

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0276/2025
Amt/Aktenzeichen 61/	Datum 19.02.2025	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 25.02.2025

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	26.03.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	18.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	18.03.2025	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	18.03.2025	Ö
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Vorberatung	18.03.2025	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.04.2025	Ö

Betreff:

„Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“, (Antrag 0943/2020)
Sachstandsbericht zur Vorzugsvariante für Teilprojekt 2 (Innenstadt) und Beschluss über die weitere Vorgehensweise

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 19.02.2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 26.02.2025

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Stadtvorstand/der **Ausschuss für Mobilität**/der **Bau- und Sanierungsausschuss**/der **Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie** die **Ortsbeiräte Altstadt und Neustadt** nehmen den Stand der Vorplanungen zur Straßenbahnerweiterung Teilprojekt 2 „Innenstadt“ zur Kenntnis. Die vor-

genannten Gremien empfehlen und der **Stadtrat** beschließt Folgendes:

1. Die Variante „Rheinachse/Rheinallee mit Führung über den „Nordabschnitt Große Bleiche“, die die Verwaltung und die MVG als Empfehlung aus dem Beteiligungsprozess mittragen, wird als Vorzugsvariante planerisch weiterverfolgt und vertieft. Diese verfolgt die Straßenbahntrasse vom Schillerplatz über die Ludwigsstraße, Schusterstraße, Flachsmarktstraße und die nördliche Große Bleiche an die Peter-Altmeier-Allee und im Anschluss über die Rheinallee bis zum Kaiser-Karl-Ring. Bestandteil der Variante ist die Spange über Nahestraße/Goethestraße.
2. Im Abschnitt zwischen Schillerplatz und Quintinsstraße werden im weiteren Planungsprozess in der Ludwigsstraße vor allem die Auswirkungen von Oberleitungen auf Stadtbild, Denkmalpflege und Grünerhalt optimiert. Dabei wird auch ein oberleitungsfreier Betrieb geprüft und für alle Optionen, die sich hier aus technischen Entwicklungen ergeben können, offengehalten.
3. Um die Betriebssicherheit zu erhöhen und Ausweichmöglichkeiten für veranstaltungsbedingte Sperrungen der Ludwigsstraße zu schaffen, untersuchen die MVG und die Verwaltung zwischen Münsterplatz und Bauhofstraße eine Gleistrasse in der Großen Bleiche als Ergänzungs- und Ausweichstrecke. Alternativ wird eine innenstadtnahe Wendemöglichkeit geprüft.
4. Verwaltung und MVG werden die erforderlichen Rahmenbedingungen für einen weitreichend störungsfreien Straßenbahnbetrieb, auch in den verkehrlichen Spitzenzeiten, in den Abschnitten, in denen die Straßenbahn gemeinsam mit dem MIV geführt werden muss, erarbeiten. Die daraus resultierenden Effekte für den Fuß- und Radverkehr sowie den MIV im Zuge der „Vorzugsvariante Rheinachse“ werden ebenfalls in weiteren Planungsschritten vertieft.

Die MVG und die Verwaltung berichten den städtischen Gremien über die gewonnenen Erkenntnisse und fortgeschriebenen Planungsparameter.

Sachverhalt

Die elektrische Straßenbahn mit ihrer mittlerweile mehr als 100-jährigen Tradition stellt eine wesentliche Stütze des städtischen ÖPNV dar. Wenngleich das Netz nach dem Krieg bis in die 1970er Jahre spürbar an Umfang verlor, blieben dennoch die Äste Hechtsheim – Finthen sowie Hechtsheim – Bretzenheim dauerhaft erhalten und bildeten das Rückgrat für Maßnahmen, die diesem Trend entgegenwirkten. Waren es um die Jahrtausendwende zunächst nur moderate Streckenerweiterungen (Hechtsheim/Bürgerhaus) und infrastrukturelle Verbesserungen (Gleisdreieck Hauptbahnhof, zweigleisiger Ausbau des Endastes Finthen-Poststraße sowie der Gaustraße), ging im Jahr 2016 mit der „Mainzelbahn“ ein rund 9 km langer Streckenabschnitt neu in Betrieb. Der Stadtrat hat dann nach dem großen Erfolg der „Mainzelbahn“ mit der Vorlage 0943/2020 vom 03.06.2020 den Beschluss gefasst, den Straßenbahnausbau in Mainz weiter voranzutreiben. Der Beschluss enthielt die folgenden Zielsetzungen:

1. Bau einer Verbindungsspanne Alicenplatz – Münsterplatz (Teilprojekt 1)
2. Anbindung des neuen Heiligkreuzviertels mit Teilen der Oberstadt und Weisenau (Teilprojekt 3)
3. Innenstadtring mit Neustadterschließung (Teilprojekt 2)
4. Ergänzend eine Studie für die längerfristige Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes mit möglicher Anbindung des rheinhessischen Umlands

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) hat gemeinsam mit der Stadtverwaltung Mainz verschiedene Straßenbahnausbauprojekte erfolgreich auf den Weg gebracht. Auch für das anstehende Teilprojekt „Innenstadt“ ist es den Beteiligten ein Anliegen, den politischen Entscheidungsträgern einen gut durchdachten und abgewogenen Variantenvorschlag vorzulegen.

Im Vergleich zu den beiden o.g. Projekten stellt dies für das Teilprojekt „Innenstadt“ eine wesentlich größere Herausforderung dar: Im Gegensatz zur Mainzelbahn verlaufen beim Teilprojekt 2 (je nach Trassenvariante) ca. 3,5 bis 4,5 km Streckenverlauf ausnahmslos in einem hochverdichteten Bereich und oftmals in einem sehr sensiblen städtebaulichen und straßenräumlichen Umfeld. Zum Vergleich: Bei der Mainzelbahn konnten rund 90% der Trassenführung auf eigenem Gleiskörper und abseits bestehender Achsen für den MIV (motorisierter Individualverkehr) angeordnet werden.

Deshalb gestaltet sich der Prozess einer Trassenfindung im vorliegenden Fall schwieriger. Hier sind mehrere grundsätzlich unterschiedliche Varianten denkbar, deren Bewertung je nach Betrachtungsperspektive unterschiedlich ausfällt. Weiterhin stehen einige Beurteilungsaspekte in Wechselwirkung und können nicht isoliert betrachtet werden. Aufgrund ihrer Verknüpfungen zueinander sind sie in einen übergeordneten Zusammenhang zu stellen. Auch sind die Ergebnisse der bereits abgeschlossenen Diskussion der Öffentlichkeitsbeteiligung (Interessenbeirat) einzubeziehen. Aus diesem Grund sind einige Vorbemerkungen notwendig, um die Herleitung der Empfehlung für eine Vorzugsvariante besser einordnen und nachvollziehen zu können.

Für die Betrachtung der Planungsoptionen sind u.a. folgende Aspekte von Bedeutung:

- **Förderfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Genehmigungsfähigkeit**

Die Umsetzung des Projekts ist ohne Fördergelder nicht möglich. Um eine Förderung des Bundes und ergänzend des Landes zu erhalten, müssen bestimmte Kriterien erfüllt sein. Grundvoraussetzung einer Förderung ist ein Nutzen-Kosten-Quotient größer 1,0. Das bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Straßenbahnausbaus größer sein muss als die Kosten der Maßnahme. Hierzu wird eine so genannte „Standardisierte Bewertung“ durchgeführt, ein für alle Bundesfördervorhaben im ÖPNV einheitliches Bewertungsverfahren, in das eine Vielzahl

von Faktoren einfließen. Neben einfach zu ermittelnden Größen wie Baukosten und Betriebskostensparnis kommen hier auch Effekte zum Tragen, die zunächst monetarisiert werden, um sie den tatsächlichen Kosten gegenüberstellen zu können. Beispiele hierfür sind u.a. Reisezeitgewinne, auf der anderen Seite Wirkungen auf die Umwelt, z.B. Einsparung von CO₂-Emissionen.

Weitere Voraussetzungen für eine Förderbewilligung sind u.a. eine Trassierung „überwiegend auf eigenem Gleiskörper“, also mehr als 50% der Strecke.

Die Förderbedingungen wurden seit dem Bau der „Mainzelbahn“ deutlich verbessert. Der Bund fördert heute bis zu 75 % der förderfähigen Kosten (bei der Mainzelbahn noch 60 %) sowie zusätzlich auch Planungskosten (bis maximal 10 % der Baukosten). Mit einer ergänzenden Landesförderung (bei der „Mainzelbahn“ 10 %) liegt der zu finanzierende Eigenanteil heute deutlich niedriger. Neben der Investitionsförderung spielen die zukünftigen Betriebskosten und zusätzliche Fahrgeldeinnahmen eine entscheidende Rolle zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit. Kürzere zu bauende Trassen und später Fahrtstrecken sowie hohe Fahrgastpotenziale wirken sich deshalb günstig auf die Bewertung aus.

Für die Weiterverfolgung des Projekts und die Genehmigungsfähigkeit im Rahmen der Planfeststellung spielen darüber hinaus folgende Faktoren eine Rolle:

- Beachtung der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Mainz, z.B. Einzugsbereiche von Haltestellen
- Einhaltung der Klimaziele der Stadt Mainz
- Ausreichender Nutzen-Kosten-Koeffizient auch bei Zusammenfassung der Teilprojekte 2 und 3 (Heiligkreuzviertel)

• Umweltverträglichkeit

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist eine Umweltverträglichkeitsbetrachtung vorgeschrieben. Wenngleich diese - wie viele andere Gutachten auch - erst im Rahmen der Genehmigungsplanung im Detail erarbeitet wird, müssen schon bei der Variantenbetrachtung und -auswahl K.O.-Kriterien ausgeschlossen und die Herleitung der Variantenbewertung mit Rangfolge nachvollziehbar aufbereitet sein.

Hierbei werden neben „klassischen“ Schutzgütern wie z.B. Eingriffe in Grünsubstanz auch Auswirkungen auf Menschen und andere Kriterien betrachtet:

- Schutzgut Menschen, v.a. menschliche Gesundheit (u.a. Schall und Erschütterung)
- Schutzgut Tiere und Pflanzen (u.a. Artenschutz, Bäume, Biotopstrukturen)
- Schutzgut Boden (u.a. Flächeninanspruchnahme, Altlasten)
- Schutzgut Wasser (u.a. Entwässerung)
- Schutzgut Klima/ Luft (u.a. Bäume und Grünflächen, Flächeninanspruchnahme, verkehrliche Auswirkungen)
- Schutzgut Landschaft (u.a. Freiräume, Stadtbild)
- Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter (u.a. Einzeldenkmäler, Denkmalzonen, Bodendenkmäler)

• Fachliche und rechtliche Ausschlusskriterien

Neben den beiden vorgenannten Aufgabenkreisen können sich auch aus anderen Bereichen sehr verbindliche Kriterien ergeben, die Auswirkungen auf die Machbarkeit von Trassenoptio-

nen haben oder zu faktischen Ausschlusskriterien führen. Nachfolgend seien einige Beispiele genannt:

- **Denkmalpflege**
Die Auswirkungen einer Straßenbahntrasse auf Kulturdenkmäler werden von den zuständigen Denkmalschutzbehörden beurteilt. Diese kann Planungen widersprechen, sofern erhebliche Beeinträchtigungen von Einzeldenkmälern, Denkmalzonen und Boddendenkmälern zu erwarten sind und zumutbare Alternativen nicht berücksichtigt werden.
- **Vorbeugender Brandschutz**
Oberleitungen und Abspannmaste können gravierende Auswirkungen auf das Anleitern an Gebäude haben. Sofern kein zweiter baulicher Rettungsweg vorhanden ist, muss geprüft werden, ob und ggf. mit welchem Aufwand dieser bei Bedarf hergestellt werden kann. Neben eventuell höheren Baukosten kann dies auch Fragestellungen wie Flächeneingriffe auf privaten Grundstücken oder optische Beeinträchtigungen beinhalten.
- **Verkehrliche Leistungsfähigkeit**
Bis vor wenigen Jahren war im Rahmen von Planfeststellungsverfahren ein Verkehrsgutachten vorgeschrieben, das für die Verkehrsabläufe zwingend den Nachweis einer ausreichenden Qualitätsstufe gefordert hat. Seit 2022 ist dies durch die Richtlinie „E-Klima“ geöffnet und mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) in 2024 weiter gestärkt worden. Vorhaben und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes können nunmehr dahingehend bewertet werden, dass in Spitzenzeiten vorübergehend leichte Überschreitungen der Leistungsfähigkeit für den MIV hingenommen werden können.
Es bleibt darüber hinaus zu beachten, dass Auswirkungen auf klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) von der zuständigen Landesbehörde im Rahmen des Baurechtsverfahrens beurteilt werden.

- **Wechselwirkung zwischen Gleistrassenführung und den Belangen der weiteren Verkehrsträger im Umweltverbund**

Mit den bereits vorgenannten Anforderungen wird deutlich, dass eine Straßenbahnplanung innerhalb gewachsener Verkehrsräume und begrenzt zur Verfügung stehenden Flächenressourcen in Konkurrenz mit anderen Verkehrsträgern steht. Eine ausgewogene Gestaltung der Planung muss die Belange auch des Fußverkehrs und mobilitätseingeschränkter Personen angemessen berücksichtigen. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang neben gesicherten Querungen über die Gleise vor allem die Ansprüche an die Barrierefreiheit.

Auch den Bedarfen des Radverkehrs muss bei der Straßenbahnplanung Rechnung getragen werden. Mit dem „Radnetz Mainz“ verfolgt die Verkehrsverwaltung ein weiteres Großprojekt zur Stärkung des Umweltverbunds. Hierbei werden Radhaupttrouten und –nebenrouten definiert, die zusätzliche Auswirkungen auf die Herausforderungen haben, den knappen Verkehrsraum auf die konkurrierenden Interessen zu verteilen.

- **Bürger:innenbeteiligung**

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit hat in den vergangenen Jahren eine zentrale Rolle bei der Akzeptanz von umfassenden Planungsprozessen erhalten. Der Stadtrat hat in seinem Beschluss vom 3. Juni 2020 ausdrücklich „eine umfassende Bürgerbeteiligung“ gefordert. Die

MVG und die Verwaltung haben deshalb mit einem intensiven Beteiligungsprozess einen weitgehenden Konsens für eine Straßenbahntrasse mit den Bürger:innen, den Gewerbetreibenden und Einzelhandel sowie den verschiedenen Interessenvertretungen angestrebt. Der zu diesem Zweck einberufene „Interessenbeirat“ (IB) war ein zentrales Element im Beteiligungsprozess des Teilprojekts „Innenstadt“. Aufgabe des Beirats war es, die vielfältigen Perspektiven der Mainzer Stadtgesellschaft in die Planungen einzubringen und gemeinsam eine Empfehlung für die Vorzugsvariante zu erarbeiten. Der Beteiligungsprozess begann mit einer digitalen Auftaktveranstaltung, in der der Projekthintergrund und der Ablauf der Bürgerbeteiligung vorgestellt wurden. Darauf folgten eine Online-Kartenbeteiligung, ein Themenmarkt und mehrere themenspezifische Werkstattformate. Hier wurden Anregungen und Hinweise gesammelt, die später in die Arbeit des IB einfließen. In einer zweiten Online-Beteiligung wurden die Zwischenergebnisse des IB der Öffentlichkeit vorgestellt und zur Kommentierung freigegeben. Die hier getätigten Eingaben wurden in den weiteren Abwägungen des IB berücksichtigt. In den Themenwerkstätten wurden Vertreter:innen gewählt, die als Mitglieder:innen des IB die Perspektiven unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen vertreten sollten. So entstand ein Gremium, das sowohl die Meinungen der Anwohner:innen, interessierter Bürger:innen als auch die Interessen von Gewerbetreibenden, Verkehrsteilnehmer:innen und weiteren Gruppen repräsentierte. Aus jeder Werkstatt wurden zwei Bürger:innen sowie zwei Mitglieder diverser Interessenvertretungen entsandt. Insgesamt bestand der IB aus 24 Mitglieder:innen (Haupt- und Stellvertretungen).

Die detaillierten Ergebnisse der Beratungen und Bewertungen können dem Abschlussbericht entnommen, der als Anlage beigefügt ist. Zentrale Aspekte bei der Entscheidungsfindung des Interessenbeirats waren insbesondere:

- Erhalt des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität
- Verkehrliche Vorteile und Perspektiven
- Gute Integration in den öffentlichen Raum
- Erweiterungs- und Entwicklungspotenziale

Diese Ziele bilden vollumfänglich auch die Sichtweise der Verwaltung ab, sodass der Interessenbeirat sowie die Verwaltung und die MVG in der Variantendiskussion und bei der Empfehlung der Vorzugsvariante zu einem übereinstimmenden Ergebnis kamen.

Die MVG und die Verwaltung werden die Hinweise und Prüfaufträge, die in Kap. 5.7. des Abschlussberichts aufgeführt sind, im weiteren Planungsprozess beachten.

1. Lösung

Variantendiskussion Teil 1

Für den Einstieg in die Variantenerarbeitung hatten die Mainzer Verkehrsgesellschaft und die Verkehrsverwaltung drei grundsätzliche Optionen mit mehreren Untervarianten als Diskussionsvorschläge eingebracht:

1. Hindenburgstraße ausgehend von Flachsmarktstraße – Bauhofstraße – Hindenburgplatz (mit Untervarianten Goetheplatz oder Sömmerringplatz/Sömmerringstraße)
2. Wallaustraße ausgehend von Flachsmarktstraße – Bauhofstraße bzw. alternativ Kaiser-Friedrich-Straße – Hindenburgplatz) mit Goethestraße/ Nahestraße

3. Rheinachse mit Rheinallee und Goethestraße/ Nahestraße (mit Untervarianten Quintinsstraße, Große Bleiche oder Kaiserstraße)

• Varianten Hindenburgstraße

Ab der Quintinsstraße sieht diese Variante eine direkte Führung in Südost – Nordwest-Richtung über Flachmarktstraße und Bauhofstraße mit Übergang in die Hindenburgstraße vor. Ab der Gabelberger Straße entwickeln sich zwei Untervarianten:

- Führung über den Sömmerringplatz und die Sömmerringstraße. Über die Richard-Wagner-Straße schließt diese Variante dann an den Bismarckplatz an. Dies entspricht der Darstellung im aktuellen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Mainz.
- Führung weiter über Hindenburgstraße bis über den Goetheplatz und die Goethestraße hinweg. Über die Kreyßigstraße und den westlichsten Teil der Richard-Wagner-Straße schließt diese Variante dann ebenfalls an den Bismarckplatz an.

In Bezug auf **Erschließungswirkung und reine Baukosten** stellen die beiden Trassenvarianten über die Hindenburgstraße voraussichtlich die günstigste Variante dar. Die direkte Linienführung wirkt sich günstig auf Trassenlänge und Betriebskosten aus. Außerdem können hierdurch umfangreich Busverkehrsleistungen durch die Straßenbahn ersetzt werden. Dies spiegelt sich auch in dem höchsten Nutzen-Kosten-Quotienten wider. Für die Herstellung einer angemessenen Straßenraumgestaltung (u.a. im Hinblick auf ggf. denkmalpflegerische Ansprüche) sind darüber hinaus ergänzende Maßnahmen zusätzlich zum Straßenbahnprojekt erforderlich. Zudem ist festzustellen, dass ab dem Hindenburgplatz nur begrenzte Möglichkeiten für die Einrichtung eines besonderen Bahnkörpers bestehen.

Im Hinblick auf den **MIV und Radverkehr** stellt sich die Beurteilung differenziert dar. Für den fließenden Verkehr wäre eine Straßenbahntrasse in den genannten Abschnitten grundsätzlich integrierbar. Der erste Abschnitt (Schusterstraße) wird bereits heute nur in einer Richtung (nach Norden) vom MIV mitgenutzt. Da es sich hier zu einem wesentlichen Teil um Durchgangsverkehre in Richtung Große Bleiche/Neubrunnenplatz handelt, könnten Maßnahmen zur Unterbindung dieser Route bessere Rahmenbedingungen schaffen, um den Fuß- und Radverkehr mit der Straßenbahn zu kombinieren.

Bereits in der Flachmarktstraße steht dann ebenso wie in der Bauhofstraße ein breiterer Straßenquerschnitt zur Verfügung. Jenseits der Kaiserstraße bieten auch die Hindenburgstraße und die Sömmerringstraße ausreichende Breiten für eine verträgliche Integration einer Straßenbahntrasse. Es müsste allerdings dort, wie auch an anderer Stelle (u.a. Richard-Wagner-Straße) eine größere Anzahl an Stellplätzen entfallen.

Für den Radverkehr wäre bei der Einrichtung einer Straßenbahntrasse in der Hindenburgstraße zu prüfen, ob der Ausbau einer Parallelroute in Betracht gezogen werden muss.

Bei der Betrachtung der Auswirkungen auf **Plätze und Freiräume** muss festgestellt werden, dass eine Linienführung über die Hindenburgstraße entweder den Goetheplatz oder den Sömmerringplatz tangiert. Die Durchquerung des Goetheplatzes wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung als K.O.-Kriterium für eine Straßenbahntrasse bewertet und auch im Rahmen der Ämterkoordinierung von verschiedenen Fachstellen der Verwaltung als nicht vertretbar eingestuft. Der Interessenbeirat arbeitete in seiner Bewertung heraus, dass dem Goethepark als größter zusammenhängender Freifläche in der nördlichen Neustadt eine herausragende Bedeutung zukomme. Sowohl einer Durchschneidung des Platzes als auch Überlegungen für Gleise entlang des nördlichen bzw. südlichen Randes erteilte der Interessenbeirat eine Absage und kam in seiner Bewertung hier zu sei-

nem (einzigen) Ausschlusskriterium. Vor dem Hintergrund dieser sehr klaren Aussagen fokussiert sich die Bewertung nunmehr nur noch auf die Alternative über Sömmerringplatz und Sömmerringstraße, d.h. die „FNP-Variante“.

Auch hier wird die Beeinträchtigung durch eine Straßenbahn als sehr gravierend betrachtet, sofern dem nachvollziehbaren Anspruch der MVG auf eine fahrdynamisch günstige Linienführung Rechnung getragen wird. Diese ließe sich am besten mit einer diagonalen Durchquerung des Platzes bewerkstelligen. Doch auch hier werden die Auswirkungen auf einen der wenigen Plätze in der Neustadt sehr negativ beurteilt. Neben dem Eingriff in die Platzstruktur und die Aufenthaltsfunktion kommt ein spürbarer Baumentfall hinzu. Um diesen Aspekten, die möglicherweise zu einer Ausschlussbewertung führen könnten, zu entgegnen, hatte die Verwaltung angeregt, planerisch eine Führung an der östlichen und nördlichen Kante unter Inanspruchnahme der derzeitigen Fahrbahn zu untersuchen. Unter Anwendung der technischen Mindestparameter könnte so ein Großteil des Platzes erhalten werden, dennoch entfielen dann voraussichtlich mehrere Bäume. Seitens der MVG bestehen darüber hinaus erhebliche Vorbehalte in Bezug auf Reisezeit und Reisekomfort sowie Geräusentwicklung und Verschleiß.

Schlussendlich muss auch darauf verwiesen werden, dass auch der vor einigen Jahren gestaltete östliche Teilbereich des Bismarckplatzes von einer Straßenbahntrasse in Anspruch genommen werden würde. Wenngleich die Aufenthaltsfunktion hier weniger stark ausgeprägt ist als bei Goethe- bzw. Sömmerringplatz, wäre auch dieser Eingriff sehr spürbar und sehr nachteilig.

Neben den bereits dargestellten Eingriffen in die **Baumsubstanz** am Sömmerringplatz sind einige weitere Bäume im Bereich des Hindenburgplatzes betroffen. Auch in der Richard-Wagner-Straße ist nach dem derzeitigen Planungsstand eine größere Anzahl von Bäumen eventuell infrage gestellt. Eine genaue Aussage hierüber könnte erst bei einer vertieften Untersuchung im Rahmen einer Entwurfsplanung getroffen werden, wo u.a. auch zu klären wäre, ob und in welchem Maße der Tiefbau die Wurzelbereiche betrifft.

Das Thema **Lärm und Erschütterung** ist abschnittsweise zu betrachten: Während in der Hindenburgstraße die Abstände zwischen Bebauung und Gleistrasse sehr groß sind, würde die Trasse in manchen Bereichen recht nahe an der vorhandenen Bebauung vorbeiführen. Grundsätzlich lässt sich vielen Auswirkungen entgegenwirken, z.B. durch passiven Schallschutz und geeignete Gleislagerungssysteme. Trotzdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Emissionen gegenüber dem Status Quo als nachteilig empfunden werden.

Zum Thema **Vorbeugender Brandschutz** hat Feuerwehr eine erste Betrachtung vorgenommen und darauf hingewiesen, dass im Streckenabschnitt Sömmerringstraße/Richard-Wagner-Straße für das notwendige Anleitern möglicherweise zu geringe Fahrbahnbreiten vorliegen. Dies muss im Weiteren noch näher geprüft werden.

Zusammenfassend werden diese Variantenoptionen wie folgt beurteilt:

Günstig:

- Die niedrigsten Bau- und Betriebskosten bei gleichzeitig hoher Erschließungswirkung
- Hohes Potenzial an Busverkehrsleistungen, die durch die Straßenbahn ersetzt werden können
- Gleistrassen abseits von klassifizierten Straßen bzw. Hauptverkehrsachsen

Verkraftbar/Lösbar:

- Auswirkungen auf den MIV überschaubar bzw. beherrschbar

Nachteilig:

- Spürbare Eingriffe in Platzstrukturen und Verlust von Aufenthaltsqualität und Baumbestand zu erwarten.

- Spürbarer Verlust von Parkplatzflächen entlang der Trassenabschnitte nördlich der Kaiserstraße
- Machbarkeit des Brandschutzes in Teilabschnitten schwierig.
- Radverkehrsachse Hindenburgstraße beeinträchtigt
- Lärm und Erschütterung können gegenüber dem Status Quo als spürbar nachteilig empfunden werden

Bewertung des IB:

Die aus Sicht der Stadtverwaltung benannten Vor- und Nachteile wurden ebenfalls von den Mitgliedern des Interessenbeirats geteilt. Die Durchfahrung des Goetheplatzes wurde mehrheitlich abgelehnt und als (einziges) K.O.-Kriterium definiert.

• Variante Wallaustraße

Diese Variante verläuft ab der Quintinsstraße in direkter Führung in Südost – Nordwest-Richtung über die Flachmarktstraße und die Bauhofstraße mit Übergang zum Hindenburgplatz. Im Anschluss biegt die Route dann in die Adam-Karrillon-Straße und anschließend in die Wallaustraße ab. Ab der Goethestraße sind dann unterschiedliche Weiterführungen denkbar, wobei eine Verlängerung über die nördliche Wallaustraße zum Kaiser-Karl-Ring u.a. aufgrund der Topografie und der Neugestaltung mit Fördermitteln nicht in Betracht kommt. Es verbleibt dann nur die vorbeschriebene Option über Sömmerringstraße und Richard-Wagner-Straße zum Bismarckplatz oder eine Führung über Goethestraße und Nahestraße zur Rheinallee und in Gegenrichtung über Goethestraße zu den Kaiserringen.

Hinsichtlich der **Erschließungswirkung** kann diese Variante günstig bewertet werden, die Einzugsradien verschieben sich im Vergleich zur Hindenburgstraße lediglich etwas in Richtung Norden. Da die Wallaustraße jedoch derzeit keine Bustrasse ist, muss geprüft werden, ob die heute über die Hindenburgstraße verkehrenden Linien zumindest teilweise zur Erschließung beibehalten werden müssen. Gegenüber der Hindenburgstraße/FNP-Variante ist der Linienweg um etwa 0,5 km länger, was sich auf die Bau- und Betriebskosten auswirkt.

Die Bewertung von **MIV und Radverkehr** entspricht in weiten Teilen der Variante „Hindenburgstraße“. Da die Wallaustraße weniger als die Hindenburgstraße eine Sammelstraßenfunktion aufweist, sind die Auswirkungen auf den fließenden MIV noch geringer. Allerdings wären in voraussichtlich noch größerem Umfang spürbare Eingriffe in den ruhenden Verkehr mit einer Reduzierung von Parkplätzen zu erwarten. Die Radverkehrsachse in der Hindenburgstraße wäre nicht tangiert.

Im Hinblick auf **Plätze und Freiräume** tangiert diese Linienführung weder den Goethepark noch den Sömmerringplatz, allerdings erfordert das rechtwinklige Abbiegen vom Hindenburgplatz in die Adam-Karrillon-Straße auf engem Raum einen erheblichen Eingriff mit Beeinträchtigung der Symmetrie des Platzes.

Eingriffe in die **Baumsubstanz** betreffen den Bereich des Hindenburgplatzes und die Wallaustraße selbst sowie in der Goethestraße und Nahestraße

Das Thema **Lärm und Erschütterung** ist in der Wallaustraße eine große Herausforderung, da die Trasse auf einem sehr langen Abschnitt mit wenig Abstand an der vorhandenen dichten Bebauung vorbeiführt.

Die Erfordernisse des **Vorbeugenden Brandschutzes** schätzt die Feuerwehr als grundsätzlich lösbar ein, wenngleich die Flächen für das Anleitern recht knapp werden.

Auch hier können die wesentlichen Aspekte wie folgt zusammengefasst werden:

Günstig:

- Höhere Bau- und Betriebskosten durch größere Streckenlänge bei gleichzeitig hoher Erschließungswirkung
- Radverkehrsachse kann erhalten werden
- Wenige Eingriffe in Strukturen des öffentlichen Raums (Ausnahme: Hindenburgplatz/Adam-Karrillon-Straße)

Verkraftbar/Lösbar:

- Auswirkungen auf den MIV überschaubar bzw. beherrschbar
- Eingriffe in Platzstrukturen und Baumbestand überschaubar
- Eingriffe in Grünsubstanz in der Goethestraße/Nahestraße spürbar, im Hinblick auf die Vorteile der Erschließungswirkung und Betriebsabläufe jedoch vertretbar.

Nachteilig:

- Machbarkeit des Brandschutzes in Teilabschnitten fraglich (Anmerkung: Richard-Wagner-Straße, siehe Variante Hindenburgstraße)
- Spürbarer Verlust von Parkplatzflächen entlang der Wallaustraße
- Deutlicher Anstieg von Lärm und Erschütterung in Teilbereichen gegenüber dem Status Quo bei gleichzeitig sehr geringen Planungsspielräumen (geringe Breite des Verkehrsraums).
- Potenzial an substituierbaren Busverkehrsleistungen eher gering

Bewertung des IB

Die Variante Wallaustraße wurde seitens IB als viertbeste von sechs denkbaren Varianten bewertet. Kritisch wurde vor allem die vergleichsweise enge Wohnbebauung gesehen sowie die Befahrung der Wallaustraße, die heute wegen geringen Verkehrsaufkommens besonders ruhig wahrgenommen wird. Außerdem wurde die größere Zahl an in Frage zu stellenden Parkmöglichkeiten benannt. Als vorteilhaft wurde dagegen die gute Erschließung bewertet.

• **Varianten Rheinachse (mit Spange Goethestraße/Nahestraße)**

Gesetzt ist hier der Streckenabschnitt der Rheinallee zwischen Kaisertor und Kaiser-Karl-Ring. Zum Anschluss an die Strecke Schillerplatz/Ludwigsstraße wurden ab der Alten Universitätsstraße drei Möglichkeiten zur Anbindung am Kaisertor untersucht:

- über die Quintinsstraße und Rheingoldhalle/Rathaus
- über die nördliche Große Bleiche
- über die Kaiserstraße

Bestandteil dieser Streckenführungen ist jeweils die Verbindungsspanne durch die Goethestraße/Nahestraße zwischen Rheinallee und Barbarossaring, die auch schon in der Variante „Wallaustraße“ beschrieben wurde. Hierdurch werden ein zentraler Bereich der Neustadt mit einer Haltestelle in der Nahestraße und im Bereich des Goetheplatzes erschlossen sowie schnelle und umsteigefreie Straßenbahn-Fahrbeziehungen sowohl zum Hauptbahnhof als auch zur Haltestelle Höfchen ermöglicht. Beide Aspekte sind mitentscheidend für das Ergebnis der positiven Nutzen-Kosten-Betrachtung.

Aufgrund der größeren Streckenlänge (zusätzlich rund 0,7 bis 0,8 km gegenüber der Variante Hindenburgstraße/FNP-Trasse) entstehen bei allen drei Variantenoptionen höhere **Baukosten**. Zudem kommt der Rheinallee auch mit Blick auf Versorgungsleitungen eine besondere Rolle zu, da hier im Vergleich zu anderen Trassenabschnitten sehr viel Infrastruktur im Untergrund verlegt wurde. Diese wurden teilweise in den letzten Jahren erneuert. Dabei wurde viele Leitungen auf die Rheinseite verlegt, sodass auf der Neustadtseite ein breiter Bereich weitgehend frei ist. Trotzdem werden die notwendigen Verlegungen und Neuordnungen der Leitungen zu höheren Kosten führen als in den anderen Varianten. Auch die **Erschließungswirkung** ist geringer, da die Einzugsradien (300 m um Haltestellen) zum Teil nur dünn oder nicht besiedelte Bereiche (Rhein und Rheinufer) abdecken. Auch wenn dennoch Busverkehrsleistungen in einem spürbaren Umfang durch die Straßenbahn ersetzt werden können, liegt der Nutzen-Kosten-Indikator niedriger als bei den Varianten durch die Hindenburgstraße.

Im Hinblick auf den Anschlusspunkt an die Rheinachse wurde die Option über die Quintinsstraße nicht bevorzugt. Die Erschließungswirkung hier ist nicht sehr hoch, die Leistungsfähigkeit der Kreuzung mit der Rheinachse/Erschließung Rheingoldhalle und Parkhaus ist heute schon schwierig. Auf einem sehr langen Abschnitt der Rheinstraße und der Peter-Altmeier-Allee besteht eine Konkurrenz zwischen der Straßenbahn und den Ausbauplänen der Radhaupttroute. Zudem würden günstige Erschließungspotenziale z.B. rund um die Haltestelle Galeria/Kaufhofverlorengehen.

Eine Führung über die Kaiserstraße hätte wegen der dort dann einzurichtenden Haltestellen erhebliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsachse. Außerdem wurden seitens der Denkmalpflege u.a. aufgrund der erforderlichen Eingriffe in das Kulturdenkmal Bedenken geäußert.

Der Nordabschnitt der Große Bleiche zwischen Bauhofstraße und Peter-Altmeier-Allee bietet dagegen gute Möglichkeiten, eine Gleistrasse verkehrlich und stadtgestalterisch verträglich unterzubringen, da hier ohnehin vorgesehen ist, den MIV-Durchgangsverkehr herauszunehmen und lediglich die Tiefgaragenzufahrten beizubehalten.

Ab dem Einschwenken in die Peter-Altmeier-Allee stellt die Rheinachse von den betrachteten Varianten im Hinblick auf die Abwicklung des fließenden MIV eine sehr große Herausforderung dar:

Der heute 4-spurige Abschnitt zwischen Kaisertor und Kaiser-Karl-Ring müsste um eine Fahrspur reduziert werden, da die notwendigen Umbau- bzw. Erneuerungsmaßnahmen im Bordsteinbereich den Wurzelbereich des Baumbestandes so stark schädigen würden, dass ein umfangreicher Bestandsverlust zu befürchten wäre. Zudem liegt die Gesamtbreite der Fahrbahn heute mit 12 Metern von Bordstein zu Bordstein für 4 Fahrspuren an der unteren Grenze. Aus diesem Grund wurde bereits zu Beginn der Planungsüberlegungen festgelegt, dass die Bordsteine um jeweils ca. 0,75 m von den heute praktisch direkt am Straßenrand stehen Baumstämmen verlegt werden sollen. Somit entsteht in beiden Richtungen je eine Fahrspur unter gemeinsamer Nutzung des MIV und der Straßenbahn. Die dritte Spur in Mittellage dient dann als Abbiegespur für beide Fahrtrichtungen bzw. im kann im Abschnitt ab der Nahestraße für einen besonderen Gleiskörper genutzt werden. Dem Radverkehr würde ein attraktives Angebot mit gut ausgebauten Radwegen in den breiten Seitenbereichen geschaffen.

Zwischen den Knotenpunkten, d.h. auf der „freien Strecke“ kann der heutige Verkehr auch bei reduzierter Spuranzahl verträglich abgewickelt werden. Für die relevanten Kreuzungen und Einmündungen wurde verkehrsgutachterlich eine überschlägliche Leistungsfähigkeitsbetrachtung vorgenommen. In der Einzelbetrachtung ergibt sich für die Knoten Rheinallee/Nahestraße sowie Josefstraße und Am Zollhafen eine für alle Fahrbeziehungen gute bis ausreichende Qualitätsstufe. Lediglich im Zusammenspiel der Knotenpunktabfolge und momentan noch beträchtlichen rechnerischen Rückstaulängen besteht Bedarf an Feinarbeit an den Umlaufprogrammen, die zu gegebener Zeit mit einer Simulation hinterlegt werden müssen. Dabei muss sichergestellt wer-

den, dass die Straßenbahnen auch zu Spitzenzeiten nicht im Stau stehen und ohne Wartezeiten die Knotenpunkte passieren können.

Im Bereich zwischen Nahestraße und Kaiser-Karl-Ring ist ein Abschnitt mit besonderem Bahnkörper in einer Fahrtrichtung möglich, bei dem die Straßenbahn ggf. gegenüber dem MIV beschleunigt fahren kann.

Für den Abschnitt zwischen Schlosstor und Kaisertor, d.h. den Abschnitt, der von der Straßenbahn nach Abbiegen aus der Großen Bleiche in die Peter-Altmeier-Allee mitgenutzt wird, bestehen größere Spielräume im Verkehrsraum. Im Hinblick auf einen günstigen Nutzen-Kosten-Wert auf Basis hoher Reisegeschwindigkeiten ist es Ziel, hier mindestens einen unabhängigen Gleiskörper für die Straßenbahn vorzusehen. Ob dies ggf. auch in beiden Fahrtrichtungen möglich ist, steht auch in Zusammenhang mit den weiteren Planungsentwicklungen für die Radhaupttroute auf dieser Achse. Insgesamt überlagern sich hier die Interessen und Ansprüche der Verkehrsarten, weil zudem die Anforderungen an den Erhalt der Leistungsfähigkeit sehr hoch liegen. Dieser Abschnitt ist Teil der Bundesstraße B40, die die Kaiserstraße mit der Theodor-Heuss-Brücke verbindet.

Die eingangs erwähnte Spange Goethestraße/Nahestraße wirkt sich auf den fließenden MIV nur in geringem Maße aus, da die Straßenbahntrasse weit überwiegend in Mittellage auf separatem Gleiskörper geführt wird. Allerdings kommt es zu einem spürbaren Parkraumverlust. Zudem ist hier den besonderen Anforderungen des Polizeipräsidiums Rechnung zu tragen, dem die Goethestraße in beiden Richtungen als zentrale Anbindung dient. Darüber hinaus muss die Kreuzung Rheinallee/Nahestraße mit Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr umfangreich umgestaltet werden.

Die Führung des Fuß- und Radverkehrs muss neben der Einmündung Nahestraße auch im Kreuzungsbereich der Rheinallee mit dem Kaiser-Karl-Ring/Inge-Reitz-Straße erheblich überarbeitet werden, da eine Vielzahl neuer Gleisanlagen eingebaut werden.

Bestehende **Plätze und Freiräume** tangiert diese Linienführung nur wenig. Der Streckenabschnitt Große Bleiche kann gegenüber dem Status Quo ggf. teilentsiegelt werden. Dies könnte dem Anliegen aus dem Regierungsviertelforum Rechnung tragen, die Flächen des Ernst-Ludwig-Platzes und des Deutschhausplatzes optisch und funktional zusammenwachsen zu lassen. Klärungsbedürftig ist noch, wo ggf. Wendemöglichkeiten eingerichtet werden, falls die zentrale Innenstadt nicht befahrbar ist. Eine Durchquerung des Bismarckplatzes ist nicht notwendig.

Eingriffe in die **Baumsubstanz** sind entlang der Großen Bleiche, der Peter-Altmeier-Allee und der Rheinallee punktuell in überschaubarem Umfang zu erwarten. Allerdings muss für die Herstellung der Verbindungsspange Goethestraße sowohl im Bereich der Nahestraße als auch im Anschluss an den Barbarossaring eine größere Anzahl an Bäumen entfallen.

Die Auswirkungen von **Lärm und Erschütterung** sind bei dieser Trassenvariante vergleichsweise überschaubar. In der Großen Bleiche und der Peter-Altmeier-Allee sind keine oder nur wenige Wohngebäude betroffen. In der Rheinallee ist diese Zahl zwar größer, es liegt allerdings bereits heute bzgl. Lärm eine hohe Grundbelastung vor. Außerdem sind die Abstände zur Gleistrasse im Vergleich zu den vorgenannten Alternativen größer. Zudem ist davon auszugehen, dass bei den Neubauten im Zollhafenbereich durch entsprechende Orientierung der Wohnbereiche und/oder Lärmschutzfenstern bereits Rechnung getragen wurde.

Der **Vorbeugender Brandschutz** bewertet die Breiten für das Anleitern in der Rheinallee als ausreichend.

Die wesentlichen Beurteilungsparameter stellen sich wie folgt dar:

Günstig:

- Radverkehrsachse Hindenburgstraße kann erhalten werden
- Eingriffe in Stadtbild und Verkehrsraum sowie Platzstrukturen gering, die Aufenthaltsqualität kann weitreichend erhalten werden.
- Auswirkungen von Lärm und Erschütterung in großen Bereichen vergleichsweise gering bzw. beherrschbar

Verkraftbar/Lösbar:

- Eingriffe in Baumbestand entlang der Haupttrasse sehr überschaubar, lediglich im Bereich der Goethestraße/Nahestraße in spürbarem Umfang. Allerdings kann –anders als bei den anderen Trassenoptionen- weitgehend ausgeschlossen werden, dass über den ermittelten Umfang hinaus ggf. noch weitere Bäume im Bestand infrage zu stellen sind.
- Es müssen ggf. Kompensationsmaßnahmen in Betracht gezogen werden, um bei sehr hohem MIV-Aufkommen und Störungen im Netz Beeinträchtigung des Straßenbahnbetriebes zu vermeiden.

Nachteilig:

- Spürbar höhere Bau- und Betriebskosten bei gleichzeitig reduzierter Erschließungswirkung

Bewertung des IB:

Diese Variante stellt aus Sicht des IB die beste Balance zwischen alle festgelegten Kriterien dar, jedoch muss weiterhin gewährleistet sein, dass sämtliche Verkehre auf der Rheinachse gewährleistet sein müssen und keine MIV-Mehrbelastung in den Wohnquartieren entsteht. Im Abschnitt Goethestraße/Nahstraße soll der Baumerhalt im Vordergrund stehen.

Variantendiskussion Teil 2: Schillerplatz bis Schusterstraße

Gemäß dem Stadtratsbeschluss soll die neue Straßenbahntrasse das Höfchen anbinden. Daraus ergibt sich, dass die Trassenführung vom Schillerplatz in die Ludwigsstraße einschwenkt und die bestehende Haltestelle „Höfchen“ anbindet, die als zentrale Innenstadthaltestelle nach dem Hauptbahnhof das zweithöchste Fahrgastaufkommen im Netz aufweist. Diese Route ist seit Langem im Flächennutzungsplan der Stadt Mainz enthalten, und es gab auch schon bis in die 1960er Jahre hier Straßenbahngleise, allerdings mit einer Weiterführung über die Marktplätze.

In Bezug auf Erschließungswirkung, Wirtschaftlichkeit und günstige Reisezeiten für die Fahrgäste ist diese Route zu befürworten. Seitens der Denkmalpflege und der Stadtbildpflege werden Oberleitungen in diesem Bereich jedoch kritisch beurteilt, sodass die Frage aufgeworfen wurde, ob technische Möglichkeiten bestehen, auf Oberleitungen in besonders sensiblen Streckenabschnitten zu verzichten. Voraussetzung für einen oberleitungsfreien Betrieb sind Straßenbahnfahrzeuge mit Stromspeichermöglichkeiten, über die die MVG aktuell nicht verfügt und die in Deutschland noch nicht marktgängig sind.

Für die sensiblen Bereiche wird die Oberleitung am Schillerplatz und in der Ludwigsstraße deshalb in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege, der Stadtbildpflege sowie dem Grün- und Umweltamt gestaltet. Dabei werden folgende Aspekte, soweit technisch und genehmigungstechnisch möglich, berücksichtigt:

- Schlanke Oberleitungsstrukturen, z.B. unter Verzicht auf Hochkette.
- Anordnung von Abspannmasten und/oder Oberleitungen im Bereich Schillerplatz und Gutenbergplatz mit dem Ziel einer geringen optischen Beeinträchtigung.
- Abwägung über den Einsatz von Masten oder Wandankerstrukturen auf dem Gutenbergplatz mit dem Ziel, aufwändige bzw. störende Konstruktionen zu vermeiden.

Positionierung der Oberleitungen und Abspannmasten unter der Maßgabe, die bestehende Baumallee (Platanen) nicht oder nur im unbedingt notwendigen Maße zu tangieren.

Die MVG wird weiterhin die technischen Entwicklungen hinsichtlich eines oberleitungsfreien Betriebs weiterverfolgen.

Im Bereich der Ludwigsstraße ergeben sich darüber hinaus weitere Herausforderungen, die bei einer genaueren Betrachtung im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung berücksichtigt und gelöst werden müssen: Die Gleise an sich und die damit vorgegebene Fahrstrecke sind nicht verlagerbar, sodass sich hieraus naturgemäß weitere Einschränkungen ergeben. Dies betrifft u.a. Aspekte wie Radverkehr, Barrierefreiheit aber auch Veranstaltungen und Kundgebungen (derzeit über das Jahr verteilt rund 200 Ereignisse) sowie die Sicherheitsvorkehrungen zur Terrorabwehr (Zufahrtsschutz).

Zudem ist die Ludwigsstraße heute in weiten Teilen als Fußgängerzone ausgewiesen ist („Radverkehr frei“) Die dort fahrenden Busse haben eine dauerhafte Ausnahmegenehmigung zur Befahrung dieser Fußgängerzone mit verminderter Höchstgeschwindigkeit und müssen im Bedarfsfall dem Fußverkehr Vorrang gewähren. Diese Regelung besteht schon seit mehreren Jahrzehnten. Es sind bislang trotz mehr als 1000 Busfahrten pro Tag keine Probleme oder gar nennenswerte Unfälle mit Fußgänger:innen zu verzeichnen gewesen.

Vor diesem Hintergrund sind folgende Aspekte vertieft zu beleuchten:

- Priorisierung der Großen Langgasse für den Radverkehr als alternative rheinparallele Tangentiale zur Fußgängerzone
- Das Konzept des Zufahrtsschutzes muss geprüft und angepasst werden. Der MVG ist bewusst, dass -wie auch schon heute- mindestens an rund 20 Tagen im Jahr (u.a. Fastnachtssaison, Johannisnacht) kein ÖPNV-Betrieb, d.h. auch nicht mit Straßenbahn, auf der Ludwigsstraße stattfinden kann. Darüber hinaus zu prüfen, wie der Straßenbahnbetrieb mit dem aktuellen Zufahrtsschutzkonzept in der Adventszeit in Einklang gebracht werden kann. Ggf. ist die Nutzung der Flächen des Höfchens während des Weihnachtsmarkts planerisch vertieft zu untersuchen. Dies betrifft auch alternative Optionen für den heutigen Standort der Weihnachtspyramide. Es ist außerdem zu klären, wie der Schienenverkehr mit den zahlreichen über das Jahr verteilten Veranstaltungen und Kundgebungen entlang der Ludwigsstraße sowie Schillerplatz und Gutenbergplatz (etwa 200) in Einklang gebracht werden kann.
- Zur Wahrung der Belange der Barrierefreiheit wird auf eine Haltestelle in Höhe des ersten Pavillons (vormals Foto Oehling), deren Bahnsteig auf rund 45 m Länge kein niveaufreies Querens der Ludwigsstraße mehr ermöglichen würde, verzichtet. Dies hat Auswirkungen auf die Straßenbahnbeziehung von der Gaustraße in die Ludwigsstraße und die direkten Umsteigemöglichkeiten am Schillerplatz. Umsteigebeziehungen sind auch an einer Haltestelle „Höfchen“ möglich. Die damit verbundenen Einschränkungen für die Fahrgäste werden im Hinblick auf die stadtgestalterischen und funktionalen Aspekte (u.a. Barrierefreiheit) in Kauf genommen.
- Die MVG prüft den Bau von Gleisanlagen in der Großen Bleiche zwischen Münsterplatz und Bauhofstraße als Ergänzung bzw. Ausweichstrecke, um die Betriebssicherheit zu erhöhen und Ausweichmöglichkeiten bei Veranstaltungen zu schaffen. Alternativ wird eine Wendemöglichkeit im Bereich der nördlichen Großen Bleiche untersucht, um eine fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen zu können. Dies geschieht auch im Abgleich mit bestehenden bzw. fortzuschreibenden städtebaulichen Konzepten.

Eine erste Prüfung der Feuerwehr ergab, dass die Anforderungen des Brandschutzes voraussichtlich beherrschbar sind, da bauseits überwiegend zweite Rettungswege vorhanden sind.

Einschätzungen bzgl. einer Gleisführung über die Große Bleiche

Der Planungsprozess zum Straßenbahnausbau mit der intensiven Diskussion über die verkehrliche Entwicklung im Innenstadtbereich sowie ergänzende städtebauliche und stadtentwicklungspolitische Aspekte haben die Verwaltung und die MVG bewogen, sich mit dem Bau einer Straßenbahntrasse in der Große Bleiche zwischen Münsterplatz und Bauhofstraße zu beschäftigen.

- **Große Bleiche (Abschnitt Süd) als Ergänzungs-/Ausweichroute**

Eine derartige Straßenbahntrasse bietet zusätzliche Möglichkeiten, weil auch die Haltestelle Neubrunnenplatz mit der Straßenbahn erreicht werden kann. Vor allem wird die betriebliche Flexibilität im Gesamtnetz nach dem Straßenbahnausbau Innenstadt/Neustadt durch diese Trasse als Ergänzungsstrecke deutlich erhöht. Dies betrifft sowohl Möglichkeiten unterschiedlicher Linienführungen der Straßenbahn, vor allem aber als Ausweichstrecke Alternativen für Sondersituationen wie Großveranstaltungen, Baumaßnahmen und Unfälle im Innenstadtbereich.

Mit dem Bau einer Straßenbahn in der Große Bleiche könnte auch eine Umgestaltung und eine dringend erforderliche städtebauliche Aufwertung erzielt werden.

Verwaltung und MVG werden prüfen, ob im Rahmen des Gesamtprojektes Straßenbahnausbau mit den Teilprojekten 2 und 3 auch eine ergänzende Straßenbahnführung durch die Große Bleiche förderfähig wäre.

- **Große Bleiche (Abschnitt Süd) als Alternativroute**

Es wurde ausgelotet, ob sich der Südabschnitt der Großen Bleiche auch als alternative Trassenführungen zur Ludwigsstraße eignet und das Ziel einer Anbindung des Höfchens zumindest näherungsweise erfüllen könnte. Herausgearbeitet wurde dabei eine Route, die vom Schillerplatz ausgehend über die Schillerstraße zum Münsterplatz führt. Über die Große Bleiche sowie die Flachsmarkt- und Schusterstraße würde die Trasse dann zu einer Haltestelle geführt werden, die am Beginn der Quintinsstraße liegen könnte (bereits heute ist vor der Quintinsstraße die Ersatzhaltestelle „Höfchen“ eingerichtet, die bei Sperrung der Ludwigsstraße bedient wird). Der Abstand zur regulären Haltestelle Höfchen beträgt rund 150 m. Die Straßenbahn kann bei dieser Trassierung nur sinnvoll über die Quintinsstraße in Richtung Rheinachse weitergeführt werden, wodurch die unter 1. dargestellte Variantendiskussion hinfällig wäre. Zudem würden sich sowohl in der Peter-Altmeier-Allee als auch in der Schusterstraße/Flachsmarktstraße Beeinträchtigungen für die Entwicklungsmöglichkeiten für Radrouten ergeben.

Auch aus wirtschaftlicher Sicht ist diese Alternative ungünstig. Gegenüber der Route über die Ludwigsstraße entsteht ein rund 1 km längerer Fahrweg, d.h. sowohl Investitionen als auch laufende Betriebskosten wären erheblich: Bei einer attraktiven Taktung der Straßenbahn belaufen sich allein die zusätzlichen Betriebskosten jährlich auf mehrere hunderttausend Euro.

Im Ergebnis wirken sich die höheren Bau- und Betriebskosten und die Nachteile durch Reisezeitverluste so nachteilig auf die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auswirken, dass eine Förderfähigkeit stark in Frage gestellt wäre.

Wie eingangs erwähnt, ist Voraussetzung für einen Straßenbahnausbau in Mainz die Förderung durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer Ergänzung durch das Land. Die Förderbedingungen wurden in den letzten Jahren deutlich verbessert und sind heute besser als beim Bau der Mainzelbahn. Die Bundesmittel wurden schrittweise auf 2 Mrd. € im Jahr ab 2025 versechsfacht.

Ebenfalls erläutert wurde bereits, dass das Ergebnis der NKU bei Einreichung des Förderantrages einen Wert von über 1,0 erreichen muss, d.h. der Nutzen des Projektes muss die Kosten übersteigen. In dem derzeit frühen Planungszustand der Vorplanung (Leistungsphase 2), in dem noch nicht alle Risiken und Kosten bekannt sind, sollte ein Wert größer 1,5 angestrebt werden, um Reserven bei Planänderungen und Kostensteigerungen zu haben. Zur Antragsstellung nach der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) können die Kosten und Risiken dann besser eingeschätzt werden, sodass dann ein Wert von 1,2 bis 1,3 ausreichen sollte - beim Straßenbahnausbau zum Lerchenberg lag der Wert am Schluss bei 1,28.

Die MVG und die Verwaltung betrachten den vom Stadtrat zur Umsetzung beschlossenen Straßenbahnausbau im Hinblick auf die Förderung als ein Gesamtprojekt. Dabei wurde lediglich der Abschnitt durch die Binger Straße herausgenommen und vorgezogen, da hier sehr schnell eine deutliche Verbesserung für das Straßenbahnnetz möglich ist und der neue Fördertatbestand Kapazitätserweiterung mit einer niedrigeren Förderschwelle (10 Mio. € statt 30 Mio. €) dies ermöglichte.

Für das Gesamtprojekt der Teilprojekte 2 und 3 erwartet die MVG eine Förderfähigkeit und einen NKU-Wert von über 1,0, bei einer Einzelbewertung der beiden Teilprojekte aber deutliche Unterschiede. Die Strecke Innenstadt/Neustadt ist deutlich kürzer, hat auf Grund der Verdichtung und der vielfältigen Ziele in der Innenstadt einen sehr hohen Verkehrswert. In der Folge ergibt sich ein hoher NKU-Wert. Das Teilprojekt 3, Erschließung des Heiligkreuzviertels mit Teilen der Oberstadt, von Weisenau und Hechtsheim sowie der Universitätsmedizin stellt dagegen beim NKU-Wert eine größere Herausforderung dar. Die Strecke ist deutlich länger und das Fahrgastpotential auch mit dem Neubaugebiet HKV geringer. Erst mit der Alternativroute zur Gaustraße und Erschließung der Universitätsmedizin als größtem Arbeitgeber in Mainz liegen erste Abschätzungen im Bereich von 1,0, vorher deutlich darunter. Ein wesentlicher Faktor ist dabei die geringere Einsparung von ÖPNV-Leistungen im Busverkehr zu Gunsten der attraktiven und leistungsfähigen Straßenbahn, da viele Verbindungen weitergeführt werden müssen, um andere Teile der Stadt anzubinden. Deshalb müssen die beiden Teilprojekte beim NKU-Wert auf jeden Fall weiter als Gesamtprojekt betrachtet werden. Dies bedeutet, dass der NKU-Wert der gewählten Trassenvariante im Teilprojekt 2 deutlich höher liegen sollte, im Bereich von mindestens 1,5 bis 1,6, um die Förderfähigkeit für das Gesamtprojekt sicherzustellen.

Wichtig ist dabei darauf hinzuweisen, dass der NKU-Wert zwar entscheidend für die Förderfähigkeit durch den Bund nach dem GVFG ist, dies aber nicht die abschließende Bewertung der Straßenbahntrasse aus verkehrlicher, stadtentwicklungspolitischer und betriebswirtschaftlicher Sicht darstellt. Eine Maßnahme, die als Einzelprojekt nicht förderfähig ist, kann in einem Gesamtnetz trotzdem wichtig und betriebswirtschaftlich sinnvoll sein. Im weiteren Planungsprozess ist auch eine Berechnung der betriebswirtschaftlichen Folgen gefordert und vorgesehen.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Straßenbahnplanung in der Innenstadt und der Neustadt erfolgt in einem dicht bebauten und intensiv genutzten städtischen Raum. Verwaltung und MVG haben deshalb seit Beginn des Planungsprozesses immer wieder darauf hingewiesen, dass hier keine vollumfänglich konfliktfreie

Variante erarbeitet werden kann, sondern aufgrund der Vielzahl an Parametern und konkurrierenden Ansprüchen an den begrenzten Verkehrsraum und die angrenzenden Nutzungen nur eine konfliktarme Vorzugsvariante ohne Ausschlusskriterien erreicht werden kann. Das bedeutet, dass für das übergeordnete Ziel, einen Beitrag zur Verkehrswende in Mainz durch den vom Stadtrat beschlossenen Straßenbahnausbau zu leisten, an vielen Stellen und von allen Planungsbeteiligten Zugeständnisse, Kompromisse und Maßnahmen erforderlich werden, die auch einen deutlichen finanziellen Aufwand erfordern. In einigen Bereichen werden auch Ausgleichsmaßnahmen oder Kompensationen außerhalb des direkten Planungsgebietes erforderlich.

Da sich die beiden Teilprojekte „Innenstadt“ und „Heiligkreuz-Viertel und Universitätsmedizin“ im Hinblick auf eine möglichst günstige Ausgangslage der NKU-Betrachtung gegenseitig positiv beeinflussen können, ist es nun Ziel der Verwaltung und der MVG, diese bis Ende des 2. Quartals 2026 auf den gleichen Planungsstand zu bringen. Im Anschluss daran können die politischen und unternehmerischen Entscheidungen über den weiteren Planungsprozess, d.h. die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie ggf. die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens getroffen werden.

Zuständige Behörde für die Durchführung hierfür ist der Landesbetrieb Mobilität in Speyer. Ein Planfeststellungsverfahren läuft in einer standardisierten Weise ab und dient dazu, alle öffentlichen und privaten Belange zu sammeln und zu würdigen. U.a. beinhaltet dies eine Offenlage der Pläne mit der Möglichkeit zur Einsichtnahme für die Öffentlichkeit und zur Stellungnahme. Dabei wird sich dann auch die Stadtverwaltung Mainz als Träger öffentlicher Belange (TÖB) nochmals äußern, wobei auf Grund der engen Abstimmung zwischen der MVG und der Stadt davon auszugehen ist, dass ein grundsätzlicher Konsens hinsichtlich der Planung mit den beteiligten städtischen Ämtern besteht (Anmerkung: Die Verwaltung beabsichtigt –wie auch schon bei der Mainzelbahn- den Gremien die Genehmigungsplanung bereits vor Einleitung der Planfeststellung zur Kenntnis zu geben). Die Beteiligung der Fachausschüsse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt nach Vorliegen der Stellungnahmen aus den Fachämtern im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

Angesichts der Komplexität des Vorhabens und der vielfältigen Betroffenheiten ist von einer Verfahrensdauer der Planfeststellungsverfahren von 18 bis 24 Monaten auszugehen. Aus Kapazitätsgründen sowohl bei der MVG als auch bei der Genehmigungsbehörde werden die Verfahren zu den beiden Teilprojekten voraussichtlich nicht parallel laufen können. Mit einem Baurecht und nach den Zusagen der Fördergeber Bund und Land ist der Baubeginn für einen Bauabschnitt dann voraussichtlich 2029/2030 möglich.

2. Alternativen

Ein Verzicht auf einen Straßenbahnausbau widerspricht den Zielvorgaben, die der Stadtrat im Masterplan 100% Klimaschutz beschlossen hat. Hier ist festgelegt, dass der Anteil der Straßenbahn am ÖPNV bis 2030 50%, bis 2035 dann sogar 60% aufweisen soll.

Wie dargestellt, wurden neben der zum Beschluss vorgeschlagenen Vorzugsvariante weitere Optionen geprüft. In einem ausgiebigen Erörterungs- und Abwägungsprozess haben Verwaltung und MVG gemeinsam diese Alternativen deutlich schlechter bewertet. Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass die Alternativen in Einzelaspekten aber auch bessere Bewertungen als die Vorzugsvariante erreichen. Unter Berücksichtigung aller Aspekte ist das Ergebnis aber eindeutig. Ein Aufgreifen einer dieser Alternativen würde jedoch der Empfehlung des Interessenbeirats entgegenstehen und somit nicht das Ergebnis der Bürger:innenbeteiligung widerspiegeln.

3. Ausgaben / Finanzierung

Die Kosten der Planungen und Gutachten, die für die Herstellung des Baurechtes notwendig sind, werden von der MVG als Vorhabenträger getragen. Im Gegensatz zum Bau der Mainzelbahn sind jetzt bei einer Realisierung auch Planungskosten, gedeckelt auf 10 % der Baukosten, durch den Bund zu 75 % förderfähig. Insofern sind von der Förderseite die Rahmenbedingungen heute besser als vor einigen Jahren. Für die Realisierung des Straßenbahnausbaus muss neben den planungs- und baurechtlichen Fragen dann vor einem Baubeginn auch die Finanzierung der Eigenanteile geklärt werden.

4. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

5. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO₂-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 dargestellte Neubau einer Straßenbahntrasse durch die zentrale Innenstadt und die Neustadt steigert die Attraktivität des ÖPNV-Angebots in Mainz erheblich. 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.

Anhang:

- Abschlussbericht des Interessenbeirats
- Plan der Vorzugsvariante (Streckennetzplan, Vorzugsvariante farblich abgehoben zu den anderen Linien)

Finanzierung