminals für das breit angelegte Bürgerbeteiligungsverfahren.

Nach vertiefter Betrachtung brachte die Mainzer Mobilität im Nachgang den Gedanken in die Diskussion, ob möglicherweise bereits ab Hauptbahnhof West eine alternative Straßenbahntrasse über den Korridor Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze in Erwägung gezogen werden könne. Als eine der größten Arbeitgeberinnen in Mainz, deren Einrichtungen tagtäglich von einer Vielzahl an Patient:innen und Besucher:innen angefahren werden, weist die Uniklinik ein sehr hohes Fahrgast-Potential auf. Die Haltestelle Universitätsmedizin ist aktuell nach der Haltestelle Höfchen/ Listmann die am zweitstärksten genutzte Bushaltestelle im gesamten Mainzer Stadtgebiet. Eine neue Straßenbahntrasse zwischen den Bestandstrassen am Hauptbahnhof West und An der Philippschanze würde zudem eine alternative Streckenführung zur heute alternativlosen Streckenführung über Schillerplatz und Gaustraße ermöglichen. Die Achse wird bereits heute mit 12 Straßenbahn-Fahrten pro Stunde und Richtung befahren. Zukünftig ist mit dem Anschluss des Heiligkreuz-Viertels an das Straßenbahnnetz von 16 bis 20 Straßenbahn-Fahrten pro Stunde und Richtung auszugehen, wodurch die Gaustraße ein Nadelöhr im Mainzer Straßenbahnnetz darstellt. So wäre beispielsweise im Havarie-Fall keine Umfahrung des Bereichs möglich. Eine zusätzliche Straßenbahntrasse im Korridor Hauptbahnhof West – Uniklinik – Philippschanze könnte somit nicht nur zusätzlich ein hohes Fahrgast-Potential erschließen, sondern würde auch zu einer höheren betrieblichen Resilienz des Mainzer Straßenbahnnetzes beitragen.

Im Frühsommer fand hierzu eine Abstimmung mit den Fachdienststellen der Stadtverwaltung statt, in der sich gemeinsam mit der Mainzer Mobilität darüber verständigt wurde, dass dieser Ansatz weiter vertieft werden kann. Daraufhin wurde im Rahmen des Bürgerbeteiligungstermins am 20. Juli 2023 ausgelotet, inwieweit auch in der Öffentlichkeit Interesse und Bereitschaft besteht, den Untersuchungskorridor auszuweiten.

## Lösung

### Ausweitung des Untersuchungsgebiets auf den Korridor Hauptbahnhof-West – Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze

Der Bürgerbeteiligungstermin am 20. Juli 2023 wurde in Form eines Themenmarkts durchgeführt, an dem insgesamt ca. 300 Bürger:innen teilnahmen. Im Rahmen des Formats hatten Interessierte die Möglichkeit, sich an Thementischen mit verschiedenen Schwerpunkten (u.a. zum Planungsprozess, Kinder- und Jugendbeteiligung, Grünflächen, Verkehrsraumaufteilung) mit den anwe-

senden Planer:innen und Vertreter:innen der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz auszutauschen, Fragen zu stellen und Hinweise zum Projekt zu geben. Auch zur möglichen Ausweitung des Untersuchungsraums auf den Korridor Hauptbahnhof West – Uniklinik – Philippschanze erfolgte ein reger Austausch. So wurde vielfach die Straßenbahnanbindung der Uniklinik als sehr positiv eingeordnet – gleichzeitig ergaben sich aber auch vielfältige Fragestellungen, beispielsweise hinsichtlich des Erhalts des Baumbestandes in der Langenbeckstraße, möglicher Emissionen sowie zur Radverkehrsführung im Umfeld der Straßenbahntrasse. Ebenfalls im Fokus stand die Fragestellung, ob und wie sich eine neue Straßenbahntrasse mit dem nicht unerheblichen Verkehrsaufkommen auf der Achse Am Linsenberg/ Langenbeckstraße und Am Römerlager (B 40) kombinieren lässt. Zusammenfassend betrachtet bestanden aber keine grundlegenden Einwände, den Untersuchungsraum von Teilprojekt 3 auf den Korridor Hauptbahnhof West – Uniklinik – Philippschanze auszudehnen, um im ersten Schritt durch tiefergehende Betrachtungen Antworten auf die gesammelten, vielfältigen Fragestellungen hinsichtlich der Umsetzbarkeit des Trassenkorridors zu erhalten.

Gleichermaßen erfolgte eine Abstimmungsrunde aller beteiligten Fachämter innerhalb der Verwaltung, bei der ebenfalls eine Vielzahl an Aspekten, Hinweisen und Prüfaufträgen hinsichtlich des Trassenkorridors gesammelt werden konnte. Auch hier wurden keine grundlegenden Einwände gegen die Erweiterung des Untersuchungsgebiets geäußert. Insbesondere die Verkehrsverwaltung begrüßt aufgrund der erheblichen Fahrgast-Potentiale die Untersuchung einer möglichen Straßenbahn-Erschließung der Uniklinik im Rahmen der Erschließung des Heiligkreuz-Viertels.

Im Hinblick auf die Resonanz aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren und den Ersteinschätzungen der Fachämter empfiehlt die Verwaltung den Gremien die Ausweitung des Untersuchungsgebiets auf den Korridor Hauptbahnhof-West – Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze im Rahmen von Teilprojekt 3 der Straßenbahnnetz-Erweiterung zu beschließen.

### Verkehrsgutachten für die Teilprojekte 2 und 3

Wie in allen anderen Bereichen, welche im Rahmen der Straßenbahnnetzerweiterung untersucht werden, bedarf es auch für den Untersuchungskorridor vom Hauptbahnhof West – Uniklinik – Philippschanze einer intensiven Betrachtung aller potentiell relevanten Aspekte. Einen wesentlichen Aspekt stellen hierbei die verkehrlichen Auswirkungen einer potentiellen Straßenbahntrasse dar. Die Mainzer Mobilität und die Landeshauptstadt Mainz lassen daher die grundsätzliche Machbarkeit einer Straßenbahntrasse in diesem Bereich, die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener denkbarer Trassenführungen sowie die Ermittlung gegebenenfalls erforderlicher verkehrlicher Kompensationsmaßnahmen im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersuchen. Hierbei stehen insbesondere die Verkehrsachsen Am Linsenberg/ Langenbeckstraße und Am Römerlager im Fokus, da dieser Bestandteil der Bundesstraße 40 (B 40) sind und aktuell eine hohe Verkehrsbelastung aufweisen. Im Rahmen des Gutachtens sollen makroskopischen Verkehrsmodellrechnungen sowie Mikrosimulationen zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen durchgeführt werden.

Ebenso wie eine potentielle Straßenbahn-Anbindung der Uniklinik sowie auch im weiteren Trassenverlauf die Erschließung des Heiligkreuz-Viertels (Teilprojekt 3), hat auch der Innenstadtring (Teilprojekt 2) Auswirkungen auf das gesamtstädtische Verkehrsgefüge. So muss beispielsweise für eine potentielle Trassenführung der Straßenbahn über die Rheinallee untersucht werden, welche Auswirkungen diese auf den Pkw-Verkehr hat, zu welchen verkehrlichen Verlagerungseffekten diese führen und ob gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen erforderlich werden (z.B. die Anpassung der Verkehrsführung in angrenzenden Bereichen).

Da diese verkehrlichen Auswirkungen in Wechselwirkung zueinanderstehen, wäre eine rein solitäre Betrachtung der beiden Teilprojekte jeweils nur für sich nicht zielführend. Die Mainzer Mobilität und die Landeshauptstadt Mainz lassen daher die Untersuchung beider Teilprojekte in einem gebündelten Verkehrsmodell durchführen, um eine realistische Prognose des zukünftigen Verkehrssystems in Mainz mit beiden Straßenbahnerweiterungen (TP 2 und 3) zu erhalten. Aufgrund der Komplexität der dem Gutachten zu Grunde liegenden Untersuchungen, liegen die Ergebnisse voraussichtlich erst im zweiten Quartal 2024 vor. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden diese dem Interessenbeirat sowie den städtischen Gremien vorgestellt.

### Sachstand Bürgerbeteiligung – Teilprojekt 2 (Innenstadtring)

Auch die Planungen zum Teilprojekt 2 (Innenstadtring) werden von einer umfangreichen Bürgerbeteiligung begleitet. Das Beteiligungsverfahren hat im Frühjahr 2022 begonnen und ist damit bereits weiter vorangeschritten als das Beteiligungsverfahren zum Teilprojekt 3. Interessengruppen wie Anwohner:innen, Gewerbetreibende und Vertreter:innen der Politik oder von Verbänden und Initiativen hatten zu Beginn im Rahmen einer digitalen Auftaktveranstaltung die Möglichkeit, sich über die geplante Straßenbahnerweiterung durch die Innenstadt zu informieren. An der Veranstaltung nahmen zeitweise mehr als 500 Bürger:innen teil. Im Rahmen des sich anschließenden ersten Online-Dialogs hatten die Bürger:innen die Möglichkeit, sich mit Hinweisen, Fragen und Wünschen einzubringen. Die Anregungen wurden aufgenommen und vom Planungsteam auf ihre Machbarkeit hin geprüft.

Im Juni 2022 schloss sich ein sogenannter „Themenmarkt“ an. Hierzu wurden Anwohner:innen, Interessengruppen und Vertreter:innen aus den Ortsbeiräten Altstadt und Neustadt eingeladen, um gemeinsam mit den Planer:innen und Vertreter:innen von der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz den aktuellen Stand der Planung im Hinblick auf ihre spezifischen Anliegen zu diskutieren, Fragen zu stellen sowie Anmerkungen und Hinweise zum Projekt einzubringen. Dieser Termin diente auch zur Vorbereitung der sich anschließenden Themenwerkstätten.

Im September 2022 beteiligten sich ca. 100 Bürger:innen und Interessenvertreter:innen an diesen Themenwerkstätten. In den jeweils rund vierstündigen Workshops diskutierten sie mit Planer:innen und Vertreter:innen von der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz jeweils zu den Themenfeldern Gastronomie und Gewerbe, Grünflächen, Baum- und Denkmalschutz, Öffentliches Leben, ÖPNV-Nutzende und Anwohnende, Sicherheit und Barrierefreiheit sowie Verkehrsraumaufteilung. In den Themenwerkstätten wurden die bisher vorliegenden Variantenideen durch die Mainzer Neustadt und Altstadt begutachtet, Anregungen zu neuralgischen Punkten eingebracht und am Ende mehr als 50 konkrete Arbeitsaufträge an die Mainzer Mobilität formuliert. Aus den sechs Themenwerkstätten wurden schließlich jeweils zwei Vertreter:innen sowie zwei Stellvertreter:innen gewählt, jeweils eine Person aus der Bürgerschaft und eine Person einer Interessenvertretung, die seit Anfang 2023 in einem „Interessenbeirat“ die Vorplanung zum Straßenbahnausbau weiter begleiten.

Der Interessenbeirat ist ein Gremium aus Bürger:innen der Neustadt und Altstadt sowie Interessengruppen zu den verschiedenen Themenfeldern (Gastronomie und Gewerbe, Grünflächen, Baum- und Denkmalschutz, Öffentliches Leben, ÖPNV-Nutzende und Anwohnende, Sicherheit und Barrierefreiheit sowie Verkehrsraumaufteilung). Begleitet und unterstützt wird das Gremium von der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz sowie externen Planer:innen und Gutachter:innen. Der Beirat bündelt, diskutiert und trägt die Interessen und Anliegen der Bürger:innen sowie der Interessengruppen an die Mainzer Mobilität heran. Durch die Einbeziehung der Ergebnisse aus der Online-Beteiligung wird außerdem sichergestellt, dass die Interessen der breiten Öffentlichkeit in den Prozess einfließen. Das Ziel des Interessenbeirats ist die Findung

und Ausdifferenzierung einer konsensfähigen Vorzugsvariante, die einer möglichst großen Bandbreite an Bedürfnissen gerecht wird. Seit der Auftaktsitzung im Januar 2023 fanden bisher fünf Sitzungen des Interessenbeirats, zwei Begehungen vor Ort und vier Fachvorträgen über die Themen Grün und Umwelt, Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), Schall und Erschütterung sowie Verkehrstechnik statt. Bei den Beratungen über einzelne Streckenvarianten in der Altstadt und der Neustadt hat der Interessenbeirat bereits eine ganze Reihe von neuralgischen Punkten entlang möglicher Trassenvarianten beleuchtet und sich so dem Ziel genähert, am Ende eine Vorzugsvariante für eine Straßenbahnerweiterung im Bereich der Innenstadt zu empfehlen.

Ursprünglich war geplant, über die Arbeit und erste gewonnene Ergebnisse des Interessenbeirats im Herbst 2023 mit einer digitalen öffentlichen Veranstaltung zu informieren. Der Zeitplan wird nun nach hinten korrigiert - zuvor wird noch ein umfassendes Verkehrsgutachten erstellt (siehe „Verkehrsgutachten für die Teilprojekte 2 und 3“), welches eine wesentliche Planungsgrundlage für die weitere Arbeit des Interessenbeirats darstellt. Die geplante digitale Beteiligung der Öffentlichkeit verschiebt sich daher in das Jahr 2024. In der Zwischenzeit wird auch an den verschiedenen Prüf- und Planungsaufträgen gearbeitet, die der Interessenbeirat an die Mainzer Mobilität und die Landeshauptstadt Mainz gerichtet hat.

## **Alternativen**

Im Rahmen des Teilprojekts 3 (Erschließung Heiligkreuz-Viertel) wird auf eine Ausweitung des Untersuchungsraums auf den Korridor Hauptbahnhof-West – Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze verzichtet. Die Chance auf eine neue Straßenbahntrasse in dem Bereich, verbunden mit den beschriebenen Vorteilen bezüglich hoher Fahrgastpotentiale sowie einer höheren Resilienz des Straßenbahnnetzes, kann nicht wahrgenommen werden.

## **Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

Keine

## **Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland. Die Förderung eines flächendeckenden und schnellen ÖPNV-Angebots, in Form der Erweiterung des Straßenbahnnetzes, stellt daher als attraktive Alternative zum privaten Pkw einen wichtigen Baustein einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung dar. Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.

## **Finanzierung**

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