

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0556/2010
Amt/Aktenzeichen Dezernat V/68 20 15	Datum 20.04.2010	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 20.04.2010

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	22.04.2010
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	22.04.2010
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	22.04.2010
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Kenntnisnahme	22.04.2010
Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg	Kenntnisnahme	22.04.2010
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	22.04.2010
Park- und Verkehrsausschuss	Vorberatung	22.04.2010
Stadtrat	Entscheidung	05.05.2010

## Betreff:

Grundsatzbeschluss zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes vom Hauptbahnhof West nach Mainz-Lerchenberg

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz,

Wolfgang Reichel  
Beigeordneter

Mainz,

Jens Beutel  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Die **Ortsbeiräte Oberstadt, Hartenberg/Münchfeld, Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg** nehmen zur Kenntnis, der **Stadtvorstand/der Park- und Verkehrsausschuss/der Bau- und Sanierungsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt,

1. den Erhalt und den Ausbau des bestehenden Straßenbahnnetzes.

2. dass die Stadtwerke Mainz und die MVG hinsichtlich einer Straßenbahntrasse Hauptbahnhof-West nach Mainz-Lerchenberg auf Grundlage des Ergebnisses der Standardisierten Bewertung ein Planfeststellungsverfahren vorbereiten und einleiten sowie einen Antrag auf Förderung durch Bundes- und/oder Landesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragen.
3. dass die Verwaltung beauftragt wird, die Stadtwerke Mainz und die MVG bei der Findung einer konfliktarmen Trasse, unter besonderer Berücksichtigung der spezifischen Belange der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen betroffenen Stadtteile, zu unterstützen und bei der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens fachliche Hilfestellung zu leisten.

## **1. Sachverhalt**

Die elektrifizierte Straßenbahn hat in Mainz eine mittlerweile mehr als 100-jährige Tradition und stellte in der Vergangenheit stets eine wesentliche Stütze des städtischen ÖPNV dar.

Seit dem Zeitpunkt der größten Ausdehnung Ende der 1920er Jahre schrumpfte das Liniennetz bis in die 1970er Jahre jedoch deutlich, sodass nur noch die Linien 50/51 zwischen Hechtsheim und Finthen sowie 52 (Hechtsheim – Bretzenheim) übrig blieben.

In den vergangenen Jahren wurden unter anderem durch den Einbau des „Gleisdreiecks“ am Hauptbahnhof sowie den zweigleisigen Ausbau des Endastes Finthen-Poststraße und der Gaustraße zwar infrastrukturelle Verbesserungen realisiert, jedoch keine neuen Streckenabschnitte realisiert.

Infolge des beschriebenen Rückgangs an Strecken und damit an Verkehrsleistungen sank der Wirtschaftlichkeitsgrad der Straßenbahn in den vergangenen Jahrzehnten spürbar, da unabdingbare Vorhaltekosten wie z.B. die Straßenbahnwerkstatt oder Wartungsfahrzeuge auf einen relativ geringen Umfang an Betriebskilometern umzulegen sind. Vor diesem Hintergrund wurden im politischen Raum mehrfach Szenarien diskutiert, die Straßenbahnbetriebsleistungen komplett auf Busverkehr umzustellen. Auf Basis dieser Diskussionen hat sich der Stadtrat im Jahr 2003 dann aber einstimmig für den langfristigen Erhalt der Straßenbahn ausgesprochen.

Seitdem haben die Stadtwerke Mainz und die Mainzer Verkehrsgesellschaft ca. 15 Mio. € in die Sanierung und den Ausbau des Bestandsnetzes investiert und gleichzeitig Ansatzpunkte gesucht, die oben beschriebene mangelhafte Wirtschaftlichkeit des zu kleinen Netzes zu verbessern. Ein diesbezüglicher Impuls ergab sich durch die Anträge 1193/2008 bzw. 1193/2008/1, die in der Sitzung des Stadtrates 05.11.2008 beschlossen wurden.

Bei der Prüfung der Bezuschussungsmöglichkeiten einer Straßenbahnneubaustrecke gemäß des Prüfauftrages nach Mainz-Lerchenberg ergab sich, dass eine alleinige Förderung durch Landesmittel wegen des beträchtlichen Umfangs der Investitionen und des begrenzten Budgets des Landes zur Förderung von ÖPNV-Maßnahmen schwierig zu realisieren wäre. Maßnahmen mit einer Investitionssumme über 50 Millionen € können aber in ein Bundesprogramm zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aufgenommen werden. Dies wurde seitens des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums angeregt. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass nach derzeitiger Rechtslage die Fördermöglichkeiten nach dem GVFG 2019 auslaufen.

## 2. Lösung

Um eine Aussage zur Förderfähigkeit zu erhalten, beauftragte die MVG Anfang 2009 für verschiedene Ausbauoptionen eine so genannte „Standardisierte Bewertung“. Mit diesem Verfahren wird ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Indikator von ÖPNV-Projekten nach bundesweit vorgegebenen Richtgrößen ermittelt. Hierdurch wird eine vergleichbare Bewertung nach einheitlichen Maßstäben erreicht. Außerdem werden in diesem Zusammenhang insbesondere nicht nur betriebswirtschaftliche Effekte berücksichtigt, sondern auch volkswirtschaftliche, gesellschaftliche und umweltbezogene Wirkungen einbezogen. So finden über anerkannte Umrechnungsverfahren auch Aspekte wie Reisezeitgewinne, positive Umweltauswirkungen oder niedrigere Unfallraten Eingang in die vergleichende Bewertung.

Grundsätzlich förderfähig ist eine Maßnahme, wenn der Nutzen-Kosten-Indikator größer 1 ist, d.h. der erzielbare gesamtwirtschaftliche Nutzen die Kosten im Vergleich zu einem Planfall ohne Maßnahme übersteigt.

Die untersuchten Ausbauvarianten und –stufen ergaben durchweg Ergebnisse über dem geforderten Schwellenwert. Die zur Untersuchung beauftragte Straßenbahntrasse bis zum Lerchenberg wurde mit einem Indikator von 1,24 als förderfähig ermittelt.

Mit dem Neubau einer Straßenbahntrasse nach Mainz-Lerchenberg würde sich das derzeitige Schienennetz von ca. 20 km auf ca. 30 km, das heißt um rund 50% vergrößern. Dies würde einen Quantensprung in Bezug auf die angestrebte Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Straßenbahn darstellen.

Die MVG beabsichtigt nun, entsprechende Planungen einzuleiten, um Baurecht zu schaffen und einen Förderantrag stellen zu können. Die Kosten der Erarbeitung der erforderlichen Planunterlagen im nächsten Schritt werden mit ca. 2,5 Mio € geschätzt. Vor diesem Hintergrund werden die städtischen Gremien um ein grundsätzliches Votum gebeten, dass die MVG den Straßenbahnausbau von Mainz-Hauptbahnhof über die Universität nach Mainz-Lerchenberg weiterverfolgt und hierfür die planungsrechtlichen und finanzierungstechnischen Voraussetzungen schafft (Punkte 1 und 2 des Beschlussvorschlags).

Bei derzeit abgeschätzten ca. 70 Mio. € Investitionssumme und förderfähigen Aufwendungen von ca. 60 Mio. € kann auf Basis der gültigen Fördersätze mit ca. 36 Mio. € Bundeszuschüssen (60 %) und ca. 12 Mio. € Landeszuschüssen (ca. 20 %) gerechnet werden, der Kostenanteil, der von SWM und MVG zu tragen ist liegt damit bei ca. 22 Mio. €.

Eine betriebswirtschaftliche Abschätzung der Folgebetriebskosten ergab, dass mit einem Straßenbahnbetrieb dauerhaft Kosten in einem spürbaren Umfang gesenkt werden können (z.B. durch geringere Personalkosten, da Straßenbahnen eine höhere Fahrgastkapazität gegenüber Bussen haben). Vor allem werden aber in erheblichem Maße Verkehre vom PKW auf den ÖPNV verlagert und auch neue Fahrten induziert. Hierdurch generiert die MVG spürbare Einnahmezugewinne. Diese Effekte kompensieren den Kapitaldienst für den oben genannten Komplementärfinanzierungsbeitrag so weit, sodass sich für die Maßnahme im Vergleich zu einem weiterentwickelten Busnetz ohne Straßenbahnausbau insgesamt eine „schwarze Null“ ergibt.

Bei Straßenbahnneubaumaßnahmen ist gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Schaffung von Baurecht ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Der MVG kommt hierbei die Rolle des Vorhabenträgers zu, der aussagekräftige Planunterlagen erarbeitet und beim Landesbetrieb Mobilität (Anhörungsbehörde) einreicht. Punkt 2 der Beschlussfassung soll daher dazu dienen, der SWM und der MVG einen politischen Auftrag zur Aufnahme der Planerarbeitung zu erteilen.

Dies vorausgesetzt, ist folgender Zeitplan denkbar:

Mai	2010	Einleitung der Planungen zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens
Ende	2011	Antragstellung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
Anf.	2013	Planfeststellungsbeschluss
	2013	Vorbereitung des 1. Bauabschnitts
Ab	2014	Bau des 1. Bauabschnitts

Neben den „klassischen“ Planungsaufgaben der Verkehrsplanung ist nachfolgend eine Auswahl besonders anspruchsvoller Fragestellungen exemplarisch aufgeführt:

- Umweltverträglichkeitsprüfung mit einer Vielzahl von Fachgutachten zum Schutz von Mensch, Fauna, Flora und anderen Schutzgütern.
- Konstruktive Bauwerke (Brücken- und Unterführungsbauwerke mit Autobahn, Landesstraße sowie der Bahnstrecke Alzey-Mainz)
- Umfassende bauliche Umgestaltung bestehender Straßenabschnitte (Saarstraße) und mehrerer signalgesteuerter Knotenpunkte
- Schutz besonders sensibler Anlagen von verschiedenen Instituten der Universität über das übliche Maß hinaus.

Formal ist die Stadt in diesem Verfahren als „Träger öffentlicher Belange“ zu beteiligen. Sie kann damit zu gegebener Zeit im Planoffenlegungsverfahren Anregungen und Wünsche vorbringen bzw. Einwände erheben. Gleiches gilt für Institutionen und Dienststellen außerhalb der Stadt Mainz (z.B. mittlere und obere Landesbehörden).

Da jedoch die formale Beteiligung der Stadt und der übergeordneten Fachdienststellen zu einem vergleichsweise späten Zeitpunkt des Verfahrens erfolgt, bietet es sich an, dass die tangierten städtischen Ämter bereits frühzeitig den Planungsprozess begleiten und ihr fachliches Know-how sowie in Bezug auf Einbindung und Abstimmung mit externen Dienststellen einbringen. In einem ersten Informationsaustausch Ende März wurde hier bereits weitreichende Unterstützung seitens der Fachämter in Aussicht gestellt und gleichzeitig dargestellt, dass der Trassenkorridor, der der Standardisierten Bewertung zu Grunde gelegt wurde, nach einer ersten Vorprüfung keine außergewöhnlichen Probleme birgt. Punkt 3 der Beschlussfassung soll dementsprechend die städtischen Dienststellen legitimieren, bereits im Vorfeld des formalen Beteiligungsverfahrens aktive Beiträge zur Findung einer möglichst konfliktarmen Trasse leisten zu können. Gleichwohl sei hier angemerkt, dass sich die Unterstützung auf das sinnvolle und hinsichtlich der in der Stadtverwaltung knappen Personalressourcen vertretbare Maß beschränken muss. Es ist nicht vorgesehen, dass Planungsleistungen, die von externen Büros geleistet werden können, innerhalb der Stadtverwaltung erbracht werden. Hierzu beabsichtigt die MVG, Planungsaufträge, Untersuchungen, Gutachten etc. an geeignete Büros zu vergeben. Angesichts der Komplexität und Vielschichtigkeit des Vorhabens ist zudem vorgesehen, einen Projektsteuerer einzusetzen.

Zusammenfassend ist folgendes festzustellen:

- Es liegen derzeit sehr günstige Voraussetzungen vor, den wirtschaftlich sinnvollen und gebotenen Ausbau des Straßenbahnnetzes durch den Neubau einer Trasse nach Mainz-Lerchenberg in Angriff zu nehmen. Da die Fördermöglichkeiten mit zweckgebundenen Mitteln seitens des Bundes und des Landes Ende des Jahrzehnts auslaufen, ist kurzfristig eine Entscheidung geboten. Es bestehen künftig auf lange Frist keine weiteren Optionen, ein Projekt ähnlichen Umfangs in Angriff zu nehmen.
- Durch den Umstand, dass ein geeigneter Korridor im Flächennutzungsplan seit langen Jahren fixiert ist und Flächen in Bebauungsplänen freigehalten werden, sind Konfliktpotenziale auf ein Minimum reduziert.
- Durch das erforderliche Planfeststellungsverfahren zur Schaffung von Baurecht wird sichergestellt, dass alle geltenden Gesetze und Bestimmungen ausreichend gewürdigt werden. Alle vorgebrachten Hinweise, Wünsche und Anregungen, gegebenenfalls aber auch Kritik und Bedenken werden in diesem Verfahren beachtet und im Bedarfsfall abgewogen.
- Der Stadt Mainz entstehen durch die Maßnahmen keine Kosten. Dagegen können positive Effekte in Bezug auf Umweltbelange, insbesondere hinsichtlich der Luftreinhaltung erzielt werden, da der Straßenbahnbetrieb vor Ort nahezu emissionsfrei ist. Dies kann zum einen dazu beitragen, kostenträchtige Maßnahmen zu vermeiden, die beispielsweise aus Auflagen im Zusammenhang mit einer zu häufigen Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte erwachsen könnten. Zum anderen wäre die Inangriffnahme einer neuen Straßenbahntrasse generell ein hervorragendes gesellschaftspolitisches Signal nach innen und außen, dass die Stadt Mainz und ihre stadtnahen Unternehmen besonders umweltverträgliche Verkehrsmittel im ÖPNV nachdrücklich fördern.
- Mit der Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge in Niederflurtechnik und dem Bau neuer Haltestellen eröffnen sich Möglichkeiten, die barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weiter zu optimieren.

- Die Stadt verpflichtet sich, zusammen mit dem Vorhabenträger, Bürgerbeteiligungen auch über die gesetzlichen Vorgaben hinaus in den betroffenen Stadtteilen projektbegleitend durchzuführen.
- Der Stadtrat begleitet das Verfahren in gestuften Beschlüssen parallel zum Projektfortschritt. Nach dem Grundsatzbeschluss wird dem Stadtrat die Stellungnahme der Stadt Mainz zum Anhörungsverfahren sowie zur öffentlichen Auslegung zur Beratung vorgelegt werden. Der Stadtrat entscheidet nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erneut über das Gesamtprojekt.

Vor diesem Hintergrund bittet die Verkehrsverwaltung die politischen Gremien, den Beschlussvorschlägen zuzustimmen. Es sei ausdrücklich angemerkt, dass mit der Beschlussfassung weder ein Votum über die eigentliche Realisierung der Maßnahme vorweggenommen wird, noch eine Festlegung über detaillierte Streckenverläufe - insbesondere in der Lerchenberger Ortslage - präjudiziert wird. Dies wird Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein, in dem die städtischen Gremien umfassend Gelegenheit haben, zu dem dann fortgeschriebenen Planungsstand Stellung zu beziehen.

### **3. Alternativen**

Verzicht auf die für unbestimmte Zeit einmalige Chance, umfassende Fördermittel des Bundes und des Landes für einen Ausbau der Straßenbahn in Mainz im Zuge einer im Flächennutzungsplan der Stadt langfristig abgesicherten Trasse in Anspruch nehmen zu können. Damit verbunden ist auf lange Sicht auch der Verzicht, einen Meilenstein zum Ausbau des städtischen ÖPNV-Netzes realisieren zu können.

### **4. Kosten/Finanzierung**

Sämtliche Kosten im Zusammenhang mit der Erarbeitung von Planungen, Untersuchungen und Gutachten, die zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erforderlich sind, werden seitens der SWM bzw. der MVG getragen. Der Stadt Mainz entstehen keine Kosten.

Finanzielle Auswirkungen zu 2. und 3.

[ ] ja, Stellungnahme Amt 20 Anlage 1  
[ X ] nein